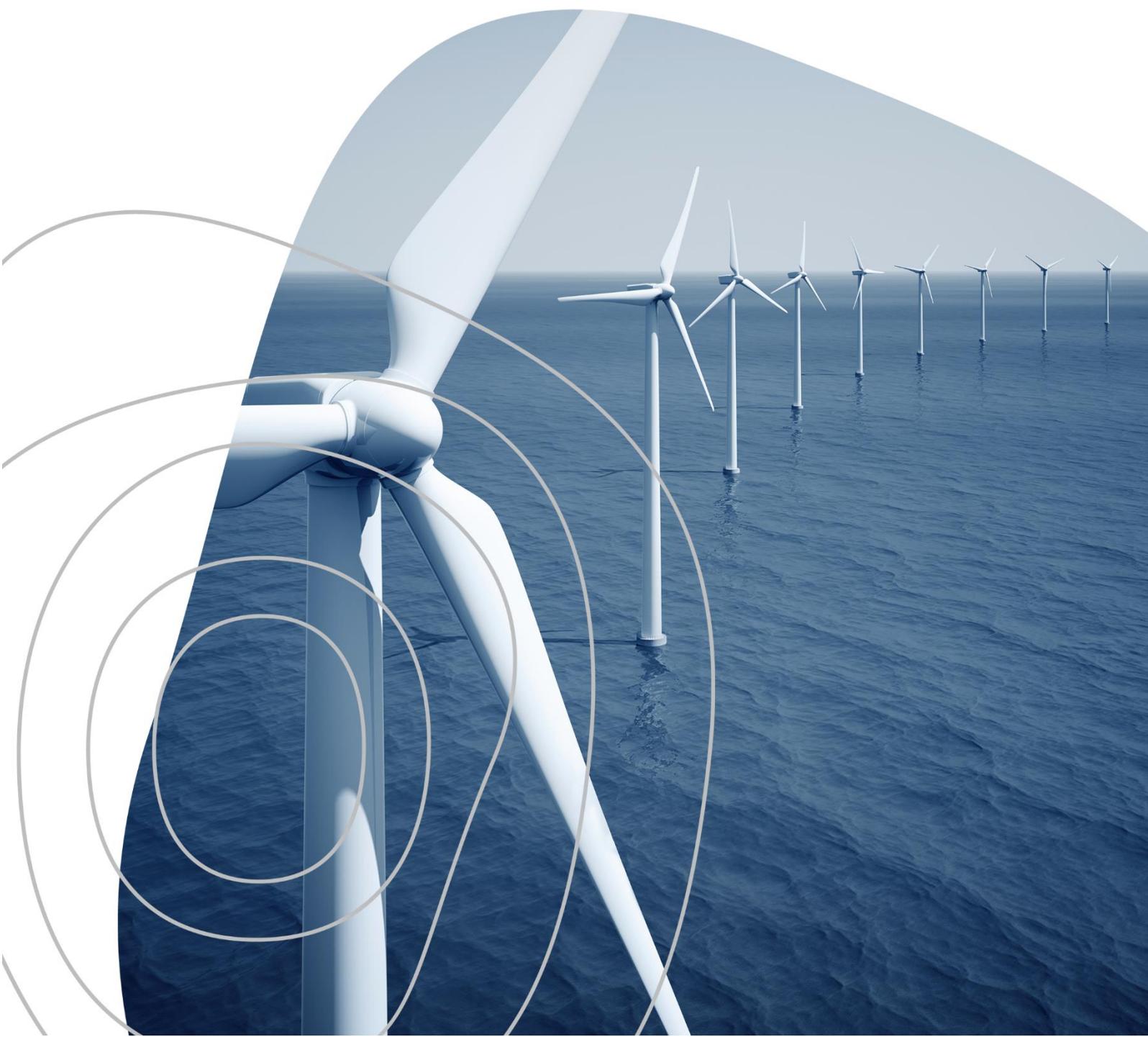


FEUILLE DE ROUTE POUR L'ÉCONOMIE BLEUE

CONCRÉTISER LE POTENTIEL DES PAYS ET TERRITOIRES D'OUTRE-MER POUR UNE CROISSANCE BLEUE DURABLE (ÉCONOMIE BLEUE)



FEUILLE DE ROUTE POUR L'ÉCONOMIE BLEUE

CONCRÉTISER LE POTENTIEL DES PAYS ET TERRITOIRES D'OUTRE-MER POUR UNE CROISSANCE BLEUE DURABLE (ÉCONOMIE BLEUE)

Auteur

COWI Belgium

Ramon Wessel (contact)

Dr Karen Sumser Lupson (autrice)

Corinne Dubois

Michael Allen

Date

31 mai 2021

Contact à l'OCTA

Andrei Moarcas,

Chargé de mission environnement et
énergie

andrei@overseas-association.eu

Siège

**Association des Pays et
Territoires d'Outre-mer (OCTA)**

Secrétariat

Square de Meeûs 37

Ce rapport a été préparé par le secrétariat de l'Association des Pays et Territoires d'Outre-mer, qui est cofinancée par l'Union européenne. Les constatations, interprétations et conclusions exprimées dans ce document sont celles de l'auteur et ne doivent en aucun cas être considérées comme reflétant le point de vue de la Commission européenne ou des pays et territoires d'outre-mer.

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La feuille de route pour l'économie bleue de l'OCTA présente les analyses menées à partir des données recueillies lors d'un processus participatif, qui a permis de sonder la manière dont les parties prenantes dans les PTOM perçoivent des prochaines étapes en termes d'exigences, d'aspirations, de lacunes à combler et de défis à relever. Parallèlement, trois experts représentant quatre sous-secteurs de l'économie bleue ont conduit des examens approfondis afin de développer une approche graduelle sous la forme de recommandations, destinées à faciliter l'émergence de secteurs de l'économie bleue (SEB) propres aux PTOM.

Le principal **instrument juridique** international pour les océans est la convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) de 1982¹, qui définit les droits et les obligations des États à l'intérieur de leur espace maritime et qui comporte des clauses sur la protection du milieu marin et la gestion de ses ressources. Les PTOM sont étroitement associés à l'Union européenne (ci-après « UE ») en vertu du régime fondé sur les dispositions de la quatrième partie du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Les parties trois et quatre de l'article 199 ont une signification particulière pour les PTOM, car elles font allusion aux investissements qu'ils sont en droit d'attendre des États membres de l'UE associés, et offrent donc une fenêtre d'opportunité extrêmement importante pour la mise en œuvre d'une future feuille de route par les PTOM.

La **vision pour l'économie bleue de l'OCTA** est la suivante : « Développer et soutenir un secteur de l'économie bleue (SEB) spécifique aux PTOM et fournir des lignes directrices solides pour aider individuellement les PTOM à réaliser leurs aspirations, en identifiant et en convertissant leurs filières de l'économie bleue pour en faire un secteur durable et économiquement viable. » Le SEB doit permettre d'accroître considérablement les opportunités d'emplois de qualité pour les populations locales, d'attirer les investissements et d'augmenter la contribution économique du secteur au PIB national. Les ambitions clés s'appuient sur des objectifs à court, moyen et long terme en phase avec les politiques internationales, européennes et nationales, et chaque objectif prévoit une exploitation durable des ressources bleues océaniques nationales, en garantissant la préservation du milieu marin pour les générations actuelles et futures.

Les investissements et financements sont vitaux afin de pouvoir donner vie à l'économie bleue durable. Dans cette optique, La feuille de route pour l'économie bleue a adopté les **principes de financement de l'économie bleue durable**² élaborés par la Commission européenne, le WWF, le World Resources Institute (WRI) et la Banque européenne d'investissement (BEI), et elle est intégrée dans l'UNEP FI dans le cadre de l'initiative de financement de l'économie bleue durable. L'approche stratégique pour décadenasser les opportunités d'investissements dans les ressources bleues des PTOM consiste à s'aligner sur les attentes financières stratégiques des principaux organismes d'investissement. Les PTOM sont instamment priés d'adopter ces principes, car ils fournissent un cadre important pour faire correspondre les principes nationaux et ceux du secteur financier.

Quatre priorités stratégiques classifiées fournissent un cadre général de l'étude. Les résultats de l'enquête et les examens des experts fournissent le contexte général et les données clés à l'origine du processus analytique débouchant sur les recommandations.

¹ https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_f.pdf (consulté le 11/03/2021).

² <https://www.unepfi.org/blue-finance/the-principles/> (consulté le 09/03/2021).

Première priorité stratégique - Créer et développer le secteur de l'économie bleue (SEB) des PTOM afin d'apporter davantage de clarté aux gouvernements, au secteur privé, au milieu académique et aux investisseurs.

La mise en œuvre des principes de l'économie bleue progresse actuellement dans certains PTOM, car beaucoup ont compris que le développement d'un secteur innovant est la solution pour débloquer les ressources bleues nationales. Cependant, l'étude constate que cette transition est opérée jusqu'ici de manière fragmentaire, sans cohésion, ce qui restreint la mise en place des mesures nécessaires.

Les recommandations pour ce volet consistent à développer la stratégie de l'OCTA pour le secteur de l'économie bleue parallèlement à l'étude sur l'expansion de l'économie bleue, ainsi qu'à créer des modèles de clusters maritimes pour les PTOM et une plateforme commune aux membres de l'OCTA.

Deuxième priorité stratégique - Assurer un cadre durable, résilient et axé sur la connaissance pour le secteur de l'économie bleue (SEB) des PTOM.

Cette priorité porte sur le développement des techniques et capacités (compétences) requises pour accélérer l'émergence de l'économie bleue dans les PTOM, l'installation des infrastructures nécessaires, que ce soit au niveau du territoire ou régional, l'expansion, l'amélioration ou la transformation des ports pour soutenir les activités de croissance bleue, la création de parcs technologiques marins et maritimes, d'aires de conservation et de protection marines et côtières et d'infrastructures de R&D.

Les recommandations pour ce volet incluent des études sur la formation et l'enseignement pour développer le capital humain, mais également sur l'installation de centres et de parcs technologiques, ainsi que la mise en place d'une plateforme d'investissement dans le savoir-faire à l'échelle des PTOM.

Troisième priorité stratégique - Renforcement des interfaces entre milieu océanique, dimension sociale et dimension économique.

Cette priorité couvre une grande variété de sujets, tels qu'une meilleure gouvernance maritime, l'adaptation au changement climatique, la sécurité alimentaire, une pêche durable et le développement de l'aquaculture, l'énergie renouvelable et le tourisme côtier.

Les recommandations pour ce volet incluent la rédaction d'un rapport sur les moyens d'obtenir une croissance forte de l'économie bleue et une gouvernance maritime efficace, mais aussi l'amélioration de la coopération avec l'autorité de l'Etat membre associées gouvernements des PTOM et l'élargissement des missions du GTP3. Les autres recommandations concernent plus spécifiquement l'énergie renouvelable, la sécurité alimentaire et le tourisme côtier.

Quatrième priorité stratégique - Préserver des océans sains, résilients et fertiles pour générer des richesses durables et assurer la prospérité des communautés

La quatrième priorité stratégique s'appuie sur les trois autres priorités. Les représentants des PTOM ont retenu six objectifs reconnus mondialement, qu'ils ont considérés comme étant impératifs pour aider les gouvernements et les parties prenantes à accélérer la croissance de l'économie bleue. Les recommandations pour ce volet consistent à développer une stratégie officielle des PTOM pour l'économie bleue et à créer des observatoires de la croissance bleue sous l'égide des PTOM, ce qui constitue un projet phare.

Les projets phares doivent servir à renforcer un secteur ou une filière, ou à mettre en place des solutions exemplaires répondant aux grands défis sociétaux. Ils permettent de sensibiliser le public grâce à leur spécificité et à leur statut de premier plan.

Ce type de projet, mené dans la catégorie des recherches industrielles ou du développement expérimental, doit s'étendre sur une durée de deux à quatre ans et représenter un investissement de deux millions d'euros au minimum, compte tenu de sa classification particulière.

En raison de la dimension géographique et sociale requise pour développer un « projet phare », il est préférable de les considérer depuis une perspective océanique, en impliquant les PTOM mentionnés dans ce rapport. Les projets proposés par un seul pays ou par les représentants des PTOM et les experts qui portent sur une à trois îles sont présentés dans les profils individuels. La principale initiative « phare » identifiée à partir des commentaires et des réponses des représentants des PTOM, ce sont [les observatoires de la croissance bleue](#) dans les pays et territoires d'outre-mer, en faveur d'un développement durable du secteur de l'économie bleue.

En raison de la dimension et des ambitions du programme, la mise en place des [observatoires de la croissance bleue](#) dans les PTOM représenterait une initiative phare européenne viable, conforme à la portée géographique et aux objectifs clairs du programme. Les résultats visés s'inscrivent parfaitement dans le cadre de la politique de cohésion de l'UE, de la stratégie durable de l'UE pour 2030, et ils sont en phase avec les ambitions du nouveau programme de financement Horizon Europe démarré en 2021.

Tous les autres projets mentionnés ci-dessous avec les recommandations peuvent potentiellement s'inscrire aussi dans le cadre de ce programme spécifique, puisqu'ils sont tous en lien avec les principales missions d'Horizon Europe. L'une des MISSIONS clés d'Horizon Europe est la santé des océans, des mers, des eaux côtières et des eaux continentales. Cela implique :

- des solutions systémiques pour prévenir, réduire, atténuer ou supprimer la pollution marine, y compris les plastiques ;
- la transition vers l'économie circulaire et l'économie bleue ;
- l'adaptation (lorsque des dommages irréversibles se sont déjà produits) aux effets de la pollution et du changement climatique dans les océans et leur atténuation ;
- l'exploitation et la gestion durable des ressources océaniques ;
- le développement de nouveaux matériaux, y compris des substituts biodégradables au plastique, et de nouveaux aliments à destination humaine et animale ;
- la planification de l'espace urbain, côtier et maritime ;
- la gouvernance des océans ;
- l'application des préceptes de l'économie des océans aux activités maritimes.

[La planification de l'espace maritime \(PEM\)](#) est définie dans la [directive européenne sur la PEM](#) comme étant « le processus par lequel les autorités concernées des États membres analysent et organisent les activités humaines dans les zones maritimes pour atteindre des objectifs d'ordre écologique, économique et social », selon les termes de la directive de la Commission européenne sur la planification de l'espace maritime.

[L'aménagement de l'espace marin](#) est une activité importante à l'appui de la planification de l'espace maritime, par exemple en donnant des informations sur la localisation d'une espèce protégée. Il apporte également des garanties environnementales dans la mise en avant des projets de technologies d'énergie bleue.

Le présent rapport se termine par un classement des recommandations selon leur priorité et les liens établis entre elles. L'initiative PHARE des observatoires de la croissance bleue dans les PTOM fournira un mécanisme permettant de réaliser la majorité des autres recommandations.

TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ ANALYTIQUE	4
LISTE DES ABRÉVIATIONS	10
PRÉFACE	12
1 INTRODUCTION	14
1.1 Contexte	15
1.2 OCTA	15
2 MÉTHODOLOGIE DE RECHERCHE	17
2.1 Analyse documentaire	17
2.2 Enquête en ligne et entretiens	17
2.3 Profils des PTOM	18
3 LÉGISLATION APPLICABLE	20
4 VISION	22
5 PRIORITÉS STRATÉGIQUES DE LA FEUILLE DE ROUTE DE L'OCTA POUR L'ÉCONOMIE BLEUE	25
5.1 Première priorité stratégique	25
5.2 Deuxième priorité stratégique	30
5.3 Troisième priorité stratégique	39
5.4 Quatrième priorité stratégique	52
6 PROJETS PHARES	57
6.1 Le nouveau programme Horizon Europe	58
6.2 Observatoires de la croissance bleue des pays et territoires d'outre-mer pour le développement durable du secteur de l'économie bleue (Initiative phare)	59
6.3 Projet phare de planification de l'espace maritime des PTOM	61
6.4 Développement de l'espace marin et initiative phare de R&D sur les aires marines protégées	62
7 RECOMMANDATIONS POUR LA FEUILLE DE ROUTE POUR L'ÉCONOMIE BLEUE, PAR ORDRE DE PRIORITÉ	64
7.1 Recommandations en matière de priorités stratégiques (Recommandations de l'économie bleue)	64
7.2 Recommandations pour chaque PTOM	75
8 BIBLIOGRAPHIE	115

ANNEXE A - PROFILS DES PTOM	126
9 ARUBA	145
9.1 Sécurité alimentaire	146
9.2 Énergie bleue	147
9.3 Tourisme bleu	148
9.4 Maritime	149
10 BONAIRE	150
10.1 Sécurité alimentaire	151
10.2 Énergie bleue	152
10.3 Tourisme bleu	153
10.4 Maritime	154
11 CURAÇAO	155
11.1 Sécurité alimentaire	156
11.2 Énergie bleue	157
11.3 Tourisme bleu	158
11.4 Maritime	159
12 POLYNÉSIE FRANÇAISE	160
12.1 Sécurité alimentaire	161
12.2 Énergie bleue	162
12.3 Tourisme bleu	163
12.4 Maritime	164
13 TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANÇAISES (TAAF)	165
13.1 Sécurité alimentaire	166
13.2 Énergie bleue	167
13.3 Tourisme bleu	168
13.4 Maritime	169
14 GROENLAND	170
14.1 Sécurité alimentaire	171
14.2 Énergie bleue	172
14.3 Tourisme bleu	173
14.4 Maritime	174
15 NOUVELLE-CALÉDONIE	175
15.1 Sécurité alimentaire	176
15.2 Énergie bleue	177
15.3 Tourisme bleu	178
15.4 Maritime	179

16	SABA	180
16.1	Sécurité alimentaire	181
16.2	Énergie bleue	182
16.3	Tourisme bleu	183
16.4	Maritime	184
17	SAINT-BARTHÉLEMY	185
17.1	Sécurité alimentaire	186
17.2	Énergie bleue	187
17.3	Tourisme bleu	188
17.4	Maritime	189
18	SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON	190
18.1	Sécurité alimentaire	191
18.2	Énergie bleue	192
18.3	Tourisme bleu	193
18.4	Maritime	194
19	SINT EUSTATIUS	195
19.1	Sécurité alimentaire	196
19.2	Énergie bleue	197
19.3	Tourisme bleu	198
19.4	Maritime	199
20	SINT MAARTEN	200
20.1	Sécurité alimentaire	201
20.2	Énergie bleue	202
20.3	Tourisme bleu	203
20.4	Maritime	204
21	WALLIS ET FUTUNA	205
21.1	Sécurité alimentaire	206
21.2	Énergie bleue	207
21.3	Tourisme bleu	208
21.4	Maritime	209
ANNEXE B - ENQUÊTE EN LIGNE		210

LISTE DES ABRÉVIATIONS

Abréviation	Description
AMP	Aire marine protégée
BEI	Banque européenne d'investissement
CCNUCC	Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques
CITES	Convention sur le commerce international des espèces menacées d'extinction
Clim.	Climatisation
CNUDM	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer
CTO	Criminalité transnationale organisée
DAO	Décision d'association outre-mer
EEDI	Indice nominal de rendement énergétique
ETM	Énergie thermique des mers
ExCo	Comité exécutif
FAO	Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture
FED	Fonds européen de développement
FEDER	Fonds européen de développement régional
GIEC	Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat
GTP3	Groupe de travail de partenariat sur l'environnement
ICTS	Infrastructures scientifiques et technologiques singulières
INN	Pêche illicite, non déclarée et non réglementée
LCOE	Coût actualisé de l'énergie
OCB	Observatoires de la croissance bleue
OCTA	Association des Pays et Territoires d'Outre-mer
ODD	Objectif de développement durable
OMI	Organisation maritime internationale
PEM	Planification de l'espace maritime
PIB	Produit intérieur brut
PLOCAN	Plateforme océanique des îles Canaries
PTOM	Pays et territoires d'outre-mer
R&D	Recherche et développement
RED	Électrodialyse inverse

SEC	Secteurs de l'économie bleue
SOLAS	Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer
SWAC	Climatisation à l'eau de mer
WIGS	West Indies Guard Ship
WRI	World Resources Institute
ZEE	Zone économique exclusive

PRÉFACE

Depuis le traité de Rome en 1957, l'Union européenne entretient une relation étroite avec les pays et territoires d'outre-mer (PTOM), gravée dans la quatrième partie du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Les PTOM jouent un rôle stratégique vital en tant que postes avancés de l'UE. Outre les priorités qui sont propres aux PTOM, celles induites par notre coopération sont en phase avec les grandes priorités politiques de l'ensemble de l'espace européen, y compris le pacte vert et la croissance numérique et durable. De ce fait, les PTOM bénéficient des financements du Fonds européen de développement (FED) et sont éligibles aux programmes horizontaux de l'UE. Conformément à notre engagement, le cadre financier pluriannuel de l'UE a alloué 500 millions d'euros à la coopération avec les PTOM.

La transition vers l'économie bleue est une grande priorité commune de l'Union, sur laquelle la Commission européenne a insisté dans son récent « rapport 2020 de l'UE sur l'économie bleue », qui donne un aperçu des performances des secteurs économiques de l'UE liés aux océans et à l'environnement côtier. Le rapport fait valoir que l'économie bleue possède un énorme potentiel pour contribuer à la relance verte. Avec un chiffre d'affaires ayant atteint 750 milliards d'euros en 2018, l'économie bleue européenne offre à l'UE et à ses partenaires une opportunité de sortir de la crise liée à la pandémie plus forts, plus sains et plus résilients. Le document souligne aussi que l'innovation et l'éducation continueront de contribuer de manière significative à la transition vers une économie bleue européenne. L'économie bleue englobe toutes les activités économiques menées dans, aux abords ou dérivées des océans, des mers et des côtes. Elle recouvre des secteurs traditionnels tels que la pêche, le tourisme ou l'aquaculture, mais aussi de nouveaux domaines comme l'énergie océanique, les biotechnologies et le dessalement. Par exemple, l'UE est un leader mondial dans la technologie de l'énergie océanique et est en voie de produire jusqu'à 35 % de son électricité à partir de sources offshore d'ici à 2050.

Précédemment, en 2017, la Commission européenne avait publié le rapport « Realising the potential of the Outermost Regions for sustainable blue growth » (Exploiter le potentiel des régions ultrapériphériques pour une croissance bleue durable), destiné aux régions ultrapériphériques. Ce document examinait comment surmonter les obstacles et les freins à la transition vers une économie bleue dans ces régions, en particulier concernant la connaissance des écosystèmes locaux, les ressources financières, les besoins en expertise et la coordination entre les structures.

C'est sur cette base qu'une étude spécifique aux PTOM a ensuite été conduite. Les PTOM se sont engagés à accroître leur développement économique durable à travers l'économie bleue. Cela a été réaffirmé lors de la conférence ministérielle de 2019 de l'Association des pays et territoires d'outre-mer. Le but de l'étude est de consolider les spécificités territoriales et la valeur ajoutée, en accord avec le potentiel que représente la croissance bleue. Les PTOM ont des caractéristiques similaires, qui représentent des défis spécifiques pour la croissance économique, et l'économie bleue est une des clés pour répondre à ces défis. Le premier atout commun à tous les PTOM est leur rapport aux ressources naturelles, en particulier à la biodiversité et aux services liés à l'environnement. Ces atouts offrent des opportunités et doivent s'accompagner d'un développement pour libérer leur véritable potentiel de croissance.

La feuille de route pour l'économie bleue de l'OCTA est un pas en avant résolu pour une transition réaliste et réalisable vers une économie intégrée fondée sur l'océan. Elle analyse la situation actuelle, le potentiel des nouvelles activités maritimes, les lacunes à combler dans divers domaines – notamment dans le secteur maritime, l'énergie bleue, le tourisme côtier, les infrastructures et la logistique ou encore la sécurité alimentaire – le potentiel de croissance, et émet des recommandations pour la période de programmation 2021-2027.

Les PTOM sont un groupe de pays et de territoires avec de nombreux points communs, l'un des plus importants étant une biodiversité d'une richesse exceptionnelle, reconnue comme ayant une grande valeur mondiale. Le développement durable est déterminant pour générer de la prospérité tout en protégeant ces richesses. La réussite de l'économie bleue dans les PTOM est aussi déterminante pour stimuler la coopération régionale dans des domaines cruciaux pour la planète.

1 INTRODUCTION

La conférence sur le développement durable Rio +20³ a fourni la base des préoccupations relatives aux pratiques non durables. Ces pratiques ont suscité des inquiétudes concernant l'émergence des préoccupations liées au changement climatique, et la nécessité urgente de rechercher des solutions d'atténuation et d'adaptation ; le concept d'une économie fondée sur l'océan ou « bleue » en parallèle à son aînée, « l'économie verte »...⁴ Autant de concepts qui ont considérablement nourri le débat international sur le rôle des eaux côtières et océaniques pour l'avènement du développement durable, les océans étant considérés comme les charnières du développement futur.⁵

Adopté par l'Assemblée générale des Nations Unies en septembre 2015, le programme de développement durable à l'horizon 2030 fixe 17 objectifs de développement durable (ODD) et fournit un guide pour la mise en place de cadres sur la gouvernance des océans au niveau international, régional et national⁶. Plus spécifiquement, l'un de ces 17 objectifs, l'ODD 14, fait référence au rôle important des océans et à la nécessité d'un développement durable pour bâtir une économie fondée sur l'océan. Plus éloquent encore, l'ODD 14 est considéré comme un « facteur clé », ce qui place l'océan au cœur du programme de développement durable à l'horizon 2030. Dans le même temps, l'ODD 14 vise à lancer de nouveaux secteurs de l'économie bleue et contribue à orienter les efforts de développement et ceux de la communauté et des donateurs pour faire aboutir le programme.⁷ Un cadre mis au point avec des objectifs ciblés, des indicateurs et une échéance (2030) permet de mesurer les progrès socio-économiques et environnementaux inscrits dans les ODD 13⁸ et 14.

Les PTOM sont de petits États insulaires, ce qui accentue leur vulnérabilité aux impacts du changement climatique. L'accord de Paris sur le changement climatique (2015) évoque la menace grandissante qui pèse sur les petites îles et leurs économies et souligne le rôle crucial que jouent les océans dans l'atténuation de ces impacts. Il ne fait aucun doute que les PTOM sont bien plus dépendants des océans et des écosystèmes leur étant associés que les grands pays continentaux, et par conséquent, qu'ils font face à des risques environnementaux, sociaux et économiques nettement plus élevés.

Développer le secteur de l'économie bleue dans les PTOM apportera une triple solution. Premièrement, cela permettra une réelle prise de conscience des rendements totaux apportés par les océans aux économies nationales, par leur contribution à la fois au PIB et à l'emploi. Deuxièmement, cela suscitera un désir de comprendre les menaces potentielles telles que la surexploitation des ressources marines, le dépassement des capacités de charge, la pollution marine et le déclin de la biodiversité essentielle.

³ <https://sustainabledevelopment.un.org/rio20.html> (consulté le 05/03/2021).

⁴ Programme des Nations Unies pour l'environnement, *Green economy in a Blue World: Synthesis Report* (Économie verte dans un monde bleu : rapport de synthèse), (Nations Unies, 2012).

⁵ Organisation de coopération et de développement économiques, *L'économie de la mer en 2030*, (Paris ; Éditions OCDE, 2016).

⁶ Département des affaires économiques et sociales des Nations Unies, « Sustainable Development Knowledge Platform: Sustainable Development Goals » (Plateforme de connaissances sur le développement durable : objectifs de développement durable), <https://sustainabledevelopment.un.org/sdgs> (consulté le 09/03/2021).

⁷ Nations Unies, Conférence de l'ONU sur les océans (2017) « L'océan, notre avenir : appel à l'action », <https://oceanconference.un.org/callforaction> (consulté le 09/03/2021).

⁸ Département des affaires économiques et sociales des Nations Unies, « Sustainable Development Knowledge Platform: Sustainable Development Goal 13 » (Plateforme de connaissances sur le développement durable : objectif de développement durable 13), <https://sustainabledevelopment.un.org/SDG13> (consulté le 10/03/2021).

Troisièmement, les deux dynamiques précédentes favoriseront la valorisation des écosystèmes, ce qui encouragera l'élaboration et la mise en œuvre des mesures nécessaires pour assurer la durabilité des océans.

La feuille de route pour l'économie bleue de l'OCTA présente les analyses menées à partir des données recueillies lors d'un processus participatif, qui a permis de sonder la manière dont les parties prenantes dans les PTOM perçoivent des prochaines étapes en termes d'exigences, d'aspirations, de lacunes à combler et de défis à relever. Parallèlement, trois experts représentant quatre sous-secteurs de l'économie bleue ont conduit des examens approfondis pour développer une approche graduelle sous la forme de recommandations, destinées à favoriser l'émergence de secteurs de l'économie bleue (SEB) propres aux PTOM.

1.1 Contexte

Avec l'Union européenne, les pays et territoires d'outre-mer (PTOM) représentent une zone économique exclusive conjointe de plus de 17 millions de km², constituant ainsi l'une des plus grandes zones maritimes au monde. Quatre des dix aires marines protégées les plus vastes au monde sont situées dans les eaux des PTOM, ce qui représente près de 18 % de la superficie globale. Les océans et leur gouvernance sont d'une importance stratégique pour les PTOM, et ces derniers ont donc mis en place des actions et des politiques qui fournissent des orientations aux autres îles, à l'UE et aux acteurs concernés du monde entier.

Les PTOM constituent un groupe de pays et de territoires qui, malgré leurs disparités (en termes de richesse relative, de caractéristiques géographiques, d'isolement et d'organisation politique interne), ont de nombreuses similitudes : il s'agit de microéconomies insulaires dotées d'une biodiversité exceptionnelle. Le développement durable est un vecteur clé de prospérité pour les PTOM, mais son avènement est confronté à diverses difficultés économiques et sociales.

En ce qui concerne la richesse relative, le revenu annuel par habitant est très variable, et oscille entre 4000 € et plus de 40 000 €. Dans la moitié des PTOM, le revenu annuel par habitant est inférieur à 13 000 €. Au regard des protocoles d'évaluation définis sur le plan international dans le cadre des objectifs du millénaire pour le développement (OMD), la situation sociale dans la majorité des PTOM ne traduit pas une pauvreté extrême. Cependant, les PTOM sont fortement dépendants de l'assistance financière émanant de sources extérieures, telles que les États membres de l'UE auxquels ils sont rattachés, ou l'UE elle-même (FED).

1.2 OCTA

Créée en 2002, l'Association des pays et territoires d'outre-mer (OCTA) sert de forum pour développer des relations de travail efficaces au sein de l'UE. L'OCTA soutient et promeut aussi les intérêts collectifs de ses États membres dans des domaines de coopération spécifiques établis par les accords d'association entre l'UE et les PTOM. Ceux-ci comprennent la coopération économique et commerciale, le développement du commerce, les questions de changement climatique et d'environnement, le développement humain et social, ainsi que la coopération et l'intégration culturelles, sociales et régionales.

Un comité exécutif (ExCo) veille sur toutes les activités de l'association et gère l'OCTA. L'ExCo maintient des contacts quotidiens et des relations de travail avec les membres de l'OCTA, les institutions de l'UE et les autres partenaires au profit de l'association dans son ensemble, et en rend compte à ses membres. L'ExCo est composé de huit membres et d'un président représentant les PTOM. Actuellement [2021], Aruba assume la représentation de l'ExCo et sa présidence.

Situation actuelle dans le secteur concerné

Les pays et territoires d'outre-mer (PTOM) ambitionnent de renforcer leurs spécificités territoriales et la valeur ajoutée générée par l'économie bleue. De manière générale, une meilleure appréhension de l'économie bleue et de ses sous-secteurs s'avère nécessaire pour consolider la durabilité de leurs économies. Les PTOM ont des caractéristiques similaires, qui représentent des défis spécifiques en matière de croissance économique. Ils sont confrontés au défi de la mondialisation et se doivent d'y répondre par une compétitivité accrue. L'isolement géographique des PTOM se traduit aussi par des coûts de transport élevés, tandis que la taille réduite des économies, en particulier celles des marchés locaux, la grande dépendance aux importations, et parfois également aux transferts financiers, sont autant de traits communs. Étant donné que la compétitivité des PTOM ne peut pas se fonder sur la faiblesse des coûts (en particulier des coûts salariaux), stimuler l'économie bleue est essentiel pour relever ce défi. L'un des atouts maîtres des PTOM est la richesse de leurs ressources naturelles. Il s'agit en particulier de leur biodiversité, mais aussi des zones exclusives qu'ils abritent et de leur expérience, aussi limitée soit-elle, des services liées à l'environnement. Pour autant, la mise à profit de ces atouts en est encore au stade embryonnaire et doit être soutenue pour arriver à maturité. Une stratégie bien définie est indispensable pour permettre cette transition. Elle doit notamment couvrir le développement des nouvelles activités maritimes, pour soutenir la croissance bleue dans chaque pays et territoire d'outre-mer.

2 MÉTHODOLOGIE DE RECHERCHE

2.1 Analyse documentaire

Les experts ont recueilli des données secondaires sous divers formats (rapports, directives politiques, stratégies, fiches de données chiffrées) et des informations géographiques sur les PTOM identifiés. La liste exhaustive de ces sources est reprise dans la bibliographie. L'équipe a étudié de près les données gouvernementales pour chaque PTOM dans ses domaines d'expertise, parmi lesquels la politique maritime, l'énergie renouvelable, la sécurité alimentaire et le développement durable.

2.2 Enquête en ligne et entretiens

Les données proviennent d'une enquête sur mesure et sont analysées via une plateforme sécurisée de traitement des résultats. Ces résultats, combinés aux données issues des entretiens, permettent d'enrichir et de confirmer (ou d'infirmar) les résultats tirés des données secondaires. Ces données facilitent par ailleurs l'identification des lacunes et des difficultés propres à chaque pays ou territoire. Les questions de l'enquête en ligne figurent dans l'annexe B, et les tableaux 2-1 et 2-2 illustrent des statistiques sur l'enquête. 69 participants ont rempli le questionnaire. Certains ont répondu pour plusieurs PTOM, ce qui donne un total de 132 représentants pour l'ensemble des PTOM.

REMARQUE : Au cours de l'analyse et de la rédaction du rapport, tous les participants sont qualifiés de « représentants » pour dissiper toute interrogation. Si toutefois il est fait référence à une catégorie distincte, par exemple à des représentants gouvernementaux, le rapport le spécifie. Le terme « représentant » est par conséquent très généraliste, et les participants du secteur privé et du milieu académique sont aussi désignés comme tels, mais seulement pour leur secteur. Dans un souci de clarté, lorsque le niveau d'entente est élevée, cela signifie que les représentants de tous les secteurs ont validé un constat, ce qui le rend très fiable.

TABLEAU 2-1 REPRÉSENTATION DES SECTEURS DANS L'ENQUÊTE

Secteur	Nombre de participants
Gouvernement ou agence gouvernementale	41
Secteur privé	23
Institution académique / de recherche	5

TABLEAU 2-2 REPRÉSENTATION DES PTOM DANS L'ENQUÊTE

PTOM	Nombre de participants
Aruba	21
Bonaire	9
Curaçao	14
Polynésie française	4
Terres australes et antarctiques françaises	2
Groenland	4
Nouvelle-Calédonie	5
Saba	11
Saint-Barthélemy	6
Saint-Pierre-et-Miquelon	3
Sint Eustatius	12
Sint Maarten	33
Wallis et Futuna	8

2.3 Profils des PTOM

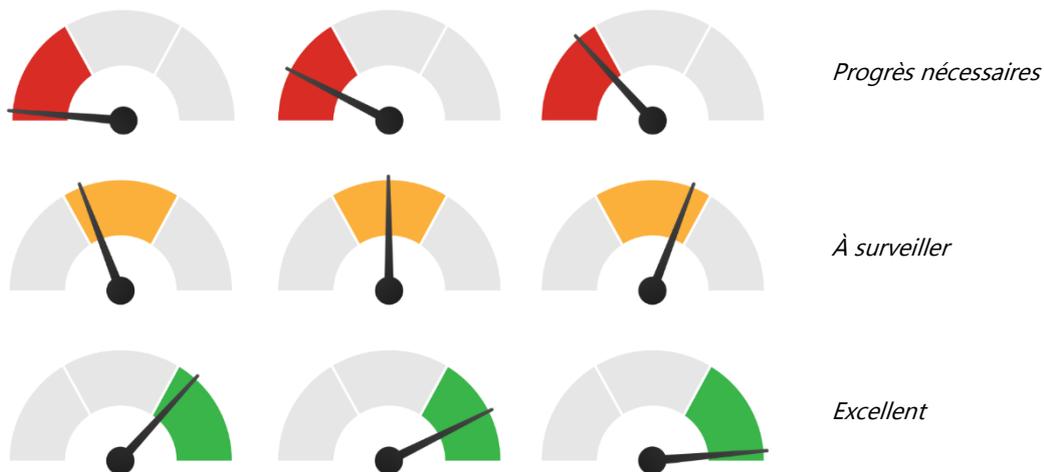
Les profils de chaque PTOM sont détaillés sur 5 pages. Ils s'ouvrent sur une introduction générale, suivie d'une page pour chaque thématique : sécurité alimentaire, énergie bleue, tourisme bleu et secteur maritime. Cette section fournit aussi une courte explication sur les cadrans de positionnement et le système de notation, ainsi qu'une explication détaillée pour certains termes spécifiques.

Chaque page débute par un aperçu sous forme de **cadrans** en haut de page pour indiquer le positionnement du territoire concerné en fonction des politiques identifiées et/ou des rapports sur un thème précis. Ces positionnements sont basés sur un système de notation allant de 1 (niveau le plus faible) à 9 (niveau le plus élevé). Tous les thèmes recouvrent les politiques externe, interne et internationale/régionale. Ceci est expliqué plus en détail dans le tableau ci-dessous.

TABLEAU 2-3 EXPLICATIONS SUR LES POLITIQUES ET/OU LES RAPPORTS IDENTIFIÉS

Sujet	Explication
Politique externe	Ce terme se rapporte à toutes les politiques déterminées en dehors du PTOM (dans la plupart des cas par l'État membre associé de l'UE) qui ont une incidence sur le fonctionnement du PTOM.
Politique interne	Ce terme se rapporte à toutes les politiques et stratégies déterminées directement par le gouvernement du PTOM.
Politique internationale/régionale	Ce terme se rapporte à tout rapport analytique ou à toute recommandation politique ou stratégique (y compris les accords et protocoles régionaux), émanant d'organisations internationales ou régionales et ayant une incidence sur le fonctionnement du PTOM.

ILLUSTRATION 2-1 APERÇU DES CADRANS UTILISÉS POUR INDIQUER LE POSITIONNEMENT (SCORES DE 1 À 9)



Chaque thème est aussi analysé selon la matrice SWOT, correspondant aux concepts de **S**trengths (forces), **W**eaknesses (faiblesses), **O**pportunities (opportunités) et **T**hreats (menaces). Ces derniers sont décrits dans un cadre comme illustré ci-dessous :

- S** : description des forces
- W** : description des faiblesses
- O** : description des opportunités
- T** : description des menaces

Dans la partie **énergie bleue** des profils, deux cadrans supplémentaires présentent un aperçu de l'intérêt général pour les énergies marines à l'aide des indications du tableau ci-dessous.

ILLUSTRATION 2-2 APERÇU DES CADRANS UTILISÉS POUR INDIQUER LE POSITIONNEMENT

Sujet	Explication
Sources d'énergies marines	La notation vise à illustrer les ressources disponibles par rapport aux besoins en énergie du PTOM
Impact de la mise en œuvre des énergies marines sur les émissions de CO2 dans le PTOM	Ce score vise à mesurer les bénéfices des efforts de transition vers les énergies marines par rapport au bouquet énergétique actuel, à l'aune des émissions de CO2.

Une méthode de notation similaire est utilisée sous la forme d'une échelle de couleurs allant du passable à l'exceptionnel. Ce score correspond à un constat actuel, puisqu'il est déterminé à partir de ressources ayant fait l'objet d'une évaluation préliminaire et des publications disponibles sur le sujet ou des informations communiquées à l'expert durant les entretiens. Il est spécifié que cette performance n'est pas toujours du ressort du PTOM. Cette partie comprend aussi un tableau sur les sources d'énergie du territoire.

3 LÉGISLATION APPLICABLE

Le principal instrument juridique international pour les océans est la convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) de 1982⁹, qui définit les droits et les obligations des États à l'intérieur de leur espace maritime, et qui comporte des clauses sur la protection du milieu marin et la gestion de ses ressources. L'organisation maritime internationale (OMI), une institution spécialisée des Nations Unies (ONU), est chargée de veiller à l'application de la CNUDM et agit dans le cadre des nombreuses conventions auxquelles sont liés les pays signataires lorsqu'ils n'adhèrent pas à des dispositions de la CNUDM, dont certaines sont contraignantes.

Nous pouvons citer la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), généralement considérée comme le plus important de tous les traités internationaux ayant trait à la sécurité des navires de commerce ; la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), adoptée en 1973 et modifiée par les Protocoles de 1978 et de 1997 (MARPOL) ; ou encore la convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets (LC), adoptée en 1972 (et le protocole de Londres adopté en 1996). L'OMI porte aussi une attention particulière à la protection de l'environnement et agit pour réduire la pollution causée par les transports maritimes ou qui survient dans les ports. Les PTOM sont signataires de fait de la CNUDM par le biais de leur État membre de l'UE associé (France, Pays-Bas, Danemark), tout en étant conviés par invitation aux réunions précédant l'adhésion.

Parmi les autres traités, il convient de citer la convention sur le commerce international des espèces menacées d'extinction (CITES)¹⁰, la convention sur la conservation des espèces migratrices¹¹, l'accord des Nations Unies sur les stocks de poissons¹² et la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC). Ces instruments éclairent les PTOM sur le contexte international dans lequel l'océan est régi. En raison des contraintes de temps sur ce projet, il n'a pas été possible de poursuivre les consultations pour déterminer quels PTOM étaient signataires. La conférence ministérielle¹³ de l'Association des pays et territoires d'outre-mer (OCTA) en 2019, ainsi que la conférence sur les océans et la déclaration sur les océans¹⁴ signée à cette occasion, ont confirmé l'engagement des gouvernements des PTOM à poursuivre un développement économique durable à travers l'économie bleue. Les régions ultrapériphériques ont réalisé le haut potentiel de l'économie bleue, et développent ce secteur depuis plusieurs années.

Cependant, depuis la CCNUCC, la plupart des PTOM ont géré leurs eaux côtières de manière sectorielle. L'expert des affaires maritimes a noté une certaine frustration des PTOM, qui peinent à influencer la gestion des océans. Cela s'est traduit par une coordination inadaptée entre les institutions régionales et nationales, et le manque d'harmonisation des instruments juridiques a donné lieu à des doublons, à des mesures inefficaces et à un déficit de gouvernance lié au processus décisionnel. Ce sont principalement les États membres de l'UE associés qui sont à l'origine de ces confusions (*ces pays sont ceux qui exercent une supervision sur un ou*

⁹ https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_f.pdf (consulté le 11/03/2021).

¹⁰ *Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction* (adoptée le 3 Mars 1973, entrée en vigueur le 1er juillet 1975), RTNU, vol. 993, 243.

¹¹ *Convention sur la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage* (adoptée le 23 juin 1979, entrée en vigueur le 1er novembre 1983), RTNU, vol. 1651, 333.

¹² *Accord aux fins de l'application des dispositions de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrants* (adopté le 4 août 1995, entré en vigueur le 11 décembre 2001), RTNU, vol. 2167, 88.

¹³ Tahiti, Polynésie française, du 25 février au 1er mars 2019.

¹⁴ <http://www.octassociation.org/signature-of-the-declaration-on-oceans-by-octs>

plusieurs PTOM, comme le Danemark, les Pays-Bas ou la France). Les données factuelles montrent que la plupart des activités maritimes (en mer) des îles sont restées sous la supervision des États membres de l'UE associés, et que les PTOM n'ont pas eu de responsabilités spécifiques dans la mise en œuvre de la CNUDM. Cela a entretenu une méconnaissance des affaires « maritimes », en particulier dans l'application des textes, qui s'est accentuée durant plus de 30 ans, avec pour résultat une faiblesse voire une absence d'expertise locale.

Union européenne

Les PTOM sont étroitement associés à l'Union européenne (ci-après « UE ») en vertu du régime fondé sur les dispositions de la quatrième partie du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. La décision d'association outre-mer (DAO) établit les règles et les principes de cette association, lesquels ont été adoptés par le Conseil en 2001, puis modifiés en 2007 et 2013. De nouveaux amendements ont été apportés le 1er février 2020 en réponse au Brexit, les territoires britanniques d'outre-mer n'étant désormais plus associés à l'UE. D'un point de vue légal, les traités européens modifiés par le traité de Lisbonne¹⁵ sont importants pour les PTOM, et notamment le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, qui stipule ce qui suit :

Article 198 : *Les États membres conviennent d'associer à l'Union les pays et territoires non européens entretenant avec le Danemark, la France, les Pays-Bas et le Royaume-Uni des relations particulières. Ces pays et territoires, ci-après dénommés « pays et territoires », sont énumérés à la liste qui fait l'objet de l'annexe II. Le but de l'association est la promotion du développement économique et social des pays et territoires, et l'établissement de relations économiques étroites entre eux et l'Union dans son ensemble. Conformément aux principes énoncés dans le préambule du présent traité, l'association doit en premier lieu permettre de favoriser les intérêts des habitants de ces pays et territoires et leur prospérité, de manière à les conduire au développement économique, social et culturel qu'ils attendent.*

Article 199 : *L'association poursuit les objectifs ci-après :*

1. *Les États membres appliquent à leurs échanges commerciaux avec les pays et territoires le régime qu'ils s'accordent entre eux en vertu des traités.*
2. *Chaque pays ou territoire applique à ses échanges commerciaux avec les États membres et les autres pays et territoires le régime qu'il applique à l'État européen avec lequel il entretient des relations particulières.*
3. *Les États membres contribuent aux investissements que demande le développement progressif de ces pays et territoires.*
4. *Pour les investissements financés par l'Union, la participation aux adjudications et fournitures est ouverte, à égalité de conditions, à toutes les personnes physiques et morales ressortissantes des États membres et des pays et territoires.*
5. *Dans les relations entre les États membres et les pays et territoires, le droit d'établissement des ressortissants et sociétés est réglé conformément aux dispositions et par application des procédures prévues au chapitre relatif au droit d'établissement et sur une base non discriminatoire, sous réserve des dispositions particulières prises en vertu de l'article 203.*

Les dispositions des articles 198 à 203 sont applicables au Groenland sous réserve des dispositions spécifiques pour le Groenland figurant dans le protocole sur le régime particulier applicable au Groenland, annexé aux traités.

Les parties trois et quatre de l'article 199 ont une signification particulière pour les PTOM, car elles font allusion aux investissements qu'ils sont en droit d'attendre des États membres de l'UE associés, et offrent donc une fenêtre d'opportunité extrêmement importante pour la mise en œuvre des recommandations de l'étude par les PTOM.

¹⁵ Traités européens modifiés par le traité de Lisbonne (consulté le 12/03/2021).

https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/228848/7310.pdf

4 VISION

La vision de La feuille de route pour l'économie bleue de l'OCTA est la suivante : « Développer et soutenir un secteur de l'économie bleue (SEB) spécifique aux PTOM et fournir des lignes directrices solides pour aider individuellement les PTOM à réaliser leurs aspirations, en identifiant et en convertissant leurs filières de l'économie bleue pour en faire un secteur durable et économiquement viable. » Le SEB doit permettre d'accroître considérablement les opportunités d'emplois de qualité pour les populations locales, d'attirer les investissements et d'augmenter la contribution économique du secteur au PIB national. Les ambitions clés s'appuient sur des objectifs à court, moyen et long terme en phase avec les politiques internationales, européennes et nationales, et chaque objectif prévoit une exploitation durable des ressources bleues océaniques nationales, en garantissant la préservation du milieu marin pour les générations actuelles et futures.

La feuille de route de l'OCTA pour l'économie bleue définit l'économie bleue en y incluant toutes les activités industrielles et commerciales qui s'appuient sur le milieu marin ou qui en dépendent. La feuille de route pour prend ainsi en compte non seulement les filières établies (celles qui contribuent traditionnellement à l'économie bleue) mais aussi les secteurs émergents, pour lesquels les données sont restreintes, et les secteurs innovants, qui représentent de nouvelles opportunités d'investissements et un immense potentiel pour le développement futur des communautés côtières.

Les investissements et financements sont vitaux afin de pouvoir donner vie à La feuille de route pour une économie bleue durable. Dans cette optique, l'étude de l'OCTA a adopté les **principes de financement de l'économie bleue durable**¹⁶ élaborés par la Commission européenne, le WWF, le World Resources Institute (WRI) et la Banque européenne d'investissement (BEI), et elle est intégrée dans l'UNEP FI dans le cadre de l'initiative de financement de l'économie bleue durable. Ces 14 principes sont considérés comme étant « la clé de voûte » pour investir dans l'économie bleue. Lancés en 2018, ils constituent le premier cadre d'orientation mondial pour les banques, les assureurs et les investisseurs afin de financer une économie bleue durable. Ils encouragent la réalisation de l'ODD 14 (vie aquatique) et fixent des normes spécifiques aux océans, orientant le secteur financier vers des investissements en adéquation avec le caractère durable des filières liées à l'océan.

L'approche stratégique pour décadénasser les opportunités d'investissements dans les ressources bleues des PTOM consiste à s'aligner sur les attentes financières stratégiques des principaux organismes d'investissement. Les PTOM sont instamment priés d'adopter les principes ci-dessous, car ils fournissent un cadre important pour faire correspondre les principes nationaux et ceux du secteur financier.

1. **Protecteur** : Nous soutiendrons des investissements, activités et projets qui déploieront toutes les mesures possibles pour restaurer, protéger ou préserver la diversité, la productivité, la résilience, les fonctions centrales, la valeur et la santé globale des écosystèmes marins, ainsi que les moyens de subsistance et les communautés qui en dépendent.
2. **Conforme** : Nous soutiendrons des investissements, activités et projets qui seront conformes aux cadres juridiques internationaux, régionaux, nationaux et aux autres cadres pertinents qui soutiennent le développement durable et la santé de l'océan.

¹⁶ <https://www.unepfi.org/blue-finance/the-principles/> (consulté le 09/03/2021).

3. **Conscient des risques** : Nous nous efforcerons de fonder nos décisions d'investissement sur des évaluations holistiques et à long terme, tenant compte des valeurs économiques, sociales et environnementales, des risques chiffrés et des impacts systémiques, et nous adapterons nos processus décisionnels et nos pratiques en intégrant la connaissance des risques potentiels, des opportunités et des impacts cumulés liés à nos activités professionnelles.
4. **Systémique** : Nous nous efforcerons d'identifier les impacts systémiques et cumulés de nos investissements, activités et projets à travers les chaînes de valeur.
5. **Inclusif** : Nous soutiendrons des investissements, activités et projets qui intégreront, appuieront et amélioreront les moyens de subsistance locaux, et qui associeront efficacement les parties prenantes concernées, en identifiant, en réagissant et en trouvant des solutions à tout problème soulevé par des parties affectées.
6. **Coopératif** : Nous coopérerons avec d'autres institutions financières et parties prenantes pour promouvoir et mettre en œuvre ces principes à travers le partage des connaissances sur l'océan, des bonnes pratiques pour une économie bleue durable, des enseignements tirés, des points de vue et des idées.
7. **Transparent** : Nous rendrons accessibles les informations sur nos investissements et leurs répercussions sociales, environnementales et économiques (les positives comme les négatives), dans le respect des règles de confidentialité. Nous nous efforcerons de rendre compte des progrès dans l'application de ces principes.
8. **Réfléchi** : Nous nous efforcerons de diriger les investissements vers des projets et des activités qui contribueront directement à la réalisation de l'objectif de développement durable 14 (« Conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable ») et à celle d'autres objectifs de développement durable, en particulier ceux qui contribuent à la bonne gouvernance des océans.
9. **Impactant** : Nous soutiendrons des investissements, projets et activités qui, loin de se limiter à réparer les dégâts, permettront à nos océans d'être une source de bénéfices sociaux, environnementaux et économiques pour les générations actuelles et futures.
10. **Prudent** : Nous soutiendrons des investissements, activités et projets dans nos océans qui auront évalué les risques environnementaux et sociaux et les impacts sur la base de données scientifiques fiables. Le principe de précaution prévaudra, en particulier en l'absence de données scientifiques.
11. **Diversifié** : En reconnaissant l'importance des petites et moyennes entreprises dans l'économie bleue, nous nous efforcerons de diversifier nos instruments d'investissement pour toucher un éventail de projets de développement durable plus large, par exemple dans les secteurs maritimes traditionnels et non traditionnels, ainsi que des projets de petite et grande envergure.
12. **Axé sur les solutions** : Nous nous efforcerons d'orienter les investissements vers des solutions commerciales innovantes aux problématiques maritimes (qu'elles soient terrestres ou océaniques), ayant un impact positif sur les écosystèmes marins et les moyens de subsistance qui dépendent de l'océan. Nous nous efforcerons d'identifier et de favoriser les modèles économiques de ces projets, et d'encourager la diffusion des bonnes pratiques qui en découlent.
13. **Partenaire** : Nous nous associerons à des entités du secteur public, à des entreprises privées et à des organisations non-gouvernementales pour accélérer la progression vers une économie bleue durable, notamment en élaborant et en mettant en œuvre de nouvelles approches de la planification de l'espace maritime et côtier.

- 14. Guidé par la science :** Nous tenterons activement de produire des connaissances et des données sur les risques potentiels et les impacts résultant de nos investissements, et nous promouvrons les opportunités d'investissement durable dans l'économie bleue. Plus généralement, nous nous efforcerons de partager les informations et les données scientifiques sur le milieu marin.

5 PRIORITÉS STRATÉGIQUES DE LA FEUILLE DE ROUTE DE L'OCTA POUR L'ÉCONOMIE BLEUE

Quatre priorités stratégiques classifiées fournissent un cadre général à la feuille de route. Les résultats de l'enquête et des examens effectués par les experts ont fourni le contexte général et les données clés permettant de formuler les recommandations de la feuille de route.

Il est important de noter que l'étude de recherche a adopté un processus participatif ; elle a impliqué tous les représentants des PTOM, garantissant ainsi que les résultats prennent en considération les attentes des gouvernements, mais aussi des secteurs privés et universitaires des PTOM. Les résultats de l'enquête ont montré que les participants ont répondu de manière très honnête, ce qui en soi est extrêmement important. L'exactitude des données a permis à l'expert responsable de chaque partie de l'étude d'avoir une image claire de la réalité du secteur potentiel de l'économie bleue, garantissant ainsi que les recommandations puissent se traduire par des interventions adéquates.

REMARQUE : Les recommandations sont fondées sur les recommandations et les commentaires formulés par au moins 75 % des représentants des PTOM. Certains PTOM ont davantage de capacités que d'autres, mais il a été estimé que, pour parvenir à une approche durable et progressive, il était souhaitable d'appliquer l'étude de manière collective.

5.1 Première priorité stratégique

Créer et développer le secteur de l'économie bleue (SEB) des PTOM afin d'apporter davantage de clarté aux gouvernements, au secteur privé, au milieu académique et aux investisseurs.

La mise en œuvre des principes de l'économie bleue progresse actuellement dans certains PTOM, car beaucoup ont compris que le développement d'un secteur innovant est la solution pour débloquer les ressources bleues nationales. Toutefois, cette démarche est actuellement menée de manière isolée ; elle manque de cohésion et cela entrave la mise en place des mesures d'intervention nécessaires.

À la question de savoir si les organismes gouvernementaux, les représentants de l'industrie, les entreprises privées et les autres parties prenantes s'engageaient pour combler les lacunes en vue d'accélérer le développement de l'économie bleue, les représentants des gouvernements des PTOM ont majoritairement répondu « peut-être », avec un nombre équivalent de « oui » et de « non ». Les secteurs privé et universitaire ont, quant à eux, fermement déclaré que leurs gouvernements nationaux ne semblaient pas s'engager à accélérer la croissance de l'économie bleue.

Ce résultat confirme les balbutiements identifiés, et traduit un manque de transparence entre les gouvernements des PTOM, leurs organismes et les secteurs privé et universitaire. Il s'agit toutefois d'un secteur est naissant ; il est compréhensible que des erreurs de communications entravent le développement de l'économie bleue. Afin de soutenir le développement du secteur, il sera essentiel que les PTOM adoptent une vision nationale forte, des propositions et une communication adéquate avec les secteurs privé et universitaire, ainsi qu'avec le grand public, par le biais de campagnes promotionnelles, d'événements et de matériels ciblés.

De telles mesures encourageront à leur tour l'exploitation des possibilités offertes par le secteur au public et aux différents sous-secteurs.

Cette approche est d'ailleurs soutenue par les recommandations des représentants, dont voici quelques extraits : « *notre gouvernement a intégré l'économie bleue en tant que domaine de développement économique à son programme gouvernemental* », « *il serait utile d'apporter des informations visant à sensibiliser les membres des gouvernements des PTOM* », « *nous souhaiterions disposer de davantage d'informations éducatives/utiles et de base disponibles qui démontrent les avantages de l'économie bleue en matière de création d'emplois et de génération de revenus* » ou encore « *il faudrait organiser davantage d'ateliers et de séminaires pour promouvoir l'économie bleue dans les Caraïbes et passer d'une mentalité de petits États insulaires à une mentalité de grands États océaniques* ».

L'engagement des représentants du secteur privé en faveur du développement du secteur de l'économie bleue a, lui, été salué par un nombre plus élevé de « oui » et de « peut-être », avec très peu de « non ». Ce résultat souligne la volonté du secteur privé de mettre en place des actions pour accélérer le développement du secteur au sein des PTOM.

Citons une recommandation des représentants de l'enquête adressée au secteur privé : « *il existe un besoin de présenter et de fournir davantage d'informations pour que le secteur privé investisse dans l'industrie [de l'économie bleue] au vu du nombre considérable de possibilités financières, pour les encourager à prendre le risque et/ou à changer ou à développer leurs activités actuelles* ».

La clé pour libérer le potentiel du secteur privé est associée à la nécessité d'envisager la feuille de route de l'OCTA pour l'économie bleue comme la première étape du processus. La deuxième étape consiste à élaborer une stratégie pour le secteur afin d'étayer la feuille de route et de fournir un modèle permettant aux PTOM d'élaborer des stratégies nationales, en offrant au secteur privé une vision claire de sa contribution potentielle.

Recommandation : l'élaboration de la stratégie sectorielle des PTOM sur l'économie bleue visait à fournir aux PTOM une stratégie globale portant sur le secteur et à leur fournir un modèle applicable pour mettre au point leurs stratégies sectorielles nationales sur l'économie bleue. Cette stratégie doit être clairement programmée, afin de s'assurer que les activités préalables sont identifiées et qu'elles bénéficient d'un niveau de priorité élevé afin d'éviter de retarder les activités importantes qui en dépendent.

5.1.1 État des lieux de l'économie bleue dans les PTOM

Pour que le secteur de l'économie bleue passe d'un « état embryonnaire ou non établi » à un stade mature et prospère, il est nécessaire d'adopter une approche cohérente et commune afin d'identifier les possibilités réelles ou potentielles pour les autres sous-secteurs océaniques. Celle-ci nécessitera un engagement de la part des gouvernements, du secteur privé et de la société civile, en accord avec les stratégies nationales de développement et les engagements régionaux et internationaux.

Afin de comprendre la situation des PTOM, les représentants ont fourni des données permettant de connaître leur opinion sur le positionnement du secteur de l'économie bleue dans leur pays. *Non établi, Embryonnaire, Mature, Très mature, ou Je ne suis pas sûr.*

Or, à l'exception de la Nouvelle-Calédonie, qui estimait que son secteur atteignait ou avait atteint la maturité, la majorité des PTOM ont répondu « Embryonnaire ».

Aruba, Bonaire, Curaçao, Saba, Sint Eustatius, Wallis et Futuna, Saint-Barthélemy, les Terres australes et antarctiques françaises (TAAF), la Polynésie française et le Groenland ont tous considéré que le secteur de l'économie bleue était « embryonnaire ». Cependant, chacun de ces pays a enregistré un nombre important de réponses « Je ne suis pas sûr » ou « Non établi ». Au vu de ces réponses et des observations des experts, la conclusion est la suivante : cette situation est due aux activités potentielles individuelles des organisations du secteur, qui agissent de manière isolée ; et n'obtiennent donc pas la reconnaissance appropriée de la part des gouvernements. À l'appui de cette enquête, l'analyse de la même question mesurée par secteur a révélé que la majorité des réponses du secteur privé étaient « non établi », ce qui confirmerait le manque d'informations sur la manière dont il peut contribuer à l'économie bleue ou en améliorer sa connaissance.

À Sint Maarten et Saint-Pierre-et-Miquelon, la majorité des représentants ont indiqué que le secteur de l'économie bleue des PTOM était « non établi » ; un très petit nombre d'entre eux ont en outre estimé que le secteur en était à un stade embryonnaire.

Recommandation : Sint Maarten et Saint-Pierre-et-Miquelon bénéficient d'une attention et d'un soutien spécifiques pour les aider à clarifier leur position sur le secteur de l'économie bleue et ses principales parties prenantes.

Actuellement, il y a peu d'informations concernant le secteur, les pays se contentant d'ajouter des éléments là où ils le pensent pertinent. Étant donné que les conséquences du changement climatique sont plus importantes pour les PTOM que pour les autres pays, il est essentiel que les PTOM prennent une longueur d'avance et s'engagent sur cette voie, qui leur permettra de donner suite à leurs aspirations. Compte tenu des 14 principes de financement de l'économie bleue durable susmentionnés, l'aspect florissant du secteur doit être mis en avant par les PTOM. Les sous-secteurs de l'économie bleue collaboreront les uns avec les autres et, ensemble, ils représenteront un secteur important prêt à bénéficier d'investissements. Nombre d'entre eux sont absorbés par d'autres secteurs, comme le tourisme, au détriment de leur contribution économique au secteur de l'économie bleue. Afin de clarifier la valeur économique réelle de l'économie bleue, il est essentiel d'identifier et de reconnaître toutes les sous-composantes qui contribuent à ce secteur.

La première étape en ce sens consiste à identifier les différentes sous-composantes de l'économie bleue des PTOM, ce qui permettra aux gouvernements d'entamer une communication ciblée avec les parties prenantes concernées et de promouvoir le secteur auprès des gouvernements des PTOM. L'objectif est de permettre aux ministères, aux institutions privées et universitaires et aux autres parties prenantes concernées de déterminer leur position et leur capacité à contribuer au développement du secteur de l'économie bleue. Cette première étape est soulignée par un représentant des PTOM, qui a déclaré qu'il était nécessaire « *de démontrer objectivement (par le biais d'études techniques) le potentiel de l'économie bleue sur le territoire et de le quantifier* ».

Recommandation : l'étude sur l'expansion du secteur de l'économie bleue des PTOM propose de déterminer : (i) l'identification et la clarification des principaux ministères et industries privées des PTOM contributeurs ; (ii) les liens existant entre eux, (iii) une méthodologie permettant d'atteindre la masse critique du SEB et (iv) un modèle permettant d'initier une communication et une promotion centrées et ciblées du SEB. Le résultat de cette étude constituera le premier élément d'une stratégie globale et normalisée des PTOM portant sur le secteur de l'économie bleue.

5.1.2 Cartographie des secteurs maritimes clés du secteur de l'économie bleue des PTOM en clusters

Le développement des clusters maritimes découle de l'identification et de la cartographie des principaux clusters. Ces clusters peuvent contenir une multitude d'entreprises et d'institutions qui opèrent dans le secteur maritime ou, en l'espèce, dans celui de l'économie bleue.

Le concept de cartographie des activités clés des sous-secteurs de l'économie bleue est basé sur l'exemple des clusters maritimes, qui peuvent constituer à terme un inventaire économique dans lequel les différents sous-secteurs sont regroupés en clusters afin de se concentrer sur le développement d'une approche politique transversale pour les secteurs liés à l'océan ou à la mer. Un tel inventaire économique fournirait à l'OCTA et aux PTOM une vue d'ensemble de la valeur économique absolue, en matière d'emploi, de valeur de la production et de valeur ajoutée de l'ensemble des clusters du secteur des PTOM. La valeur économique d'un secteur est définie par le chiffre d'affaires d'un secteur auquel sont retirés les achats intermédiaires effectués au sein de ce secteur. La valeur de la production est constituée des achats intermédiaires dans d'autres secteurs (nationaux et étrangers) et de la valeur ajoutée.

L'importance de développer une telle ressource de connaissances réside dans le fait que la contribution réelle du cluster du secteur de l'économie bleue au PIB national des PTOM peut être appréciée et évaluée sur une base annuelle. Le cas échéant, des mécanismes d'intervention et/ou de soutien peuvent être mis en œuvre pour contribuer à l'amélioration des sous-industries du secteur sur le plan individuel. Parallèlement, l'OCTA est bien placée pour fusionner les données et fournir une vue d'ensemble de la valeur économique des différentes composantes du secteur de l'économie bleue, car tous les PTOM offrent un aperçu des interventions réussies et des zones présentant des difficultés collectives. Ainsi, la combinaison des forces globales et l'identification des faiblesses communes à tous les PTOM permettront d'améliorer les mesures d'intervention mutuelle. Grâce à la recommandation de la stratégie de l'UE en matière de clusters maritimes¹⁷ (2008), la quasi-totalité des pays de l'UE (dont la France, les Pays-Bas et le Danemark) possèdent un cluster maritime bien développé, qui supervise le développement des clusters nationaux et fournit des données à EUDATA en vue de combiner les résultats et de rendre compte de la valeur économique globale des clusters maritimes européens.

Les résultats de la cartographie fournis par les experts (voir les profils des PTOM en annexe) révèlent d'importants clusters du secteur de l'économie bleue au sein des PTOM. Le présent rapport prend uniquement en considération les industries de la sécurité alimentaire, de l'énergie bleue et du tourisme maritime et côtier. De plus, l'exercice ne donne qu'un aperçu de la situation, ce qui souligne le potentiel des clusters identifiés pour générer une masse critique pour le secteur. L'introduction d'une méthode plus approfondie et plus organisée pour comprendre la valeur économique des sous-secteurs de l'économie bleue permettra aux PTOM

¹⁷ Commission européenne (2008), *The role of Maritime Clusters to enhance the strength and development in European maritime sectors*

d'identifier les activités de coordination et d'élaborer les stratégies d'intervention nécessaires. Celles-ci visent à accélérer la position des clusters dans la chaîne de valeur, à aider les industries à atteindre une masse critique, à atteindre la maturité et à attirer les investissements. À leur tour, ces objectifs augmenteront la contribution globale du secteur de l'économie bleue au PIB des PTOM.

Il est intéressant de noter que le cluster maritime du Danemark a déjà développé un « cluster de l'économie bleue » et une stratégie de mise en œuvre. En particulier pour la pêche, une activité qui fait partie du secteur de l'économie bleue et contribue fortement au PIB du pays. Étant donné que le pays conserve, par le biais de sa législation, la responsabilité des aspects maritimes du Groenland, on peut se demander pourquoi les autorités groenlandaises n'ont pas été consultées ni impliquées au cours de ce processus. Selon les conclusions de l'examen mené par les experts, il s'agit d'un simple oubli de la part du cluster maritime danois. Cependant, à l'avenir, il sera important pour les autorités compétentes du Groenland de s'impliquer auprès du cluster maritime du Danemark afin de développer une approche rationalisée pour le développement du cluster maritime du Groenland.

Recommandation : le Groenland doit mettre en place une communication bidirectionnelle avec le cluster maritime danois, en mettant l'accent sur les industries du secteur de l'économie bleue, afin d'appuyer le lancement et le développement du cluster maritime groenlandais.

La Nouvelle-Calédonie et la Polynésie française disposent toutes deux de clusters maritimes existants, mais ceux-ci ont besoin d'un soutien pour exploiter pleinement leur potentiel. Plus récemment, le cluster de la Polynésie française s'est également concentré sur diverses innovations. Pour le développement des secteurs de l'économie bleue des PTOM, une légère modification de la méthode d'évaluation est nécessaire par rapport à celle du cluster maritime. En effet, le cluster maritime englobe également des opérations maritimes telles que l'extraction de pétrole/gaz en mer, qui constituent des activités non durables. Du point de vue de la fonctionnalité du secteur de l'économie bleue, il est recommandé d'inclure uniquement les sous-secteurs identifiés dans l'étude sur l'expansion du secteur de l'économie bleue des PTOM (par exemple, la régénération de l'environnement peut attirer des investissements importants, ce qui n'était pas le cas auparavant), afin de définir les limites et la portée du secteur de l'économie bleue des PTOM qui doit être un secteur à part entière. L'étude se heurterait à des difficultés si le secteur était associé à d'autres secteurs économiques. Pour ce faire, une collaboration avec les clusters maritimes nationaux concernés (France, Pays-Bas et Danemark) est également nécessaire.

Les PTOM ne possédant aucun cluster maritime existant doivent en créer un le plus rapidement possible et/ou initier des accords de coopération avec celui d'un autre territoire ou d'une île « jumelle ». Cette affirmation est soutenue par une observation d'un représentant d'un PTOM, selon qui il est nécessaire « *d'éveiller l'intérêt et la conscience des décideurs aux possibilités que représentent l'économie bleue. La désignation d'une échelle nationale/territoriale ou du bassin Pacifique permettrait de déterminer ces possibilités et de les comparer au contexte local. Elle pourrait être rattachée à un groupe territorial ou régional de PTOM [...]* ». Il ajoute : « *Je souhaiterais avoir accès à une carte et à une base de données de toutes les autres parties prenantes agissant dans mon domaine d'expertise* ».

En développant les clusters maritimes des PTOM, il est certain que les parties prenantes pourront accéder facilement à une carte et à une base de données connexe contenant des informations sur les sociétés commerciales. Elles fourniront ainsi une plateforme permettant de nouer des partenariats potentiels ou d'engager un dialogue sur les investissements.

Recommandation : en collaboration avec les clusters maritimes établis dans les PTOM et le cluster maritime français, néerlandais ou danois, développer un modèle standardisé de l'OCTA pour toutes les industries qui contribuent aux secteurs de l'économie bleue ou les facilitent ;

Recommandation : développement d'un outil de plateforme commune au niveau des PTOM (ou mise à disposition d'un outil existant) offrant à chaque PTOM un modèle en ligne offrant aux gouvernements des PTOM un moyen accessible d'assurer le développement de clusters nationaux ;

Recommandation : lorsque les PTOM ne disposent pas d'un cluster maritime établi, et afin de réduire la duplication des coûts, créer des clusters maritimes prenant en compte plusieurs pays. L'analyse économique prévue appréhendera par défaut les pays de manière individuelle.

5.2 Deuxième priorité stratégique

Assurer un cadre durable, résilient et axé sur la connaissance pour le secteur de l'économie bleue (SEB) des PTOM.

5.2.1 Renforcement des techniques et des capacités (compétences) nécessaires pour accélérer le développement de l'économie bleue des PTOM

L'ODD 14 comporte une initiative spécifique qui reconnaît l'existence d'un besoin mondial commun de renforcement des capacités pour une gouvernance intégrée des océans. Ce point est essentiel pour parvenir à un développement durable des océans et des côtes, répondre aux nouveaux défis, atténuer les effets du changement climatique, de la pollution par les plastiques et autres polluants et s'y adapter, ainsi que fournir des moyens de subsistance en milieu côtier. L'ODD note toutefois le caractère limité du financement et le manque de collaboration et de coordination des efforts entre les nombreux acteurs qui contribuent au renforcement des capacités. Pour contrer cette « faiblesse », une stratégie mondiale de préparation des océans est en phase de développement, qui tire parti de l'expertise et des partenariats afin de garantir que les gouvernements et les institutions disposent des compétences, des connaissances et des capacités nécessaires à l'élaboration de cadres pour l'économie bleue, de manière intégrée et à long terme¹⁸.

Le travail des experts a permis de tirer la conclusion suivante : le manque de capacité humaine représente une « faiblesse » pour l'économie bleue au niveau des PTOM pour les quatre sous-secteurs examinés. Sans intervention à long terme, cette « faiblesse » évoluera en « menace » implicite.

L'enquête a été réalisée spécifiquement pour permettre aux représentants des PTOM de mieux comprendre le renforcement des capacités et des compétences nécessaires aux PTOM pour soutenir les progrès du secteur. Elle a également permis de constater l'existence d'une pénurie nationale en matière de capacités humaines nécessaires pour faire évoluer le secteur de l'économie bleue d'un état embryonnaire à mature. Cette affirmation a été soutenue par les observations formulées par les experts à partir de leur analyse du travail effectué sur les quatre profils nationaux des sous-secteurs.

Les besoins en matière de solutions ou d'initiatives spécifiques en vue de soutenir des projets de renforcement des capacités qui soient avant-gardistes, complets, et intégrés au sous-secteurs de l'économie bleue des PTOM,

¹⁸ <https://sustainabledevelopment.un.org/partnership/?p=288> (consulté le 12/03/2021).

sont clairement identifiés comme prioritaires. L'idée selon laquelle les mécanismes de déblocage des investissements et des financements peuvent être mis en œuvre par le biais de projets sectoriels, sans faire intervenir de projets intégrés de renforcement des capacités visant un renforcement stratégique à long terme des institutions et des capacités des décideurs de haut niveau et des parties prenantes du secteur de l'économie bleue, ne correspond pas au concept de « durabilité ».

L'objectif du développement des réseaux de connaissances durables et résilientes est de contribuer au renforcement des compétences et des réseaux nécessaires à un leadership efficace, à l'élaboration de politiques, au développement du secteur de l'économie bleue, à la réalisation d'investissements permettant de mettre en place un système national pour doter la prochaine génération des compétences et des connaissances nécessaires pour contribuer au secteur via des plateformes d'emploi. L'accent placé à la fois sur le niveau individuel et institutionnel garantira que les industries du secteur de l'économie bleue des PTOM restent une priorité du programme du développement durable et assurent des emplois et des investissements efficaces à long terme.

Cet objectif peut être atteint grâce à une série d'initiatives de formation et de programmes universitaires destinés à tous les niveaux de la société, des cadres supérieurs aux cadres moyens, en passant par les étudiants et surtout les générations futures. Au niveau organisationnel, l'accent sera mis sur le renforcement des structures, des processus et des ressources institutionnelles par l'analyse, le développement et le partage des bonnes pratiques.

La principale initiative visant à lancer le processus décrit par les représentants des PTOM est l'élaboration d'une stratégie de renforcement des compétences qui favorisent le développement de l'économie bleue, identifiant clairement les exigences en matière de formation et d'éducation. Cette stratégie fournirait aux PTOM une répartition des besoins, ainsi que des conseils spécifiques sur les méthodes permettant d'atteindre la masse critique humaine sur la base des données disponibles, et une analyse des lacunes de chaque PTOM.

Recommandation : développement de la formation et de l'éducation du capital humain des PTOM en matière d'économie bleue : orientations et feuille de route. Ce document doit intégrer les éléments suivants :

- des mesures de soutien au travail indépendant, à l'esprit d'entreprise et la création d'entreprises ;
- des cours de formation professionnelle axés sur l'économie bleue ;
- des partenariats de transfert de connaissances (universités liées à des entreprises privées) ;
- la promotion d'initiatives de carrières bleues (y compris les stages, les thèses, les formations postdoctorales et les plateformes de publication d'emplois liés au secteur de l'économie bleue) ;
- l'accès à des programmes de formation SMART de courte durée sur l'économie bleue ;
- l'accès aux nouveaux cours universitaires de premier et de second cycle ;
- de nouvelles formations en apprentissage ;
- le développement du rôle des clusters maritimes pour soutenir les initiatives de formation mais aussi de sensibilisation et surtout de création de vocations .

5.2.2 Infrastructures nécessaires à l'accélération du développement de l'économie bleue dans le PTOM ou la région

Cette question découle directement des besoins en matière de formation et de capacités. Le travail effectué par les trois experts met en évidence les infrastructures (physiques ou numériques) déjà en place, qui peuvent être exploitées plus efficacement pour soutenir l'émergence d'un SEB fort. L'étude a analysé l'opinion des représentants des PTOM en matière de besoins en infrastructures. Pour certains domaines du secteur, ces structures pourraient être mises en place en utilisant ou en adaptant les structures existantes, tandis que d'autres pourraient nécessiter de la part des gouvernements l'élaboration de mesures à court, moyen, et long terme pour répondre aux besoins croissants en fonction de l'émergence du secteur de l'économie bleue.

Le secteur de l'économie bleue des PTOM émergera lentement au début, mais sa croissance s'accélèrera ensuite de manière exponentielle. Il sera donc essentiel pour les gouvernements de mettre en place des programmes de développement des infrastructures pour suivre le rythme des progrès plutôt que d'adopter des calendriers trop rigides. Il est certain que certaines infrastructures pourraient également être utilisées dans d'autres domaines, comme l'agriculture, où une approche verte similaire est nécessaire et avec lesquels certains liens de dépendance existent. Les experts en sécurité alimentaire et en énergie bleue ont noté que les usines de désalinisation peuvent être alimentées par des ressources énergétiques bleues pour fournir de l'eau propre, et que les biotechnologies bleues dérivées d'algues et de mousses marines peuvent fournir une ressource nutritionnelle importante pour soutenir l'industrie agricole. Un scénario similaire existe également pour le secteur de l'énergie bleue : l'apparition de l'hydrogène en tant que solution transversale entre les énergies bleues et les nouveaux carburants de navigation à l'hydrogène. Par exemple, l'industrie des croisières s'efforce de remplacer tous les systèmes de carburant des navires par de l'hydrogène vert ou de l'ammoniac d'ici à 2030.¹⁹ La stratégie de l'Organisation maritime internationale (OMI) en matière de gaz à effet de serre définit des niveaux d'ambition pour le secteur du transport maritime international, en notant que l'innovation technologique et l'introduction mondiale de carburants et/ou de sources d'énergie de substitution pour le secteur feront partie intégrante de la réalisation de l'ambition globale. Les révisions doivent tenir compte des estimations actualisées des émissions, des options de réduction des émissions pour la navigation internationale et des rapports du groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC). Les niveaux d'ambition qui orientent la stratégie initiale sont les suivants :

- diminution de l'intensité de carbone des navires grâce à la mise en œuvre de nouvelles phases de l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) pour les bateaux neufs, dans le but de renforcer les exigences en matière de rendement énergétique des navires, le pourcentage d'amélioration pour chaque phase devant être déterminé pour chaque type de bateaux, le cas échéant ;
- diminution de l'intensité de carbone du transport maritime international ;
- réduction de la moyenne des émissions de CO₂ par transport maritime international d'au moins 40 % d'ici à 2030, et de 70 % d'ici à 2050, par rapport au niveau de 2008 ;
- culmination et diminution des émissions de gaz à effet de serre provenant du transport maritime international ;

¹⁹ L'accord de Paris sur le changement climatique a été convenu en 2015 par les parties à la convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et est entré en vigueur en 2016. Son principal objectif est de renforcer la réponse mondiale à la menace du changement climatique en maintenant l'augmentation de la température mondiale au cours de ce siècle bien en dessous de 2 degrés Celsius par rapport aux niveaux préindustriels, et de poursuivre les efforts pour limiter encore davantage l'augmentation de la température à 1,5 degré Celsius. L'accord de Paris ne couvre pas le transport maritime international, mais l'OMI, en tant qu'organisme de réglementation du secteur, s'est engagée à réduire ses émissions de gaz à effet de serre.

- atteinte imminente du pic des émissions de gaz à effet de serre dues au transport maritime international, et réduction des émissions annuelles des gaz à effet de serre totales d'au moins 50 % d'ici à 2050 par rapport à 2008, tout en poursuivant les efforts en vue de leur élimination progressive. Cette étape marquera un jalon dans un profil d'évolution vers une réduction des émissions de CO2 conforme aux objectifs de température de l'accord de Paris²⁰.

Les représentants des PTOM ont convenu que la mise en place d'une plateforme d'investissement intégrant les secteurs de l'aquaculture et de la pêche, de la connaissance, des énergies renouvelables bleues, des biotechnologies, du tourisme, de l'environnement et de la mer constituait la principale priorité.

Recommandation : développement d'une plateforme de savoir-faire en matière d'investissement à l'échelle **des PTOM**, accessible à tous les PTOM, qui fournira à ces derniers une plateforme virtuelle dédiée aux secteurs clés et des procédures détaillées pour accéder aux investissements du SEB, le cas échéant. Ces informations seront fournies par l'observatoire de l'économie bleue **des PTOM** (voir plus loin).

La deuxième priorité est le développement de centres stratégiques d'innovation bleue pour aider les jeunes entreprises. Les experts considèrent qu'il s'agit d'un élément crucial pour les PTOM, car les centres d'innovation, d'incubation et d'entrepreneuriat bleus augmenteront considérablement le capital humain du secteur de l'économie bleue et assureront la pérennité des initiatives des jeunes qui développent les compétences nécessaires au niveau national. En outre, ces centres aideront les pays à conserver les compétences et à endiguer la « fuite des cerveaux » au niveau national, phénomène selon lequel les étudiants partent une fois formés, faute de trouver un emploi qui leur permette de progresser professionnellement dans leur pays, créant ainsi un vide de connaissances au niveau national.

Les incubateurs d'entreprises innovants visent à développer des entreprises à fort potentiel de croissance et à les aider à prospérer, en soutenant l'esprit d'entreprise aux niveaux local et national. Les programmes d'incubation à destination des jeunes entreprises sont conçus pour offrir un espace de travail, un encadrement et, dans certains cas, des investissements de départ ou d'autres aides financières aux jeunes entreprises, offrant ainsi une excellente base aux entrepreneurs ambitieux pour développer leur activité et leur entreprise. Selon l'Union européenne, les « domaines d'innovation » sont des lieux conçus et aménagés pour attirer des personnes ayant l'esprit d'entreprise, des talents qualifiés, des entreprises à forte intensité de connaissances et des investissements, en développant et en combinant un ensemble d'infrastructures, d'institutions, d'atouts scientifiques, technologiques, éducatifs et sociaux, ainsi que des services à valeur ajoutée, ce qui renforce le développement économique durable et la prospérité avec et pour la communauté²¹.

Les centres d'innovation et d'incubation contribuent à la création d'une masse critique dans une zone donnée. L'ensemble de jeunes entreprises se réunissant dans un centre doivent se concentrer sur un thème spécifique (comme l'énergie bleue), mais aussi encourager le recours de soutien aux entreprises telles que les sociétés de marketing et de promotion, ou les services informatiques. Des locaux communs partagés proposent un espace pour organiser des conférences et des formations ainsi que des salles de réunions professionnelles spécifiques, toutes conçues pour promouvoir une image professionnelle. Tous les centres doivent offrir un accès à une formation sur mesure dans tous les aspects du développement commercial du secteur de l'économie bleue.

²⁰ <https://www.imo.org/fr/MediaCentre/PressBriefings/Pages/06GHGinitialstrategy.aspx> (consulté le 25/03/2021).

²¹ <https://ec.europa.eu/jrc/sites/jrcsh/files/20160928> (consulté le 16/03/2021).

D'un point de vue mondial et européen, les jeunes entreprises occupent un centre pendant trois ans, après quoi leur position économique devrait leur permettre de s'installer dans un espace permanent. Il existe deux modèles de mise en œuvre des centres : ils sont soit gérés par le secteur privé, qui loue les espaces de bureaux ; soit le gouvernement accorde des subventions ciblées et établit des partenariats, souvent avec les universités, pour les mettre en place. Le second modèle est le plus fonctionnel, car il est considéré comme un programme d'investissement national « avant-gardiste », dont le gain à long terme se traduira par une augmentation des opportunités d'emploi et du PIB. Les allocations du gouvernement et le partenariat avec les universités concernées (ou d'autres établissements d'enseignement supérieur) seront essentiels pour les centres d'innovation et d'incubation. Il est recommandé aux étudiants diplômés avec mention de postuler dans ces centres, où leur talent sera multiplié grâce à un soutien ciblé. La cartographie réalisée par les quatre experts relative à la localisation des entreprises commerciales des PTOM dans les domaines de la sécurité maritime, de la sécurité alimentaire bleue, de l'énergie bleue et du tourisme bleu, fournit une géolocalisation des principaux clusters nationaux du secteur de l'économie bleue, qui révèle le meilleur emplacement pour établir les centres d'innovation et d'incubation.

En raison de l'importance du lien entre l'innovation et l'incubation, le développement des parcs marins et maritimes technologiques et les clusters du secteur de l'économie bleue, les recommandations générales seront présentées à la fin de la section suivante.

5.2.3 Parcs technologiques marins/maritimes

Le concept de parcs industriels technologiques a suscité une attention considérable de la part des investisseurs nationaux et internationaux ainsi que des gouvernements à tous les niveaux ; ces parcs sont notamment considérés comme un élément essentiel du plan national de développement de l'économie bleue. Ils sont donc particulièrement importants pour les PTOM.

D'après la définition donnée par L'UE en 2016, un « parc scientifique est un organisme géré par des spécialistes et dont le but principal consiste à accroître la richesse de sa communauté par la promotion de la culture de l'innovation ainsi que de la compétitivité de ses entreprises et institutions fondées sur le savoir qui y sont associées. Pour ce faire, un parc scientifique doit stimuler et gérer le transfert des connaissances et technologies parmi les universités, les institutions de recherche et développement, les entreprises et les marchés ; faciliter la création et la croissance des compagnies axées sur l'innovation au moyen d'incubateurs ou pépinières d'entreprises et de l'essaimage ; et offrir d'autres services à valeur ajoutée de même que des espaces et des installations de haute qualité²² ».

Basé sur l'offre de locaux commerciaux et de recherche concernant un domaine spécifique, il constitue la deuxième étape des centres d'innovation et d'incubation. La tendance en Europe suggère qu'au bout de trois ans, les jeunes entreprises qui réussissent déménagent vers un autre site plus permanent, qui abrite de préférence une multitude d'entreprises spécialisées dans un domaine spécifique. Ainsi, un parc technologique des énergies renouvelables serait occupé par les entreprises qui œuvrent dans le domaine de l'énergie océanique, des énergies marines renouvelables et/ou des biotechnologies, mais accueillerait également des entreprises en lien avec tout autre type d'énergie renouvelable, les carburants verts et les innovations terrestres.

Il existe un lien important entre les énergies renouvelables terrestres et océaniques. En exploitant la masse critique, le potentiel des concepts d'énergies renouvelables terrestres utilisés en mer ou inversement est un argument de poids à prendre en considération. Ce faisant, les entreprises seront plus susceptibles d'identifier des partenariats innovants, d'exploiter la mise en commun des capacités de recherche et d'augmenter les demandes de programmes d'investissement en collaboration.

²² https://ec.europa.eu/jrc/sites/jrcsh/files/20160928-macroregional-innovation-sanz_en.pdf (consulté le 16/03/2021).

Par exemple, un parc technologique de la pêche accueillerait une multitude d'entreprises intéressées par le développement de technologies de la pêche, afin de soutenir la durabilité alimentaire et d'assurer un approvisionnement régulier en poissons et autres produits de la mer. Il existe quatre types spécifiques de technologies de la pêche : la récolte, l'aquaculture, la transformation et les nouveaux produits. Citons également les ressources océaniques biotechniques, notamment les mousses de mer et les algues.

Toutefois, les priorités en matière de recherche et de développement dans le domaine des technologies de la pêche varient d'un PTOM à l'autre en raison des différences entre les espèces de poissons, de la disponibilité, des préoccupations environnementales et des préférences des consommateurs concernant les produits de la mer. L'importance de la mise en place d'un parc technologique de la pêche est davantage justifiée si l'on reconnaît les retombées économiques de la pêche durable, du développement des usines de transformation du poisson et de la création de possibilités d'aquaculture durable.

L'exploitation durable des abondantes ressources océaniques des PTOM, assurée à l'aide des données scientifiques et de la recherche et du développement nécessaires à l'échelle nationale, augmentera l'emploi et aidera le sous-secteur de la pêche à atteindre rapidement sa maturité. Le fait de placer ces parcs spécialisés à proximité ou au sein du cluster de l'économie bleue identifié facilitera la masse critique, l'échange de connaissances et la mise en œuvre d'idées et potentiellement de nouveaux brevets, et fournira la base nécessaire à partir de laquelle proviendront les possibilités d'investissement.

Les gouvernements des PTOM pourront également tirer parti des compétences acquises pour améliorer leur compréhension, plutôt que de faire appel à des connaissances extérieures. Les recommandations des représentants des PTOM sont classées selon le cadre thématique suivant :

- Infrastructures de recherche marine, tant observationnelle qu'expérimentale ;
- Parc de recherche et de développement pour la pêche et l'aquaculture ;
- Parcs d'énergie océanique et de biotechnologie.

Recommandation : étude sur l'optimisation des centres d'innovation et d'incubation de l'économie bleue et des parcs technologiques : guide destiné aux PTOM en vue d'optimiser les programmes d'investissement et de faciliter la croissance durable (y compris le développement de centres de connaissance et de partage des ressources scientifiques de l'économie bleue).

5.2.4 Expansion/amélioration ou transformation des ports pour soutenir les activités de croissance bleue.

Comme pour les parcs technologiques marins/maritimes, les représentants des PTOM ont identifié d'autres domaines de développement des infrastructures, dont :

- les prototypes de navires et navires de recherche ;
- le centre de planification de l'espace maritime, de partage des données et des informations ;
- la sûreté, la sécurité et la gouvernance.

Si ces éléments sont considérés séparément des parcs technologiques, c'est parce qu'ils entretiennent des relations distinctes avec les ports et qu'ils nécessitent des données spécifiques relatives à l'application de la législation sur les océans ou à la nécessité d'un accès immédiat à l'océan via, par exemple, des cales de lancement, ainsi qu'aux ports qui fournissent ces types d'infrastructures.

Par exemple, la plateforme océanique des îles Canaries (PLOCAN) est une infrastructure scientifique et technologique singulière visant à accélérer le développement des connaissances et des technologies en vue d'une utilisation responsable et durable de l'océan, conformément aux objectifs de développement durable des Nations unies et à la stratégie de croissance bleue établie par l'Union européenne.

Elle a été partiellement cofinancée par le Fonds européen de développement régional (FEDER) dans le cadre du programme opérationnel « Canaries » pour la période 2007-2013, au sein de l'axe 1 « Développement de l'économie de la connaissance », thème prioritaire 02, avec un taux de cofinancement de 85 %. La PLOCAN est financée et gérée par un consortium, composé à 50 % de représentants du gouvernement des Canaries et du gouvernement national espagnol (*ministère des sciences, de l'innovation et de l'enseignement supérieur*). Cette plateforme permet de tester et d'exposer de nombreux appareils de haute technologie provenant de développeurs à travers le monde, apportant le meilleur de l'innovation à la communauté insulaire de l'économie bleue. L'accès à la plateforme se fait par un port, ce qui permet l'interface de transport terre-mer.

Parmi les exemples technologiques figurent notamment les véhicules sous-marins autonomes, le développement de la R&D technique des bouées pour la mesure de nombreuses données relatives aux océans, et les dispositifs émergents d'énergie bleue, pour n'en citer que quelques-uns. La plateforme a permis d'atteindre une masse critique pour de nombreuses industries du secteur de l'économie bleue, et a été utilisée comme pierre angulaire pour attirer les investissements étrangers. Son succès a vu naître de nombreux projets en cours financés par l'Union européenne.

Le développement et l'exploitation de navires de recherche nécessiteront également des capacités d'accostage. Les ports constituent donc une infrastructure opérationnelle importante pour pouvoir répondre à ce besoin. Les ports sont également au cœur d'un cluster maritime du secteur de l'économie bleue.

Recommandation : étude de faisabilité déterminant la « capacité des ports des PTOM à faciliter le développement ciblé du secteur de l'économie bleue ». Le rapport passera en revue les principaux ports des PTOM et permettra l'engagement de dialogues avec les capitaines de port afin d'identifier les possibilités d'installer des infrastructures spécifiques liées à l'économie bleue à proximité d'un océan, ou dans une zone bénéficiant d'un accès à ce dernier, dans les limites ou à proximité du port.

5.2.5 Zones de conservation/protection marine et côtière et infrastructures de recherche et développement

Bien que ces zones n'aient pas été considérées pendant de nombreuses années comme contribuant financièrement au développement économique, le nouveau courant de pensée provoqué par le changement climatique a entièrement changé cette perception. L'immense valeur de la protection marine et écologique est reconnue mondialement, et elle attire actuellement des investissements considérables dans des techniques telles que la séquestration du carbone.

En effet, les puits de carbone naturels sont essentiels pour atténuer les effets du changement climatique et attirent des investissements colossaux grâce à un système de « crédits carbone ». Cette notion est applicable

à tous les PTOM, car les puits de carbone océaniques et côtiers diffèrent selon les climats. Le projet de mangrove est un bon exemple de programme réussi de séquestration du carbone dans un climat tropical.

Les mangroves, en plus de fournir une protection côtière et un incubateur naturel pour la vie marine, constituent un exemple durable et économiquement viable. Il est prouvé qu'elles constituent l'un des meilleurs moyens de stockage naturel du carbone, même supérieur à celui des arbres et des forêts. Ce projet²³ a permis de confirmer l'analyse de rentabilité du crédit carbone fourni par le comté de Gazi-Kwale, au Kenya. Il a révélé que les mangroves stockent 50 fois plus de carbone dans leurs sols que les forêts tropicales, et dix fois plus que les forêts tempérées. Le centre de recherche et de développement de l'entreprise a prouvé, grâce à la restauration des mangroves, que le projet n'attirait pas seulement des investissements étrangers, mais qu'il créait également un habitat durable, précédemment appauvri, qui soutient la biodiversité et attire indirectement les touristes en masse.

Les conditions naturelles des océans sont une attraction clé pour le touriste côtier, mais une fréquentation excessive peut avoir des effets négatifs graves sur le site visité²⁴. La gestion des écosystèmes côtiers fragiles pour tous les usagers doit rester une priorité pour tous les PTOM, car ceux-ci constituent la base de la majorité des industries du secteur de l'économie bleue.

Plus important encore, ces écosystèmes côtiers constituent la fondement de la sécurité alimentaire à long terme. Les hauts-fonds côtiers, les zones de récifs et les peuplements de mangroves constituent le lieu de naissance et de résidence d'une grande partie de la vie marine. Pour reprendre les mots adressés par un insulaire du Pacifique à l'expert en sécurité alimentaire : « *un récif sain est un peuple sain* ». Il s'agit de la source de nourriture qui est à l'abri des ralentissements économiques, des pertes de revenus des touristes, des chocs climatiques/économiques. Elle est donc stratégiquement vitale.

La communauté mondiale²⁵ reconnaît qu'un tiers de toutes les zones de pêche est aujourd'hui épuisé, au point de ne pouvoir se reconstituer sans une intervention humaine. Les liens entre les opérations d'application de la loi et les activités océaniques illégales seront à l'avenir primordiaux pour permettre un recouvrement écologique. Les installations/laboratoires de recherche situés à proximité des aires marines protégées permettront d'assurer une surveillance adéquate de ces dernières, de mettre en place l'infrastructure nécessaire à la recherche écologique et de favoriser le développement de l'aménagement de l'espace marin (*à distinguer de l'exigence de l'Union européenne en matière de planification de l'espace maritime*). Ces deux activités de recherche et développement attirent les investissements étrangers et le soutien de la communauté internationale.

Ces infrastructures environnementales constitueront une ressource économique considérable pour le secteur de l'économie bleue des PTOM et ses différents sous-secteurs. Il en résultera une approche plus cohérente pour éclairer et soutenir les systèmes de prise de décision des gouvernements en matière de gestion côtière, ainsi qu'une ressource technique pour les industries privées des PTOM, fournissant un mécanisme de contrôle pour garantir la pérennité des activités commerciales et l'absence de dommages causés aux écosystèmes océaniques.

²³ <http://www.mangrovealliance.org/mikoko-pamoja/> (consulté le 12/03/2021).

²⁴ LES CONSÉQUENCES ENVIRONNEMENTALES DU TOURISME : https://uk.sagepub.com/sites/default/files/upm-assets/109852_book_item_109852.pdf

²⁵ Rapport de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, « Review of the State of World Marine Fisheries Resources » (Aperçu de l'état des ressources halieutiques marines mondiales), tableaux D1 à D17, <ftp://ftp.fao.org/docrep/fao/007/y5852e/Y5852E23.pdf>

Le renforcement des capacités de ces centres (par exemple, en partageant les ressources) augmentera parallèlement les possibilités d'emploi et le PIB. En voici quelques exemples :

- Le laboratoire de biologie marine de Woods Hole (Woods Hole Oceanographic Institution, WHOI) est le plus grand centre de recherche océanique indépendant des États-Unis. Connu dans le monde entier pour ses recherches océaniques révolutionnaires, dont la plus célèbre est la découverte de l'épave du RMS Titanic, le WHOI est l'organisme de recherche océanique le plus cité dans le monde.
- Le MBARI est une organisation jumelle de l'aquarium de la baie de Monterey, célèbre dans le monde entier, mais les deux organisations ont des équipes de gestion et des financements complètement distincts. Le MBARI est réputé pour ses avancées en matière d'océanographie microbienne et de surveillance des efflorescences algales nuisibles.
- Anciennement connu sous le nom de centre de recherche sous-marine de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN), le centre pour la recherche et l'expérimentation maritimes (CMRE) est une institution spécialisée dans les domaines sous-marins et maritimes pour l'OTAN, notamment dans la protection des ports et des navires, l'atténuation des risques liés aux sonars et la connaissance de la situation maritime. Le personnel du centre est composé de scientifiques des pays membres de l'OTAN, qui assurent une rotation tous les 3 à 5 ans.
- Fondée en 1970, l'administration américaine pour les océans et l'atmosphère (NOAA) est la première organisation des États-Unis pour la surveillance des systèmes terrestres et la communication d'informations à leur sujet. En plus de ses missions de surveillance, elle émet également des alertes météorologiques et étudie les ressources marines en vue de proposer des suggestions pour leur utilisation et leur protection.

La classification unique des PTOM en tant que petits États insulaires est précieuse pour toutes les institutions internationales de recherche marine, car ils constituent des micro-écosystèmes intenses qui évoluent rapidement, ce qui permet de produire des données utiles aux États océaniques rattachés à des continents, dont les écosystèmes évoluent plus lentement. Mieux, l'association des îles à leurs centres de recherche permettrait de fournir des données significatives sur le changement des conditions océaniques et climatiques et l'impact de la biodiversité d'une île à l'autre, améliorant ainsi considérablement les ensembles de données. Il ne faut pas négliger la possibilité pour les PTOM d'agir comme de véritables catalyseurs de données pour la communauté scientifique océanique mondiale ; ils pourraient, grâce à des investissements et des coentreprises, devenir des précurseurs pour l'ensemble des communautés scientifiques.

Recommandation : rapport de l'OCTA : orientations **des PTOM** concernant les besoins optimaux des centres nationaux de recherche et développement dans le domaine marin et environnemental des PTOM, afin d'inclure les grandes lignes des domaines hautement prioritaires, les collaborations et les possibilités d'investissement potentielles, la contribution globale au secteur de l'économie bleue et les répercussions attendues sur le PIB national et l'emploi au niveau local.

5.3 Troisième priorité stratégique

Renforcement de l'environnement océanique naturel, interface sociale et économique

5.3.1 Types de recherches et de données applicables, nécessaires pour éclairer et accélérer le développement durable de l'économie bleue des PTOM

En résumé, l'expression « économie bleue » englobe toutes les activités liées aux océans qui stimulent la croissance économique. Sa valeur est estimée à 3,2 billions de dollars US d'ici à 2030²⁶. Cependant, les pressions croissantes exercées sur les océans pour répondre aux besoins de leur exploitation commerciale, associées aux effets du changement climatique, ont des répercussions négatives considérables sur l'environnement marin mondial. Afin d'atténuer ces problèmes, il est primordial que les PTOM développent un système de gestion des « données bleues » qui donnera accès à des informations complètes et actualisées, susceptibles de fournir des renseignements relatifs aux conséquences potentielles des différents sous-secteurs de l'économie bleue.

L'avis des représentants des PTOM concernant l'importance des types de données et de recherche qu'ils jugent essentiels pour accélérer le développement du secteur de l'économie bleue est présenté ci-après et classé par ordre de priorité.

5.3.2 Des données à l'appui d'une croissance économique forte

La principale priorité identifiée était de mener des recherches et de collecter des données sur la réalisation d'une forte croissance économique bleue. Cette notion constitue le moteur central de la transition des PTOM sur le secteur de l'économie bleue.

Recommandation : rapport et orientations à destination des PTOM sur les sous-secteurs pour lesquels l'atteinte d'une forte croissance économique bleue est la plus crédible, à court, moyen et long terme. Ceci permettra également aux différents PTOM d'être conseillés sur les domaines potentiels du secteur de l'économie bleue exploitables dans leur pays.

Maritime

L'aspect maritime est le plus important de l'économie bleue ; toutes les opérations anthropogéniques qui ont lieu dans l'océan/la mer ou la zone côtière font partie des activités maritimes. Par exemple, les activités portuaires et le transport maritime sont une industrie véritablement internationale, qui ne peut fonctionner efficacement que si les réglementations et les normes nécessaires sont convenues, adoptées et mises en œuvre à l'échelle internationale.

Le terme « maritime » désigne le catalyseur de toutes les activités humaines qui se déroulent dans l'environnement océanique/côtier. Ainsi, l'énergie bleue, le tourisme côtier, la pêche, la construction navale et les activités portuaires sont autant de domaines maritimes.

²⁶ [Commission européenne – Rapport 2020 sur l'économie bleue \(2020\)](#)

Activités portuaires et transport maritime

Le transport maritime international achemine plus de 80 % du commerce mondial vers les populations et communautés du monde entier. Le transport maritime est la méthode de transport international la plus efficace et la plus rentable pour la plupart des marchandises. Il constitue un moyen fiable et peu onéreux de transporter des marchandises dans le monde entier, ce qui facilite le commerce et contribue à la prospérité des nations et des peuples.

C'est une composante essentielle de tout programme visant une croissance économique durable. Par l'intermédiaire de l'OMI, les États membres de l'organisation, la société civile et le secteur maritime œuvrent déjà de concert pour garantir une contribution ininterrompue et renforcée à une économie et une croissance écologiques durables. Les objectifs du Programme 2030 de l'Union européenne ne peuvent être réalisés que si le secteur durable des transports soutient le commerce mondial et facilite l'économie mondiale, la mise en œuvre de l'ODD 14 étant au cœur du processus de développement.

Rendement énergétique, nouvelles technologies et innovation, enseignement et formation des gens de mer, sûreté maritime, gestion du trafic maritime et développement de l'infrastructure maritime : l'élaboration et l'application, par l'intermédiaire de l'OMI, de normes mondiales qui traitent de ces questions et d'autres resteront la base de l'engagement de l'OMI à fournir le cadre institutionnel dont a besoin un système de transport maritime mondial écologique et durable²⁷.

Outre l'évolution de la croissance économique et du commerce dans les PTOM, les activités portuaires des PTOM revêtent également une grande importance pour le bien-être des communautés. Le rôle des ports maritimes est de stimuler la croissance et le commerce, tout en servant de catalyseur pour les contributions directes et indirectes à l'économie et de facteur d'attractivité pour les investisseurs. Les résultats de l'étude menée par les experts ont montré que les activités portuaires des PTOM sont essentielles à leur développement, et qu'elles offrent d'importantes possibilités pour permettre au cluster maritime (SEB) des PTOM de créer une masse critique d'entreprises commerciales et universitaires en vue de promouvoir le secteur. En 2018, le commerce maritime a représenté 80 % en volume total et 70 % en valeur du commerce mondial. L'expansion de la conteneurisation a encore renforcé les hiérarchies portuaires et les schémas de concentration de certains ports des PTOM qui avaient déjà établi cette capacité. La compétitivité des ports et leur positionnement dans les chaînes d'approvisionnement mondiales sont amenés à définir encore davantage la capacité d'exportation et d'importation des PTOM.

5.3.3 Aménagement de l'espace marin et planification de l'espace maritime

De nombreux gouvernements et représentants des parties prenantes du secteur privé confondent les termes « marin » et « maritime ». Afin d'éviter toute confusion, les deux termes sont expliqués dans leur contexte dans les paragraphes suivants, et considérés dans le cadre d'une analyse singulière.

L'aménagement de l'espace marin consiste à cartographier, rechercher et analyser le milieu marin naturel. Domaine spécialisé parmi d'autres, l'aménagement de l'espace marin examine la gestion des fonds marins, les espèces envahissantes, la faune et la flore, l'état des stocks halieutiques, les récifs coralliens et certaines espèces (crabes, poissons clowns, etc.) et enregistre leur contribution à l'écosystème global. Grâce aux données scientifiques systématiques, des indicateurs peuvent être élaborés et mesurés au moyen d'un cadre de suivi et d'évaluation afin de s'assurer qu'ils ne sont pas dépassés, ce qui se traduit par une longévité et une durabilité améliorées. Grâce à ce cadre « marin », la cartographie et les activités de planification associées permettent de déterminer les zones côtières sensibles et de confirmer les espèces ou les sites qui nécessitent une protection ou une gestion spécifique ou qui sont menacés de façon immédiate.

²⁷ <https://www.imo.org/fr/About/Pages/Default.aspx>

La planification de l'espace maritime, quant à elle, examine les activités humaines qui tirent des ressources de l'océan. C'est notamment le cas des ports, des couloirs de navigation, des zones de pêche, des sites de développement de l'énergie bleue et des zones de tourisme côtier. Il est important de comprendre la différence entre « marin » et « maritime », car les sous-secteurs maritimes constituent les principaux générateurs de rendement économique des PTOM. Ainsi, le commerce maritime et les activités commerciales sont estimés à eux seuls à 825 milliards de livres sterling²⁸ – et ce chiffre devrait augmenter en raison du développement de la technologie intelligente, à l'image des navires autonomes et de la navigation électronique. Compte tenu du trafic de croisière pour les PTOM, il s'agit d'un sous-secteur non négligeable de l'économie bleue. En outre, les activités maritimes telles que l'extraction et l'utilisation des ressources océaniques contribuent à hauteur de 871 milliards de livres sterling à l'économie bleue²⁹.

Lorsque les cartes de l'aménagement de l'espace marin et de planification de l'espace maritime se superposent, il est possible de mettre en œuvre une approche de « planification océanique », dans laquelle les zones réservées à la pêche peuvent être contrôlées selon un programme d'aménagement de l'espace marin. De même lorsque le tourisme côtier dépasse la capacité d'accueil d'un site écologique sensible, une telle planification peut fournir les lignes directrices en matière de gestion.

La planification de l'espace maritime (PEM) est définie dans la directive européenne sur la PEM comme « le processus par lequel les autorités concernées des États membres analysent et organisent les activités humaines dans les zones maritimes pour atteindre des objectifs d'ordre écologique, économique et social ».

Dans la pratique, la PEM est considérée dans le monde entier, de manière plus large, comme englobant des initiatives et des projets publics formels et informels impliquant une utilisation de l'espace maritime conforme aux objectifs, valeurs et cibles convenus par la société. Elle peut déboucher sur des plans, des permis et d'autres décisions administratives qui définissent la répartition spatiale et temporelle des activités existantes et futures menées dans les eaux marines ainsi que leur exploitation. Les implications de la PEM peuvent également prendre la forme de visions, stratégies, concepts de planification, lignes directrices et principes de gouvernance non contraignants variés liés à l'utilisation de l'espace maritime.³⁰

Les recommandations des représentants des PTOM vont dans le sens de cet objectif. L'un d'entre eux a ainsi déclaré que « *l'économie bleue doit inclure des objectifs clairs en matière de protection et de durabilité du milieu marin, point crucial pour la réalisation de l'économie bleue. Les PTOM doivent veiller à ce que, dans leurs efforts pour développer l'économie, ils ne privent pas les générations futures de la possibilité de disposer d'écosystèmes océaniques sains qui fournissent des services essentiels* ».

Il résulte de ce qui précède que les programmes d'aménagement de l'espace marin relèvent des compétences des scientifiques spécialisés dans l'écologie et/ou l'environnement océanique, tandis que les programmes de planification de l'espace maritime sont confiés à des experts des enjeux commerciaux et économiques globaux d'un espace maritime donné. Les dispositions économiques nationales des PTOM sont une priorité, en particulier pour les clusters reconnus, mais elles doivent également répondre aux exigences environnementales en vue d'être efficaces sur le long terme. Il serait contre-productif d'interdire toutes les activités maritimes parce qu'elles créent un danger potentiel pour l'environnement naturel. En réalité, un équilibre doit être trouvé pour garantir que l'interface humaine avec l'environnement marin est gérée de manière à continuer à réduire les conséquences sur l'environnement tout en répondant aux besoins des générations futures. Un tel équilibre n'est pas toujours possible, et il faut parfois mettre en balance les besoins environnementaux et sociaux. Les ports en sont un bon exemple.

²⁸ Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, « Étude sur les transports maritimes 2019 », https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2019_fr.pdf

²⁹ <https://www.admiralty.co.uk/how-blue-data-is-unlocking-economic-growth> (consulté le 12/03/2021).

³⁰ <https://www.msp-platform.eu/msp-eu/introduction-msp>. (consulté le 05/03/2012).

Par exemple, la directive-cadre sur l'eau de l'Union européenne (2000) [« *directive 2000/60/CE* »] avait comme objectif premier d'améliorer la qualité de l'eau jusqu'à ce qu'elle soit décrite comme « immaculée ». Naturellement, la question de la définition d'une eau immaculée s'est posée. Lors de la rédaction de ce document, les ports et les aspects maritimes ont été complètement négligés. Il a été établi par la suite que les ports auraient des difficultés à mettre en œuvre la directive en raison des activités économiques des zones portuaires, la raison de cet oubli étant qu'à aucun moment les parties prenantes maritimes n'ont participé au processus. La directive a ensuite été modifiée pour englober les infrastructures socioéconomiques vitales. Les ports ont été reconnus comme abritant des « masses d'eau fortement modifiées » et ont été exemptés de la mise en œuvre intégrale de certains aspects de la directive, sous réserve de l'introduction de systèmes permettant d'améliorer la qualité de l'eau des ports sur une base annuelle.

C'est la raison pour laquelle les programmes de planification de l'espace maritime doivent être élaborés par des experts maritimes et ceux de l'espace marin par des experts marins. C'est la condition pour qu'un programme océanique soit validé par l'ensemble des experts ; un programme conçu au coup par coup n'entraînerait que des coûts colossaux.

5.3.4 Une meilleure gouvernance maritime

Les représentants des PTOM ont reconnu la nécessité de renforcer la gouvernance maritime, le secteur public y accordant pour l'instant plus d'importance que le privé. Ce point est particulièrement pertinent dans le contexte de l'augmentation de la piraterie, du déversement illégal de déchets toxiques en mer et de la pêche illicite non réglementée et non déclarée. Cependant, les enquêtes des experts ont révélé que la surveillance « maritime » de tous les PTOM étudiés reste du ressort de l'État national français, des Pays-Bas et du Danemark. Plus important encore, cela signifie que les PTOM ont évolué dans un contexte dans lequel la politique et la gouvernance maritimes ne présentent pas d'intérêt spécifique pour les gouvernements des PTOM.

Il en résulte un manque de connaissances générales sur la gouvernance maritime et sur les conséquences d'une mauvaise gouvernance maritime. On peut en conclure qu'il peut s'agir d'un oubli de la part des États compétents et qu'il faudra y remédier immédiatement en raison des effets potentiels de la gouvernance maritime sur le secteur de l'économie bleue.

Un fait a notamment suscité un certain intérêt pendant l'élaboration de la présente étude: le 6 février 2021, quatre nouveaux patrouilleurs à grande vitesse fabriqués par la société américaine Metal Shark Boats ont été mis en service par les garde-côtes néerlandais des Caraïbes sur l'île d'Aruba. Le ministère néerlandais de la Défense a acquis ces navires pour renforcer sa présence dans les Caraïbes³¹, ce qui souligne l'importance croissante de garantir une application efficace des lois maritimes pour les PTOM. L'élaboration d'une stratégie d'application de la législation maritime pour les PTOM apporterait les informations nécessaires à l'utilisation efficace des ressources et à l'identification des lacunes et défis existants.

Recommandation : étude de l'OCTA soulignant l'importance d'une gouvernance maritime efficace et du développement du secteur de l'économie bleue pour les PTOM.

Recommandation : renforcement de la coopération entre l'autorité nationale de surveillance de l'État et les gouvernements des PTOM.

³¹ <https://www.bairdmaritime.com/work-boat-world/maritime-security-world/non-naval/metal-shark-delivers-coast-guard-patrol-boats-to-aruba/> (consulté le 06/03/2021).

5.3.5 Application de la législation maritime

Parallèlement à la PEM se pose la question de l'application de la réglementation. Comme vu précédemment, les États membres respectifs de l'Union européenne sont mandatés pour les questions maritimes pour la majorité des PTOM. Toutefois, les experts maritimes notent que, pour l'ensemble des PTOM néerlandais, les dispositions relatives à l'application de la législation maritime sont principalement axées sur les zones économiques exclusives (200 milles nautiques à partir de la terre).

La garde côtière néerlandaise des Caraïbes dessert Aruba, Curaçao et Bonaire. Au besoin, elle couvre également Sint Maarten, Sint Eustatius et Saba. Depuis 2012, la garde côtière néerlandaise des Caraïbes (ou KWCARIB pour son acronyme néerlandais) est exploitée par Cobham Caribbean NV.³²

Le West Indies Guard Ship (WIGS) est un navire unique (généralement une frégate) chargé de patrouiller dans la zone économique exclusive des eaux des Caraïbes pour lutter contre les activités illégales telles que la piraterie et le trafic de drogue³³. Cependant, l'étendue d'eau est vaste et, du point de vue des criminels, il est facile de localiser ladite frégate et d'utiliser d'autres routes non surveillées. Par exemple, le WIGS contrôle principalement les zones d'Aruba, de Curaçao et de Bonaire, ce qui laisse un espace maritime considérable en proie à des activités criminelles, hors de portée de l'organisme de défense et d'application de la législation maritime.

La deuxième question est celle de la défense et de l'application de la législation. Un navire de la marine opère dans le cadre du régime de défense ; l'arrestation n'est pas de sa compétence, laquelle relève plutôt d'un organe civil d'application des lois (comme la police). Cette différenciation peut compliquer la procédure de poursuite lorsque les criminels sont amenés devant un tribunal. Ces questions nécessitent une attention particulière sur le long terme si l'on veut protéger les sous-secteurs de l'économie bleue et la richesse qu'ils génèrent.

Ce rapport servirait d'opportunité pour encourager les PTOM à se concentrer sur leur structure de gouvernance maritime en général, par exemple, en identifiant les meilleures pratiques pour les structures de gouvernance dans les petites îles où les ressources sont limitées. La compréhension, les limites, les lacunes et les défis au sein des structures de gouvernance seront essentiels pour garantir le succès du BES.

Dans ce contexte, compte tenu de la montée croissante de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) dans les eaux des Caraïbes, il sera essentiel que les PTOM renforcent leur capacité d'application de la législation maritime pour envoyer un message clair à ceux qui tenteraient de voler les ressources nationales.

Ces ressources accrues en matière d'application de la loi pourraient être autosuffisantes, car les amendes imposées aux criminels fourniraient un revenu en adoptant le principe du « pollueur-payeur ». Un protocole d'application visera toutes les activités maritimes dans les eaux territoriales ainsi que le tourisme côtier, par exemple, lorsque les entreprises touristiques autorisent les visiteurs à détruire les récifs coralliens ou à cueillir la faune menacée. Pour parvenir à un développement durable du secteur de l'économie bleue, il est essentiel de disposer d'un cadre permettant la mise en œuvre des décisions gouvernementales. Les enseignements tirés sous-tendent la notion d'un meilleur équilibre entre les besoins du milieu marin et les besoins socioéconomiques (par exemple, entre les activités portuaires et le transport maritime et les sous-secteurs du tourisme côtier).

³² <https://www.helis.com/database/org/Dutch-Caribbean-Coast-Guard/> (consulté le 07/03/2021).

³³ <https://www.naval-history.net/xGW-RNOrganisation1947-2013.htm>

Recommandation : esquisse des besoins des PTOM en vue de définir une capacité de recherche pour l'aménagement de l'espace environnemental et marin ;

Recommandation : esquisse des besoins des PTOM en vue de définir une capacité de recherche pour la planification de l'espace maritime ;

Recommandation : étude de l'OCTA : nécessité d'introduire des protocoles d'application de la législation pour le secteur de l'économie bleue afin de renforcer le développement durable des activités du secteur et de décourager les pratiques illégales.

5.3.6 Adaptation au changement climatique, médiation, recherche environnementale et captage du carbone

Tous les représentants des PTOM ont convenu de la nécessité de mener des recherches sur l'environnement et le changement climatique. Les incidences du changement climatique revêtent une importance particulière pour les PTOM. Les travaux de l'OCTA dans le domaine de l'environnement et du changement climatique incluent la participation au groupe de travail du partenariat sur l'environnement (GTP3). Il s'agit d'une plateforme qui permet un large dialogue entre la Commission européenne, les PTOM et les États membres associés sur des questions spécifiques liées à l'environnement et au changement climatique.

Le GTP3 sur l'environnement et le changement climatique est une plateforme idéale pour débattre de questions d'intérêt commun et partager des informations entre la Commission de l'OCTA, les États membres et les PTOM. Le 14 mai 2012, un groupe de travail s'est réuni à Bruxelles afin d'échanger des informations sur la « croissance verte », la biodiversité, en abordant notamment les projets BEST-SCHEME et NET-BIOME, la conférence Rio+20, le séminaire de l'OCTA tenu au Parlement européen intitulé « From the Arctic to the Tropics » (de l'Arctique aux Tropiques) et la conférence sur l'énergie verte d'Aruba. Notons que le concept de « captage naturel du carbone » ne semble pas avoir été discuté au cours de cette réunion « en raison de son importance qui n'a été soulignée que récemment ».

Il est donc recommandé de faciliter le dialogue entre ce dernier et les chercheurs spécialisés dans les domaines du captage du carbone et de l'élaboration de programmes d'aménagement de l'espace marin et de planification de l'espace maritime. Un tel mandat permettra de partager des lignes directrices sur les bonnes pratiques et d'introduire un « système d'alerte » pour les menaces potentielles pour l'environnement marin tributaires au changement climatique. Cette observation est étayée par les recommandations des représentants des PTOM, dont voici un extrait : « *il convient de mettre à jour les politiques actuelles et de développer une plateforme entre les entités privées et publiques, sous la directive d'organisations scientifiques telles que les universités* ».

Une autre suggestion serait que la plate-forme PWP3 s'associe à la Commission de l'Océan Indien (COI) pour la décennie des sciences océaniques afin d'explorer des solutions pour les PEID ; et examiner les résultats du Comité de la Décennie pour la sécurité des océans de l'IOCARIBE qui travaille dans ce domaine. Cela pourrait réduire les doubles emplois et rationaliser les résultats de la recherche.

Les systèmes de surveillance et d'évaluation mis en place par les spécialistes des sciences de la mer peuvent déjà fournir certains indicateurs visant à garantir le développement durable du secteur de l'économie bleue.

Un système de collecte de données en continu permettrait d'alimenter la plateforme GTP3 et d'appuyer les processus décisionnels des différents PTOM.

Recommandations : élargissement du champ des responsabilités du GTP3 et de la plateforme pour (i) identifier et adopter des indicateurs stratégiques et (ii) encourager le partage des données scientifiques sur le captage du carbone et l'environnement océanique collectées par les organismes professionnels, afin de mettre en place un système d'alerte visant à appuyer les processus décisionnels des PTOM.

5.3.7 Sécurité alimentaire

Bien qu'il puisse y avoir des poches de pauvreté relative et même de faim liées à des facteurs socio-économiques individuels, en général, il n'y a pas d'insécurité alimentaire et la sous-alimentation n'est pas un problème pour les services de santé des PTOM, même après la récente et actuelle pandémie de Covid19. Les revenus des ménages et les économies nationales sont tous fortement soutenus par leurs État membre associé de l'UE. De plus, il est prouvé que les magasins sont régulièrement approvisionnés par des marchandises arrivant par bateau, et que les revenus des ménages, de manière générale, sont suffisants pour les payer. Le principal problème nutritionnel affectant la quasi-totalité des îles est la surconsommation d'aliments transformés bon marché, riches en sucre et en graisses saturées, qui favorisent l'obésité, le diabète, les maladies cardiaques, etc.

Ces populations sont confrontées à des menaces exogènes, telles que les effets à long terme du changement climatique, et à des chocs soudains, tels que les pandémies (*potentiellement exacerbées ou même causées par le changement climatique*) et les phénomènes météorologiques extrêmes (*dont la fréquence risque d'augmenter en tant que conséquence symptomatique du changement climatique*). La principale préoccupation est liée à la prévention des risques de catastrophes plutôt qu'à des déficits alimentaires à long terme.

La prévention des risques consiste à garantir des sources de nourriture suffisantes pour couvrir les perturbations du système traditionnel sur des périodes supérieures à trois ou quatre semaines, soit la durée maximale moyenne pendant laquelle les détaillants peuvent conserver des stocks de nourriture. Dans ce cas, la production alimentaire des ménages constitue un important filet de sécurité. L'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture³⁴ (FAO) note que les îles des Caraïbes ont été exposées à un niveau de risque élevé en raison des effets de la pandémie de COVID-19.

5.3.8 Développement durable de la pêche et de l'aquaculture

Le rapport de la FAO³⁵ intitulé « L'état des ressources halieutiques marines mondiales » révèle que les stocks de thons rouges du Sud et de thons rouges de l'Atlantique Ouest dans l'océan Pacifique sont « épuisés ». Les stocks de thons rouges du sud dans l'océan Indien le sont également. Ces pêcheries sont les plus durement touchées ; la capacité de ces poissons à se reproduire est insuffisante, ce qui rend la pratique non durable. Les éléments probants recueillis au cours des recherches menées dans le cadre du présent rapport indiquent que les navires et les flottes de pêche qui opèrent dans les zones décrites dans le rapport de la FAO ne proviennent

³⁴ http://www.fao.org/fileadmin/user_upload/rlc/docs/covid19/Bulletin1_FAO-COVID19_EN.pdf (consulté le 08/03/2021).

³⁵ FAO : Situation générale des stocks mondiaux de poissons

pas des PTOM, mais bien de pays étrangers. Cette affirmation est confirmée par un commentaire relatif aux industries de la pêche durable, rédigé par un représentant des PTOM dans l'enquête, qui met en évidence le fait que « *les propriétaires de petites entreprises sont ciblés et ne sont pas pris en compte dans les programmes de développement parce que les grandes entreprises importent le poisson et polluent l'environnement avec les produits d'emballage* ».

Elle met en évidence deux problèmes : (i) le frein au développement des flottes de pêche nationales et (ii) la dégradation de l'environnement. Bien qu'il convient de souligner la part importante des poissons de lagune et du thon du large dans la consommation locale, deux aspects compensatoires doivent être reconnus: (1) un manque d'informations sur la qualité et la diversité des ressources halieutiques locales qui sont en concurrence avec les importations de denrées alimentaires provenant de pêcheries étrangères non durables, (2) l'impact néfaste de la pêche hauturière (thon) dans les ZEE des pays voisins dans le cadre d'accords de pêche préjudiciables avec les pays asiatiques notamment. Celles-ci se traduisent par une baisse régulière et généralisée des rendements malgré des efforts de pêche raisonnés et raisonnables dans les PTOM. Par exemple, la Nouvelle-Calédonie a 18 navires enregistrés pour pêcher sur une superficie de 1 400 000 km² tandis que les îles Salomon au nord ont plusieurs centaines de navires pêchant une ZEE d'une superficie pareille. Un représentant des PTOM a souligné la nécessité de mettre en place « *une meilleure infrastructure et un meilleur cadre juridique pour soutenir l'utilisation du poisson et des produits de la pêche par les entreprises de transformation* ».

La convention des Nations Unies sur le droit de la mer définit le droit international applicable. Les nations côtières ont compétence sur les ressources naturelles d'une zone économique exclusive qui s'étend jusqu'à 200 miles au large de leurs côtes.

Au sein de cette zone, chaque nation est tenue de régir l'exploitation de ses ressources marines. Elle peut délivrer des permis, fixer des limites en matière de pêche ou interdire complètement une activité donnée. Les activités de pêche INN connaissent une croissance exponentielle. Elles sont associées à de grandes organisations criminelles transnationales et gérées par ces dernières ; celles-ci sont responsables du vol de vastes quantités de poissons et privent les États membres de l'avantage économique de leurs ressources bleues. La pêche INN, qui concerne un poisson sur cinq, coûte chaque année jusqu'à 23 milliards USD aux pays. Elle représente la plus grande menace pour les écosystèmes marins en raison de sa capacité à saper les efforts nationaux et régionaux de gestion durable des pêches. Elle profite de la corruption des administrations et exploite la faiblesse des régimes de gestion, en particulier dans les pays qui ne disposent pas des capacités et des ressources nécessaires pour assurer un suivi, un contrôle et une surveillance efficaces.

Les activités de pêche légales sont menacées par les activités INN et peuvent souffrir de la disparition éventuelle des pêcheries nationales. Les produits dérivés de la pêche INN entrent sur les marchés commerciaux d'outre-mer et entraînent l'effondrement de l'approvisionnement alimentaire local. La pêche INN menace les moyens de subsistance, exacerbe la pauvreté et réduit la sécurité alimentaire. Les recommandations des représentants font également allusion à ce fait, en indiquant que « *la banque de développement OBNA³⁶ exige l'application des politiques maritimes et environnementales pour atteindre leurs objectifs dans le cadre du développement des industries de l'agriculture et de la pêche* ».

L'expert chargé d'examiner la question de la sécurité alimentaire bleue a souligné l'importance de la valeur nutritionnelle du poisson pour la communauté, d'autant plus au vu des effets potentiels du changement climatique. Par exemple, à Gran Canarias, une grève du personnel du port a entraîné une pénurie dans l'ensemble des rayons des supermarchés en l'espace d'une semaine, les navires transportant les denrées

³⁶ La Ontwikkelingsbank (banque de développement) van de Nederlandse Antillen N.V. (OBNA Bank) a été créée en 1981 dans le but de promouvoir la mise en œuvre de projets qui sont, à ses yeux, essentiels au développement économique de Curaçao, de Sint Maarten et des autres îles liées au secteur de l'économie bleue. La OBNA Bank est une entreprise conjointe des secteurs privé et public. <https://obna-bank.com/about-us/> (consulté le 23/03/2021).

alimentaires ne pouvant pas accéder au port. L'introduction de politiques de gestion constitue le cadre officiel de la gestion des pêches, mais leur application à 200 miles des côtes est plus compliquée, en particulier pour les pays dont les ZEE sont étendues ou pour les petits pays disposant de ressources limitées pour patrouiller leurs eaux. Toutefois, avec l'avènement de la technologie satellitaire, les navires opérant dans la ZEE d'un PTOM peuvent être surveillés à distance et, en cas de suspicion d'activité de pêche INN, le navire peut être suivi jusqu'au port de débarquement, où il sera arraisonné. S'il est prouvé que le navire a participé à des activités de pêche illégales, il sera condamné à une amende qui sera reversée au PTOM d'où provient le « poisson ».

Il est vital pour les PTOM de comprendre et de mettre en place des politiques de pêche solides et de délimiter des aires marines protégées ou des zones d'interdiction de pêche. La possibilité pour les PTOM de développer leurs propres flottes de pêche pour exploiter leurs ressources bleues contribuera à la durabilité du secteur, car une flotte nationale est plus susceptible de respecter les règles et les normes internationales. En outre, elle ouvrira une multitude de possibilités pour l'économie bleue, notamment dans le domaine de la transformation du poisson. L'augmentation de la durée de vie du poisson pour le marché international favorise le développement de l'économie bleue et attire les investissements potentiels.

Recommandation : développement de politiques de pêche durable dans les PTOM ;

Recommandation : étude de l'OCTA : guide pour l'optimisation de l'application des politiques de pêche durable des PTOM insulaires ;

Recommandation : étude de l'OCTA : possibilités pour les usines de transformation du poisson du secteur de l'économie bleue, investissements et marché mondial.

5.3.9 Aquaculture

L'aquaculture en haute mer est l'élevage d'organismes marins dans des zones exposées situées au-delà de toute influence côtière significative. Elle permet un contrôle plus restreint des organismes et du milieu environnant que l'aquaculture côtière et terrestre. À l'échelle internationale, des centres de recherche et des installations d'aquaculture commerciale en haute mer sont opérationnels ou en cours de développement en Australie, au Chili, en Chine, en France, en Irlande, en Écosse, en Italie, au Japon, au Mexique et en Norvège. Actuellement, quatre installations commerciales en haute mer sont exploitées dans les eaux des états et territoires états-unis.

À titre d'indication de l'importance du secteur de l'aquaculture, le rapport commandé par Marine Scotland, « *Estimation of the Wider Economic Impacts of the Aquaculture Sector in Scotland*³⁷ » indique que l'impact économique de l'aquaculture est largement ressenti au-delà de l'industrie. Il s'agit d'un important pourvoyeur d'emplois dans les régions rurales de l'Écosse, où les salaires sont souvent plus élevés que dans d'autres secteurs, les coûts de personnel pour la production de saumon étant en moyenne de 43 000 livres sterling. Le secteur de l'aquaculture a contribué pour environ 885 millions de livres sterling à l'économie écossaise au sens large et a soutenu 11 700 emplois en 2018, selon une nouvelle étude.

L'expert en sécurité alimentaire a souligné les lacunes en matière d'activités aquacoles dans les PTOM, sauf dans certaines régions de la Polynésie française et de la Nouvelle-Calédonie. Les PTOM passent ainsi complètement à côté d'un nouveau sous-secteur de l'économie bleue pour le moins florissant. Cette

³⁷ <https://www.gov.scot/publications/estimation-wider-economic-impacts-aquaculture-sector-scotland/> (consulté le 06/03/2021).

affirmation est également soutenue par une recommandation d'un représentant selon laquelle « *les possibilités d'investissement dans la pêche et l'aquaculture sont un moyen de promouvoir la diversification des produits* ». L'expert a noté que, jusqu'à récemment, les pays des Caraïbes ont pu s'appuyer sur le tourisme, ce qui explique qu'ils n'aient pas eu besoin de prendre leurs ZEE en considération.

Recommandation : rapport de l'OCTA : étude économique visant à définir des orientations en vue de l'introduction et du développement des sous-secteurs de l'aquaculture pour les PTOM et à exploiter les ressources durables afin d'améliorer les possibilités d'emploi et d'augmenter le PIB national à partir des ressources bleues.

5.3.10 Énergies renouvelables

Les énergies renouvelables sont une filière en constante évolution. L'utilisation de nouveaux dispositifs de captage d'énergie est au centre de l'atténuation et de l'adaptation au changement climatique. L'offre et la demande mondiales d'énergie primaire ont doublé entre 1971 et 2012, et poursuivent leur croissance à un rythme identique, voire supérieur, en étant toujours dominées par les combustibles fossiles. L'impact non durable de l'utilisation des combustibles fossiles est attribué à l'augmentation mesurable de la quantité d'émissions de gaz à effet de serre. De plus, l'utilisation actuelle de combustibles tels que le charbon, le pétrole et le gaz naturel entraînera un épuisement de ces combustibles, prévu à partir de 2050.

Néanmoins, avant de soutenir tout nouveau pilote basé sur les technologies de production d'énergie bleue, et pour que la démarche ait de bonnes chances d'entraîner une véritable transition sans se réduire à une simple étude de cas, il convient de tenir compte des points suivants.

Recommandation prioritaire : « subvention zéro pour les combustibles fossiles » et transfert des subventions existantes vers les nouvelles énergies renouvelables (y compris les énergies marines).

À l'heure actuelle, certains PTOM bénéficient de subventions pour soutenir leurs tarifs d'électricité au motif que, compte tenu du cadre de l'économie locale, un tarif du kWh qui serait cohérent avec le LCOE réel³⁸ ne serait pas abordable pour le public et le secteur, induirait un manque de compétitivité par rapport à d'autres pays voisins (principalement les États-Unis, le Canada, l'Australie, la Chine, etc.), ou en conséquence d'un choix politique. Représenté comme une forme de solidarité du « continent » à l'égard des « îles », ou de « l'île principale » à l'égard des « petites îles », ce soutien crée une accoutumance et a induit une dépendance vis-à-vis des donateurs.

³⁸ Le coût actualisé de l'énergie (ci-après le **LCOE**), ou coût actualisé de l'électricité, est une mesure du coût actuel net moyen de la production d'électricité pour une centrale donnée au cours de sa durée de vie. On obtient le **LCOE** en calculant le ratio entre l'ensemble des coûts actualisés sur la durée de vie d'une centrale électrique, divisé par une somme actualisée des quantités d'énergie réelles livrées.

Recommandation prioritaire : « aucune nouvelle exploration/exploitation de gisements d'énergies fossiles (pétrole/gaz/...) » dans la ZEE des PTOM, et transfert des ressources humaines et des infrastructures locales vers les nouvelles énergies renouvelables (y compris les emplois liés aux énergies marines).

De plus, un tel système n'incite pas les secteurs public et privé des PTOM à porter leur attention sur les économies d'énergie potentielles, sur l'efficacité énergétique, ou sur l'adoption de nouvelles énergies telles que les énergies marines, considérées comme étant non compétitives et peu fiables, complexes ou onéreuses par rapport au prix confortable du kWh subventionné, qui est devenu la référence.

Certains PTOM possèdent des intérêts importants dans les industries pétrolière et gazière, permettant ainsi l'exploitation de gisements offshore dans leur ZEE tout en consacrant une part importante de leur économie au secteur pétrolier et gazier et aux activités qui en découlent. Ce « secteur noir » est documenté dans le monde entier comme étant le principal secteur responsable du changement climatique, et c'est pourquoi une plus grande attention est désormais accordée à la transformation de cette industrie au cours des prochaines décennies. Cela constitue un « risque » à moyen et à long terme pour les PTOM qui dépendent de ce secteur.

Cependant, les infrastructures et les compétences actuelles des PTOM en matière d'industries pétrolière et gazière et en matière d'énergies marines (y compris pour le stockage et la production d'hydrogène) sont assez similaires. Par conséquent, moyennant une approche par étapes, la transition vers le SEB pourrait être mise en œuvre avec une relative facilité. Elle passera par un alignement des objectifs et des plans en matière d'énergies marines et par un calendrier bien défini.

Afin de soutenir le sous-secteur de l'énergie bleue et les parties prenantes impliquées (ainsi que leurs emplois associés), il sera nécessaire pour le secteur public des PTOM de fournir des objectifs clairs, un cadre réglementaire et une feuille de route officielle sur les énergies, prévoyant par exemple :

- 100 % de la consommation totale d'énergie couverte localement par un mix d'énergies renouvelables onshore et marines, de stockage marin, d'hydrogène marin, de dessalement, etc. ;
- 100 % d'autonomie au sein de groupes de 3 à 4 PTOM, dans le domaine de l'exploitation, du fonctionnement et de la maintenance des énergies marines (compétences disponibles, infrastructures disponibles, moyens de transport disponibles, accords de coopération signés entre PTOM, contrats à long terme avec des fournisseurs de technologies hors PTOM lorsqu'il n'en existe pas sur place, alignement des politiques afin de rendre cela possible, ...) et ce dans le cadre d'un calendrier allant de 2030 à 2050 suivant la maturité des PTOM concernés.

Chaque PTOM doit décider de ses propres objectifs d'étape, du budget associé et du calendrier spécifique pour chacun des 4 points et prendre l'engagement de développer et d'adopter des accords de coopération entre PTOM liés (ou incluant d'autres îles voisines) sur le long terme concernant ces 4 points, comme indiqué ci-dessous.

Les programmes et étapes de l'étude recommandés pour atteindre ces objectifs sont notamment les suivants :

1. Réaliser un atlas-SIG des ressources territoriales en énergies marines sur une même base standard (énergies houlomotrice, marémotrice, ETM, SWAC et éolien offshore)
Cette étude aiderait les projets/acteurs industriels à obtenir des modèles économiques plus simples et plus sûrs pour leur déploiement dans les territoires marins des PTOM, et les

- pousserait à engager des projets davantage acceptables par les banques sur leurs territoires marins, induisant ainsi la création d'emplois et des investissements dans leurs infrastructures marines.
2. Encourager l'innovation/les pilotes/les projets transfrontaliers
 - a. dans les PTOM du nord des Caraïbes (énergie houlomotrice, marémotrice ou éolienne offshore et symbiose avec les technologies de stockage marin/hydrogène) avec un accent particulier sur l'atténuation des risques liés aux sargasses ;
 - b. dans les îles ABC (énergie houlomotrice, marémotrice ou éolienne en mer + symbiose avec les technologies de stockage marin/hydrogène) avec un objectif particulier de réduction des coûts et du LCOE au moyen d'une meilleure infrastructure et d'une structuration de projet innovante ;
 - c. dans les PTOM de l'océan Indien/Pacifique, développer notamment un axe commun de R&D/Innovation autour de technologies spécifiques respectueuses de l'environnement corallien, et de l'atténuation du changement climatique en remplaçant le diesel par de nouvelles technologies marines (énergie houlomotrice, marémotrice ou éolienne offshore et symbiose avec les technologies de stockage marin/hydrogène) ;
 - d. tous les PTOM (et dans un deuxième temps les autres îles éloignées) devront partager des plateformes pour les pièces de rechange et les compétences en matière d'intervention technique (modèle de plateforme de maintenance des aéronefs/disponibilité des pièces de rechange), afin de faciliter l'exploitation/le fonctionnement dans de nombreuses régions éloignées. Ce programme doit impliquer tous les fournisseurs internationaux de technologies, y compris les petits fournisseurs.
 3. Soutenir les PTOM, les aider à trouver les partenaires nécessaires et à constituer les dossiers de soutien au programme de l'UE pour les innovations/pilotes/projets ci-dessus
 - a. dans les PTOM du nord des Caraïbes (énergie houlomotrice, marémotrice ou éolienne offshore et symbiose avec les technologies de stockage marin/hydrogène) avec un accent particulier sur l'atténuation des risques liés aux sargasses ;
 - b. dans les océans Indien/Pacifique et les îles ABC (énergie houlomotrice, marémotrice ou éolienne offshore et symbiose avec les technologies de stockage marin/hydrogène) avec notamment pour objectif de réduire les coûts et le LCOE, par une meilleure infrastructure et une structuration de projet innovante ;
 - c. les PTOM développent notamment un axe commun de R&D/Innovation autour de technologies spécifiques respectueuses de l'environnement corallien, et de l'atténuation du changement climatique en remplaçant le diesel par de nouvelles technologies marines (énergie houlomotrice, marémotrice ou éolienne offshore et symbiose avec les technologies de stockage marin/hydrogène).
 4. Assurer l'activité de plaidoyer en faveur des projets/pilotes vis-à-vis du programme de l'UE et auprès des fabricants de technologies et des industriels du secteur marin, des infrastructures marines, des établissements universitaires, des financements privés, et des organisations publiques et non gouvernementales des PTOM locaux.
 5. Développer une économie circulaire et des circuits courts, en mettant en œuvre des systèmes symbiotiques utilisant l'électricité pendant les périodes de déséquilibre entre production et consommation, ou en utilisant de l'hydrogène « fabriqué localement ».

5.3.11 Tourisme côtier

Le tourisme côtier est extrêmement important pour les États des PTOM car il apporte une contribution substantielle au PIB national et alimente des milliers d'emplois. En général, le tourisme se définit de deux manières différentes.

1. Le tourisme maritime couvre le tourisme qui est en grande partie basé sur les activités aquatiques plutôt que sur les activités terrestres (comme la navigation de plaisance, le yachting, les croisières, ou les sports nautiques), mais il comprend également l'exploitation des installations terrestres, la fabrication d'équipements, ainsi que les services nécessaires à ce segment du tourisme.
2. Le tourisme côtier comprend les activités de loisir et de tourisme axées sur le bord de mer (comme la natation, le surf, les bains de soleil) et le tourisme terrestre non lié au bord de mer dans la zone côtière (toutes les autres activités touristiques et de loisir qui sont exercées dans la zone côtière et pour lesquelles la proximité de la mer est une condition indispensable), ainsi que les fournitures et les industries manufacturières associées à ces activités³⁹.

L'évaluation de la contribution économique du tourisme est complexe car le tourisme n'est pas spécifiquement défini statistiquement comme un secteur économique. De fait, le tourisme est très segmenté car il recouvre une multitude de secteurs de services différents tels que les écoles de plongée, les marinas, les voyagistes et les hôtels, etc. Par conséquent, il est difficile de quantifier exactement la contribution réelle du tourisme sans risquer un double comptage des secteurs.

Concrètement, les préoccupations du tourisme bleu sont les suivantes :

- pour un large éventail de PTOM, le secteur est soumis à une pression croissante. Les dépenses moyennes par nuitée ont diminué au fil du temps, de même que la durée moyenne des séjours. L'impact de la pandémie de COVID-19 et du ralentissement économique associé affecte la capacité financière des visiteurs à voyager vers les destinations les plus exotiques ;
- le modèle économique du tourisme de masse a actuellement atteint un stade de blocage en ce qui concerne la durabilité à long terme, car il crée des charges environnementales considérables, avec notamment des problèmes d'engorgement, de conservation de la nature et de traitement des déchets solides et de l'eau. En tant que modèle économique, il finira donc par limiter le potentiel de valeur ajoutée pour les nations et les communautés concernées ;
- la dépendance des PTOM à l'égard du tourisme de croisière est dans une certaine mesure « acceptable » et devrait permettre la poursuite d'une évolution plus réussie en termes de performances économiques. Cependant, la demande en énergie bleue et les autres demandes des navires de croisière qui visitent les destinations PTOM devront être prises en compte à court terme. Par exemple, les navires de croisière sont en train de modifier rapidement leurs carburants de propulsion en passant du pétrole à des solutions plus vertes. Si les PTOM doivent répondre à ces besoins, cela nécessitera certains investissements dans les infrastructures portuaires ;
- pour les PTOM, le tourisme devra faire l'objet d'une « transition vers un tourisme bleu » afin de promouvoir les efforts effectués dans le but de réduire les impacts négatifs persistants liés aux conséquences sociales et environnementales pour les communautés locales, les compétences et les qualifications des travailleurs, la consommation et l'exploitation des ressources naturelles locales.

³⁹ https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/study-maritime-and-coastal-tourism_en.pdf (consulté le 16/03/2021).

Recommandation : rédaction d'une stratégie **des PTOM** en faveur du tourisme bleu, qui tiendra compte des éléments suivants : lignes directrices sur la manière de prévenir les impacts sur la biodiversité et d'améliorer les avantages pour les activités de loisir et de tourisme soutenues par les aires marines protégées.

- Promouvoir un dialogue OCTA entre les croisiéristes, les opérateurs portuaires et les acteurs du tourisme côtier ;
- développement des « normes et du système d'audit du tourisme bleu **des PTOM** » afin de promouvoir les initiatives des PTOM en matière de tourisme ;
- encourager une approche conjointe entre PTOM en permettant une association touristique intégrée et la création d'un portail commercial sous-sectoriel ;
- veiller à ce que les programmes de planification de l'espace maritime et d'aménagement de l'espace marin constituent un élément central « clé en main » des propositions de développement liées au tourisme ;
- fournir des compétences innovantes et accessibles aux communautés locales afin de les sensibiliser aux idéaux du tourisme bleu ;
- développer un système d'indicateurs pour la gestion durable au niveau de la destination et élaborer des indicateurs dédiés au tourisme côtier et maritime, en lien avec les normes et le système d'audit du tourisme bleu **des PTOM**.

5.4 Quatrième priorité stratégique

Préserver des océans sains, résilients et fertiles pour générer des richesses durables et assurer la prospérité des communautés

La quatrième priorité stratégique s'appuie sur les trois autres priorités. Les représentants des PTOM ont retenu six objectifs reconnus mondialement, qu'ils ont considérés comme étant impératifs pour aider les gouvernements et les parties prenantes à accélérer la croissance de l'économie bleue.

5.4.1 Politique forte en faveur de l'économie bleue

Tous les représentants des PTOM ont reconnu la nécessité fondamentale de développer une politique en faveur de l'économie bleue, spécifique à l'OCTA et à chaque PTOM. Tous les experts ont identifié un « manque de politique nationale » dans tous les sous-secteurs soumis à leur examen. (Voir les profils individuels) Ce constat s'appuie sur une analyse des recherches réalisées sur des données secondaires, qui s'est concentrée sur la disponibilité de politiques et de stratégies nationales, régionales et internationales, et a révélé un manque criant de politique pertinente au niveau national.

L'impact d'une absence de politique nationale claire en matière d'économie bleue ou océanique est lourd de conséquences. Une telle stratégie refléterait la réponse nationale adoptée en la matière, tout en définissant les objectifs prioritaires du SEB pour les parties prenantes, et guiderait cette feuille de route. Cela permettrait de montrer clairement aux parties prenantes du SEB comment elles peuvent s'y impliquer. De plus, si les politiques

et les stratégies sont élaborées dans un cadre commun, les résultats ainsi obtenus pourront être incorporés dans des réponses stratégiques nationales ou régionales.

Pour atteindre cet objectif, il convient d'abord d'adopter une « stratégie **des PTOM** en faveur de l'économie bleue », qui permettra d'intégrer la feuille de route dans un document politique global de l'OCTA (pour les PTOM). Une politique en faveur de l'économie bleue constituera un ajout précieux à cette feuille de route pour l'économie bleue. En proposant un système auquel les États membres des PTOM peuvent officiellement adhérer, elle enverra à la communauté mondiale un message fort, à savoir que les PTOM prennent très au sérieux le développement de leurs secteurs de l'économie bleue. Cela faciliterait également les demandes de financement ou d'investissement à grande échelle, qui exigent souvent des preuves du soutien gouvernemental.

En outre, une stratégie/politique bien définie fournirait à chaque PTOM un modèle et les connaissances de référence leur permettant d'adapter rapidement les informations contenues dans la stratégie SEB **des PTOM** dans les politiques spécifiques de chaque PTOM en matière d'économie bleue, qui sont axées uniquement sur leur situation individuelle. Ainsi, la stratégie pour le SEB **des PTOM** fournira un socle commun à tous les PTOM, à partir duquel ils pourront élaborer leur propre politique nationale, leur permettant ainsi de sélectionner les éléments les plus pertinents pour leur pays. Ainsi, le Groenland mettra davantage l'accent sur la pêche que sur le tourisme côtier.

Recommandation : élaboration d'une stratégie officielle **des PTOM** pour l'économie bleue, élaborée en prévoyant un modèle commun pour les PTOM.

5.4.2 Point de contact unique pour l'économie bleue - Observatoires de la croissance bleue des PTOM

La désignation d'un point de contact unique pour le développement de l'économie bleue nationale/régionale a été fortement recommandée par les représentants des PTOM. Le manque d'informations communes accessibles conduirait à une approche fragmentaire et doit donc être évité. Le développement durable de l'économie bleue des PTOM exige que tous les secteurs soient sur la même longueur d'onde.

Il est recommandé de lancer un mécanisme **des PTOM** intitulé « Observatoire de la croissance bleue (OCB) ». Les OCB fourniront un guichet unique aux gouvernements des PTOM et aux parties prenantes du SEB pour obtenir des informations stratégiques concernant toutes demandes.

1. Les observatoires de la croissance bleue fourniront une plateforme d'investissement, créant ainsi des perspectives de coopération entre les sous-secteurs du SEB ainsi que des opportunités pour les investisseurs potentiels ;
2. identifier le mécanisme de financement et aider au développement des demandes ;
3. faire pression sur les organismes de financement afin de soutenir les aspirations des PTOM ;
4. aider au développement des clusters SEB des PTOM par le biais des gouvernements nationaux en coordination avec les pôles d'activités maritimes des États membres de l'UE associés;
5. créer une plateforme mondiale en ligne assurant la promotion du SEB **des PTOM** dans le but de stimuler les opportunités d'investissement et de financement ainsi que la mise à disposition de nouvelles données ;

6. aider les PTOM à obtenir un financement ou à participer à un projet phare ou autre afin d'élaborer un programme national de planification de l'espace maritime et/ou un plan d'aménagement de l'espace marin pour tous les PTOM ;
7. aider à identifier les technologies marines durables susceptibles de contribuer au SEB des PTOM, et les partenaires du secteur privé qui seraient susceptibles d'exploiter ces opportunités ;
8. fournir et coordonner les compétences et formations spécialisées et ;
9. aider à la coordination des propositions régionales des PTOM pour les sous-secteurs du SEB.

Il est recommandé de créer trois observatoires de la croissance bleue (OCB) des PTOM afin d'optimiser les ressources. Ces OCB fourniront à tous les PTOM une centrale de connaissances de grande valeur sur le SEB et une plateforme de mise en œuvre permettant d'informer et d'orienter les PTOM sur tous les aspects du SEB, avec notamment des informations spécifiques à leur propre PTOM. En réalité, pour chaque PTOM, le développement d'une telle ressource serait extrêmement onéreux et pourrait, du point de vue de chaque État, conduire à négliger des opportunités de financement/d'investissement qui ne peuvent être obtenues que par le biais d'une approche plus régionale.

Recommandation : développement de l'initiative « Observatoires de la croissance bleue » des PTOM - un mécanisme qui permettra aux gouvernements des PTOM et aux acteurs du sous-secteur du SEB d'accéder à un point de contact unique pour l'économie bleue.

L'objectif principal des OCB est d'augmenter considérablement les perspectives de financement et d'investissement dans les sous-secteurs du SEB pour tous les PTOM et de créer une interface conviviale pour chaque PTOM et entre les PTOM. Les OCB maintiendront une capacité d'analyse prospective, ce qui garantira que les PTOM soient informés bien à l'avance de toutes les opportunités de financement et d'investissement. Ils auront également la capacité dynamique de rédiger et de déposer des demandes auprès des organismes de financement et d'investissement pour les PTOM. Plus précisément, les OCB mettront en œuvre la majorité des recommandations énoncées dans cette étude, en créant un centre de connaissances au profit des PTOM, et fourniront des modèles que les PTOM pourront facilement adapter afin de refléter les besoins de leur pays spécifique.

Sur simple demande, les OCB pourront fournir des conseils professionnels et impartiaux aux PTOM et s'efforceront d'aider les PTOM dans le développement de centres d'innovation/R&D ainsi que de parcs de technologies maritimes. Les OCB contribueront également au développement de partenariats entre les centres universitaires et les entreprises commerciales privées, conformément aux attentes des gouvernements des PTOM, et examineront les demandes de renseignements afin de s'assurer que seuls les projets viables soient pris en compte par les gouvernements des PTOM dans le but de réduire les délais, les ressources nécessaires ainsi que les coûts pour les gouvernements des PTOM. Les OCB maximiseront les « meilleures pratiques » et veilleront, là où des projets auront été mis en œuvre avec succès dans un PTOM donné, à ce que les autres PTOM puissent tirer parti de ces meilleures pratiques tout en réduisant les doublons et les coûts. À l'exception des experts exécutifs, le personnel des OCB devrait être recruté au sein de chaque PTOM, en veillant à ce que les connaissances générées soient partagées. Les OCB encourageront également les étudiants (universitaires) des PTOM à effectuer des stages et aideront éventuellement ces étudiants à trouver du travail dans leur propre PTOM ainsi que dans leur domaine d'intérêt. À la demande de l'OCTA et/ou d'un PTOM spécifique, les OCB mèneront également des recherches et rédigeront des rapports spécifiques.

Mise en place du comité de pilotage du projet

Un comité de pilotage du projet (CPP) sera formé afin de garantir la conformité de chaque OCB avec les protocoles du CPP (présidence, membres, ordre du jour, présentations, établissement des procès-verbaux). Tous les éléments du CPP et sa structure organisationnelle doivent être approuvés par tous les PTOM et être représentatifs des PTOM. Le comité de pilotage du projet (CPP) est important pour la réussite des OCB, car il fournira un aperçu de tous les documents officiels liés aux OCB et gèrera le processus de prise de décision permettant de déterminer si le projet est sur la bonne voie, évolue dans la bonne direction, ou doit prendre en compte de nouvelles préoccupations ou opportunités.

Les sites suivants sont recommandés pour l'établissement des OCB : tout d'abord, Bruxelles, un emplacement essentiel afin de permettre une activité de lobbying direct au niveau de l'UE et de garantir que les PTOM seront représentés aux réunions et forums pertinents. Le deuxième est Curaçao, qui servirait de base pour tous les PTOM des Caraïbes. Ce pays est retenu car le représentant officiel régional ONU-OMI y est installé, l'OMI étant l'agence officielle des Nations Unies pour toutes les questions maritimes. Enfin, le troisième site recommandé est la Nouvelle-Calédonie ; qui dispose d'un secteur SEB mature et d'un cluster maritime bien établi, et donc d'un socle de compétences élémentaires. Ces deux attributs fournissent une base solide à partir de laquelle développer les secteurs SEB dans d'autres PTOM situés dans le Pacifique. Il est important de noter que l'OCB concerné doit rendre visite aux PTOM associés et utiliser des technologies telles que Zoom et Skype afin de maintenir la communication.

Les OCB répondront également, le cas échéant, aux besoins de formation et de renforcement des compétences des sous-secteurs, en identifiant les lacunes en la matière et en proposant des formations spécifiquement conçues pour les combler. Les OCB créeront également une stratégie de communication robuste définissant les modes, délais et priorités de communication. Ces éléments seront soumis à l'approbation du comité de pilotage des PTOM. L'un des premiers exercices à effectuer par l'OCB sera de fournir des programmes de formation et de renforcement des compétences spécialisées dans l'économie bleue

5.4.3 Disponibilité de programmes de formation et de renforcement des compétences spécialisées dans l'économie bleue

Au-delà des tâches de formation et de développement des compétences générales et sous-sectorielles de l'OCB, il sera en premier lieu essentiel pour l'OCB de fournir aux gouvernements des PTOM des programmes de formation et de renforcement des compétences spécialisées dans l'économie bleue. Le SEB est un secteur naissant, et il serait déraisonnable de s'attendre à ce que les gouvernements des PTOM connaissent ou comprennent toutes les nuances et la complexité du secteur et de ses sous-composantes. Pour que les PTOM soient au même niveau, la première tâche consistera à les informer et à clarifier auprès des gouvernements des PTOM ce qui constitue ou non un sous-secteur du SEB, ainsi que les difficultés et opportunités potentielles pour l'avenir. Ces formations spécifiques pourront être dispensées par le biais de formations en ligne, en tenant compte des questions et demandes individuelles des PTOM ; cela permettra à l'OCB de mieux comprendre les obstacles potentiels à une mise en œuvre complète du SEB, tout en apportant aux gouvernements des PTOM les connaissances détaillées dont ils auront besoin afin d'informer leurs communautés. La formation pourrait être dispensée par bassin océanique.

La deuxième série de programmes de formation et de renforcement des compétences spécialisées dans l'économie bleue sera destinée aux secteurs commercial (privé) et universitaire. Cela permettra de décrire l'engagement des gouvernements des PTOM à promouvoir l'économie bleue et de définir le contexte, tout en encourageant une approche commune entre les départements de R&D des entreprises commerciales et ceux des universités. Comme indiqué ci-dessus, ces formations spécifiques pourront être effectuées par le biais de formations en ligne tenant compte des questions et des demandes des entités commerciales et universitaires

concernées. Cela permettra ainsi à l'OCB de mieux comprendre les obstacles potentiels à une mise en œuvre complète du SEB, tout en développant des clusters de sous-secteurs et des communautés de recherche. L'objectif principal est de faciliter l'établissement de partenariats solides de financement et d'investissement, qui nécessitent souvent la participation des deux secteurs avant de pouvoir valider une proposition. La formation pourrait être dispensée par bassin océanique.

Recommandation : mise à disposition de programmes de formation et de renforcement des compétences spécialisées dans le secteur de l'économie bleue aux administrations des PTOM et aux secteurs privé et universitaire. Cette démarche inclut les compétences en matière de demandes de subvention et de développement.

5.4.4 Augmentation des investissements dans l'économie bleue

Les représentants des PTOM ont reconnu que des investissements supplémentaires seraient nécessaires pour le lancement et le maintien du SEB. Les commentaires reçus de la part des entreprises privées des PTOM indiquaient notamment ce qui suit : « *Il y a une volonté d'établir des opérations durables, mais l'on constate également un manque d'investissement et de sécurité dans les entreprises* », « *Accélérez les demandes et fournissez des subventions ou d'autres types d'aide financière* » et « *Il existe un certain intérêt et des technologies sont disponibles, mais les financements ne suivent pas* ».

Recommandation : conception et mise en œuvre d'une étude **des PTOM** sur les opportunités d'investissement dans l'économie bleue, qui identifiera et analysera toutes les opportunités mondiales d'investissement dans le SEB, « actuelles et futures », et adaptera celles qui sont pertinentes pour les activités des PTOM dans le SEB. Les résultats obtenus permettront d'informer et d'orienter le protocole d'investissement des observatoires de la croissance bleue **des PTOM**, au profit de tous les PTOM.

Globalement, l'identification des activités susceptibles d'exploiter durablement les ressources bleues naturelles des PTOM a été effectuée et leur développement a été activement encouragé par les représentants. Néanmoins, seuls quatre sous-secteurs du SEB ont été examinés de manière assez approfondie, ce qui n'a permis de fournir qu'un aperçu partiel de la situation. Le SEB est un secteur vaste, et son potentiel de création de richesses substantielles pour les PTOM ne peut pas être sous-estimé, d'autant plus que le secteur lui-même est encore embryonnaire du point de vue mondial, et que de nouveaux sous-secteurs plus innovants apparaissent quasiment chaque semaine. Afin de garder une longueur d'avance, il sera essentiel que les PTOM aient accès à une capacité d'« analyse prospective » active et en temps réel : cet aspect doit être intégré aux travaux des observatoires de la croissance bleue, qui pourront ainsi en informer les PTOM dès que des données, informations et opportunités pertinentes sont disponibles.

Recommandation : dans le cadre des observatoires de la croissance bleue, développement d'une capacité d'analyse prospective des PTOM qui permettra de mettre en correspondance les nouvelles activités maritimes durables du SEB avec les géolocalisations des PTOM, et d'identifier les activités susceptibles d'attirer des investissements et de créer des opportunités d'emploi pour ces pays.

6 PROJETS PHARES

Les projets phares sont des projets de R&D ayant fait l'objet d'une définition stratégique et scientifique et qui sont d'une taille substantielle au regard de leur volume scientifique et financier, du nombre de partenaires associés au projet et de leur durée d'exécution. Les projets phares visent l'intégration horizontale et/ou verticale de la chaîne de valeur, et donc la faisabilité technologique de solutions systémiques avec un potentiel de croissance à long terme.

Les projets phares doivent servir à renforcer un secteur ou une filière, ou à mettre en place des solutions exemplaires répondant aux grands défis sociétaux. Ils permettent de sensibiliser le public grâce à leur spécificité et à leur statut de premier plan. Ce type de projet, mené dans la catégorie des recherches industrielles ou du développement expérimental, doit s'étendre sur une durée de deux à quatre ans et représenter un investissement de deux millions d'euros au minimum, compte tenu de sa classification particulière.

Les projets phares sont placés sous l'égide d'initiatives phares, dont sept ont été identifiées comme s'inscrivant dans le cadre de la politique de cohésion de l'UE et de la stratégie Europe 2020 qui jette les bases de la reprise économique de l'Europe à l'horizon 2020. Cette politique est axée sur la stratégie de l'UE pour une « croissance intelligente, durable et inclusive ». Elle s'inscrit dans une stratégie à long terme pour le développement socio-économique de l'Union européenne, en remplacement de la stratégie de Lisbonne. Elle souligne l'importance d'une collaboration étroite entre les États membres pour sortir de la crise économique, ainsi que de la conduite de réformes nécessaires dans un contexte de mondialisation effrénée. Pour atteindre sa cible, elle fixait les 5 objectifs suivants :

1. porter à 75 % le taux d'emploi de la population âgée de 20 à 64 ans ;
2. atteindre un niveau de 3 % du PIB investi dans la R&D ;
3. réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 20 % par rapport à 1990 ;
4. réduire à 10 % le taux de décrochage scolaire ;
5. aider au moins 20 millions de personnes à sortir de la pauvreté⁴⁰.

Des initiatives phares détaillant les actions nécessaires ont été conçues afin de mettre en œuvre cette stratégie. Trois principaux domaines prioritaires ont ainsi été identifiés : une croissance intelligente (fondée sur les connaissances et l'innovation), durable (économe en ressources) et inclusive (favorisant une économie à fort taux d'emploi).

⁴⁰ [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2012/474559/IPOL-REGI_ET\(2012\)474559\(ANN01\)_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2012/474559/IPOL-REGI_ET(2012)474559(ANN01)_EN.pdf) (consulté le 09/03/2021).

En raison de la dimension géographique et sociale requise pour développer un « projet phare », il est préférable de les considérer depuis une perspective océanique, en impliquant les PTOM mentionnés dans ce rapport. Les projets proposés par un seul pays ou par les représentants des PTOM et les experts qui portent sur une à trois îles sont présentés dans les profils individuels. La principale initiative « phare » identifiée à partir des commentaires et des réponses des représentants des PTOM est la suivante.

6.1 Le nouveau programme Horizon Europe

Les institutions de l'UE sont parvenues à un accord politique sur le programme Horizon Europe le 11 décembre 2020. Elles ont fixé le budget d'Horizon Europe à 95,5 milliards d'euros à prix courants (dont 5,4 milliards d'euros provenant du fonds européen pour la relance Next Generation EU). Sur cette base, le Parlement européen et le Conseil de l'UE procèdent à l'adoption des actes juridiques. Le premier plan stratégique Horizon Europe (2021-2024), qui définit les grandes orientations stratégiques pour le soutien à la recherche et à l'innovation, a été adopté le 15 mars 2021.

Le programme de travail du Conseil européen de la recherche (CER) a été adopté le 22 février 2021. Le programme de travail du Conseil européen de l'innovation (CEI) a été adopté le 17 mars et le CEI a été officiellement lancé le 18 mars. Le programme de travail principal consacré aux mutations du coronavirus sera adopté en mars et le programme de travail principal complet devrait être adopté en avril⁴¹.

ILLUSTRATION 6-1 APERÇU DU NOUVEAU PROGRAMME HORIZON EUROPE



Source : COWI, basé sur Horizon Europe, CE 2021

Un programme unique a été identifié dans cette étude comme étant le catalyseur à partir duquel une pléthore d'autres projets pourront évoluer.

⁴¹ https://ec.europa.eu/info/horizon-europe_fr (consulté le 23/03/2021).

6.2 Observatoires de la croissance bleue des pays et territoires d'outre-mer pour le développement durable du secteur de l'économie bleue (Initiative phare)

Concernant la mise en œuvre des observatoires de la croissance bleue des PTOM (quatrième priorité stratégique), en raison de l'échelle, de la portée géographique et des buts, objectifs et attentes clairs énoncés ci-dessus, le programme se présenterait comme une initiative phare de l'UE particulièrement viable pour les PTOM. Les résultats identifiés répondent aux attentes du nouveau programme de financement 2021 pour Horizon Europe.

Tous les autres projets mentionnés ci-dessous, ainsi que toutes les recommandations, pourraient potentiellement s'inscrire dans le cadre de ce programme spécifique. Cela tient au fait qu'ils sont tous liés à l'une des principales missions d'Horizon Europe, intitulée « Santé des océans, des mers, ainsi que des eaux côtières et continentales ».

La mission de l'UE pour la santé des océans, des mers, ainsi que des eaux côtières et continentales a pour objectif d'être un outil puissant de sensibilisation des citoyens à l'importance de la santé des océans, des mers et des eaux côtières et continentales, et également de contribuer à développer des solutions sur tout un éventail de questions.

Cela implique :

- des solutions systémiques pour prévenir, réduire, atténuer ou supprimer la pollution marine, y compris les plastiques ;
- la transition vers l'économie circulaire et l'économie bleue ;
- l'adaptation aux effets de la pollution et du changement climatique dans les océans et leur atténuation ;
- l'exploitation et la gestion durable des ressources océaniques ;
- le développement de nouveaux matériaux, y compris des substituts biodégradables au plastique, et de nouveaux aliments à destination humaine et animale ;
- la planification de l'espace urbain, côtier et maritime ;
- la gouvernance des océans ;
- l'application des préceptes de l'économie des océans aux activités maritimes.

Les « projets phares » réussis sont les suivants :

- Initiative phare sur le futur des mers et des océans (BG-07-2019-2020) ;
- La recherche marine joue un rôle crucial dans les efforts plus larges visant à préserver et à soutenir la durabilité des océans. Une technologie innovante telle que le Blue Cloud nous offre des opportunités uniques pour comprendre, exploiter et protéger l'environnement océanique⁴² ;

⁴² <https://www.blue-cloud.org/about>

- MarTERA⁴³ : Renforcer l'EER dans les domaines des technologies maritimes et marines et de la croissance bleue, en mettant l'accent sur les technologies (plutôt que sur les secteurs) en raison de l'impact potentiellement important de leurs applications sur l'économie bleue. Date de fin : nov-2021 ;
- BlueBio⁴⁴ : Renforcer la position de l'Europe dans la bioéconomie bleue, en identifiant de nouvelles méthodes et en améliorant les méthodes existantes pour la mise sur le marché de bioproduits et de services axés sur les biotechnologies et en trouvant de nouvelles façons de créer de la valeur dans la bioéconomie bleue. Date de fin : nov-2023 ;
- AquaticPollutants⁴⁵ : Renforcer l'EER dans le domaine des écosystèmes aquatiques propres et sains et tirer parti d'une nouvelle collaboration entre les domaines de la recherche sur l'eau douce, la mer et la santé. Date de fin : déc-2024 ;
- BiodivERsA⁴⁶ : Offrir des opportunités innovantes pour la conservation et la gestion durable de la biodiversité et contribuer au développement du partenariat *Rescuing biodiversity to safeguard life on Earth* (Sauver la biodiversité pour protéger la vie sur Terre). Date de fin : oct-2025.

⁴³ <https://www.martera.eu/start>

⁴⁴ <https://bluebioeconomy.eu/>

⁴⁵ <https://aquaticpollutants.ptj.de>

⁴⁶ <https://www.biodiversa.org/>

6.3 Projet phare de planification de l'espace maritime des PTOM

La planification de l'espace maritime (PEM) est définie dans la directive européenne sur la PEM comme étant « le processus par lequel les autorités concernées des États membres analysent et organisent les activités humaines dans les zones maritimes pour atteindre des objectifs d'ordre écologique, économique et social », selon les termes de la directive de la Commission européenne sur la planification de l'espace maritime.

La concurrence pour l'espace maritime (pour les équipements de production d'énergie renouvelable, l'aquaculture et d'autres utilisations) a mis en évidence la nécessité de gérer nos eaux de manière plus cohérente. La planification de l'espace maritime (PEM) travaille au-delà des frontières et des secteurs afin de garantir que les activités humaines en mer se déroulent de manière efficace, sûre et durable. Le Parlement européen et le Conseil ont adopté une législation visant à créer un cadre commun pour la planification de l'espace maritime en Europe.

Les avantages de la planification de l'espace maritime sont les suivants :

- **Réduire les conflits** entre les secteurs et créer des synergies entre les différentes activités.
- **Encourager l'investissement** – pour renforcer la prévisibilité, la transparence et la clarté réglementaire.
- **Accroître la coopération transfrontalière** – entre les pays de l'UE afin de développer des réseaux énergétiques, des voies de navigation, des pipelines, des câbles sous-marins et d'autres activités, mais aussi pour développer des réseaux cohérents d'aires protégées.
- **Protéger l'environnement** – grâce à l'identification précoce des impacts et des opportunités découlant des utilisations multiples de l'espace.

Dans la pratique, la PEM a été appréhendée selon une approche mondiale, et, dans une perspective plus générale, comme englobant à la fois des entreprises et des initiatives publiques formelles et informelles sur la façon d'utiliser l'espace maritime conformément à des objectifs, valeurs et cibles socialement convenus. Si la PEM peut prendre la forme de plans, de permis et d'autres décisions administratives fixant la répartition spatiale et temporelle des activités et utilisations pertinentes existantes et futures dans les eaux marines, elle peut également s'incarner par différentes visions et stratégies, des concepts de planification, des lignes directrices et des principes de gouvernance non contraignants.

Financement de projets transfrontaliers dans le cadre de la PEM

Ces projets financés par l'UE sont destinés à faciliter la coopération entre les pays de l'UE en matière de gestion de l'espace maritime et, depuis 2015, à soutenir la mise en œuvre de la législation relative à la PEM.

- SIMWESTMED – Projet de soutien à la planification de l'espace maritime (PEM), avec lancement et réalisation d'initiatives concrètes et transfrontalières de PEM entre les pays de l'UE ouest-méditerranéens (2017-2018). Terminé. Résultats du projet. Documents finaux de la conférence⁴⁷.

⁴⁷ <https://www.msp-platform.eu/projects/supporting-maritime-spatial-planning-western-mediterranean-region>

- SUPREME – Projet de soutien à la mise en œuvre de la planification de l'espace maritime des pays de l'UE dans leurs eaux marines de Méditerranée orientale, notamment dans les mers Adriatique, Ionienne, Égée et Levantine, avec lancement et réalisation d'une initiative concrète et transfrontalière de PEM entre les pays de l'UE est-méditerranéens (2017-18)⁴⁸.
- Pan Baltic Scope – s'appuie sur le projet précédent afin de poursuivre le développement d'outils innovants, l'échange de données et l'harmonisation des approches de PEM, en étendant ses principes à l'ensemble de la mer Baltique. (2018-2019).
- SEANSE développe et teste une approche commune des évaluations environnementales stratégiques, axée sur les énergies renouvelables et soutenant le déploiement de plans de gestion de l'espace maritime en mer du Nord. (2018-2020)⁴⁹
- MarSP – Le projet fournit des outils de gestion adaptés aux contextes environnementaux et socio-économiques de chaque archipel de Macaronésie (2018-2020)⁵⁰.
- OCEAN METISS – Le projet vise à développer des outils de PEM à l'échelle régionale et locale afin de dynamiser l'économie, tout en préservant la richesse de la biodiversité régionale de La Réunion, région ultrapériphérique de l'Union européenne et l'un des départements français d'outre-mer, située dans l'océan Indien (2017-2019). Terminé. ⁵¹
- MSP GLOBAL WEST MED PILOT – Le projet vise à promouvoir les bonnes pratiques et activités de PEM afin de répondre aux priorités et aux besoins régionaux et nationaux en Méditerranée occidentale, en renforçant la coopération entre les pays de l'UE et les pays tiers conformément à l'initiative WESTMED. (2019)

6.4 Développement de l'espace marin et initiative phare de R&D sur les aires marines protégées

L'aménagement de l'espace marin est une activité importante à l'appui de la planification de l'espace maritime, par exemple en donnant des informations sur la localisation d'une espèce protégée. Il apporte également des garanties environnementales dans la mise en avant des projets de technologies d'énergie bleue. Les plans d'aménagement de l'espace marin mobilisent divers ensembles de données et d'informations marines de haute qualité, qui sont nécessaires afin d'informer les parties prenantes et les planificateurs de l'espace maritime de la planification des activités maritimes. Cela permet de soutenir l'économie bleue, tout en contribuant à maintenir la bonne santé et la productivité des mers et des océans, afin de pouvoir prendre des décisions éclairées fondées sur les faits. Les plans d'aménagement de l'espace marin qui comprennent, par exemple, des ensembles de données intégrés sur la physique, la chimie et la biologie des océans et sur la géologie des fonds marins, ainsi que leurs produits dérivés, comme les cartes des habitats des fonds marins, peuvent aider les planificateurs des aires marines protégées à décider à quels endroits les écosystèmes les plus vulnérables doivent être protégés, afin d'optimiser la localisation des activités humaines telles que les parcs éoliens et les routes de navigation maritime.

Ce programme est lié à EMDO-NET et à l'Atlas européen des mers, qui est une visionneuse interactive de cartes en ligne mise à la disposition du grand public, des professionnels non experts et des écoles. Lancé pour la première fois en 2010 par la direction générale des affaires maritimes et de la pêche (DG MARE) de la

⁴⁸ <http://www.msp-supreme.eu/results>

⁴⁹ <https://ec.europa.eu/easme/en/strategic-environmental-assessment-north-sea-energy-aid-maritime-spatial-planning>

⁵⁰ <https://ec.europa.eu/easme/en/macaronesian-maritime-spatial-planning>

⁵¹ <https://www.oceanmetiss.re/docs/>

Commission européenne, ce dispositif permet une visualisation immédiate et exhaustive des données, tout en servant d'outil de soutien à la politique maritime et à l'économie bleue.

Aire marine protégée

Les aires marines protégées (AMP) jouent un rôle important dans la protection et la conservation des écosystèmes océaniques mondiaux grâce à l'utilisation d'objectifs progressifs mondialement reconnus pour la conservation des océans. Les tendances récentes impliquent la protection des zones de haute mer situées au-delà de la juridiction nationale, l'inscription au patrimoine mondial de sites à valeur universelle exceptionnelle et une reconnaissance croissante de l'importance de la protection des zones marines étendues d'une superficie supérieure à 150 000 km².

Les nombreux services essentiels fournis par les écosystèmes marins en bonne santé comprennent la sécurité alimentaire, la gestion des zones de pêche et l'aquaculture. Un éventail de questions sont associées aux AMP, telles que la liste verte des aires protégées et conservées de l'UICN, la connectivité intégrée entre les paysages marins, la capacité de stockage de carbone de nos océans en tant que « carbone bleu », et l'importante contribution des océans en bonne santé à une économie mondiale forte. Le rôle essentiel que jouent les AMP dans l'avenir d'un monde océanique en évolution est mis en avant. Il s'agit de renforcer la résilience des océans face aux impacts du changement climatique, de protéger d'importantes zones de pêche mondiales dans le cadre d'un système efficace de gouvernance des océans, et de réduire les impacts et les pressions cumulés sur nos océans⁵².

⁵² <https://www.sciencedirect.com/topics/earth-and-planetary-sciences/marine-protected-area>

7 RECOMMANDATIONS POUR LA FEUILLE DE ROUTE POUR L'ÉCONOMIE BLEUE, PAR ORDRE DE PRIORITÉ

La vision de la feuille de route pour l'économie bleue de l'OCTA est la suivante : développer et soutenir un secteur de l'économie bleue (SEB) spécifique aux PTOM et fournir des lignes directrices solides pour aider individuellement les PTOM à réaliser leurs aspirations, en identifiant et en convertissant leurs filières de l'économie bleue pour en faire un secteur durable et économiquement viable.

Ce chapitre comprend deux parties. La première partie se concentre sur les recommandations faisant suite aux priorités stratégiques de la feuille de route pour l'économie bleue, telles qu'énoncées au chapitre 5. La deuxième partie se focalise sur des recommandations plus détaillées pour chaque PTOM, basées sur les résultats et les observations obtenus suite à l'analyse documentaire, à l'enquête en ligne et aux entretiens.

7.1 Recommandations en matière de priorités stratégiques (Recommandations de l'économie bleue)

Le SEB doit permettre d'accroître considérablement les opportunités d'emplois de qualité pour les populations locales, d'attirer les investissements et d'augmenter la contribution économique du secteur au PIB national. Les ambitions clés s'appuient sur des objectifs à court, moyen et long terme en phase avec les politiques internationales, européennes et nationales, et chaque objectif prévoit une exploitation durable des ressources bleues océaniques nationales, en garantissant la préservation du milieu marin pour les générations actuelles et futures.

Le tableau suivant présente les recommandations selon leurs priorités et les liens qui existent entre elles. L'initiative PHARE des observatoires de la croissance bleue dans les PTOM fournira un mécanisme permettant de réaliser la majorité des autres recommandations. Les éléments du projet qui s'inscrivent dans le cadre de la principale initiative phare sont surlignés en bleu.

Priorité stratégique	Niveau	Description	Première étape	FLUX DE FINANCEMENT	Deuxième étape	Résultats de la troisième étape	Délai
4	Élevé	Lancement des observatoires de la croissance bleue des PTOM afin de fournir une plateforme d'investissement créant des perspectives de coopération entre les sous-secteurs du SEB et des opportunités potentielles pour les investisseurs	Accord des membres de l'OCTA	INTIATIVE PHARE HORIZON EUROPE	Élaboration d'un plan (OCB) décrivant l'objectif et les missions	Mise en place de trois observatoires de la croissance bleue au niveau des PTOM	8 mois
1	Élevé	Élaboration d'une étude des PTOM sur l'expansion du secteur de l'économie bleue, comprenant (i) l'identification et la clarification des principaux ministères et industries privées des PTOM contributeurs ; (ii) les liens existants entre eux, (iii) une méthodologie permettant d'atteindre la masse critique du SEB et (iv) un modèle permettant d'initier une communication et une promotion centrées et ciblées du SEB.	Accord des membres de l'OCTA Préparation de l'offre	INTIATIVE PHARE SOUS-PROJET HORIZON EUROPE	Soumission des offres et début des travaux	Projet d'étude des PTOM sur l'expansion du secteur de l'économie bleue et rapport final	1 an
1	Élevé	L'élaboration de la stratégie sectorielle des PTOM sur l'économie bleue visait à fournir aux PTOM une stratégie globale portant sur le secteur et à leur fournir un modèle applicable pour mettre au point leurs stratégies sectorielles nationales sur l'économie bleue. Cette stratégie doit être clairement programmée, afin de s'assurer que les activités préalables sont identifiées et qu'elles bénéficient d'un niveau de priorité élevé afin d'éviter de retarder les activités importantes qui en dépendent.	Accord des membres de l'OCTA Préparation de l'offre		Soumission des offres et début des travaux	Stratégie des PTOM pour une économie bleue	4 mois

Priorité stratégique	Niveau	Description	Première étape	FLUX DE FINANCEMENT	Deuxième étape	Résultats de la troisième étape	Délai
3	Élevé	Obligation pour les PTOM d'établir une capacité de recherche ciblée pour l'aménagement de l'espace marin et environnemental	Accord des membres de l'OCTA Préparation de l'offre	INTIATIVE PHARE SOUS-PROJET HORIZON EUROPE	Soumission des offres et début des travaux	Identification des capacités locales et des partenaires européens pour développer des plans nationaux d'aménagement de l'espace marin	3 mois
3	Élevé	Obligation d'établir une capacité de recherche ciblée pour la planification de l'espace maritime	Accord des membres de l'OCTA Préparation de l'offre	INTIATIVE PHARE SOUS-PROJET HORIZON EUROPE	Soumission des offres et début des travaux	Identification des capacités locales et des partenaires européens pour développer des programmes nationaux de planification de l'espace maritime	3 mois
3	Élevé	Création de programmes de planification de l'espace maritime pour les PTOM	Accord des membres de l'OCTA Préparation de l'offre	INTIATIVE PHARE SOUS-PROJET HORIZON EUROPE	Développement du projet financé par Horizon Europe	Achèvement des programmes nationaux de planification de l'espace maritime	3 ans



Priorité stratégique	Niveau	Description	Première étape	FLUX DE FINANCEMENT	Deuxième étape	Résultats de la troisième étape	Délai
4	Moyen	Conception et mise en œuvre d'une des PTOM sur les opportunités d'investissement dans l'économie bleue, qui identifiera et analysera toutes les opportunités mondiales d'investissement dans le SEB, « actuelles et futures », et adaptera celles qui sont pertinentes pour les activités des PTOM dans le SEB. Les résultats obtenus permettront d'informer et d'orienter le protocole d'investissement des observatoires de la croissance bleue des PTOM, au profit de tous les PTOM.	Accord des membres de l'OCTA Préparation de l'offre	INITIATIVE PHARE DES OBSERVATOIRES DE LA CROISSANCE BLEUE DES PTOM SOUS-PROJET HORIZON EUROPE	Soumission des offres et début des travaux	Opportunité d'investissement dans l'économie bleue des PTOM, actuelle et future	4 mois
4	Moyen	La plateforme de savoir-faire en matière d'investissement à l'échelle des PTOM, accessible à tous les PTOM, fournira à ces derniers une plateforme virtuelle dédiée aux secteurs clés et des procédures détaillées pour accéder aux investissements du SEB, le cas échéant. Elle sera mise à disposition par l'observatoire de l'économie bleue des PTOM (présenté plus loin)	Accord des membres de l'OCTA Préparation de l'offre	INITIATIVE PHARE DES OBSERVATOIRES DE LA CROISSANCE BLEUE DES PTOM SOUS-PROJET HORIZON EUROPE	Soumission des offres et début des travaux	Plateforme virtuelle de « savoir-faire » en matière d'investissement des PTOM	4 mois
2	Moyen	En collaboration avec les clusters maritimes établis des PTOM et avec le cluster maritime national, pour développer un modèle OCTA normalisé de toutes les industries qui contribuent au développement des secteurs de l'économie bleue ou qui facilitent son développement	Accord des membres de l'OCTA Préparation de l'offre	INITIATIVE PHARE DES OBSERVATOIRES DE LA CROISSANCE BLEUE DES PTOM SOUS-PROJET HORIZON EUROPE	Soumission des offres et début des travaux	Stratégie des PTOM pour une économie bleue	6 mois



Priorité stratégique	Niveau	Description	Première étape	FLUX DE FINANCEMENT	Deuxième étape	Résultats de la troisième étape	Délai
1	Moyen	Développement d'un outil de plateforme commune au niveau des PTOM (ou mise à disposition d'un outil existant) offrant à chaque PTOM un modèle en ligne offrant aux gouvernements des PTOM un moyen accessible d'assurer le développement de clusters nationaux	Accord des membres de l'OCTA Préparation de l'offre	INITIATIVE PHARE DES OBSERVATOIRES DE LA CROISSANCE BLEUE DES PTOM SOUS-PROJET HORIZON EUROPE	Soumission des offres et début des travaux	Mise à disposition d'une plateforme virtuelle commune pour les clusters des PTOM et du SEB	4 mois
1	Moyen	Lorsque les PTOM ne disposent pas d'un cluster maritime établi, et afin de réduire la duplication des coûts, créer des clusters maritimes prenant en compte plusieurs pays. L'analyse économique prévue tiendra compte des spécificités de chaque pays.	Accord des membres de l'OCTA Préparation de l'offre	INITIATIVE PHARE DES OBSERVATOIRES DE LA CROISSANCE BLEUE DES PTOM SOUS-PROJET HORIZON EUROPE	Soumission des offres et début des travaux	Création de clusters du SEB dans tous les PTOM ou multi-îles	6 mois
2	Moyen	Étude de l'OCTA, Développer la formation et l'éducation du capital humain de l'économie bleue des PTOM, orientation et feuille de route	Accord des membres de l'OCTA Préparation de l'offre	INITIATIVE PHARE DES OBSERVATOIRES DE LA CROISSANCE BLEUE DES PTOM SOUS-PROJET HORIZON EUROPE	Soumission des offres et début des travaux	Orientation et feuille de route - Rapport sur le développement de la formation et de l'éducation du capital humain de l'économie bleue des PTOM.	6 mois



Priorité stratégique	Niveau	Description	Première étape	FLUX DE FINANCEMENT	Deuxième étape	Résultats de la troisième étape	Délai
2	Moyen	Optimisation des centres d'innovation et d'incubation de l'économie bleue et des parcs technologiques, Guide à l'intention des PTOM afin d'optimiser les programmes d'investissement et de faciliter une croissance durable	Accord des membres de l'OCTA Préparation de l'offre	INITIATIVE PHARE DES OBSERVATOIRES DE LA CROISSANCE BLEUE DES PTOM SOUS-PROJET HORIZON EUROPE	Soumission des offres et début des travaux	Rapport : optimisation des centres d'innovation et d'incubation de l'économie bleue et des parcs technologiques, Guide à l'intention des PTOM afin d'optimiser les programmes d'investissement	6 mois
3	Moyen	Rédaction d'une stratégie des PTOM en faveur du tourisme bleu, qui tiendra compte des éléments suivants : lignes directrices sur la manière de prévenir les impacts sur la biodiversité et d'améliorer les avantages pour les activités de loisir et de tourisme soutenues par les aires marines protégées.	Accord des membres de l'OCTA	INITIATIVE PHARE DES OBSERVATOIRES DE LA CROISSANCE BLEUE DES PTOM SOUS-PROJET HORIZON EUROPE	Soumission des offres et début des travaux	Rapport. Stratégie des PTOM pour le tourisme bleu et meilleures pratiques de gestion	9 mois
3	Moyen	Rédaction d'une stratégie des PTOM pour l'énergie bleue tenant compte des sous-recommandations	Accord des membres de l'OCTA	INITIATIVE PHARE DES OBSERVATOIRES DE LA CROISSANCE BLEUE DES PTOM SOUS-PROJET HORIZON EUROPE	Soumission des offres et début des travaux	Rapport. Stratégie des PTOM pour l'énergie bleue et meilleures pratiques de gestion	10 mois



Priorité stratégique	Niveau	Description	Première étape	FLUX DE FINANCEMENT	Deuxième étape	Résultats de la troisième étape	Délai
3	Moyen	Rapport de l'OCTA: Orientations pour les PTOM sur les sous-secteurs les plus porteurs pour atteindre une forte croissance économique bleue	Accord des membres de l'OCTA Préparation de l'offre	INITIATIVE PHARE DES OBSERVATOIRES DE LA CROISSANCE BLEUE DES PTOM SOUS-PROJET HORIZON EUROPE	Soumission des offres et début des travaux	Rapport de l'OCTA, Orientations pour les PTOM sur les sous-secteurs du SEB les plus porteurs pour atteindre une forte croissance économique bleue	6 mois
3	Moyen	Étude de l'OCTA soulignant l'importance d'une gouvernance maritime efficace et du développement du secteur de l'économie bleue pour les PTOM.	Accord des membres de l'OCTA Préparation de l'offre	INITIATIVE PHARE DES OBSERVATOIRES DE LA CROISSANCE BLEUE DES PTOM SOUS-PROJET HORIZON EUROPE	Soumission des offres et début des travaux	Rapport de l'OCTA : importance d'une gouvernance maritime efficace et du développement du SEB pour les PTOM	6 mois
3	Moyen	Accroître la coopération en matière de gouvernance maritime entre l'autorité nationale de surveillance de l'État et les gouvernements des PTOM	Accord des membres de l'OCTA Préparation de l'offre	INITIATIVE PHARE DES OBSERVATOIRES DE LA CROISSANCE BLEUE DES PTOM SOUS-PROJET HORIZON EUROPE	Soumission des offres et début des travaux	Établissement d'une coopération en matière de gouvernance maritime entre l'autorité nationale de surveillance de l'État et les clusters du SEB des gouvernements des PTOM dans tous les PTOM ou multi-îles	1 AN



Priorité stratégique	Niveau	Description	Première étape	FLUX DE FINANCEMENT	Deuxième étape	Résultats de la troisième étape	Délai
3	Moyen	Étude de l'OCTA : nécessité d'introduire des protocoles d'application de la législation pour le secteur de l'économie bleue afin de renforcer le développement durable des activités du secteur et de décourager les pratiques illégales.	Accord des membres de l'OCTA Préparation de l'offre	INITIATIVE PHARE DES OBSERVATOIRES DE LA CROISSANCE BLEUE DES PTOM SOUS-PROJET HORIZON EUROPE	Soumission des offres et début des travaux	Rapport : protocoles d'application des PTOM pour renforcer le développement durable des opérations du SEB et décourager les pratiques illégales	6 mois
3	Moyen	Développement de politiques de pêche durable dans les PTOM.	Accord des membres de l'OCTA	INITIATIVE PHARE DES OBSERVATOIRES DE LA CROISSANCE BLEUE DES PTOM SOUS-PROJET HORIZON EUROPE	Développement du projet financé par Horizon Europe	Politiques de pêche durable des PTOM	2 ANS
3	Moyen	Étude de l'OCTA : guide pour l'optimisation de l'application des politiques de pêche durable des PTOM insulaires.	Accord des membres de l'OCTA	INITIATIVE PHARE DES OBSERVATOIRES DE LA CROISSANCE BLEUE DES PTOM SOUS-PROJET HORIZON EUROPE	Développement du projet financé par Horizon Europe	Guide pour l'optimisation de l'application des politiques de pêche durable des PTOM	8 mois



Priorité stratégique	Niveau	Description	Première étape	FLUX DE FINANCEMENT	Deuxième étape	Résultats de la troisième étape	Délai
3	Moyen	Étude de l'OCTA : possibilités pour les usines de transformation du poisson du secteur de l'économie bleue, investissements et marché mondial.	Accord des membres de l'OCTA	INITIATIVE PHARE DES OBSERVATOIRES DE LA CROISSANCE BLEUE DES PTOM SOUS-PROJET HORIZON EUROPE	Développement du projet financé par Horizon Europe	Rapport. Possibilités pour les usines de transformation du poisson du secteur de l'économie bleue, investissements et marché mondial	8 mois
3	Moyen	Rapport de l'OCTA : étude économique visant à définir des orientations en vue de l'introduction et du développement des sous-secteurs de l'aquaculture pour les PTOM et à exploiter les ressources durables afin d'améliorer les possibilités d'emploi et d'augmenter le PIB national à partir des ressources bleues.	Accord des membres de l'OCTA	INITIATIVE PHARE DES OBSERVATOIRES DE LA CROISSANCE BLEUE DES PTOM SOUS-PROJET HORIZON EUROPE	Développement du projet financé par Horizon Europe	Rapport. Possibilités pour les usines de transformation du poisson du secteur de l'économie bleue, investissements et marché mondial	8 mois
3	Faible	Élargissement du champ des responsabilités du GTP3 et de la plateforme pour (i) identifier et adopter des indicateurs stratégiques et (ii) encourager le partage des données scientifiques sur le captage du carbone et l'environnement océanique collectées par les organismes professionnels, afin de mettre en place un système d'alerte visant à appuyer les processus décisionnels des PTOM.	Accord des membres de l'OCTA		Soutien apporté par l'observatoire de la croissance bleue	Augmentation du potentiel de la plateforme GTP 3	3 mois



Priorité stratégique	Niveau	Description	Première étape	FLUX DE FINANCEMENT	Deuxième étape	Résultats de la troisième étape	Délai
2	Faible	Étude de faisabilité déterminant la « capacité des ports des PTOM à faciliter le développement ciblé du secteur de l'économie bleue ». Le rapport passera en revue les principaux ports des PTOM et permettra l'engagement de dialogues avec les capitaines de port afin d'identifier les possibilités d'installer des infrastructures spécifiques liées à l'économie bleue à proximité d'un océan, ou dans une zone bénéficiant d'un accès à ce dernier, dans les limites ou à proximité du port.	Accord des membres de l'OCTA Préparation de l'offre	INITIATIVE PHARE DES OBSERVATOIRES DE LA CROISSANCE BLEUE DES PTOM SOUS-PROJET HORIZON EUROPE	Soumission des offres et début des travaux	Rapport de faisabilité Capacité des ports des PTOM à faciliter le développement ciblé du SEB.	6 mois
2	Faible	Rapport de l'OCTA : Directives des PTOM sur les exigences optimales des centres environnementaux nationaux de R&D et de communication des PTOM, devant inclure un aperçu des domaines de haute priorité, la contribution au SEB mondial, et l'identification des domaines dans lesquels les opportunités locales d'emploi et le PIB peuvent être optimisés.	Accord des membres de l'OCTA Préparation de l'offre	INITIATIVE PHARE DES OBSERVATOIRES DE LA CROISSANCE BLEUE DES PTOM SOUS-PROJET HORIZON EUROPE	Soumission des offres et début des travaux	Rapport de l'OCTA : directives des PTOM sur les exigences optimales des centres environnementaux nationaux de R&D et de communication des PTOM	6 mois
4	Faible	Développement d'une capacité d'analyse prospective des PTOM, qui permettra de mettre en correspondance les nouvelles activités maritimes durables du SEB avec les géolocalisations des PTOM et d'identifier les activités susceptibles d'attirer des investissements et de créer des opportunités d'emploi pour les PTOM.	Accord des membres de l'OCTA	INITIATIVE PHARE DES OBSERVATOIRES DE LA CROISSANCE BLEUE DES PTOM SOUS-PROJET HORIZON EUROPE	Soumission des offres et début des travaux avec l'observatoire de la croissance bleue	Capacité d'analyse prospective de l'observatoire de la croissance bleue des PTOM	3 mois



Priorité stratégique	Niveau	Description	Première étape	FLUX DE FINANCEMENT	Deuxième étape	Résultats de la troisième étape	Délai
1	Faible	Sint Maarten et Saint-Pierre-et-Miquelon bénéficient d'une attention et d'un soutien spécifiques pour les aider à clarifier leur position sur le secteur de l'économie bleue et ses principales parties prenantes.	Accord des membres de l'OCTA Préparer des opérations spécifiques avec les PTOM		Soutien apporté par l'observatoire de la croissance bleue Soumission des offres et début des travaux	Augmenter le soutien pour Sint Maarten et Saint-Pierre-et-Miquelon	2 mois
1	Faible	Le Groenland doit mettre en place une communication bidirectionnelle avec le cluster maritime danois, en mettant l'accent sur les industries du secteur de l'économie bleue, afin d'appuyer le lancement et le développement du cluster maritime groenlandais.	Accord des membres de l'OCTA Préparer des opérations spécifiques avec le Danemark et le Groenland		Soutien apporté par l'observatoire de la croissance bleue Soumission des offres et début des travaux	Communication établie avec le cluster maritime danois et le Groenland en mettant l'accent sur les filières du SEB	2 mois



7.2 Recommandations pour chaque PTOM

En complément aux recommandations principales émises dans la section ci-dessus pour l'ensemble de l'OCTA, cette section présente des recommandations plus détaillées pour chaque PTOM, basées sur les résultats et les observations obtenus suite à l'analyse documentaire, à l'enquête en ligne et aux entretiens. Ces recommandations sont intégrées dans les recommandations principales du chapitre précédent, mais sont de nouveau énumérées ici afin de servir d'inspiration aux PTOM qui jugeraient utiles de les mettre en œuvre dans leur pays. Plusieurs de ces recommandations sont réitérées pour de nombreux PTOM, étant donné que certains domaines dans lesquels des actions sont suggérées sont communs à la plupart des membres de l'OCTA. Cette liste n'a pas vocation à être une feuille de route complète pour chaque PTOM, car cela dépasserait le champ de l'étude.

7.2.1 Aruba

Une gestion maritime bleue :

- Améliorer l'application des règles maritimes, principalement en suivant deux sous-recommandations principales (détaillées ci-dessous). Cette recommandation relève de celle émise pour l'ensemble de l'OCTA, appelant à réaliser une étude sur l'exigence de protocoles de mise en œuvre pour les SEB dans les PTOM afin de soutenir le développement durable des opérations dans les SEB et de décourager les pratiques illégales, comme indiqué au sous-chapitre 5.3 : Troisième priorité stratégique - Renforcement des interfaces entre milieu naturel océanique, dimension sociale et dimension économique, une thématique commune à la plupart des PTOM.
 - Développer des capacités pour faire appliquer les règles maritimes et protéger l'intégralité des secteurs de l'économie bleue, y compris les activités maritimes, le tourisme, la pêche et l'énergie bleue. Compte tenu de l'intensification de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN), il sera essentiel pour Aruba et d'autres PTOM de renforcer leur capacité à faire appliquer la législation maritime, non seulement pour envoyer un message fort à ceux qui tenteraient de s'emparer des ressources nationales, mais aussi pour protéger une faune et une flore précieuses. Ces ressources accrues en matière d'application de la loi pourraient être autosuffisantes, car les amendes imposées aux criminels fourniraient un revenu en adoptant le principe du « pollueur-payeur ».
 - Instaurer une meilleure communication avec l'Etat membre associé de l'UE en ce qui concerne les protocoles de mise en œuvre des règles maritimes. Les représentants des PTOM interrogés ont reconnu la nécessité de renforcer la gouvernance maritime, le secteur public y accordant davantage d'importance que le secteur privé. Ce point est particulièrement pertinent dans le contexte de l'augmentation de la piraterie, du déversement illégal de déchets toxiques en mer et de la pêche illicite non réglementée et non déclarée. Cependant, les enquêtes des experts indiquent que la surveillance « maritime » de tous les PTOM reste du ressort de la France, des Pays-Bas et du Danemark. Cette recommandation est détaillée plus avant pour l'ensemble de l'OCTA au sous-chapitre 5.3 : Troisième priorité stratégique - Renforcement des interfaces entre milieu naturel océanique, dimension sociale et dimension économique, une thématique commune à la plupart des PTOM.
- Soutenir les observatoires de la croissance bleue (OCB) pour doter Aruba d'une ressource professionnelle afin de soumettre sa candidature aux programmes de financement et d'investissement. Les OCB sont une des initiatives phares recommandées dans l'étude, et il en est davantage question aux chapitres 5.4 et 6.1. Ces OCB seront une mine de connaissances précieuses sur les SEB pour tous les PTOM, ainsi qu'une plateforme de mise en œuvre les informant et les guidant dans tous les aspects relatifs aux SEB, qui plus est en fournissant des informations spécifiques à chaque PTOM.

- La planification maritime, marine et des SEB doivent être développées à l'échelle nationale. Cela est expliqué en détail au chapitre 5.3 - Troisième priorité stratégique. Les principales recommandations en résultant sont :
 - Préparer et mettre en œuvre les programmes de planification de l'espace maritime à Aruba. Ces derniers doivent être élaborés par des experts maritimes et garantir que les activités humaines dans les zones marines soient organisées de manière à ce que les objectifs écologiques, économiques et sociaux soient atteints (section 6.3).
 - Développer une stratégie maritime/SEB à l'échelle nationale. Ce point est d'une grande importance pour garantir une approche de développement intégré dans ces deux domaines, ainsi que pour guider les investisseurs et les parties prenantes.
- Redoubler d'efforts pour soumettre de nouveaux projets dans le cadre d'Horizon Europe, en particulier des projets conjoints avec d'autres PTOM ou sous la bannière de l'OCTA. Ils incluent notamment les projets phares proposés au chapitre 6.1.
- Développer le cluster maritime/SEB d'Aruba pour permettre la pleine réalisation économique de ces secteurs. Pour cela, il conviendra de suivre les conclusions de l'étude présentée dans le rapport principal (section 5.1.1) ; l'étude des PTOM sur l'expansion du secteur de l'économie bleue, qui (i) identifie et clarifie les principaux ministères et industries privées des PTOM contributeurs, (ii) précise les liens existant entre eux, (iii) propose une méthodologie permettant d'atteindre la masse critique des SEB et (iv) ébauche un modèle permettant d'initier une communication et une promotion centrées et ciblées sur les SEB.
- Accroître le développement des compétences liées aux SEB à Aruba, ainsi que l'accès à l'enseignement, à la formation et aux infrastructures de soutien. Cela peut être fait à travers la mise en place de centres d'innovation bleue pour aider les start-ups et accompagner le développement de parcs technologiques bleus. Les experts considèrent qu'il s'agit d'un élément crucial pour les PTOM, car les centres d'innovation, d'incubation et d'entrepreneuriat bleus, tout comme les parcs technologiques bleus, augmenteront considérablement le capital humain des SEB et assureront la pérennité des activités des jeunes qui développent les compétences nécessaires au niveau national. En outre, ces centres aideront les pays à conserver les compétences et à endiguer la « fuite des cerveaux » au niveau national, phénomène selon lequel les étudiants partent une fois formés, faute de trouver un emploi qui leur permette de progresser professionnellement dans leur pays, créant ainsi un vide de connaissances au niveau national. (Pour plus de détails, voir la section 5.2.3.)
- Promouvoir les initiatives et les opportunités de partenariat public-privé, Aruba ayant engagé un solide dialogue public-privé. Pour autant, des améliorations sont possibles en fixant une orientation stratégique pour les entreprises privées, leur donnant la confiance nécessaire pour investir dans le développement du commerce bleu. (Pour plus de détails, voir la section 5.4.4.)
- Mettre en œuvre l'initiative des ports verts grâce à des installations de réception portuaires pouvant approvisionner les navires en « carburants verts », dans le cadre du programme financé par l'UE sur les ports verts. Le secteur maritime a confirmé son engagement à passer des carburants issus du pétrole aux carburants verts d'ici 2050. La filière des croisières s'y est engagée pour 2030 au plus tard. (Pour plus de détails, voir la section 5.2.2.)

Le tourisme bleu

- Suite à la rédaction d'une stratégie sur le tourisme bleu pour l'ensemble des PTOM (telle que détaillée au chapitre 7.1), Aruba gagnerait à développer une stratégie spécifique au tourisme bleu sur l'île, laquelle pourrait être élaborée avec les PTOM voisins. Cette stratégie devrait tout particulièrement :
 - Prendre en compte les « normes et le système d'audit du tourisme bleu des PTOM », pour promouvoir les initiatives des PTOM en matière de tourisme.

- Développer un système d'indicateurs pour la gestion durable au niveau de la destination et élaborer des indicateurs dédiés au tourisme côtier et maritime, Ces indicateurs devraient être conçus en lien avec les normes et le système d'audit du tourisme bleu des PTOM.
- Réaliser une étude de faisabilité pour explorer les opportunités de diversification du tourisme côtier, en particulier les évolutions par rapport au tourisme de masse et de croisière. Cette étude devrait se concentrer sur le développement d'un modèle d'écotourisme de niche.
- Envisager des programmes pour former les prestataires du secteur hôtelier à la gestion durable.
- Faire des demandes de financement (en particulier dans le domaine du tourisme bleu européen) en partenariat avec les autres îles au niveau régional. Cela peut être fait par le biais des OCB, comme détaillé au chapitre 6.1.
- Renforcer les capacités dans les zones riches en ressources naturelles. Deux grandes difficultés ont été identifiées : (i) certaines zones souffrent d'un manque de connaissances techniques, tandis que d'autres (ii) sont confrontées à une forte pénurie de main d'œuvre au niveau local et dans certains services de l'administration.

L'énergie bleue

- Conclure un accord de coopération avec Bonaire et Curaçao pour développer un projet pilote d'énergie éolienne en mer et/ou d'énergie houlomotrice et/ou d'ETM (énergie thermique des mers), avec capacités de stockage et production d'hydrogène vert issu de ces énergies marines. Les trois PTOM gagneraient à mettre en commun leurs ressources dans un domaine qui requiert un investissement initial relativement élevé.
- Dans le contexte de la création future des clusters des SEB, constituer une cartographie des principales parties prenantes d'Aruba dans le sous-secteur spécifique à l'énergie bleue. Cela faciliterait la communication et le développement de réseaux au sein du cluster.

Sécurité alimentaire

- Soutien gouvernemental accru pour protéger et étendre (réensemencer) les zones coralliennes et les mangroves, qui sont des barrières naturelles et biologiques contre les incursions marines et les marées de tempêtes, ainsi que les zones de reproduction et les nourriceries pour les animaux marins et les poissons.
- Élaborer une stratégie de soutien pour proposer des facilités de financement axées sur l'investissement (par exemple des crédits saisonniers) aux producteurs et aux pêcheurs qui se consacrent au marché local.
- Réaliser une étude de faisabilité sur les opportunités du marché de l'aquaculture, en collaboration avec Curaçao et Bonaire, pour maximiser les rendements économiques.
- Dans le contexte de la création future des clusters des SEB, constituer une cartographie des principales parties prenantes de l'alimentation bleue pour permettre le développement de ce sous-secteur dans le cluster d'Aruba. Cela faciliterait la communication et le développement de réseaux au sein du cluster.

7.2.2 Bonaire

Une gestion maritime bleue

- Améliorer l'application des règles maritimes, principalement en suivant deux sous-recommandations principales (détaillées ci-dessous). Cette recommandation relève de celle émise pour l'ensemble de l'OCTA, appelant à réaliser une étude sur l'exigence de protocoles de mise en œuvre pour les SEB dans les PTOM afin de soutenir le développement durable des opérations dans les SEB et de décourager les

pratiques illégales, comme indiqué au sous-chapitre 5.3 : Troisième priorité stratégique - Renforcement des interfaces entre milieu naturel océanique, dimension sociale et dimension économique, une thématique commune à la plupart des PTOM.

- Développer des capacités pour faire appliquer les règles maritimes et protéger l'intégralité des secteurs de l'économie bleue, y compris les activités maritimes, le tourisme, la pêche et l'énergie bleue. Compte tenu de l'intensification de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN), il sera essentiel pour Bonaire et d'autres PTOM de renforcer leur capacité à faire appliquer la législation maritime, non seulement pour envoyer un message fort à ceux qui tenteraient de s'emparer des ressources nationales, mais aussi pour protéger une faune et une flore précieuses. Ces ressources accrues en matière d'application de la loi pourraient être autosuffisantes, car les amendes imposées aux criminels fourniraient un revenu en adoptant le principe du « pollueur-payeur ».
- Instaurer une meilleure communication avec l'État membre associé en ce qui concerne les protocoles de mise en œuvre des règles maritimes. Les représentants des PTOM interrogés ont reconnu la nécessité de renforcer la gouvernance maritime, le secteur public y accordant davantage d'importance que le secteur privé. Ce point est particulièrement pertinent dans le contexte de l'augmentation de la piraterie, du déversement illégal de déchets toxiques en mer et de la pêche illicite non réglementée et non déclarée. Cependant, les enquêtes des experts indiquent que la surveillance « maritime » de tous les PTOM reste du ressort de la France, des Pays-Bas et du Danemark. Cette recommandation est détaillée plus avant pour l'ensemble de l'OCTA au sous-chapitre 5.3 : Troisième priorité stratégique - Renforcement des interfaces entre milieu naturel océanique, dimension sociale et dimension économique, une thématique commune à la plupart des PTOM.
- Soutenir les observatoires de la croissance bleue (OCB) pour doter Bonaire d'une ressource professionnelle afin de soumettre sa candidature aux programmes de financement et d'investissement. Les OCB sont une des initiatives phares recommandées dans l'étude, et il en est davantage question aux chapitres 5.4 et 6.1. Ces OCB seront une mine de connaissances précieuses sur les SEB pour tous les PTOM, ainsi qu'une plateforme de mise en œuvre les informant et les guidant dans tous les aspects relatifs aux SEB, qui plus est en fournissant des informations spécifiques à chaque PTOM.
- La planification maritime, marine et des SEB doivent être développées à l'échelle nationale. Cela est expliqué en détail au chapitre 5.3 - Troisième priorité stratégique. Les principales recommandations en résultant sont :
 - Préparer et mettre en œuvre les programmes de planification de l'espace maritime à Bonaire. Ces derniers doivent être élaborés par des experts maritimes et garantir que les activités humaines dans les zones marines soient organisées de manière à ce que les objectifs écologiques, économiques et sociaux soient atteints (section 6.3).
 - Développer une stratégie maritime/SEB à l'échelle nationale. Ce point est d'une grande importance pour garantir une approche de développement intégré dans ces deux domaines, ainsi que pour guider les investisseurs et les parties prenantes.
- Redoubler d'efforts pour soumettre de nouveaux projets dans le cadre d'Horizon Europe, en particulier des projets conjoints avec d'autres PTOM ou sous la bannière de l'OCTA. Ils incluent notamment les projets phares proposés au chapitre 6.1.
- Développer le cluster maritime/SEB de Bonaire pour permettre la pleine réalisation économique de ces secteurs. Pour cela, il conviendra de suivre les conclusions de l'étude présentée dans le rapport principal (section 5.1.1) ; l'étude [des PTOM](#) sur l'expansion du secteur de l'économie bleue, qui (i) identifie et clarifie les principaux ministères et industries privées des PTOM contributeurs, (ii) précise les liens existant entre eux, (iii) propose une méthodologie permettant d'atteindre la masse critique des SEB et

(iv) ébauche un modèle permettant d'initier une communication et une promotion centrées et ciblées sur les SEB.

- Accroître le développement des compétences liées aux SEB à Bonaire, ainsi que l'accès à l'enseignement, à la formation et aux infrastructures de soutien. Cela peut être fait à travers la mise en place de centres d'innovation bleue pour aider les start-ups et accompagner le développement de parcs technologiques bleus. Les experts considèrent qu'il s'agit d'un élément crucial pour les PTOM, car les centres d'innovation, d'incubation et d'entrepreneuriat bleus, tout comme les parcs technologiques bleus, augmenteront considérablement le capital humain des SEB et assureront la pérennité des activités des jeunes qui développent les compétences nécessaires au niveau national. En outre, ces centres aideront les pays à conserver les compétences et à endiguer la « fuite des cerveaux » au niveau national, phénomène selon lequel les étudiants partent une fois formés, faute de trouver un emploi qui leur permette de progresser professionnellement dans leur pays, créant ainsi un vide de connaissances au niveau national. (Pour plus de détails, voir la section 5.2.3.)
- Promouvoir les initiatives et les opportunités de partenariat public-privé, Bonaire ayant engagé un solide dialogue public-privé. Pour autant, des améliorations sont possibles en fixant une orientation stratégique pour les entreprises privées, leur donnant la confiance nécessaire pour investir dans le développement du commerce bleu. (Pour plus de détails, voir la section 5.4.4.)
- Mettre en œuvre l'initiative des ports verts grâce à des installations de réception portuaires pouvant approvisionner les navires en « carburants verts », dans le cadre du programme financé par l'UE sur les ports verts. Le secteur maritime a confirmé son engagement à passer des carburants issus du pétrole aux carburants verts d'ici 2050. La filière des croisières s'y est engagée pour 2030 au plus tard. (Pour plus de détails, voir la section 5.2.2.)

Le tourisme bleu

- Suite à la rédaction d'une stratégie sur le tourisme bleu pour l'ensemble des PTOM (telle que détaillée au chapitre 7.1), Bonaire gagnerait à développer une stratégie spécifique au tourisme bleu sur l'île, laquelle pourrait être élaborée avec les PTOM voisins. Cette stratégie devrait tout particulièrement :
 - Prendre en compte les « normes et le système d'audit du tourisme bleu des PTOM », pour promouvoir les initiatives des PTOM en matière de tourisme.
 - Développer un système d'indicateurs pour la gestion durable au niveau de la destination et élaborer des indicateurs dédiés au tourisme côtier et maritime, Ces indicateurs devraient être conçus en lien avec les normes et le système d'audit du tourisme bleu des PTOM.
 - Réaliser une étude de faisabilité pour explorer les opportunités de diversification du tourisme côtier, en particulier les évolutions par rapport au tourisme de masse et de croisière. Cette étude devrait se concentrer sur le développement d'un modèle d'écotourisme de niche.
 - Envisager des programmes pour former les prestataires du secteur hôtelier à la gestion durable.
- Faire des demandes de financement (en particulier dans le domaine du tourisme bleu européen) en partenariat avec les autres îles au niveau régional. Cela peut être fait par le biais des OCB, comme détaillé au chapitre 6.1.
- Renforcer les capacités dans les zones riches en ressources naturelles. Deux grandes difficultés ont été identifiées : (i) certaines zones souffrent d'un manque de connaissances techniques, tandis que d'autres (ii) sont confrontées à une forte pénurie de main d'œuvre au niveau local et dans certains services de l'administration.
- Réformer le secteur du tourisme en créant un cluster du tourisme bleu à Bonaire.

- Assurer une mise en œuvre continue du cadre juridique pour l'économie bleue, qui est le document de travail actuel sur lequel s'appuie Bonaire.

L'énergie bleue

- Conclure un accord de coopération avec Aruba et Curaçao pour développer un projet pilote d'énergie éolienne en mer et/ou d'énergie houlomotrice et/ou d'ETM (énergie thermique des mers), avec capacités de stockage et production d'hydrogène vert issu de ces énergies marines.
- Dans le contexte de la création future des clusters des SEB, constituer une cartographie des principales parties prenantes de Bonaire dans le sous-secteur spécifique à l'énergie bleue. Cela faciliterait la communication et le développement de réseaux au sein du cluster.

Sécurité alimentaire

- Envisager la mise en œuvre potentielle d'une agriculture irriguée à l'eau salée à Bonaire, ainsi qu'une agriculture à faibles apports en eau (p. ex. par le biais de l'hydroponie).
- Réaliser une étude de faisabilité sur le rendement économique potentiel de l'aquaculture et de la mariculture à Bonaire, en y intégrant la production de végétaux (divers types d'algues).
- Réaliser une étude de faisabilité sur les opportunités du marché de l'aquaculture, en collaboration avec Aruba et Curaçao, pour maximiser les rendements économiques.
- Soutien gouvernemental accru pour protéger et étendre (réensemencer) les zones coralliennes et les mangroves, qui sont des barrières naturelles et biologiques contre les incursions marines et les marées de tempêtes, ainsi que les zones de reproduction et les nourriceries pour les animaux marins et les poissons.
- Dans le contexte de la création future des clusters des SEB, constituer une cartographie des principales parties prenantes de l'alimentation bleue pour permettre le développement de ce sous-secteur dans le cluster de Bonaire. Cela faciliterait la communication et le développement de réseaux au sein du cluster.
- Développer les capacités et les incitations locales pour retenir les travailleurs qualifiés issus du territoire. Cela peut se faire en identifiant les aspects scientifiques et socio-économiques des parcours professionnels liés à l'économie bleue, pouvant contribuer à attirer les investissements venus de l'étranger.
- Donner la priorité à la coopération intrarégionale développée dans un cadre stratégique qui soit bénéfique à tous les PTOM impliqués, et destinée à attirer des financements substantiels. Cela peut être fait par le biais des OCB, comme détaillé au chapitre 6.1.

7.2.3 Curaçao

Une gestion maritime bleue

- Améliorer l'application des règles maritimes, principalement en suivant deux sous-recommandations principales (détaillées ci-dessous). Cette recommandation relève de celle émise pour l'ensemble de l'OCTA, appelant à réaliser une étude sur l'exigence de protocoles de mise en œuvre pour les SEB dans les PTOM afin de soutenir le développement durable des opérations dans les SEB et de décourager les pratiques illégales, comme indiqué au sous-chapitre 5.3 : Troisième priorité stratégique - Renforcement des interfaces entre milieu naturel océanique, dimension sociale et dimension économique, une thématique commune à la plupart des PTOM.
 - Développer des capacités pour faire appliquer les règles maritimes et protéger l'intégralité des secteurs de l'économie bleue, y compris les activités maritimes, le tourisme, la pêche et

l'énergie bleue. Compte tenu de l'intensification de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN), il sera essentiel pour Curaçao et d'autres PTOM de renforcer leur capacité à faire appliquer la législation maritime, non seulement pour envoyer un message fort à ceux qui tenteraient de s'emparer des ressources nationales, mais aussi pour protéger une faune et une flore précieuses. Ces ressources accrues en matière d'application de la loi pourraient être autosuffisantes, car les amendes imposées aux criminels fourniraient un revenu en adoptant le principe du « pollueur-payeur ».

- Instaurer une meilleure communication avec l'État membre associé en ce qui concerne les protocoles de mise en œuvre des règles maritimes. Les représentants des PTOM interrogés ont reconnu la nécessité de renforcer la gouvernance maritime, le secteur public y accordant davantage d'importance que le secteur privé. Ce point est particulièrement pertinent dans le contexte de l'augmentation de la piraterie, du déversement illégal de déchets toxiques en mer et de la pêche illicite non réglementée et non déclarée. Cependant, les enquêtes des experts indiquent que la surveillance « maritime » de tous les PTOM reste du ressort de la France, des Pays-Bas et du Danemark. Cette recommandation est détaillée plus avant pour l'ensemble de l'OCTA au sous-chapitre 5.3 : Troisième priorité stratégique - Renforcement des interfaces entre milieu naturel océanique, dimension sociale et dimension économique, une thématique commune à la plupart des PTOM.
- Déployer les capacités administratives pour accueillir l'un des observatoires de la croissance bleue (OCB) et s'assurer qu'il travaille en lien avec le représentant officiel régional de l'OMI (ONU). Les OCB sont une des initiatives phares recommandées dans l'étude, et il en est davantage question aux chapitres 5.4 et 6.1. Ces OCB seront une mine de connaissances précieuses sur les SEB pour tous les PTOM, ainsi qu'une plateforme de mise en œuvre les informant et les guidant dans tous les aspects relatifs aux SEB, qui plus est en fournissant des informations spécifiques à chaque PTOM.
- La planification maritime, marine et des SEB doivent être développées à l'échelle nationale. Cela est expliqué en détail au chapitre 5.3 - Troisième priorité stratégique. Les principales recommandations en résultant sont :
 - Préparer et mettre en œuvre les programmes de planification de l'espace maritime à Curaçao. Ces derniers doivent être élaborés par des experts maritimes et garantir que les activités humaines dans les zones marines soient organisées de manière à ce que les objectifs écologiques, économiques et sociaux soient atteints (section 6.3).
 - Développer une stratégie maritime/SEB à l'échelle nationale. Ce point est d'une grande importance pour garantir une approche de développement intégré dans ces deux domaines, ainsi que pour guider les investisseurs et les parties prenantes.
- Redoubler d'efforts pour soumettre de nouveaux projets dans le cadre d'Horizon Europe, en particulier des projets conjoints avec d'autres PTOM ou sous la bannière de l'OCTA. Ils incluent notamment les projets phares proposés au chapitre 6.1.
- À Curaçao, le trafic de conteneurs est en augmentation, or la conteneurisation étant l'un des secteurs les plus porteurs du marché du transport maritime, il est recommandé à l'île d'optimiser ses installations portuaires pour accroître la diversification des conteneurs, y compris pour les cargaisons en transit.
- Développer le cluster maritime/SEB de Curaçao pour permettre la pleine réalisation économique de ces secteurs. Pour cela, il conviendra de suivre les conclusions de l'étude présentée dans le rapport principal (section 5.1.1) ; l'étude [des PTOM](#) sur l'expansion du secteur de l'économie bleue, qui (i) identifie et clarifie les principaux ministères et industries privées des PTOM contributeurs, (ii) précise les liens existant entre eux, (iii) propose une méthodologie permettant d'atteindre la masse critique des SEB et

(iv) ébauche un modèle permettant d'initier une communication et une promotion centrées et ciblées sur les SEB.

- Accroître le développement des compétences liées aux SEB à Curaçao, ainsi que l'accès à l'enseignement, à la formation et aux infrastructures de soutien. Cela peut être fait à travers la mise en place de centres d'innovation bleue pour aider les start-ups et accompagner le développement de parcs technologiques bleus. Les experts considèrent qu'il s'agit d'un élément crucial pour les PTOM, car les centres d'innovation, d'incubation et d'entrepreneuriat bleus, tout comme les parcs technologiques bleus, augmenteront considérablement le capital humain des SEB et assureront la pérennité des activités des jeunes qui développent les compétences nécessaires au niveau national. En outre, ces centres aideront les pays à conserver les compétences et à endiguer la « fuite des cerveaux » au niveau national, phénomène selon lequel les étudiants partent une fois formés, faute de trouver un emploi qui leur permette de progresser professionnellement dans leur pays, créant ainsi un vide de connaissances au niveau national. (Pour plus de détails, voir la section 5.2.3.)
- Promouvoir les initiatives et les opportunités de partenariat public-privé, Curaçao ayant engagé un solide dialogue public-privé. Pour autant, des améliorations sont possibles en fixant une orientation stratégique pour les entreprises privées, leur donnant la confiance nécessaire pour investir dans le développement du commerce bleu. (Pour plus de détails, voir la section 5.4.4.)
- Mettre en œuvre l'initiative des ports verts grâce à des installations de réception portuaires pouvant approvisionner les navires en « carburants verts », dans le cadre du programme financé par l'UE sur les ports verts. Le secteur maritime a confirmé son engagement à passer des carburants issus du pétrole aux carburants verts d'ici 2050. La filière des croisières s'y est engagée pour 2030 au plus tard. (Pour plus de détails, voir la section 5.2.2.)

Le tourisme bleu

- Suite à la rédaction d'une stratégie sur le tourisme bleu pour l'ensemble des PTOM (telle que détaillée au chapitre 7.1), Curaçao gagnerait à développer une stratégie spécifique au tourisme bleu sur l'île, laquelle pourrait être élaborée avec les PTOM voisins. Cette stratégie devrait tout particulièrement :
 - Prendre en compte les « normes et le système d'audit du tourisme bleu des PTOM », pour promouvoir les initiatives des PTOM en matière de tourisme.
 - Développer un système d'indicateurs pour la gestion durable au niveau de la destination et élaborer des indicateurs dédiés au tourisme côtier et maritime, Ces indicateurs devraient être conçus en lien avec les normes et le système d'audit du tourisme bleu des PTOM.
 - Réaliser une étude de faisabilité pour explorer les opportunités de diversification du tourisme côtier, en particulier les évolutions par rapport au tourisme de masse et de croisière. Cette étude devrait se concentrer sur le développement d'un modèle d'écotourisme de niche.
 - Envisager des programmes pour former les prestataires du secteur hôtelier à la gestion durable.
- Faire des demandes de financement (en particulier dans le domaine du tourisme bleu européen) en partenariat avec les autres îles au niveau régional. Cela peut être fait par le biais des OCB, comme détaillé au chapitre 6.1.
- Renforcer les capacités dans les zones riches en ressources naturelles. Deux grandes difficultés ont été identifiées : (i) certaines zones souffrent d'un manque de connaissances techniques, tandis que d'autres (ii) sont confrontées à une forte pénurie de main d'œuvre au niveau local et dans certains services de l'administration.
- Réformer le secteur du tourisme en créant un cluster du tourisme bleu à Curaçao.

L'énergie bleue

- En raison des similarités entre de nombreux PTOM, il est recommandé de dresser un plan de coopération avec d'autres PTOM afin de mener une étude conduisant à l'élaboration d'un programme commun et concerté pour le développement et l'exploitation des sources d'énergies marines.
- Conclure un accord de coopération avec Aruba et Bonaire pour développer un projet pilote d'énergie éolienne en mer et/ou d'énergie houlomotrice et/ou d'ETM (énergie thermique des mers), avec capacités de stockage et production d'hydrogène vert issu de ces énergies marines.
- Les capacités : il y a un manque de connaissances techniques à combler dans le domaine des ressources naturelles. Il est recommandé d'y remédier en développant des initiatives locales à Curaçao pour attirer les talents et les savoirs, et en misant sur la coopération avec les PTOM voisins et la mise en commun des ressources.
- La stratégie nationale d'exportation identifie les technologies, en particulier les solutions numériques, susceptibles de renforcer et de mettre en lien toutes les activités économiques de Curaçao.
- Dans le contexte de la création future des clusters des SEB, constituer une cartographie des principales parties prenantes de Curaçao dans le sous-secteur spécifique à l'énergie bleue. Cela faciliterait la communication et le développement de réseaux au sein du cluster.

Sécurité alimentaire

- Dresser un inventaire exhaustif des ressources, qui serve de fondement aux futures orientations de la politique agricole et de l'exploitation de l'océan.
- Soutien gouvernemental accru pour protéger et étendre (réensemencer) les zones coralliennes et les mangroves, qui sont des barrières naturelles et biologiques contre les incursions marines et les marées de tempêtes, ainsi que les zones de reproduction et les nourriceries pour les animaux marins et les poissons.
- Élaborer une stratégie de soutien pour proposer des facilités de financement axées sur l'investissement (par exemple des crédits saisonniers) aux producteurs et aux pêcheurs qui se consacrent au marché local.
- Réaliser une étude de faisabilité sur les opportunités du marché de l'aquaculture, en collaboration avec Aruba et Bonaire, pour maximiser les rendements économiques.
- Développer les capacités et les incitations locales pour retenir les travailleurs qualifiés issus du territoire. Cela peut se faire en identifiant les aspects scientifiques et socio-économiques des parcours professionnels liés à l'économie bleue, pouvant contribuer à attirer les investissements venus de l'étranger.
- Donner la priorité à la coopération intrarégionale développée dans un cadre stratégique qui soit bénéfique à tous les PTOM impliqués, et destinée à attirer des financements substantiels. Cela peut être fait par le biais des OCB, comme détaillé au chapitre 6.1.
- Dans le contexte de la création future des clusters des SEB, constituer une cartographie des principales parties prenantes de l'alimentation bleue pour permettre le développement de ce sous-secteur dans le cluster de Curaçao. Cela faciliterait la communication et le développement de réseaux au sein du cluster.

7.2.4 La Polynésie française

Une gestion maritime bleue

- Optimiser les installations portuaires de la Polynésie française pour diversifier davantage les SEB, et répondre aux exigences pour les navires de recherche et l'énergie bleue maritime, mais aussi investir dans les installations de réception portuaires pour les adapter aux nouveaux carburants.
- Développer le cluster maritime/SEB de La Polynésie française pour permettre la pleine réalisation économique de ces secteurs. Pour cela, il conviendra de suivre les conclusions de l'étude présentée dans le rapport principal (section 5.1.1) ; l'étude [des PTOM](#) sur l'expansion du secteur de l'économie bleue, qui (i) identifie et clarifie les principaux ministères et industries privées des PTOM contributeurs, (ii) précise les liens existant entre eux, (iii) propose une méthodologie permettant d'atteindre la masse critique des SEB et (iv) ébauche un modèle permettant d'initier une communication et une promotion centrées et ciblées sur les SEB.
- Améliorer l'application des règles maritimes, principalement en suivant deux sous-recommandations principales (détaillées ci-dessous). Cette recommandation relève de celle émise pour l'ensemble de l'OCTA, appelant à réaliser une étude sur l'exigence de protocoles de mise en œuvre pour les SEB dans les PTOM afin de soutenir le développement durable des opérations dans les SEB et de décourager les pratiques illégales, comme indiqué au sous-chapitre 5.3 : Troisième priorité stratégique - Renforcement des interfaces entre milieu naturel océanique, dimension sociale et dimension économique, une thématique commune à la plupart des PTOM.
 - Développer des capacités pour faire appliquer les règles maritimes et protéger l'intégralité des secteurs de l'économie bleue, y compris les activités maritimes, le tourisme, la pêche et l'énergie bleue. Compte tenu de l'intensification de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN), il sera essentiel pour La Polynésie française et d'autres PTOM de renforcer leur capacité à faire appliquer la législation maritime, non seulement pour envoyer un message fort à ceux qui tenteraient de s'emparer des ressources nationales, mais aussi pour protéger une faune et une flore précieuses. Ces ressources accrues en matière d'application de la loi pourraient être autosuffisantes, car les amendes imposées aux criminels fourniraient un revenu en adoptant le principe du « pollueur-payeur ».
 - Instaurer une meilleure communication avec l'État membre associé en ce qui concerne les protocoles de mise en œuvre des règles maritimes. Les représentants des PTOM interrogés ont reconnu la nécessité de renforcer la gouvernance maritime, le secteur public y accordant davantage d'importance que le secteur privé. Ce point est particulièrement pertinent dans le contexte de l'augmentation de la piraterie, du déversement illégal de déchets toxiques en mer et de la pêche illicite non réglementée et non déclarée. Cependant, les enquêtes des experts indiquent que la surveillance « maritime » de tous les PTOM reste du ressort de la France, des Pays-Bas et du Danemark. Cette recommandation est détaillée plus avant pour l'ensemble de l'OCTA au sous-chapitre 5.3 : Troisième priorité stratégique - Renforcement des interfaces entre milieu naturel océanique, dimension sociale et dimension économique, une thématique commune à la plupart des PTOM.
- Soutenir les observatoires de la croissance bleue (OCB) pour doter La Polynésie française d'une ressource professionnelle afin de soumettre sa candidature aux programmes de financement et d'investissement. Les OCB sont une des initiatives phares recommandées dans l'étude, et il en est davantage question aux chapitres 5.4 et 6.1. Ces OCB seront une mine de connaissances précieuses sur les SEB pour tous les PTOM, ainsi qu'une plateforme de mise en œuvre les informant et les guidant dans tous les aspects relatifs aux SEB, qui plus est en fournissant des informations spécifiques à chaque PTOM.

- La planification maritime, marine et des SEB doivent être développées à l'échelle nationale. Cela est expliqué en détail au chapitre 5.3 - Troisième priorité stratégique. Les principales recommandations en résultant sont :
 - Préparer et mettre en œuvre les programmes de planification de l'espace maritime à La Polynésie française. Ces derniers doivent être élaborés par des experts maritimes et garantir que les activités humaines dans les zones marines soient organisées de manière à ce que les objectifs écologiques, économiques et sociaux soient atteints (section 6.3).
 - Développer une stratégie maritime/SEB à l'échelle nationale. Ce point est d'une grande importance pour garantir une approche de développement intégré dans ces deux domaines, ainsi que pour guider les investisseurs et les parties prenantes.
- Redoubler d'efforts pour soumettre de nouveaux projets dans le cadre d'Horizon Europe, en particulier des projets conjoints avec d'autres PTOM ou sous la bannière de l'OCTA. Ils incluent notamment les projets phares proposés au chapitre 6.1.
- Accroître le développement des compétences liées aux SEB à La Polynésie française, ainsi que l'accès à l'enseignement, à la formation et aux infrastructures de soutien. Cela peut être fait à travers la mise en place de centres d'innovation bleue pour aider les start-ups et accompagner le développement de parcs technologiques bleus. Les experts considèrent qu'il s'agit d'un élément crucial pour les PTOM, car les centres d'innovation, d'incubation et d'entrepreneuriat bleus, tout comme les parcs technologiques bleus, augmenteront considérablement le capital humain des SEB et assureront la pérennité des activités des jeunes qui développent les compétences nécessaires au niveau national. En outre, ces centres aideront les pays à conserver les compétences et à endiguer la « fuite des cerveaux » au niveau national, phénomène selon lequel les étudiants partent une fois formés, faute de trouver un emploi qui leur permette de progresser professionnellement dans leur pays, créant ainsi un vide de connaissances au niveau national. (Pour plus de détails, voir la section 5.2.3.)
- Promouvoir les initiatives et les opportunités de partenariat public-privé, La Polynésie française ayant engagé un solide dialogue public-privé. Pour autant, des améliorations sont possibles en fixant une orientation stratégique pour les entreprises privées, leur donnant la confiance nécessaire pour investir dans le développement du commerce bleu. (Pour plus de détails, voir la section 5.4.4.)
- Mettre en œuvre l'initiative des ports verts grâce à des installations de réception portuaires pouvant approvisionner les navires en « carburants verts », dans le cadre du programme financé par l'UE sur les ports verts. Le secteur maritime a confirmé son engagement à passer des carburants issus du pétrole aux carburants verts d'ici 2050. La filière des croisières s'y est engagée pour 2030 au plus tard. (Pour plus de détails, voir la section 5.2.2.)
- Développer et élargir le champ des actions de l'État membre associé (France) dans l'application des règles maritimes régionales pour y inclure les initiatives spécifiques à la Polynésie française. Par exemple, concernant les protocoles de reporting, lorsque la légalité d'une activité de pêche est sujette à caution, l'information doit être relayée à la police maritime de Polynésie française ou à une autorité équivalente pour que des mesures soient prises au moment où le navire suspect atteint un port polynésien.

Le tourisme bleu

- Suite à la rédaction d'une stratégie sur le tourisme bleu pour l'ensemble des PTOM (telle que détaillée au chapitre 7.1), la Polynésie française gagnerait à développer une stratégie spécifique au tourisme bleu sur l'île, laquelle pourrait être élaborée avec les PTOM voisins. Cette stratégie devrait tout particulièrement :

- Prendre en compte les « normes et le système d'audit du tourisme bleu des PTOM », pour promouvoir les initiatives des PTOM en matière de tourisme.
 - Développer un système d'indicateurs pour la gestion durable au niveau de la destination et élaborer des indicateurs dédiés au tourisme côtier et maritime, Ces indicateurs devraient être conçus en lien avec les normes et le système d'audit du tourisme bleu des PTOM.
 - Réaliser une étude de faisabilité pour explorer les opportunités de diversification du tourisme côtier, en particulier les évolutions par rapport au tourisme de masse et de croisière. Cette étude devrait se concentrer sur le développement d'un modèle d'écotourisme de niche.
 - Envisager des programmes pour former les prestataires du secteur hôtelier à la gestion durable.
- Faire des demandes de financement (en particulier dans le domaine du tourisme bleu européen) en partenariat avec les autres îles au niveau régional. Cela peut être fait par le biais des OCB, comme détaillé au chapitre 6.1.
 - Renforcer les capacités dans les zones riches en ressources naturelles. Deux grandes difficultés ont été identifiées : (i) certaines zones souffrent d'un manque de connaissances techniques, tandis que d'autres (ii) sont confrontées à une forte pénurie de main d'œuvre au niveau local et dans certains services de l'administration.
 - Réformer le secteur du tourisme en créant un cluster du tourisme bleu à la Polynésie française.
 - En Polynésie française, augmenter les investissements dans les modes de transports utiles au tourisme bleu, comme le transport aérien, ferroviaire et routier.

L'énergie bleue

- En raison des similarités entre de nombreux PTOM, il est recommandé de dresser un plan de coopération avec d'autres PTOM afin de mener une étude conduisant à l'élaboration d'un programme commun et concerté pour le développement et l'exploitation des sources d'énergies marines.
- Mener un projet pilote intégré d'éoliennes flottantes, de convertisseurs d'énergie houlomotrice et/ou d'ETM, associé à des capacités de stockage et à la production d'hydrogène vert issu de ces énergies marines.
- Dans le contexte de la création future des clusters des SEB, constituer une cartographie des principales parties prenantes de la Polynésie française dans le sous-secteur spécifique à l'énergie bleue. Cela faciliterait la communication et le développement de réseaux au sein du cluster.

Sécurité alimentaire

- Investir davantage en Polynésie française pour tirer profit du sous-secteur de l'aquaculture dans l'économie bleue.
- Investir dans la restructuration et l'organisation de la pêche artisanale dans les lagons (essentiellement dans l'archipel des Tuamotu).
- Concevoir et mettre en œuvre un programme de durabilité assorti de garanties bleues en Polynésie française pour tous les produits à base de poissons fabriqués dans le territoire.
- Augmenter les capacités de transformation du poisson, en particulier en ce qui concerne la réfrigération.
- Maintenir les mesures antipollution existantes pour garantir une aquaculture propre.
- Réaménager le port de pêche de Papeete pour élargir la flotte des palangriers qui opèrent dans la ZEE de Polynésie française, afin d'augmenter les gains économiques.
- Rédiger une étude de faisabilité sur les investissements potentiels pour le stockage de la nourriture, en prévision des dérèglements climatiques (tels que les sécheresses affectant les cultures traditionnelles).

- Donner la priorité à la coopération intrarégionale développée dans un cadre stratégique qui soit bénéfique à tous les PTOM impliqués, et destinée à attirer des financements substantiels. Cela peut être fait par le biais des OCB, comme détaillé au chapitre 6.1.
- Intensifier les recherches socio-économiques sur les moyens de subsistance dans les différentes communautés de la Polynésie française, afin d'établir un point de référence pour le suivi et l'évaluation des changements (et des impacts de l'intervention gouvernementale).
- Dans le contexte de la création future des clusters des SEB, constituer une cartographie des principales parties prenantes de l'alimentation bleue pour permettre le développement de ce sous-secteur dans le cluster de la Polynésie française. Cela faciliterait la communication et le développement de réseaux au sein du cluster.

7.2.5 Terres australes et antarctiques françaises (TAAF)

Une gestion maritime bleue

- Promouvoir les initiatives et les opportunités de partenariat public-privé, TAAF ayant engagé un solide dialogue public-privé. Pour autant, des améliorations sont possibles en fixant une orientation stratégique pour les entreprises privées, leur donnant la confiance nécessaire pour investir dans le développement du commerce bleu. (Pour plus de détails, voir la section 5.4.4.)
- Mettre en œuvre l'initiative des ports verts grâce à des installations de réception portuaires pouvant approvisionner les navires en « carburants verts », dans le cadre du programme financé par l'UE sur les ports verts. Le secteur maritime a confirmé son engagement à passer des carburants issus du pétrole aux carburants verts d'ici 2050. La filière des croisières s'y est engagée pour 2030 au plus tard. (Pour plus de détails, voir la section 5.2.2.)
- Élaborer un plan de diversification portuaire, en particulier pour anticiper l'essor du tourisme et la hausse de la demande de produits alimentaires.
- Créer le Cluster BES Maritime TAAF en association si possible avec d'autres îles voisines pour permettre une pleine réalisation économique pour permettre la pleine réalisation économique de ces secteurs. Pour cela, il conviendra de suivre les conclusions de l'étude présentée dans le rapport principal (section 5.1.1) ; l'étude [des PTOM](#) sur l'expansion du secteur de l'économie bleue, qui (i) identifie et clarifie les principaux ministères et industries privées des PTOM contributeurs, (ii) précise les liens existant entre eux, (iii) propose une méthodologie permettant d'atteindre la masse critique des SEB et (iv) ébauche un modèle permettant d'initier une communication et une promotion centrées et ciblées sur les SEB.
- Soutenir les observatoires de la croissance bleue (OCB) pour doter TAAF d'une ressource professionnelle afin de soumettre sa candidature aux programmes de financement et d'investissement. Les OCB sont une des initiatives phares recommandées dans l'étude, et il en est davantage question aux chapitres 5.4 et 6.1. Ces OCB seront une mine de connaissances précieuses sur les SEB pour tous les PTOM, ainsi qu'une plateforme de mise en œuvre les informant et les guidant dans tous les aspects relatifs aux SEB, qui plus est en fournissant des informations spécifiques à chaque PTOM.
- La planification maritime, marine et des SEB doivent être développées à l'échelle nationale. Cela est expliqué en détail au chapitre 5.3 - Troisième priorité stratégique. Les principales recommandations en résultant sont :
 - Préparer et mettre en œuvre les programmes de planification de l'espace maritime à TAAF. Ces derniers doivent être élaborés par des experts maritimes et garantir que les activités humaines dans les zones marines soient organisées de manière à ce que les objectifs écologiques, économiques et sociaux soient atteints (section 6.3).

- Développer une stratégie maritime/SEB à l'échelle nationale. Ce point est d'une grande importance pour garantir une approche de développement intégré dans ces deux domaines, ainsi que pour guider les investisseurs et les parties prenantes.
- Redoubler d'efforts pour soumettre de nouveaux projets dans le cadre d'Horizon Europe, en particulier des projets conjoints avec d'autres PTOM ou sous la bannière de l'OCTA. Ils incluent notamment les projets phares proposés au chapitre 6.1.

Le tourisme bleu

- Suite à la rédaction d'une stratégie sur le tourisme bleu pour l'ensemble des PTOM (telle que détaillée au chapitre 7.1), TAAF gagnerait à développer une stratégie spécifique au tourisme bleu sur l'île. Cette stratégie devrait tout particulièrement :
 - Prendre en compte les « normes et le système d'audit du tourisme bleu des PTOM », pour promouvoir les initiatives des PTOM en matière de tourisme.
 - Développer un système d'indicateurs pour la gestion durable au niveau de la destination et élaborer des indicateurs dédiés au tourisme côtier et maritime, Ces indicateurs devraient être conçus en lien avec les normes et le système d'audit du tourisme bleu des PTOM.
 - Réaliser une étude de faisabilité pour explorer les opportunités de diversification du tourisme côtier, en particulier les évolutions par rapport au tourisme de masse et de croisière. Cette étude devrait se concentrer sur le développement d'un modèle d'écotourisme de niche.
 - Envisager des programmes pour former les prestataires du secteur hôtelier à la gestion durable.
- Faire des demandes de financement (en particulier dans le domaine du tourisme bleu européen) en partenariat avec les autres îles au niveau régional. Cela peut être fait par le biais des OCB, comme détaillé au chapitre 6.1.
- Renforcer les capacités dans les zones riches en ressources naturelles. Deux grandes difficultés ont été identifiées : (i) certaines zones souffrent d'un manque de connaissances techniques, tandis que d'autres (ii) sont confrontées à une forte pénurie de main d'œuvre au niveau local et dans certains services de l'administration.
- En raison de la vulnérabilité du climat et de la biodiversité dans l'Antarctique, introduire une licence du tourisme bleu pour les visiteurs des TAAF, similaire aux permis mis en place pour l'ascension des sommets de l'Himalaya (comme le permis d'ascension du Mont Everest).

L'énergie bleue

- En raison des similarités entre de nombreux PTOM, il est recommandé de dresser un plan de coopération avec d'autres PTOM afin de mener une étude conduisant à l'élaboration d'un programme commun et concerté pour le développement et l'exploitation des sources d'énergies marines.
- Les TAAF pourraient proposer des zones pour tester des équipements pilotes à petite échelle, en particulier des convertisseurs d'énergie houlomotrice et/ou des équipements éoliens, associés à des capacités de stockage et à la production d'hydrogène vert issu des énergies marines. L'objectif des TAAF serait triple : (1) fournir de l'électricité à une échelle modeste, (2) développer un ou plusieurs modèles simples pour les équipements avec une exploitation et une maintenance autonomes, (3) tester ces modèles dans des conditions extrêmes sous contrôle. Ces projets pourraient bénéficier des fonds et du soutien de l'UE, en mettant en avant les avantages pour les zones reculées et les territoires impactés par le changement climatique.
- Dans le contexte de la création future des clusters des SEB, constituer une cartographie des principales parties prenantes du TAAF dans le sous-secteur spécifique à l'énergie bleue. Cela faciliterait la communication et le développement de réseaux au sein du cluster.

Sécurité alimentaire

- Tenir compte des conclusions de l'étude de faisabilité réalisée dans les TAAF sur l'application des techniques hydroponiques en intérieur, pour cultiver des végétaux avec un minimum de terre et d'eau, en utilisant les ressources locales et en éliminant les déchets, comme cela est étudié actuellement par l'université d'Aberystwyth (Pays de Galles) et par le British Antarctic Survey (cultures dans des lieux reculés et des conditions extrêmes <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S2211912418300257>).
- Identification of Blue food security key stakeholders to enable the development of the TAAF Blue food cluster subsector
- Dans le contexte de la création future des clusters des SEB, constituer une cartographie des principales parties prenantes de l'alimentation bleue pour permettre le développement de ce sous-secteur dans le cluster du TAAF.

7.2.6 Le Groenland

Une gestion maritime bleue

- Améliorer l'application des règles maritimes, principalement en suivant deux sous-recommandations principales (détaillées ci-dessous). Cette recommandation relève de celle émise pour l'ensemble de l'OCTA, appelant à réaliser une étude sur l'exigence de protocoles de mise en œuvre pour les SEB dans les PTOM afin de soutenir le développement durable des opérations dans les SEB et de décourager les pratiques illégales, comme indiqué au sous-chapitre 5.3 : Troisième priorité stratégique - Renforcement des interfaces entre milieu naturel océanique, dimension sociale et dimension économique, une thématique commune à la plupart des PTOM.
 - Développer des capacités pour faire appliquer les règles maritimes et protéger l'intégralité des secteurs de l'économie bleue, y compris les activités maritimes, le tourisme, la pêche et l'énergie bleue. Compte tenu de l'intensification de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN), il sera essentiel pour le Groenland et d'autres PTOM de renforcer leur capacité à faire appliquer la législation maritime, non seulement pour envoyer un message fort à ceux qui tenteraient de s'emparer des ressources nationales, mais aussi pour protéger une faune et une flore précieuses. Ces ressources accrues en matière d'application de la loi pourraient être autosuffisantes, car les amendes imposées aux criminels fourniraient un revenu en adoptant le principe du « pollueur-payeur ».
 - Instaurer une meilleure communication avec l'État membre associé en ce qui concerne les protocoles de mise en œuvre des règles maritimes. Les représentants des PTOM interrogés ont reconnu la nécessité de renforcer la gouvernance maritime, le secteur public y accordant davantage d'importance que le secteur privé. Ce point est particulièrement pertinent dans le contexte de l'augmentation de la piraterie, du déversement illégal de déchets toxiques en mer et de la pêche illicite non réglementée et non déclarée. Cependant, les enquêtes des experts indiquent que la surveillance « maritime » de tous les PTOM reste du ressort de la France, des Pays-Bas et du Danemark. Cette recommandation est détaillée plus avant pour l'ensemble de l'OCTA au sous-chapitre 5.3 : Troisième priorité stratégique - Renforcement des interfaces entre milieu naturel océanique, dimension sociale et dimension économique, une thématique commune à la plupart des PTOM.
- Soutenir les observatoires de la croissance bleue (OCB) pour doter Le Groenland d'une ressource professionnelle afin de soumettre sa candidature aux programmes de financement et d'investissement. Les OCB sont une des initiatives phares recommandées dans l'étude, et il en est davantage question aux chapitres 5.4 et 6.1. Ces OCB seront une mine de connaissances précieuses sur les SEB pour tous

les PTOM, ainsi qu'une plateforme de mise en œuvre les informant et les guidant dans tous les aspects relatifs aux SEB, qui plus est en fournissant des informations spécifiques à chaque PTOM.

- La planification maritime, marine et des SEB doivent être développées à l'échelle nationale. Cela est expliqué en détail au chapitre 5.3 - Troisième priorité stratégique. Les principales recommandations en résultant sont :
 - Préparer et mettre en œuvre les programmes de planification de l'espace maritime au Groenland. Ces derniers doivent être élaborés par des experts maritimes et garantir que les activités humaines dans les zones marines soient organisées de manière à ce que les objectifs écologiques, économiques et sociaux soient atteints (section 6.3).
 - Développer une stratégie maritime/SEB à l'échelle nationale. Ce point est d'une grande importance pour garantir une approche de développement intégré dans ces deux domaines, ainsi que pour guider les investisseurs et les parties prenantes.
- Redoubler d'efforts pour soumettre de nouveaux projets dans le cadre d'Horizon Europe, en particulier des projets conjoints avec d'autres PTOM ou sous la bannière de l'OCTA. Ils incluent notamment les projets phares proposés au chapitre 6.1.
- Engager une communication bilatérale avec le cluster maritime danois, en mettant l'accent sur les industries des SEB, pour soutenir le lancement et le développement du cluster maritime/SEB groenlandais.
- En Groenland, le trafic de conteneurs est en augmentation, or la conteneurisation étant l'un des secteurs les plus porteurs du marché du transport maritime, il est recommandé à l'île d'optimiser ses installations portuaires pour accroître la diversification des conteneurs, y compris pour les cargaisons en transit.
- Optimiser les installations portuaires Du Groenland pour diversifier davantage les SEB, et répondre aux exigences pour les navires de recherche et l'énergie bleue maritime, mais aussi investir dans les installations de réception portuaires pour les adapter aux nouveaux carburants.
- Développer le cluster maritime/SEB du Groenland et ses sous-secteurs pour permettre la pleine réalisation économique de ces secteurs. Pour cela, il conviendra de suivre les conclusions de l'étude présentée dans le rapport principal (section 5.1.1) ; l'étude [des PTOM](#) sur l'expansion du secteur de l'économie bleue, qui (i) identifie et clarifie les principaux ministères et industries privées des PTOM contributeurs, (ii) précise les liens existant entre eux, (iii) propose une méthodologie permettant d'atteindre la masse critique des SEB et (iv) ébauche un modèle permettant d'initier une communication et une promotion centrées et ciblées sur les SEB.
- Accroître le développement des compétences liées aux SEB au Groenland, ainsi que l'accès à l'enseignement, à la formation et aux infrastructures de soutien. Cela peut être fait à travers la mise en place de centres d'innovation bleue pour aider les start-ups et accompagner le développement de parcs technologiques bleus. Les experts considèrent qu'il s'agit d'un élément crucial pour les PTOM, car les centres d'innovation, d'incubation et d'entrepreneuriat bleus, tout comme les parcs technologiques bleus, augmenteront considérablement le capital humain des SEB et assureront la pérennité des activités des jeunes qui développent les compétences nécessaires au niveau national. En outre, ces centres aideront les pays à conserver les compétences et à endiguer la « fuite des cerveaux » au niveau national, phénomène selon lequel les étudiants partent une fois formés, faute de trouver un emploi qui leur permette de progresser professionnellement dans leur pays, créant ainsi un vide de connaissances au niveau national. (Pour plus de détails, voir la section 5.2.3.)
- Promouvoir les initiatives et les opportunités de partenariat public-privé, le Groenland ayant engagé un solide dialogue public-privé. Pour autant, des améliorations sont possibles en fixant une orientation

stratégique pour les entreprises privées, leur donnant la confiance nécessaire pour investir dans le développement du commerce bleu. (Pour plus de détails, voir la section 5.4.4.)

- Mettre en œuvre l'initiative des ports verts grâce à des installations de réception portuaires pouvant approvisionner les navires en « carburants verts », dans le cadre du programme financé par l'UE sur les ports verts. Le secteur maritime a confirmé son engagement à passer des carburants issus du pétrole aux carburants verts d'ici 2050. La filière des croisières s'y est engagée pour 2030 au plus tard. (Pour plus de détails, voir la section 5.2.2.)

Le tourisme bleu

- Suite à la rédaction d'une stratégie sur le tourisme bleu pour l'ensemble des PTOM (telle que détaillée au chapitre 7.1), le Groenland gagnerait à développer une stratégie spécifique au tourisme bleu sur l'île. Cette stratégie devrait tout particulièrement :
 - Prendre en compte les « normes et le système d'audit du tourisme bleu des PTOM », pour promouvoir les initiatives des PTOM en matière de tourisme.
 - Développer un système d'indicateurs pour la gestion durable au niveau de la destination et élaborer des indicateurs dédiés au tourisme côtier et maritime, Ces indicateurs devraient être conçus en lien avec les normes et le système d'audit du tourisme bleu des PTOM.
 - Réaliser une étude de faisabilité pour explorer les opportunités de diversification du tourisme côtier, en particulier les évolutions par rapport au tourisme de masse et de croisière. Cette étude devrait se concentrer sur le développement d'un modèle d'écotourisme de niche.
 - Envisager des programmes pour former les prestataires du secteur hôtelier à la gestion durable.
- Faire des demandes de financement (en particulier dans le domaine du tourisme bleu européen) en partenariat avec les autres îles au niveau régional. Cela peut être fait par le biais des OCB, comme détaillé au chapitre 6.1.
- Renforcer les capacités dans les zones riches en ressources naturelles. Deux grandes difficultés ont été identifiées : (i) certaines zones souffrent d'un manque de connaissances techniques, tandis que d'autres (ii) sont confrontées à une forte pénurie de main d'œuvre au niveau local et dans certains services de l'administration.
- Tirer les enseignements de l'expérience de l'Islande, en particulier concernant le tourisme de masse. Le modèle économique du tourisme de masse a actuellement atteint un stade de blocage en ce qui concerne la durabilité à long terme, car il crée des charges environnementales considérables, avec notamment des problèmes d'engorgement, de conservation de la nature et de traitement des déchets solides et de l'eau. En tant que modèle économique, il finira donc par limiter le potentiel de valeur ajoutée pour les nations et les communautés concernées ;
- Réformer le secteur du tourisme en créant un cluster du tourisme bleu en Groenland.
- Réaliser une étude de faisabilité sur l'accès du tourisme bleu aux infrastructures de transport. Ce point est particulièrement pertinent dans le cadre d'une analyse des besoins et des coûts-bénéfices.

L'énergie bleue

- En raison des similarités entre de nombreux PTOM, il est recommandé de dresser un plan de coopération avec d'autres PTOM afin de mener une étude conduisant à l'élaboration d'un programme commun et concerté pour le développement et l'exploitation des sources d'énergies marines.
- Le Groenland pourrait ouvrir la marche en lançant un projet pilote associant diverses énergies marines (issues du vent, des courants et des vagues) à la production d'hydrogène, au stockage et à l'approvisionnement des bateaux de marchandises. Les premiers projets ayant un coût très élevé, ils devraient être fortement soutenus par des programmes européens.

- En ce qui concerne l'énergie marine, il est recommandé d'opter directement pour des systèmes mixtes et de ne pas s'en tenir à de petits projets.
- L'activité minière connaît un renouveau au Groenland, le changement climatique ouvrant de nouvelles possibilités d'exploration et d'exploitation.
- Dans le contexte de la création future des clusters des SEB, constituer une cartographie des principales parties prenantes du Groenland dans le sous-secteur spécifique à l'énergie bleue. Cela faciliterait la communication et le développement de réseaux au sein du cluster.

Sécurité alimentaire

- Poursuivre les recherches sur la vie marine, les migrations de poissons et sur les principes élémentaires de l'océanographie dans la ZEE du Groenland. Cela doit être le fondement d'une planification durable, non seulement pour la gestion des ressources naturelles et renouvelables, mais aussi pour la pondération à long terme de l'exploitation minière.
- Analyser les carences dans l'application des règles de la pêche au Groenland et étudier les protocoles en partenariat avec l'État membre associé, afin d'identifier les écarts existants entre le contrôle maritime assuré par le Danemark et les exigences du Groenland en vue de protéger sa pêche.
- Dans le contexte de la création future des clusters des SEB, constituer une cartographie des principales parties prenantes de l'alimentation bleue pour permettre le développement de ce sous-secteur dans le cluster du Groenland. Cela faciliterait la communication et le développement de réseaux au sein du cluster.
- Mettre au point des systèmes de fourniture de capacités et d'infrastructures destinées au secteur inuit de la pêche au Groenland, avec le soutien des ministères de la pêche et de l'agriculture, afin de développer le secteur groenlandais de la pêche bleue.
- Développer des protocoles et des labels garantissant l'assurance qualité et le contrôle des aliments issus du Groenland, afin de permettre un placement équitable des produits groenlandais de la pêche sur le marché de l'UE et au-delà.
- Aider la communauté de la pêche groenlandaise à organiser une campagne de marketing au profit du territoire.
- Édifier un parc technologique et d'innovation dédié à la pêche groenlandaise, en y intégrant des infrastructures de transformation industrielle afin d'augmenter la masse critique du secteur de la pêche.
- Créer des produits de la pêche groenlandaise et les promouvoir à l'aide d'une campagne systématique et ciblée, en utilisant une mention claire et précise de type « fabriqué au Groenland ».

7.2.7 La Nouvelle Calédonie

Une gestion maritime bleue

- Déployer les capacités administratives pour permettre à la Nouvelle-Calédonie d'accueillir l'un des trois observatoires de la croissance bleue des PTOM (OCB). Cela se justifie par le fait que la Nouvelle-Calédonie dispose déjà d'un cluster maritime, qui, bien qu'actuellement cantonné au secteur des loisirs, n'en est pas moins hautement fonctionnel. En effet, la structure du « cluster » calédonien peut servir de base, et a déjà établi des liens avec le Cluster Maritime Français.
- Améliorer l'application des règles maritimes, principalement en suivant deux sous-recommandations principales (détaillées ci-dessous). Cette recommandation relève de celle émise pour l'ensemble de l'OCTA, appelant à réaliser une étude sur l'exigence de protocoles de mise en œuvre pour les SEB dans

les PTOM afin de soutenir le développement durable des opérations dans les SEB et de décourager les pratiques illégales, comme indiqué au sous-chapitre 5.3 : Troisième priorité stratégique - Renforcement des interfaces entre milieu naturel océanique, dimension sociale et dimension économique, une thématique commune à la plupart des PTOM.

- Développer des capacités pour faire appliquer les règles maritimes et protéger l'intégralité des secteurs de l'économie bleue, y compris les activités maritimes, le tourisme, la pêche et l'énergie bleue. Compte tenu de l'intensification de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN), il sera essentiel pour la Nouvelle Calédonie et d'autres PTOM de renforcer leur capacité à faire appliquer la législation maritime, non seulement pour envoyer un message fort à ceux qui tenteraient de s'emparer des ressources nationales, mais aussi pour protéger une faune et une flore précieuses. Ces ressources accrues en matière d'application de la loi pourraient être autosuffisantes, car les amendes imposées aux criminels fourniraient un revenu en adoptant le principe du « pollueur-payeur ».
- Instaurer une meilleure communication avec État membre associé de l'UE en ce qui concerne les protocoles de mise en œuvre des règles maritimes. Les représentants des PTOM interrogés ont reconnu la nécessité de renforcer la gouvernance maritime, le secteur public y accordant davantage d'importance que le secteur privé. Ce point est particulièrement pertinent dans le contexte de l'augmentation de la piraterie, du déversement illégal de déchets toxiques en mer et de la pêche illicite non réglementée et non déclarée. Cependant, les enquêtes des experts indiquent que la surveillance « maritime » de tous les PTOM reste du ressort de la France, des Pays-Bas et du Danemark. Cette recommandation est détaillée plus avant pour l'ensemble de l'OCTA au sous-chapitre 5.3 : Troisième priorité stratégique - Renforcement des interfaces entre milieu naturel océanique, dimension sociale et dimension économique, une thématique commune à la plupart des PTOM.
- La planification maritime, marine et des SEB doivent être développées à l'échelle nationale. Cela est expliqué en détail au chapitre 5.3 - Troisième priorité stratégique. Les principales recommandations en résultant sont :
 - Préparer et mettre en œuvre les programmes de planification de l'espace maritime à Nouvelle Calédonie. Ces derniers doivent être élaborés par des experts maritimes et garantir que les activités humaines dans les zones marines soient organisées de manière à ce que les objectifs écologiques, économiques et sociaux soient atteints (section 6.3).
 - Développer une stratégie maritime/SEB à l'échelle nationale. Ce point est d'une grande importance pour garantir une approche de développement intégré dans ces deux domaines, ainsi que pour guider les investisseurs et les parties prenantes.
- Élargir les attributions du cluster maritime de la Nouvelle Calédonie pour prendre en compte tous les sous-secteurs du BES. Pour cela, il conviendra de suivre les conclusions de l'étude présentée dans le rapport principal (section 5.1.1) ; l'étude [des PTOM](#) sur l'expansion du secteur de l'économie bleue, qui (i) identifie et clarifie les principaux ministères et industries privées des PTOM contributeurs, (ii) précise les liens existant entre eux, (iii) propose une méthodologie permettant d'atteindre la masse critique des SEB et (iv) ébauche un modèle permettant d'initier une communication et une promotion centrées et ciblées sur les SEB.
- Redoubler d'efforts pour soumettre de nouveaux projets dans le cadre d'Horizon Europe, en particulier des projets conjoints avec d'autres PTOM ou sous la bannière de l'OCTA. Ils incluent notamment les projets phares proposés au chapitre 6.1.
- Accroître le développement des compétences liées aux SEB à la Nouvelle Calédonie, ainsi que l'accès à l'enseignement, à la formation et aux infrastructures de soutien. Cela peut être fait à travers la mise en place de centres d'innovation bleue pour aider les start-ups et accompagner le développement de parcs

technologiques bleus. Les experts considèrent qu'il s'agit d'un élément crucial pour les PTOM, car les centres d'innovation, d'incubation et d'entrepreneuriat bleus, tout comme les parcs technologiques bleus, augmenteront considérablement le capital humain des SEB et assureront la pérennité des activités des jeunes qui développent les compétences nécessaires au niveau national. En outre, ces centres aideront les pays à conserver les compétences et à endiguer la « fuite des cerveaux » au niveau national, phénomène selon lequel les étudiants partent une fois formés, faute de trouver un emploi qui leur permette de progresser professionnellement dans leur pays, créant ainsi un vide de connaissances au niveau national. (Pour plus de détails, voir la section 5.2.3.)

- Promouvoir les initiatives et les opportunités de partenariat public-privé, la Nouvelle Calédonie ayant engagé un solide dialogue public-privé. Pour autant, des améliorations sont possibles en fixant une orientation stratégique pour les entreprises privées, leur donnant la confiance nécessaire pour investir dans le développement du commerce bleu. (Pour plus de détails, voir la section 5.4.4.)
- Mettre en œuvre l'initiative des ports verts grâce à des installations de réception portuaires pouvant approvisionner les navires en « carburants verts », dans le cadre du programme financé par l'UE sur les ports verts. Le secteur maritime a confirmé son engagement à passer des carburants issus du pétrole aux carburants verts d'ici 2050. La filière des croisières s'y est engagée pour 2030 au plus tard. (Pour plus de détails, voir la section 5.2.2.)
- Optimiser les installations portuaires de la Nouvelle Calédonie pour diversifier davantage les SEB, et répondre aux exigences pour les navires de recherche et l'énergie bleue maritime, mais aussi investir dans les installations de réception portuaires pour les adapter aux nouveaux carburants.
- Élaborer la stratégie pour l'économie bleue de la Nouvelle-Calédonie. Bien que la feuille de route de l'OCTA pour l'économie bleue fournisse la « recette » pour tous les PTOM et promeuve des actions spécifiques pour recueillir les gains économiques de l'économie bleue, il est aussi important que chaque PTOM développe une stratégie pour l'économie bleue qui lui soit propre afin d'en tirer le meilleur à l'échelle du territoire. Le signal envoyé aux investisseurs potentiels et aux bailleurs de fonds (tels que l'UE) n'en sera que plus efficace, confirmant que la Nouvelle-Calédonie s'engage pleinement dans le développement des SEB. Les recommandations du rapport principal proposent une méthode rentable pour concrétiser une telle stratégie rapidement et efficacement. (Voir la section 5.4 : Une politique forte en faveur de l'économie bleue)

Le tourisme bleu

- Suite à la rédaction d'une stratégie sur le tourisme bleu pour l'ensemble [des PTOM](#) (telle que détaillée au chapitre 7.1), la Nouvelle-Calédonie gagnerait à développer une stratégie spécifique au tourisme bleu sur l'île, laquelle pourrait être élaborée avec les PTOM voisins. Cette stratégie devrait tout particulièrement :
 - Prendre en compte les « normes et le système d'audit du tourisme bleu [des PTOM](#) », pour promouvoir les initiatives des PTOM en matière de tourisme.
 - Développer un système d'indicateurs pour la gestion durable au niveau de la destination et élaborer des indicateurs dédiés au tourisme côtier et maritime, Ces indicateurs devraient être conçus en lien avec les normes et le système d'audit du tourisme bleu [des PTOM](#).
 - Réaliser une étude de faisabilité pour explorer les opportunités de diversification du tourisme côtier, en particulier les évolutions par rapport au tourisme de masse et de croisière. Cette étude devrait se concentrer sur le développement d'un modèle d'écotourisme de niche.
 - Envisager des programmes pour former les prestataires du secteur hôtelier à la gestion durable.

- Faire des demandes de financement (en particulier dans le domaine du tourisme bleu européen) en partenariat avec les autres îles au niveau régional. Cela peut être fait par le biais des OCB, comme détaillé au chapitre 6.1.
- Renforcer les capacités dans les zones riches en ressources naturelles. Deux grandes difficultés ont été identifiées : (i) certaines zones souffrent d'un manque de connaissances techniques, tandis que d'autres (ii) sont confrontées à une forte pénurie de main d'œuvre au niveau local et dans certains services de l'administration.
- Réaliser une étude de faisabilité sur l'impact économique d'une diversification accrue des offres touristiques en Nouvelle-Calédonie et des nouveaux marchés qui lui sont accessibles.

L'énergie bleue

- En raison des similarités entre de nombreux PTOM, il est recommandé de dresser un plan de coopération avec d'autres PTOM afin de mener une étude conduisant à l'élaboration d'un programme commun et concerté pour le développement et l'exploitation des sources d'énergies marines.
- Appliquer un cadre réglementaire autorisant les producteurs indépendants d'électricité (PIE) et fixant les règles auxquelles ils doivent se conformer, y compris pour la production d'hydrogène et le stockage de l'électricité.
- Dans le contexte de la création future des clusters des SEB, constituer une cartographie des principales parties prenantes de la Nouvelle Calédonie dans le sous-secteur spécifique à l'énergie bleue. Cela faciliterait la communication et le développement de réseaux au sein du cluster.

Sécurité alimentaire

- Rédiger une étude de faisabilité sur le développement du sous-secteur de l'aquaculture en Nouvelle-Calédonie, en particulier pour l'élevage des hippocampes, des homards et des coquilles Saint-Jacques, et pour la culture de certaines algues. L'étude devrait aussi aborder le marketing et la distribution.
- Développer les capacités et les incitations locales pour retenir les travailleurs qualifiés issus du territoire. Cela peut se faire en identifiant les aspects scientifiques et socio-économiques des parcours professionnels liés à l'économie bleue, pouvant contribuer à attirer les investissements venus de l'étranger.
- Donner la priorité à la coopération intrarégionale développée dans un cadre stratégique qui soit bénéfique à tous les PTOM impliqués, et destinée à attirer des financements substantiels. Cela peut être fait par le biais des OCB, comme détaillé au chapitre 6.1.
- Soutien gouvernemental accru pour protéger et étendre (réensemencer) les zones coralliennes et les mangroves, qui sont des barrières naturelles et biologiques contre les incursions marines et les marées de tempêtes, ainsi que les zones de reproduction et les nourriceries pour les animaux marins et les poissons.
- Dans le contexte de la création future des clusters des SEB, constituer une cartographie des principales parties prenantes de l'alimentation bleue pour permettre le développement de ce sous-secteur dans le cluster de la Nouvelle Calédonie. Cela faciliterait la communication et le développement de réseaux au sein du cluster.

7.2.8 Saba

Une gestion maritime bleue

- Développement soit d'un Saba, soit d'une contribution à un cluster maritime régional (BES) pour permettre une pleine réalisation économique. Pour cela, il conviendra de suivre les conclusions de l'étude présentée dans le rapport principal (section 5.1.1) ; l'étude [des PTOM](#) sur l'expansion du secteur de l'économie bleue, qui (i) identifie et clarifie les principaux ministères et industries privées des PTOM contributeurs, (ii) précise les liens existant entre eux, (iii) propose une méthodologie permettant d'atteindre la masse critique des SEB et (iv) ébauche un modèle permettant d'initier une communication et une promotion centrées et ciblées sur les SEB.
- Soutenir les observatoires de la croissance bleue (OCB) pour doter Saba d'une ressource professionnelle afin de soumettre sa candidature aux programmes de financement et d'investissement. Les OCB sont une des initiatives phares recommandées dans l'étude, et il en est davantage question aux chapitres 5.4 et 6.1. Ces OCB seront une mine de connaissances précieuses sur les SEB pour tous les PTOM, ainsi qu'une plateforme de mise en œuvre les informant et les guidant dans tous les aspects relatifs aux SEB, qui plus est en fournissant des informations spécifiques à chaque PTOM.
- La planification maritime, marine et des SEB doivent être développées à l'échelle nationale. Cela est expliqué en détail au chapitre 5.3 - Troisième priorité stratégique. Les principales recommandations en résultant sont :
 - Préparer et mettre en œuvre les programmes de planification de l'espace maritime à Saba. Ces derniers doivent être élaborés par des experts maritimes et garantir que les activités humaines dans les zones marines soient organisées de manière à ce que les objectifs écologiques, économiques et sociaux soient atteints (section 6.3).
 - Développer une stratégie maritime/SEB à l'échelle nationale. Ce point est d'une grande importance pour garantir une approche de développement intégré dans ces deux domaines, ainsi que pour guider les investisseurs et les parties prenantes.
- Accroître les compétences liées aux SEB au niveau local, en collaboration avec d'autres PTOM de la région. Cela peut se faire avec le soutien des observatoires de la croissance bleue (OCB).
- Renforcement mutuel des initiatives et opportunités de partenariat public-privé de Saba. Des améliorations sont possibles en fixant une orientation stratégique pour les entreprises privées, leur donnant la confiance nécessaire pour investir dans le développement du commerce bleu. (Pour plus de détails, voir la section 5.4.4.)
- Mettre en œuvre l'initiative des ports verts grâce à des installations de réception portuaires pouvant approvisionner les navires en « carburants verts », dans le cadre du programme financé par l'UE sur les ports verts. Le secteur maritime a confirmé son engagement à passer des carburants issus du pétrole aux carburants verts d'ici 2050. La filière des croisières s'y est engagée pour 2030 au plus tard. (Pour plus de détails, voir la section 5.2.2.)

Le tourisme bleu

- Suite à la rédaction d'une stratégie sur le tourisme bleu pour l'ensemble [des PTOM](#) (telle que détaillée au chapitre 7.1), Saba gagnerait à développer une stratégie spécifique au tourisme bleu sur l'île, laquelle pourrait être élaborée avec les PTOM voisins. Cette stratégie devrait tout particulièrement :
 - Prendre en compte les « normes et le système d'audit du tourisme bleu [des PTOM](#) », pour promouvoir les initiatives des PTOM en matière de tourisme.
 - Développer un système d'indicateurs pour la gestion durable au niveau de la destination et élaborer des indicateurs dédiés au tourisme côtier et maritime, Ces indicateurs devraient être conçus en lien avec les normes et le système d'audit du tourisme bleu [des PTOM](#).

- Réaliser une étude de faisabilité pour explorer les opportunités de diversification du tourisme côtier, en particulier les évolutions par rapport au tourisme de masse et de croisière. Cette étude devrait se concentrer sur le développement d'un modèle d'écotourisme de niche.
- Envisager des programmes pour former les prestataires du secteur hôtelier à la gestion durable.
- Faire des demandes de financement (en particulier dans le domaine du tourisme bleu européen) en partenariat avec les autres îles au niveau régional. Cela peut être fait par le biais des OCB, comme détaillé au chapitre 6.1.
- Renforcer les capacités dans les zones riches en ressources naturelles. Deux grandes difficultés ont été identifiées : (i) certaines zones souffrent d'un manque de connaissances techniques, tandis que d'autres (ii) sont confrontées à une forte pénurie de main d'œuvre au niveau local et dans certains services de l'administration.
- Accroître la superficie de l'aire marine protégée et les investissements dédiés au patrimoine naturel. Cela sera bénéfique pour le tourisme, la biodiversité et la sécurité alimentaire.

L'énergie bleue

- En raison des similarités entre de nombreux PTOM, il est recommandé de dresser un plan de coopération avec d'autres PTOM afin de mener une étude conduisant à l'élaboration d'un programme commun et concerté pour le développement et l'exploitation des sources d'énergies marines.
- Conclure un accord de coopération avec d'autres îles voisines pour développer un projet pilote d'énergie éolienne en mer et/ou d'énergie houlomotrice et/ou d'ETM (énergie thermique des mers), avec capacités de stockage et production d'hydrogène vert issu de ces énergies marines.

Sécurité alimentaire

- Investir dans les dispositifs de concentration de poissons (DCP) pour attirer et concentrer les espèces pélagiques, et diminuer la pression exercée par la pêche sur les zones de récifs.
- Réaliser une étude de faisabilité sur le rendement économique potentiel de l'aquaculture et de la mariculture à Saba, en y intégrant la production de végétaux (divers types d'algues).
- Développer les capacités et les incitations locales pour retenir les travailleurs qualifiés issus du territoire. Cela peut se faire en identifiant les aspects scientifiques et socio-économiques des parcours professionnels liés à l'économie bleue, pouvant contribuer à attirer les investissements venus de l'étranger.
- Donner la priorité à la coopération intrarégionale développée dans un cadre stratégique qui soit bénéfique à tous les PTOM impliqués, et destinée à attirer des financements substantiels. Cela peut être fait par le biais des OCB, comme détaillé au chapitre 6.1.
- Soutien gouvernemental accru pour protéger et étendre (réensemencer) les zones coralliennes et les mangroves, qui sont des barrières naturelles et biologiques contre les incursions marines et les marées de tempêtes, ainsi que les zones de reproduction et les nourriceries pour les animaux marins et les poissons.
- Dans le contexte de la création future des clusters des SEB, constituer une cartographie des principales parties prenantes de l'alimentation bleue pour permettre le développement de ce sous-secteur dans le cluster de Saba. Cela faciliterait la communication et le développement de réseaux au sein du cluster.

7.2.9 Saint Barthélemy

Une gestion maritime bleue

- Améliorer l'application des règles maritimes, principalement en suivant deux sous-recommandations principales (détaillées ci-dessous). Cette recommandation relève de celle émise pour l'ensemble de l'OCTA, appelant à réaliser une étude sur l'exigence de protocoles de mise en œuvre pour les SEB dans les PTOM afin de soutenir le développement durable des opérations dans les SEB et de décourager les pratiques illégales, comme indiqué au sous-chapitre 5.3 : Troisième priorité stratégique - Renforcement des interfaces entre milieu naturel océanique, dimension sociale et dimension économique, une thématique commune à la plupart des PTOM.
 - Développer des capacités pour faire appliquer les règles maritimes et protéger l'intégralité des secteurs de l'économie bleue, y compris les activités maritimes, le tourisme, la pêche et l'énergie bleue. Compte tenu de l'intensification de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN), il sera essentiel pour Saint Barthélemy et d'autres PTOM de renforcer leur capacité à faire appliquer la législation maritime, non seulement pour envoyer un message fort à ceux qui tenteraient de s'emparer des ressources nationales, mais aussi pour protéger une faune et une flore précieuses. Ces ressources accrues en matière d'application de la loi pourraient être autosuffisantes, car les amendes imposées aux criminels fourniraient un revenu en adoptant le principe du « pollueur-payeur ».
 - Instaurer une meilleure communication avec l'État membre associé en ce qui concerne les protocoles de mise en œuvre des règles maritimes. Les représentants des PTOM interrogés ont reconnu la nécessité de renforcer la gouvernance maritime, le secteur public y accordant davantage d'importance que le secteur privé. Ce point est particulièrement pertinent dans le contexte de l'augmentation de la piraterie, du déversement illégal de déchets toxiques en mer et de la pêche illicite non réglementée et non déclarée. Cependant, les enquêtes des experts indiquent que la surveillance « maritime » de tous les PTOM reste du ressort de la France, des Pays-Bas et du Danemark. Cette recommandation est détaillée plus avant pour l'ensemble de l'OCTA au sous-chapitre 5.3 : Troisième priorité stratégique - Renforcement des interfaces entre milieu naturel océanique, dimension sociale et dimension économique, une thématique commune à la plupart des PTOM.
- Soutenir les observatoires de la croissance bleue (OCB) pour doter Saint Barthélemy d'une ressource professionnelle afin de soumettre sa candidature aux programmes de financement et d'investissement. Les OCB sont une des initiatives phares recommandées dans l'étude, et il en est davantage question aux chapitres 5.4 et 6.1. Ces OCB seront une mine de connaissances précieuses sur les SEB pour tous les PTOM, ainsi qu'une plateforme de mise en œuvre les informant et les guidant dans tous les aspects relatifs aux SEB, qui plus est en fournissant des informations spécifiques à chaque PTOM.
- La planification maritime, marine et des SEB doivent être développées à l'échelle nationale. Cela est expliqué en détail au chapitre 5.3 - Troisième priorité stratégique. Les principales recommandations en résultant sont :
 - Préparer et mettre en œuvre les programmes de planification de l'espace maritime à Saint Barthélemy. Ces derniers doivent être élaborés par des experts maritimes et garantir que les activités humaines dans les zones marines soient organisées de manière à ce que les objectifs écologiques, économiques et sociaux soient atteints (section 6.3).
 - Développer une stratégie maritime/SEB à l'échelle nationale. Ce point est d'une grande importance pour garantir une approche de développement intégré dans ces deux domaines, ainsi que pour guider les investisseurs et les parties prenantes.

- Création du cluster maritime/SEB Saint Barthélemy pour permettre la pleine réalisation économique de ces secteurs. Pour cela, il conviendra de suivre les conclusions de l'étude présentée dans le rapport principal (section 5.1.1) ; l'étude des PTOM sur l'expansion du secteur de l'économie bleue, qui (i) identifie et clarifie les principaux ministères et industries privées des PTOM contributeurs, (ii) précise les liens existant entre eux, (iii) propose une méthodologie permettant d'atteindre la masse critique des SEB et (iv) ébauche un modèle permettant d'initier une communication et une promotion centrées et ciblées sur les SEB.
- Saint Barthélemy a démontré qu'il a la capacité de se développer dans les ports et devrait on optimiser les installations portuaires pour diversifier davantage les SEB, et répondre aux exigences pour les navires de recherche et l'énergie bleue maritime, mais aussi investir dans les installations de réception portuaires pour les adapter aux nouveaux carburants.
- Accroître le développement des compétences liées aux SEB à Saint Barthélemy, ainsi que l'accès à l'enseignement, à la formation et aux infrastructures de soutien. Cela peut être fait à travers la mise en place de centres d'innovation bleue pour aider les start-ups et accompagner le développement de parcs technologiques bleus. Les experts considèrent qu'il s'agit d'un élément crucial pour les PTOM, car les centres d'innovation, d'incubation et d'entrepreneuriat bleus, tout comme les parcs technologiques bleus, augmenteront considérablement le capital humain des SEB et assureront la pérennité des activités des jeunes qui développent les compétences nécessaires au niveau national. En outre, ces centres aideront les pays à conserver les compétences et à endiguer la « fuite des cerveaux » au niveau national, phénomène selon lequel les étudiants partent une fois formés, faute de trouver un emploi qui leur permette de progresser professionnellement dans leur pays, créant ainsi un vide de connaissances au niveau national. (Pour plus de détails, voir la section 5.2.3.)
- Renforcement mutuel des opportunités de partenariat public-privé, Saint Barthélemy ayant engagé un solide dialogue public-privé. Pour autant, des améliorations sont possibles en fixant une orientation stratégique pour les entreprises privées, leur donnant la confiance nécessaire pour investir dans le développement du commerce bleu. (Pour plus de détails, voir la section 5.4.4.)
- Mettre en œuvre l'initiative des ports verts grâce à des installations de réception portuaires pouvant approvisionner les navires en « carburants verts », dans le cadre du programme financé par l'UE sur les ports verts. Le secteur maritime a confirmé son engagement à passer des carburants issus du pétrole aux carburants verts d'ici 2050. La filière des croisières s'y est engagée pour 2030 au plus tard. (Pour plus de détails, voir la section 5.2.2.)
- Coopération plus étroite avec les îles voisines et les PTOM afin d'augmenter l'utilisation des économies d'échelle

Le tourisme bleu

- Suite à la rédaction d'une stratégie sur le tourisme bleu pour l'ensemble des PTOM (telle que détaillée au chapitre 7.1), Saint Barthélemy gagnerait à développer une stratégie spécifique au tourisme bleu sur l'île, laquelle pourrait être élaborée avec les PTOM voisins. Cette stratégie devrait tout particulièrement :
 - Prendre en compte les « normes et le système d'audit du tourisme bleu des PTOM », pour promouvoir les initiatives des PTOM en matière de tourisme.
 - Développer un système d'indicateurs pour la gestion durable au niveau de la destination et élaborer des indicateurs dédiés au tourisme côtier et maritime, Ces indicateurs devraient être conçus en lien avec les normes et le système d'audit du tourisme bleu des PTOM.
 - Réaliser une étude de faisabilité pour explorer les opportunités de diversification du tourisme côtier, en particulier les évolutions par rapport au tourisme de masse et de croisière. Cette étude devrait se concentrer sur le développement d'un modèle d'écotourisme de niche.

- Envisager des programmes pour former les prestataires du secteur hôtelier à la gestion durable.
- Faire des demandes de financement (en particulier dans le domaine du tourisme bleu européen) en partenariat avec les autres îles au niveau régional. Cela peut être fait par le biais des OCB, comme détaillé au chapitre 6.1.
- Renforcer les capacités dans les zones riches en ressources naturelles. Deux grandes difficultés ont été identifiées : (i) certaines zones souffrent d'un manque de connaissances techniques, tandis que d'autres (ii) sont confrontées à une forte pénurie de main d'œuvre au niveau local et dans certains services de l'administration.
- Rendre disponibles davantage de données. Au cours de l'étude, il s'est avéré difficile de trouver des données sur Saint-Barthélemy provenant des sources de données primaires. (Banque mondiale, Nations Unies et institutions analogues). Cette problématique nécessite une réponse car accéder facilement à des données fiables est crucial pour les investisseurs potentiels.
- Identifier les parties prenantes du tourisme bleu à Saint-Barthélemy pour permettre le développement du sous-secteur spécifique au tourisme bleu au sein du futur cluster des SEB.

L'énergie bleue

- En raison des similarités entre de nombreux PTOM, il est recommandé de dresser un plan de coopération avec d'autres PTOM afin de mener une étude conduisant à l'élaboration d'un programme commun et concerté pour le développement et l'exploitation des sources d'énergies marines.
- Conclure un accord de coopération avec d'autres PTOMs pour développer un projet pilote d'énergie éolienne en mer et/ou d'énergie houlomotrice et/ou d'ETM (énergie thermique des mers), avec capacités de stockage et production d'hydrogène vert issu de ces énergies marines.
- Dans le contexte de la création future des clusters des SEB, constituer une cartographie des principales parties prenantes du Saint Barthélemy dans le sous-secteur spécifique à l'énergie bleue. Cela faciliterait la communication et le développement de réseaux au sein du cluster.

Sécurité alimentaire

- S'informer sur les expériences des autres îles en matière d'horticulture dans des zones disposant de peu de terres, et, le cas échéant, imiter les expériences réussies.
- Maintenir le contact non seulement avec le CIRAD français, mais aussi avec les autres organismes de recherche régionaux comme l'institut de recherche et de développement agricoles des Caraïbes (CARDI), qui mène des recherches, développe des techniques agricoles et s'emploie à renforcer la collaboration régionale sur les recherches agronomiques dans les Caraïbes depuis son siège, à la Trinité.
- Rechercher des initiatives agricoles viables. Par exemple, de nouvelles variétés et de nouvelles pratiques ont été introduites dans les Caraïbes dans le cadre du projet « Banane Durable Caraïbes ».
- Coopérer avec le CARDI pour moderniser les équipements servant au commerce et au transport interrégionaux, et pour évaluer les opportunités d'investissement, ainsi que pour obtenir des renseignements sur les marchés.
- Développer les capacités et les incitations locales pour retenir les travailleurs qualifiés issus du territoire. Cela peut se faire en identifiant les aspects scientifiques et socio-économiques des parcours professionnels liés à l'économie bleue, pouvant contribuer à attirer les investissements venus de l'étranger.

- Donner la priorité à la coopération intrarégionale développée dans un cadre stratégique qui soit bénéfique à tous les PTOM impliqués, et destinée à attirer des financements substantiels. Cela peut être fait par le biais des OCB, comme détaillé au chapitre 6.1.
- Soutien gouvernemental accru pour protéger et étendre (réensemencer) les zones coralliennes et les mangroves, qui sont des barrières naturelles et biologiques contre les incursions marines et les marées de tempêtes, ainsi que les zones de reproduction et les nourriceries pour les animaux marins et les poissons.
- Dans le contexte de la création future des clusters des SEB, constituer une cartographie des principales parties prenantes de l'alimentation bleue pour permettre le développement de ce sous-secteur dans le cluster du Saint-Barthélemy. Cela faciliterait la communication et le développement de réseaux au sein du cluster.

7.2.10 Saint-Pierre-et-Miquelon

Une gestion maritime bleue

- Améliorer l'application des règles maritimes, principalement en suivant deux sous-recommandations principales (détaillées ci-dessous). Cette recommandation relève de celle émise pour l'ensemble de l'OCTA, appelant à réaliser une étude sur l'exigence de protocoles de mise en œuvre pour les SEB dans les PTOM afin de soutenir le développement durable des opérations dans les SEB et de décourager les pratiques illégales, comme indiqué au sous-chapitre 5.3 : Troisième priorité stratégique - Renforcement des interfaces entre milieu naturel océanique, dimension sociale et dimension économique, une thématique commune à la plupart des PTOM.
 - Développer des capacités pour faire appliquer les règles maritimes et protéger l'intégralité des secteurs de l'économie bleue, y compris les activités maritimes, le tourisme, la pêche et l'énergie bleue. Compte tenu de l'intensification de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN), il sera essentiel pour Saint-Pierre-et-Miquelon et d'autres PTOM de renforcer leur capacité à faire appliquer la législation maritime, non seulement pour envoyer un message fort à ceux qui tenteraient de s'emparer des ressources nationales, mais aussi pour protéger une faune et une flore précieuses. Ces ressources accrues en matière d'application de la loi pourraient être autosuffisantes, car les amendes imposées aux criminels fourniraient un revenu en adoptant le principe du « pollueur-payeur ».
 - Instaurer une meilleure communication avec l'État membre associé ce qui concerne les protocoles de mise en œuvre des règles maritimes. Les représentants des PTOM interrogés ont reconnu la nécessité de renforcer la gouvernance maritime, le secteur public y accordant davantage d'importance que le secteur privé. Ce point est particulièrement pertinent dans le contexte de l'augmentation de la piraterie, du déversement illégal de déchets toxiques en mer et de la pêche illicite non réglementée et non déclarée. Cependant, les enquêtes des experts indiquent que la surveillance « maritime » de tous les PTOM reste du ressort de la France, des Pays-Bas et du Danemark. Cette recommandation est détaillée plus avant pour l'ensemble de l'OCTA au sous-chapitre 5.3 : Troisième priorité stratégique - Renforcement des interfaces entre milieu naturel océanique, dimension sociale et dimension économique, une thématique commune à la plupart des PTOM.
- Soutenir les observatoires de la croissance bleue (OCB) pour doter Saint-Pierre-et-Miquelon d'une ressource professionnelle afin de soumettre sa candidature aux programmes de financement et d'investissement. Les OCB sont une des initiatives phares recommandées dans l'étude, et il en est davantage question aux chapitres 5.4 et 6.1. Ces OCB seront une mine de connaissances précieuses sur

les SEB pour tous les PTOM, ainsi qu'une plateforme de mise en œuvre les informant et les guidant dans tous les aspects relatifs aux SEB, qui plus est en fournissant des informations spécifiques à chaque PTOM.

- La planification maritime, marine et des SEB doivent être développées à l'échelle nationale. Cela est expliqué en détail au chapitre 5.3 - Troisième priorité stratégique. Les principales recommandations en résultant sont :
 - Préparer et mettre en œuvre les programmes de planification de l'espace maritime à Saint-Pierre-et-Miquelon. Ces derniers doivent être élaborés par des experts maritimes et garantir que les activités humaines dans les zones marines soient organisées de manière à ce que les objectifs écologiques, économiques et sociaux soient atteints (section 6.3).
 - Développer une stratégie maritime/SEB à l'échelle nationale. Ce point est d'une grande importance pour garantir une approche de développement intégré dans ces deux domaines, ainsi que pour guider les investisseurs et les parties prenantes.
- Développer le cluster maritime/SEB de Saint-Pierre-et-Miquelon pour permettant d'atteindre la masse critique. Pour cela, il conviendra de suivre les conclusions de l'étude présentée dans le rapport principal (section 5.1.1) ; l'étude [des PTOM](#) sur l'expansion du secteur de l'économie bleue, qui (i) identifie et clarifie les principaux ministères et industries privées des PTOM contributeurs, (ii) précise les liens existant entre eux, (iii) propose une méthodologie permettant d'atteindre la masse critique des SEB et (iv) ébauche un modèle permettant d'initier une communication et une promotion centrées et ciblées sur les SEB.
- Augmentation des investissements portuaires en Saint-Pierre-et-Miquelon a démontré qu'il y a la capacité de se développer dans les ports et devrait on optimiser les installations portuaires pour diversifier davantage les SEB, et répondre aux exigences pour les navires de recherche et l'énergie bleue maritime, mais aussi investir dans les installations de réception portuaires pour les adapter aux nouveaux carburants.
- Etude de faisabilité sur un Plan de diversification des ports de Saint-Pierre-et-Miquelon visant à accroître la croissance des exportations, ainsi qu'à envisager la diversification des secteurs économiques en général.
- Donner la priorité à la coopération intrarégionale développée dans un cadre stratégique qui soit bénéfique à tous les PTOM impliqués, et destinée à attirer des financements substantiels. Cela peut être fait par le biais des OCB, comme détaillé au chapitre 6.1.
- Élargir le partenariat avec l'AFD, en mettant l'accent sur le développement du secteur maritime bleu.
- Accroître le développement des compétences liées aux SEB à Saint-Pierre-et-Miquelon, ainsi que l'accès à l'enseignement, à la formation et aux infrastructures de soutien. Cela peut être fait à travers la mise en place de centres d'innovation bleue pour aider les start-ups et accompagner le développement de parcs technologiques bleus. Les experts considèrent qu'il s'agit d'un élément crucial pour les PTOM, car les centres d'innovation, d'incubation et d'entrepreneuriat bleus, tout comme les parcs technologiques bleus, augmenteront considérablement le capital humain des SEB et assureront la pérennité des activités des jeunes qui développent les compétences nécessaires au niveau national. En outre, ces centres aideront les pays à conserver les compétences et à endiguer la « fuite des cerveaux » au niveau national, phénomène selon lequel les étudiants partent une fois formés, faute de trouver un emploi qui leur permette de progresser professionnellement dans leur pays, créant ainsi un vide de connaissances au niveau national. (Pour plus de détails, voir la section 5.2.3.)
- Renforcement mutuel des initiatives et opportunités de partenariat public-privé, Saint-Pierre-et-Miquelon ayant engagé un solide dialogue public-privé. Pour autant, des améliorations sont possibles

en fixant une orientation stratégique pour les entreprises privées, leur donnant la confiance nécessaire pour investir dans le développement du commerce bleu. (Pour plus de détails, voir la section 5.4.4.)

- Mettre en œuvre l'initiative des ports verts grâce à des installations de réception portuaires pouvant approvisionner les navires en « carburants verts », dans le cadre du programme financé par l'UE sur les ports verts. Le secteur maritime a confirmé son engagement à passer des carburants issus du pétrole aux carburants verts d'ici 2050. La filière des croisières s'y est engagée pour 2030 au plus tard. (Pour plus de détails, voir la section 5.2.2.)
- Mettre en œuvre un programme de renforcement des capacités auprès de l'observatoire marin de Saint-Pierre-et-Miquelon et de l'école technique marine de Saint-Pierre. L'observatoire marin et l'école technique marine de Saint-Pierre constituent une infrastructure marine/maritime existante qui, dotée de capacités accrues, accélérera la diffusion des compétences orientées vers le savoir, afin d'encourager une participation plus large en ciblant le développement des compétences locales.

Le tourisme bleu

- Accroître les programmes de partenariat sur le tourisme bleu à Saint-Pierre-et-Miquelon avec l'Agence française de développement (AFD).
- Suite à la rédaction d'une stratégie sur le tourisme bleu pour l'ensemble des PTOM (telle que détaillée au chapitre 7.1), Saint-Pierre-et-Miquelon gagnerait à développer une stratégie spécifique au tourisme bleu sur l'île, laquelle pourrait être élaborée avec les PTOM voisins. Cette stratégie devrait tout particulièrement :
 - Prendre en compte les « normes et le système d'audit du tourisme bleu des PTOM », pour promouvoir les initiatives des PTOM en matière de tourisme.
 - Développer un système d'indicateurs pour la gestion durable au niveau de la destination et élaborer des indicateurs dédiés au tourisme côtier et maritime, Ces indicateurs devraient être conçus en lien avec les normes et le système d'audit du tourisme bleu des PTOM.
 - Réaliser une étude de faisabilité pour explorer les opportunités de diversification du tourisme côtier, en particulier les évolutions par rapport au tourisme de masse et de croisière. Cette étude devrait se concentrer sur le développement d'un modèle d'écotourisme de niche.
 - Envisager des programmes pour former les prestataires du secteur hôtelier à la gestion durable.
- Faire des demandes de financement (en particulier dans le domaine du tourisme bleu européen) en partenariat avec les autres îles au niveau régional. Cela peut être fait par le biais des OCB, comme détaillé au chapitre 6.1.
- Renforcer les capacités dans les zones riches en ressources naturelles. Deux grandes difficultés ont été identifiées : (i) certaines zones souffrent d'un manque de connaissances techniques, tandis que d'autres (ii) sont confrontées à une forte pénurie de main d'œuvre au niveau local et dans certains services de l'administration.
- Identifier les acteurs du tourisme bleu à Saint-Pierre-et-Miquelon pour permettre le développement du sous-secteur du cluster du tourisme bleu.

L'énergie bleue

- En raison des similarités entre de nombreux PTOM, il est recommandé de dresser un plan de coopération avec d'autres PTOM afin de mener une étude conduisant à l'élaboration d'un programme commun et concerté pour le développement et l'exploitation des sources d'énergies marines.
- Les projets pilotes d'énergie marine devraient faire l'objet d'appels à propositions pour des projets d'innovation.

- Dans le contexte de la création future des clusters des SEB, constituer une cartographie des principales parties prenantes de Saint-Pierre-et-Miquelon dans le sous-secteur spécifique à l'énergie bleue. Cela faciliterait la communication et le développement de réseaux au sein du cluster.

Sécurité alimentaire

- Mettre en place des incitations pour favoriser la multiplicité des petits producteurs familiaux (à temps partiel si besoin) afin de répartir des risques et les bénéfices. Le même principe vaut pour la pêche, l'élevage ou la transformation simple.
- Mener une étude sur les ressources naturelles et les évolutions probables à long terme en raison du changement climatique, et établir un système de surveillance des ressources.
- Dans le contexte de la création future des clusters des SEB, constituer une cartographie des principales parties prenantes de l'alimentation bleue pour permettre le développement de ce sous-secteur dans le cluster de Saint-Pierre-et-Miquelon. Cela faciliterait la communication et le développement de réseaux au sein du cluster.
- Le manque de données sur les effectifs de la population halieutique et l'écologie de certaines espèces d'importance croissante est un problème croissant. Il est recommandé d'investir et d'agir dans ce domaine. Ceci est également lié à la nécessité d'augmenter le suivi de la flotte de pêche de Saint-Pierre-et-Miquelon pour assurer la durabilité.
- Surveillance de la flotte de pêche de Saint-Pierre-et-Miquelon pour assurer la durabilité
- Examen de la contribution financière potentielle de l'aquaculture pour soutenir et étendre le sous-secteur économique de la Sécurité alimentaire

7.2.11 Sint Eustatius

Une gestion maritime bleue

- Améliorer l'application des règles maritimes, principalement en suivant deux sous-recommandations principales (détaillées ci-dessous). Cette recommandation relève de celle émise pour l'ensemble de l'OCTA, appelant à réaliser une étude sur l'exigence de protocoles de mise en œuvre pour les SEB dans les PTOM afin de soutenir le développement durable des opérations dans les SEB et de décourager les pratiques illégales, comme indiqué au sous-chapitre 5.3 : Troisième priorité stratégique - Renforcement des interfaces entre milieu naturel océanique, dimension sociale et dimension économique, une thématique commune à la plupart des PTOM.
 - Développer des capacités pour faire appliquer les règles maritimes et protéger l'intégralité des secteurs de l'économie bleue, y compris les activités maritimes, le tourisme, la pêche et l'énergie bleue. Compte tenu de l'intensification de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN), il sera essentiel pour Sint Eustatius et d'autres PTOM de renforcer leur capacité à faire appliquer la législation maritime, non seulement pour envoyer un message fort à ceux qui tenteraient de s'emparer des ressources nationales, mais aussi pour protéger une faune et une flore précieuses. Ces ressources accrues en matière d'application de la loi pourraient être autosuffisantes, car les amendes imposées aux criminels fourniraient un revenu en adoptant le principe du « pollueur-payeur ».
 - Instaurer une meilleure communication avec l'État membre associé ce qui concerne les protocoles de mise en œuvre des règles maritimes. Les représentants des PTOM interrogés ont reconnu la nécessité de renforcer la gouvernance maritime, le secteur public y accordant davantage d'importance que le secteur privé. Ce point est particulièrement pertinent dans le contexte de l'augmentation de la piraterie, du déversement illégal de déchets toxiques en mer

et de la pêche illicite non réglementée et non déclarée. Cependant, les enquêtes des experts indiquent que la surveillance « maritime » de tous les PTOM reste du ressort de la France, des Pays-Bas et du Danemark. Cette recommandation est détaillée plus avant pour l'ensemble de l'OCTA au sous-chapitre 5.3 : Troisième priorité stratégique - Renforcement des interfaces entre milieu naturel océanique, dimension sociale et dimension économique, une thématique commune à la plupart des PTOM.

- Soutenir les observatoires de la croissance bleue (OCB) pour doter Sint Eustatius d'une ressource professionnelle afin de soumettre sa candidature aux programmes de financement et d'investissement. Les OCB sont une des initiatives phares recommandées dans l'étude, et il en est davantage question aux chapitres 5.4 et 6.1. Ces OCB seront une mine de connaissances précieuses sur les SEB pour tous les PTOM, ainsi qu'une plateforme de mise en œuvre les informant et les guidant dans tous les aspects relatifs aux SEB, qui plus est en fournissant des informations spécifiques à chaque PTOM.
- La planification maritime, marine et des SEB doivent être développées à l'échelle nationale. Cela est expliqué en détail au chapitre 5.3 - Troisième priorité stratégique. Les principales recommandations en résultant sont :
 - Préparer et mettre en œuvre les programmes de planification de l'espace maritime à Saint Eustatius. Ces derniers doivent être élaborés par des experts maritimes et garantir que les activités humaines dans les zones marines soient organisées de manière à ce que les objectifs écologiques, économiques et sociaux soient atteints (section 6.3).
 - Développer une stratégie maritime/SEB à l'échelle nationale. Ce point est d'une grande importance pour garantir une approche de développement intégré dans ces deux domaines, ainsi que pour guider les investisseurs et les parties prenantes.
- Création du cluster maritime/SEB du Sint Eustatius pour permettre la pleine réalisation économique de ces secteurs. Pour cela, il conviendra de suivre les conclusions de l'étude présentée dans le rapport principal (section 5.1.1) ; l'étude **des PTOM** sur l'expansion du secteur de l'économie bleue, qui (i) identifie et clarifie les principaux ministères et industries privées des PTOM contributeurs, (ii) précise les liens existant entre eux, (iii) propose une méthodologie permettant d'atteindre la masse critique des SEB et (iv) ébauche un modèle permettant d'initier une communication et une promotion centrées et ciblées sur les SEB.
- Développement d'un plan de diversification portuaire à long terme, Sint Eustatius a démontré que leurs ports ont la capacité de s'étendre et il est recommandé qu'ils optimisent les installations portuaires pour diversifier davantage les SEB, et répondre aux exigences pour les navires de recherche et l'énergie bleue maritime, mais aussi investir dans les installations de réception portuaires pour les adapter aux nouveaux carburants.
- Accroître le développement des compétences liées aux SEB à Sint Eustatius, ainsi que l'accès à l'enseignement, à la formation et aux infrastructures de soutien. Cela peut être fait à travers la mise en place de centres d'innovation bleue pour aider les start-ups et accompagner le développement de parcs technologiques bleus. Les experts considèrent qu'il s'agit d'un élément crucial pour les PTOM, car les centres d'innovation, d'incubation et d'entrepreneuriat bleus, tout comme les parcs technologiques bleus, augmenteront considérablement le capital humain des SEB et assureront la pérennité des activités des jeunes qui développent les compétences nécessaires au niveau national. En outre, ces centres aideront les pays à conserver les compétences et à endiguer la « fuite des cerveaux » au niveau national, phénomène selon lequel les étudiants partent une fois formés, faute de trouver un emploi qui leur permette de progresser professionnellement dans leur pays, créant ainsi un vide de connaissances au niveau national. (Pour plus de détails, voir la section 5.2.3.)
- Renforcement mutuel des opportunités de partenariat public-privé, Sint Eustatius ayant engagé un solide dialogue public-privé. Pour autant, des améliorations sont possibles en fixant une orientation

stratégique pour les entreprises privées, leur donnant la confiance nécessaire pour investir dans le développement du commerce bleu. (Pour plus de détails, voir la section 5.4.4.)

- Mettre en œuvre l'initiative des ports verts grâce à des installations de réception portuaires pouvant approvisionner les navires en « carburants verts », dans le cadre du programme financé par l'UE sur les ports verts. Le secteur maritime a confirmé son engagement à passer des carburants issus du pétrole aux carburants verts d'ici 2050. La filière des croisières s'y est engagée pour 2030 au plus tard. (Pour plus de détails, voir la section 5.2.2.)
- Coopération plus étroite avec les îles voisines et les PTOM afin d'augmenter l'utilisation des économies d'échelle

Le tourisme bleu

- Suite à la rédaction d'une stratégie sur le tourisme bleu pour l'ensemble des PTOM (telle que détaillée au chapitre 7.1), Sint Eustatius gagnerait à développer une stratégie spécifique au tourisme bleu sur l'île, laquelle pourrait être élaborée avec les PTOM voisins. Cette stratégie devrait tout particulièrement :
 - Prendre en compte les « normes et le système d'audit du tourisme bleu des PTOM », pour promouvoir les initiatives des PTOM en matière de tourisme.
 - Développer un système d'indicateurs pour la gestion durable au niveau de la destination et élaborer des indicateurs dédiés au tourisme côtier et maritime, Ces indicateurs devraient être conçus en lien avec les normes et le système d'audit du tourisme bleu des PTOM.
 - Réaliser une étude de faisabilité pour explorer les opportunités de diversification du tourisme côtier, en particulier les évolutions par rapport au tourisme de masse et de croisière. Cette étude devrait se concentrer sur le développement d'un modèle d'écotourisme de niche.
 - Envisager des programmes pour former les prestataires du secteur hôtelier à la gestion durable.
- Faire des demandes de financement (en particulier dans le domaine du tourisme bleu européen) en partenariat avec les autres îles au niveau régional. Cela peut être fait par le biais des OCB, comme détaillé au chapitre 6.1.
- Renforcer les capacités dans les zones riches en ressources naturelles. Deux grandes difficultés ont été identifiées : (i) certaines zones souffrent d'un manque de connaissances techniques, tandis que d'autres (ii) sont confrontées à une forte pénurie de main d'œuvre au niveau local et dans certains services de l'administration.
- Rendre disponibles davantage de données sur le tourisme à Sint Eustatius. Il est important que les investisseurs potentiels puissent accéder facilement à des données issues de sources fiables telles que la Banque mondiale, l'Association internationale du tourisme des professionnels et les Nations Unies. Au cours de l'étude, il est apparu que cette problématique nécessitait une réponse.
- Identifier les acteurs du tourisme bleu à Sint Eustatius pour permettre le développement du sous-secteur du cluster du tourisme bleu.

L'énergie bleue

- En raison des similarités entre de nombreux PTOM, il est recommandé de dresser un plan de coopération avec d'autres PTOM afin de mener une étude conduisant à l'élaboration d'un programme commun et concerté pour le développement et l'exploitation des sources d'énergies marines.
- Conclure un accord de coopération avec d'autres îles voisines pour développer un projet pilote d'énergie éolienne en mer et/ou d'énergie houlomotrice et/ou d'ETM (énergie thermique des mers), avec capacités de stockage et production d'hydrogène vert issu de ces énergies marines.

- Dans le contexte de la création future des clusters des SEB, constituer une cartographie des principales parties prenantes de Sint Eustatius dans le sous-secteur spécifique à l'énergie bleue. Cela faciliterait la communication et le développement de réseaux au sein du cluster.

Sécurité alimentaire

- Investir dans les dispositifs de concentration de poissons (DCP) pour attirer et concentrer les espèces pélagiques.
- Réaliser une étude de faisabilité sur le rendement économique potentiel de l'aquaculture et de la mariculture à Sint Eustatius, en y intégrant la production de végétaux (divers types d'algues) ou d'herbivores, montre potentiellement un potentiel financier plus important que la culture de masse de poissons et de crustacés coûteux et consommateurs d'aliments protéinés. («Nourriture des océans», Wageningen)
- Focus sur l'agriculture irriguée à l'eau salée, ainsi que sur l'agriculture à faibles apports en eau (p. ex. par le biais de l'hydroponie), comme à Bonaire.
- Développer les capacités et les incitations locales pour retenir les travailleurs qualifiés issus du territoire. Cela peut se faire en identifiant les aspects scientifiques et socio-économiques des parcours professionnels liés à l'économie bleue, pouvant contribuer à attirer les investissements venus de l'étranger.
- Donner la priorité à la coopération intrarégionale développée dans un cadre stratégique qui soit bénéfique à tous les PTOM impliqués, et destinée à attirer des financements substantiels. Cela peut être fait par le biais des OCB, comme détaillé au chapitre 6.1.
- Soutien gouvernemental accru pour protéger et étendre (réensemencer) les zones coralliennes et les mangroves, qui sont des barrières naturelles et biologiques contre les incursions marines et les marées de tempêtes, ainsi que les zones de reproduction et les nourriceries pour les animaux marins et les poissons.
- Dans le contexte de la création future des clusters des SEB, constituer une cartographie des principales parties prenantes de l'alimentation bleue pour permettre le développement de ce sous-secteur dans le cluster de Sint Eustatius. Cela faciliterait la communication et le développement de réseaux au sein du cluster.

7.2.12 Sint Maarten

Une gestion maritime bleue

- Améliorer l'application des règles maritimes, principalement en suivant deux sous-recommandations principales (détaillées ci-dessous). Cette recommandation relève de celle émise pour l'ensemble de l'OCTA, appelant à réaliser une étude sur l'exigence de protocoles de mise en œuvre pour les SEB dans les PTOM afin de soutenir le développement durable des opérations dans les SEB et de décourager les pratiques illégales, comme indiqué au sous-chapitre 5.3 : Troisième priorité stratégique - Renforcement des interfaces entre milieu naturel océanique, dimension sociale et dimension économique, une thématique commune à la plupart des PTOM.
 - Développer des capacités pour faire appliquer les règles maritimes et protéger l'intégralité des secteurs de l'économie bleue, y compris les activités maritimes, le tourisme, la pêche et l'énergie bleue. Compte tenu de l'intensification de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN), il sera essentiel pour Sint Maarten et d'autres PTOM de renforcer leur capacité à faire appliquer la législation maritime, non seulement pour envoyer un message

fort à ceux qui tenteraient de s'emparer des ressources nationales, mais aussi pour protéger une faune et une flore précieuses. Ces ressources accrues en matière d'application de la loi pourraient être autosuffisantes, car les amendes imposées aux criminels fourniraient un revenu en adoptant le principe du « pollueur-payeur ».

- Instaurer une meilleure communication avec l'État membre associé en ce qui concerne les protocoles de mise en œuvre des règles maritimes. Les représentants des PTOM interrogés ont reconnu la nécessité de renforcer la gouvernance maritime, le secteur public y accordant davantage d'importance que le secteur privé. Ce point est particulièrement pertinent dans le contexte de l'augmentation de la piraterie, du déversement illégal de déchets toxiques en mer et de la pêche illicite non réglementée et non déclarée. Cependant, les enquêtes des experts indiquent que la surveillance « maritime » de tous les PTOM reste du ressort de la France, des Pays-Bas et du Danemark. Cette recommandation est détaillée plus avant pour l'ensemble de l'OCTA au sous-chapitre 5.3 : Troisième priorité stratégique - Renforcement des interfaces entre milieu naturel océanique, dimension sociale et dimension économique, une thématique commune à la plupart des PTOM.
- Soutenir les observatoires de la croissance bleue (OCB) pour doter Sint Maarten d'une ressource professionnelle afin de soumettre sa candidature aux programmes de financement et d'investissement. Les OCB sont une des initiatives phares recommandées dans l'étude, et il en est davantage question aux chapitres 5.4 et 6.1. Ces OCB seront une mine de connaissances précieuses sur les SEB pour tous les PTOM, ainsi qu'une plateforme de mise en œuvre les informant et les guidant dans tous les aspects relatifs aux SEB, qui plus est en fournissant des informations spécifiques à chaque PTOM.
- La planification maritime, marine et des SEB doivent être développées à l'échelle nationale. Cela est expliqué en détail au chapitre 5.3 - Troisième priorité stratégique. Les principales recommandations en résultant sont :
 - Préparer et mettre en œuvre les programmes de planification de l'espace maritime à Sint Maarten. Ces derniers doivent être élaborés par des experts maritimes et garantir que les activités humaines dans les zones marines soient organisées de manière à ce que les objectifs écologiques, économiques et sociaux soient atteints (section 6.3).
 - Développer une stratégie maritime/SEB à l'échelle nationale. Ce point est d'une grande importance pour garantir une approche de développement intégré dans ces deux domaines, ainsi que pour guider les investisseurs et les parties prenantes.
- Faire bénéficier Sint Maarten d'une attention et d'un soutien spécifiques pour l'aider à clarifier sa vision des secteurs de l'économie bleue et des principales parties prenantes. Cela peut se faire avec l'aide des observatoires de la croissance bleue (OCB) ou via des actions spécifiques au niveau local.
- Création du cluster maritime/SEB du Sint Maarten pour permettre la pleine réalisation économique de ces secteurs. Pour cela, il conviendra de suivre les conclusions de l'étude présentée dans le rapport principal (section 5.1.1) ; l'étude [des PTOM](#) sur l'expansion du secteur de l'économie bleue, qui (i) identifie et clarifie les principaux ministères et industries privées des PTOM contributeurs, (ii) précise les liens existant entre eux, (iii) propose une méthodologie permettant d'atteindre la masse critique des SEB et (iv) ébauche un modèle permettant d'initier une communication et une promotion centrées et ciblées sur les SEB.
- Développement d'un plan de diversification portuaire à long terme, Sint Maarten a démontré que leurs ports ont la capacité de s'étendre et il est recommandé qu'ils optimisent les installations portuaires pour diversifier davantage les SEB, et répondre aux exigences pour les navires de recherche et l'énergie bleue maritime, mais aussi investir dans les installations de réception portuaires pour les adapter aux nouveaux carburants.

- Accroître le développement des compétences liées aux SEB à Sint Maarten, ainsi que l'accès à l'enseignement, à la formation et aux infrastructures de soutien. Cela peut être fait à travers la mise en place de centres d'innovation bleue pour aider les start-ups et accompagner le développement de parcs technologiques bleus. Les experts considèrent qu'il s'agit d'un élément crucial pour les PTOM, car les centres d'innovation, d'incubation et d'entrepreneuriat bleus, tout comme les parcs technologiques bleus, augmenteront considérablement le capital humain des SEB et assureront la pérennité des activités des jeunes qui développent les compétences nécessaires au niveau national. En outre, ces centres aideront les pays à conserver les compétences et à endiguer la « fuite des cerveaux » au niveau national, phénomène selon lequel les étudiants partent une fois formés, faute de trouver un emploi qui leur permette de progresser professionnellement dans leur pays, créant ainsi un vide de connaissances au niveau national. (Pour plus de détails, voir la section 5.2.3.)
- Renforcement mutuel des initiatives et opportunités de partenariat public-privé, Sint Maarten ayant engagé un solide dialogue public-privé. Pour autant, des améliorations sont possibles en fixant une orientation stratégique pour les entreprises privées, leur donnant la confiance nécessaire pour investir dans le développement du commerce bleu. (Pour plus de détails, voir la section 5.4.4.)
- Mettre en œuvre l'initiative des ports verts grâce à des installations de réception portuaires pouvant approvisionner les navires en « carburants verts », dans le cadre du programme financé par l'UE sur les ports verts. Le secteur maritime a confirmé son engagement à passer des carburants issus du pétrole aux carburants verts d'ici 2050. La filière des croisières s'y est engagée pour 2030 au plus tard. (Pour plus de détails, voir la section 5.2.2.)
- Augmentation de l'investissement «bleu» via une application à la plate-forme d'investissement bleue
- Coopération plus étroite avec les îles voisines et les PTOM afin d'augmenter l'utilisation des économies d'échelle
- Élargir les attributions du service de sécurité national de Sint Maarten pour mieux faire appliquer les règles maritimes sur l'île.

Le tourisme bleu

- Suite à la rédaction d'une stratégie sur le tourisme bleu pour l'ensemble des PTOM (telle que détaillée au chapitre 7.1), Sint Maarten gagnerait à développer une stratégie spécifique au tourisme bleu sur l'île, laquelle pourrait être élaborée avec les PTOM voisins. Cette stratégie devrait tout particulièrement :
 - Prendre en compte les « normes et le système d'audit du tourisme bleu des PTOM », pour promouvoir les initiatives des PTOM en matière de tourisme.
 - Développer un système d'indicateurs pour la gestion durable au niveau de la destination et élaborer des indicateurs dédiés au tourisme côtier et maritime, Ces indicateurs devraient être conçus en lien avec les normes et le système d'audit du tourisme bleu des PTOM.
 - Réaliser une étude de faisabilité pour explorer les opportunités de diversification du tourisme côtier, en particulier les évolutions par rapport au tourisme de masse et de croisière. Cette étude devrait se concentrer sur le développement d'un modèle d'écotourisme de niche.
 - Envisager des programmes pour former les prestataires du secteur hôtelier à la gestion durable.
- Faire des demandes de financement (en particulier dans le domaine du tourisme bleu européen) en partenariat avec les autres îles au niveau régional. Cela peut être fait par le biais des OCB, comme détaillé au chapitre 6.1.
- Renforcer les capacités dans les zones riches en ressources naturelles. Deux grandes difficultés ont été identifiées : (i) certaines zones souffrent d'un manque de connaissances techniques, tandis que d'autres

(ii) sont confrontées à une forte pénurie de main d'œuvre au niveau local et dans certains services de l'administration.

- Identifier les acteurs du tourisme bleu à Sint Maarten pour permettre le développement du sous-secteur du cluster du tourisme bleu.
- Améliorer la durabilité environnementale de l'exploitation touristique de Sint Maarten, en particulier en évitant de céder au modèle du tourisme de masse afin d'acquérir un avantage compétitif.
- Améliorer la gestion des ressources naturelles et accroître la durabilité et la résilience du secteur du tourisme bleu de Sint Maarten
- Restauration des écosystèmes, en particulier des mangroves, pour assurer la durabilité du capital naturel, un attracteur clé pour les visiteurs de l'écotourisme / tourisme bleu.

L'énergie bleue

- En raison des similarités entre de nombreux PTOM, il est recommandé de dresser un plan de coopération avec d'autres PTOM afin de mener une étude conduisant à l'élaboration d'un programme commun et concerté pour le développement et l'exploitation des sources d'énergies marines.
- Conclure un accord de coopération avec d'autres îles voisines pour développer un projet pilote d'énergie éolienne en mer et/ou d'énergie houlomotrice et/ou d'ETM (énergie thermique des mers), avec capacités de stockage et production d'hydrogène vert issu de ces énergies marines.
- Dans le contexte de la création future des clusters des SEB, constituer une cartographie des principales parties prenantes de Sint Maarten dans le sous-secteur spécifique à l'énergie bleue. Cela faciliterait la communication et le développement de réseaux au sein du cluster.

Sécurité alimentaire

- Renforcer les capacités dans les zones riches en ressources naturelles. Deux grandes difficultés ont été identifiées : (i) certaines zones souffrent d'un manque de connaissances techniques, tandis que d'autres (ii) sont confrontées à une forte pénurie de main d'œuvre au niveau local et dans certains services de l'administration.
- Dresser un inventaire exhaustif des ressources, qui serve de fondement aux futures orientations de la politique agricole et de l'exploitation de l'océan.
- Accorder une aide au développement et des facilités de financement aux producteurs et aux pêcheurs qui se consacrent au marché local.
- Développer les capacités et les incitations locales pour retenir les travailleurs qualifiés issus du territoire. Cela peut se faire en identifiant les aspects scientifiques et socio-économiques des parcours professionnels liés à l'économie bleue, pouvant contribuer à attirer les investissements venus de l'étranger.
- Donner la priorité à la coopération intrarégionale développée dans un cadre stratégique qui soit bénéfique à tous les PTOM impliqués, et destinée à attirer des financements substantiels. Cela peut être fait par le biais des OCB, comme détaillé au chapitre 6.1.
- Soutien gouvernemental accru pour protéger et étendre (réensemencer) les zones coralliennes et les mangroves, qui sont des barrières naturelles et biologiques contre les incursions marines et les marées de tempêtes, ainsi que les zones de reproduction et les nourriceries pour les animaux marins et les poissons.
- Dans le contexte de la création future des clusters des SEB, constituer une cartographie des principales parties prenantes de l'alimentation bleue pour permettre le développement de ce sous-secteur dans le

cluster de Sint Maarten. Cela faciliterait la communication et le développement de réseaux au sein du cluster.

- Soutien gouvernemental accru pour protéger et étendre (réensemencer) les zones coralliennes et les mangroves, qui sont des barrières naturelles et biologiques contre les incursions marines et les marées de tempêtes, ainsi que les zones de reproduction et les nourriceries pour les animaux marins et les poissons.

7.2.13 Wallis et Futuna

Une gestion maritime bleue

- Développer le cluster maritime/SEB de Wallis et Futuna pour permettre la pleine réalisation économique de ces secteurs. Pour cela, il conviendra de suivre les conclusions de l'étude présentée dans le rapport principal (section 5.1.1) ; l'étude [des PTOM](#) sur l'expansion du secteur de l'économie bleue, qui (i) identifie et clarifie les principaux ministères et industries privées des PTOM contributeurs, (ii) précise les liens existant entre eux, (iii) propose une méthodologie permettant d'atteindre la masse critique des SEB et (iv) ébauche un modèle permettant d'initier une communication et une promotion centrées et ciblées sur les SEB.
- Développement d'un plan de diversification portuaire à long terme, Wallis et Futuna a démontré que leurs ports ont la capacité de s'étendre et il est recommandé qu'ils optimisent les installations portuaires pour diversifier davantage les SEB, et répondre aux exigences pour les navires de recherche et l'énergie bleue maritime, mais aussi investir dans les installations de réception portuaires pour les adapter aux nouveaux carburants.
- Faire des demandes de financement en partenariat avec les autres îles au niveau régional. Cela peut être fait par le biais des OCB, comme détaillé au chapitre 6.1.
- Accroître le développement des compétences liées aux SEB à Wallis et Futuna, ainsi que l'accès à l'enseignement, à la formation et aux infrastructures de soutien. Cela peut être fait à travers la mise en place de centres d'innovation bleue pour aider les start-ups et accompagner le développement de parcs technologiques bleus. Les experts considèrent qu'il s'agit d'un élément crucial pour les PTOM, car les centres d'innovation, d'incubation et d'entrepreneuriat bleus, tout comme les parcs technologiques bleus, augmenteront considérablement le capital humain des SEB et assureront la pérennité des activités des jeunes qui développent les compétences nécessaires au niveau national. En outre, ces centres aideront les pays à conserver les compétences et à endiguer la « fuite des cerveaux » au niveau national, phénomène selon lequel les étudiants partent une fois formés, faute de trouver un emploi qui leur permette de progresser professionnellement dans leur pays, créant ainsi un vide de connaissances au niveau national. (Pour plus de détails, voir la section 5.2.3.)
- Renforcement mutuel des initiatives et opportunités de partenariat public-privé, Wallis et Futuna ayant engagé un solide dialogue public-privé. Pour autant, des améliorations sont possibles en fixant une orientation stratégique pour les entreprises privées, leur donnant la confiance nécessaire pour investir dans le développement du commerce bleu. (Pour plus de détails, voir la section 5.4.4.)
- Mettre en œuvre l'initiative des ports verts grâce à des installations de réception portuaires pouvant approvisionner les navires en « carburants verts », dans le cadre du programme financé par l'UE sur les ports verts. Le secteur maritime a confirmé son engagement à passer des carburants issus du pétrole aux carburants verts d'ici 2050. La filière des croisières s'y est engagée pour 2030 au plus tard. (Pour plus de détails, voir la section 5.2.2.)

- Agrandir davantage le port de Mata'Utu à Wallis et Futuna pour entreprendre d'autres activités portuaires, plus spécialement celles liées aux SEB, comme les infrastructures de l'énergie bleue ou le stationnement des navires de recherche.
- Soutenir les observatoires de la croissance bleue (OCB) pour doter Wallis et Futuna d'une ressource professionnelle afin de soumettre sa candidature aux programmes de financement et d'investissement. Les OCB sont une des initiatives phares recommandées dans l'étude, et il en est davantage question aux chapitres 5.4 et 6.1. Ces OCB seront une mine de connaissances précieuses sur les SEB pour tous les PTOM, ainsi qu'une plateforme de mise en œuvre les informant et les guidant dans tous les aspects relatifs aux SEB, qui plus est en fournissant des informations spécifiques à chaque PTOM.
- La planification maritime, marine et des SEB doivent être développées à l'échelle nationale. Cela est expliqué en détail au chapitre 5.3 - Troisième priorité stratégique. Les principales recommandations en résultant sont :
 - Préparer et mettre en œuvre les programmes de planification de l'espace maritime à Wallis et Futuna. Ces derniers doivent être élaborés par des experts maritimes et garantir que les activités humaines dans les zones marines soient organisées de manière à ce que les objectifs écologiques, économiques et sociaux soient atteints (section 6.3).
 - Développer une stratégie maritime/SEB à l'échelle nationale. Ce point est d'une grande importance pour garantir une approche de développement intégré dans ces deux domaines, ainsi que pour guider les investisseurs et les parties prenantes.
- Tout comme la Nouvelle-Calédonie et la Polynésie française, Wallis et Futuna devrait mener une étude pour déterminer quels sont les manquements aux règles maritimes et les capacités à renforcer pour protéger l'intégralité des secteurs de l'économie bleue, y compris les activités maritimes, le tourisme, la pêche et l'énergie bleue.
- Faire des demandes de financement en partenariat avec les autres îles au niveau régional. Cela peut être fait par le biais des OCB, comme détaillé au chapitre 6.1.
- Ébaucher un plan d'action pour accroître les capacités d'exportation et le trafic de conteneurs.

Le tourisme bleu

- Faire progresser l'Analyse des écosystèmes de l'Océan Pacifique (projet PACIOCEA).
- Suite à la rédaction d'une stratégie sur le tourisme bleu pour l'ensemble [des PTOM](#) (telle que détaillée au chapitre 7.1), Wallis et Futuna gagnerait à développer une stratégie spécifique au tourisme bleu sur l'île, laquelle pourrait être élaborée avec les PTOM voisins. Cette stratégie devrait tout particulièrement :
 - Prendre en compte les « normes et le système d'audit du tourisme bleu [des PTOM](#) », pour promouvoir les initiatives des PTOM en matière de tourisme.
 - Développer un système d'indicateurs pour la gestion durable au niveau de la destination et élaborer des indicateurs dédiés au tourisme côtier et maritime, Ces indicateurs devraient être conçus en lien avec les normes et le système d'audit du tourisme bleu [des PTOM](#).
 - Réaliser une étude de faisabilité pour explorer les opportunités de diversification du tourisme côtier, en particulier les évolutions par rapport au tourisme de masse et de croisière. Cette étude devrait se concentrer sur le développement d'un modèle d'écotourisme de niche.
 - Envisager des programmes pour former les prestataires du secteur hôtelier à la gestion durable.
- Faire des demandes de financement (en particulier dans le domaine du tourisme bleu européen) en partenariat avec les autres îles au niveau régional. Cela peut être fait par le biais des OCB, comme détaillé au chapitre 6.1.

- Renforcer les capacités dans les zones riches en ressources naturelles. Deux grandes difficultés ont été identifiées : (i) certaines zones souffrent d'un manque de connaissances techniques, tandis que d'autres (ii) sont confrontées à une forte pénurie de main d'œuvre au niveau local et dans certains services de l'administration.
- Développer la stratégie d'adaptation au changement climatique de Wallis et Futuna.
- Identifier les acteurs du tourisme bleu à Wallis et Futuna pour permettre le développement du sous-secteur du cluster du tourisme bleu.
- Apply for funding from the Blue tourism EU, and other Funding applications (particularly in the field of EU Blue Tourism) in cooperation with other OCTs
- Faire des demandes de financement auprès de l'UE sur le sujet du tourisme bleu, ainsi que d'autres demandes de financement (en particulier dans le domaine du tourisme bleu de l'UE) en coopération avec d'autres PTOM
- Accroître l'accès des prestataires de services de l'hôtellerie de Wallis et Futuna à l'enseignement, à la formation et aux infrastructures de soutien.
- Investissement dans le secteur du tourisme bleu de niche de Wallis et Futuna, en particulier dans le secteur des sports nautiques
- Améliorer la durabilité environnementale de l'exploitation touristique de Wallis et Futuna, en particulier en évitant de céder au modèle du tourisme de masse afin d'acquérir un avantage compétitif.

L'énergie bleue

- En raison des similarités entre de nombreux PTOM, il est recommandé de dresser un plan de coopération avec d'autres PTOM afin de mener une étude conduisant à l'élaboration d'un programme commun et concerté pour le développement et l'exploitation des sources d'énergies marines.
- Conclure un accord de coopération avec d'autres îles voisines pour développer un projet pilote d'énergie éolienne en mer et/ou d'énergie houlomotrice et/ou d'ETM (énergie thermique des mers), avec capacités de stockage et production d'hydrogène vert issu de ces énergies marines.
- Dans le contexte de la création future des clusters des SEB, constituer une cartographie des principales parties prenantes de Wallis et Futuna dans le sous-secteur spécifique à l'énergie bleue. Cela faciliterait la communication et le développement de réseaux au sein du cluster.

Sécurité alimentaire

- Poursuivre les recherches dans la ZEE, en particulier pour dénombrer les espèces et cartographier les fonds marins, afin de pouvoir envisager objectivement des recherches complémentaires sur les options disponibles dans le milieu terrestre (Wallis) et dans l'agroforesterie.
- Restaurer les écosystèmes, en particulier les mangroves, pour assurer la durabilité du patrimoine naturel, un élément clé pour attirer les amateurs d'écotourisme/de tourisme bleu.
- Assurer la gestion des barrières naturelles et biologiques contre les incursions marines et les marées de tempêtes à Wallis et Futuna, ainsi que la gestion des zones de reproduction et des nourriceries pour les animaux marins et les poissons.
- Accroître la capacité de transformation du poisson, ce qui nécessiterait l'achat d'une flotte de pêche et la modernisation des installations de quai afin d'élargir le potentiel de capture. De même, la transformation locale du porc doit être développée afin de se substituer aux importations de charcuterie européenne

- Le renforcement des capacités à Wallis et Futuna doit passer par une vérification des structures, pour assurer la longévité de l'emploi et davantage d'embauches locales à tous les niveaux, avec des perspectives de carrière durables.
- Dans le contexte de la création future des clusters des SEB, constituer une cartographie des principales parties prenantes de l'alimentation bleue pour permettre le développement de ce sous-secteur dans le cluster de Wallis et Futuna. Cela faciliterait la communication et le développement de réseaux au sein du cluster.

8 BIBLIOGRAPHIE

- A. Filous, R. J. Lennox, E.E.G. Clua, A.J. Danylchuk (2019), Fisheries selectivity and annual exploitation of the principal species harvested in a data-limited artisanal fishery at a remote atoll in French Polynesia.
- A. Lindop, E. Bultel, K. Zylich and D. Zeller (2015), Reconstructing the former Netherlands Antilles marine catches from 1950 to 2010.
- A.Bergin, D.Brewster, and A.Bachhawat (2019), Ocean Horizons: Strengthening Maritime Security in Indo-Pacific Island States.
- Accord particulier entre l'etat de la Nouvelle Caledonie et le territoire des Iles Wallis et Futuna (2003)
- Accord particulier entre l'etat, la Nouvelle Caledonie et le territoire des Iles Wallis et Tutuna (2013).
- ADE (2015), Evaluation PEFA 2015 en Polynésie Française.
- Affaire Maritime Nouvelle Caledonie (2018), REPARTITION DES COMPETENCES MARITIMES EN NOUVELLE-CALEDONIE.
- Agence Calédonienne de l'Énergie(2019), La feuille de route 2019 de l'Agence Calédonienne de l'Énergie.
- Andre van Schalk (1997), Proyecto PUDRENA
- Aqualectra (2019), Maturing outside of our comfort zone.
- Aruba Marketing (2018), Fighting World Hunger with Digital Agriculture.See:
<https://blogs.arubanetworks.com/industries/fighting-world-hunger-with-digital-agriculture/>
- ASSEMBLEE TERRITORIALEDES ILES WALLIS ET FUTUNA (2019) LA STRATEGIE DE CONVERGENCE DE WALLIS ET FUTUNA.
- Assise des Outre-Mer (n.d.), Livre Bleu outre-mer.
- B. De Boer, D. Hoogerwerf, I. Kristensen, J. Post (1973), Antillean Fish guide.
- B. van Zanten, F. Laclé, S. van Duren, V. Soberon, P. van Beukering (2018), The Value Natural Capital for the TourismIndustryof Aruba.
- Blue Denmark (n.d.), Commerce Competence Cooperation.
- Blue Hale Curacao (n.d.), BLUE HALO CURAÇAO RECOMMENDATIONSFOR A SUSTAINABLE OCEAN POLICY.
- Blue Halo Curacao (2016), Economic Valuation of Curaçao's Marine Resources.
- BREA (2018), ECONOMIC CONTRIBUTION OF CRUISE TOURISM TO THE DESTINATION ECONOMIES.
- Cacima (2017), Le secteur du tourisme decroisière à Saint-Pierre-et-Miquelon.
- Caribbean Export Development agency (2007), DOING BUSINESS WITH CURAÇAO.
- Caroline Yeager (2013), The Development of the Tourism Industry in French Polynesia.

Catherine Lin (2020), HUNGER AND MALNUTRITION IN NEW CALEDONIA. See: <https://borgenproject.org/malnutrition-in-new-caledonia/#:~:text=While%20hunger%20is%20not%20an,thus%2C%20below%20the%20poverty%20line.>

CBS (2015), Curaçao Environmental Statistics Compendium 2015.

CBS (2016), Trends in the Caribbean Netherlands.

CBS (2020), Economic growth on Bonaire in 2018.

CENTRALE BANK VAN CURAÇAO EN SINT MAARTEN (2020), The Economy of Curaçao and Sint Maarten in Data and Charts Yearly Overview.

Charton et al. (2016), Fish, food security and health in Pacific Island countries and territories: a systematic literature review.

CIA WORLD FACTBOOK (2020), Saint Pierre and Miquelon Economy 2020.

CLEO PASKAL (2018), Strategic Overview of Oceania.

Cluster maritime Nouvelle Calédonie (2016), Énergies Marines Renouvelables (EMR).

Commission de régulation de l'énergie (2018), Mission de la CRE en Guadeloupe, à Saint-Martin et à Saint-Barthélemy.

Conservation International (n.d.), Stratégie pour la Biodiversité de Wallis et Futuna.

Cornerstone Economics (2020), Agriculture in Aruba: A sector ripe for the picking. See: <https://www.cornerstoneeconomics.com/post/agriculture-in-aruba-a-sector-ripe-for-the-picking>

Countries of the World (2020), Curacao Economy 2020. See: https://theodora.com/wfbcurent/curacao/curacao_economy.html.

COUNTRY NOTE ON NATIONAL FISHERIES MANAGEMENT SYSTEM – GREENLAND (n.d.)

Creocean (2019), Etude du potentiel des énergies renouvelables marines en Nouvelle Calédonie

Creocean (2019), Suivi de l'état de santé des communautés benthiques et ichtyologiques de la Réserve Naturelle de Saint-Barthélemy.

Curacao Chronicle (2018), Camelia-Römer: Government ready for innovation in agriculture. See: <https://curacaochronicle.com/main/camelia-romer-government-ready-for-innovation-in-agriculture/>

Curacao Chronicle (2018), The Venezuelan impact on Curaçao's economy. See: <https://www.curacaochronicle.com/post/main/cft-the-venezuelan-impact-on-curacaos-economy/>

Curacao Ports Authority & CİNEX (n.d.), DEVELOPMENT OPPORTUNITIES FOR WILLEMSTAD.

Curacao Ports Authority (n.d.), Waaigat Development Guidelines.

Curacao Ports Authority (n.d.), West Wharf Development Guidelines.

Curaloe (2019), Sustainability Policy and reporting 2019.

D. Debrot, S. van den Burg (2019), Food from the Oceans. Factsheet 3. Nexus interventions for small tropical islands: case study Bonaire. Technical Report · February 2019

Damien ERNST (n.d.), Harvesting wind energy in Greenland: a project for Europe and a huge step towards the building a global electrical grid.

Danish Maritime Authority (2015), Summary report on North Sea regulation and standards.

Danish Maritime Authority (2016), Employment and production in Blue Denmark 2016.

Danish Maritime Authority (2016), OPPORTUNITIES AND CHALLENGES FOR THE DANISH REALM'S MARITIME INDUSTRY IN THE ARCTIC.

DCNA nature (n.d.), POP Bonaire: Rural Development Program: 2014-2018.

De COMMISSIE INTEGRALE SOCIAAL-ECONOMISCHE AANPAK BONAIRE (1992), Uitgebracht aan het Bestuurscollege van het Eilandgebied Bonaire en de Regeringen van de Nederlandse Antillen en Nederland, volgens het Eilandsbesluit.

Delegation interministrielle a la reconstruction des iles de Saint Barthelemy et Saint Martin (n.d.), Report of the French government's interministerial commissioner for the reconstruction of Saint-Barthélemy and Saint Martin.

DIRECTION DES AFFAIRES MARITIMES DE LA NOUVELLE-CALEDONIE (2019).

Directorate of Housing, Spatial Planning and Environment VROM, Aruba (n.d.), Development of an Environmental Assessment Method for Aruba.

Dornan, M, Morgan, W, Newton Cain, T, Tarte, S (2018), What's in a term? "Green growth" and the "blue-green economy" in the Pacific islands.

DTAM (2019), Analyse territoriale éolienne de l'archipel de Saint-Pierre et Miquelon.

DTU (2011), Solar heating in Greenland Resource assessment and potential.

E.de Bruijn, M. Hugen, M. James, H. Winters (2018), Food Security on Curaçao: An Interdisciplinary Food Systems Approach on Vulnerability and the Impact of Tourism

E.M.G. Kokkelmans (2007), Comparison of growth of the reef fish species *Haemulon flavolineatum* (French grunt) between seagrass beds, mangroves and the coral reef, as a test for the nursery hypothesis.

Economic Development Division Pacific Community (SPC) (2016), Air and sea transport in Wallis and Futuna: Report of a 2014 study.

ECORYS (2019), Duurzame ontwikkeling Bonaire, Sint Eustatius en Saba.

EDF (2019), Bilan Previsionnel.

Elise Bultel and Kyrstn Zyllich (2015), Fisheries catch reconstruction of the Western Atlantic French archipelago of Saint Pierre et Miquelon, 1950-2010.

Enercal(2018), Quels potentiels d'énergies marines renouvelables (EMR) en Nouvelle-Calédonie ?

Environmental Law Institut (2016), Sustainable Fisheries & Coastal Zoning in Curaçao.

Erickson Smith (2013), Subsistence Subsiding: Eighty Years of Change in French Polynesia's Fisheries. See: https://www.sea.edu/spice_atlas/fakarava_atlas/subsistence_subsiding_eighty_years_of_change_in_french_polynesian_fisheries

ETM / OTEC / SWAC (2019), LES ENTREPRISES DU « SWAC ET DE L'ETM » S'ORGANISENT POUR LA PPE.

European Union (2010), Legal aspects of Arctic shipping.

European Union (2012), Setting out the fishing opportunities and financial contribution provided for in the Fisheries Partnership Agreement between the European Community (1) on the one hand, and the Government of Denmark and the Home Rule Government of Greenland (2), on the other hand.

European Union (2020), COUNCIL REGULATION (EU) 2020/123 of 27 January 2020.

FAO (2008), Country Profile: Food Security Indicators.

FAO/SPREP/SPC/USP (2009), CLIMATE CHANGE AND FOOD SECURITY IN THE PACIFIC.

Farrell et al. (2020), COVID-19 and Pacific food system resilience: opportunities to build a robust response.

Food and Agriculture Organization of the United Nations (2018), Fishery and Aquaculture Country Profiles Curacao.

Food and agriculture Organization of the United Nations (2020), REGIONAL ANALYSIS OF THE NATIONALLY DETERMINED CONTRIBUTIONS IN THE CARIBBEAN.

Funge-Smith S, Bennett A. (2019), A fresh look at inland fisheries and their role in food security and livelihoods.

Future Directions International (2019), Food and Water Security in New Caledonia.

G. Grimsditch, M.S. Engel, M.J.A. Vermeij (2011), Coral Reef Resilience Assessment of the Bonaire National Marine Park, Netherlands Antilles

G. Louisa (n.d.), Food (In)dependency the Curaçao case.

G. Van Werven, C.J. Jepma, W. Bakker (n.d.), Masterplan strategische ontwikkeling Bonaire 2010-2025.

Gouvernement de la Nouvelle Calédonie (2008), LISTE DES ENTREPRISES AGREES POUR LE TRANSPORT ET LES ACTIVITES NAUTIQUES A CARACTERE TOURISTIQUE EN NOUVELLE-CALEDONIE .

Gouvernement de la Nouvelle Calédonie (2010), Schéma pour la transition énergétique (STENC).

Gouvernement de la Nouvelle Calédonie (2018), Bilan énergétique Nouvelle Calédonie 2018.

Gouvernement de la Nouvelle Calédonie (n.d.), LES MARQUES EXTERIEURES DES NAVIRES DE PLAISANCE.

Gouvernement de la Nouvelle Calédonie (n.d.), SERVICE DE LA NAVIGATION ET DE LA SECURITE MARITIMES.

Government of Aruba (2011), The Green Gateway.

Government of Aruba (2015), 2020 Vision Green Deck ARUBA.

Government of Greenland (2014), Greenland's oil and mineral strategy 2014-2018.

Government of Greenland (2014), The Fifth National Report Greenland.

Government of Greenland (2017), SEKTORPLAN FOR ENERGI- OG VANDFORSYNING.

Government of Sint Maarten (2020), Draft National Development Vision 2030.

H.W.G. Meesters, D.M.E. Slijkerman, M. de Graaf, and A.O. Debrot (2010), Management plan for the natural resources of the EEZ of the Dutch Caribbean

HAUT-COMMISSARIAT DE LA REPUBLIQUEEN POLYNESIE FRANCAISE (2015), Pacific Economic Cooperation Council "PECC International Project 2015-2016 -Managing the Blue Economy -Future of Port Management and Shipping in the Asia-Pacific".

HELENE GOIRAN (2018), The Role of the French Military on Key Issues for Oceania.

HINICO & Technopolis (2016), Plan d'actions pour la transition Energetique a Saint barthelemy.

IFREMER (2019), Le Dispositif Ultramarin de L'IFREMER.

IMF (2018), KINGDOM OF THE NETHERLANDS—CURAÇAO AND SINT MAARTEN

IMF (2019), KINGDOM OF THE NETHERLANDS—CURAÇAO AND SINT MAARTEN

Intell-Echo (2016), L'Observatoire d'information économique pour la cooperation régionale entre le Canada atlantique et Saint-Pierre et Miquelon, France.

Intergre (2017), Stratégie d'adaptation au changement climatique du Territoire des îles Wallis et Futuna.

Island Studies.ca (2017), Saint-Pierre et Miquelon.

ITC (2020), Curaçao turns toward technology to build a resilient economy. See:
<https://www.intracen.org/news/Curacao-turns-toward-technology-to-build-resilient-economy/>

ITOPF (2018), A Summary of Oil Spill Response Arrangements& Resources Worldwide.

ITOPF (2018), Country & Territory Profiles.

IVM Institute for Environmental Studies (2013), The total economic value of nature on Bonaire.

J.E.Tamis & E.M. Foekema (2016), Blue carbon in the Dutch Caribbean

J.M. Cheer et al. (2018), Tourism in Pacific island countries: A status quo round-up

Jennifer Lightle (2017), Imported Food Affecting Malnutrition in French Polynesia.

Jenny Steel (2020), Coronavirus Exasperates Homelessness on St Maarten.
See:<https://caribbeannetwork.ntr.nl/2020/12/18/coronavirus-exasperates-homelessness-on-st-maarten/>

Jessica A Gephart et al. (2015), Shocks to fish production: Identification, trends, and consequences.

Johann Bell (n.d), Implications of climate change for fisheries in the tropical Pacific.

Jones. D et al. (2018), Can the optimisation of pop-up agriculture in remote communities help feed the world?

Joost Huijbregts (2016), Economic impact of tourism on St. Eustatius.

JOURNAL OFFICIEL DE LA NOUVELLE-CALEDONIE (2010).

JOURNAL OFFICIEL DE LA NOUVELLE-CALEDONIE (2020).

Kingdom of the Netherlands (2017), Report on the implementation of the Sustainable Development Goals.

L. Borst and S.A. de Haas (2005), A hydrogeological investigation of Bonaire's watersystem.

L. Jelsma, D.K. Maris, W. Hijman (2011), The Impact of Tourism on Curaçao's Economy: A Scenario Approach.

L.R. THOMAS, K.J. SIEGEL, B.OWASHI, A.J. ESTEP, T. GEDAMKE, and S.E. LESTER (n.d.), Determining Effective Fisheries Monitoring and Assessment Approaches in Data-limited Contexts: A Case Study of the Fisheries in Montserrat and Curaçao.

La conservation de Ramsar (2017), Île Europa.

La conservation de Ramsar (2018), Réserve naturelle nationale des Terres australes françaises.

Le terminal de croisières (2018), Aménagement du terminal de croisières du port de Saint-Pierre

Leach B. F., Intoh Mishiko, Smith I. W. G.(1984), Fishing, Turtle Hunting, and Mammal Exploitation at Fa'ahia, Huanine, FrenchPolynesia.

Limites Maritime.gouv (n.d.), Espace Maritime de la France A Saint Pierre et Miquelon.

Limites Maritimes.gouv (2019), Espace Maritimes de la France aux Iles Saint Martin et Saint Barthelemy.

Limites Maritimes.gouv (2019), Espace Maritimes de la France Wallis et Futuna.

Linde K. J. van Bets, Machiel A. J. Lamers & Jan P. M. van Tatenhove (2017), Governing cruise tourism at Bonaire: a networksand flows approach.

M. van der Geest & D. Slijkerman (2019), Nexus interventions for small tropical islands: case study Bonaire.

M.H.G. van Sambeek, H.G.M. Eggenkamp & M.J.M. Vissers (2000), The groundwater quality of Aruba, Bonaire and Curacao: a hydrogeochemical study.

Mangrove.org (2014), Aruba Ports Authority Reef Islands - REM Mangrove Reforestation.

Martin Breum (2018), Ready or not, Greenland is poised to see a rise in cruise ship tourism.

Matthew Dornan, Ron Duncan (2018), The Pacific islands in the twenty-first century.

MINISTÈRE DES OUTRE-MER (2014), Décret no2014-483 du 13 mai 2014 relatif aux conseils maritimes ultramarinset aux documents stratégiques de bassin maritime.

MINISTÈRE DU TOURISME, DES TRANSPORTS AÉRIENS INTERNATIONAUX, DE LA MODERNISATION DE L'ADMINISTRATION ET DE LA FONCTION PUBLIQUE (n.d.), STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE 2015-2020.

Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (2019), Integraal Nationaal Energie- en Klimaatplan.

Ministries of Agriculture, Nature and Food Quality, Infrastructure and Water Management and Interior and Kingdom relations of The Netherlands (2020), NATURE AND ENVIRONMENT POLICY PLAN CARIBBEAN NETHERLANDS 2020 -2030.

MINISTRIES OF VROMI and TEZVTGOVERNMENTOF SINT MAARTEN (2014),National Energy Policyfor Country Sint Maarten.

Ministry of General Affaires (2013), STRATEGIES FOR SUSTAINABLE LONG TERM ECONOMIC DEVELOPMENT IN CURACAO.

Ministry of Traffic, Transport and Planning (n.d.), St. Anna Bay & Waagat.

NASCO (2015), Report of the Inter-sessional Meeting of the West Greenland Commission.

Nasco (2020), Management and Sampling of the St Pierre and Miquelon Salmon Fishery.

Natuurbeleidsplan Bonaire 1999 -2004.

Nic Maclellan (2017), France and the Blue Pacific.

No author (2013), Maritime Emergency Response Plan for the Dutch Caribbean.

No author (2018), Curaçao Should Adopt Fish Reproduction Zonesto Recover Reef Fish Stocks and Improve Coastal Resources

Nordregio (n.d.), GREEN GROWTH IN NORDIC REGIONS.

Nouvelle Calédonie Pacific heart (2018), Stop Over Handbook In New Caledonia.

NSP (2019), Energy Efficiency & Energy Diversification

OCTA (2015), Overseas Countries and Territories: Environmental Profiles.

OECS (2018), Aquaponics: new ways to help reduce the OECS Food Import Bill. See: <https://pressroom.oecs.org/aquaponics-new-ways-to-help-reduce-the-oecs-food-import-bill>

Organigramme des services de l'administration supérieure des Iles Wallis et Futuna (2020)

OSAC (2020), Dutch Caribbean 2020 Crime & Safety Report.

P. Verweij, A. Cormont, J. Nel, B. de Rooij, L. Jones-Walters, D. Slijkerman, K. Soma, M. van Eupen (2020), A nature inclusive vision for Bonaire in 2050.

P. Verweij, E. Meesters and D. Debrot (2015), Indicators on the status and trends of ecosystems in the Dutch Caribbean

P. Visser, E. Meesters, F. van Duy (2018), Bottom topography, groundwater discharge and cyanobacterial mats of mesophotic reefs.

Paino Vanai (2000), Status of Coral Reefs 2000 in Southeast and Central Pacific.

Parke nacional Aruba (2019), Preliminary Management Plan.

Pascal Le Floc'h and Lucie Chopot (2019), Qui veut la peau du concombre de mer?

Petit Guyeau (2018), Review of the Spatial Development Plan St. Eustatius.

Phaedra Romney (2020), Agriculture forms the basis of a systemic change that will revitalize the economy of Sint Maarten. See: <https://challenges.openideo.com/challenge/food-system-vision-prize/open-submission/nurture-the-green-pillar>.

PROGRAMMING DOCUMENT FOR THE SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF GREENLAND (n.d.).

P-Y. Le Meur, P. Cochonat, C. David, et al. (2016), Les ressources minérales profondes en Polynésie française / Deep-sea mineral resources in French Polynesia.

Ralph Cantave (2020), Corona crisis brings agriculture back to Sint Maarten. See: <https://caribbeannetwork.ntr.nl/2020/07/21/corona-crisis-brings-agriculture-back-to-forefront-of-sint-maarten-life/>

Republique Francaise (2015), National strategy for the security of maritime areas.

Republique Francaise (2016), Appui au Préfet de Saint-Pierre et Miquelon sur les problématiques portuaires.

Republique Francaise Direction des territoires de l'Alimentation de la Mer Saint Pierre et Miquelon (2014), A French harbour at the gates fo Nother America.

Republique Francaise Direction des territoires de l'Alimentation de la Mer Saint Pierre et Miquelon (2016), VULIT : Vulnérabilité du littoral de Saint Pierre et Miquelon face aux risques côtiers.

Republique Francaise Direction des territoires de l'Alimentation de la Mer Saint Pierre et Miquelon (2018), Arrete n:559 du 28 sep 2018.

Republique Francaise Terres Australes et Antartiques Francaise (2018), La lettre des TAAF.

Republique Francaise Terres Australes et Antartiques Francaise (2019), Arrete n:2019-111 du 24 octobre 2019.

Republique Francaise Terres Australes et Antartiques Francaise (2019), Arrete n:2019-193 du 7 novembre 2019.

Republique Francaise Terres Australes et Antartiques Francaise (2019), Arrete n:2019-59 du 2 juillet 2019.

Republique Francaise Terres Australes et Antartiques Francaise (2019), Mise en œuvre du nouveau plan de gestion de pêche à la légine australedans les zones économiques exclusives (ZEE) de Crozet et de Kerguelen.

Republique Francaise Terres Australes et Antartiques Francaise (2019), Rapport sur la gestion de la pêche de légine dans les Terres australes et antarctiques françaises.

Republique Francaise Terres Australes et Antartiques Francaise (n.d.), District de Crozet.

Republique Francaise territoire des Iles Wallis et Futuna (2017), Programmation pluriannuelle de l'énergie pour les Iles Wallis et Futuna 2016-2018 / 2019-2023.

Robert Gillett (2016), Fisheries in the Economies of Pacific Island Countries and Territories.

Royal Greenland (2019), Sustainable Fisheries Policy.

S.R. Smith, W.J. van der Burg, A.O. Debrot, G. van Buurt, J.A. de Freitas (2014), Key Elements Towards a Joint Invasive Alien Species Strategy for the Dutch Caribbean.

SAAEB (2019), Suivi des espèces envahissantes et bio-salissures marines à Saint-Pierre et Miquelon Année 2019.

SAFEGE Consortium (2015), Overseas Countries and Territories: Environmental Profiles.

Saint Pierre et Miquelon Collectivite territoriale (2016), ETUDE MARKETING DE LA DESTINATION SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON.

Saint Pierre et Miquelon Collectivite territoriale (2018), PROGRAMMATION PLURIANNUELLE DE L'ÉNERGIE Archipel de de Saint-Pierre et Miquelon Saint-Pierre et Miquelon.

Saint Pierre et Miquelon Collectivite territoriale (n.d.), Schéma de Développement Stratégique Plan d'action 2015-2020.

Sara Venusti (2017), IS IT POSSIBLE TO REDUCE THE SINT MAARTEN POVERTY RATE?.
See: <https://borgenproject.org/sint-maarten-poverty-rate/>

Scott LAGUEUX (n.d.), Curacao's inner harbour connectivity, community culture & commerce.

SCV Geelhoed, N Janinhoff, JP Verdaat, RSA van Bemmelen & M Scheidat (2013), Aerial surveys of marinemammals and other fauna around Aruba, Curaçao and Bonaire

SDG (n.d.), SintMaartenand the 2030 Agenda.

Sea-ex (n.d.), Government Contacts & Information Resources for Commercial Fishing, Seafood, Aquaculture, Marine & Oceans in Tahiti. See: <http://www.sea-ex.com/countryinfo/tahiti.htm>

Shom (2018), Espace maritime de la France En Nouvelle Calédonie.

Sonia Pollock and Catherine Puleo (2014), Renewable Energy and Ocean Thermal Energy Conversion in French Polynesia.

SPC international (n.d.) Wallis and Futuna - The pacific Community.

SPM Fragiles (n.d.), Projet d'étude sur les Algues de Saint-Pierre et Miquelon.

SPTO (2018), 2018 Annual Tourism Performance Overview.

St Maarten Agriculture (2017), The Case of the Illusive Nut – AGRICULTURE ON ST. MAARTEN. See: <https://stmaartenagriculture.com/case-illusive-nut-agriculture-st-maarten/>

St Maarten trust Fund (2020), Sint Maarten Tourism Recovery:2020-2022 Priority Action Plan.

Sustainable Fisherie Group UC Santa Barbara (2015), A Review of the Ecology and Economics of Curaçao's Marine Resources.

T. de Scisciolo(2015), The Assessment of Aruba's Shoreline Pollution: A Comparison between the South Coast and the North Coast.

TAAF (2021), LA FRANCE ÉTEND SON DOMAINE SOUS-MARIN AU LARGE DE SAINT-PAUL ET AMSTERDAM. See: <https://taaf.fr/actualite/la-france-etend-son-domaine-sous-marin-au-large-de-saint-paul-et-amsterdam/>

TAAF (2021), LA RESSOURCE HALIEUTIQUE ET L'HISTORIQUE DE LAPÊCHE À CROZET ET KERGUELEN

TAAF (2021), LUTTE CONTRE LA PÊCHE ILLICITE.

TAAF (2021), PÊCHE À LA LANGOUSTE

TAAF (2021), PÊCHE AU POISSON DES GLACES

TEEB (n.d.), Tourism value of ecosystems in Bonaire.

TEMPLATES FOR THE SIXTH NATIONAL REPORT (n.d.)

Terres Australes et Antartiques Francaise (2019), Arrete n:2020-150 du 9 decembre 2020.

The Government of Greenland and the European Commission (2104), PROGRAMMING DOCUMENT FOR THE SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF GREENLAND 2014-2020(2014/137/EU).

The World Bank (n.d.), Sint Maarten National Recovery and Resilience PlanA Roadmap to Building Back Better.

Thiery Santa (2019), Congrès de la Nouvelle-Calédonie Jeudi 22 août 2019.

Tourism Corporation Bonaire (2017), Tourism: Synergizing people and nature for a better tomorrow.

Trading Economics (2020), New Caledonia.

Transparency International (2013), National integrity system assessment Curacao 2013.

U.S. Department of Energy (2020), Curacao Energy Snapshot.

UNCATDSTAT (2020), General PROFILE: FRENCH SOUTHERN TERRITORIES.

UNCATDSTAT (2020), General PROFILE: Greenland

UNCATDSTAT (2020), General PROFILE: Saint Pierre and Miquelon.

UNCATDSTAT (2020), MARITIME PROFILE: FRENCH SOUTHERN TERRITORIES.

UNCATDSTAT (2020), MARITIME PROFILE: Greenland.

UNCATDSTAT (2020), MARITIME PROFILE: Saint Pierre and Miquelon.

UNCATDSTAT (2020), MARITIME PROFILE: Wallis and Futuna Islands.

UNCATDSTAT(2020), General PROFILE: French Polynesia.

UNCATDSTAT(2020), General PROFILE: Wallis and Futuna Islands.

UNCATDSTAT(2020), Genreal PROFILE: New Caledonia.

UNCATDSTAT(2020), MARITIME PROFILE: BONAIRE, SINT EUSTATIUS AND SABA.

UNCATDSTAT(2020), MARITIME PROFILE: French Polynesia.

UNCATDSTAT(2020), MARITIME PROFILE: New Caledonia.

UNCATDSTAT(2020), MARITIME PROFILE: Saint Barthelemy.

UNCATDSTAT(2020), MARITIME PROFILE: SINT MAARTEN (Dutch Part).

UNDP (1980), Programme for Fisheries Development and Diversification in the Souther Netherlands Antilles: Aruba, Curacao and Bonaire

UNDP (2011), Curaçao & Sint Maarten.

UNICEF(2013), The Situation of Children and Adolescents in Sint Maarten.

United Nations (2011), AN ASSESSMENT OF THE ECONOMIC IMPACT OF CLIMATE CHANGE ON THE TOURISM SECTOR IN ARUBA.

UNITED NATIONS WORLD FOOD PROGRAMME (2020), Caribbean COVID-19 Food Security & Livelihoods Impact Survey.

UNOPS (2019), TRANSFORMING URBAN CURACAO.

US security Briefing (n.d.), Saint-Pierre and Miquelon – Introduction.

USDA foreign Agricultural service (2010), Netherlands Antilles Food and Agricultural Import Regulations and Standards -Narrative.

USDA Foreign Agricultural Service (2018), Opportunities Abound in Aruba's Retail Sector.

V. Iese et al. (2018), Facing food security risks: The rise and rise of the sweet potato in the Pacific Islands.

Van Wynsberge S, Andre foue`t S, Gilbert A, Stein A, Remoissenet G (2013), Best Management Strategies for Sustainable Giant Clam Fishery in FrenchPolynesia Islands.

Waitt Institute (2016), COMMUNITY CONSULTATION FINDINGS.

Waitt Institute (2018), BEST PRACTICES FOR COASTAL DEVELOPMENT IN CURAÇAO Coastal Development in Curaçao: Best Practices to Minimize Adverse Impacts to Curaçao's Marine Environment.

Waitt Institute (2017), The State of Curaçao's Coral Reefs.

Weimerskirch et al. (2020), Quelle est l'ampleur de la pêche illégale? Les albatros répondent.

Williams et Al. (2005), Checklist of the shore fishes of Wallis Islands

World Bank Group (2020), Building Aruba's Food Security During the COVID-19 Pandemic and Beyond.

World Food Programme (n.d.), FOOD SECURITY IN VULNERABLE ISLANDS.

Y. Le Bars, E. Faugeres, P. Menauteau (2010), L'énergie dans le développement de la Nouvelle-Calédonie.

ANNEXE A - PROFILS DES PTOM

Cette section présente les profils de tous les PTOM. Ils incluent des cartes indiquant les zones liées à la sécurité alimentaire, à l'énergie bleue, au tourisme bleu et aux activités maritimes. Une carte plus détaillée et interactive est disponible en suivant les liens ci-dessous.

PTOM	Lien
Aruba	https://www.google.com/maps/d/edit?mid=13S4WPViTIWBLzqddtU0BCTEEoT02JU-&usp=sharing
Bonaire	https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1_L9V6Zv2Tj3NKAOEl3zVEc5FIUFMA94R&usp=sharing
Curaçao	https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1DA8ACx3VpUhQ-iSk2Jtjgqt7n-GmsiRB&usp=sharing
Saba	https://www.google.com/maps/d/edit?mid=10VdngxkbfQxxsjTUW7DHmbJIYzvO6ypM&usp=sharing
Sint Eustatius	https://www.google.com/maps/d/edit?mid=16YoxzzpJzmYEoKc_kTJyilTnuYFarYD&usp=sharing
Sint Maarten	https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1vua_U0aXU5EhgkMOkz1IoWAMmOrDcS5&usp=sharing
Saint-Barthélemy	https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1FileLH2PVm1wrM2ziP88NRgsbH7aS5tT&usp=sharing
Nouvelle-Calédonie	https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1XABVKh2I509rpeS8oRUduplSqwTvYyma&usp=sharing
Polynésie française	https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1P8GkcrMqPuH3AqeIizOiHBeMvxxXEv5_&usp=sharing
Wallis et Futuna	https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1UXx5b-qi2hm-bGU24t1UwpLnzwh7BG6&usp=sharing
Terres australes et antarctiques françaises	https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1M_kNSNge1TgnzaQ7ZgHJMIIjYXmo-asI&usp=sharing
Saint-Pierre-et-Miquelon	https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1f_DtQOcKUmKG0cAto6xPwcfxyKNWD5e1&usp=sharing
Groenland	https://www.google.com/maps/d/edit?mid=15DF2mKh3ooZc1hEIFwtMoYW1paZ-i8aa&usp=sharing

Les pages suivantes incluent également les cartes agrandies telles qu'elles sont représentées dans les profils individuels.

Légende des cartes :

-  Zones / opportunités de tourisme bleu
-  Zones / opportunités maritimes
-  Zones / opportunités de sécurité alimentaire
-  Zones / opportunités d'énergie bleue

Profils des PTOM expliqués

Les profils de chaque PTOM sont détaillés sur 5 pages. Ils s'ouvrent sur une introduction générale, suivie d'une page pour chaque thématique : sécurité alimentaire, énergie bleue, tourisme bleu et secteur maritime. Cette section fournit aussi une courte explication sur les cadrans de positionnement et le système de notation, ainsi qu'une explication détaillée pour certains termes spécifiques.

Chaque page débute par un aperçu sous forme de **cadrans** en haut de page pour indiquer le positionnement du territoire concerné en fonction des politiques identifiées et/ou des rapports sur un thème précis. Ces positionnements sont basés sur un système de notation allant de 1 (niveau le plus faible) à 9 (niveau le plus élevé). Tous les thèmes recouvrent les politiques externe, interne et internationale/régionale. Ceci est expliqué plus en détail dans le tableau ci-dessous.

TABLEAU 0-1 EXPLICATIONS SUR LES POLITIQUES ET/OU LES RAPPORTS IDENTIFIÉS

Sujet	Explication
Politique externe	Ce terme se rapporte à toutes les politiques déterminées en dehors du PTOM (dans la plupart des cas par l'UE ou par le pays métropolitain) qui ont une incidence sur le fonctionnement du PTOM.
Politique interne	Ce terme se rapporte à toutes les politiques et stratégies déterminées directement par le gouvernement du PTOM.
Politique internationale/régionale	Ce terme se rapporte à tout rapport analytique ou à toute recommandation politique ou stratégique (y compris les accords et protocoles régionaux), émanant d'organisations internationales ou régionales et ayant une incidence sur le fonctionnement du PTOM.

ILLUSTRATION 0-1 APERÇU DES CADRANS UTILISÉS POUR INDIQUER LE POSITIONNEMENT (SCORES DE 1 À 9)



Chaque thème est aussi analysé selon la matrice SWOT, correspondant aux concepts de **S**trengths (forces), **W**eaknesses (faiblesses), **O**pportunities (opportunités) et **T**hreats (menaces). Ces derniers sont décrits dans un cadre comme illustré ci-dessous :

- S** : description des forces
- W** : description des faiblesses
- O** : description des opportunités
- T** : description des menaces

Dans la partie **énergie bleue** des profils, deux cadrans supplémentaires présentent un aperçu de l'intérêt général pour les énergies marines à l'aide des indications du tableau ci-dessous.

ILLUSTRATION 0-2 APERÇU DES CADRANS UTILISÉS POUR INDIQUER LE POSITIONNEMENT

Sujet	Explication
Sources d'énergies marines	La notation vise à illustrer les ressources disponibles par rapport aux besoins en énergie du PTOM
Impact de la mise en œuvre des énergies marines sur les émissions de CO2 dans le PTOM	Ce score vise à mesurer les bénéfices des efforts de transition vers les énergies marines par rapport au bouquet énergétique actuel, à l'aune des émissions de CO2.

Une méthode de notation similaire est utilisée sous la forme d'une échelle de couleurs allant du passable à l'exceptionnel. Ce score correspond à un constat actuel, puisqu'il est déterminé à partir de ressources ayant fait l'objet d'une évaluation préliminaire et des publications disponibles sur le sujet ou des informations communiquées à l'expert durant les entretiens. Il est spécifié que cette performance n'est pas toujours du ressort du PTOM. Cette partie comprend aussi un tableau sur les sources d'énergie du territoire.

En plus de la méthodologie de recherche expliquée au chapitre 2, la **section énergie bleue** des profils contient des tableaux supplémentaires. Pour éviter toute confusion concernant leur interprétation, les tableaux suivants précisent la signification des termes utilisés dans les différents tableaux d'évaluation.

TABLEAU A-2 PRÉCISIONS CONCERNANT LE TABLEAU SUR LES RESSOURCES ÉNERGÉTIQUES MARINES DES PTOM

Ressources énergétiques des PTOM	Explication
Vent fixe	Centrale éolienne offshore avec technologie d'ancrage en mer. La ressource est évaluée en fonction de l'atlas mondial du vent ou d'un atlas local spécifique, les vents moyens à 100 m de hauteur doivent être > 7m/s. La bathymétrie est analysée : le sol fixe en mer doit être < 50m de profondeur.
Éolien flottant	Centrale éolienne offshore avec technologie flottante. La ressource est évaluée en fonction de l'atlas mondial du vent ou d'un atlas local spécifique, les vents moyens à 100 m de hauteur doivent être > 7m/s. La bathymétrie est analysée : le sol des turbines flottantes doit être < 100 m de profondeur
Courant de marée	Aucun atlas de ressources spécifique n'est disponible, les variations globales de la hauteur des marées avec une bathymétrie spécifique sont analysées dans les zones de faible profondeur.
Vagues	Production d'électricité à partir de l'énergie des vagues : L'énergie houlomotrice ainsi récoltée dépend de la vitesse, de la hauteur et de la fréquence des vagues, ainsi que de la densité de l'eau.

Une étude croisée des modèles de bathymétrie, de vent et de vagues avec des données historiques est menée afin d'obtenir un potentiel global.

SWAC / ETM	Les centrales d'énergie thermique des mers (ETM) produisent de l'électricité dans un cycle de vaporisation d'un fluide à changement d'état exploitant un gradient de température de l'eau d'au moins 20 °C. Des plateformes offshore profondes sont envisagées. La climatisation à l'eau de mer (SWAC) tire parti de l'eau froide profonde disponible dans les océans pour remplacer les systèmes de climatisation conventionnels. Une profondeur de 1000 m pour une température de l'eau de 5 °C est requise à moins de 10 km de la côte. Une forte bathymétrie est requise.
Gradients de salinité	Énergie électrochimique des gradients de salinité : La technologie des gradients de salinité la plus avancée est l'électrodialyse inverse (RED) utilisant la différence de concentration de sel. L'atlas mondial de la salinité des océans est analysé en fonction de la disponibilité de l'eau douce.
Amplitude des marées	Énergie (marémotrice) des marées : Les variations de hauteur de la mer sont évaluées à partir de l'atlas mondial et couplées à des conditions côtières spécifiques (estuaires ou baies) qui doivent être atteintes pour envisager une amplification suffisante du potentiel.
Stockage marin	Stockage potentiel d'énergie en eau profonde. Son potentiel est évalué en tenant compte de la profondeur et de l'accessibilité du sol pour les solutions fixes de fond
Hydrogène marin	L'hydrogène peut être produit grâce à l'électricité générée à partir de sources renouvelables via un processus d'électrolyse. Fondamentalement, la matière première est l'eau (même salée), le moyen de production est l'électricité provenant de l'une des énergies marines visées ci-dessus, et le résultat est l'hydrogène, un carburant utilisable par les bateaux, les véhicules lourds et les processus industriels, avec de nombreuses autres utilisations futures. L'hydrogène marin a été évalué dans son ensemble, sachant que les technologies nécessaires pour les plateformes marines potentielles pour la production d'hydrogène seraient assez proches de celles des plateformes pétrolières et gazières, sans les impacts liés au forage.

TABLEAU A-3 PRÉCISIONS CONCERNANT LE TABLEAU SUR LES ÉLÉMENTS DE NOTATION DES RESSOURCES ÉNERGÉTIQUES DES PTOM

Ressources énergétiques des PTOM	Explication
Connaissance de l'Atlas des ressources	Un atlas neutre et scientifique des ressources existe et a été documenté sur le territoire marin, pour le type d'énergie associé.
À l'intérieur des eaux territoriales	Évaluation préliminaire du potentiel dans les 12 miles nautiques de la côte du territoire, pour le type d'énergie concerné.
En dehors des eaux territoriales	Évaluation préliminaire du potentiel en dehors des 12 miles nautiques et dans la zone économique exclusive du territoire, pour le type d'énergie concerné.
Politique / planification	Une politique relative aux énergies marines ou un programme ou plan relatif aux énergies marines existe au niveau local ou national, et a été documenté sur le territoire marin, pour le type d'énergie concerné.
Objectifs ciblés	Évaluation de l'écart existant entre la situation actuelle et les objectifs visés pour le type d'énergie concerné (par exemple : s'il n'y a pas de marée, il est inutile de travailler sur l'inclusion de l'énergie marémotrice dans la politique ou le plan directeur, de sorte que l'objectif est « aligné » sur la situation réelle. Si la politique inclut une référence globale aux énergies marines et que la ressource éolienne est très bonne, l'objectif devrait être plus élevé pour cette énergie, au lieu de simplement fixer un objectif général, etc.)

TABLEAU A-4 PRÉCISIONS CONCERNANT LE TABLEAU SUR LES ÉLÉMENTS DE NOTATION DES MOYENS DES PTOM

Moyens des PTOM	Explication
Moyens permettant d'atteindre les objectifs	<p>Le PTOM peut-il s'appuyer sur ses propres moyens internes pour atteindre les « objectifs réalisables » listés dans le tableau ? Ces moyens sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Connaissances : niveau universitaire, type adéquat pour les énergies marines et disponibilité des infrastructures universitaires nécessaires dans le territoire du PTOM pour permettre le renforcement des capacités, etc. • Lois et réglementations : leur application dans le secteur public du PTOM concerné dans le domaine de l'énergie et de l'électricité et les différentes réglementations en vigueur permettent-elles ou favorisent-elles ou entravent-elles la mise en œuvre des énergies marines ? • Personnel opérationnel : à ce jour, le secteur privé local dispose-t-il de la force et de la capacité nécessaires pour gérer le nouveau marché de l'énergie marine ? • Cluster marin / Centres d'innovation : existent-ils dans le PTOM ? Soutiennent-ils les énergies marines ? Sont-ils actifs et connus ? Font-ils la promotion de leurs activités ? • Finance : des investisseurs locaux sont-ils présents dans le PTOM ? Une banque locale est-elle capable d'impliquer l'économie locale et de faire revenir de l'argent sur le territoire ? • Communication : une activité de plaidoyer en faveur des énergies marines est-elle exercée par les ONG ou par la société civile du PTOM afin de faciliter la diffusion et l'acceptation des projets ?
Moyens accessibles	Avec quelle facilité le PTOM peut-il établir un partenariat avec d'autres PTOM ou atteindre seul un niveau adéquat pour les moyens cités ci-dessus ?

Aruba



Sécurité alimentaire

- Agriculture (Butucu)
- Coastal Fishing (Santo Largo)
- Desalination (Near Water-En Energiebedrijf Aruba)

Énergie bleue

- Wind potential (Off the coast of Grapefield Beach)
- Wind potential (Off the coast of Westpunt Beach)
- SWAC potential & projects
- Wave potential (Off the coast of Bachelor's Beach)

Tourisme bleu

- Varadero Aruba Marina & Boatyard
- Aruba Surfside Marina
- Renaissance beach
- Aruba Cruise Terminal

- Bushiri Beach
- Druif Beach
- Divi Beach
- Manchebo Beach
- Eagle Beach
- Beach at the Blue Residences
- PUREBEACH
- Scuba Diving
- Ocean Faith Watersport, Sailing & Snorkeling - Private Charters - Sunset Tours, Boat Rental
- Octopus Aruba Sailing, Snorkeling, Sunset & Private Tours
- Palm Beach
- Arashi Beach
- Westpunt Beach
- Andicuri Beach
- Blackstone beach
- Natural Aquamarine Swimming Hole
- Pure Diving Aruba
- Barcadera Beach (kite and windsurf)
- De Palm Island Ferry Terminal

- Aruba Outdoor Adventures
- Mangel Halto
- Aruba Beach Chalets
- Rodger's Beach
- Baby Beach
- Bachelor's Beach
- Boca Grandi
- Kite School
- Grapefield Beach
- Rincon beach
- Dos Playa
- Conchi
- Boca Keto
- Daimari Beach

Maritime

- Port of Oranjestad
- Port of Manchebo
- Port of Sint Nicolaas Baai
- Port of Barcadera
- Port Office
- Coastal Dock
- Dock (Close to Citigo Aruba Oil refinery)
- Dock (Close to Dry Cargo Pier)

Bonaire



Sécurité alimentaire

- Groundwater polluted
- Agriculture (Near the Flamingo Sanctuary)
- Protected Reef (Off Bon Bini Na Kas, Queen's Highway)

Énergie bleue

- Wind potential (Off the coast of Sorobon)
- Wind potential (Near Playa Grandi)
- Wave potential (Off the east coast)

Tourisme bleu

- Klein Bonaire

- Just A Nice Dive (D)
- Klein Bonaire
- Bonaventure (G)
- Andrea I Dive site (23)
- Andrea II Dive Site (22)
- Playa Chikitu
- Playa Grandi
- Lac Cai Beach
- Sorobon Beach
- Kiteboarding Bonaire
- Pink Beach (53)
- Alice in Wonderland diving site (45)
- Cesar's Dreams (Unofficial Dive Site)
- Angelas Anchor (unofficial dive site)
- Delfins Beach Resort Bonaire
- Belmar Bonaire Oceanfront Apartments
- Bachelor's Beach (38)
- Wannadive South
- Compass Sailing
- VIP Diving
- Ohana Clear Canoe
- Bonaire Cruise Port
- Dive Friends Bonaire @ Yellow Submarine
- Harbour Village Marina
- Caribe Watersport En Watertaxi Bonaire

Maritime

- Bopec Oil Terminal
- Bonoil
- Bonaire Cruise Port
- Curoil Mooring
- Brasil Bay
- Salina

Curaçao



Sécurité alimentaire

- Coral Contamination (Playa Lagun)
- Coral Contamination (Between Playa Kalki and Playa Grandi)
- Coral Contamination (Playa Largu)
- Coral Contamination (Near Jan Thiel Beach)
- Coral Contamination (near Blue Bay)
- Coral Contamination (Off the coast of Curacao-Divers / Deutsche Tauchshule)
- Coral Contamination (Off renaissance)
- Coral Contamination (close to Playa Hundu)

Énergie bleue

- Wind potential (Off the coast of Kueba di Shingot)
- Wave potential (Off the coast of Kueba di Shingot)
- SWAC potential & projects) (Near Marichi Pier)

Tourisme bleu

- Playa Porto Marie
- Playa Hunku
- Cas Abao
- B Diving & Watersports
- Playa Largu
- Playa San Juan
- Playa Manzaliña
- Playa San Juan
- Playa Hundu
- Marení Beach
- Boka Hulu

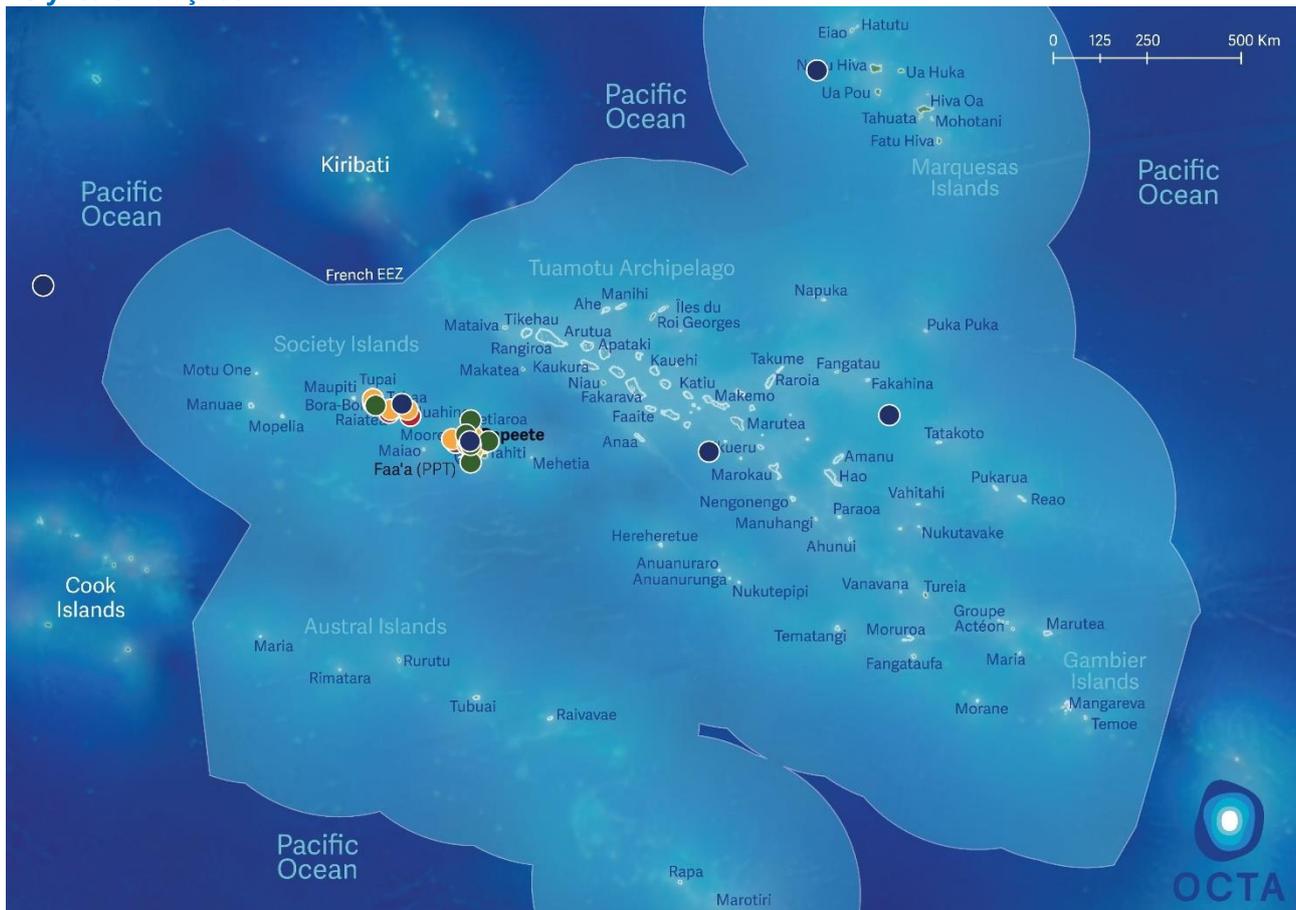
- Playa Santu Pretu
- Let's Go Watersports
- Playa Santa Cruz
- Boka Santa Cruz
- Playa Lagun
- Playa Jeremi
- Kleine Knip
- Grote Knip
- Playa Jeremi
- Marazul Dive Resort
- Playa Forti
- All West Apartments & Diving
- Playa Grandi
- playa piskadó
- Go West Diving Curacao
- Playa Kalki
- Cliff Villa
- Playa Gipy
- Playa Kanoa
- Nix Kiteboarding Kitesurfing School Curacao
- Fuik Beach
- Santa Barbara Beach, Curaçao
- Barbara Strand
- Director's Bay / Direktorsbaai
- Tugboat Beach
- Curacao Yacht Club
- Seru Boca Marina
- Kima Kalki Marina N.V
- Limestone Holiday Resort Curacao
- SWA! Spanish Water Adventures
- Miss Ann Boattrips Curacao
- Novus Arca C2
- Watersport Vereniging Jan Sofat
- YSCO - Youth Sailing Curaçao
- Mermaid Boat Trips Curacao
- Maxie Sailing Curacao

- Dushi Watersports & Trips
- Breeze Adventures & Boat Trips Curacao
- Adrenaline Tours Curacao
- BountyAdventures.com
- Palapa Beach Resort & Marina
- Caracas Bay
- Fundiving Curacao PADI 5 Star IDC Dive Center & Resort
- Jan Thiel Beach
- BlueFinn Charters Curacao
- LionsDive Beach Resort Curacao
- Mambo Beach
- Seaquarium Beach
- Playa Marie Pampoen
- Marie Pampoen Beach
- Chichi Jetski Tours
- Dive NAS - Boca Simon
- Divers of the Caribbean
- Mega Cruise Terminal
- Parasasa Beach
- Parasasa
- Blue Bay Dive & Watersports Curacao
- Blue Bay, Curaçao
- Playa Wachi
- Curacao-Divers / Deutsche Tauchschule
- Boca Beach
- Boka Sint Michiel
- Kokomo Beach
- Daaibooi

Maritime

- Willemstad Port
- Furk Bay
- Bullen Bay
- St Michaels Bay
- West Punt

Polynésie française



Sécurité alimentaire

- Port de Pêche
- Ocean Fishing (North West)
- Ocean Fishing (East)
- Ocean Fishing (North East)
- Ocean Fishing (West)
- Aquaculture (Off Raiatea)
- Aquaculture (Off Haraiki)

Énergie bleue

- SWAC The Brando
- SWAC Beachcomber
- SWAC Potential & project
- OTEC Project DCNS
- Wave potential (Off Teva I Uta)
- Wave potential (Off Taiarapu-Est)

Tourisme bleu

- Tahiti Parapente
- Papeete Marina
- Nautisport
- Sail Tahiti - Brokerage

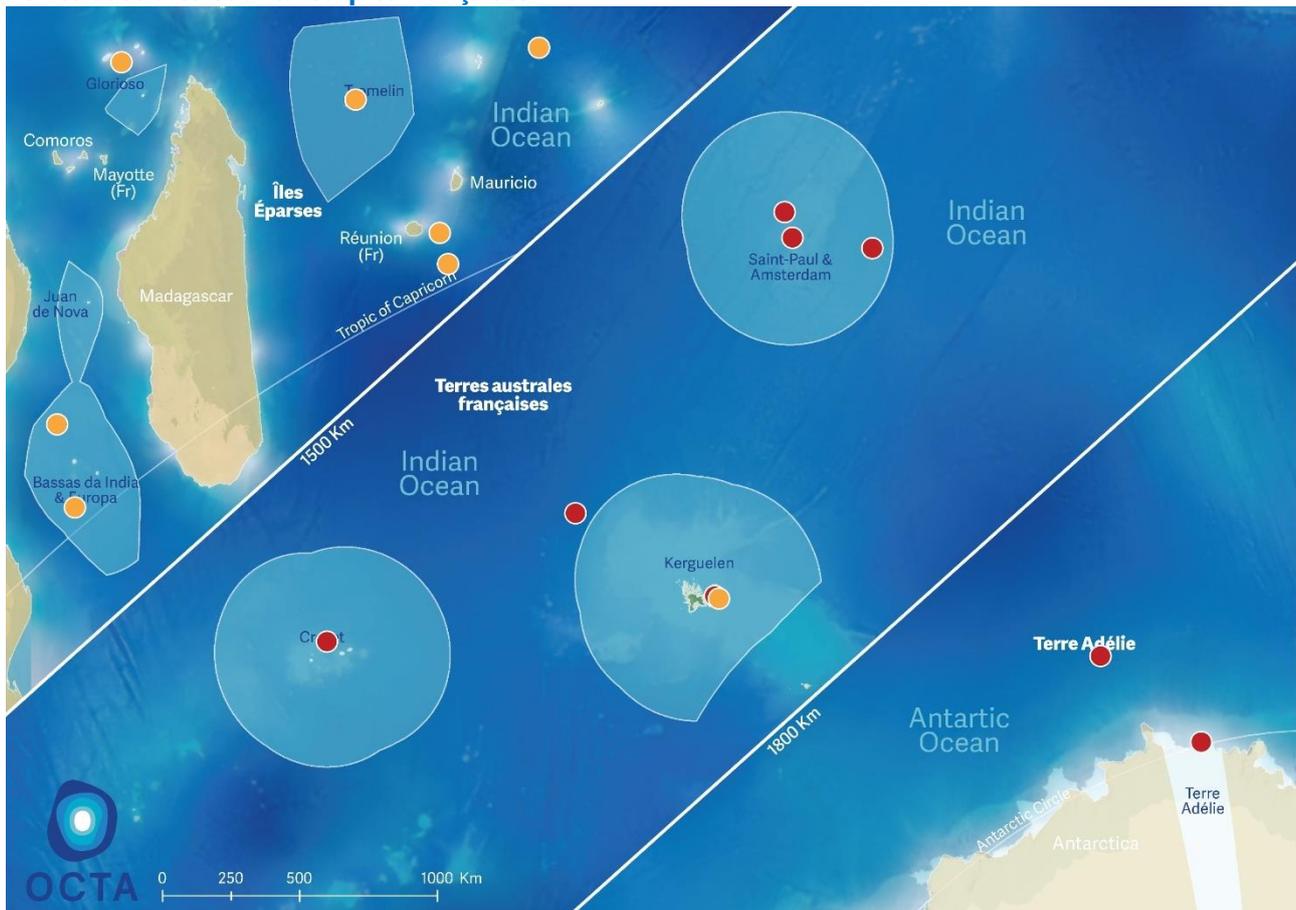
- Yacht Club de Tahiti
- Sin Tung Hing Marine
- Marina Taina
- Apooiti Marina
- Pineapple Beach
- Public Beach
- Public Beach Ta'ahiamanu
- Plage de la Pointe Venus
- Hitimahana
- Taharuu Beach
- Public Beach Papehue
- Taharuu Beach
- Plage Vaiava
- Mahana Dive
- Bora Diving Center - Eleuthera
- TOPDIVE Bora-Bora
- Tahiti Iti Diving
- ScubaTek Tahiti Dive Center
- Eleuthera Tahiti Diving Center
- Topdive Tahiti
- Mo'orea Blue Diving
- Moorea Fun Dive
- TOPDIVE Moorea
- Lakana Fly Moorea
- Pillowcase Fa'ahe'e Surf School

- Mo'o Surf School
- Tahiti Kitesurf Center
- OROFARA
- Shop Tahiti surf
- 662ride Shop From Tahiti
- kite surf school polynesie
- Fishing Bora Bora Kamikaz
- Tahiti Yacht Charter
- Sunsail Raiatea
- Bora Bora Moana Adventure Tours
- Moorea Ocean Adventures
- Moorea Safari Cruises
- POE CHARTER TAHITI
- AK FISHING TRIP MOOREA

Maritime

- Port Pape'ete
- Gare Maritime - Uturoa
- Mārō'ē Bay
- Pape'ete Ferry Terminal
- Port de Mo'orea
- Cruise ships dock in Papeete

Terres australes et antarctiques françaises



Tourisme bleu

- Port -aux- Francis Cruise

Maritime

- Port-aux-Français
- Îles Crozet
- Île Saint-Paul
- Île Amsterdam
- Europa Island
- Tromelin Island
- Réunion
- Grande Glorieuse
- Petrel Island
- Fishing Grounds (between Madagascar and Mozambique)
- Fishing Grounds (North of Madagascar)
- Fishing Grounds (North of Mauritius)
- Fishing Grounds (Near ile Saint-Paul)
- Fishing Grounds (Near Petrel Island)
- Fishing Grounds (Near French Southern and Antarctic Lands)
- Fishing Port (On Reunion)

Groenland



Sécurité alimentaire

- Fishing Hub (Disko Bugt)
- Agriculture (Near Kangerlussuaq)
- Agriculture (North of Qeqertarsuaq)
- Ocean Fishing (North East of Greenland)
- Ocean Fishing (South East of Greenland)

Tourisme bleu

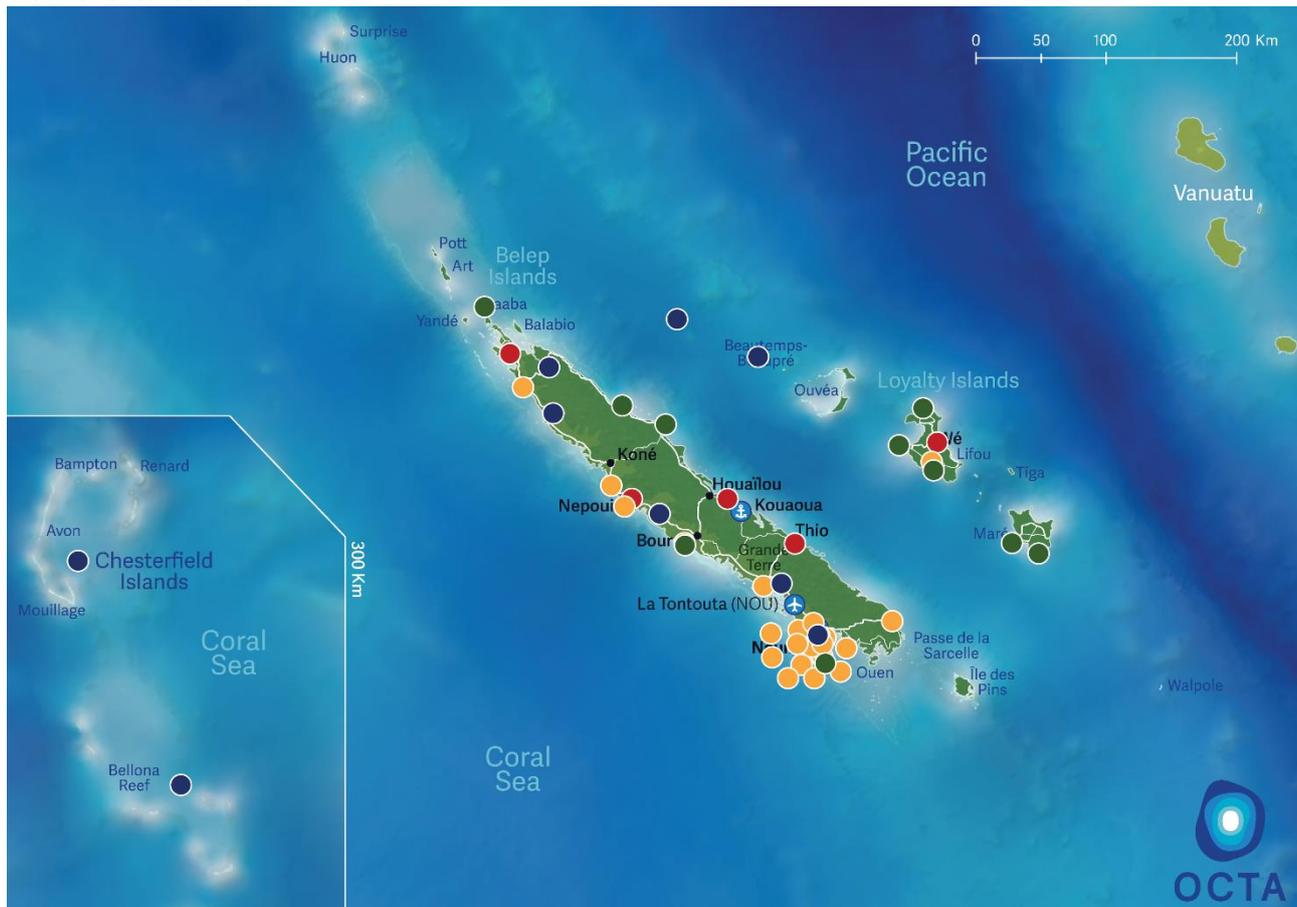
- Nanortalik Tourism
- South Greenland Boat Charter 44
- Havnevej
- Thomsens Havn
- Uunartoq Hot Springs
- Ferry (Nuuk)
- Greenland Cruise Services
- Disko Bugt
- Diskobay Tours
- AirZafari
- IceCap Tours
- Disko Line

- Albatros Arctic Circle Ilulissat
- Ilulissat Water Taxi
- PGI Greenland
- World of Greenland

Maritime

- Kutterkajen
- Port of Sisimiut (Holsteinsborg)
- Port of Frederiksdal
- Port of Aasiaat
- Port of Igdlorsuit
- Port of Kajalleq Upernavi
- Port of Kangamiut
- Port of Kangarsuaq
- Port of Kangilinnguit
- Port of Nanortalik
- Port of Narsaq
- Port of Narssarsuaq
- Port of Illulissat
- Port of Oqaatsut (rodebay)
- Port of Paamiut

Nouvelle-Calédonie



Sécurité alimentaire

- Agriculture (Near Bonde)
- Fishing Port (Dumbea Bay)
- Agriculture (Gomen Bay)
- Agriculture (Near Station Ouaneke)
- Agriculture (Near Centre Kiwanis de la Ouenghi)
- Astrolabe Reef Protected Area
- Bellona Reef Protected Area
- Chesterfield Plateau Protected Area
- Petrie Reef Protected Area

Énergie bleue

- Wave potential (Off the coast of Noumea)
- Wave potential (Maré Island)
- SWAC potential (Maré Island)
- SWAC potential (Off Poe Beach)

- SWAC potential (Off Ouanpoues)
- SWAC potential (Off Touho)
- SWAC potential (Off South- West coast of Lifou Island)
- SWAC potential (Off West Coast of Lifou Island)
- SWAC potential (Off North coast of Lifou Island)
- Wind potential (North of Baaba Island)

Tourisme bleu

- Aventure Marine
- OLETI TOURS - Authentic tours and excursions in New Caledonia
- OFFRODS Charter - Location catamaran
- AÏTO CHARTER, CROISIÈRE EN CATAMARAN EN NOUVELLE-CALÉDONIE
- Seal Superyachts New Caledonia
- LE TOUR DE COTE

- ACTIVE WORLD EXPLORER
- Cruise Ship Terminal
- OLETi Tours
- Lifou Island
- Poe Beach
- Plage de Pindai
- Plage de Franco
- Tangadiou Beach
- CREIPAC
- Max Mara Noumea Galerie La Promenade
- Kitesurfing School Noumea Vakarm
- Nouméa Kite School
- Diam's Nouméa
- Port Du Sud Marina
- Marina de Port Ouenghi
- Nouville Plaisance
- Port Brunelet
- Port Moselle Harbour

Maritime

- Port de Wé
- Port of Babouillat
- Port of Nepoui
- Port of Poro
- Port of Thio
- Cruise termina

Saba



Sécurité alimentaire

- Groundwater
- Diving
- Agriculture

Énergie bleue

- Wind potential (Off the coast of Juancho E. Yrausquin Airport)

Tourisme bleu

- Fort Bay Harbor Marina
- Ladder Bay
- Well's Bay
- Cove Beach
- Saba Divers
- Tent Bay Beach

Maritime

- Fort Harbor Bay
- Saba Bank
- Fishing Ground (South of Saba)
- Fishing Ground (West of Saba)
- Marine Protected Area

Saint-Barthélemy



Sécurité alimentaire

- Desalination (near SBYC- Saint Barth Yacht Club)
- Protected Area (Ile Fourche)
- Protected Area (Saint Barthelemy Natural Reserve)
- Protected Area (Ile Toc Vers)
- Protected Area (Anse a Colombier)
- Protected Area (Les Gros Islets)
- Protected Area (Le Pain de Sucre)
- Exclusive Protected Area (Off the coast of La Tortue)
- Exclusive Protection (Anse de Marigot)
- Exclusive Protection (Anse du petit Cul-de-Sac)

Énergie bleue

- Wind potential (Off Northern Coast)
- Wind potential (Off the South-East Coast)
- OTEC potential
- Wave Potential (Off the East Coast)
- Wave potential

Tourisme bleu

- Jicky Marine Service
- SERIAL DIVERS ST BARTH - DIVING CENTER
- Saint Barth Tours and Travel
- Saint-Jean, Saint Barthélemy
- Colombier
- Saint-Jean, Saint Barthélemy
- Shell Beach
- Gouverneur, Saint Barthélemy
- Grand Cul-de-Sac
- Petit Cul-de-Sac
- Marina St Barth
- St-Barth Jet Ski Rental
- Jet Ski Racing St Barth
- Ouanalao Dive

Maritime

- Gustavia
- Saint Barthélemy

Saint-Pierre-et-Miquelon



Sécurité alimentaire

- Fish Freezing (Saint-Pierre, near Etang Boulot)
- Agriculture (Next to Aeroport de Miquelon)
- Agriculture (Close to Etang Ynachi)
- Agriculture (Close to La Chapelle Catholique Sainte- Therese)
- Agriculture (North of Observatoire du Cap aux Basques)

Énergie bleue

- Wind potential (South of Saint Pierre)
- Wind potential (North of St Pierre and Miquelon)
- Wave potential (North of St Pierre and Miquelon)
- Wave potential (South of Saint Pierre)

Tourisme bleu

- Yacht Club
- Diving Club
- JouéClub

Maritime

- Port St Pierre
- Port of Miquelon

Sint Eustatius



Sécurité alimentaire

- Desalination Plant (Gallows Bay)
- Agriculture (Near Compagnie Bay)
- Livestock (Near Great Bay)

Énergie bleue

- Wind potential (Off Compagnie Bay)

Tourisme bleu

- Golden Rock Dive Center
- Fort de Windt

Maritime

- Port St Eustatius
- Gallows Bay

Sint Maarten



Sécurité alimentaire

- Desalination Plant (Near Cupecoy Beach)
- Desalination Plant (Cole Bay)
- Desalination Plant (Guana Bay)
- Fishing Port (North of Simpson Bay Bridge)
- Pollution (Snoopy Island)
- Marina (Snoopy Island)

Énergie bleue

- Wind potential (Off Back Bay)
- Wave Potential (Off Back Bay)

Tourisme bleu

- Yacht Club Port De Plaisance
- Marina Port Royal
- Capitainerie
- Billy Bones Boat charters
- Aqua Mania Adventures
- Blue Pearl Marina
- Lagoon Marina
- Isle Del Sol Marina
- Dawn Beach

- Great Bay Beach
- Little Bay Beach
- Simpson Bay Beach
- Maho Beach
- Mullet Bay Pond
- Mullet Bay Beach
- Cupecoy Beach
- Kim Sha Beach
- Happy Bay Beach
- B52 Kiteschool
- Surf'ace Saint Martin
- Windyreef Windsurf
- Sxm Kiteschool
- Saint Martin Surf Club
- Wind Adventures
- QUIKSILVER Saint Martin
- Gokitesurfing.com

Maritime

- Ferry Terminal Philipsburg
- Port de Galisbay
- Dr. A.C. Wathey Cruise and Cargo Facilities
- Cruise Port (Great Bay)

Wallis et Futuna



Sécurité alimentaire

- Agriculture (North Wallis, near Airport)
- Pigs (North Wallis, near Airport)
- Fishing Harbour (Wharf Baie de Mata Uta)
- Fish Processing (Near Centre Commercial Mata Uta)

Tourisme bleu

- Sologa
- Ganiu
- Lanutavake
- Vaika
- Wharf de Leava
- Pacific Energy Marina
- DAE MYUNG Fishing Gear MFG LTD - Sea Master
- Royal Suva Yacht Club
- Palm Beach
- Pacific Harbour
- Alvo(Fiji)Ltd T/A Jetski Safari
- Aqua-Trek Beqa Dive Center
- Pacific Harbor Beaches
- Matanivusi Beach Eco Resort

- Wellesley Resort
- Mango Bay Resort Fiji
- Warwick Fiji
- Beach (Near Solosolo Creek)
- Naviti Resort
- Fiji Hideaway Resort and Spa
- Black Rock Beach Fiji
- Tambua Sands Beach Resort
- The Crow's Nest Resort
- KuluKulu Surf Club
- Coral Coast Adventures (Fiji) Limited
- Cuvu Beach
- Sigatoka Fishing Charters
- Namuka Bay Lagoon Resort
- Natadola Beach
- Scuba Bula
- Rendezvous Beach
- Rendezvous Surf Camp Fiji
- Waireba Beach
- Fiji Surfco Warehouse HQ
- Viti Water Sports
- Wailoaloa Beach
- Wiloloa Beach
- Picnic Sport
- Lomolomo Beach
- Vuda Marina

- First Landing Beach Resort & Villas
- Nila Beach Resort
- Saweni Beach
- Vatia Beach Resort
- Beach
- Kiuva Beach
- Cape Puava
- Cape Vaitoloa
- Cape Mulinuu
- Tanu Beach Fales
- Cape Fatuosofia Beach
- Piula Cave Pool
- Amouli Beach Fales
- Palagi Beach

Maritime

- Port of Leava
- Wharf de Leava
- Fiji Ports Terminal Ltd
- Fiji Ports Corporation Limited
- Sailax Shipping & Freight Forwarding (Fiji) Ltd
- Shipping Services (Fiji) Ltd
- RB Harbour Point
- Port Denarau
- Point 9

9 ARUBA



Aruba est un pays constitutif du royaume des Pays-Bas. Aruba dispose d'une autonomie totale dans toutes les affaires intérieures, tandis que le royaume des Pays-Bas est responsable des affaires étrangères et de la défense. Tous les quatre ans, 21 membres sont élus au Parlement (Staten), qui nomme le Premier ministre et le vice-Premier ministre. Chaque Premier ministre est assermenté par le gouverneur d'Aruba, représentant de la monarchie néerlandaise. Depuis 1986, le pays possède sa propre constitution, qui est subordonnée à la Charte du royaume des Pays-Bas.

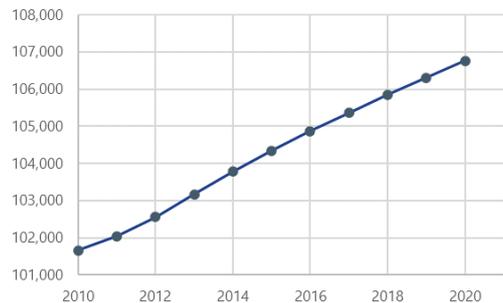


Latitude : 12,5211° N
 Longitude : 69,9683° O
 Capitale : Oranjestad

Aruba se trouve dans la mer des Caraïbes, à environ 29 kilomètres au nord du Venezuela. Avec les Pays-Bas, Curaçao et Sint Maarten, ce territoire forme le royaume des Pays-Bas. Elle fait partie de l'archipel antillais des « îles Sous-le-Vent ». Aruba, Bonaire et Curaçao sont également désignées conjointement de manière informelle les « îles ABC ».

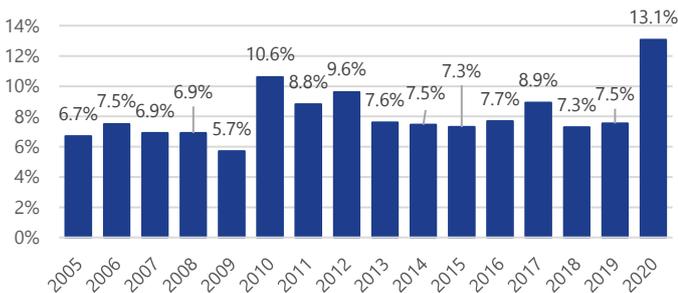
- En 2020, la population de l'île s'élevait 106 766 résidents permanents, soit une augmentation d'environ 5 101 résidents depuis 2010
- L'âge médian à Aruba est de 41 ans
- L'indice synthétique de fécondité est de 1,9
- L'espérance de vie y est de 76,8 ans
- 43 % de la population vit en zone urbaine

FIGURE : DÉMOGRAPHIE D'ARUBA



Source : Statista

FIGURE : TAUX DE CHÔMAGE À ARUBA (%)



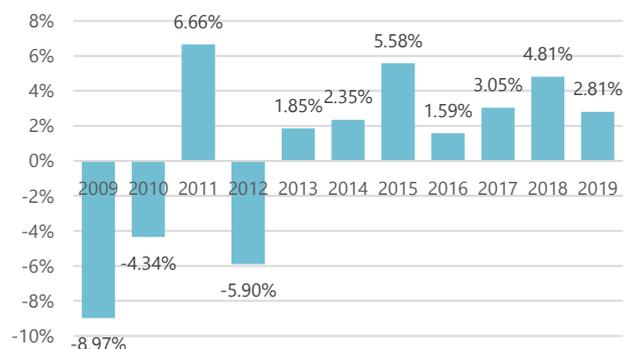
Source : Fonds monétaire international

Au début

des années 1990, le taux de chômage était quasiment nul à Aruba. Depuis 2003, il oscille entre 10 % et 7 %. En 2020, le taux de chômage a considérablement augmenté. D'une manière générale, l'île est fortement dépendante du tourisme et présente donc un taux de chômage très fluctuant.

En 2019, le PIB d'Aruba était de 3,3 milliards USD. Le niveau de vie y est l'un des plus élevés des Caraïbes. La principale source de revenus était liée autrefois au raffinage du pétrole, mais Aruba a entrepris une transition économique pour s'appuyer principalement sur le tourisme. Accueillant plus d'un million de visiteurs par an, en provenance principalement d'Amérique du Nord, l'île compte de plus en plus sur les touristes à revenu élevé, qui s'intéressent à la culture, à la vie et à la gastronomie locales.

FIGURE : CROISSANCE ÉCONOMIQUE À ARUBA



Source : Banque mondiale

9.1 Sécurité alimentaire

POLITIQUES ET/OU RAPPORTS IDENTIFIÉS SUR LA SÉCURITÉ ALIMENTAIRE			
Environnement	Politique externe	Politique interne	Internationale/régionale



RESSOURCES ALIMENTAIRES Pêche : Aruba compte environ 600 à 1 200 pêcheurs exploitant des bateaux de moins de 10 mètres, et environ 2 000 à 4 000 plaisanciers. La plupart des pêcheurs sont des pêcheurs artisanaux, concentrés dans la partie sud ou sud-ouest de l'île, principalement autour du village de Savaneta, où ils pêchent à une distance d'au moins 3 miles au large. Les prises sont estimées à environ 150-200 tonnes par an. Elles sont vendues fraîches, et consommées localement dans les maisons familiales et les restaurants. Les espèces côtières de thazard noir, de mérrou et de vivaneau sont surpêchées, comme en témoigne la diminution constante des captures par unité d'effort de pêche (CPUE). Aruba est partie à la Commission des pêches pour l'Atlantique centre-ouest (COPACO) mais possède sa propre législation sur la pêche. La pêche commerciale à grande échelle y est légalement proscrite depuis 1990. L'application de la loi et le

maintien de l'ordre sont assurés par les garde-côtes néerlandais. Le ministère de la pêche est responsable du suivi et de la recherche, mais son action est entravée par un manque de moyens et de système de suivi des captures. Aucun quota de pêche n'est imposé et aucune transformation du poisson n'est disponible sur l'île. **Aquaculture.** Il n'y a aucune activité aquacole. Les importations de poisson sont en constante augmentation depuis 1980, tandis que les exportations restent proches de zéro. **Agriculture :** L'île compte environ 74 éleveurs, 112 agriculteurs, et 252 producteurs saisonniers enregistrés. Un large éventail de cultures maraîchères alimente la consommation locale et la demande touristique. Les chèvres, moutons, bovins et porcs sont tous élevés pour la viande ; les volailles (poulets et cailles) sont élevées pour les œufs. L'agriculture à faibles apports et à faible consommation en eau suscite un intérêt croissant. Il existe également une demande croissante pour les produits frais et biologiques. Environ 8 entreprises pratiquent la culture hydroponique : il s'agit de projets de petite à moyenne taille, avec des capacités d'expansion. Cependant, la disponibilité des terres est limitée car elles sont allouées selon les plans d'activité existants. Il existe une coopération avec Curaçao et Bonaire en matière de recherche. Aruba envisage un service vétérinaire partagé.

Commerce : La source d'importation de base est Miami. Les grossistes conservent des stocks pendant environ 6 mois : la baisse du tourisme génère des réserves qui sont utilisées pour les locaux. Une alternative consisterait à rechercher d'autres fournisseurs en Amérique du Sud. Aruba ne possède pas ses propres installations d'analyse des aliments, et applique les normes US/CE, ce qui limite ses sources d'importation. **NUTRITION** Les seuls problèmes de santé observés sont des problèmes génériques affectant des communautés similaires, principalement liés à la surconsommation d'aliments transformés importés, qui peuvent entraîner des maladies liées au mode de vie. **EAU DOUCE** Il n'y a pas de source d'eau douce souterraine à Aruba. Toute l'eau douce provient d'une usine de dessalement par osmose inverse (la deuxième plus grande usine au monde) située à Spaans Lagoen, qui exporte également de l'eau vers Curaçao. Une campagne de sensibilisation est lancée sur la collecte des eaux de pluie afin de réduire la charge des inondations et de disposer de réserves pour la saison sèche. **SOURCES DE REVENU DES MÉNAGES** Elles concernent principalement les professions à caractère touristique, les salaires versés par l'administration, ainsi que certains services financiers. **ENVIRONNEMENT**

L'élévation du niveau de la mer est visible à l'est de l'île et sur les quais des pêcheurs. Pendant les tempêtes, les zones plates sont de plus en plus touchées par les inondations côtières, et les zones hôtelières par l'érosion côtière. Les vents sont beaucoup plus forts, et la saison des vents bien plus longue qu'auparavant. L'ouest de l'île enregistre une salinité accrue, certainement due à l'élévation du niveau de la mer et à l'intensification du pompage d'eau à partir des puits agricoles.

S : (1) Le revenu disponible est élevé pour la région. (2) Le niveau d'instruction est généralement élevé.

W : (1) Absence d'approvisionnement alimentaire domestique qui permettrait de pallier une pénurie en cas de crise environnementale ou économique (2) La législation sur la pêche et son application sont perfectibles (3) Dépendance excessive vis-à-vis du marché américain et de 1 à 2 lignes maritimes, pas de marge de négociation tarifaire possible (4) Aucune installation d'analyse/de contrôle de la qualité des aliments ; les réglementations existantes sont dépassées et les sources latino-américaines moins chères sont exclues en raison de l'application des normes US/CE

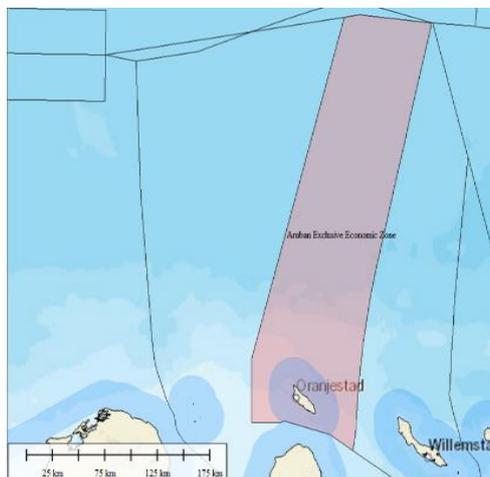
O : (1) Un inventaire complet des ressources constituerait une base solide pour les politiques à venir (2) Le WWF-NL envisage d'examiner et de réviser la législation sur l'environnement et la pêche ; ce qui pourrait profiter à Aruba (3) Le choc de la pandémie de COVID-19 sur les importations, associé aux messages de santé relatifs au surpoids, a stimulé un intérêt populaire pour la culture domestique de produits horticoles frais. Cette opportunité doit être saisie, en renforçant les aides. Cette démarche revêt une importance stratégique. (4) Reforestation (5) Poisson-tigre.

T : (1) Les ouragans et l'activité sismique représentent une menace permanente de chocs soudains sur le système, susceptibles de s'aggraver avec le changement climatique. (2) Le lien administratif avec les Pays-Bas a tendance à entraver les relations régionales avec des voisins partageant la même écologie.



9.2 Énergie bleue

POLITIQUES ET/OU RAPPORTS IDENTIFIÉS SUR L'ÉNERGIE BLEUE				
Sources d'énergie marine	Impact de l'énergie marine sur les émissions de CO ₂	Politique externe	Politique interne	Internationale/régionale



Besoins du PTOM	
Consommation	873 GWh/an 8,2 MWh/an/pers (principalement liés au dessalement)
Coût actualisé de l'énergie	Inconnu - service public intégré - très probablement autour de 0,30-0,35€/kWh
Tarif actuel (€/kWh)	de 0,16€/kWh à 0,19€/kWh augmente avec la consommation
Émissions actuelles de CO ₂ /kWh	
Émissions actuelles de CO ₂ /pers.	
Total des émissions actuelles de CO ₂	En amélioration chaque année

Ressources énergétiques des PTOM	Connaissance de l'Atlas des ressources	À l'intérieur des eaux territoriales	En dehors des eaux territoriales	Politique / planification	Objectifs ciblés
Vent fixe	Embryonnaire				Aligné
Éolien flottant	Inexistante				Aligné
Courant de marée	Inexistante				Aligné
Vagues	Inexistante				Aligné
SWAC / ETM	Partielle				Aligné
Gradients de salinité	Inexistante				Aligné
Amplitude des marées	Inexistante				Aligné
Stockage marin	Inexistante				Insuffisant
Hydrogène marin	Inexistante				Insuffisant

S : (1) Sensibilisation au changement climatique (2) Capacités d'innovation (3) Capacités existantes sur l'énergie éolienne et photovoltaïque (4) Service public intégré combinant électricité et eau

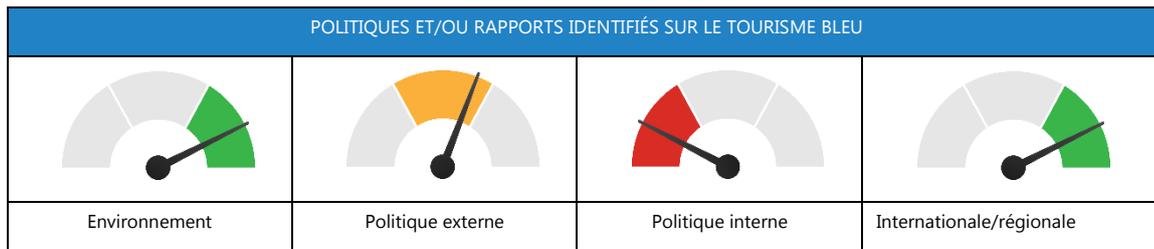
W : (1) Impossible d'obtenir une infrastructure maritime lourde (2) Le coût des technologies dicte le choix

O : (1) L'OCTA pourrait coordonner les programmes afin d'atteindre une taille optimale (2) Soutien du programme européen de financement des énergies renouvelables afin de compenser l'important coût actualisé de l'énergie pour les faibles niveaux de maturité technologique (3) Dynamisme avec les îles voisines (4) Manque de terres disponibles : développer des projets en mer

T : (1) Catastrophes liées au changement climatique (2) Les taxes sur les carburants disparaîtraient avec les énergies renouvelables

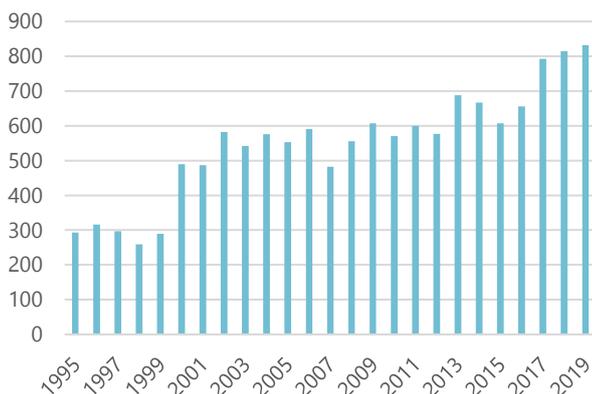
Moyens des PTOM	Secteur universitaire	Secteur public	Secteur privé	Clusters / Innovation	Financement	Plaidoyer / ONG
Moyens permettant d'atteindre les objectifs						
Moyens accessibles						

9.3 Tourisme bleu



Avec 31,5 km de long et seulement 10 km de large, Aruba est une destination populaire pour le tourisme côtier en raison de ses plages de sable blanc et de son climat ensoleillé. Le sud et l'ouest d'Aruba offrent une multitude de centres de villégiature, de boutiques et de lieux de vie nocturne. Les plages constituent l'attraction principale. Au nord, le littoral accidenté, les vagues et le vent attirent de nombreuses autres activités côtières telles que le kite surf, la plongée et la planche à voile. Le parc national d'Arikok offre aux visiteurs une alternative aux activités des zones côtières.

FIGURE : CROISIÉRISTES À ARUBA, en milliers



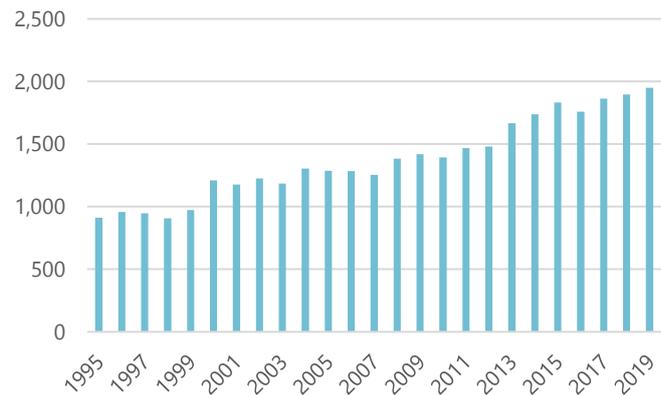
Source : IEDOM

En 2020, la pandémie de COVID-19 a eu un impact sur le nombre de touristes et de croisiéristes, mais Aruba a des atouts solides pour rebondir rapidement. Aruba a su mesurer les impacts de la pandémie et mettre en œuvre des plans de résilience face aux risques.

Les données ci-dessus montrent qu'Aruba a constamment amélioré son attractivité touristique depuis 1999. Cependant, bien que la contribution du tourisme au PIB soit la bienvenue, elle traduit également une menace imminente. Si le modèle actuel de tourisme de masse venait à s'effondrer en raison de la demande exercée sur les ressources naturelles dont il dépend, le modèle pourrait arriver à saturation.

L'adoption d'une approche basée sur le tourisme bleu et l'élaboration d'une stratégie qui intègre un programme de planification de l'espace maritime permettraient de fournir les informations et les orientations nécessaires pour assurer la longévité du secteur du tourisme côtier d'Aruba.

FIGURE : TOURISTES À ARUBA, en milliers



Source : IEDOM

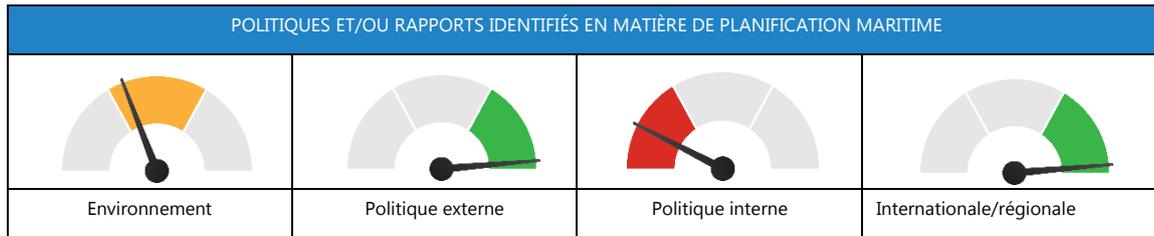
S : (1) Richesse des ressources naturelles attrayantes pour les visiteurs (2) Importante destination de croisière (3) Augmentation du nombre de visiteurs

W : (1) Approche basée sur le tourisme de masse (2) Aucune approche basée sur l'écotourisme (3) Manque de formation des prestataires de services hôteliers (4) Manque d'orientation stratégique du gouvernement

O : (1) Développer la stratégie d'Aruba en matière de tourisme bleu (éventuellement avec d'autres îles) (2) Adoption des « normes et du système d'audit du tourisme bleu des PTOM » afin de promouvoir les initiatives des PTOM en matière de tourisme ; (3) Programme de planification de l'espace maritime (4) Diversification (5) Formations pour les prestataires de services hôteliers (6) Développer un système d'indicateurs pour la gestion durable au niveau de la destination (7) Demandes de financement en partenariat avec d'autres îles au niveau régional

T : (1) Changement climatique (2) Capacité d'accueil excessive (3) Absence de politique interne (4) Ralentissement économique mondial (5) Destruction environnementale (6) Pandémie

9.4 Maritime



Les clusters maritimes clés sont situés à proximité des principaux ports. L'autorité portuaire d'Aruba administre le port de Barcadera, un port industriel d'une profondeur de 36 pieds avec un espace d'amarrage de 1 148 pieds, ainsi que le port d'Oranjestad, le port à conteneurs et le terminal des navires de croisière d'Aruba. Le troisième, le port de San Nicolas, accueille les terminaux pétroliers ainsi que deux postes d'amarrage récifaux. Les ports assurent également la connectivité des ferries à destination de Bonaire. Les clusters abritent des activités commerciales importantes : services d'expédition, agents maritimes, services d'affrètement, remorqueurs, accastillage, gestion de navires, changements d'équipage, opérations d'approvisionnement en mer de navire à navire, assurance maritime, ventes et services d'équipements de sauvetage.

FIGURE : Total du commerce de marchandises (en millions USD)

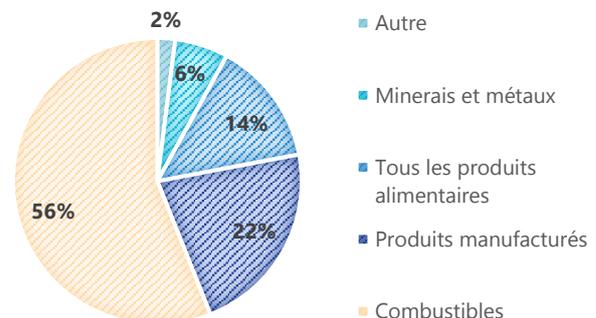


Source : IEDOM

5 principaux partenaires en 2019 (exportations, en millions USD)	
Nicaragua	26
Malaisie	24
États-Unis	21
Pays Bas	10
Curaçao	10

Source : IEDOM

FIGURE : Structure des exportations par groupe de produits en 2019 (en % des exportations totales)



Source : IEDOM

Statistiques les plus remarquables :

- 32,7 % pour les exportations de marchandises
- +2,8 % pour les services de transport

S : (1) Renforcement des services de transport (2) Base solide pour les besoins maritimes (3) Préparation du plan d'intervention en cas de pollution par les hydrocarbures

W : (1) Manque de capacités (2) Nécessité d'une politique spécifique à Aruba (3) Manque de sensibilisation sur les capacités du secteur maritime.

O : (1) Adopter pleinement le secteur bleu afin de se préparer aux défis mondiaux du transport maritime, (2) Développement portuaire, (3) Instaurer une meilleure communication avec l'État membre associé de l'UE en ce qui concerne les protocoles d'application des lois maritimes, (4) Nouveaux projets communs dans le cadre du programme Horizon Europe (5) Développement des capacités au niveau local

T : (1) Absence d'action (2) Absence d'investissements



Bonaire est une commune spéciale du royaume des Pays-Bas. Les communes spéciales (en néerlandais : *bijzondere gemeenten*) exercent de nombreuses fonctions normalement exercées par les communes néerlandaises. Le pouvoir exécutif appartient au conseil de gouvernance dirigé par le gouverneur de l'île. Le principal organe démocratique est le conseil insulaire. Les citoyens néerlandais de ces îles ont le droit de voter aux élections nationales néerlandaises et (comme tous les ressortissants néerlandais) aux élections européennes. Officiellement, les îles sont classées dans la législation néerlandaise comme étant des *openbare lichamen* (littéralement « collectivités publiques ») et non comme des *gemeenten* (communes). Contrairement aux communes normales, elles ne font pas partie d'une province néerlandaise, et les pouvoirs normalement exercés par les conseils provinciaux au sein des communes sont répartis entre les gouvernements insulaires eux-mêmes et le gouvernement central par le biais du bureau national des Caraïbes néerlandaises. C'est pourquoi elles portent l'appellation de communes « spéciales ».

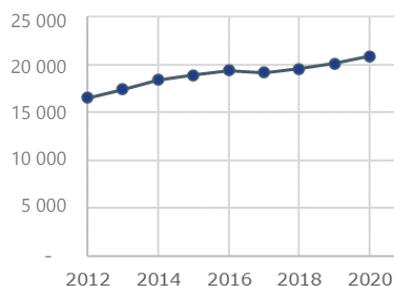


Latitude : 12° 10' 6,14" N
 Longitude : -68° 18' 29,46" O
 Capitale : Kralendijk

Située à proximité de la côte du Venezuela, Bonaire (y compris l'îlot de Klein Bonaire) est l'une des « îles Sous-le-Vent ». Les Caraïbes néerlandaises comptaient 25 157 habitants en janvier 2019. Les communes spéciales des Caraïbes néerlandaises font référence à un groupe de trois communes spéciales des Pays-Bas qui se trouvent dans la mer des Caraïbes : les îles de Bonaire, Sint Eustatius et Saba. Elles sont collectivement connues sous le nom de « Caraïbes néerlandaises ». Aruba, Bonaire et Curaçao sont également désignées conjointement de manière informelle les « îles ABC ».

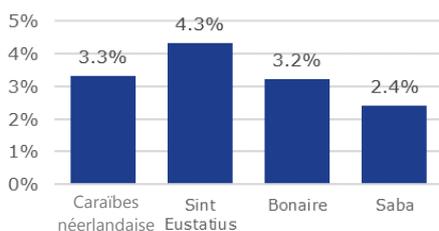
- Au 1er janvier 2020, la population de l'île s'élevait à 20 104 résidents permanents, soit une augmentation d'environ 1 200 résidents depuis 2015.
- En 2018, la plupart des habitants de Bonaire avaient entre 55 et 60 ans
- En 2020, environ 1 900 personnes appartenaient à cette classe d'âge

FIGURE : DÉMOGRAPHIE DE BONAIRE



Source : Statista

FIGURE : TAUX DE CHÔMAGE À BONAIRE

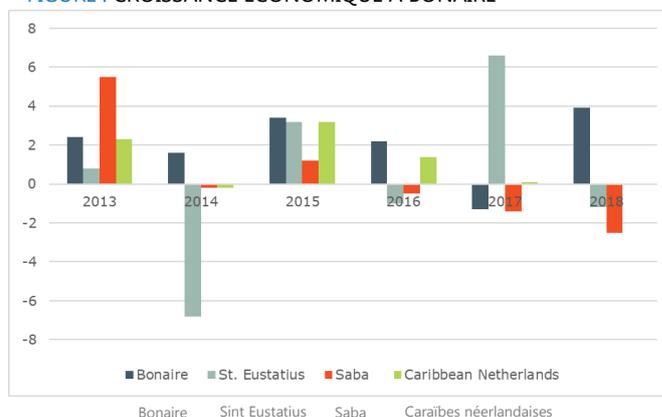


Source : Statista

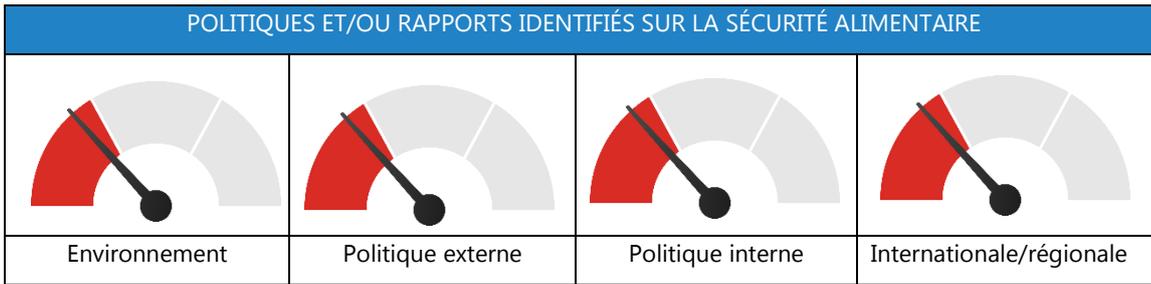
En 2018, environ 3 % de la population des Caraïbes néerlandaises âgée de 15 à 75 ans était au chômage. Le chômage varie sensiblement d'une île à l'autre. Alors qu'à Bonaire, son taux était de 3,2 % en 2018, il n'était que de 2,4 % à Saba.

En 2018, le produit intérieur brut (PIB) de Bonaire a augmenté de 3,9 % en volume. Sint Eustatius a enregistré une baisse de 11,8 %, tandis que le PIB de Saba a reculé de 2,5 %. Ces informations sont basées sur les dernières données disponibles du bureau central néerlandais des statistiques (CBS).

FIGURE : CROISSANCE ÉCONOMIQUE À BONAIRE



Source : Bureau central néerlandais des statistiques



RESSOURCES ALIMENTAIRES Pêche : La consommation de fruits de mer y est relativement élevée. Elle représente 24 kg/personne/an (FAO, 2012), contre 17 kg aux Pays-Bas. Les activités de pêche de Bonaire sont décrites comme étant multi-espèces, multi-engins, à petite échelle et fortement traditionnelles. La capture annuelle totale est d'environ 103 tonnes, mais la capture moyenne par unité d'effort (CPUE) n'est que d'environ 1,5 kg (13 € bruts) par pêcheur et par heure.

Aquaculture : cette technique a fait l'objet de recherches dans les années 1950 et un petit laboratoire a été construit dans les années 1980, mais les tentatives commerciales ont échoué. La mariculture (principalement l'élevage d'algues ou de poissons herbivores) peut présenter des perspectives d'avenir. Un prédateur invasif des récifs, le poisson-lion, pourrait être exploité de manière rentable.⁵³ **Agriculture :** Les terres agricoles sont très limitées, et peu de personnes sont impliquées dans cette activité. La sécurité alimentaire dépend principalement des importations,

et donc des revenus provenant d'autres activités économiques (principalement le tourisme). L'agriculture saline, la culture hydroponique et d'autres formes d'agriculture durable font l'objet de recherches, tout comme les systèmes de gestion du bétail (chèvres).

NUTRITION L'accès à une nourriture en quantité suffisante n'est pas un problème, mais les aliments frais sont rares et la qualité (vitamines et polluants) peut être un problème. L'augmentation des importations d'aliments transformés entraîne des maladies liées au mode de vie. Or, 99 % de la nourriture est importée.

EAU DOUCE⁵⁴ Les eaux souterraines sont généralement saumâtres (salines), ce qui est considéré comme une conséquence des embruns, des infiltrations d'eau de mer et des infiltrations d'eaux usées des établissements humains. Les niveaux de nitrate sont parfois trop élevés, même pour le bétail. Avec une moyenne annuelle de 588 millimètres, les précipitations sont extrêmement variables. La végétation clairsemée est la conséquence de l'exploitation historique des forêts indigènes.

SOURCES DE REVENU DES MÉNAGES La majorité des revenus provient du tourisme : 42 % des entreprises exercent en effet leurs activités dans le secteur du tourisme. Le deuxième plus grand secteur (12 %) est celui de la construction.

ENVIRONNEMENT Une grande partie de l'économie dépend du tourisme et de la pêche. Ces deux activités dépendent de la santé des récifs coralliens. Les récifs fournissent également aux îles une protection contre les tempêtes, il est donc vital de les protéger. À Bonaire, la couverture corallienne de Karpata a considérablement diminué au cours des vingt dernières années. La zone de Karpata est une zone entièrement protégée, où la pêche ou le mouillage ne sont pas autorisés. Cette diminution peut donc être liée à des causes globales, à un problème de nutriments, ou encore à un effet synergique entre les deux.

- S :** (1) Grande conscience environnementale de la population (2) Vie marine protégée
- W :** (1) Approvisionnement en eau douce
- O :** (1) Programmes de rétention des eaux pluviales (2) Reforestation (3) Poisson-tigre
- T :** (1) Perturbation des chaînes d'approvisionnement (par exemple en raison de la pandémie de COVID-19)

⁵³ Source : « Food from Oceans : Factsheet 3 » (Ressources alimentaires de l'océan : fiche technique 3), Université de Wageningen, 2019

⁵⁴ The groundwater quality of Aruba, Bonaire and Curaçao: a hydrogeochemical study (La qualité des eaux souterraines d'Aruba, Bonaire et Curaçao : étude hydrogéochemique) ; M.H.G. van Sambeek, H.G.M. Eggenkamp et M.J.M. Vissers, 2000

10.2 Énergie bleue



POLITIQUES ET/OU RAPPORTS IDENTIFIÉS SUR L'ÉNERGIE BLEUE				
Sources d'énergie marine	Impact de l'énergie marine sur les émissions de CO ₂	Politique externe	Politique interne	Internationale/régionale



Besoins du PTOM	
Consommation	108,5 GWh/an, 13 MWh/an/pers. (8 443 habitants)
LCOE actuel	Inconnu - service public intégré - très probablement autour de 0,30-0,35€/kWh
Tarif actuel (€/kWh)	0,31 €/kWh (prépayé tout compris)
Émissions actuelles de CO ₂ par kWh	
Émissions actuelles de CO ₂ par kWh/pers.	
Total des émissions actuelles de CO ₂	

Ressources énergétiques des PTOM	Connaissances de l'Atlas des ressources	À l'intérieur des eaux territoriales	En dehors des eaux territoriales	Politique / planification	Objectifs ciblés
Vent fixe	Embryonnaire				Aligné
Éolien flottant	Inexistante				Aligné
Courant de marée	Inexistante				Aligné
Vagues	Inexistante				Aligné
SWAC / ETM	Partielle				Aligné
Gradients de salinité	Inexistante				Aligné
Amplitude des marées	Inexistante				Aligné
Stockage marin	Inexistante				Insuffisant
Hydrogène marin	Inexistante				Insuffisant

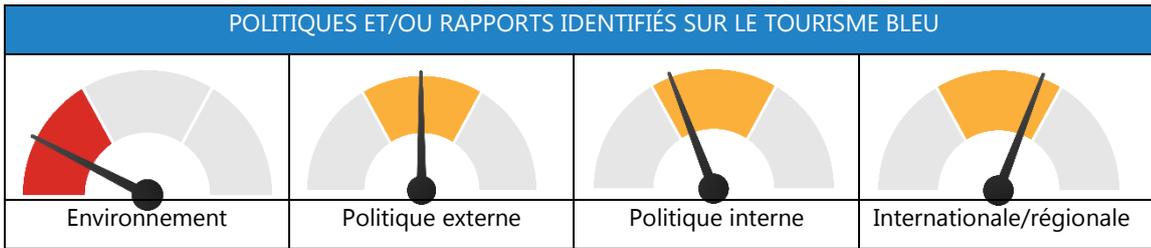
S : (1) Sensibilisation au changement climatique (2) Implication dans la transition énergétique et les énergies renouvelables onshore, capacités en PV et stockage (3) Territoires marins géographiques ouverts aux autres territoires marins des PTOM.

W : (1) Besoins modestes en production électrique (2) Le tourisme contribue fortement à l'économie (destination bleue) (3) Manque de ressources humaines

O : (1) L'OCTA peut assurer la coordination avec les îles voisines dans le cadre d'un même programme (2) Programmes de financement européens ouverts aux énergies marines renouvelables (3) La terre est chère et offre des surfaces limitées, ce qui incite au développement marin (4) Dynamisme des îles voisines (5) Manque de terres disponibles : développer des projets en mer

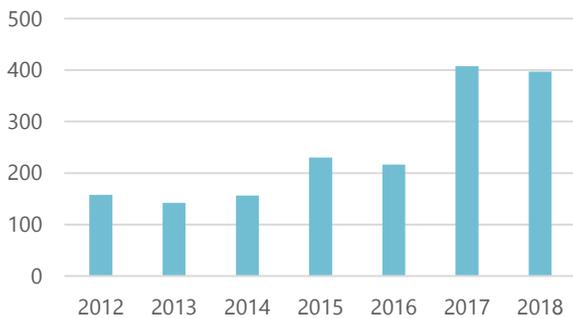
T : (1) Impacts du changement climatique (2) Les taxes sur les carburants disparaîtraient avec les énergies renouvelables

Moyens des PTOM	Secteur universitaire	Secteur public	Secteur privé	Clusters / Innov.	Financement	Plaidoyer / ONG
Moyens permettant d'atteindre les objectifs						-
Moyens accessibles					-	-



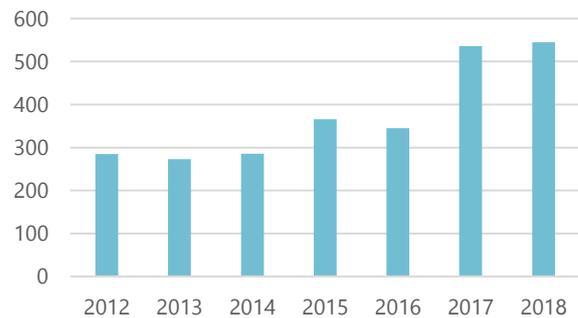
Bonaire a conscience que son industrie du tourisme pourrait œuvrer davantage au bien-être économique de la majorité des résidents de Bonaire. Ceci tient à deux raisons majeures. Tout d'abord, les efforts de conservation naturelle se sont traduits par une externalisation du développement, alors que ce dernier aurait pu offrir des opportunités professionnelles et éducatives aux Bonairiens. Cela a entraîné une dilution de la culture bonairienne : près de 60 % de la population de l'île n'est pas née à Bonaire, et de nombreux résidents sont contraints de partir faute d'opportunités sur place. Enfin, le secteur du tourisme pourrait contribuer davantage au bien-être de la majorité des habitants. Cependant, l'accent mis sur la protection de l'environnement a placé Bonaire dans une position enviable en ce qui concerne le développement de son secteur du tourisme bleu.

FIGURE : CROISIÉRISTES À BONAIRE, en milliers



Source : Bureau central néerlandais des statistiques

FIGURE : TOURISTES À BONAIRE, en milliers



Source : Bureau central néerlandais des statistiques

Bonaire est en avance sur la courbe en ce qui concerne le tourisme bleu et prévoit d'augmenter ses intrants de PIB de 20 % à 45 % d'ici 2021. Son plan stratégique repose sur un équilibre entre le secteur du tourisme et la capacité d'accueil du milieu naturel. La nature est l'élément clé d'un modèle de tourisme durable. Les principaux objectifs sont les suivants :

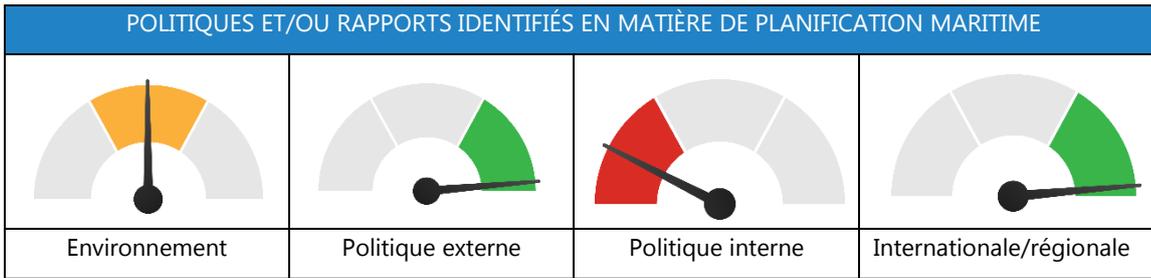
1. Élargir les avantages découlant du développement touristique à un segment plus important de la population de Bonaire
2. Convertir Bonaire en destination haut de gamme, avec au moins 30 % de l'inventaire hôtelier à un niveau quatre étoiles ou plus
3. Pratiquer une stratégie de marque cohérente afin d'attirer davantage de touristes et d'augmenter les revenus ainsi que la rentabilité
4. Élever le niveau d'expérience touristique

S : (1) Cadre juridique pour la conservation bleue (2) Stratégie touristique (3) Secteur développé (4) Mise en place d'un programme de destination bleue (5) Reconnaissance du besoin d'amélioration des compétences (6) Accent mis sur le maintien d'une densité touristique faible

W : (1) Manque de diversification des expériences touristiques (2) Sous-performance du secteur (3) Manque de compétences au niveau local (4) Attrait des opportunités d'emploi

O : (1) Financement de l'Union européenne ; (2) Investissements bleus (3) Accroître le développement des compétences des prestataires de services hôteliers ; (4) Mise en œuvre des « normes et du système d'audit du tourisme bleu des PTOM » (5) Réforme du secteur (6) Programme de planification de l'espace maritime (7) Possibilités de financement de partenariats régionaux

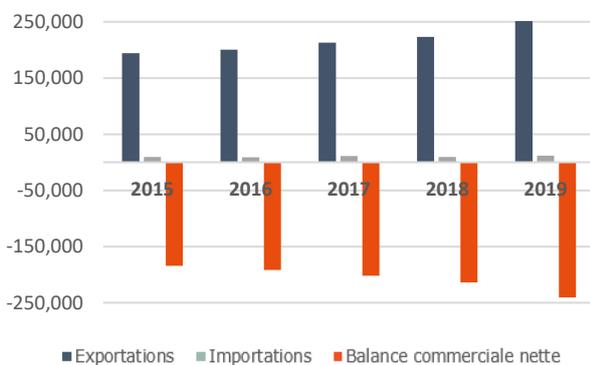
T : (1) Changement climatique (2) Ralentissement économique mondial (3) Pandémie (4) Destruction environnementale (5) Capacités d'accueil excessives



Les clusters maritimes de Bonaire se trouvent dans les zones du centre-ville de Kralendijk (la capitale). D'autres clusters sont situés au terminal pétrolier de Bopec, à BonOil, Cureoil Mooring, Brasil Bay et Selena.

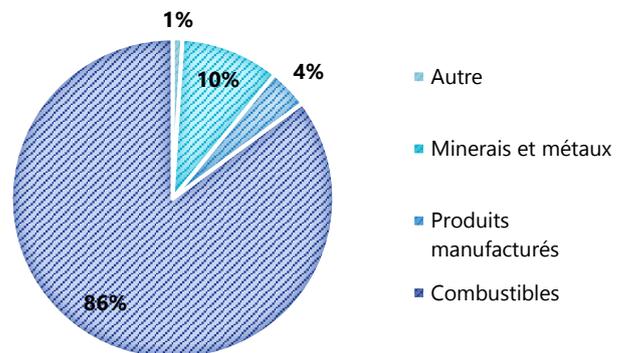
Dimensions du quai principal du port : Longueur : 69 m, largeur : 15 m, profondeur le long du bord : 10 m, hauteur au-dessus du niveau de l'eau : 2 m, facteur de charge max. par m² : 2000 kg. Les navires mesurant jusqu'à 224 mètres et ayant un port en lourd de 50 000 tonnes peuvent accoster à la jetée nord. Cette jetée est réservée aux navires de croisière, mais elle est parfois utilisée par les transporteurs de voitures. La jetée est située à proximité des magasins, des restaurants, du vieux fort, du parc Wilhelmina, d'une promenade maritime nouvellement construite, ainsi que d'autres attractions.

FIGURE : Total du commerce de marchandises (en millions USD) pour Bonaire



Source : Bureau central néerlandais des statistiques

FIGURE : Structure des exportations par groupe de produits en 2019 (en % des exportations totales) pour Bonaire, Sint Eustatius et Saba



Source : IEDOM

5 principaux partenaires en 2019 (exportations, en millions USD)	
Chypre	0,621
France	0,175
Belgique	0,084
Brésil	0,055
Pays Bas	0,036

Source : IEDOM

S : (1) Cluster maritime à fort potentiel (2) Plans d'intervention en cas de pollution (3) Les préoccupations environnementales sont prises en compte

W : (1) Aucun programme de planification de l'espace maritime (2) Absence d'investissements (3) Dépendance vis-à-vis de l'État membre associé de l'UE pour l'application des lois maritimes (4) Manque de données (5)

O : (1) Développement du cluster maritime de Bonaire (2) Augmentation des capacités en matière de compétences au niveau local (3) Renforcement mutuel des intérêts publics et privés ; (4) Initiative des ports verts (5) Développer et étendre les initiatives régionales de contrôle maritime spécifiques à Bonaire. (6) Mettre en place une conscience environnementale et sécuritaire élevée, de sorte que les dommages économiques et personnels soient réduits et que la législation soit bien respectée

T : (1) Changement climatique (2) Manque d'investissement en capital (3) Disponibilité des compétences locales

11 CURAÇAO



Curaçao est un pays constitutif du royaume des Pays-Bas. Il dispose d'une autonomie totale dans toutes les affaires intérieures, tandis que le royaume des Pays-Bas est responsable des affaires étrangères et de la défense. Tous les quatre ans, 21 membres sont élus au Parlement (Staten), qui nomme le Premier ministre et le vice-Premier ministre. Chaque Premier ministre est assermenté par le gouverneur de Curaçao, représentant de la monarchie néerlandaise. La constitution de Curaçao a été signée en 2010.

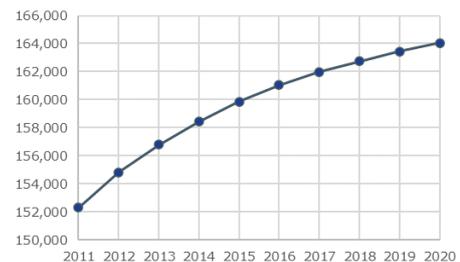


Latitude : 12,1696° N
 Longitude : 68,9900° O
 Capitale : Willemstad

Curaçao se trouve dans la mer des Caraïbes, sur le plateau continental de l'Amérique du Sud. Avec les Pays-Bas, Aruba et Sint Maarten, ce territoire forme le royaume des Pays-Bas. Aruba, Bonaire et Curaçao sont également désignées conjointement de manière informelle les « îles ABC ».

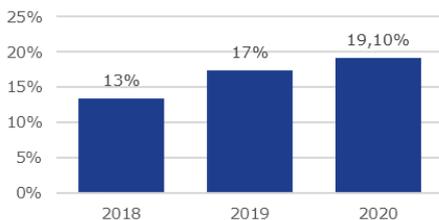
- En 2020, la population de l'île s'élevait à 164 093 résidents permanents
- L'âge médian à Curaçao est de 41,6 ans
- L'indice synthétique de fécondité est de 1,8
- L'espérance de vie y est de 79,4 ans
- 88,6 % de la population vit en zone urbaine

FIGURE : DÉMOGRAPHIE DE CURAÇAO



Source : Division de statistique de l'ONU

FIGURE : TAUX DE CHÔMAGE À CURAÇAO

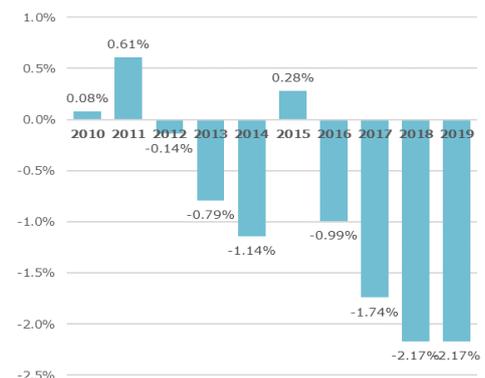


Le taux de chômage à Curaçao suit une tendance à la hausse depuis 2015. En 2020, le taux de chômage a atteint 19 %. L'île dépend principalement du tourisme, du raffinage du pétrole et du soutage, qui constituent ses premières sources de revenus. Les ouragans de 2018 ont porté un coup sévère au secteur du tourisme, l'hôtellerie et la restauration ayant enregistré une baisse d'activité de 28 %.

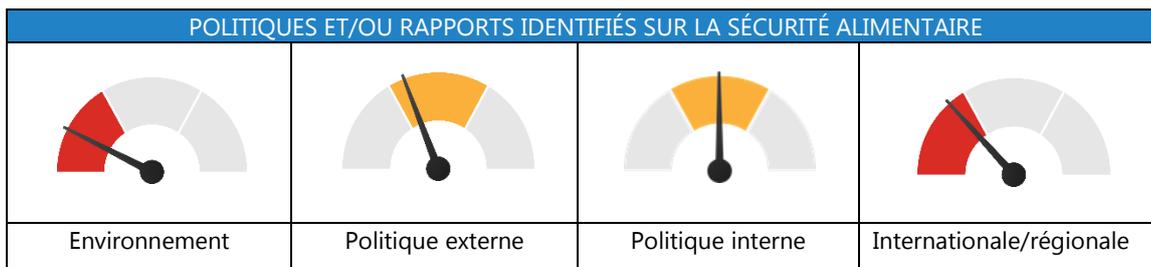
Source : Bureau central des statistiques de Curaçao

Depuis 2015, l'économie est en récession. Le PIB de Curaçao était de 3,1 milliards USD en 2019. Depuis 2015, l'économie s'est contractée d'environ 8 %. Le pays dépend fortement du tourisme, et les dommages causés ces dernières années par les ouragans et par la pandémie de COVID-19 ont eu un impact négatif sur l'économie.

FIGURE : CROISSANCE ÉCONOMIQUE À CURAÇAO (variation en %)



Source : Division de statistique de l'ONU



RESSOURCES ALIMENTAIRES Pêche : La pêche couvre moins de 1 % du PIB. Ce secteur emploie principalement de petits artisans, à l'influence sociale et culturelle majeure. La flotte comprend 15 pêcheurs à temps plein et 229 pêcheurs à temps partiel, dont 98 bateaux polyvalents non pontés. Les débarquements représentent entre 500 et 1 100 tonnes selon les estimations (80 % d'espèces pélagiques, le reste étant d'origine démersale et récifale). D'après la FAO, les captures sont passées de 20 000 à 40 000 tonnes depuis 2010. En 2019, les exportations de produits de la mer s'élevaient à 31 millions d'euros et les importations sont restées constantes, à environ 3 millions d'euros. Curaçao compte environ 5 navires enregistrés appartenant à des étrangers qui pêchent le thon dans le centre de l'Atlantique, qui ne contribuent donc pas à l'économie locale. Les tentatives de pêche à la palangre dans la zone économique exclusive (ZEE) ont échoué. Des preuves circonstancielles montrent une surpêche dans la zone récifale.

AGRICULTURE : Le secteur agricole est passé de 0,5 % à 5,5 % du PIB en 4 ans, en raison de la demande d'aliments plus sains ; on constate par ailleurs un intérêt renouvelé pour l'agroforesterie et l'agriculture régénérative afin de lutter contre la dessiccation et le ruissellement des nutriments. Une coopération a été lancée récemment avec la Colombie pour mener des activités de vermi-compostage. Il est nécessaire de disposer de données de base sur la production et la consommation locales ainsi que sur les ressources naturelles, mais les capacités humaines et financières doivent également être renforcées. Les contraintes en matière de capacités représentent un problème systémique qui pourrait être atténué grâce à une coopération intra-régionale.

EAU DOUCE : Les eaux de surface sont rares et les eaux souterraines sont surexploitées pour l'agriculture et les ménages, ce qui entraîne des infiltrations d'eau de mer. L'eau potable est produite par dessalement de l'eau de mer (avec 30 % de pertes dues aux fuites). Une nouvelle stratégie pour les eaux douces/souterraines a été élaborée.

NUTRITION L'augmentation des importations d'aliments transformés entraîne des maladies liées au mode de vie.

SOURCES DE REVENU DES MÉNAGES Avec un PIB par habitant de 20 500 USD en 2019, Curaçao est considérée comme une économie à revenu élevé et possède l'un des niveaux de vie les plus élevés de la région Caraïbes.⁵⁵

ENVIRONNEMENT La végétation naturelle est constituée de forêts sèches, avec des signes de surpâturage (chèvres). Curaçao abrite plusieurs sites d'une valeur de conservation exceptionnelle, en plus du parc national de Christoffel. Le territoire possède plusieurs récifs en bonne santé, notamment sur la rive nord et les flancs est et ouest de la côte sud, ainsi que des zones de mangroves au nord. Il compte environ 60 km² de zones humides protégées et de parc national. Plus de 50 espèces sont menacées sur terre et en mer. Les aires protégées ne sont pas gérées activement en raison du manque de capacités. La raffinerie désormais représente moins de 9% des émissions de gaz à effet de serre, la société de services publics 16,5 %, et les transports sont remontés à 17,3%. 14,4 tonnes de CO₂ y sont émises par habitant, ce qui se compare favorablement maintenant à 22t. à Aruba et 10t. aux Pays-Bas. La couverture corallienne a considérablement diminué au cours des vingt dernières années, probablement en raison de l'infiltration des eaux usées domestiques à travers les zones côtières calcaires suite au développement rapide de l'immobilier (Jan Thiel, Blauwbaai, Boca St. Michiel, la région du Rif, Cas Abou, Coral Cliff, Lagun, Westpunt-Playa Kalki).

S : (1) Le revenu disponible est élevé pour la région
(2) Le niveau d'instruction est généralement élevé.

W : (1) Approvisionnement alimentaire domestique limité mais en augmentation (2) La législation sur la pêche n'est pas appliquée (3) Il n'y a pas de données de référence à jour sur les ressources naturelles

O : (1) Un inventaire complet des ressources constituerait une base solide pour les politiques à venir (2) Le WWF-NL envisage d'examiner et de réviser la législation sur l'environnement et la pêche ; ce qui pourrait profiter à Sint-Maarten (3) Le choc de la pandémie de COVID-19 sur les importations, associé aux messages de santé relatifs au surpoids, a stimulé un intérêt populaire pour la culture domestique de produits horticoles frais. Cette opportunité doit être saisie, en renforçant les aides. Cette démarche revêt une importance stratégique.

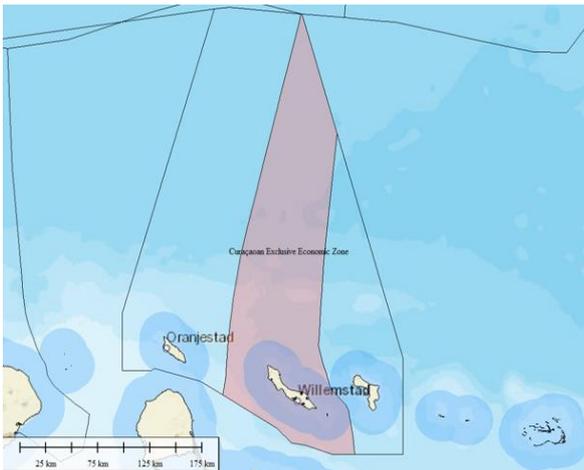
T : (1) Le lien administratif avec les Pays-Bas a tendance à entraver les relations régionales avec des voisins partageant la même écologie.

⁵⁵ [Curaçao \(paho.org\)](http://paho.org)

11.2 Énergie bleue



POLITIQUES ET/OU RAPPORTS IDENTIFIÉS SUR L'ÉNERGIE BLEUE				
Sources d'énergie marine	Impact de l'énergie marine sur les émissions de CO ₂	Politique externe	Politique interne	Internationale/régionale



Besoins du PTOM	
Consommation	Produit : 891 GWh/an (655 GWh/an pour Aquallectra) 6,2 MWh/an/pers.
Coût actualisé de l'énergie	Inconnu - service public intégré - probablement autour de 0,35-0,40€/kWh
Tarif actuel (€/kWh)	Entre 0,25 et 0,32€/kWh (sur la base d'une partie fixe + partie variable liée aux prix des carburants)
Émissions actuelles de CO ₂ /kWh	
Émissions actuelles de CO ₂ par kWh/pers.	
Total des émissions actuelles de CO ₂	

Ressources énergétiques des PTOM	Connaissance de l'Atlas des ressources	À l'intérieur des eaux territoriales	En dehors des eaux territoriales	Politique / planification	Objectifs ciblés
Vent fixe	Embryonnaire				Aligné
Éolien flottant	Inexistante				Aligné
Courant de marée	Embryonnaire				Aligné
Vagues	Inexistante				Aligné
SWAC / ETM	Partielle				Aligné
Gradients de salinité	Inexistante				Aligné
Amplitude des marées	Inexistante				Aligné
Stockage marin	Inexistante				Insuffisant
Hydrogène marin	Inexistante				Insuffisant

S : (1) Bonne connaissance des nouvelles technologies (2) Politique ouverte (3) Les services publics font pression pour le développement des énergies renouvelables (3) Accès au secteur privé et aux investisseurs (4) Les services publics des 3 îles ABC entretiennent de bonnes relations de travail

W : (1) Le secteur du tourisme est important pour l'économie (2) Manque de capacités (4) Le secteur public n'a pas l'expérience nécessaire pour diriger des études complexes

O : (1) L'OCTA pourrait coordonner les programmes afin d'atteindre une taille optimisée (2) Soutien du programme européen de financement des énergies renouvelables afin de compenser l'important coût actualisé de l'énergie pour les faibles NMT (3) Dynamisme des îles voisines

T : (1) Concurrence avec le PV onshore (2) Catastrophes liées au changement climatique (3) Les taxes sur les carburants disparaîtraient avec les énergies renouvelables

Moyens des PTOM	Secteur universitaire	Secteur public	Secteur privé	Clusters / Innovation	Financement	Plaidoyer / ONG
Moyens permettant d'atteindre les objectifs						
Moyens accessibles						

11.3 Tourisme bleu

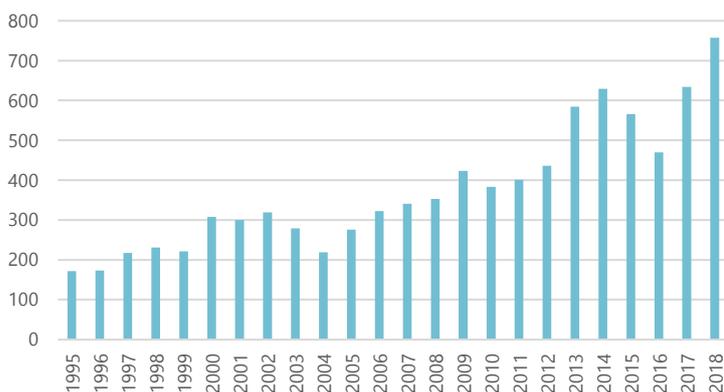


POLITIQUES ET/OU RAPPORTS IDENTIFIÉS SUR LE TOURISME BLEU			
Environnement	Politique externe	Politique interne	Internationale/régionale



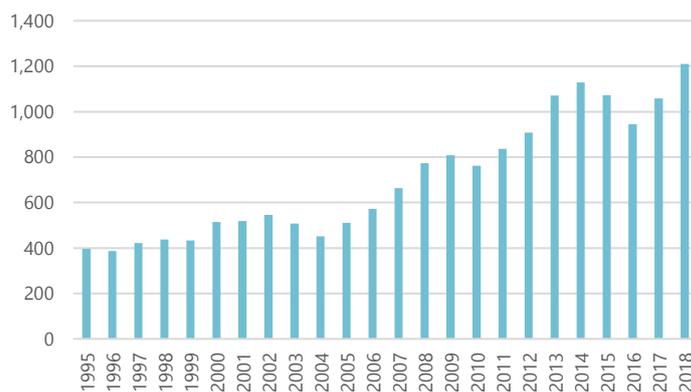
Curaçao possède une Stratégie touristique 2015-2020 bien développée et fortement concentrée sur le secteur du tourisme. Le secteur a fait preuve de résilience face aux chocs extérieurs et a été en mesure d'accroître progressivement son importance dans l'économie de Curaçao, avec une tendance à la hausse. Sa part dans l'économie de l'île représente près de 18 % de l'économie totale, et son impact s'étend à tous les secteurs économiques de l'île. Il est également devenu une importante source d'emplois sur l'île. Près de 23 % des emplois sont créés et soutenus directement ou indirectement par le secteur du tourisme. Comme tous les PTOM, Curaçao a été touchée par la pandémie de COVID-19.

FIGURE : CROISIÉRISTES À CURAÇAO, en milliers



Source : IEDOM

FIGURE : TOURISTES À CURAÇAO, en milliers



Source : IEDOM

Curaçao a acquis une emprise significative sur le marché américain, ce qui a contribué à une augmentation constante du nombre de croisiéristes et de visiteurs. Son tourisme contribue pour plus de 450 millions d'euros à l'économie, ce qui représente environ 18 % du PIB du pays et 26 % de la contribution aux recettes en devises.

En 2015, on estimait que le nombre de croisiéristes provenance de la seule Amérique du Nord serait porté à 19,8 millions en 2020, soit une augmentation de 3,1 millions en 5 ans.

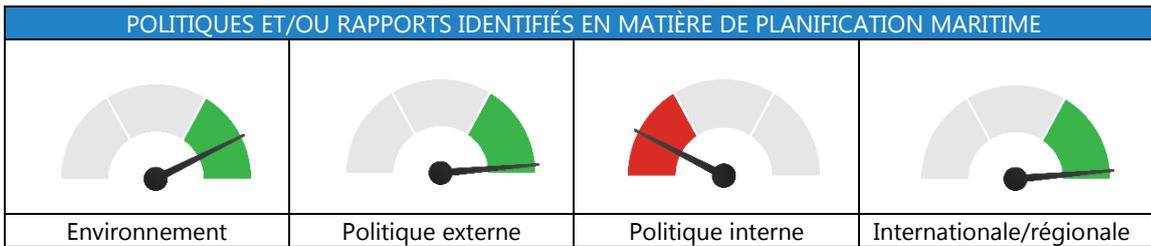
Étant donné que le secteur du tourisme côtier est principalement motivé par les ressources naturelles, il sera essentiel que le secteur entreprenne des réformes permettant de

S : (1) Plan directeur du tourisme (2) Politique environnementale (3) Aire marine protégée (4) Capitaliser sur l'aviation comme mode de transport

W : (1) Expiration du plan touristique (2) Manque de main-d'œuvre qualifiée (3) Qualité des services (4) Faible soutien institutionnel (5) Engagement public-privé (6) Diversification (7) Dépendance à l'égard du modèle de tourisme de masse (8) Manque de positionnement de la marque « Curaçao » (9) Manque de prise en compte du capital naturel, essentiel pour assurer la durabilité du secteur.

O : (1) Développement de la stratégie de tourisme bleu de Curaçao pour la période 2021-2030. (2) Mise en œuvre des « normes et du système d'audit du tourisme bleu des PTOM » (3) Programmes de planification de l'espace maritime (4) Développement d'indicateurs nature / tourisme (5) Développement du cluster du tourisme côtier (6) Opportunités de financement et d'investissement avec d'autres PTOM (7) Formation des acteurs de l'hôtellerie touristique

T : (1) Changement climatique (2) Faire évoluer les attentes des visiteurs (3) absence d'investissements (4) Modèle de tourisme de masse (5) Dégradation de l'environnement (6) Capacité d'accueil excessive (7) Inaction (8) Ralentissement économique mondial (9) Risque de pandémie



Les ports de Curaçao offrent un emplacement central pour les clusters. Protégés et entièrement naturels, ils offrent une gestion sûre, rapide et fiable des navires et des cargaisons. Les ports disponibles à des fins commerciales sont Willemstad, Fuik Bay, Caracas Bay, Bullen Bay et St. Michiel's Bay. Les ports situés au centre sont isolés des principales trajectoires des ouragans et offrent de nombreux avantages concurrentiels. Abrisant une grande variété d'installations maritimes pour tous les types de navires, le port de Willemstad est le plus grand port de Curaçao. Le chenal d'entrée de ce port (la baie de Sainte-Anne) est situé à Willemstad, la capitale de Curaçao. Les navires de croisière et les autres navires accostent au Megapier Cruise Terminal situé à l'entrée de la baie, et aux terminaux (de croisière) situés du côté Otrobanda de la baie.

À la fin de son entrée se trouve la zone de Schottegat, qui abrite les principales installations du port, notamment la raffinerie de pétrole et la cale sèche, qui sont les plus grandes de la région, une zone économique, un terminal à conteneurs et des quais de fret. En général, le débit est raisonnablement stable avec une réduction significative du trafic de pétroliers. Cependant, depuis 2018, le trafic de conteneurs a connu une augmentation substantielle. Cette situation offre un potentiel de diversification remarquable. Compte tenu de l'augmentation mondiale du trafic de conteneurs, il s'agit d'une solide opportunité pour Curaçao. Le trafic de conteneurs est reconnu comme étant plus sûr que le trafic de pétroliers, car le risque de pollution due à une collision ou à un accident avec un bateau-citerne est bien supérieur qu'avec les premiers.

FIGURE : Total du commerce de marchandises (en millions USD)



Source : OEC

FIGURE : Débit des conteneurs à Curaçao



Curaçao a traité 153 302,71 conteneurs équivalents vingt pieds en 2019, contre 96 089 équivalents vingt pieds l'année précédente, soit une variation de 59,54 %.

- S :** (1) Augmentation du trafic de conteneurs (2) Gestion des ports (3) Plans d'intervention en cas de pollution (4) Arrangements spéciaux pour les navires de croisière (5) Rapports sur l'environnement marin
- W :** (1) Engagement du secteur privé (2) Transparence des investissements (3) Politique locale (gouvernance maritime) (4) Capacités (5) Disponibilité des formations/compétences (6) Capacités de surveillance inadéquates
- O :** (1) Optimisation des installations portuaires afin d'accroître la diversification des conteneurs (2) Investissement dans les installations de réception portuaires afin d'accueillir de nouveaux carburants (3) Développement du cluster maritime des secteurs de l'économie bleue (SEB) de Curaçao afin de permettre une pleine réalisation économique (4) augmenter les opportunités de formation (5) permettre une surveillance maritime localisée afin de surveiller toutes les activités maritimes
- T :** (1) Changement climatique (2) Manque permanent de capital humain (3) Absence d'investissements (4) Fragmentation du cluster maritime (SEB)

12 POLYNÉSIE FRANÇAISE



La Polynésie française est un ensemble d'îles et d'atolls relevant de la République française. Le président français est donc également le chef d'État de la Polynésie française. Depuis 2004, il a le statut de « pays d'outre-mer au sein de la République ». La Polynésie française contrôle les domaines suivants : l'enseignement primaire et secondaire, la santé, l'urbanisme et l'écologie. Elle dispose d'une assemblée de 57 membres élus tous les cinq ans, lesquels élisent un président à la majorité simple pour diriger le pays. La Polynésie française est divisée en cinq archipels : l'archipel de la Société (composé des îles du Vent et des îles Sous-le-Vent) l'archipel des Tuamotu, l'archipel des Gambier, l'archipel des Australes et les îles Marquises.

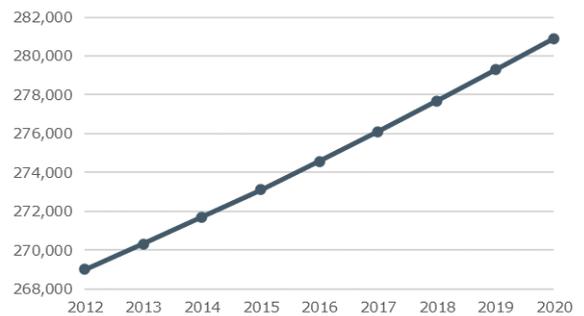


Latitude : 17,6797° S
 Longitude : 149,4068° O
 Capitale : Papeete

La Polynésie française est composée de cinq archipels dispersés sur un territoire de la taille du continent européen. L'île principale, Tahiti, abrite 70 % de la population du pays. Par opposition, de nombreuses îles sont très peu peuplées, voire complètement inhabitées.

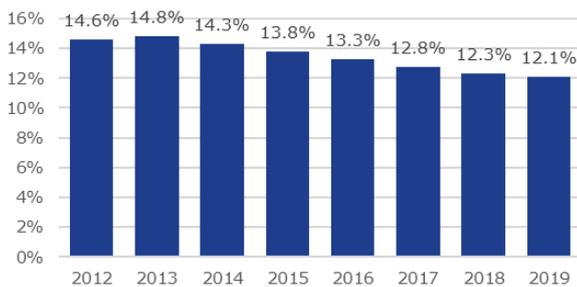
- En 2020, le pays comptait 280 908 résidents permanents.
- L'âge moyen en Polynésie française est de 33,6 ans.
- L'indice synthétique de fécondité est de 2,0.
- L'espérance de vie y est de 78,2 ans.
- 63,9 % de la population vit dans des zones urbaines.

FIGURE : DÉMOGRAPHIE DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE



Source : Banque mondiale

FIGURE : TAUX DE CHÔMAGE EN POLYNÉSIE FRANÇAISE (%)



Source : Banque mondiale

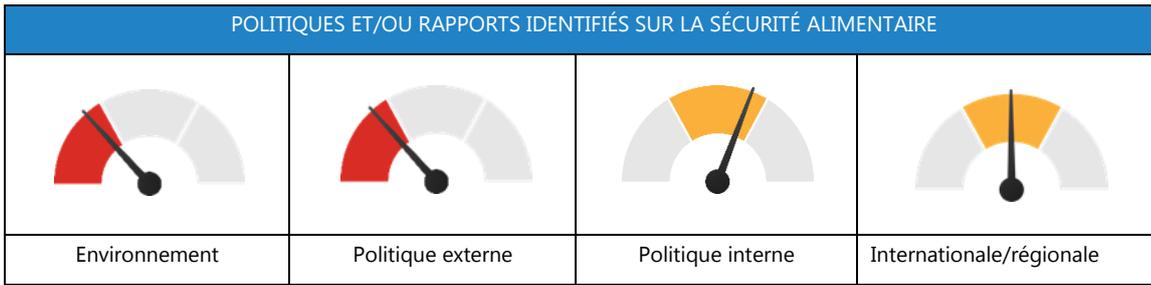
En 2019, le produit intérieur brut (PIB) de la Polynésie française s'est élevé à 5,9 milliards USD, malgré une croissance du PIB inférieure à l'année précédente. Les chiffres actuels du PIB sont inférieurs à ceux du début des années 1990. Le pays a été touché par la crise financière mondiale et la pandémie de la COVID-19, car il est tributaire du secteur touristique.

Depuis 2012, le taux de chômage n'a cessé de baisser, malgré un pic à 14,8 % en 2013. Le pays dépend du tourisme et de l'agriculture (principalement le jus de noni et les perles noires).

FIGURE : CROISSANCE ÉCONOMIQUE EN POLYNÉSIE FRANÇAISE (variation en %)



Source : Division statistique de l'ONU & ISPF



RESSOURCES ALIMENTAIRES : Les besoins alimentaires sont satisfaits à 50 % par la production locale issue du maraîchage, par les tubercules traditionnels et par la forte consommation de poisson. Les importations de denrées alimentaires complémentaires arrivent par bateau, principalement de France et de Nouvelle-Zélande. **Pêche :** La Polynésie française possède une zone économique exclusive (ZEE) de 5 030 000 km² (superficie terrestre de 3 521 km²), dont seulement 40 % environ sont exploités à des fins commerciales, au nord et à l'ouest, à une journée de route du port de pêche de Papeete (Tahiti). Quelques 70 petits palangriers ciblent le germon, le thon obèse et l'albacore. Il y a environ 400 petits bateaux autorisés, dont 75 % dans l'archipel de la Société, 50 % d'entre eux étant basés à Tahiti. Il n'existe aucune restriction en matière de quotas de capture pour les pêcheurs titulaires d'une licence (qui donne droit à une aide financière pour l'achat de carburant et à une subvention à hauteur de 25 % des coûts de construction pour les petits bateaux). Environ la moitié des bateaux sont construits localement (à Papeete). La pêche lagunaire, surtout dans l'archipel des Tuamotu, isolé et dispersé, est vitale pour la sécurité alimentaire : elle est pratiquée par la quasi-totalité de la population en vue d'une consommation domestique (certains pêcheurs à l'ouest de l'archipel ramènent les prises à Tahiti). La Polynésie française n'a signé aucun accord de pêche international depuis 2000. La marine française assure la sécurité par une surveillance aérienne, satellitaire et de surface. **Aquaculture :** Cette activité est pratiquée comme revenu de niche dans les atolls, mais elle ne contribue pas à la sécurité alimentaire. Elle concerne principalement les crevettes bleues, les perles, les huîtres, les concombres de mer et les palourdes. Des recherches sont menées sur l'élevage de petites espèces de poissons à des fins de consommation locale. Les problèmes de pollution de l'aquaculture dans les environnements fermés des atolls dépassent souvent les avantages associés à l'activité. Des recherches sont menées sur les algues marines

pour les petits bateaux). Environ la moitié des bateaux sont construits localement (à Papeete). La pêche lagunaire, surtout dans l'archipel des Tuamotu, isolé et dispersé, est vitale pour la sécurité alimentaire : elle est pratiquée par la quasi-totalité de la population en vue d'une consommation domestique (certains pêcheurs à l'ouest de l'archipel ramènent les prises à Tahiti). La Polynésie française n'a signé aucun accord de pêche international depuis 2000. La marine française assure la sécurité par une surveillance aérienne, satellitaire et de surface. **Aquaculture :** Cette activité est pratiquée comme revenu de niche dans les atolls, mais elle ne contribue pas à la sécurité alimentaire. Elle concerne principalement les crevettes bleues, les perles, les huîtres, les concombres de mer et les palourdes. Des recherches sont menées sur l'élevage de petites espèces de poissons à des fins de consommation locale. Les problèmes de pollution de l'aquaculture dans les environnements fermés des atolls dépassent souvent les avantages associés à l'activité. Des recherches sont menées sur les algues marines et leurs propriétés nettoyantes de l'eau. Toute la politique et la législation en matière de pêche (y compris un plan décennal) émanent localement de l'assemblée nationale ; la France n'intervient pas.

NUTRITION La sous-alimentation ne constitue pas un problème, pas plus que la pauvreté. L'augmentation des importations d'aliments transformés entraîne des maladies liées au mode de vie. Des carences en micronutriments sont à craindre, en raison de l'augmentation de la consommation d'aliments transformés (courante dans les pays voisins), mais la question doit faire l'objet d'études plus approfondies.

EAU DOUCE : Elle provient principalement des cours d'eau ou des eaux souterraines, selon l'île. Les nappes phréatiques ne sont pas encore affectées par la salinité.

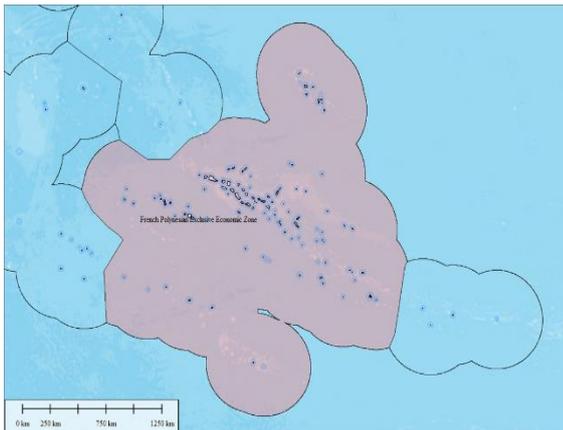
ENVIRONNEMENT La bordure nord de la zone cyclonique du Pacifique Sud est rarement touchée. Les phénomènes météorologiques extrêmes ne sont pas sensiblement plus fréquents en Polynésie française. Les récifs des lagons constituent une barrière efficace contre les hautes mers qui détruisent les îles, bien que des abris surélevés soient déjà en place dans les îles les plus vulnérables. Selon les prévisions, le changement climatique ne devrait pas avoir d'incidence majeure sur les pêcheries de thon, et de nombreuses sous-espèces devraient continuer de proliférer. Le blanchiment des coraux (entraînant une perte de nurseries pour les poissons) constitue une menace plus sérieuse, mais la Polynésie française n'est pas autant touchée par ce phénomène que d'autres régions.

- S :** (1) La ZEE est très étendue, mais seulement partiellement exploitée (2) Une partie importante de la population possède un niveau d'éducation relativement élevé, tout en restant fidèle aux traditions. (3) L'eau douce disponible sur les grandes îles, qu'elle provienne des eaux souterraines ou de la collecte des eaux de pluie, permet la production agricole. (4) L'économie maritime se diversifie de plus en plus, avec de nombreuses possibilités d'expansion.
- W :** (1) À long terme, une grande partie des archipels inférieurs risque de disparaître à cause de l'élévation du niveau de la mer, ce qui pourrait créer des pressions démographiques. (2) Les distances sont grandes, tant à l'intérieur des terres (ce qui rend les transports et les déplacements coûteux) qu'à l'extérieur (ce qui rend le commerce et l'émigration coûteux et difficile). (3) Dépendance excessive à l'égard des aliments importés.
- O :** (1) Améliorer la productivité agricole grâce à la recherche sur la résilience climatique ; (2) Encourager la transformation locale des produits de la mer en tant que stratégie de sécurité alimentaire, par les moyens suivants : Amélioration de l'accès aux chambres froides. Promotion de la mise en conserve locale des produits de la mer (poissons, mollusques, algues). (3) Orientation du tourisme vers la pêche sportive, en tant qu'industrie à forte valeur ajoutée et à faible consommation, mais aussi pour assurer une « présence » dans la ZEE en complément au contrôle de la pêche.
- T :** (1) Incidence croissante des phénomènes météorologiques extrêmes et des catastrophes naturelles (inondations, tempêtes, sécheresses) qui perturbent l'approvisionnement en denrées alimentaires importées et la production locale – pas encore ressentie. (2) Élimination des déchets – humains, industriels et d'aquaculture. (3) Problèmes chroniques liés à la nutrition (obésité, diabète, maladies cardiaques) dus à une consommation excessive d'aliments transformés sucrés, gras et salés. (4) Le déclin de l'agriculture locale et traditionnelle accroît la vulnérabilité aux chocs.

12.2 Énergie bleue



POLITIQUES ET/OU RAPPORTS IDENTIFIÉS SUR L'ÉNERGIE BLEUE				
Sources d'énergie marine	Impact de l'énergie marine sur les émissions de CO ₂	Politique externe	Politique interne	Internationale/régionale



Besoins du PTOM	
Consommation	652 GWh (2019) et (2010-2019) 633 GWh/an 2 341 kWh/pers (2019) et (2010-2019) 2 333 kWh/pers/an
Coût actualisé de l'énergie	Inconnu - service public intégré - très probablement autour de 0,30-0,35€/kWh
Tarif actuel (€/kWh)	De 0,16 €/kWh à 0,35 €/kWh
CO ₂ /kWh actuel	
Émissions actuelles de CO ₂ par kWh/pers.	
Total des émissions actuelles de CO ₂	

Ressources énergétiques des PTOM	Connaissanc e de l'Atlas des ressources	À l'intérieur des eaux territoriales	En dehors des eaux territoriales	Politique / planification	Objectifs ciblés
Vent fixe	Embryonnaire				Pourrait être plus élevé
Éolien flottant	Inexistante				Pourrait être plus élevé
Courant de marée	Inexistante				Aligné
Vagues	Embryonnaire				Insuffisant
SWAC / ETM	Partielle				Insuffisant
Gradients de salinité	Inexistante				Aligné
Amplitude des marées	Inexistante				Aligné
Stockage marin	Inexistante				Insuffisant
Hydrogène marin	Inexistante				Insuffisant

S : (1) Très vaste territoire marin (2) Bon niveau académique (3) Centres d'innovation et clusters marins existants (4) Services publics bien impliqués dans la transition énergétique (5) Lien fort et expérience avec les défis touchant à l'océan

W : (1) Manque de capacités (2) Tourisme important pour l'économie (3) Îles disséminées difficiles à exploiter (4) Différences internes importantes selon le contexte (5) Manque de diagnostic neutre des ressources marines

O : (1) Possibilité pour l'OCTA de mettre en place un programme mondial (2) Programmes de financement européens pour les énergies renouvelables (3) Synergies possibles avec les PTOM du Pacifique

T : (1) Effets du changement climatique, avec notamment la mort des coraux et l'élévation du niveau de la mer. (2) Conscience écologique locale plus forte que la conscience climatique (3) Les taxes sur les carburants disparaîtraient avec les énergies renouvelables

Moyens des PTOM	Secteur universitaire	Secteur public	Secteur privé	Clusters / Innovation	Financement	Plaidoyer / ONG
Moyens permettant d'atteindre les						
Moyens accessibles						



POLITIQUES ET/OU RAPPORTS IDENTIFIÉS SUR LE TOURISME BLEU			
Environnement	Politique externe	Politique interne	Internationale/régionale



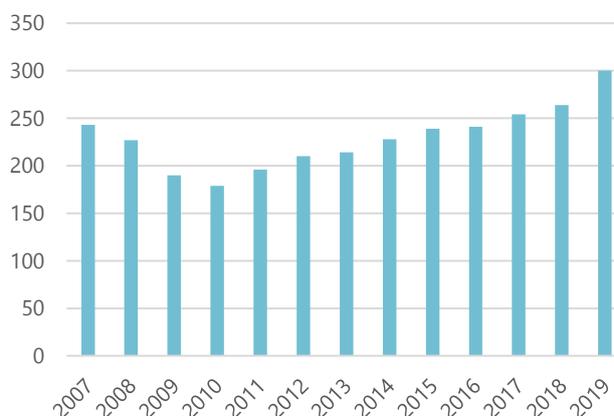
Le tourisme côtier est l'une des principales sources d'emploi pour de nombreux habitants des îles de la Polynésie française. Cependant, un conflit d'intérêt existe entre les économies locales en raison de la concurrence accrue avec les entreprises internationales, dont les bénéfices ne contribuent pas à l'économie locale mais bien à d'autres États, ce qui a une incidence considérable sur la durabilité du secteur. C'est par exemple le cas à Tahiti, où les hôtels internationaux représentent la majorité de l'activité touristique. La complexité, ainsi que les divers besoins et exigences des différentes îles telles que Tahiti, Fakarava et Nuku Hiva, empêchent le développement d'un modèle unique. Cependant, il existe un énorme potentiel, après la pandémie de COVID-19, de développer une approche basée sur un modèle de tourisme

bleu. La stratégie touristique actuelle pour la période 2015-2020 touche à sa fin, ce qui offre l'occasion de placer le tourisme bleu au cœur de la nouvelle stratégie.

Les possibilités qui s'offrent à la Polynésie française sont nombreuses : la pandémie lui a donné l'occasion de repartir à zéro et de développer un secteur touristique qui tienne compte de ses qualités, en particulier de ses ressources naturelles. La mise en place d'une stratégie de tourisme bleu structurée et durable à l'échelle de l'île fournira à l'ensemble du pays l'orientation dont il a besoin pour assurer la pérennité du secteur.

En outre, la fourniture d'une formation spécialisée aux prestataires de services touristiques locaux augmentera la contribution économique à l'économie locale et limitera le nombre de personnes quittant la Polynésie française.

FIGURE : TOURISTES EN POLYNÉSIE FRANÇAISE, en milliers



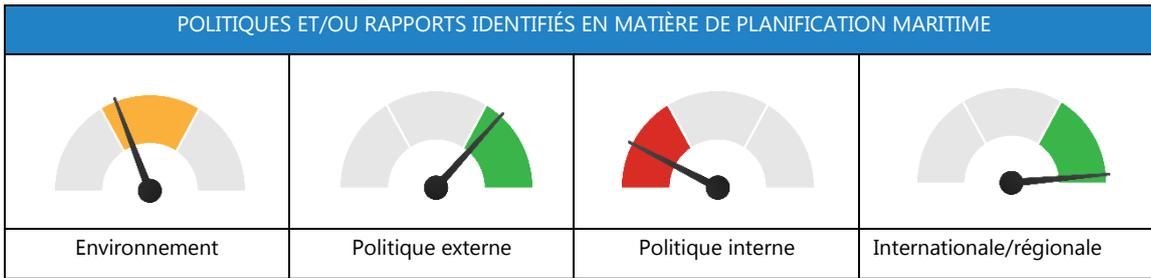
Source : IEDOM

S : (1) Échéance du plan stratégique (occasion de développer un nouveau plan stratégique) (2) Richesse des ressources naturelles (3) Secteur touristique bien établi (4) Augmentation du nombre de visiteurs (5) Diversité des « attraits » du secteur

W : (1) Manque de réglementation concernant les ressources naturelles (2) Conflit d'intérêts : prestataires internationaux et locaux (3) Rendements économiques non réalisés à l'échelle locale (4) Manque de compétences locales (5) Pratiques non durables

O : (1) Développement du cluster touristique du secteur de l'économie bleue (2) Nouvelle stratégie pour le tourisme bleu (3) Planification de l'espace maritime (4) Financement et investissement par le biais de demandes régionales combinées (5) Mise en œuvre des « normes et du système d'audit du tourisme bleu des PTOM » (6) Développement des indicateurs de tourisme durable (7) Renforcement des compétences des prestataires de services touristiques locaux (8) Augmentation des investissements dans le secteur des transports

T : (1) Changement climatique (2) Ralentissement économique mondial (3) Dégradation de l'environnement (4) Capacité d'accueil dépassée (5) Poursuite du modèle de tourisme de masse (6) Risque de pandémie



Les ports de Polynésie française comprennent Atuona Hiva Oa (îles Marquises), Bora Bora, Fakarava, Makemo (archipel Tuamotu), Huahine, Maiao (archipel de la Société) et Mangareva (archipel Gambier).

Le principal pôle d'activités maritimes est situé dans le port de Papeete, qui constitue un arrêt important sur les routes commerciales du Pacifique Sud. Ses principales exportations sont la canne à sucre, le coprah (chair de noix de coco séchée), la nacre, le café et la vanille. Le port constitue également une base importante pour le tourisme de croisière en Polynésie française et à Tahiti. Cependant, les clusters plus petits sont tout aussi importants, car ils contribuent à la valeur économique globale du secteur et favorisent la mise en place d'un système pour le développement harmonisé des capacités locales.

FIGURE : Total du commerce de marchandises (en millions USD)

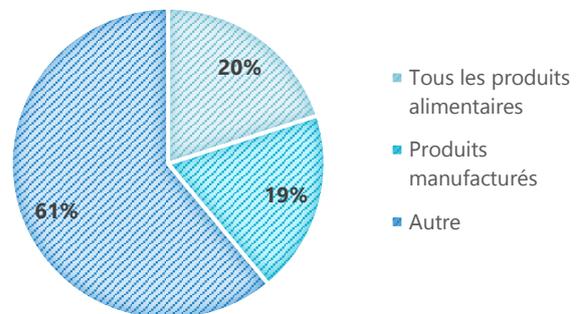


Source : IEDOM

5 principaux partenaires en 2019 (exportations, en millions USD)	
Japon	36
Chine (Hong Kong SAR)	34
États-Unis	22
France	21
Chine	4

Source : IEDOM

FIGURE : Structure des exportations par groupe de produits en 2019 (en % des exportations totales)



Source : IEDOM

S : (1) Augmentation de la flotte de la Polynésie française (2) Gestion des ports (3) Arrangements spéciaux pour les navires de croisière (4) Rapports sur l'environnement marin

W : (1) Engagement du secteur privé et transparence des investissements (2) Politique locale (gouvernance maritime) (3) Capacité et disponibilité des formations/compétences (4) Capacités insuffisantes d'application de la législation maritime au niveau local

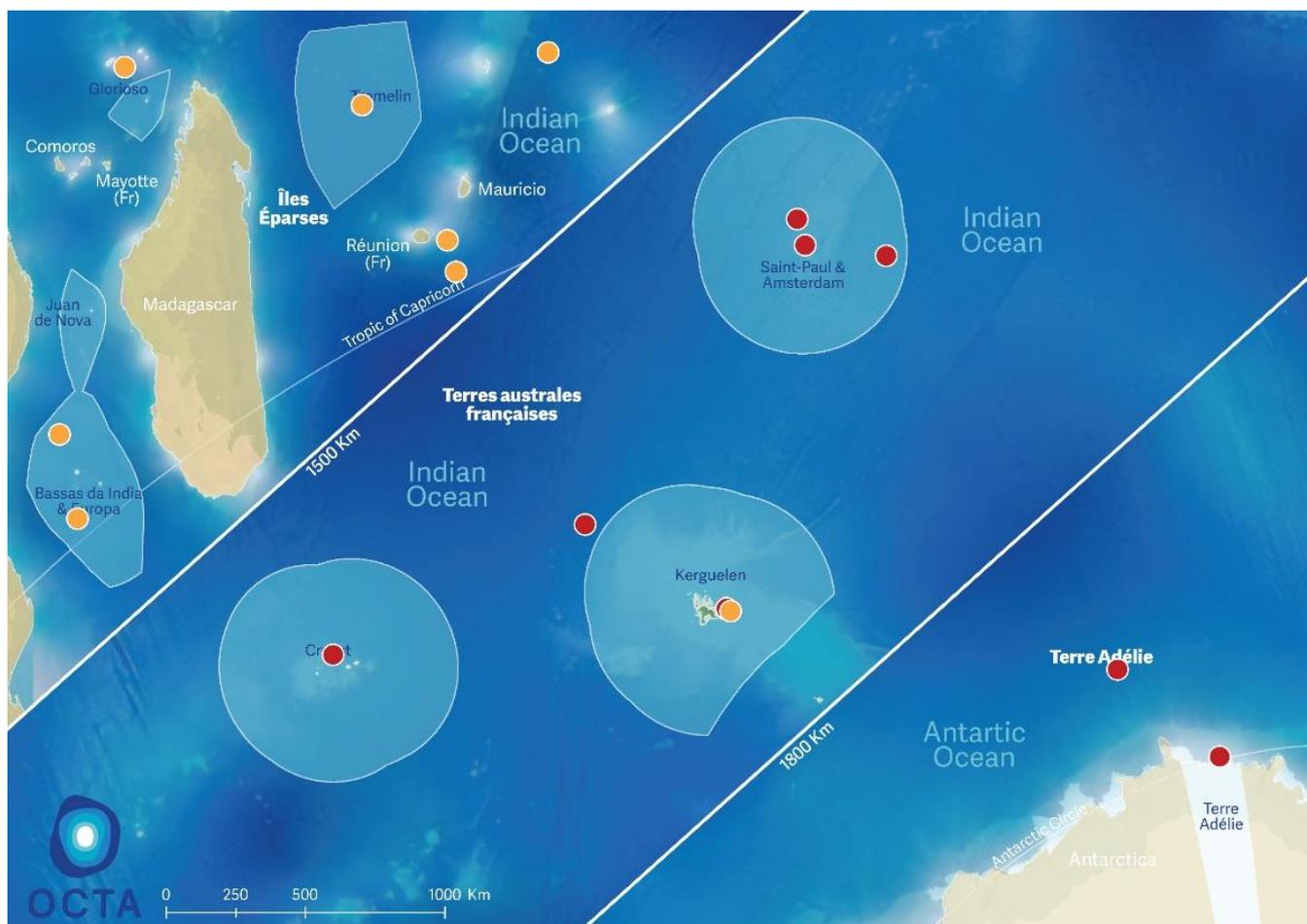
O : (1) Développement des installations portuaires pour accroître la diversification du secteur de l'économie bleue (2) Investissement dans les installations de réception portuaires afin d'accueillir de nouveaux carburants (3) Développer le cluster maritime (du secteur de l'économie bleue) de la Polynésie française pour permettre une pleine réalisation économique (4) Augmenter les opportunités de formation (5) Permettre une surveillance maritime localisée afin de surveiller toutes les activités maritimes

T : (1) Manque persistant de capital humain et d'investissements en matière de lutte contre le changement climatique (2) Fragmentation du cluster maritime (SEB)

13 TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANÇAISES (TAAF)



Les TAAF sont un ensemble de territoires français : la terre Adélie, les terres australes (l'archipel Crozet, les îles Kerguelen et les îles Saint-Paul et Amsterdam) et les îles Éparses. Ces territoires sont administrés par un administrateur supérieur basé à l'île de la Réunion. Chacun des districts est dirigé par un dirigeant responsable de la tenue des registres publics, qui fait office de pouvoir judiciaire.



Latitude : 49,2804° S

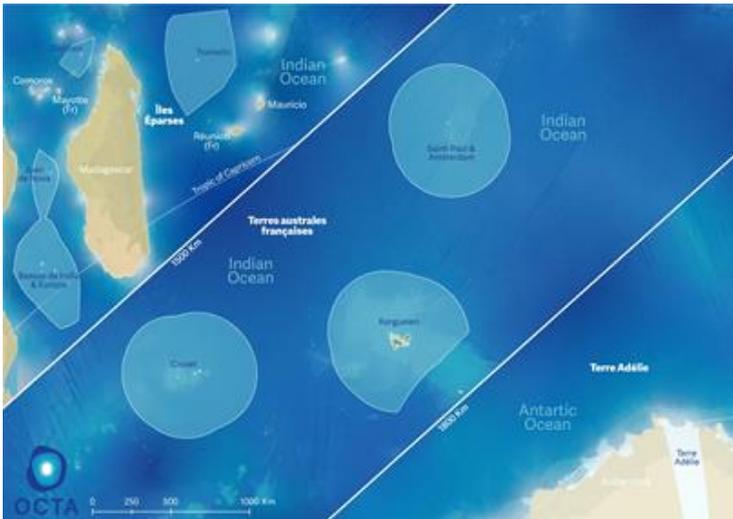
Longitude : 69,3486° E

Capitale : Saint-Pierre, Réunion (administrateur supérieur, non affecté géographiquement)

Les territoires comprennent la terre Adélie, secteur de l'Antarctique revendiqué par le gouvernement français. Aucun peuple indigène ne réside sur ces îles. Seuls des chercheurs, des scientifiques et du personnel de soutien y habitent. La population des TAAF varie entre 100 et 250 personnes selon la saison, ce qui explique la difficulté de collecter des données sur le chômage et le PIB, et le manque de pertinence de celles-ci.



POLITIQUES ET/OU RAPPORTS IDENTIFIÉS SUR LA SÉCURITÉ ALIMENTAIRE			
Environnement	Politique externe	Politique interne	Internationale/régionale



RESSOURCES ALIMENTAIRES Toutes les denrées alimentaires sont apportées chaque mois par bateau. Toute augmentation de la population (y compris le tourisme) a ainsi des répercussions sur l'approvisionnement en nourriture et en eau.

Pêche : Les TAAF disposent d'une vaste zone de pêche exclusive. Les prises (commerciales) de poissons ne sont pas consommées au sein des TAAF. Elles sont exclusivement exportées. 115 espèces pélagiques ont été enregistrées entre 2019 et 2022. Les prélèvements annuels autorisés de légine australe (*Dissostichus eleginoides*) s'élèvent à 5 200 tonnes par an pour les îles Kerguelen, et à 800 tonnes par an pour l'archipel Crozet.

Cette somme est répartie entre six entreprises autorisées à mener trois à quatre incursions de pêche par an. Le Syndicat des armements réunionnais de palangriers congélateurs (SARPC), basé à la Réunion depuis 2002, dispose d'une certification de la Marine Stewardship Council. Il protège les intérêts des pêcheurs français de légine et joue un rôle majeur dans la gestion responsable des ressources et la protection de l'environnement. La pêche au homard est effectuée par un navire-usine qui travaille dans les eaux des îles Saint-Paul et Amsterdam. Les pêcheurs utilisent principalement de petites embarcations (dépendantes), et pêchent surtout la langouste du sud (*Jasus paulensis*), le cabot (*Polyprion sp.*), le rouffe antarctique (*Hyperoglyphe antarctica*), la fausse morue (*Latris lineata*) et le St. Paul's fingerfin (*Nemadactylus monodactylus*). Parmi les autres prises communes figurent la sériole à queue jaune (*seriola lalandi*), le barracuda ou tazard (*Thyrsites atun*) et le poulpe (*Octopus sp.*). La période de pêche s'étend de mi-novembre à fin juillet.

Commerce alimentaire : Les importations sont acheminées chaque mois par bateau.

NUTRITION Aucune donnée concernant la nutrition n'est disponible ; toute la population vit dans une station de recherche isolée.

EAU DOUCE Les précipitations sont rares, et les réserves limitées, voire mises à rude épreuve en cas de visiteurs.

SOURCES DE REVENU DES MÉNAGES Traitements des fonctionnaires (les pêcheurs ne sont pas résidents des TAAF).

S : (1) Pêcheries riches et spécialisées dans une zone économique exclusive marine étendue (2) Petite population à nourrir (3) Population hautement qualifiée et technique (4) Zone étudiée de manière intensive

W : (1) Absence d'approvisionnement alimentaire domestique qui permettrait de pallier une pénurie en cas de crise environnementale ou économique (2) La législation sur la pêche et son application sont perfectibles (3) Pratiquement aucune donnée de référence à jour sur la base des ressources naturelles.

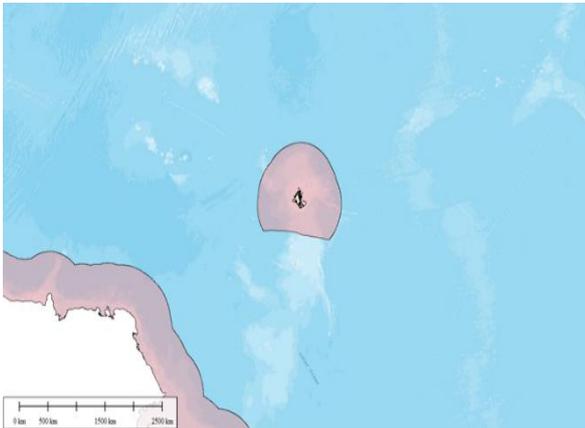
O : (1) Le tourisme permettrait de sensibiliser à l'écologie de l'Antarctique et aux menaces climatiques qui y sont associées (à condition d'améliorer l'approvisionnement en eau et en nourriture) (2) Possibilité de culture hydroponique en station (3) La transformation du poisson sur place constitue une perspective économique à exploiter

T : (1) Le tourisme accroît les besoins en nourriture (importation) et d'élimination des déchets, ainsi que, potentiellement, l'empreinte écologique (2) Le changement climatique entraîne l'élévation du niveau de la mer et la fonte des glaces

13.2 Énergie bleue



POLITIQUES ET/OU RAPPORTS IDENTIFIÉS SUR L'ÉNERGIE BLEUE				
Sources d'énergie marine	Impact de l'énergie marine sur les émissions de CO ₂	Politique externe	Politique interne	Internationale/régionale



Besoins du PTOM	
Consommation	3,6 GWh/an (24 MWh/an/personne)
Coût actualisé de l'énergie	Approximativement : 0,65 €/kWh
Tarif actuel (€/kWh)	Gratuit
Émissions actuelles de CO ₂ /kWh	
Émissions actuelles de CO ₂ par kWh/pers.	
Total des émissions actuelles de CO ₂	

Ressources énergétiques des PTOM	Connaissance de l'Atlas des ressources	À l'intérieur des eaux territoriales	En dehors des eaux territoriales	Politique / planification	Objectifs ciblés
Vent fixe	Inexistante				Aligné
Éolien flottant	Inexistante				Aligné
Courant de marée	Inexistante				Aligné
Vagues	Inexistante				Doit être plus élevé
SWAC / ETM	Inexistante				Aligné
Gradients de salinité	Inexistante				Aligné
Amplitude des marées	Inexistante				Aligné
Stockage marin	Inexistante				Pourrait être plus élevé
Hydrogène marin	Inexistante				Pourrait être plus élevé

S : (1) Sensibilisation au changement climatique (2) Population scientifique expatriée, sensible au développement des technologies (3) Conditions limites exceptionnelles pour une expérimentation en phase pilote (4) Intérêt stratégique élevé pour l'autonomie et les énergies renouvelables (5) Bon potentiel de ressources et d'énergie

W : (1) La taille de l'île disséminée, combinée à une faible population, entraîne un besoin énergétique moindre, qui peut impliquer des difficultés pour mettre en place des technologies de production rentables. (2) Électricité entièrement payée par la France (3) Projet permettant la prise de décision au niveau du dirigeant de chacun des cinq districts (4) Conditions météorologiques très difficiles impliquant des équipes locales polyvalentes.

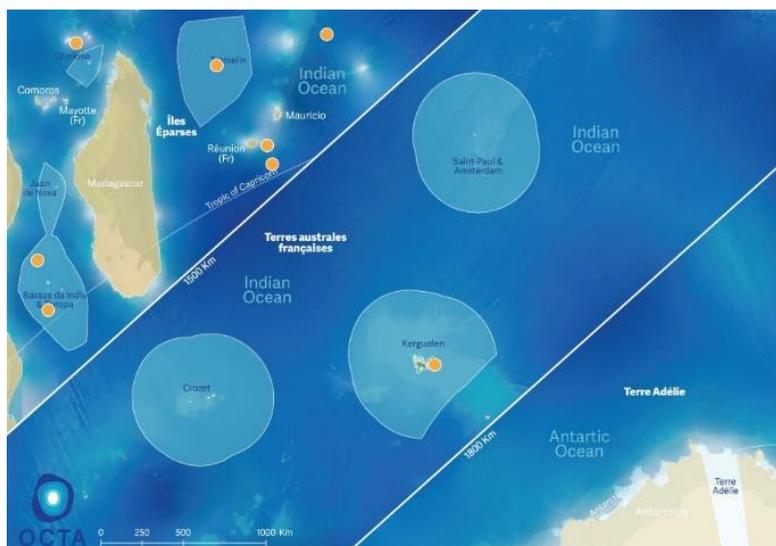
O : (1) Possibilité pour l'OCTA de mettre en place un programme mondial (2) Programme de financement européen pour les énergies renouvelables (3) Programmes scientifiques subventionnés par l'Europe/la France nécessitant un alignement sur les normes d'émissions de CO₂

T : (1) Effets du changement climatique (2) Réticence à l'égard d'un faible niveau de préparation technologique en raison des risques liés aux équipements de haute technologie (3) Besoin élevé en rusticité et en équipements faciles à gérer, y compris pour les technologies de pointe (4) Exigences très élevées en matière de biodiversité, de réserves naturelles et paysagères et de préservation des espèces.

Moyens des PTOM	Secteur universitaire	Secteur public	Secteur privé	Clusters / Innovation	Financement	Plaidoyer / ONG
Moyens permettant d'atteindre les objectifs						
Moyens accessibles						



POLITIQUES ET/OU RAPPORTS IDENTIFIÉS SUR LE TOURISME BLEU			
Environnement	Politique externe	Politique interne	Internationale/régionale



Les TAAF comprennent la terre Adélie (Antarctique), ainsi que l'archipel Crozet, les îles Kerguelen, les îles Saint-Paul et Amsterdam (dans la zone subantarctique), et les îles Éparses (archipel des Glorieuses, Juan de Nova, Europa, Bassas da India et Tromelin) dans l'océan Indien. L'archipel des Glorieuses constitue les îles les plus au nord (11,3°S). Le climat est tropical à polaire. Les îles Kerguelen, par exemple, sont situées à 3 300 km de toute forme de civilisation, n'ont pas d'habitants indigènes et sont habitées en permanence par 50 à 100 scientifiques, ingénieurs et chercheurs français à l'année.

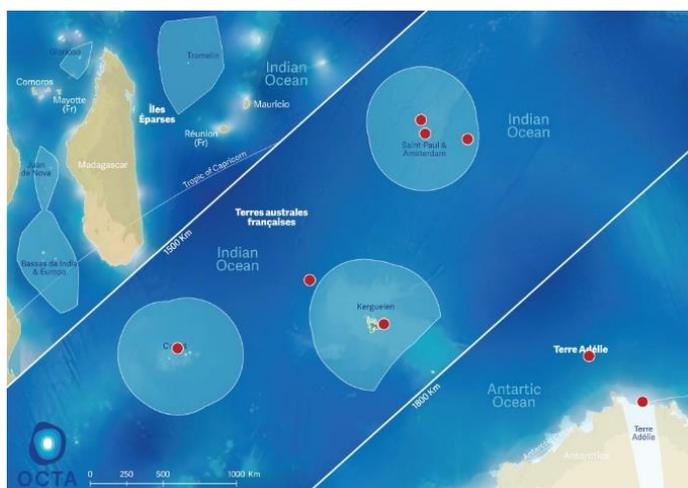
L'île principale de Kerguelen est entourée de près de 300 îles satellites isolées. D'immenses glaciers actifs recouvrent l'île principale, qui s'étend sur près de 160 kilomètres de long et culmine à 1 964 mètres. L'île n'est accessible par bateau que quatre fois par an.

Actuellement, le tourisme ne pose pas de réel problème pour les TAAF en raison du type très particulier de visiteurs qu'elles accueillent. Cependant, étant donné la tendance actuelle des voyageurs à rechercher des alternatives au marché du soleil, de la mer et de la plage, il est essentiel d'envisager des options de tourisme durable ou « tourisme bleu » dans les zones où l'environnement extrême peut s'adapter à la pression des visiteurs. D'après les estimations, les droits de pêche (limités à six entreprises) et le tourisme génèrent environ 7 millions d'euros par an.

- S** : (1) Tourisme spécialisé (2) Possibilité d'augmenter le nombre de visiteurs (3) Diversification
- W** : (1) Région très sensible (2) Absence de politique interne (3) Soutien insuffisant aux infrastructures (4) Manque de formation des prestataires de services hôteliers
- O** : (1) Développement d'une stratégie de tourisme bleu (2) Introduction d'une licence de tourisme bleu pour les visiteurs (3) Mise en œuvre des « normes et du système d'audit du tourisme bleu des PTOM »(4) Mise en place d'un système d'indicateurs de la capacité de transport touristique (5) Formation spécialisée pour les prestataires de services hôteliers
- T** : (1) Capacité d'accueil excessive (2) Inaction (3) Destruction environnementale (4) Gestion des déchets (5) Espèces envahissantes.



POLITIQUES ET/OU RAPPORTS IDENTIFIÉS EN MATIÈRE DE PLANIFICATION MARITIME			
Environnement	Politique externe	Politique interne	Internationale/régionale



Les TAAF revendiquent une mer territoriale dont la limite extérieure est de 22 kilomètres. Sa zone économique exclusive s’étend sur 370 kilomètres à partir des îles Kerguelen et des îles Éparses (elle ne comprend pas les autres territoires des TAAF). L’île Juan de Nova et l’île Tromelin, quant à elles, revendiquent un plateau continental de 200 mètres de profondeur, ou jusqu’à la profondeur d’exploitation. L’activité maritime y est peu développée. Selon des données de 2019, les TAAF possèdent trois navires battant pavillon transportant des marchandises diverses, avec un port en lourd de 3 000 tonnes.

Le port principal, le Port-aux-Français, possède un port maritime peu profond et un quai pour le déchargement des navires de ravitaillement, dont le Marion Dufresne. La station portuaire, outre la logistique nécessaire à son fonctionnement, comprend des laboratoires scientifiques, des installations techniques (météorologie, télécommunications, suivi des satellites, etc.), un cinéma et un petit centre médical.

Elle est située sur le Golfe du Morbihan de l’archipel. La station compte environ 45 habitants en hiver, un nombre qui peut monter à plus de 120 en été.

En raison de la variation de la population et de l’activité principale associée à la recherche, les données communiquées dans le présent rapport sont peu nombreuses. La principale menace pour les TAAF demeure les effets du changement climatique.

- S** : (1) Port distant avec restrictions naturelles (2) Développement lent en raison du climat (3) Aire marine protégée
- W** : (1) Absence de stratégie maritime intégrée spécifique au secteur de l’économie bleue (2) Possibilité d’application des législations (3) Faible profondeur du port (4) Renforcement des capacités (5) Capacité d’attirer et de conserver une main-d’œuvre qualifiée en raison du climat
- O** : (1) Disponibilité des carburants verts (2) Développement d’un plan de diversification portuaire (3) Demande de financement de l’UE (4) Programme de planification de l’espace maritime (5) Développement du cluster maritime avec d’autres PTOM (6) Renforcement des systèmes de soutien technologique
- T** : (1) Changement climatique (2) Augmentation de la demande de fournitures (3) Dégradation de l’environnement (4) Augmentation des visites par navires de croisière



Bien que le Groenland fasse partie du royaume du Danemark, il s'agit d'un territoire autonome depuis 1979. Le Groenland possède un parlement composé de 31 membres et un gouvernement où siègent neuf ministres. Le chef d'État est le monarque du royaume du Danemark. Le gouvernement local est responsable du système judiciaire, du contrôle des frontières, des politiques environnementales et du maintien de l'ordre. Le royaume du Danemark est responsable de la politique monétaire, étrangère et militaire. Le monarque danois est représenté par un haut-commissaire. Le Groenland élit également deux représentants au parlement danois. Il ne fait pas partie de l'Union européenne, bien que le Danemark en soit un membre.

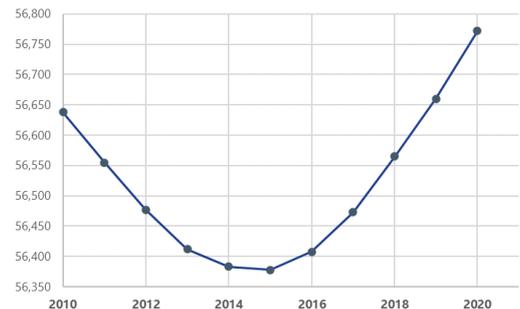


Latitude : 71,7069° N
 Longitude : 42,6043° O
 Capitale : Nuuk

Le Groenland se situe à proximité de l'Amérique du Nord, entre l'océan Atlantique Nord et l'océan Arctique. Il compte 56 616 habitants et figure parmi les régions les moins densément peuplées du monde.

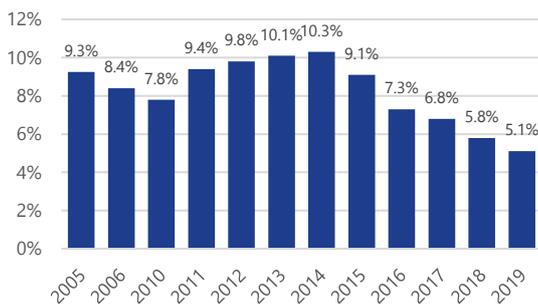
- En 2020, la population de l'île s'élevait à 57 616 résidents permanents.
- L'âge moyen au Groenland est de 34,3 ans.
- L'indice synthétique de fécondité est de 1,94.
- L'espérance de vie y est de 73,4 ans.
- 87,3 % de la population vit dans des zones urbaines.

FIGURE : DÉMOGRAPHIE DU GROENLAND



Source : Statistiques financières internationales

FIGURE : TAUX DE CHÔMAGE AU GROENLAND (%)



Source : Statista

En 2019, le produit intérieur brut (PIB) du Groenland s'élevait à 3 milliards USD. De manière générale, la situation économique du Groenland s'est améliorée ces dernières années. Le pays espère également développer son secteur minier afin de diversifier ses sources de revenus.

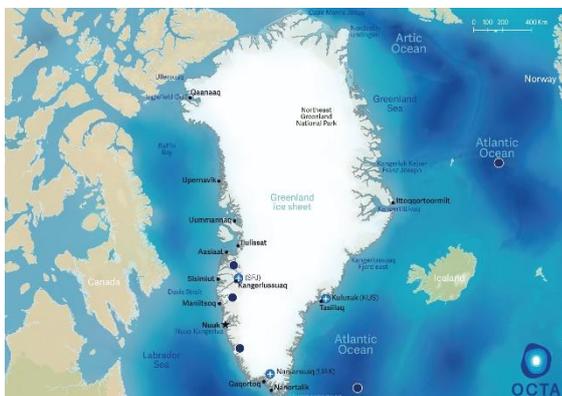
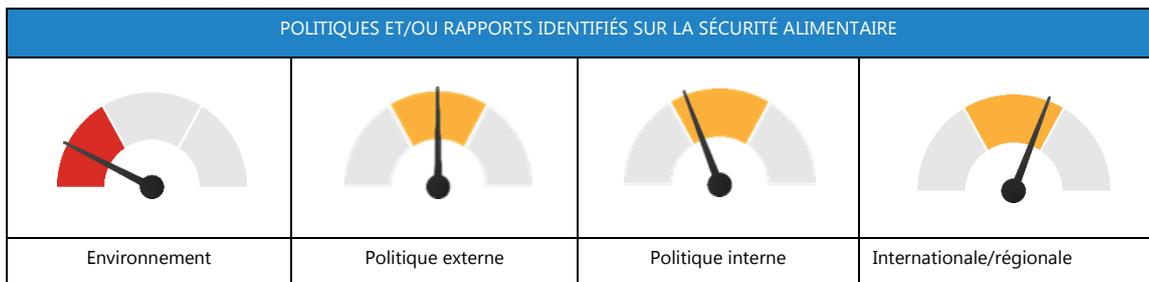
Au Groenland, les chiffres du chômage oscillent entre 11 % et 5 % depuis le début du siècle. L'économie du pays dépend fortement des exportations de crevettes et de poissons. Le tourisme est également une industrie en pleine expansion dans le pays, notamment sous la forme de lignes de croisière qui sillonnent les côtes.

FIGURE : CROISSANCE ÉCONOMIQUE AU GROENLAND



Source : Statistiques des Nations Unies

14.1 Sécurité alimentaire



RESSOURCES ALIMENTAIRES. Pêche : La zone économique exclusive (ZEE) couvre 2 252 305 km². Sa flotte de pêche se compose de 22 chalutiers hauturiers, d'un palangrier, de 120 navires côtiers et d'environ 2800 canots pneumatiques. La pêche et la transformation des produits de la mer constituent la principale industrie du Groenland : ces activités couvrent 92 % des exportations (la vente de crevettes, à elle seule, en représente 60 %) et 25 % de l'emploi total (dont 60 % pour la pêche et 40 % pour la transformation des produits de la mer). Cela représente 10 % du revenu imposable total du Groenland. Le gouvernement du Groenland s'intéresse grandement (d'un point de vue financier, administratif et commercial) au secteur de la pêche, qu'il soutient par le biais de subventions. La gestion des activités diffère selon la pêcherie. Les zones protégées peuvent faire l'objet

de mesures spécifiques : interdiction de pêche, protection de certaines pêcheries ou interdiction de pêche durant certaines périodes de l'année (par exemple, pendant les périodes du frai). Le Groenland a signé des accords de pêche dans la ZEE avec l'UE, les îles Féroé, la Norvège et la Russie. Les quotas sont déterminés par le gouvernement du Groenland sur la base de la loi sur la pêche, des accords internationaux, des plans de gestion et de la capacité des pêcheries. La pêche côtière est strictement obligée de débarquer dans les installations de traitement du Groenland. Pour l'ouest du territoire, toutes les captures en mer sont débarquées au Groenland, puis traitées ou expédiées vers les marchés concernés. L'est du Groenland, quant à lui, ne dispose pas de grandes installations de traitement ni de ports, de sorte que les poissons sont traités à bord des navires et débarqués en Islande, puis acheminés vers d'autres marchés. Il existe 53 usines de traitement actives, principalement le long de la côte ouest, avec une petite usine à l'est du Groenland. Le cœur de l'industrie de la pêche se trouve dans le sud ; et la baie de Disko en constitue la plateforme principale. **Agriculture :** Les terres arables s'étendent sur 2 359 km² (0,57 % de la superficie totale), lesquelles sont principalement utilisées pour la production animale, les cultures fourragères et de certains légumes cultivés en jardin ou en serre. La production locale couvre environ 10 à 15 % de la consommation de pommes de terre au Groenland. Le changement climatique a entraîné une extension des zones cultivées et permet de nouvelles cultures (par exemple, de pommes, de fraises, de brocolis, de choux-fleurs, de choux et de carottes). En 2020, le sud du Groenland comptait 36 exploitations ovines, une exploitation bovine et une exploitation de rennes. Le fjord de Nuuk abrite même un éleveur de moutons.

Commerce alimentaire : Les principaux marchés pour le poisson provenant du Groenland sont l'UE, le Royaume-Uni, la Chine, le Japon et la Russie. Quant aux importations, elles proviennent principalement d'Europe. Le commerce de détail est fortement concentré et appartient pour moitié à l'État.

NUTRITION Les contaminants anthropiques présents chez les mammifères marins constituent une menace pour la santé des nourrissons et des femmes enceintes. L'augmentation des importations d'aliments transformés en provenance d'Europe et la consommation croissante de sucre entraînent des maladies liées au mode de vie.

EAU DOUCE La quantité d'eau douce renouvelable utilisée pour l'agriculture ou la consommation est abondante.

SOURCES DE REVENU DES MÉNAGES Le secteur public constitue la plus grande source de revenus des ménages, suivi par la pêche.

ENVIRONNEMENT : La fonte de la calotte glaciaire et des glaciers est un phénomène fréquent, et la banquise n'est plus aussi large et épaisse qu'auparavant. Certaines espèces, comme les crevettes, migrent vers le nord en raison de l'augmentation de la température de la mer. Ce réchauffement a fait apparaître de nouvelles espèces dans les eaux du Groenland en quantités commerciales (maquereau, sébaste). Depuis 2016, la pêche de maquereau constitue une activité de pêche en haute mer commerciale importante au Groenland.

S : (1) Secteur de la pêche fort et diversifié, doté d'une flotte moderne, et stabilité du soutien gouvernemental et des implications économiques. (2) Législation forte négociée de manière participative entre le gouvernement et les pêcheurs, sur la base de données scientifiques.

W : (1) Manque de données sur les effectifs de population et l'écologie de certaines espèces d'importance croissante. (2) Faiblesse des avis scientifiques par rapport aux arguments financiers.

O : (1) Le changement climatique peut modifier la composition de la pêche mais il est peu probable qu'il entraîne la disparition des stocks. (2) Il ouvre également des possibilités de diversification de l'agriculture, d'exploitation des minéraux et dans le domaine du tourisme.

T : (1) Le changement climatique modifie les habitats d'espèces animales essentielles, chassées pour leur viande. (2) Les effets à long terme des perturbations liées au dégel de certains environnements ne sont pas connus.

14.2 Énergie bleue



POLITIQUES ET/OU RAPPORTS IDENTIFIÉS SUR L'ÉNERGIE BLEUE				
Sources d'énergie marine	Impact de l'énergie marine sur les émissions de CO ₂	Politique externe	Politique interne	Internationale/régionale



Besoins du PTOM	
Consommation	468 GWh/an (8,3 MWh/an/personne)
Coût actualisé de l'énergie	Approximativement : 0,30-0,35 €/kWh
Tarif actuel (€/kWh)	0,22 €/kWh
Émissions actuelles de CO ₂ par kWh	
Émissions actuelles de CO ₂ par kWh/pers.	
Total des émissions actuelles de CO ₂	

Ressources énergétiques des PTOM	Connaissance de l'Atlas des ressources	À l'intérieur des eaux territoriales	En dehors des eaux territoriales	Politique / planification	Objectifs ciblés
Vent fixe	Partielle				Doit être beaucoup plus élevé
Éolien flottant	Partielle				Insuffisant
Courant de marée	Partielle				Pourrait être plus élevé
Vagues	Partielle				Doit être plus élevé
SWAC / ETM	Inexistante				Aligné
Gradients de salinité	Inexistante				Aligné
Amplitude des marées	Partielle				Pourrait être plus élevé
Stockage marin	Inexistante				Insuffisant
Hydrogène marin	Partielle				Insuffisant

S : (1) Sensibilisation au changement climatique (2) Importantes ressources en énergies marines (3) Complémentarité avec un potentiel secteur de transport de l'hydrogène, la demande énergétique interne étant faible.

W : (1) Conditions météorologiques difficiles (2) Grande distance entre les villes (3) Manque de capacités

O : (1) L'OCTA pourrait coordonner des programmes liés à l'énergie marine (2) Les programmes de financement européens sont ouverts aux énergies marines renouvelables (3) Les pays d'Europe du Nord (Suède, Norvège, Danemark, etc.) développent actuellement des concepts d'« autoroutes de l'hydrogène ».

T : (1) Effets du changement climatique (2) Les taxes sur les carburants disparaîtraient avec les énergies renouvelables

Moyens des PTOM	Secteur universitaire	Secteur public	Secteur privé	Clusters / Innovation	Financement	Plaidoyer / ONG
Moyens permettant d'atteindre les objectifs						
Moyens accessibles						

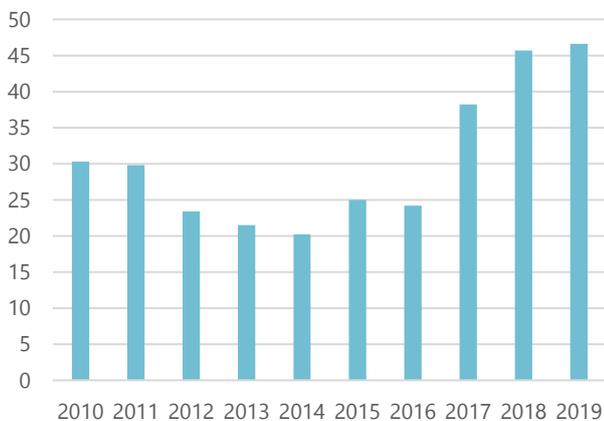


POLITIQUES ET/OU RAPPORTS IDENTIFIÉS SUR LE TOURISME BLEU			
Environnement	Politique externe	Politique interne	Internationale/régionale



Le Groenland occupe une position idéale pour exploiter ses riches ressources naturelles à des fins de tourisme côtier. À l'heure actuelle, le Groenland n'est pas une destination touristique de masse. Cependant, de plus en plus de voyageurs souhaitent élargir leur horizon, ce qui pourrait se traduire par un afflux de touristes à l'avenir. Ainsi, l'Islande a réussi à accroître considérablement son marché touristique au cours des dix dernières années. Le Groenland est mieux placé pour tirer parti des enseignements tirés de l'Islande, car son territoire est vaste. Il s'agit en effet de la plus grande île non continentale du monde, d'une superficie de près de 2,2 millions de km². Elle ne compte toutefois que 58 616 habitants, dont la plupart vivent dans des villages côtiers au sud-ouest.

FIGURE : CROISIÉRISTES AU GROENLAND, en milliers



Source : IEDOM

Il ressort clairement des statistiques que le secteur du tourisme groenlandais est en plein essor, et cette tendance devrait se poursuivre, même si la pandémie de COVID-19, qui touche l'ensemble des pays du monde, aura des répercussions sur le secteur.

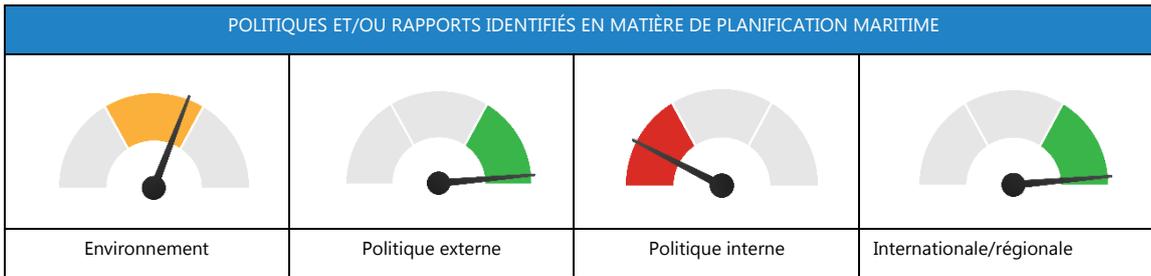
La stratégie touristique du Groenland est encore en cours d'élaboration. Toutefois, compte tenu du mouvement mondial en faveur du développement durable, il est possible d'y intégrer le tourisme bleu et le tourisme vert afin de garantir que le Groenland prenne de l'avance en ce qui concerne l'adoption d'une perspective avant-gardiste. Ce faisant, le Groenland sera en mesure de mettre en place les mesures nécessaires pour orienter son secteur touristique vers la durabilité, et accroître ainsi la pérennité du secteur.

S : (1) Destination touristique à part entière (2) Richesse des ressources naturelles (3) Croissance du tourisme éprouvée d'année en année

W : (1) Transport entre les destinations (2) Absence de stratégie pour le tourisme bleu (3) Main-d'œuvre qualifiée dans le secteur hôtelier (4) Infrastructures d'accueil (5) Coût

O : (1) Stratégie de tourisme bleu (2) Enseignements tirés de l'Islande (3) Diversification (4) Mise en œuvre des « normes et du système d'audit du tourisme bleu des PTOM » (5) Programmes de planification de l'espace maritime (6) Mécanismes de financement de l'UE (7) Attraction des investissements (8) Développement d'indicateurs touristiques (9) Développement du cluster du tourisme bleu (9) Formation spécialisée pour les prestataires de services hôteliers (10) Partenariats public-privé (11) Augmentation des infrastructures de transport

T : (1) Changement climatique (2) Modèle de tourisme de masse (3) Dégradation de l'environnement (4) Ralentissement économique mondial (5) Pandémie (6) Dépassement de la capacité d'accueil (7) Inaction (8) Absence d'investissements



Le gouvernement du Groenland est l'autorité portuaire centrale et l'autorité internationale chargée de la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) au Groenland. Le gouvernement du Groenland a transféré la propriété et l'exploitation des installations portuaires de Nuuk à Sikuki Nuuk Harbour A/S. Sikuki Nuuk Harbour A/S est l'autorité portuaire fonctionnelle locale responsable de l'ISPS dans les installations dédiées à l'ISPS à Nuuk. Nuuk est le port principal. En raison de sa taille, il est impliqué dans de nombreuses opérations portuaires directes et indirectes, ce qui crée un important cluster du secteur de l'économie bleue maritime. Les ports plus petits, quant à eux, soulignent l'importance du secteur maritime et sont bien placés pour soutenir les clusters satellites. Ensemble, ils créeront un solide cluster du secteur de l'économie bleue pour le gouvernement du Groenland et introduiront un secteur de l'économie bleue intégré unique.

FIGURE : Total du commerce de marchandises (en millions USD)



Source : Données des Nations Unies

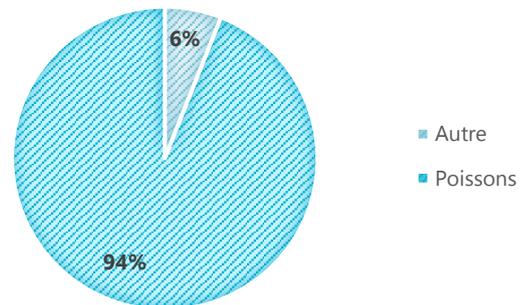
Les exportations du Groenland s'élèvent à environ 1 041 millions d'euros, dont la majeure partie (94 %) est constituée de poissons et de crustacés, ce qui rend l'économie groenlandaise dépendante des fluctuations des marchés internationaux. Les produits exportés sont principalement constitués de crevettes d'eau froide, de flétans et d'autres produits de la mer (notamment la morue et les crabes).

Le commerce de marchandises démontre que les exportations du Groenland ont presque doublé depuis 2015, notamment en raison de l'ouverture du nouveau port à conteneurs cette même année. La possibilité de profiter de la croissance mondiale du secteur des conteneurs représente une occasion unique et considérable pour le Groenland. Quant aux importations, elles n'ont que modérément augmenté depuis 2005.

5 principaux partenaires en 2019 (exportations, en millions USD)	
Nicaragua	26
Malaisie	24
États-Unis	21
Pays Bas	10
Curaçao	10

Source : Données des Nations Unies

FIGURE : Structure des exportations par groupe de produits en 2019 (en % des exportations totales)



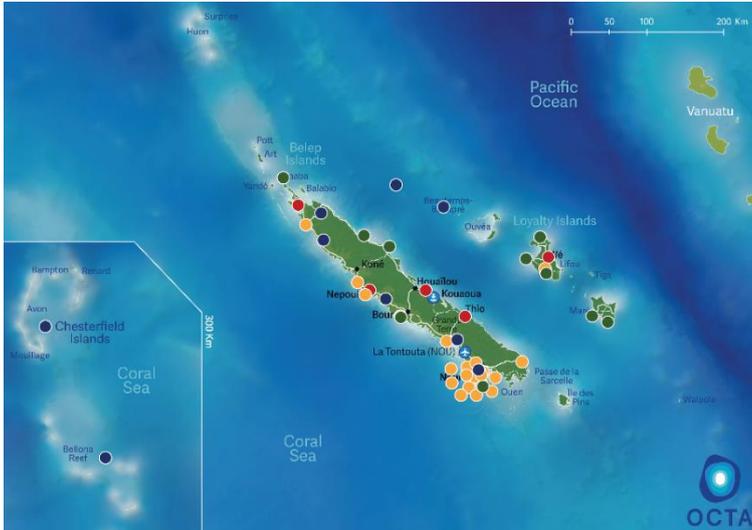
Source : OEC

- S :** (1) Port à conteneurs (2) Investissements portuaires et croissance solides
- W :** (1) Absence de cluster maritime reconnu (2) Manque de ressources humaines à haute valeur ajoutée (3) Gouvernance maritime globale (4) Manque de mesures d'application de la législation locale pour tous les secteurs de l'économie bleue (5) Investissement bleu et vision stratégique
- O :** (1) Développement d'un partenariat avec le cluster maritime danois (2) Augmentation de l'activité du port à conteneurs (3) Renforcement de l'ensemble des secteurs de l'économie bleue (4) Augmentation de l'accès à la formation et à l'éducation (5) Politique forte en faveur de l'économie bleue (6) Extension du port et poursuite de la diversification
- T :** (1) Changement climatique (2) Manque d'investissement dans les infrastructures (3) Perte de l'orientation stratégique (4) Dépendance vis-à-vis de l'Etat membre associé pour l'application des lois

15 NOUVELLE-CALÉDONIE



La Nouvelle-Calédonie est une collectivité particulière de la France. Elle est divisée en trois provinces : la province Nord, la province Sud et la province des îles Loyauté. Ces provinces ont leurs propres capitales et assemblées locales. Les provinces de Nouvelle-Calédonie organisent des élections tous les cinq ans afin d'élire un congrès territorial composé de 54 membres. L'État français est représenté par un haut-commissaire, tandis que la Nouvelle-Calédonie élit deux députés et deux sénateurs au Parlement français.

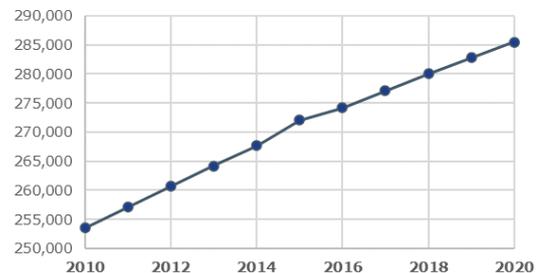


Latitude : 20,9043° S
 Longitude : 165,6180° E
 Capitale : Nouméa

La Nouvelle-Calédonie se situe à l'est de l'Australie et au nord de la Nouvelle-Zélande. Sa population s'élevait à 271 407 habitants en 2019. La Nouvelle-Calédonie fait partie de la Communauté du Pacifique.

- Au 1^{er} janvier 2020, la population de l'île avait augmenté de près de 26 000 personnes en 10 ans.
- La population croît de jusqu'à 4 % chaque année depuis les années 1960
- L'âge médian est de 34,7 ans
- L'espérance de vie en Nouvelle-Calédonie est de 77,8 ans
- 71,9 % de la population vit en zone urbaine

FIGURE : DÉMOGRAPHIE DE LA NOUVELLE-CALÉDONIE



Source : World population review

FIGURE : TAUX DE CHÔMAGE EN NOUVELLE-CALÉDONIE



Source : Trading Economics

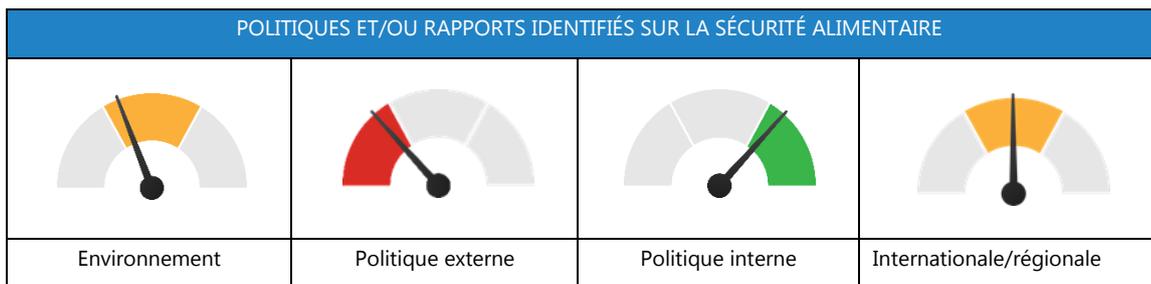
Le taux de chômage de la Nouvelle-Calédonie a connu une baisse durable, pour se stabiliser à 11 %. L'économie de la Nouvelle-Calédonie se répartit entre différents secteurs, dont le tourisme, l'agriculture et l'exploitation minière - qui emploie près de 14 % de la population active.

FIGURE : CROISSANCE ÉCONOMIQUE EN NOUVELLE-CALÉDONIE



Source : Division de statistique de l'ONU et ISEE

En 2019, le produit intérieur brut (PIB) de la Nouvelle-Calédonie s'élevait à environ 10 milliards USD.



RESSOURCES ALIMENTAIRES Le secteur alimentaire est soutenu par le gouvernement (à hauteur de 42,7 millions d'euros de subventions pour une production totale de 110,18 millions d'euros). L'autosuffisance est un objectif déclaré du gouvernement, et de bons progrès ont été accomplis en ce sens : globalement, la Nouvelle-Calédonie est actuellement autosuffisante à 47 %. Le poisson frais est traditionnellement accepté comme étant la source de protéines la plus appropriée. Les importations alimentaires proviennent le plus souvent de France et de Nouvelle-Zélande. Les prix des produits de première nécessité sont normalisés par le gouvernement. Une production de subsistance est également pratiquée à l'extérieur de Nouméa. **Pêche** : En ce qui concerne les principaux types de pêche en Nouvelle-Calédonie, le marché local absorbe 46 % des captures totales de crevettes et 80 % des captures totales de thons et

de marlins. Le reste est principalement exporté, notamment vers le Japon. Le poisson et les fruits de mer représentent 1,1 % des exportations totales (juste derrière le nickel), dont 70 % de crevettes, 14 % d'holothuries et 11 % de thon. Leur valeur annuelle s'élève à 17,08 millions d'euros. En 2019, 20 palangriers étaient actifs dans la zone économique exclusive (ZEE), tandis que des navires plus petits (90 % de la flotte totale) opéraient sur les côtes et les lagunes, notamment dans les petites îles. Sur les 3 500 tonnes de poisson commercial pêchées, 75 % provenaient de la haute mer. Environ 33 % de cette pêche (4,2 millions d'euros) a été exportée (principalement vers les États-Unis et le Japon). L'expansion du secteur de la pêche pourrait être soutenue par des installations locales de congélation et de transformation. **Agriculture** : Le secteur local de la viande bovine couvre 51 % de la demande. De même, le secteur porcin local couvre 87 % de la demande, et le secteur des œufs jusqu'à 88 %. La viande de volaille locale ne couvre que 20 % de la demande (en partie en raison de la compétitivité des importations). Les légumes frais cultivés localement couvrent 82 % de la demande, suivis des fruits frais (67 %) et des céréales (principalement le maïs) (18 %).

La **NUTRITION** est remarquable, pour un indice de développement humain relativement élevé (0,79), accompagné d'un facteur de santé particulièrement fort. Les seuls problèmes de santé observés sont des problèmes génériques affectant des communautés similaires, principalement liés à la surconsommation d'aliments transformés.

EAU DOUCE Les précipitations (1 850 millimètres/an), les rivières et les aquifères constituent 90 % des sources de surface. Les précipitations se répartissent inégalement sur le territoire (plus marquées au sud-est et rares au nord-ouest), ce qui explique la présence concomitante d'épisodes de sécheresse et d'inondation. Les îles Loyauté s'appuient principalement sur les lentilles d'eau douce.

SOURCES DE REVENU DES MÉNAGES La population est concentrée dans le sud de la Nouvelle-Calédonie. Néanmoins, les entreprises maritimes sont réparties sur l'ensemble du pays : 43 % d'entre elles sont situées dans le nord et 13 % dans l'archipel des îles Loyauté.

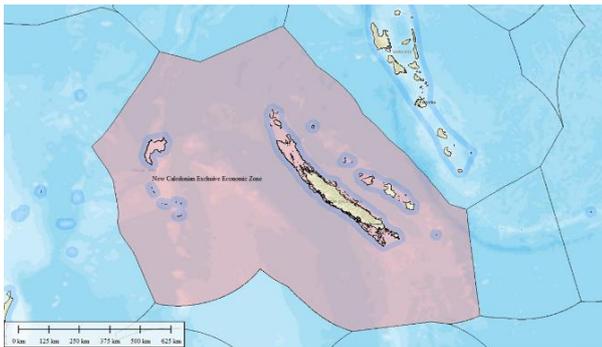
ENVIRONNEMENT L'ensemble de la zone économique exclusive (1,36 million de km²) a été déclarée Parc naturel de la mer de corail, troisième plus grande aire marine protégée au monde. Cette désignation permet une pêche contrôlée. En août 2018, le gouvernement de Nouvelle-Calédonie a entièrement protégé les récifs de Chesterfield, Bellona, Astrolabe, Petrie et Entrecasteaux.

- S** : (1) Les politiques nationales laissent une marge de développement à la production alimentaire locale. (2) La production de subsistance en dehors des villes est répandue et importante. (3) Les entités régionales de recherche sont concentrées sur la Nouvelle-Calédonie (IFREMER, IRD, CPS et Université de Nouvelle-Calédonie).
- W** : (1) Les politiques nationales destinées à protéger l'agriculture locale entraînent une hausse des prix des denrées alimentaires
- O** : (1) La création d'un fonds souverain de développement (utilisant les revenus du nickel) (2) Diversification de l'aquaculture (hippocampes, homards, coquilles Saint Jacques) ; Incitation à la transformation locale des produits de la mer, dans le cadre d'une stratégie de sécurité alimentaire, notamment par l'amélioration de l'accès aux chambres froides et la promotion de la mise en conserve locale des aliments marins (poissons, mollusques et algues). (3) Tourisme panoramique haut de gamme, plongée récifale et pêche récréative (4) Orientation du tourisme vers la pêche sportive, en tant qu'industrie à forte valeur ajoutée et à faible consommation, mais aussi pour assurer une « présence » dans la ZEE en complément au contrôle de la pêche.
- T** : (1) Incertitude politique potentielle (2) Zone cyclonique et changement climatique. Élimination des déchets (humains, industriels et d'aquaculture). (3) Dépendance excessive à l'égard des aliments transformés. (4) Le déclin de l'agriculture locale et traditionnelle accroît la vulnérabilité aux chocs.

15.2 Énergie bleue



POLITIQUES ET/OU RAPPORTS IDENTIFIÉS SUR L'ÉNERGIE BLEUE				
Sources d'énergie marine	Impact de l'énergie marine sur les émissions de CO ₂	Politique externe	Politique interne	Internationale/régionale



Besoins du PTOM	
Consommation	3 273 GWh (12,1 MWh/pers.) y compris les industries minières/métallurgiques
Coût actualisé de l'énergie	Estimation : 0,35-0,40 €/kWh
Tarif actuel (€/kWh)	0,07 €/kWh à 0,35 €/kWh
CO ₂ /kWh actuel	
Émissions actuelles de CO ₂ par kWh/pers.	
Total des émissions actuelles de CO ₂	

Ressources énergétiques des PTOM	Connaissance de l'Atlas des ressources	À l'intérieur des eaux territoriales	En dehors des eaux territoriales	Politique / planification	Objectifs ciblés
Vent fixe	Partielle				Insuffisant
Éolien flottant	Partielle				Pourrait être plus élevé
Courant de marée	Embryonnaire				Aligné
Vagues	Embryonnaire				Doit être plus élevé
SWAC / ETM	Partielle				Doit être plus élevé
Gradients de salinité	Inexistante				Aligné
Amplitude des marées	Inexistante				Aligné
Stockage marin	Inexistante				Insuffisant
Hydrogène marin	Inexistante				Insuffisant

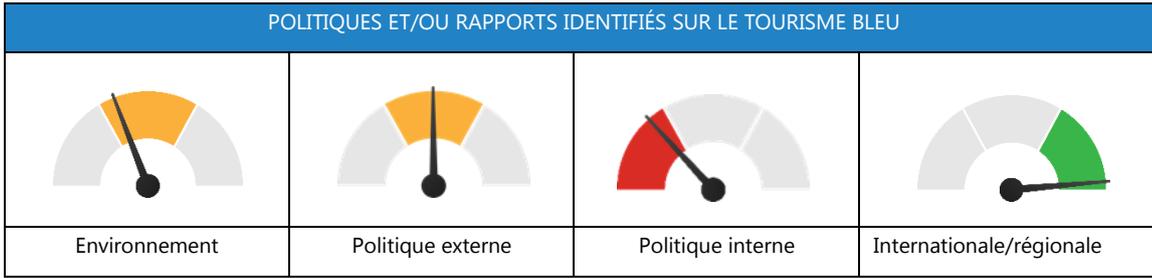
S : (1) Bon potentiel de ressources en énergies marines (2) Taille de l'île, démographie et budget favorables (3) Indépendance en matière de politique énergétique (4) Structures techniques universitaires marines existantes (5) Centres d'innovation et clusters marins existants

W : (1) Économie tirée par l'extraction traditionnelle du nickel (2) Incohérences de vues entre les parties prenantes (3) Manque de recours à des producteurs d'électricité indépendants (4) Manque de connaissances/capacités (5) Patchwork administratif (modèle de l'Etat membre associé)

O : (1) Possibilité pour l'OCTA de mettre en place un programme mondial (2) Programmes de financement européens pour les énergies renouvelables (3) Synergies possibles avec les PTOM du Pacifique (4) Nouveau départ potentiel grâce à de nouvelles parties prenantes

T : (1) Impacts du changement climatique, avec notamment la mort des coraux et l'élévation du niveau de la mer (2) L'écologie locale est préférée à la sensibilisation aux questions climatiques (3) Les taxes sur les carburants disparaîtraient avec les énergies renouvelables (4) Futures instabilités locales potentielles

Moyens des PTOM	Secteur universitaire	Secteur public	Secteur privé	Clusters / Innovation	Financement	Plaidoyer / ONG
Moyens permettant d'atteindre les objectifs						
Moyens accessibles						

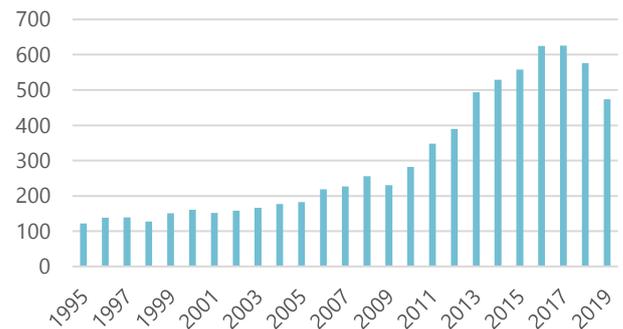


La Nouvelle-Calédonie présente un éventail de possibilités en matière de tourisme bleu. Du point de vue du tourisme bleu, elle peut être scindée en cinq régions, dont Nouméa (la capitale océanique de la Nouvelle-Calédonie) qui abrite plusieurs baies, plages et panoramas. Nouméa offre également des opportunités culturelles pour les touristes. Les autres régions sont les îles, la côte ouest, le grand sud et la côte est. Assez différente des autres zones, la côte est abrite la chaîne de montagnes centrale de la Grande Terre, qui forme une frontière naturelle surplombant les côtes est et ouest, offrant deux visages bien distincts. Exposée à des vents forts, et donc plus humide, la côte est offre des paysages uniques avec une flore et une faune très variées.

Selon l'ISEE (Institut de statistique et d'études économiques), le tourisme néo-calédonien a connu deux années de croissance consécutives au cours de la période 2015-2016. Cet essor a été entraîné par l'augmentation du nombre de visiteurs en provenance d'Australie (+9 % en 2016), du Japon (+5,5 %) et de Nouvelle-Zélande (+7,2 %), les trois marchés prioritaires ciblés par Nouvelle-Calédonie Tourisme et ses partenaires. L'ONU ne fournit pas de données à jour sur les croisiéristes, mais selon <https://la1ere.francetvinfo.fr>, 500 000 croisiéristes ont visité le Caillou en 2017, soit une augmentation marquée par rapport aux 185 000 croisiéristes de 2010. La fréquentation de touristes issus de France métropolitaine s'est également stabilisée (dans le contexte de la crise économique, la baisse n'était que de -1,4 % en 2016).

Notons que seuls les marchés secondaires, qui n'ont pas fait l'objet de campagnes promotionnelles de la part de l'industrie touristique néo-calédonienne, accusent une certaine baisse (le tourisme en provenance des États-Unis/Canada et des îles de l'Océanie a chuté respectivement de -33,6 % en 2016 et -5,9 % en 2013). La pandémie de COVID-19 a eu un impact significatif sur la Nouvelle-Calédonie, comme sur tous les pays où le tourisme est une source d'emploi et de PIB. Cependant, la reprise se présente comme une occasion de faire le point et de « recadrer » l'approche du tourisme en général, en mettant l'accent sur l'amélioration de la durabilité à long terme du secteur pour les populations, les ressources et les visiteurs de la Nouvelle-Calédonie. Cela permettra de garantir la pérennité du secteur et de le protéger contre d'autres impacts, tels que le dépassement de la capacité d'accueil des sites naturels.

FIGURE : TOURISTES EN NOUVELLE-CALÉDONIE, en milliers (y compris les arrivées par air et par mer)



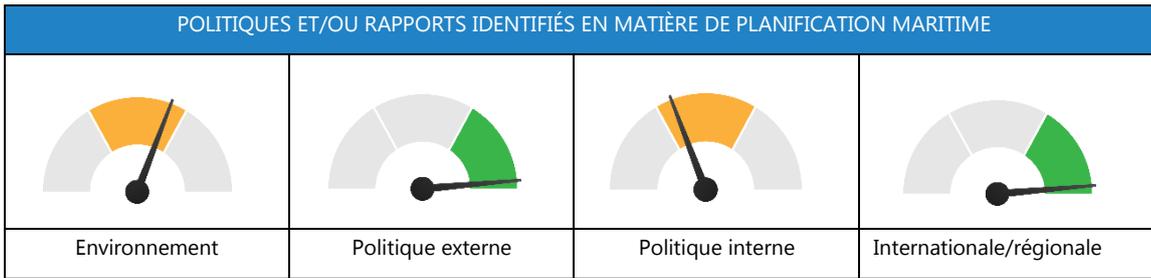
Source : IEDOM

S : (1) Ressources naturelles riches, (2) nombre de visiteurs prouvé (3) Destination de croisière reconnue (4) Secteur bien développé.

W : (1) Nécessité d'une politique interne supplémentaire afin de guider les prestataires de service d'accueil (2) Absence de programme de planification de l'espace maritime (3) Absence de directives claires en matière d'information pour les visiteurs (4) Manque de promotion du tourisme durable.

O : (1) Stratégie de tourisme durable de la Nouvelle-Calédonie ; (2) Abandon du modèle économique basé sur le tourisme de masse (3) Travailler avec d'autres PTOM en vue d'appliquer les normes et le système d'audit du tourisme bleu des PTOM pour promouvoir la Nouvelle-Calédonie (4) Formation spécifique pour les prestataires du secteur hôtelier.

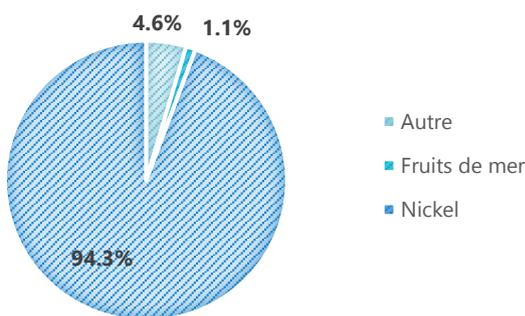
T : (1) Tendance au statu quo (2) Destruction des attractions naturelles pour les visiteurs en raison d'une capacité d'accueil excessive (3) Absence de planification des risques futurs pour le secteur du tourisme.



Le port de Nouméa peut assurer la réception et l'exploitation de toutes les catégories de navires ayant un tirant d'eau de 10,5 mètres. Le zone maritime du port de Nouméa s'étend sur plus de 1 000 ha et regroupe différentes installations portuaires, réparties entre les grandes et les petites entreprises. Le trafic maritime total a augmenté au cours des dernières années, malgré une baisse en 2020 par rapport à 2019 (3 103 546 tonnes en 2019).

La pandémie de COVID-19 a stoppé net le trafic de navires de croisière. Le PANC est un organisme public créé par le gouvernement pour administrer le port de Nouméa et le port de Wé, à Lifou. La Nouvelle-Calédonie dispose d'un cluster maritime bien développé, soutenu par le cluster maritime de la France. Avec quelques améliorations, il pourra atteindre son plein potentiel et accroître l'activité durable du secteur de l'économie bleue (SEB). Importations de la Nouvelle-Calédonie - le transport avait atteint un niveau de 2 millions d'euros en 2019, contre 1,2 million d'euros l'année précédente. Cela représente une hausse de 66,67 %.

FIGURE : Structure des exportations par groupe de produits en 2019



Source : ISEE

5 principaux partenaires en 2019 (exportations, en millions USD)	
Chine	1 046
République de Corée	256
Japon	218
Taiwan	59
France	27

Source : IEDOM

FIGURE : Total du commerce de marchandises (en millions USD)



Source : IEDOM

S : (1) Réglementation existante (2) Gestion portuaire et gouvernance maritime solides (3) Cluster maritime en place

W : (1) Absence de stratégie pour le secteur de l'économie bleue (2) Absence de programme de planification de l'espace maritime (3) Absence de programme d'aménagement de l'espace marin

O : (1) Élargir les priorités au renforcement de l'application de la loi maritime (2) Étendre la mission du cluster maritime néo-calédonien à tous les sous-secteurs du SEB (3) Coopération avec les prestataires de services de formation et de renforcement des compétences afin d'accroître les capacités maritimes et les infrastructures de soutien (4) Installations de réception portuaires afin de fournir des « carburants verts »

T : (1) Recrudescence de la piraterie (2) Recrudescence de la pêche illégale, non déclarée et non réglementée (3) Absence d'investissements (4) Changement climatique (5) Dommages à l'environnement (6) Dommages à la biodiversité



Saba est une commune spéciale du royaume des Pays-Bas. Les communes spéciales (en néerlandais : *bijzondere gemeenten*) exercent de nombreuses fonctions normalement exercées par les communes néerlandaises. Le pouvoir exécutif appartient au conseil de gouvernance dirigé par le gouverneur de l'île. Le principal organe démocratique est le conseil insulaire. Les citoyens néerlandais de ces îles ont le droit de voter aux élections nationales néerlandaises et (comme tous les ressortissants néerlandais) aux élections européennes. Officiellement, les îles sont classées dans la législation néerlandaise comme étant des *openbare lichamen* (littéralement « collectivités publiques ») et non comme des *gemeenten* (communes). Contrairement aux communes normales, elles ne font pas partie d'une province néerlandaise, et les pouvoirs normalement exercés par les conseils provinciaux au sein des communes sont répartis entre les gouvernements insulaires eux-mêmes et le gouvernement central par le biais du bureau national des Caraïbes néerlandaises. C'est pourquoi elles portent l'appellation de communes « spéciales ».



Latitude : 17,6355° N
 Longitude : 63,2327° O
 Capitale : The Bottom

Saba se trouve dans la partie nord des « îles Sous-le-Vent » et au sud-est des îles Vierges. Les communes spéciales des Caraïbes néerlandaises font référence à un groupe de trois communes spéciales des Pays-Bas qui se trouvent dans la mer des Caraïbes : les îles de Bonaire, Sint Eustatius et Saba. Elles sont collectivement connues sous le nom de « Caraïbes néerlandaises ». Les Caraïbes néerlandaises comptaient 25 157 habitants en janvier 2020.

- Au 1^{er} janvier 2020, la population de l'île s'élevait à 1 933 résidents permanents, soit une diminution d'environ 38 résidents depuis 2012.
- La plupart des habitants de Saba (2020) avaient entre 25 et 30 ans.
- En 2020, environ 219 personnes appartenaient à cette classe d'âge.

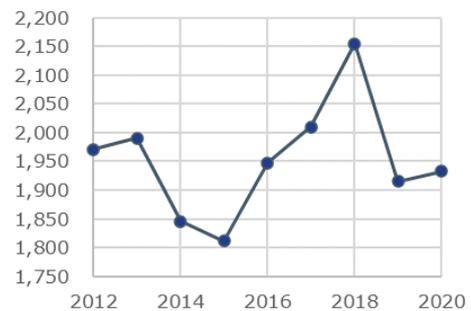
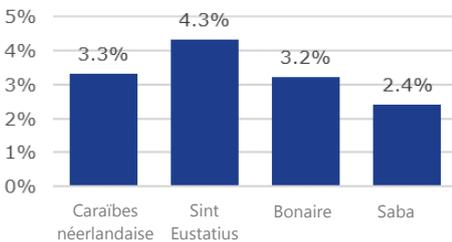


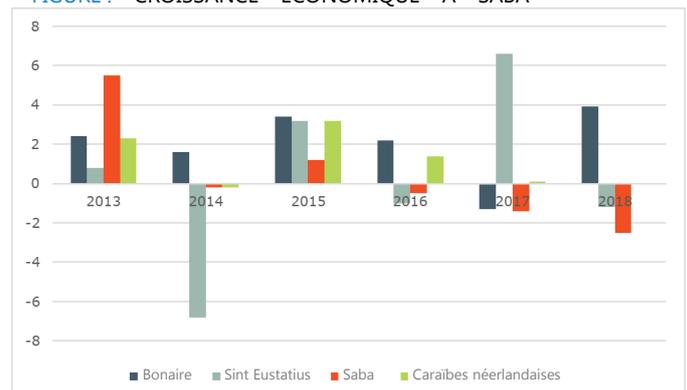
FIGURE : TAUX DE CHÔMAGE À SABA (%)



Source : Bureau central néerlandais des statistiques

En 2018, environ 3 % de la population des Caraïbes néerlandaises âgée de 15 à 75 ans était au chômage. Le chômage varie sensiblement d'une île à l'autre. Alors qu'à Sint Eustatius, son taux était de 4,3 % en 2018, il n'était que de 2,4 % à Saba.

FIGURE : CROISSANCE ÉCONOMIQUE À SABA



Source : Bureau central néerlandais des statistiques

En 2018, le produit intérieur brut (PIB) de Saba s'élevait à environ 48 millions USD. Le PIB de Bonaire a augmenté de 3,9 % en volume, pendant que ceux de Sint Eustatius et de Saba enregistraient respectivement une baisse de 11,8 % et 2,5 %. Le Bureau central néerlandais des statistiques (CBS) tire ces pourcentages à partir de chiffres récemment publiés.



POLITIQUES ET/OU RAPPORTS IDENTIFIÉS SUR LA SÉCURITÉ ALIMENTAIRE			
Environnement	Politique externe	Politique interne	Internationale/régionale



RESSOURCES ALIMENTAIRES

Pêche : La pêche n'est pas autorisée autour de l'île car la zone (parc marin national de Saba) relève de l'ordonnance sur la protection du milieu marin visant à protéger les récifs coralliens ainsi que d'autres espèces marines au sein du parc. La zone économique exclusive (ZEE) comprend le banc de Saba (2 200 km²) et bénéficie d'une protection accrue depuis qu'elle a acquis le statut de « zone maritime particulièrement sensible » (ZMPS) pour la navigation, ainsi que de sanctuaire de mammifères marins et de requins.

Saba compte deux bateaux de mer qui opèrent dans sa ZEE et utilisent des pièges pour collecter la langouste des Antilles et le vivaneau des eaux profondes (sébeste). Les populations de conques se rétablissent après un déclin dû à la surpêche dans les années 1990. Il existe un intérêt croissant

pour le piégeage du poisson-lion, une espèce envahissante, dans le cadre de la consommation touristique.

Agriculture : Saba possède des terres disponibles, mais, du fait de son statut d'aire protégée, les terres à usage agricole y sont rares. Il y a une pression en faveur du développement d'une production biologique plus locale.

NUTRITION Saba n'a pas de problèmes nutritionnels notables.

Commerce alimentaire La plupart des approvisionnements sont acheminés par avion depuis Sint-Maarten, en provenance des États-Unis ou des Pays-Bas. Des expéditions directes ont été récemment mises en place à partir de Miami afin d'assurer une durée de conservation plus longue des produits frais. Les ravageurs représentent un problème potentiel dans le cadre d'un commerce de détail sans accès à des méthodes de stockage réfrigéré. La marge d'autonomie pour les produits de détail est de 3 à 8 semaines selon les produits, de sorte que les interruptions d'approvisionnement (par exemple en raison de conditions météorologiques ou pour cause d'épidémie) peuvent avoir un impact sérieux.

EAU DOUCE Elle provient notamment des sources souterraines. Cependant, les lentilles d'eau douce flottent au-dessus d'une nappe d'eau salée, ce qui en fait une ressource vulnérable.

SOURCES DE REVENU DES MÉNAGES Principalement à travers le tourisme de nature marin et terrestre.

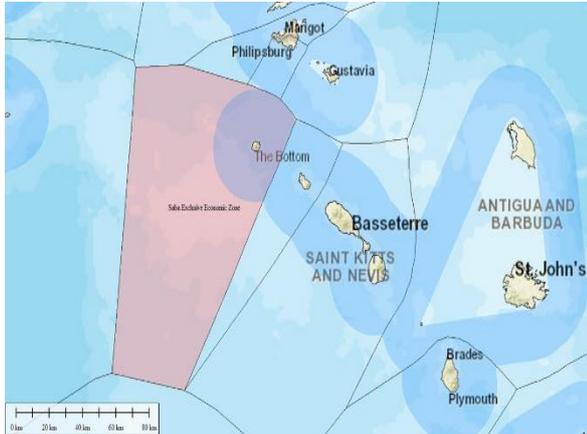
ENVIRONNEMENT L'environnement de Saba est bien protégé. L'île a récemment mis en place une interdiction des matières plastiques.

- S :** (1) Le charme préservé d'antan favorise le tourisme à revenu élevé - qui est le plus résistant aux chocs
- W :** (1) Seule source principale de revenus, le tourisme est dépendant des influences extérieures (2) L'approvisionnement en eau douce est limité
- O :** (1) Programmes de rétention des eaux pluviales en vue d'augmenter l'approvisionnement en eau douce (2) Reforestation (3) Les poissons-tigres sont de plus en plus recherchés pour l'alimentation et pour la pêche
- T :** (1) Perturbation des chaînes d'approvisionnement (par exemple en raison de la pandémie de COVID-19) (2) Les ouragans

16.2 Énergie bleue



POLITIQUES ET/OU RAPPORTS IDENTIFIÉS SUR L'ÉNERGIE BLEUE				
Sources d'énergie marine	Impact de l'énergie marine sur les émissions de CO ₂	Politique externe	Politique interne	Internationale/régionale



Besoins du PTOM	
Consommation	9,2 GWh/an (4,6 MWh/an/pers)
Coût actualisé de l'énergie	Approximativement : 0,31 €/kWh (2017)
Tarif actuel (€/kWh)	de 0,12 €/kWh à 0,31 €/kWh
Émissions actuelles de CO ₂ /kWh	
Émissions actuelles de CO ₂ /pers.	
Total des émissions actuelles de CO ₂	

Ressources énergétiques des PTOM	Connaissance de l'Atlas des ressources	À l'intérieur des eaux territoriales	En dehors des eaux territoriales	Politique / planification	Objectifs ciblés
Vent fixe	Inexistante				Pourrait être plus élevé
Éolien flottant	Inexistante				Pourrait être plus élevé
Courant de marée	Inexistante				Aligné
Vagues	Inexistante				Aligné
SWAC / ETM	Inexistante				Aligné
Gradients de salinité	Inexistante				Aligné
Amplitude des marées	Inexistante				Aligné
Stockage marin	Inexistante				Doit être plus élevé
Hydrogène marin	Inexistante				Pourrait être plus élevé

S : (1) Sensibilisation au changement climatique (2) Large plateforme continentale favorable (3) Ouverte aux territoires marins des autres PTOM

W : (1) La taille de l'île, associée à une faible population, se traduit par un besoin réduit en énergie, qui peut impliquer des difficultés pour mettre en place des technologies de production rentables. (2) Économie basée sur le tourisme (notamment la plongée) (3) Manque de capacités (4) Conflit d'autorité potentiel entre l'Etat membre associé et les autorités locales (5) Approche prudente conservatrice

O : (1) L'OCTA pourrait assurer la coordination avec les îles voisines dans le cadre d'un même programme (2) Le programme de financement européen soutient les énergies marines renouvelables (3) Émulation des îles voisines (4) Manque de terres disponibles : développer des projets en mer (5) La société du parc national de Saba pourrait apporter son soutien

T : (1) Changement climatique et conditions extrêmes (2) Les ouragans (3) Les sargasses constituent un défi majeur (4) Les taxes sur les carburants disparaîtraient avec les énergies renouvelables

Moyens des PTOM	Secteur universitaire	Secteur public	Secteur privé	Clusters / Innovation	Financement	Plaidoyer / ONG
Moyens permettant d'atteindre les objectifs						
Moyens accessibles						



POLITIQUES ET/OU RAPPORTS IDENTIFIÉS SUR LE TOURISME BLEU			
Environnement	Politique externe	Politique interne	Internationale/régionale



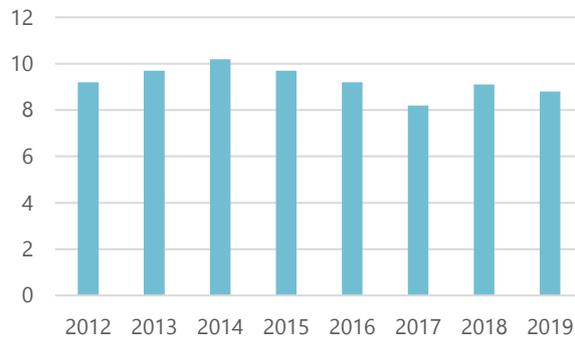
Saba est une île de 13 km² située dans le nord-est de la mer des Caraïbes, à 45 km au sud-ouest de l'aéroport international de Sint Maarten. La proximité d'un aéroport est un puissant atout pour le tourisme. Il place Saba à 12 minutes d'avion, ou à 90 minutes de ferry, de Sint Maarten. L'île compte quatre villes principales, The Bottom (la capitale de Saba), Windwardside, St. John's et Zion's Hill (alias Hell's Gate).

Le tourisme sur Saba est géré par l'Office du tourisme de Saba. Les visiteurs disposent ainsi d'un centre d'information et de promotion. Il a pour mission principale de promouvoir à l'échelle mondiale les entreprises liées au tourisme sur l'île de Saba, et de répondre aux besoins des visiteurs en fournissant des services d'information.

Surmontée d'une rare forêt d'Elfin, l'île de Saba se compose principalement d'un volcan inactif (Mount Scenery). Son environnement naturel soutient une biodiversité unique, y compris certaines espèces endémiques, telles que l'Anolis Sabanus et le Saban Least Gecko.

L'industrie du tourisme (qui génère 70 % du PIB) est largement axée sur les activités basées sur la nature, telles que la plongée sous-marine, la plongée avec tuba, et la randonnée. En 2019, 18 % des visiteurs de Saba sont arrivés par le biais d'un bateau de croisière. La Saba Conservation Foundation est responsable de la gestion du parc marin national de Saba. La valeur économique des services écosystémiques de Saba fournis par les écosystèmes marins et terrestres est estimée à 29 millions USD par an.

FIGURE : TOURISTES À SABA, en milliers



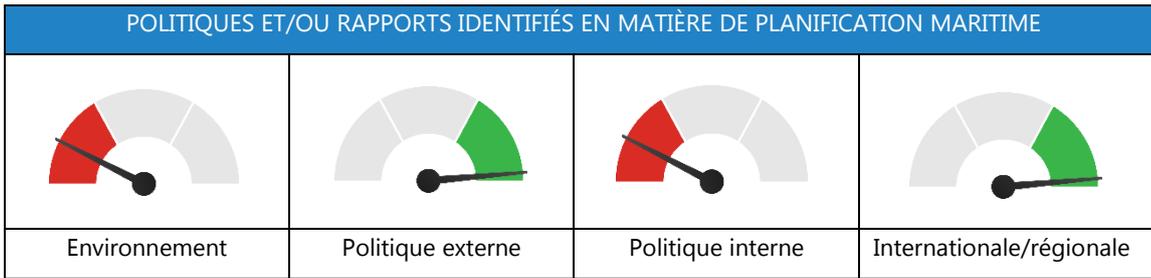
Source : CBS

S : (1) Office du tourisme (2) Flux constant de visiteurs (3) Aéroport à proximité (4) Port disponible (5) Parc marin national de Saba

W : (1) Dépendance à l'égard d'autres systèmes de transport insulaires (2) Manque de données (3) Absence de plan touristique

O : (1) Stratégie de tourisme bleu (2) Mise en œuvre des « normes et du système d'audit du tourisme bleu des PTOM » (3) Formation spécialisée pour tous les prestataires de services hôteliers (4) Possibilités de financement avec d'autres îles (5) Augmenter la taille de l'aire marine protégée (6) Programme de planification de l'espace maritime (7) Investissement dans le capital naturel

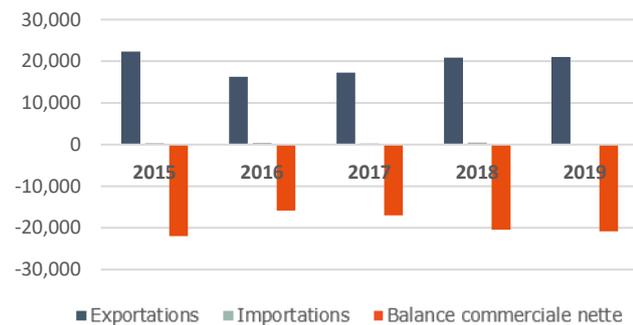
T : (1) Changement climatique (2) Dégradation de l'environnement (3) Ralentissement économique mondial (4) Pandémie (5) Capacité d'accueil excessive (7) Tourisme de masse



Saba est une petite île qui possède un seul port (Bay Harbor). Les installations du port se sont récemment agrandies en raison du déménagement de la centrale électrique de l'île. Plaque tournante importante pour les résidents de l'île, le port prend en charge certains navires, ferries, navires de croisière et bateaux de pêche.

Avec tous ses services de soutien situés dans ou à proximité du port, Bay Harbour constitue le centre du cluster maritime. En raison de sa taille, toutes les statistiques disponibles sont séquencées aux côtés de Bonaire et Sint Eustatius. L'analyse SWOT suivra cette considération.

FIGURE : Total du commerce de marchandises (en millions USD) pour Saba



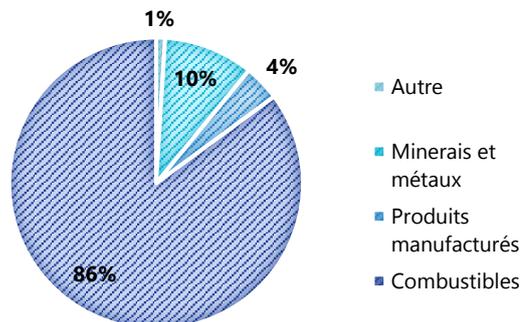
Source : Bureau central néerlandais des statistiques

5 principaux partenaires en 2019 (exportations, en millions USD)	
Chypre	0,621
France	0,175
Belgique	0,084
Brésil	0,055
Pays Bas	0,036

Source : IEDOM

Saba ne possède pas de port de plaisance commercial - le port offre donc une bande d'amarrages isolée sur le côté ouest le plus abrité de l'île. Ce dispositif crucial pour le tourisme côtier est géré par l'autorité portuaire.

FIGURE : Structure des exportations par groupe de produits en 2019 (en % des exportations totales) pour Bonaire, Sint Eustatius et Saba



Source : IEDOM

- S** : (1) Port bien équipé (2) Preuve de diversification (3) Gouvernance portuaire
- W** : (1) Restrictions à l'expansion du port (2) Non associé à un cluster maritime (3) Absence de stratégie pour les secteurs de l'économie bleue (SEB) (4) Investissement dans les capacités
- O** : (1) Développement d'un cluster régional maritime (SEB) (2) Renforcement des capacités de formation et des compétences (3) Approvisionnement pour les sous-secteurs du SEB tels que l'énergie bleue (4) Financement en association avec d'autres PTOM (5) Investissements (6) Programme de planification de l'espace maritime
- T** : (1) Changement climatique (2) Manque de capacités en matière d'application de la loi (3) Ralentissement économique (4) Pandémie (5) Inaction

17 SAINT-BARTHÉLEMY



Saint-Barthélemy est une collectivité d'outre-mer française. Depuis 2007, Saint-Barthélemy a un président élu tous les 5 ans, une assemblée territoriale de 19 membres, et un conseil exécutif composé de 7 membres. Saint-Barthélemy élit un sénateur qui la représente au Sénat français, tandis que l'État français est représenté sur ce territoire par un préfet nommé par le président français. Saint-Barthélemy est un territoire d'outre-mer de l'Union européenne, et ses citoyens sont donc détenteurs de passeports européens. La France est responsable de la défense de l'île et dispose d'une force de sécurité permanente qui y est stationnée.

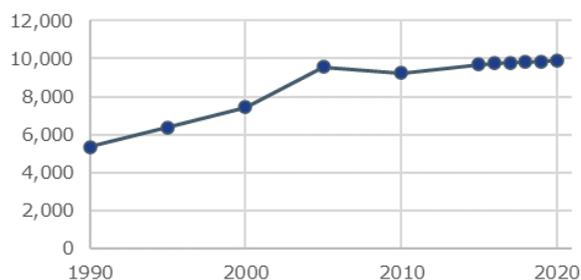


Latitude : 17,9000° N
Longitude : 62,8333° O
Capitale : Gustavia

Saint-Barthélemy se trouve dans les Caraïbes, au nord-est de Saba, de Sint Eustatius et de Saint-Kitts-et-Nevis. Saint-Barthélemy compte un peu moins de 10 000 habitants. Elle est composée d'une île principale et de plusieurs îles plus petites et inhabitées.

- Depuis les années 1950, le pays a connu une croissance démographique significative
- Au cours des 10 dernières années, la population a été relativement stable (643 habitants supplémentaires)
- L'âge médian est de 45,6 ans
- L'espérance de vie dans le pays est de 80,2 ans

FIGURE : DÉMOGRAPHIE DE SAINT-BARTHÉLEMY



Source : IEDOM

FIGURE : TAUX DE CHÔMAGE À SAINT-BARTHÉLEMY (%)



Source : www.journaldunet.com

Les principaux secteurs de Saint-Barthélemy sont l'agriculture, l'industrie et les services. Le secteur agricole était autrefois largement tributaire de la production de canne à sucre, mais produit maintenant principalement des bananes. La majeure partie des revenus du pays provient du secteur du tourisme, qui peut être vulnérable aux conditions météorologiques extrêmes comme les ouragans, et à des crises telles que la pandémie de COVID-19. Le secteur de la construction et le secteur public bénéficient également d'investissements, liés principalement au

secteur touristique. Il est difficile de trouver des informations exactes sur le PIB (produit intérieur brut), mais en 2014, le PIB était d'environ 375 millions d'euros (contre 179 millions d'euros en 1999)⁵⁶. Le territoire accueille environ 200 000 touristes chaque année, et le secteur a connu une expansion au cours des dernières années. Il bénéficie en outre d'une confortable marge de développement, et donc d'une opportunité de renforcer la croissance du PIB. Le seul problème réside dans le fait que toute l'eau douce, la nourriture, les produits manufacturés et l'énergie doivent être importés. Cela rend le coût par touriste assez élevé.

⁵⁶ IEDOM (2018), Note Express 513



POLITIQUES ET/OU RAPPORTS IDENTIFIÉS SUR LA SÉCURITÉ ALIMENTAIRE			
Environnement	Politique externe	Politique interne	Internationale/régionale



RESSOURCES ALIMENTAIRES La quasi-totalité des aliments sont importés. **Pêche** : Les activités de pêche sont concentrées sur le tourisme : 39 entreprises, situées principalement sur la côte nord, proposent d'accompagner les visiteurs dans des expéditions de pêche en mer. Il n'y a pas de pêche commerciale à grande échelle à Saint-Barthélemy.

Agriculture : Découragée par un climat sec et une pénurie de terres arables, la production alimentaire locale ne représente que 0,1 % de l'économie totale. Les produits cultivés localement sont les légumes, le coton, l'ananas, le sel, la banane et la patate douce.

Commerce alimentaire Les importations proviennent en grande partie des États-Unis

(Tropical Shipping) et de la France, via la Guadeloupe (via la CMA-CGM, société française de transport et d'expédition de conteneurs).

NUTRITION La nutrition n'est pas perçue comme un problème : avec un PIB de 38 998 € par habitant (données les plus récentes de 2014), Saint-Barthélemy possède le revenu le plus élevé des Caraïbes et se classe même au-dessus de la France.

EAU DOUCE Saint-Barthélemy présente une faible pluviométrie (1 000 millimètres/an) et les eaux souterraines sont rares. L'eau domestique provient de quatre usines de dessalement (une par vapocompression et trois par osmose inverse). La capacité totale de stockage est de 2 500 m³.

SOURCES DE REVENU DES MÉNAGES Elles proviennent principalement des services liés au tourisme résidentiel.

ENVIRONNEMENT Le traitement centralisé des eaux usées devrait desservir 600 foyers, mais certains utilisent encore des puisards. Les hôtels ont tendance à avoir leurs propres stations de traitement, ce qui leur permet de recycler les eaux usées pour l'irrigation. Les îles sont entourées de récifs peu profonds. Néanmoins, l'ouragan Irma a illustré la vulnérabilité des petites îles densément peuplées. Le rivage urbanisé a évité les inondations, mais les dommages causés aux propriétés situées en bord de mer ont été graves, notamment là où les dunes naturelles ont été supprimées. La reprise est lente, car la base est minée par l'urbanisation. La réserve marine, fondée en 1999, couvre plus de 1 000 hectares (2 500 acres) d'habitats protégés et vulnérables, de baies et d'îles, et comprend une zone réservée aux seules observations scientifiques. La mer entourant Saint-Barthélemy étant riche en récifs coralliens et autres espèces marines précieuses, la zone est déclarée aire protégée depuis 1996. Promue par la Commission pour l'environnement, la sensibilisation à l'environnement est assez prononcée à Saint-Barthélemy. La pêche est interdite dans la réserve naturelle.

S : (1) Les revenus élevés de la population et des visiteurs apportent une stabilité financière, sous réserve de durabilité de l'activité touristique. Le tourisme résidentiel haut de gamme est le moins vulnérable.

W : (1) Les interruptions de l'activité touristique détruisent les sources de revenu

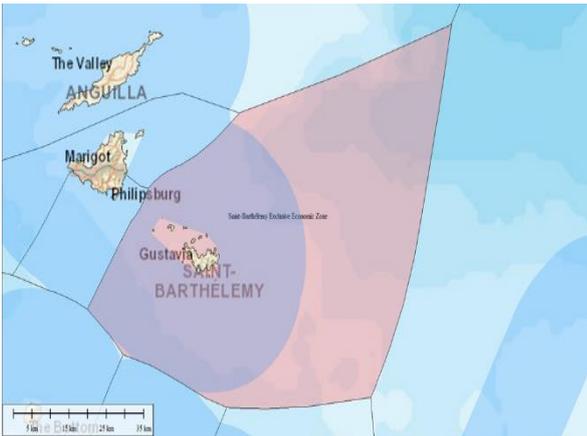
O : (1) La zone économique exclusive (ZEE) doit être étudiée et faire l'objet d'une pêche durable afin de diversifier l'économie

T : (1) Les ouragans peuvent causer des dommages permanents à un environnement physique affaibli par l'urbanisation.

17.2 Énergie bleue



POLITIQUES ET/OU RAPPORTS IDENTIFIÉS SUR L'ÉNERGIE BLEUE				
Sources d'énergie marine	Impact de l'énergie marine sur les émissions de CO ₂	Politique externe	Politique interne	Internationale/régionale



Besoins du PTOM	
Consommation	121 GWh/an
Coût actualisé de l'énergie	Approximativement : 0,36-0,40 €/kWh
Tarif actuel (€/kWh)	0,12 à 0,16 €/kWh
Émissions actuelles de CO ₂ /kWh	
Émissions actuelles de CO ₂ /pers.	
Total des émissions actuelles de CO ₂	

Ressources énergétiques des PTOM	Connaissance de l'Atlas des ressources	À l'intérieur des eaux territoriales	En dehors des eaux territoriales	Politique / planification	Objectifs ciblés
Vent fixe	Partielle				Pourrait être plus élevé
Éolien flottant	Inexistante				Insuffisant
Courant de marée	Inexistante				Aligné
Vagues	Inexistante				Insuffisant
SWAC / ETM	Embryonnaire				Insuffisant
Gradients de salinité	Inexistante				Aligné
Amplitude des marées	Inexistante				Aligné
Stockage marin	Inexistante				Insuffisant
Hydrogène marin	Inexistante				Insuffisant

S : (1) Conscience écologique locale (2) Accès aux investissements du secteur privé (3) Ouverte aux territoires marins des autres PTOM

W : (1) L'économie basée sur le tourisme (y compris le tourisme de croisière) implique une réticence à l'égard des projets industriels (2) Complexité administrative associée à une dépendance à l'égard de la réglementation française (3) Manque de capacités (4) Tarif de l'électricité fortement subventionné par la France (5) Conflit d'autorité entre l'Etat membre associé et les autorités locales (6) Approche prudente conservatrice

O : (1) L'OCTA pourrait assurer la coordination avec l'île voisine dans le cadre d'un même programme (2) Les programmes de financement européens soutiennent les énergies marines renouvelables (3) Dynamisme des îles voisines (4) Manque de terres disponibles : développer des projets en mer

T : (1) Catastrophes liées au changement climatique, conditions extrêmes (2) Les ouragans (3) Les sargasses constituent un défi majeur (4) Les taxes sur les carburants disparaîtraient avec les énergies renouvelables

Moyens des PTOM	Secteur universitaire	Secteur public	Secteur privé	Clusters / Innovation	Financement	Plaidoyer / ONG
Moyens permettant d'atteindre les objectifs						
Moyens accessibles						



POLITIQUES ET/OU RAPPORTS IDENTIFIÉS SUR LE TOURISME BLEU			
Environnement	Politique externe	Politique interne	Internationale/régionale



Saint-Barthélemy est un État insulaire des Petites Antilles des Caraïbes, d'une superficie totale de 21 km² et avec un littoral total de 32 km. En termes de superficie, Saint-Barthélemy est le plus petit pays des Amériques et le sixième plus petit pays du monde. Le groupe d'îles se compose de 11 îles. L'économie de Saint-Barthélemy repose sur le tourisme résidentiel haut de gamme. Les navires de croisière de moins de 1 200 passagers sont autorisés : 204 d'entre eux ont débarqué un total de 63 329 croisiéristes en 2019 (soit six fois la population locale). Le tourisme en voilier est important, et stimulé par plusieurs événements internationaux de voile : Visite de 5 000 bateaux en 2019, avec près de 40 000 passagers. La pandémie de COVID-19 a mis un terme à ces événements et a réduit l'activité globale dans le secteur du tourisme

dans son ensemble.

Pêche sportive au thon, marlin, bonite, barracuda et thazard noir, et un tournoi de pêche ouvert annuel, basé sur Lorient, Corossol et Flamands. Gustavia est le « port à tout faire ». Des ferries réguliers assurent la liaison avec Saint-Martin. Les liaisons avec les autres îles voisines sont aléatoires. Des liaisons aériennes sont assurées avec Sint Maarten et la Guadeloupe, ce qui permet un trafic de gros transporteurs.

Malgré la grande valeur naturelle de Saint-Barthélemy en tant que destination touristique, un certain nombre de facteurs menacent la viabilité à long terme du développement de son tourisme bleu. Les points suivants sont notamment à améliorer :

- Les récifs situés autour de l'île sont dans un état critique ;
- Les niveaux des populations de poissons sont tombés sous le seuil de référence régional de rétablissement, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des aires marines protégées ;
- La santé globale des herbiers marins a été qualifiée de « médiocre » ;
- La couverture de macro-algues dans les systèmes récifaux a augmenté rapidement, et dépasse maintenant les 50 % ;
- L'érosion côtière est sévère dans plusieurs sites autour de l'île. Dans certaines régions, elle a conduit à des programmes répétitifs de régénération des plages ;
- Les espèces envahissantes (chèvres, iguane, poisson-lion) menacent davantage la biodiversité du territoire.

S : (1) Marché touristique solide (2) Richesse des ressources naturelles (3) Bonne connectivité des transports (4) AMP

W : (1) Absence de plan de promotion du tourisme (2) Disponibilité des données (3) Dépendance à l'égard du tourisme de masse (4) Écosystème en situation critique

O : (1) Stratégie de tourisme bleu (2) Tourisme basé sur l'écologie (3) Mise en œuvre des « normes et du système d'audit du tourisme bleu des PTOM » (4) Demandes de financement avec d'autres PTOM (6) Programme de planification de l'espace maritime (7) Prestataires de services d'hôtellerie haut de gamme (8) Investissements (9) Diversification (10) Modèle de tourisme de niche (11) Améliorer la disponibilité des données (11) Développer le cluster du tourisme bleu

T : (1) Tourisme de masse (2) Changement climatique (3) Dégradation de l'environnement (6) Pandémie (7) Ralentissement économique mondial (8) Capacité d'accueil excessive



POLITIQUES ET/OU RAPPORTS IDENTIFIÉS EN MATIÈRE DE PLANIFICATION MARITIME			
Environnement	Politique externe	Politique interne	Internationale/régionale



Le port principal de Saint-Barthélemy est le port de Gustavia, qui se compose de deux entités spécifiques : un port de commerce et un port de plaisance. L'équipe portuaire travaille en étroite collaboration avec la réserve marine de Saint-Barthélemy, ce qui souligne son engagement en faveur du secteur de l'économie bleue (SEB).

Une activité d'import-export est bien présente, mais elle ne fait l'objet d'aucun suivi dans la base de données UNSTAT, qui recueille ce type d'informations pour tous les pays. Sans ces données, il est impossible de détailler la valeur économique des activités portuaires.

Le port respecte les obligations de sécurité, le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS), ainsi que les autres réglementations applicables. Cependant, avec le développement du secteur de l'économie bleue et au vu de sa contribution potentielle significative à l'économie de Saint-Barthélemy, les opérations de contrôle maritime gagneraient à être étendues pour superviser d'autres activités du SEB.

En outre, le port, en tant que pierre angulaire du cluster maritime, constituerait un point central idéal pour accroître les activités du SEB. Par exemple, les équipes de maintenance pourraient s'y déployer pour concrétiser l'exploitation des énergies bleues.

Saint-Barthélemy est fortement dépendante des marchés extérieurs. La majorité des produits alimentaires sont importés, et l'électricité est presque exclusivement produite à partir de combustibles fossiles importés.

Le transport maritime est donc crucial pour l'île. L'essentiel des marchandises importées provient des États-Unis via Tropical Shipping Company et de la France métropolitaine via la CMA-CGM par l'intermédiaire du port de Guadeloupe. L'activité des ports commerciaux a augmenté au cours de la dernière décennie.

Au plus fort de la saison touristique, de nombreux yachts et autres navires se rassemblent dans le port de Gustavia. Certains de ces bateaux libèrent des eaux grises et des eaux de cale dans le port et les baies situées autour de l'île. Ces eaux sont chargées de nutriments, de polluants et de pétrole qui ont un impact sur l'environnement. Des collisions avec des tortues sont également signalées chaque année en raison du non-respect des limites de vitesse.

S : (1) Respect des règlements portuaires (2) Intégration au réseau environnemental marin

W : (1) Manque de données disponibles (2) Non associée à un cluster maritime (SEB) défini (3) Manque de formations et de compétences spécialisées au niveau local

O : (1) Création du cluster maritime (SEB) (2) Expansion du port avec des investissements (3) Développement de la stratégie SEB de Saint-Barthélemy (4) Augmentation des capacités et des infrastructures de formation et de renforcement des compétences (5) Collaboration avec d'autres îles afin d'accroître les économies d'échelle (6) Fourniture de « carburants verts » aux navires en visite (7) Planification de l'application de la loi maritime (8) Opportunité de financement et d'investissement

T : (1) Changement climatique (2) Manque d'orientation stratégique (3) Aucun investissement

18 SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON



Le territoire de Saint-Pierre-et-Miquelon est une collectivité d'outre-mer française. Il est divisé en deux communes : Saint-Pierre et Miquelon-Langlade. Les deux communes envoient un sénateur et un député à l'Assemblée nationale française. La France nomme un préfet qui représente le gouvernement national à Saint-Pierre-et-Miquelon. Le préfet est chargé de l'application de la loi et du maintien des intérêts nationaux. Le PTOM dispose d'un conseil territorial composé de 19 membres (quatre conseillers pour Miquelon-Langlade et 15 pour Saint-Pierre). Ces conseillers sont élus tous les 6 ans à la majorité absolue dans les circonscriptions concernées.



Latitude : 46,8852° N
Longitude : 56,3159° O
Capitale : Saint-Pierre

Saint-Pierre-et-Miquelon se situe à l'est du Canada, à 25 km de Terre-Neuve. En 2020, la population de Saint-Pierre-et-Miquelon s'élevait à environ 6 000 habitants. Les citoyens ont la nationalité française et possèdent un passeport européen. L'île a une superficie totale de 242 km² et culmine à 240 m d'altitude.

- L'île compte aujourd'hui près de 6 000 résidents permanents, avec une tendance à la stabilisation au cours des 10 dernières années
- Cette dynamique semble toutefois s'inverser, avec une hausse de la population en 2020, grâce à l'arrivée de nouveaux arrivants
- L'espérance de vie y est de 78,9 ans
- 66,3 % de la population a entre 15 et 64 ans
- 22,4 % de la population a entre 0 et 14 ans, et 11,3 % plus de 65 ans

FIGURE : DÉMOGRAPHIE DE SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON

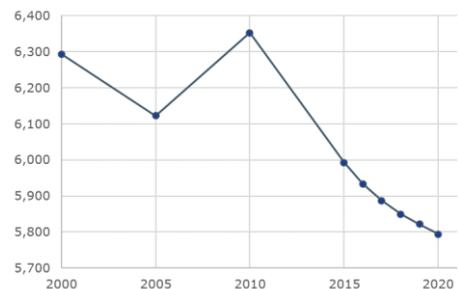
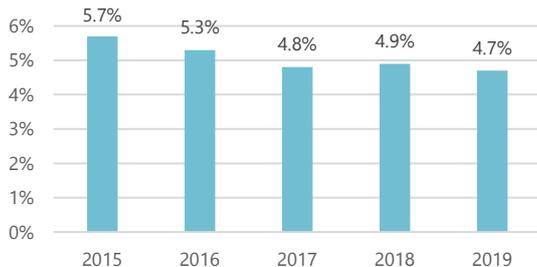


FIGURE : TAUX DE CHÔMAGE À SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON (%)



Atteignant 13% dans les années 2000, le taux de chômage est en baisse à Saint-Pierre-et-Miquelon. La majeure partie de l'économie est basée sur le tourisme, la pêche et l'entretien des flottes de pêche qui naviguent dans la région. Le secteur du tourisme est en pleine expansion afin de briser la dépendance historique au secteur pêche.

Source : Iedom.fr (Chômage - DEFM de catégorie A)

En 2015, le produit intérieur brut (PIB) de Saint-Pierre-et-Miquelon s'élevait à 240 millions EUR. Après un ralentissement économique de l'île dans les années 2000, le PIB de Saint-Pierre-et-Miquelon est en hausse annuelle d'environ 4% entre 2008 et 2015. En intégrant le coût de la vie très élevé, le PIB par habitant en PPA a été évalué à 24 463 EUR (pour 2015, étude financée par l'UE). Le PIB a été évalué à 2 reprises en 2008 et 2015, des données à manier avec précaution compte tenu des fortes fluctuations économiques.

TABLEAU : CROISSANCE ÉCONOMIQUE À SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON

An	PIB (en EUR)
2008	172 millions
2015	240 millions

Source : IEDOM



POLITIQUES ET/OU RAPPORTS IDENTIFIÉS SUR LA SÉCURITÉ ALIMENTAIRE			
Environnement	Politique externe	Politique interne	Internationale/régionale



RESSOURCES ALIMENTAIRES. Pêche : La récolte d'holothuries connaît une forte croissance (malgré une incertitude quant aux capacités biologiques de récupération). Ses débouchés sont locaux et internationaux (exportations principalement vers la Chine). Le séchage du poisson doit être testé cette année, en vue d'assurer la résilience de la sécurité alimentaire locale. Des quotas négociés entre le Canada et la France régissent la pêche de sébaste, de morue, de raie, de flétan, de dab, d'aiglefin, de plie, de homard et de crabe des neiges. Les pêcheurs sont subventionnés pour le carburant, la transformation, l'achat de bateaux, la rénovation, et également dans le but de soutenir les revenus hors saison. La pêche artisanale est exonérée de droits de douane. **Aquaculture :** La culture de moules, de coquilles Saint-Jacques et de pétoncles a été testée, mais ne s'est pas avérée rentable. Le secteur bénéficie d'un soutien de 1,1 million

d'euros pour la recherche, l'analyse de marché et la création d'entreprises. Saint-Pierre-et-Miquelon n'a pas accès au marché des mollusques et crustacés de la zone euro, et le marché local est réduit. La culture d'algues marines fait l'objet d'essais pour l'exportation à des fins alimentaires ou cosmétiques, par l'intermédiaire de l'initiative « Archipel Développement » mise en place par le gouvernement. **Agriculture :** Le bétail comprend des moutons, des porcs et certains bovins. Ce secteur emploie 18 % de la population active, et un nouvel abattoir a été ouvert récemment. Les œufs et la volaille sont désormais produits sous l'égide d'un opérateur unique qui bénéficie du soutien du gouvernement. Les terres arables représentent 8,7 % de la superficie totale. Seuls 0,3 ha étaient cultivés en 2019, principalement pour les cultures maraîchères et floricoles de l'entreprise Floradecor. Un plan de développement agricole durable (2018) a été élaboré, conformément au cadre de développement stratégique 2010-2030. Il n'y a pas de droits d'importation pour l'agriculture. **Commerce alimentaire :** Il dépend à 35 % des importations (ce qui représente 79,46 millions d'euros, pour les approvisionnements en viande, habillement, carburant, matériel électrique, machines et matériaux de construction). Les exportations s'élèvent à 5,5 millions d'euros, et concernent le poisson et les produits de la pêche, les mollusques et les crustacés, principalement à destination du Canada et de la France.

NUTRITION Les indicateurs de développement humain sont élevés et stables, indiquant une bonne situation nutritionnelle.

EAU DOUCE Rivières et cours d'eau.

SOURCES DE REVENU DES MÉNAGES 49 % d'emplois publics ; les emplois privés relèvent principalement de services industriels et maritimes.

ENVIRONNEMENT : On observe une certaine déforestation de la forêt boréale en raison de la pression exercée par les lièvres et les cerfs introduits pour la chasse entre 1881 et 1982. Le rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) sur le Canada (2019) met en garde contre l'élévation à long terme de la température des océans, l'augmentation des précipitations, le dégel des tourbières, les changements des courants océaniques, l'acidification des océans, la perte d'oxygène, les changements des courants marins, ainsi que contre l'élévation du niveau de la mer. Il n'y a pas de recherche locale spécifique sur Saint-Pierre-et-Miquelon.

S : (1) Le secteur de la pêche est fort et diversifié. Il s'appuie sur une flotte moderne et bénéficie de la stabilité du soutien gouvernemental avec des implications économiques positives. (2) Législation forte négociée de manière participative entre le gouvernement et les pêcheurs, sur la base de données scientifiques.

W : (1) Manque de données sur les effectifs de population et l'écologie de certaines espèces d'importance croissante.

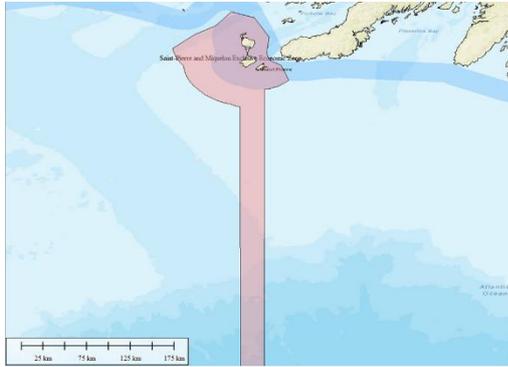
O : (1) Le changement climatique peut modifier la composition de la pêche mais il est peu probable qu'il entraîne la disparition des stocks. (2) Il ouvre également des possibilités de diversification de l'agriculture, d'exploitation des minéraux et dans le domaine du tourisme.

T : (1) Le changement climatique modifie les habitats d'espèces animales essentielles, chassées pour leur viande. (2) Les effets à long terme des perturbations liées au dégel de certains environnements ne sont pas connus.

18.2 Énergie bleue



POLITIQUES ET/OU RAPPORTS IDENTIFIÉS SUR L'ÉNERGIE BLEUE				
Sources d'énergie marine	Impact de l'énergie marine sur les émissions de CO ₂	Politique externe	Politique interne	Internationale/régionale



Besoins du PTOM	
Consommation	51 GWh/an (9,5 MWh/an/pers.)
Coût actualisé de l'énergie	Approximativement : 0,45-0,5 €/kWh
Tarif actuel (€/kWh)	0,12 à 0,16 €/kWh
Émissions actuelles de CO ₂ /kWh	
Émissions actuelles de CO ₂ /pers.	
Total des émissions actuelles de CO ₂	

Ressources énergétiques des PTOM	Connaissance de l'Atlas des ressources	À l'intérieur des eaux territoriales	En dehors des eaux territoriales	Politique / planification	Objectifs ciblés
Vent fixe	Inexistante				Insuffisant
Éolien flottant	Inexistante				Insuffisant
Courant de marée	Embryonnaire				Pourrait être plus élevé
Vagues	Inexistante				Insuffisant
SWAC / ETM	Embryonnaire				Aligné
Gradients de salinité	Inexistante				Aligné
Amplitude des marées	Embryonnaire				Aligné
Stockage marin	Inexistante				Insuffisant
Hydrogène marin	Inexistante				Doit être plus élevé

S : (1) Très bonnes sources d'énergies marines (2) Lien fort et expérience avec les défis touchant à l'océan (3) Meilleure acceptabilité en mer que sur terre (4) Certaines études locales existantes sont déjà terminées

W : (1) Conflit d'autorité potentiel entre l'Etat membre associé et les autorités locales (2) Absence d'indépendance à l'égard du secteur de l'énergie/électricité (3) Manque de capacités (4) Tarifs de l'électricité fortement subventionnés par la France

O : (1) Sensibilisation aux changements climatiques à Saint-Pierre-et-Miquelon (2) Possibilité pour l'OCTA de mettre en place un programme mondial (3) Programmes de financement européens pour les énergies renouvelables (4) Le faible niveau de potentiel photovoltaïque crée une pression en faveur d'autres sources d'énergies renouvelables (5) Création d'emplois pour les ingénieurs ou agents marins

T : (1) Peur du changement (2) Durée du processus de décision en raison de la double gouvernance (3) Les taxes sur les carburants disparaîtraient avec les énergies renouvelables (4) Importance de la fiabilité de l'électricité (territoire froid)

Moyens des PTOM	Secteur universitaire	Secteur public	Secteur privé	Clusters / Innovation	Financement	Plaidoyer / ONG
Moyens permettant d'atteindre les objectifs						
Moyens accessibles						

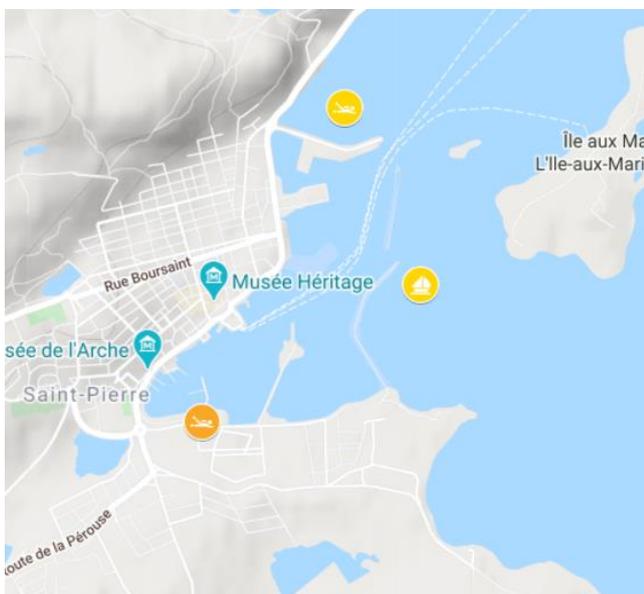


POLITIQUES ET/OU RAPPORTS IDENTIFIÉS SUR LE TOURISME BLEU			
Environnement	Politique externe	Politique interne	Internationale/régionale

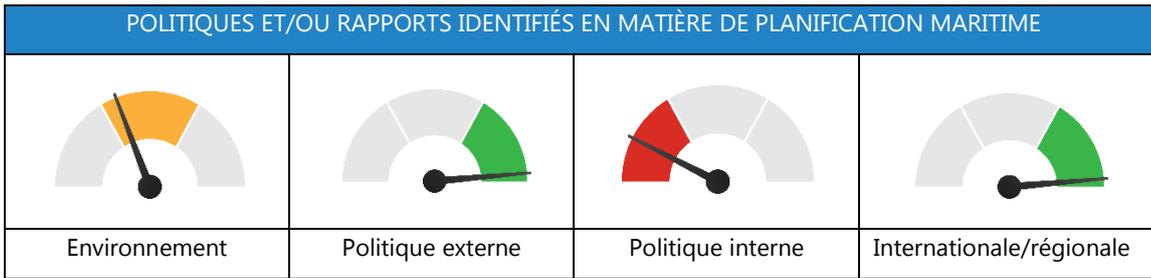


L'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon est la seule communauté d'outre-mer en Amérique du Nord et aux portes du Canada. Il comprend huit îles et îlots dotés d'un paysage géographique unique. L'archipel a développé de solides partenariats avec son voisin canadien, tout en faisant la promotion de sa propre identité et de la richesse de ses ressources naturelles. Saint-Pierre-et-Miquelon a été durement frappée par la crise de la pêche hauturière, qui a débuté en 1992, ainsi que par la réduction de sa zone économique exclusive la même année. Elle est actuellement confrontée au défi de sa restructuration économique. Après une croissance de 40% entre 2009 et 2019, on estime avec certitude que le secteur du tourisme fournira une ressource importante au PIB local à l'avenir. Le partenariat entre Saint-Pierre-et-

Miquelon et l'Agence française de développement (AFD) se poursuit autour de nombreux projets liés à la stimulation de la croissance économique à travers le secteur du tourisme. L'un de ces projets était axé sur le secteur de l'aviation en tant que domaine clé pour assurer la continuité territoriale de l'archipel. L'AFD est impliquée dans un projet de remplacement de l'avion principal de la compagnie aérienne locale, Air Saint-Pierre. Cet avion, un ATR42-500, est utilisé pour les vols aller-retour entre Saint-Pierre-et-Miquelon et le Canada, qui sont essentiels au maintien des liens avec le monde extérieur. Air Saint-Pierre a signé une *délégation de service public (DSP)* avec le gouvernement pour les vols internationaux, et une convention de marchés publics avec la collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon pour les vols inter-îles. Cofinancé avec la banque locale, le montant total alloué à ce projet s'élève à 18,4 millions d'euros.



- S :** (1) Relation avec l'AFD; (2) Reconnaissance des rendements économiques potentiels du secteur du tourisme (3) Diversification en utilisant l'aviation comme option de transport.
- W :** (1) Renforcement nécessaire de la politique interne pour un tourisme bleu durable (2) Expansion de l'archipel (3) Conflit d'autorité potentiel entre l'Etat membre associé et les autorités locales. Manque de données disponibles.
- O :** (1) Renforcement des programmes de partenariat avec l'AFD (2) Programme de planification de l'espace maritime (3) Adoption des « normes et du système d'audit du tourisme bleu des PTOM » afin de promouvoir les initiatives des PTOM en matière de tourisme; (4) Formation au tourisme durable pour tous les prestataires de services hôteliers. (5) Participation à des programmes d'aide au financement via le réseau régional
- T :** (1) Changement climatique (2) Processus de décision plus lent en raison de la double gouvernance (3) Manque d'action (4) Capacité d'accueil excessive



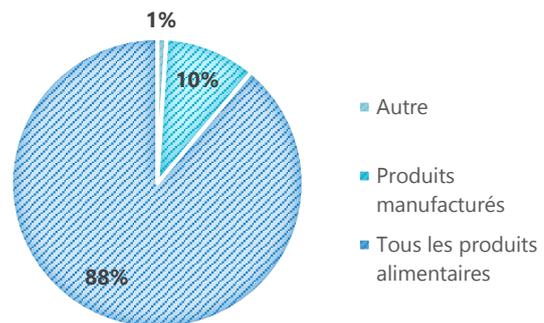
L'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon est une enclave française au sein d'un espace maritime et terrestre canadien. Sa situation dans le golfe du Saint-Laurent et sa faible densité en font un territoire aux enjeux et caractéristiques très spécifiques. Ce petit territoire de 244 km² abrite moins de 6 200 habitants, qui vivent principalement sur l'île méridionale de Saint-Pierre. L'industrie de la construction, les services et le commerce dominent son économie. Saint-Pierre-et-Miquelon possède deux ports majeurs : le port de Miquelon (port principal) et le port de Saint-Pierre (port secondaire)

FIGURE : Total du commerce de marchandises (en millions USD)



Source : IEDOM

FIGURE : Structure des exportations par groupe de produits en 2019 (en % des exportations totales)



Source : IEDOM

Capitale, centre commercial et administratif, Saint-Pierre accueille également le principal port maritime (port de fret et de croisière). Le port gère également quotidiennement des ferries qui assurent la liaison entre le port de Miquelon et Saint-Pierre. Saint-Pierre-et-Miquelon a affiché un taux de croissance significatif de ses exportations, de l'ordre de 20,7 % en 2019, soulignant ainsi le potentiel de l'activité portuaire. Il serait une erreur de sous-estimer l'importance des ports pour l'économie et pour l'approvisionnement sur le plan local. Il s'agit d'une infrastructure sociale critique. Les deux ports pourraient servir de catalyseur afin d'exploiter la masse critique locale nécessaire à l'évolution d'un cluster maritime clé du secteur de l'économie bleue (SEB) et pour encourager un meilleur développement des compétences et des capacités des populations locales.

5 principaux partenaires en 2019 (exportations, en millions USD)	
Canada	6
France	0,779
Belgique	0,452
Irlande	0,198
Pays Bas	0,171

Source : IEDOM

S : (1) Croissance des exportations en augmentation
W : (1) Capacités limitées (2) Manque d'orientation stratégique (3) Compétences locales (4) Absence d'investissements
O : (1) Développement du cluster maritime SEB de Saint-Pierre-et-Miquelon afin d'atteindre la masse critique nécessaire (2) Investissements portuaires (3) Développement de relations plus étroites avec d'autres îles (4) Diversification
T : (1) Changement climatique (2) Dégradation de l'environnement

19 SINT EUSTATIUS



Sint Eustatius est une commune spéciale du royaume des Pays-Bas. Les communes spéciales (en néerlandais : *bijzondere gemeenten*) exercent de nombreuses fonctions normalement exercées par les communes néerlandaises. Le pouvoir exécutif appartient au conseil de gouvernance dirigé par le gouverneur de l'île. Le principal organe démocratique est le conseil insulaire. Les citoyens néerlandais de ces îles ont le droit de voter aux élections nationales néerlandaises et (comme tous les ressortissants néerlandais) aux élections européennes. Officiellement, les îles sont classées dans la législation néerlandaise comme étant des *openbare lichamen* (littéralement « collectivités publiques ») et non comme des *gemeenten* (communes). Contrairement aux communes normales, elles ne font pas partie d'une province néerlandaise, et les pouvoirs normalement exercés par les conseils provinciaux au sein des communes sont répartis entre les gouvernements insulaires eux-mêmes et le gouvernement central par le biais du bureau national des Caraïbes néerlandaises. C'est pourquoi elles portent l'appellation de communes « spéciales ».



Latitude : 17,4890° N

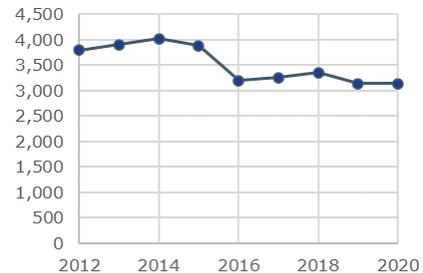
Longitude : 62,9736° O

Capitale : Oranjestad

Sint Eustatius est une des « îles Sous-le-Vent ». Elle se trouve au nord-ouest de Saint-Christophe, et au sud-est de Saba. Les communes spéciales des Caraïbes néerlandaises font référence à un groupe de trois communes spéciales des Pays-Bas qui se trouvent dans la mer des Caraïbes : les îles de Bonaire, Sint Eustatius et Saba. Elles sont collectivement connues sous le nom de « Caraïbes néerlandaises ». Les Caraïbes néerlandaises comptaient 25 157 habitants en janvier 2019.

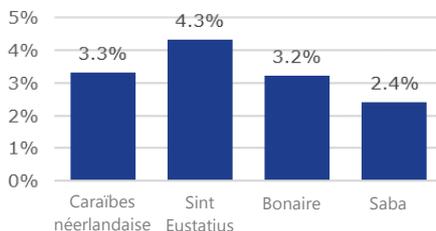
- Au 1er janvier 2020, la population de l'île s'élevait à 3 139 résidents permanents, soit une diminution d'environ 472 résidents depuis 2011.
- En 2020, la plupart des habitants de Sint Eustatius avaient entre 45 et 50 ans.
- En 2020, environ 258 personnes appartenaient à cette classe d'âge.

FIGURE : DÉMOGRAPHIE DE SINT EUSTATIUS



Source : Bureau central néerlandais des statistiques

FIGURE : TAUX DE CHÔMAGE À SINT EUSTATIUS



Source : Bureau central néerlandais des statistiques

En 2018, le produit intérieur brut (PIB) de Sint Eustatius a enregistré une baisse de 11,8 %. À titre de comparaison, le PIB de Bonaire a augmenté de 3,9 % en volume et celui de Saba a diminué de 2,5 %. Ces informations sont basées sur les dernières données disponibles du bureau central néerlandais des statistiques (CBS).

En 2018, environ 3 % de la population des Caraïbes néerlandaises âgée de 15 à 75 ans était au chômage. Le chômage varie sensiblement d'une île à l'autre. Alors qu'à Sint Eustatius, son taux était de 4,3 % en 2018, il n'était que de 2,4 % à Saba.

FIGURE : CROISSANCE ÉCONOMIQUE À SINT EUSTATIUS



Source : Bureau central néerlandais des statistiques



POLITIQUES ET/OU RAPPORTS IDENTIFIÉS SUR LA SÉCURITÉ ALIMENTAIRE			
Environnement	Politique externe	Politique interne	Internationale/régionale



RESSOURCES ALIMENTAIRES Un « Plan de politique pour la nature et l'environnement dans les Pays-Bas caribéens 2020-2030 » est formulé pour Sint Eustatius, Saba et Bonaire. Il est élaboré conjointement par différents organes des gouvernements des îles et par le gouvernement néerlandais. Il doit encore être ratifié par chaque île, mais il constitue une base solide pour la planification future. La principale difficulté est le manque de capacités (financières et humaines), dans toutes les îles pour assurer sa mise en œuvre.

Pêche : Les homards sont principalement capturés à des fins d'exportation. Le secteur de la pêche a réagi face à la pandémie de COVID-19 en augmentant les prises de poissons de subsistance. Il existe des projets pour professionnaliser la pêche, notamment en renforçant la gestion sur les données. La préservation de la santé de la barrière de corail constitue un objectif de gestion majeur, qui exige la collecte de données de base, de

l'imagerie géographique à haute résolution et un suivi de la biodiversité. La gestion des déchets a été reconnue, elle aussi, comme étant essentielle pour la santé de l'océan.

Agriculture : L'agriculture est prise de plus en plus au sérieux, avec une stratégie à long terme impliquant le contrôle et la limitation des animaux de ferme itinérants, afin de protéger les plantes endémiques et les cultures fourragères. 12 000 chèvres et moutons peuplaient l'île en 2013, paissant et s'alimentant naturellement en toute liberté, afin de ne pas avoir à supporter le coût élevé de la culture des aliments pour bétail. Ces aliments sont aujourd'hui subventionnés.

Le gouvernement de l'île promeut la sécurité alimentaire, la qualité des aliments et la salubrité des aliments. Le gouvernement apporte son aide en reliant les fermes aux puits et aux réservoirs, ainsi qu'en mettant à disposition des systèmes d'irrigation goutte à goutte. Le problème le plus important est la disponibilité de l'eau pour l'agriculture : le niveau des puits chute lors de la saison sèche, en raison de leur utilisation excessive, entraînant l'entrée d'eau de mer.

Commerce alimentaire La plupart des approvisionnements sont acheminés par avion depuis Sint-Maarten, en provenance des États-Unis ou des Pays-Bas. Des expéditions directes ont été récemment mises en place à partir de Miami afin d'assurer une durée de conservation plus longue des produits frais. Les parasites posent problème dans le cadre d'un modèle de stockage non réfrigéré. La marge d'autonomie pour les produits de détail est de 2 à 8 semaines selon les produits, de sorte que les interruptions d'approvisionnement (par exemple en raison de conditions météorologiques ou pour cause d'épidémie) peuvent avoir un impact sérieux. **NUTRITION** Aucun problème n'a été constaté.

EAU DOUCE L'eau potable provient de deux usines de désalinisation à osmose inversée, ainsi que des réservoirs domestiques d'eau de pluie. Les eaux souterraines peuvent être salines lors de la saison sèche. L'électricité solaire couvre, à l'heure actuelle, 50 % des besoins. Elle est fournie par Statia Utility Company NV.

SOURCES DE REVENU DES MÉNAGES Principalement le tourisme et les aides associées ; la pêche et l'horticulture, en tant que revenus d'appoint.

ENVIRONNEMENT La totalité de la côte est officiellement protégée, y compris deux parcs maritimes nationaux. L'ensablement et le sable menacent les coraux. Deux parcs nationaux terrestres sont situés à chaque extrémité de l'île. La gestion environnementale n'est pas optimale, en raison des données inappropriées et du manque de main d'œuvre.

S : (1) Une vie marine riche, protégée depuis 1996 (2) Un accès aisé à la banque de Saba

W : (1) Seule source principale de revenus, le tourisme est dépendant des influences extérieures (2) L'approvisionnement en eau douce est limité sur toutes les îles

O : (1) Programmes de rétention des eaux pluviales (2) Reforestation (3) Les poissons-tigres sont de plus en plus recherchés pour l'alimentation et pour la pêche

T : (1) Perturbation des chaînes d'approvisionnement (par exemple en raison de la pandémie de COVID-19) (2) Les ouragans

19.2 Énergie bleue



POLITIQUES ET/OU RAPPORTS IDENTIFIÉS SUR L'ÉNERGIE BLEUE				
Sources d'énergie marine	Impact de l'énergie marine sur les émissions de CO ₂	Politique externe	Politique interne	Internationale/régionale



Besoins du PTOM	
Consommation	14 GWh/année (4,3 MWh/année/pers.)
Coût actualisé de l'énergie	Approximativement : 0,25 €/kWh
Tarif actuel (€/kWh)	de 0,12 €/kWh à 0,31 €/kWh
Émissions actuelles de CO ₂ /kWh	
Émissions actuelles de CO ₂ /pers.	
Total des émissions actuelles de CO ₂	

Ressources énergétiques des PTOM	Connaissance de l'Atlas des ressources	À l'intérieur des eaux territoriales	En dehors des eaux territoriales	Politique / planification	Objectifs ciblés
Vent fixe	Inexistante				Pourrait être plus élevé
Éolien flottant	Inexistante				Pourrait être plus élevé
Courant de marée	Inexistante				Aligné
Vagues	Inexistante				Aligné
SWAC / ETM	Inexistante				Aligné
Gradients de salinité	Inexistante				Aligné
Amplitude des marées	Inexistante				Aligné
Stockage marin	Inexistante				Doit être plus élevé
Hydrogène marin	Inexistante				Pourrait être plus élevé

S : (1) Sensibilisation au changement climatique (2) Ouverte aux territoires marins des autres PTOM (3) Certaines capacités existantes en matière d'énergie renouvelable (PV + stockage) (4) Les règlements en matière d'énergie relèvent des PTOM

W : (1) La taille de l'île, associée à une faible population, se traduit par un besoin réduit en énergie, qui peut impliquer des difficultés pour mettre en place des technologies de production rentables. (2) L'économie basée sur le tourisme (y compris la plongée) implique une réticence à l'égard des projets industriels (3) Déjà équipée avec des sources d'énergies renouvelables terrestres (4) Conflit d'autorité potentiel entre l'Etat membre associé et les autorités locales (5) Manque de capacités

O : (1) L'OCTA pourrait assurer la coordination avec les îles voisines dans le cadre d'un même programme (2) Le programme de financement européen soutient les énergies marines renouvelables (3) Émulation des îles voisines (4) Manque de terres disponibles : développer des projets en mer

T : (1) Effets du changement climatique, conditions extrêmes (2) Les ouragans (3) Les sargasses constituent un défi majeur (4) Les taxes sur les carburants disparaîtraient avec les énergies renouvelables

Moyens des PTOM	Secteur universitaire	Secteur public	Secteur privé	Clusters / Innovation	Financement	Plaidoyer / ONG
Moyens permettant d'atteindre les objectifs						
Moyens accessibles						



POLITIQUES ET/OU RAPPORTS IDENTIFIÉS SUR LE TOURISME BLEU			
Environnement	Politique externe	Politique interne	Internationale/régionale

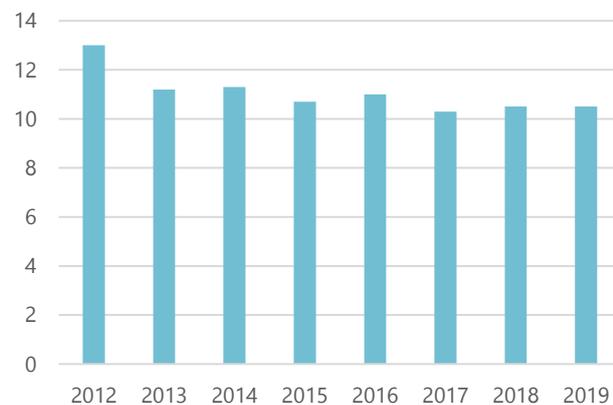


Sint Eustatius offre une expérience unique pour les visiteurs, en promouvant une approche d'éco-tourisme. Le gouvernement reconnaît l'importance des ressources riches et variées de « Stata » et met en avant la sensibilité des sites écologiques. Néanmoins, en 2018, un Plan d'aménagement a été préparé, en vue de la reconstruction de « Estate Guyeau ». Cette initiative propose le développement d'un quartier d'une surface d'environ 179 000 m² à des fins touristiques et résidentielles. Estate Guyeau sera un projet immobilier haut de gamme, comportant des villas et un hôtel. Or, les rapports requis pour le processus n'incluaient pas d'éléments de nature environnementale.

Les données sur le tourisme à St Eustatius sont malheureusement limitées. La plupart des touristes arrivent par voie aérienne. On ne connaît pas exactement le nombre de croisiéristes.

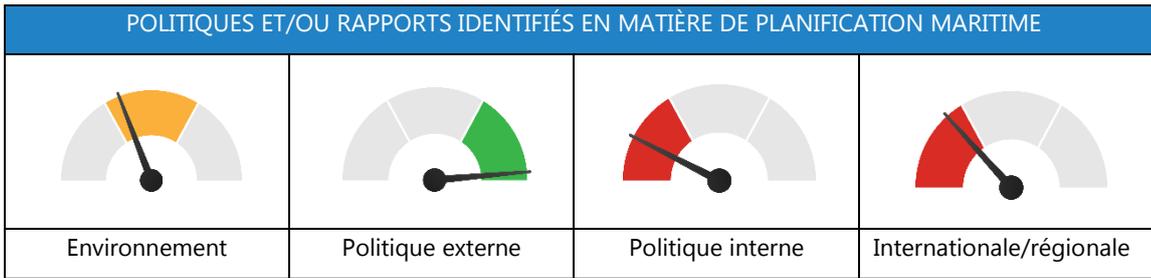
La pandémie de COVID-19 aurait eu un impact important sur le nombre de visites. La Fondation pour le développement du tourisme de Sint Eustatius est assez active et offre une opportunité très réelle à l'île de mettre en avant ses atouts, au-delà du modèle d'éco-tourisme actuel.

FIGURE : TOURISTES À SINT EUSTATIUS, en milliers



Source : CBS

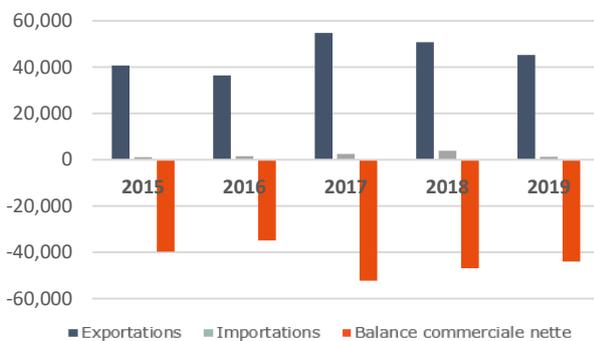
- S** : (1) Adoption d'une approche d'éco-tourisme (2) Fondation pour le développement du tourisme (3) Attractions naturelles riches et diversifiées
- W** : (1) Manque de politiques touristiques/environnementales et d'une politique de planification de l'espace maritime (2) Comprendre les capacités de transport (3) Manque de données
- O** : (1) Créer une politique touristique durable (2) Collaboration avec d'autres PTOM en vue d'appliquer les normes et le système d'audit du tourisme bleu des PTOM (3) Développer des programmes de planification de l'espace maritime (4) Formation spécialisée pour les prestataires de services hôteliers (5) Accroître la disponibilité des données
- T** : (1) Restrictions additionnelles (pandémie ou autres) (2) Récession économique mondiale (3) Sites riches en biodiversité qui dépassent la capacité de transport et perte de la biodiversité



Le port de Sint Eustatius, également connu sous le nom de port de fret général, se trouve à Gallowsbay. Le port est reconnu comme étant une bouée de sauvetage aussi bien pour St Eustatius que pour sa proche voisine Saba, notamment après la tempête. Il accueille les navires de fret, les pétroliers et d'autres vaisseaux commerciaux. Il propose également des installations pour les bateaux de navigation de plaisance. Le port héberge également les services d'immigration et de douanes. Son directeur et son personnel supervisent la décharge des conteneurs et des produits des vaisseaux et des bateaux pilotes, qui dirigent les mouvements des pétroliers. Le port applique les règles de l'Organisation maritime internationale, et ses règlements sont conformes aux normes internationales. Il met à disposition une « plateforme » pour de nombreuses activités économiques indirectement ou

directement associées, qui se trouvent au sein du port ou à proximité de celui-ci, agissant ainsi en tant que catalyseur pour la croissance des sous-secteurs de l'économie bleue.

FIGURE : Total du commerce de marchandises (en millions USD) pour Sint Eustatius

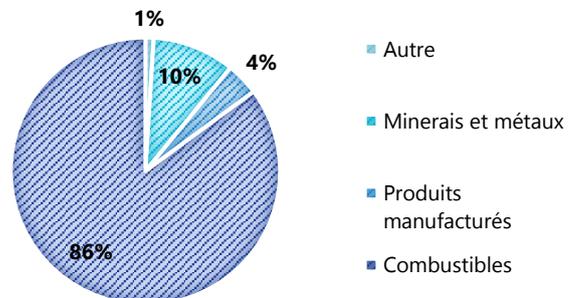


Source : Bureau central néerlandais des statistiques

5 principaux partenaires en 2019 (exportations, en millions USD)	
Chypre	0,621
France	0,175
Belgique	0,084
Brésil	0,055
Pays Bas	0,036

Source : IEDOM

FIGURE : Structure des exportations par groupe de produits en 2019 (en % des exportations totales) pour Bonaire, Sint Eustatius et Saba



Source : IEDOM

- S** : (1) Exploitation bien gérée du port (2) Plateforme maritime établie mais non reconnue
- W** : (1) Manque de données spécifiques (2) Absence de stratégie maritime pour les secteurs de l'économie bleue (SEB) (3) Pas de plateforme maritime (SEB) établie
- O** : (1) Création du cluster maritime (SEB) (2) Diversification (3) Expansion du port avec des investissements (4) Développement de la stratégie SEB de Sint Eustatius (5) Augmentation des capacités et des infrastructures de formation et de renforcement des compétences (6) Collaboration avec d'autres îles afin d'accroître les économies d'échelle (7) Fourniture de « carburants verts » aux navires en visite (8) Planification de l'application de la loi maritime
- T** : (1) Dépendance par rapport au pétrole/gaz (2) Changement climatique (3) Dommages à l'environnement (4) Dommages à la biodiversité

20 SINT MAARTEN



Sint Maarten est un pays constitutif du royaume des Pays-Bas. L'île est divisée entre Saint-Martin, au nord, et Sint Maarten, au sud. Avant 2010, ce pays faisait partie intégrante des Antilles néerlandaises, puis il a acquis le statut de pays d'outre-mer. L'île dispose aujourd'hui d'un Conseil de l'île, constitué de 15 membres ayant un mandat de quatre ans. Sint Maarten jouit d'une forte indépendance, sauf en ce qui concerne la diplomatie extérieure et la politique militaire, qui relèvent de la compétence des Pays-Bas.

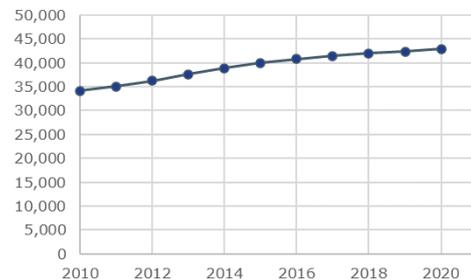


Latitude : 18,0425° N
 Longitude : 63,0548° O
 Capitale : Philipsburg

Sint Maarten se trouve dans la mer des Caraïbes, à l'extrémité nord des Petites Antilles. Avec les Pays-Bas, Aruba et Curaçao, ce territoire forme le royaume des Pays-Bas. L'île a un diamètre d'environ 19 km et sa population s'élevait à 42 883 personnes en 2020.

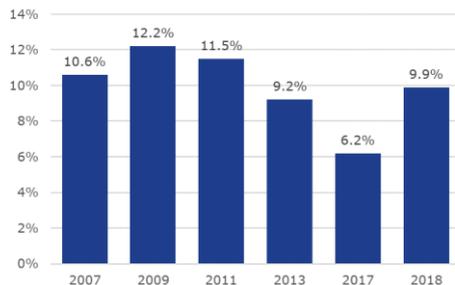
- La population de l'île est en augmentation constante au cours de ces dernières années, avec une croissance moyenne d'environ 1,5 % par an.
- L'âge moyen dans le pays est de 41 ans.
- L'espérance de vie y est de 78,3 ans
- 96,5 % de la population vit en zone urbaine

FIGURE : DÉMOGRAPHIE DE SINT MAARTEN



Source : Statistiques financières internationales

FIGURE : TAUX DE CHÔMAGE À SINT MAARTEN (%)



Source : Banque mondiale

L'économie de Sint Maarten dépend largement du tourisme. Le secteur des services représente environ 45 % du PIB du pays. Presque 1,7 million de croisiéristes visitent l'île chaque année. Le taux de chômage est relativement élevé, représentant environ 10 % de la population active.

FIGURE : CROISSANCE ÉCONOMIQUE À SINT MAARTEN (variation en %)



Source : Banque mondiale

Le PIB de Sint Maarten s'élevait à environ 1,8 milliards EUR en 2018. L'économie du pays a connu de nombreuses années de croissance jusqu'en 2016. Les tempêtes qui ont frappé le pays en 2017 ont causé une récession économique, mais on estime que l'économie devrait rebondir au cours des années à venir.



POLITIQUES ET/OU RAPPORTS IDENTIFIÉS SUR LA SÉCURITÉ ALIMENTAIRE			
Environnement	Politique externe	Politique interne	Internationale/régionale



RESSOURCES ALIMENTAIRES La principale source d'aliments est constituée par les supermarchés, approvisionnés depuis l'étranger, principalement depuis l'UE (conserves et aliments transformés), la Jamaïque, la Dominique, les États-Unis et le Mexique. L'agriculture et la pêche représentent environ 0,1 % du PIB. Le gouvernement entend augmenter ce taux substantiellement, pour atteindre environ 5 %. **Pêche** : Sint Maarten possède une Zone économique exclusive (ZEE) relativement petite, avec 14 km de zone de pêche côtière. Sint Maarten dispose d'une quantité limitée de pêche hauturière, avec une flotte d'environ 20 petits navires. Le pays s'est également tourné vers les eaux côtières pour la pêche de poissons plus petits à destination des marchés alimentaires. Les données concrètes concernant la pêche font défaut.

Agriculture : Elle prend la forme, principalement, de la vente des produits des

jardins et des potagers privés et inclut la volaille, les œufs et les petits animaux (chèvres, cochons, iguanes et un peu de bétail). La crainte d'interruption de l'approvisionnement à la suite de la pandémie de COVID-19 a accru l'intérêt dans la production domestique sur les petits terrains privés (1 000 personnes ou plus). Le gouvernement promeut la production agricole à domicile pour augmenter l'auto-suffisance, ainsi que pour améliorer la qualité nutritionnelle. Cette priorité est intégrée dans le système éducatif. Certains produits sont cultivés à Saint-Martin, où les terrains sont mieux adaptés (notamment pour le bétail de plus grande taille). La viande et les œufs proviennent également du côté français de l'île, où il y a un boucher. **Commerce alimentaire** : Sint Maarten dispose d'un port franc, qui constitue une plateforme de transit pour la région. Ceci permet d'importer des aliments à relativement bon marché.

NUTRITION Il n'y a pas de déficits nutritionnels chroniques, mais l'augmentation de l'importation des aliments transformés est en passe d'entraîner des maladies liées au mode de vie. La pandémie de COVID-19 est venue souligner le fait qu'un niveau élevé d'urbanisation fait diminuer le filet de sécurité alimentaire : la consommation alimentaire a chuté de 33 %.

EAU DOUCE L'hygiène des eaux souterraines est compromise, soit par l'absence d'un système de gestion des eaux usées centralisé (certaines habitations utilisent encore les puits d'infiltration), soit par leur caractère saumâtre et elles sont utilisées plutôt dans l'agriculture. Il y a pourtant un manque de données fiables sur l'état et la qualité des eaux souterraines. L'eau potable est produite dans trois usines de désalinisation à osmose inverse. Certaines habitations disposent de systèmes de collecte des eaux pluviales.

SOURCES DE REVENU DES MÉNAGES. La distribution du revenu est assez uniforme : 75 % des revenus sont distribués autour d'une médiane de 1 380 € par mois.

ENVIRONNEMENT Sint-Maarten est principalement une ville. Le tourisme occupant principalement la côte, les résidents construisent leurs habitations dans les vallées. Il y a beaucoup de récupération du sol sur le côté néerlandais, notamment dans les zones humides. Il existe une expansion et une contraction saisonnières des plages, mais aucun changement sur le long terme n'a été identifié. Le côté est du lagon de Simpson présente des signes importants de pollution. D'une manière générale, le lagon est passé d'un état vierge à un état caractérisé par les algues et des prairies marines envahissantes d'origine étrangère. Il demeure toutefois un habitat et une nourricerie pour la vie marine, comme les poissons, les coques et les tortues. Le parc marin Man-of-War Shoal (31 km²) est devenu un sanctuaire important pour les espèces protégées.

S : (1) Le revenu disponible est élevé pour la région (2) Le niveau d'instruction est généralement élevé

W : (1) Absence d'approvisionnement alimentaire domestique qui permettrait de pallier une pénurie en cas de crise environnementale ou économique (2) La législation sur la pêche et son application sont perfectibles (3) Absence de données de référence à jour sur la base des ressources naturelles.

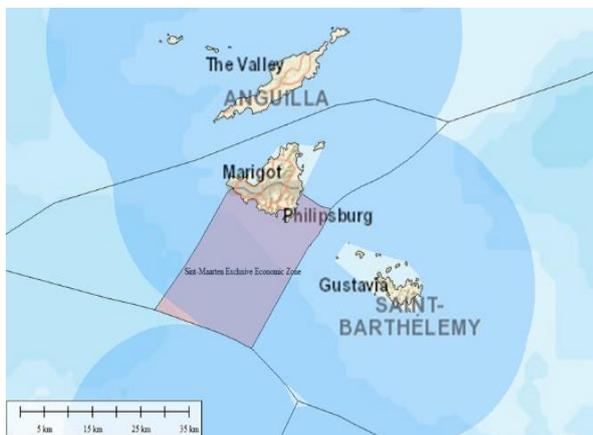
O : (1) Un inventaire complet des ressources constituerait une base solide pour les politiques à venir (2) Le WWF-NL envisage d'examiner et de réviser la législation sur l'environnement et la pêche ; ce qui pourrait profiter à Sint-Maarten (3) Le choc de la pandémie de COVID-19 sur les importations, associé aux messages de santé relatifs au surpoids, a stimulé un intérêt populaire pour la culture domestique de produits horticoles frais. Cette opportunité doit être saisie, en renforçant les aides. Cette démarche revêt une importance stratégique.

T : (1) Les ouragans et l'activité sismique représentent une menace permanente de chocs soudains sur le système, susceptibles de s'aggraver avec le changement climatique. (2) Le lien administratif avec les Pays-Bas a tendance à entraver les relations régionales avec des voisins partageant la même écologie

20.2 Énergie bleue



POLITIQUES ET/OU RAPPORTS IDENTIFIÉS SUR L'ÉNERGIE BLEUE				
Sources d'énergie marine	Impact de l'énergie marine sur les émissions de CO ₂	Politique externe	Politique interne	Internationale/régionale



Besoins du PTOM	
Consommation	372,7 GWh/an (9 MWh/an/personne)
Coût actualisé de l'énergie	Environ : 0,30-0,35 €/kWh
Tarif actuel (€/kWh)	0,12 – 0,14 €/kWh + 0,10 €/kWh
Émissions actuelles de CO ₂ /kWh	
Émissions actuelles de CO ₂ /pers.	
Total des émissions actuelles de CO ₂	

Ressources énergétiques des PTOM	Connaissance de l'Atlas des ressources	À l'intérieur des eaux territoriales	En dehors des eaux territoriales	Politique / planification	Objectifs ciblés
Vent fixe	Embryonnaire				Insuffisant
Éolien flottant	Inexistante				Aligné
Courant de marée	Inexistante				Aligné
Vagues	Inexistante				Insuffisant
SWAC / ETM	Inexistante				Aligné
Gradients de salinité	Inexistante				Aligné
Amplitude des marées	Inexistante				Aligné
Stockage marin	Inexistante				Insuffisant
Hydrogène marin	Inexistante				Insuffisant

S : (1) Sensibilisation au changement climatique (2) Accès à l'investissement du secteur privé (3) Ouverte aux territoires marins des autres PTOM

W : (1) La taille de l'île, associée à une faible population, se traduit par un besoin réduit en énergie, qui peut impliquer des difficultés pour mettre en place des technologies de production rentables. (2) Une économie fondée sur le tourisme (y compris le tourisme de croisière) (3) Manque de capacités

O : (1) L'OCTA pourrait coordonner des programmes régionaux (2) Aides par le biais d'un programme de financement européen (3) Émulation des îles voisines (4) Manque de terres disponibles : développer des projets en mer

T : (1) Impacts du changement climatique (2) Les ouragans (3) Problèmes potentiels posés par les algues Sargasse sur les matériaux (4) Les taxes sur les carburants disparaîtraient avec les énergies renouvelables

Moyens des PTOM	Secteur universitaire	Secteur public	Secteur privé	Clusters / Innovation	Financement	Plaidoyer / ONG
Moyens permettant d'atteindre les objectifs						
Moyens accessibles						

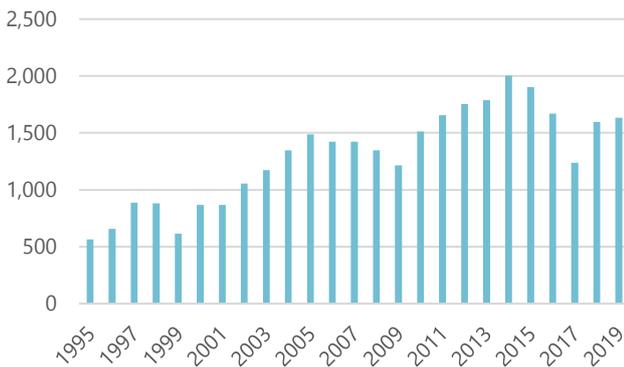


POLITIQUES ET/OU RAPPORTS IDENTIFIÉS SUR LE TOURISME BLEU			
Environnement	Politique externe	Politique interne	Internationale/régionale



Sint Maarten est un pays insulaire autonome qui fait partie intégrante du royaume des Pays-Bas, dans les Caraïbes. Le pays a pour voisin Saint-Martin, un territoire français qui occupe le reste de l'île. Sint Maarten est très vulnérable face aux catastrophes naturelles et aux événements climatiques néfastes, en raison de l'emplacement qu'il occupe dans la zone cyclonique des Caraïbes. Les zones côtières sont exposées au risque d'inondation des ondes de tempête et des tsunamis. L'augmentation de l'urbanisation, associée au changement climatique et à la capacité limitée du pays pour renforcer sa résilience, entraînent une vulnérabilité accrue face aux aléas naturels.

FIGURE : CROISIÉRISTES À SINT MAARTEN, en milliers



Source : IEDOM

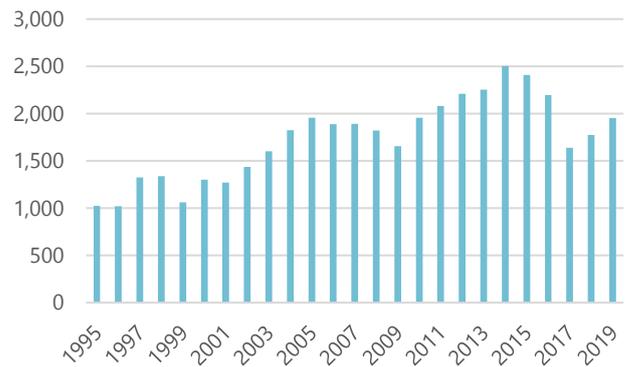
L'économie de Sint Maarten se fonde sur le tourisme. Les restaurants, les hôtels et les autres secteurs liés au tourisme représentent environ 45 % du produit intérieur brut (PIB) de Sint Maarten.

Les secteurs des transports, du stockage et des communications représentent 11 % du PIB, toujours associés au secteur du tourisme.

En 2016, avant les tempêtes Irma et Maria, ainsi que la pandémie de COVID-19, le secteur du tourisme contribuait à hauteur de 73 % aux recettes en devises totales du pays. Le port de Sint Maarten constitue un port important pour le tourisme de croisière dans les Caraïbes, avec 1,7 million de visiteurs tous les ans.

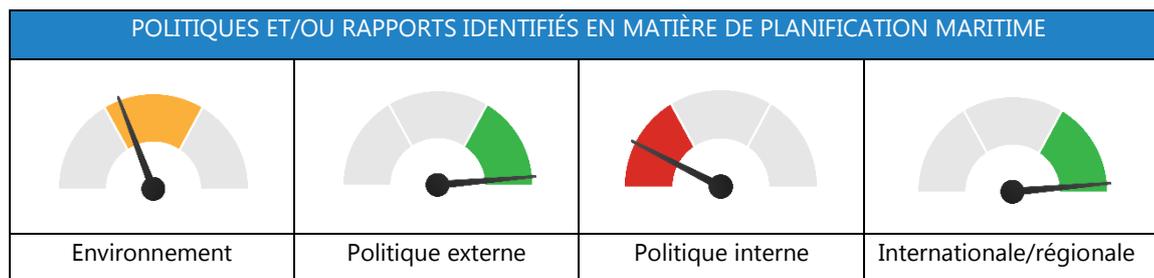
L'aéroport est une plateforme pour les voyages régionaux, avec un large réseau de correspondances de vols à l'échelle des Caraïbes.

FIGURE : TOURISTES À SINT MAARTEN, en milliers



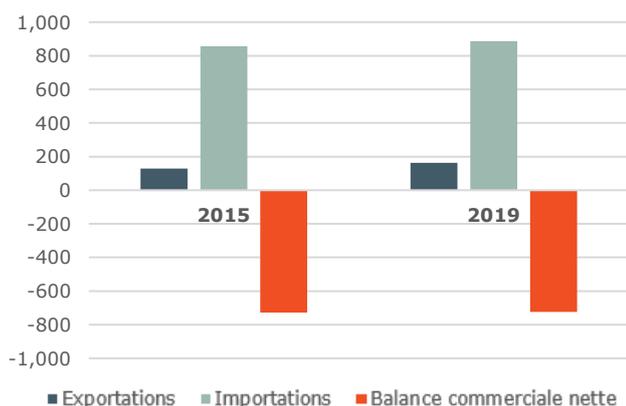
Source : IEDOM

- S** : (1) Excellente infrastructure de connectivité des transports (2) Marché touristique solide
- W** : (1) Emplacement dans la zone cyclonique (2) Tourisme de masse (3) Manque de données (4) Manque de compétences locales (5) Dépendance par rapport aux importations
- O** : (1) Diversification économique (2) Stratégie de tourisme bleu (3) Formation et renforcement des compétences pour les citoyens et les prestataires de services hôteliers (4) Investissement dans le secteur (5) Améliorer la durabilité environnementale sur le long terme de l'activité touristique (6) Mise en œuvre des « normes et du système d'audit du tourisme bleu des PTOM » (7) Développer le cluster du tourisme bleu (8) Programme de planification de l'espace maritime (9) Demandes de financement avec d'autres PTOM (10) Infrastructure d'innovation et de parc technologique (11) Améliorer la gestion des ressources naturelles (12) Accroître la durabilité et la résilience du secteur du tourisme bleu (13) Promouvoir l'éco-tourisme durable (14) Restauration des écosystèmes, de la mangrove, etc. (15) Partenariats public-privé
- T** : (1) Changement climatique (2) Les ouragans (3) Ralentissement économique mondial (4) Pandémie (5) Tourisme de masse (6) Dégradation/destruction de l'environnement



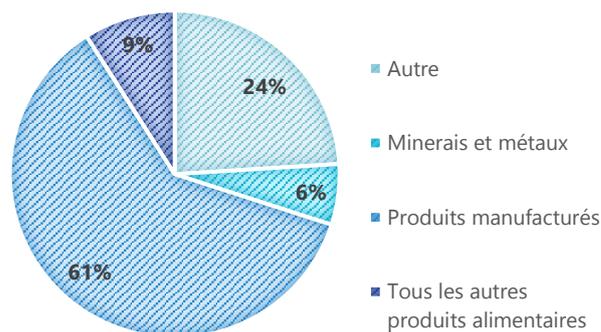
Le Port St. Maarten est le centre de la plateforme maritime du pays. Il dispose d'installations exceptionnelles pour le fret, les croisières et les loisirs. L'embarcadere de fret Capitaine David, situé dans l'installation de fret et de croisières Dr. A.C. Wathey Cruise & Cargo Facility constitue une sous-plateforme régionale pour le transbordement de conteneurs, desservant un large éventail de transporteurs internationaux et le marché domestique. Le secteur des croisières est, lui aussi, bien établi, avec un quai unique (545 mètres) pouvant accueillir quatre navires de manière simultanée. Sint Maarten peut accueillir les bateaux de croisière les plus grands au monde (les vaisseaux de type Genesis, qui pèsent plus de 220 000 tonnes brutes chacun et ont une capacité de plus de 6 000 passagers et équipage).

FIGURE : Total du commerce de marchandises (en millions USD)



Source : IEDOM

FIGURE : Structure des exportations par groupe de produits en 2019 (en % des exportations totales)



Source : IEDOM

Sint Maarten a amélioré de manière significative ses activités commerciales, l'année 2019 affichant une saine croissance des exportations de 9,5 % par rapport à 2018. La cadence du trafic de conteneurs est stable depuis 2015. La tendance internationale étant à la hausse dans ce domaine, elle devrait augmenter rapidement pendant l'année 2021.

Le statut du port de Sint Maarten pourrait facilement apporter une valeur ajoutée importante, en intégrant des pratiques du secteur de l'économie bleue (SEB) et en soutenant la plateforme maritime.

S : (1) Investissements importants dans l'expansion portuaire (2) Utilisation des énergies renouvelables dans le port (3) Stratégie commerciale portuaire

W : (1) Manque de données disponibles (2) Manque de stratégie maritime/SEB (3) Pas de plateforme maritime (SEB) établie (4) Manque de compétences locales à haute valeur ajoutée

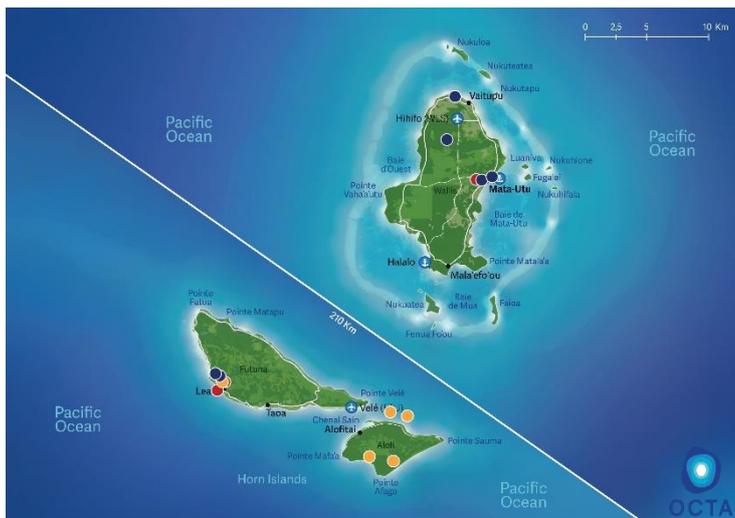
O : (1) Création du cluster maritime (SEB) (2) Augmentation de la cadence en matière de conteneurs (3) Diversification (4) Renforcement des capacités en matière de compétences et d'éducation (5) Extension de l'expansion et de la diversification du port (6) Augmentation des investissements « bleus » (7) Développement de la stratégie SEB de Sint Maarten (8) Augmentation des capacités et des infrastructures de formation et de renforcement des compétences (9) Collaboration avec d'autres îles afin d'accroître les économies d'échelle (10) Fourniture de « carburants verts » aux navires en visite (11) Élargir les attributions du service de sécurité national pour mieux faire appliquer les règles maritimes sur l'île

T : (1) Changement climatique (2) Dommages à l'environnement

21 WALLIS ET FUTUNA



Wallis et Futuna est une collectivité d'outre-mer française. Ce territoire est divisé en trois royaumes coutumiers : Uvea, Sigave et Alo. Il est régi par la Constitution française, y compris en ce qui concerne le vote aux élections présidentielles françaises, et dispose d'un administrateur supérieur nommé par le gouvernement français. Le conseil territorial et le président de l'assemblée territoriale dirigent la collectivité. Le conseil se compose de trois rois (un pour chacun des royaumes) et de trois membres désignés par l'administrateur supérieur. L'assemblée territoriale comporte 20 membres élus au suffrage universel pour un mandat de cinq ans. Le territoire élit également un sénateur au sénat français et un député à l'assemblée nationale française.

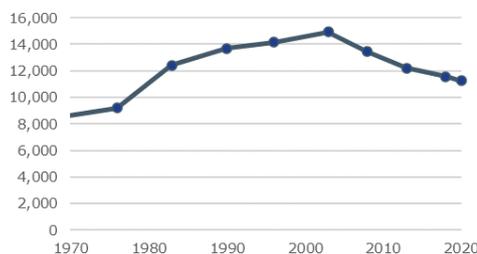


Latitude : 14,2938° S
 Longitude : 178,1165° O
 Capitale : Matā'utu

Wallis et Futuna se trouve dans le Pacifique Sud, entre Tuvalu, au nord et Fidji, au sud. Le territoire est composé de trois îles principales et de quelques îlots. Il y avait environ 11 200 habitants sur l'île en 2020.

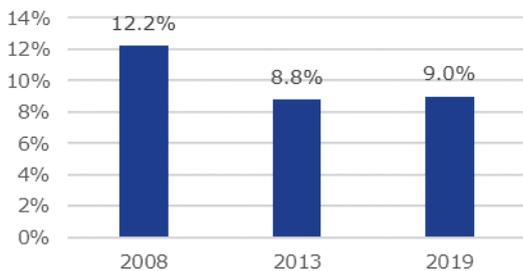
- La population n'a pas cessé de diminuer depuis le début du siècle, avec une chute d'environ 1,7 % par an (2020).
- L'âge moyen sur les îles est de 34 ans.
- L'espérance de vie y est de 80,2 ans.
- L'indice synthétique de fécondité est de 1,71.

FIGURE : DÉMOGRAPHIE DE WALLIS ET FUTUNA



Source : Statistiques financières internationales

FIGURE : TAUX DE CHÔMAGE À WALLIS ET FUTUNA (%)



Source : CIA databank/IEOM

Les données concernant le taux de chômage s'avèrent limitées, mais les estimations le situaient à environ 9 % en 2019. Les principales industries sur le territoire sont l'artisanat, la pêche et le bois. Le territoire possède également un secteur agricole qui produit des fruits et du bétail pour la consommation locale. Une autre source de revenus est l'octroi de licences sur les droits de pêche aux nations étrangères.

Les données font défaut concernant le PIB à Wallis et Futuna (en 2005, le PIB était de 150 millions € ou de 10 000 € par habitant). Il existe une dépendance élevée vis-à-vis de l'agriculture locale. 80 % de la population pratique l'agriculture de subsistance. Néanmoins, une partie de la population de Wallis et Futuna réside à présent en Nouvelle-Calédonie, d'où elle transfère de l'argent aux familles restées sur place.



POLITIQUES ET/OU RAPPORTS IDENTIFIÉS SUR LA SÉCURITÉ ALIMENTAIRE			
Environnement	Politique externe	Politique interne	Internationale/régionale



RESSOURCES ALIMENTAIRES La consommation moyenne annuelle de poisson est très élevée, se situant à 75 kg par personne, dont 86 % provient des prises de subsistance. Les potagers et les jardins privés apportent, eux aussi, une contribution importante en tant que source d'aliments. **Pêche :** Wallis et Futuna dispose d'une Zone économique exclusive (ZEE) de 242 445 km². La pêche artisanale occupe environ 170 bateaux, passant au deuxième plan par rapport à l'agriculture ou le bétail. La production de poisson actuelle ne satisfait pas à la demande élevée. Des palangriers plus grands permettraient de pêcher en eaux profondes, mais leur utilisation impliquerait davantage de structures et d'installations d'accostage, ainsi qu'une formation pour les marins et les opérateurs de traitement. **Aquaculture :** L'aquaculture est considérée comme une solution potentielle face aux effets climatiques sur les prises marines. Des recherches sont en cours concernant la réintroduction de palourdes géantes, de concombres de mer, de tilapias dans les lacs, de

poissons-lapins et de poissons de sable. **Agriculture :** Il existe une agriculture plus traditionnelle, principalement destinée à satisfaire à la demande des ménages (tubercules, noix de coco, bananes). 168 producteurs principaux étaient enregistrés en 2019, dont 42 % dans le secteur de la pêche, 16 % du bétail, 21 % de l'agriculture/l'horticulture et 21 % de la foresterie. Il y a plus de 2 000 potagers et jardins privés, qui occupent 78 % de la population. **Commerce alimentaire :** Il n'y a quasiment pas d'exportations. Du côté des importations, 508 tonnes de charcuterie de porc sont importées tous les ans. Ceci ouvre une opportunité potentielle pour une substitution des importations : la transformation locale (du poisson ou du porc) permettrait d'améliorer la résilience.

NUTRITION La malnutrition n'est pas un problème. En revanche, le surpoids concerne jusqu'à 90 % de la population.

EAU DOUCE Wallis et Futuna possèdent de l'eau douce en sous-sol, renouvelée par les pluies. Il y a quelques lacs d'eau douce à Wallis. Futuna abrite des sources de montagne alimentées par l'eau de pluie.

SOURCES DE REVENU DES MÉNAGES La pêche côtière est censée soutenir les revenus côtiers jusqu'en 2100, avec plus de 40 % de ces revenus provenant du poisson.

ENVIRONNEMENT : Jusqu'à présent, peu d'attention a été accordée aux effets sur le long terme du changement climatique. Des remparts ont été construits contre les inondations en provenance de la mer, mais on accorde plus d'intérêt actuellement à la réhabilitation de la mangrove, qui peut fournir des défenses naturelles. Prévisions d'une augmentation de la température de la surface de la mer, du niveau de la mer (dépassant celles du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC)) et d'un phénomène d'acidification, qui renforcera le Gyre subtropical du Pacifique sud (GSPS, courant océanique) et appauvrira les nutriments marins. Jusqu'à la fin du siècle, les prises de thon demeureront globalement stables, avec un déclin ou une prolifération selon les espèces. La pêche pélagique océanique et côtière devrait s'étendre, et la pêche côtière d'animaux non vertébrés (concombre de mer et troques) décliner. Il existe un problème de sédimentation des lagons, principalement dû au ruissellement des eaux de pluie et aux effluents des cochons. En 2019, la plupart des projets d'investissement portaient sur l'élimination des déchets, lesquels étaient généralement jetés dans la mer, et en particulier, sur l'installation de deux usines hydroélectriques à Futuna.

S : (1) Une grande partie de la population (environ 80 %) se nourrit avec la production des jardins privés (environ 26 % de l'apport alimentaire total) (2) Territoire socialement stable, avec une forte implication des chefs coutumiers. (3) Le revenu disponible est élevé pour la région, mais dépend de la France.

W : (1) Les sols fragiles dans la vallée nécessitent de longues périodes de jachère. (2) La ZEE de Wallis et Futuna se trouve sur les eaux généralement pauvres en nutriments de la province du GSPS : la production primaire nette de poisson y est faible. (3) Les capacités techniques et administratives sont extrêmement limitées.

O : (1) Impact généralement faible du changement climatique sur la pêche : les prises de thon listao et à nageoires devraient augmenter jusqu'en 2100, celles de thon obèse demeureront stables et celles d'albacore devraient se déplacer en direction du pôle. Après 2100, toutes les prises diminueront. (2) Promouvoir la micro-production domestique pour améliorer la sécurité alimentaire.

T : (1) Même en étant bien géré, le changement climatique devrait ajouter de nouvelles menaces par rapport à celles déjà existantes, notamment pour les récifs coralliens (perte de 25-90 %), les mangroves (perte de 10-60 %), les prairies marines (perte de 5-50 %) et les zones intertidales à Wallis et Futuna. Cela entraînera un déclin de la qualité et de la taille de tous les habitats, et notamment des bouillons de culture. (2) Activité sismique fréquente. (3) Manque de mémoire institutionnelle et rotation constante du personnel dirigeant et technique.

21.2 Énergie bleue



POLITIQUES ET/OU RAPPORTS IDENTIFIÉS SUR L'ÉNERGIE BLEUE				
Sources d'énergie marine	Impact de l'énergie marine sur les émissions de CO ₂	Politique externe	Politique interne	Internationale/régionale



Besoins du PTOM	
Consommation	20 GWh/an (1,7 MWh/an/personne)
Coût actualisé de l'énergie	Environ : 0,36-0,40 €/kWh
Tarif actuel (€/kWh)	0,12 à 0,16 €/kWh (simplifié)
Émissions actuelles de CO ₂ /kWh	
Émissions actuelles de CO ₂ /pers.	
Total des émissions actuelles de CO ₂	

Ressources énergétiques des PTOM	Connaissance de l'Atlas des ressources	À l'intérieur des eaux territoriales	En dehors des eaux territoriales	Politique / planification	Objectifs ciblés
Vent fixe	Inexistante				Pourrait être plus élevé
Éolien flottant	Inexistante				Pourrait être plus élevé
Courant de marée	Inexistante				Aligné
Vagues	Inexistante				Aligné
SWAC / ETM	Inexistante				Doit être plus élevé
Gradients de salinité	Inexistante				Aligné
Amplitude des marées	Inexistante				Aligné
Stockage marin	Inexistante				Insuffisant
Hydrogène marin	Inexistante				Insuffisant

S : (1) Lien fort et expérience avec les défis touchant à l'océan (2) Lien social particulier avec la Nouvelle-Calédonie

W : (1) La taille de l'île, associée à une faible population, se traduit par un besoin réduit en énergie, qui peut impliquer des difficultés pour mettre en place des technologies de production rentables. (2) Manque de capacités (3) Tarifs de l'électricité fortement subventionnés par la France (4) Conflit d'autorité potentiel entre l'Etat membre associé et les autorités locales

O : (1) Possibilité pour l'OCTA de mettre en place un programme mondial (2) Programmes de financement européens pour les énergies renouvelables marines (3) Synergies possibles avec les PTOM du Pacifique

T : (1) Effets du changement climatique, avec notamment la mort des coraux et l'élévation du niveau de la mer (2) Les taxes sur les carburants disparaîtraient avec les énergies renouvelables

Moyens des PTOM	Secteur universitaire	Secteur public	Secteur privé	Clusters / Innovation	Financement	Plaidoyer / ONG
Moyens permettant d'atteindre les objectifs						
Moyens accessibles						



POLITIQUES ET/OU RAPPORTS IDENTIFIÉS SUR LE TOURISME BLEU			
			
Environnement	Politique externe	Politique interne	Internationale/régionale



La zone marine totale de Wallis et Futuna s'étend sur 271 000 km². Wallis est connu comme étant l'un des meilleurs sites de kitesurf au monde, avec d'autres attractions dont le kayak de mer, le paddle, la plongée, les pirogues à balancier et la pêche. Futuna est aussi un terrain de jeu idéal pour tous les sports aquatiques, ainsi qu'un site prisé des amateurs de surf. À Futuna, en face du royaume d'Alofi, l'île d'Alofi possède des plages vierges, et est en lice pour rejoindre les sites appartenant au patrimoine mondial de l'UNESCO. L'expédition TARA PACIFIC a trouvé l'un des récifs de corail les mieux préservés au monde à Futuna. Seulement quelques bateaux de croisière s'arrêtent à Wallis et Futuna chaque année, y

compris les vaisseaux battant pavillon du territoire. Des amarrages sont mis à disposition pour les yachts/bateaux de plaisance dans la baie de Gahi ou en face d'Alofi.

La décoloration importante des coraux, observée jusqu'à une profondeur de 20 mètres, fait partie des défis à relever, mais aucune évaluation n'a été effectuée concernant leur mortalité. Une montée du niveau de la mer pourrait également affecter les mangroves et les écosystèmes côtiers de la zone. Les premiers signes d'érosion de la côte ont été observés à Wallis, avec la disparition de certaines plages et l'essouchement des cocotiers. Une montée significative de la mer pourrait affecter les cultures traditionnelles de taro, qui occupent une place importante dans l'économie de Wallis et Futuna. L'infiltration d'eau salée dans la nappe aquifère risque fort de mettre encore davantage sous pression les stocks, déjà limités, d'eau douce de Wallis et Futuna, ce qui ne manquerait pas d'affecter la population locale.

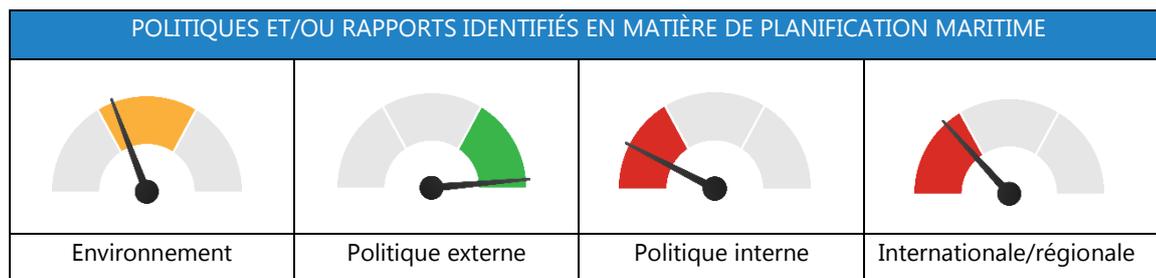
Wallis et Futuna présente un nombre total de 18 espèces endémiques : 7 plantes et 11 mollusques. Sa diversité biologique est limitée en raison de la jeunesse géologique de ces îles (2 millions d'années) et de leur isolement géographique extrême. Parmi les espèces présentes à Wallis et Futuna, 75 sont considérées comme menacées (71 vulnérables, 3 sérieusement en voie de disparition et 1 en voie de disparition). Il existe une zone terrestre protégée qui couvre moins de 1 % de la surface totale des terres.

S : (1) Un capital naturel riche et varié (2) Un site reconnu pour les sports maritimes (3) Un certain degré de planification de l'espace maritime (4) Demande en cours pour devenir un site protégé par l'UNESCO

W : (1) Infrastructures de transport (2) Absence d'orientations stratégiques (3) Manque de compétences en matière de tourisme bleu (4) Absence d'investissements

O : (1) Faire progresser l'analyse des écosystèmes de l'Océan Pacifique (projet PACIOCEA) (2) Programmes de planification de l'espace maritime (3) Développement d'une stratégie de tourisme bleu (4) Mise en œuvre des « normes et du système d'audit du tourisme bleu des PTOM » (5) Formations pour les prestataires locaux de services hôteliers (6) Stratégie d'adaptation au changement climatique (7) Stratégie de financement avec d'autres PTOM (8) Attraits pour les investisseurs (9) Mettre au point un cluster pour le tourisme bleu (10) Indicateurs concernant l'écosystème/le tourisme

T : (1) Changement climatique (2) Destruction/dégradation de l'environnement (3) Ralentissement économique mondial (4) Dépassement de la capacité d'accueil (5) Tourisme de masse (6) Manque de suivi



L'aspect stratégique des principaux ports pour le développement économique de Wallis et Futuna est reconnu par le gouvernement. Les deux ports principaux de Wallis sont celui de Mata'Utu (passagers et fret commercial) et celui de Halalo (produits énergétiques). Le port principal de Futuna est le port de Leava. Ces ports constituent une plateforme pour l'activité maritime commerciale associée, aussi bien directe qu'indirecte. Ils fournissent ainsi un axe stratégique pour le développement d'un cluster plus large pour le secteur de l'économie bleue (SEB). Les exportations à Wallis et Futuna ont augmenté de 9,7 % entre 2018 et 2019. Les chiffres montrent une lente croissance depuis 2016 ; qui devrait vraisemblablement se poursuivre.

FIGURE : Total du commerce de marchandises (en millions USD)



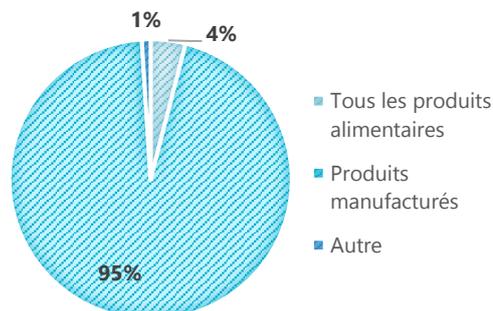
Source : IEDOM

5 principaux partenaires en 2019 (exportations, en millions USD)	
Nigeria	0,113
France	0,012
Nouvelle-Calédonie	0,007
Thaïlande	0,006
Honduras	0,001

Source : IEDOM

Il est crucial de miser sur l'essor du marché des conteneurs, qui fournira des opportunités importantes à l'avenir. Les possibilités du port pour lancer et diriger le cluster maritime SEB de Wallis et Futuna permettront de générer une masse critique, une diversification de taille, et des perspectives d'investissement, notamment dans le sous-secteur de l'énergie bleue.

FIGURE : Structure des exportations par groupe de produits en 2019 (en % des exportations totales)



Source : IEDOM

S : (1) Ports établis soutenus par le gouvernement (2) Exportations à la hausse

W : (1) Absence de politique spécifique (2) Absence de stratégie SEB (3) Peu de transparence

O : (1) Développement du cluster maritime SEB de Wallis et Futuna afin d'atteindre la masse critique nécessaire (2) Investissements portuaires (3) Développement de la gouvernance maritime et mise en œuvre de protocoles pour les activités SEB (4) Développement de relations plus étroites avec d'autres îles (5) Diversification (6) Renforcer les capacités et les compétences locales (7) Mise à disposition d'installations d'accueil « vertes »

T : (1) Changement climatique (2) Dégradation de l'environnement

ANNEXE B - ENQUÊTE EN LIGNE

Enquête OCTA - l'économie bleue

L'Association des pays et territoires d'outre-mer (APTOM) élabore actuellement une feuille de route pour l'économie bleue afin d'aider les pays et territoires d'outre-mer (PTOM) à tirer parti des possibilités économiques offertes par les riches ressources dont ils disposent. Il s'agit notamment de l'énergie bleue, de la sécurité alimentaire, du tourisme bleu et des secteurs maritimes. L'accent est mis sur la manière dont l'économie bleue peut augmenter le PIB d'un pays, attirer les investissements étrangers et, encore plus important, de créer des emplois significatifs, tout en assurant la longévité par l'application d'une approche de développement durable.

Nous vous serions reconnaissants de bien vouloir remplir l'enquête présentée de manière ouverte et honnête (nous vous assurons que tous les commentaires et réponses seront traités de manière confidentielle) afin que la feuille de route finale de l'économie bleue puisse prendre en compte les idées et les points de vue de toutes les parties prenantes. Cela permettra de garantir que la feuille de route est réaliste et qu'elle adopte un cadre viable pour une mise en œuvre réussie.

C'est votre opportunité de faire la différence. Nous vous serions reconnaissants de bien vouloir transmettre le lien de l'enquête à des collègues concernés afin d'en accroître la portée. L'enquête devrait vous prendre 10 à 15 minutes. L'enquête sera ouverte jusqu'au 12 février 2021.

Bien à vous Dr Karen Sumser-Lupson (Experte principale et chef d'équipe du projet)
karen.lupson@gmail.com

Protection des données

L'enquête est gérée par COWI Belgium SRL (sous contrat avec l'OCTA) conformément à sa politique interne de protection des données qui répond aux exigences de la législation européenne sur la protection des données, en particulier le règlement (UE) 2018/1725. Les données de l'enquête sont traitées via Qualtrics. Les données personnelles collectées via l'enquête ne seront accessibles qu'à l'entreprise qui met en œuvre l'enquête. Les réponses à l'enquête seront anonymes. Pour toute question à ce sujet, veuillez contacter Ramon Wessel à l'adresse suivante : RAWWE@cowi.com

Q2 La section suivante vous demande quelques informations démographiques.

Q3 Titre

- M.
- Mme.
- Mlle.
- Prof.
- Dr.
- Autres _____

Q4 Prénom

Q5 Nom de famille

Q6 Veuillez ajouter votre adresse électronique (veuillez noter que nous ne l'utiliserons que pour vous contacter au cas où nous aurions des questions supplémentaires)

Q7 Nom de votre organisation

Q8a Veuillez sélectionner le secteur que vous représentez

- Gouvernement ou agence gouvernementale
- Secteur privé
- Institution académique / de recherche

Q8b Position dans l'organisation

- Ministre
- Commissaire
- Directeur général/Chef de la Direction (CEO)
- Exécutif
- Directeur
- Cadre supérieur
- Cadre
- Chercheur/enquêteur
- Autres _____

Q8c Il se peut que nous souhaitions vous contacter en rapport avec vos connaissances d'expert. Si vous êtes d'accord, veuillez ajouter votre numéro de contact ci-dessous, ou préciser que vous préférez recevoir uniquement un courrier électronique (Veuillez inclure le code du pays)

Q9 PTOM d'intérêt, veuillez sélectionner un ou plusieurs des pays et territoires d'autre-mer suivants,

- Aruba
- Bonaire
- Curaçao
- Saba
- Saint-Eustache
- Sint-Maarten
- Saint-Barthélemy
- Nouvelle-Calédonie
- Polynésie française
- Wallis & Futuna
- Saint -Pierre-et-Miquelon
- Terres australes et antarctiques françaises
- Groenland

Q10 Veuillez sélectionner un ou plusieurs des domaines suivants, le(s) domaine(s) que vous représentez ou pour lesquels vous avez un intérêt particulier.

- Sécurité alimentaire de l'économie bleue : pêche, aquaculture, élevage de poissons et d'algues (Blue Farming), etc.
- Tourisme bleu : croisière, tourisme côtier, yachting/marinas, sports et activités côtiers
- Énergie renouvelable bleue : offshore, énergie éolienne, énergie des vagues, énergie marémotrice et autres systèmes de production d'énergie pertinents, conversion de l'énergie marine (hydrogène, dessalement)
- Maritime : gestion des ports/horaires, transport maritime, Construction/réparation de navires/bateaux, groupement d'entreprises maritimes, Services, Sécurité/sûreté, Plates-formes offshore, Systèmes de transport maritime (STM), Export/import, etc
- Blue Technologies, technologies innovantes issues des ressources marines : culture et/ou récolte à partir de biotechnologies pour l'industrie pharmaceutique etc.
- Gestion du milieu marin, aménagement de l'espace marin, changement climatique, érosion côtière, etc.
- Autre (veuillez préciser) _____

Q11 Une feuille de route pour l'économie bleue doit comprendre les éléments suivants, veuillez en sélectionner un ou plusieurs dans la liste

- Fournir des orientations visant à exploiter l'économie bleue
- Un accent clair sur l'augmentation de la durabilité des entreprises de l'économie bleue
- Encourager le soutien gouvernemental aux entreprises de l'économie bleue
- Promouvoir les possibilités de développement économique durable des ressources marines
- Accroître les relations fonctionnelles entre les gouvernements, les universités et les entreprises privées
- Favoriser la croissance économique bleue et créer des emplois
- Se concentrer sur l'élargissement de l'espace économique bleu en étendant le développement et la protection à tous les écosystèmes marins (côtiers et en haute mer)
- Développer des outils pour lutter contre le changement climatique par le biais d'un transport maritime, d'une pêche, d'un tourisme maritime et d'un secteur des énergies marines renouvelables à faible émission de carbone et utilisant efficacement les ressources
- Se concentrer sur les systèmes de gouvernance - en particulier sur la gouvernance maritime
- Encourager les gouvernements à développer des stratégies marines et maritimes spécifiques pour guider les investisseurs et les parties prenantes
- Fournir à toutes les entreprises et à tous les investisseurs potentiels des conseils et des indications sur les informations pertinentes
- Fournir des informations sur les secteurs clés de l'économie bleue
- Fournir des orientations concernant les implications du droit sur les activités de la croissance bleue
- Autre (veuillez préciser) _____

Q12 Selon vous, l'état des lieux de l'économie bleue dans votre PTOM/région est

- Je ne suis pas sûr
- Non établi
- Embryonnaire
- Mature
- Très mature

Q13 En ce qui concerne votre expertise et/ou votre industrie spécifique, veuillez indiquer votre niveau de désaccord (0) ou d'accord (100) avec les énoncés suivants (Veuillez faire glisser le curseur afin de fournir votre réponse) :

Pas du tout d'accord En désaccord Pas sûr D'accord Tout à fait d'accord

0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100

L'économie bleue ne nécessite aucune intervention de soutien	
Je souhaite bénéficier d'un soutien spécialisé en matière de compétences et de formation dans le domaine de l'économie bleue	
Il y a beaucoup de politiques disponibles pour aider mon organisation à poursuivre le développement économique bleue	
Il serait utile d'avoir un point de contact unique pour l'économie bleue afin d'aider mon organisation	
Il faut plus d'investissements dans l'économie bleue	
Je souhaite avoir accès à une carte et à une base de données de toutes les autres parties prenantes opérant dans mon domaine de compétence	
Je souhaiterais obtenir de plus amples informations sur la manière dont mon organisation peut établir des relations concrètes avec d'autres	
Les relations avec les universités et autres institutions seraient bénéfiques pour mon organisation	

Q14 Connaissez-vous un projet "phare" dans votre PTOM/région, tel que les ports verts ou un projet d'énergie renouvelable ?

- Oui
- Non

Q15 Pourriez-vous nommer le(s) projet(s) phare(s), ou fournir un site web ?

Q16 Pouvez-vous classer par ordre d'importance les éléments suivants (Veuillez faire glisser les lignes par ordre d'importance):

- _____ Une politique d'économie bleue forte
- _____ Développement d'un point de contact unique pour l'économie bleue
- _____ Disponibilité de compétences et de formations spécialisées dans le domaine de l'économie bleue
- _____ Augmentation des investissements dans les secteurs de l'économie bleue
- _____ Aménagement de l'espace marin
- _____ Une meilleure gouvernance maritime

Q17 Connaissez-vous de nouvelles opportunités ou idées en matière d'économie bleue?

- Oui
- Non

Q18 Pourriez-vous fournir de plus amples informations sur votre vision d'une opportunité ou d'une idée?

Q19 A votre avis, quel développement technique et capacités (compétences), sont nécessaires pour accélérer le développement de l'économie bleue dans votre PTOM/région?

- Accès aux nouveaux cours universitaires de premier et de second cycle
- Nouvelles formations en apprentissage
- Partenariats de transfert de connaissances (universités liées à des entreprises privées)
- Cours de formation professionnelle axés sur l'économie bleue
- Création d'écoles et/ou d'instituts spécialisés dans les affaires maritimes et marines
- Prévoir des mesures de soutien au travail indépendant, à l'esprit d'entreprise et à la création d'entreprises
- Accès à des programmes de formation SMART de courte durée
- Mise en place d'observatoires de la croissance bleue (point de contact unique) avec un centre de conseil en investissement
- Développer le rôle des clusters maritimes
- Élaboration d'une stratégie de croissance bleue comme document d'orientation
- Promotion d'initiatives de carrières bleues
- Autre (veuillez préciser) : _____

Q20 Selon vous, quels sont les besoins en infrastructures nécessaires pour accélérer le développement de l'économie bleue dans votre PTOM/région ?

- Parcs technologiques maritimes
- Les centres d'innovation bleue pour aider les entreprises en démarrage
- Prototypes de navires et navires de recherche
- Améliorer et valoriser le capital naturel
- Expansion/amélioration ou transformation des ports pour soutenir les activités de croissance bleue
- Plateforme d'investissement : aquaculture et pêche, connaissance, énergie bleue renouvelable, biotechnologie, tourisme, environnement et secteurs maritimes
- Infrastructures de recherche marine, tant observationnelles qu'expérimentales
- Centre de planification de l'espace maritime, de partage des données et des informations (sûreté, sécurité et gouvernance)
- Centre de recherche et de développement sur la pêche et l'aquaculture
- Parcs de l'énergie des océans et des biotechnologies
- Évaluation des ressources en énergies marines renouvelables et/ou en biotechnologies
- Autre (veuillez préciser) : _____

Q21 Selon vous, quels types de études et de données sont nécessaires pour accélérer le développement de l'économie bleue dans votre PTOM/région?

- Aménagement de l'espace marin
- Gestion de l'environnement
- Planification de l'espace maritime
- Pêche durable
- Aquaculture durable
- Adaptation au changement climatique, médiation
- Le captage du carbone
- Croissance durable de l'économie bleue
- Technologies des énergies renouvelables
- Autres (veuillez préciser) : _____

Q22 À votre avis, pensez-vous qu'un engagement de votre autorité à accélérer la croissance de l'économie bleue dans les PTOM/la région existe?

- Oui
- Peut-être
- Non

Q23 Pourriez-vous formuler une recommandation qui, selon vous, pourrait améliorer/promouvoir l'engagement des autorités dans votre PTOM/région ?

Q24 À votre avis, pensez-vous qu'il y ait un intérêt et un engagement du secteur privé à accélérer la croissance économique bleue dans les PTOM/la région ?

- Oui
- Peut-être
- Non

Q25 Veuillez fournir une recommandation qui, selon vous, pourrait améliorer/promouvoir l'intérêt et l'engagement du secteur privé pour accélérer la croissance bleue dans votre PTOM/région?

Q26 C'est l'occasion pour vous de faire part de vos réflexions. Veuillez fournir des détails sur les actions qui, selon vous, accéléreraient la croissance bleue dans votre PTOM ou votre région :
