



Développement durable et territoires

Économie, géographie, politique, droit, sociologie

Vol. 8, n°1 | Avril 2017

Modalités de qualification et de gestion des
ressources naturelles (2/2)

Le développement des ports ultramarins : quels enjeux environnementaux ?

The development of oversea ports: which environmental issues?

Rémy Louis Budoc



Éditeur

Réseau « Développement durable et
territoires fragiles »

Édition électronique

URL : [http://](http://developpementdurable.revues.org/11564)

developpementdurable.revues.org/11564

ISSN : 1772-9971

Référence électronique

Rémy Louis Budoc, « Le développement des ports ultramarins : quels enjeux environnementaux ? », *Développement durable et territoires* [En ligne], Vol. 8, n°1 | Avril 2017, mis en ligne le 30 avril 2017, consulté le 11 mai 2017. URL : <http://developpementdurable.revues.org/11564>

Ce document a été généré automatiquement le 11 mai 2017.



Développement Durable et Territoires est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale 4.0 International.

Le développement des ports ultramarins : quels enjeux environnementaux ?

The development of oversee ports: which environmental issues?

Rémy Louis Budoc

- 1 Les territoires français d’Outre-mer sont très dépendants du transport maritime et de leurs infrastructures portuaires par où transitent plus de 90 % du commerce international. Les flux y sont déséquilibrés (Budoc, 2015), essentiellement composés de produits d’importation, sauf en Nouvelle-Calédonie, pays exportateur net de nickel. Dans un contexte de changements climatiques et d’impacts environnementaux liés aux carburants des navires, ce type de transport est le plus « écologique » car le moins émetteur en gaz à effet de serre (GES). Aussi, la bonne intégration des infrastructures portuaires doit se faire dans des bassins maritimes – issus du « Grenelle 2 »¹– d’une richesse et d’une biodiversité exceptionnelles, à l’exemple du Sanctuaire AGOA, la deuxième aire marine protégée de France qui recouvre l’ensemble de la zone bleue des Antilles françaises. Les ports de Martinique, et de Guadeloupe, au cœur de ce Sanctuaire, doivent tenir compte des impacts très spécifiques de leurs activités sur les mammifères marins protégés.
- 2 Enfin, la transition écologique vers un modèle économique circulaire (Budoc, 2015) capable de découpler sur le long terme, la croissance économique de l’épuisement des ressources naturelles, doit y être valorisée.
- 3 Il revient à la puissance publique de réaffirmer son intérêt pour l’adaptation de ces ports aux nouveaux enjeux environnementaux, objet de cet article, et pour une approche écosystémique et intégrée des espaces marins et littoraux concernés².

1. Les politiques publiques portuaires ultramarines

1.1. La stratégie nationale portuaire Outre-mer

- 4 La stratégie ultramarine annoncée au CIMER (Conseil Interministériel de la Mer) d'octobre 2015, a été présentée lors du CCIAG³ de juin 2016 en Martinique. Son ambition est de valoriser les forces économiques et techniques des ports mais aussi les forces environnementales intégrant le développement durable : ce qui implique de l'exemplarité dans leur projet et la gestion de leurs espaces naturels.

Tableau 1. Trafic portuaire DCOM*

2013	Marchandises**
<i>Bassin Caraïbe</i>	
Guadeloupe	3 623,5
Martinique	2 879,0
Saint-Barthélemy	45****
Saint-Martin	221,3
<i>Bassin Guyane (Amazonie)</i>	
Guyane	657,9
<i>Bassin St-P-M (Atlantique nord)</i>	
Saint-Pierre-et-Miquelon	ND
<i>Bassin sud océan Indien</i>	
La Réunion	4 016,9
Mayotte	725,0
<i>Bassin Pacifique</i>	
Nouvelle-Calédonie	5 199,5
Polynésie française	1 314,7
Wallis-et-Futuna	ND
Total DCOM	18 682,8
France entière	342 038,0
DCOM***/France	5,45 %

* Départements et collectivités d'Outre-mer (DCOM). Milliers de tonnes

** Marchandises embarquées ou débarquées, incluant le transbordement, fret international (hors trafic intérieur)

*** Hors Saint-Barthélemy, Saint-Pierre-et-Miquelon et Wallis et Futuna (1 % de la population des Outre-mer en 2013 ; 0,042 % de la population française)

**** Estimation.

Tableau 2. Balance commerciale 2013 hors services

	unité	Importations	Exportations	Balance commerciale	Taux de couverture en % (exportations / importations)
Guyane	a	1 588,9	292,6	-1 296,3	18,4
Guadeloupe	a	2 747,4	299,0	-2 448,4	10,9
Martinique	a	2 641,1	383,7	-2 257,4	14,5
Mayotte	a	465,9	4,9	-461,0	1,1
La Réunion	a	4 458,6	296,1	-4 162,5	6,6
Saint Barthélemy		non disponible	non disponible	non disponible	non disponible
Saint Martin		non disponible	non disponible	non disponible	non disponible
Saint Pierre et Miquelon	a	93,4	2,0	-91,4	2,1
Nouvelle Calédonie	b	290,9	107,5	-183,4	37,0
Polynésie française	b	161,5	13,6	-147,9	8,4
Wallis et Futuna	b	5,9	0,0	-5,9	0,2

Unités utilisées : a = millions d'euros ; b = milliards de F CFP (Comptoir français du Pacifique : 1/119,3317 euros)

Sources : IEDOM/IEOM/Direction nationale statistique du commerce extérieur (DNSCE)/ISEE/ISPF.

Tableau 3. Répartition des rôles entre l'État et les territoires

Territoire	Souveraineté portuaire	Statut du port
Océan Pacifique Nouvelle-Calédonie Polynésie française Wallis-et-Futuna	Gouvernement local Gouvernement local Etat	Port autonome Port autonome
Océan Indien La Réunion Mayotte	Etat Collectivité départementale	Grand port maritime Concession portuaire
Océan Atlantique La Guyane La Guadeloupe La Martinique Saint Barthélemy Saint Martin Saint-Pierre et Miquelon	Etat Etat Etat Collectivité territoriale Collectivité territoriale Etat	Grand port maritime Grand port maritime Grand port maritime Port d'intérêt national

Source : Délégation à l'Outre-mer du CESE, 2015.

- 5 Dans le Pacifique, le schéma directeur portuaire calédonien est repris dans la démarche « Nouvelle-Calédonie 2025 », dans la perspective du « destin commun » de l'accord de Nouméa⁴. En Polynésie française, le plan stratégique de développement économique polynésien à l'horizon de 2020⁵, devra intégrer les projets portuaires de manière cohérente. Par exemple, la décision du Gouvernement polynésien, de créer un hub de pêche à Faratea ne devra pas perdre de vue la pertinence des objectifs poursuivis. De même, il est également important de valoriser les potentialités des îles Marquises.

1.2. Les Outre-mer et la politique intégrée européenne : « la croissance bleue »

- 6 Les Outre-mer ne peuvent être exclus de la politique maritime intégrée européenne⁶ qui reconnaît que les mers et les océans doivent contribuer à la réalisation des objectifs de la stratégie Europe 2020, avec à la clé, des emplois et de la valeur ajoutée.
- 7 L'économie « bleue » est une thématique retenue par l'État en Martinique pour répondre à des questions concrètes : part dans le PIB, valeur ajoutée sociale, économique voire culturelle de ces activités, les enjeux de formation, etc.
- 8 En Guyane, l'étude exploratoire d'une plateforme offshore multi-usages (POMU) au large des côtes, vise l'identification de plusieurs capacités industrielles qu'il semble pertinent d'y agréger : hub conteneurs, base logistique pétrolière, action de l'État en mer (Budoc et Lockhart, 2015).
- 9 En Polynésie française, l'élaboration d'une politique sectorielle de conservation et de gestion des espèces et des espaces naturels permet, notamment, de gérer l'immense espace maritime. Une conférence régionale « journées bleues » sur les espèces marines emblématiques et l'écotourisme « bleu », a été organisée en juin 2015 en collaboration avec le Programme régional océanien de l'environnement (PROE).
- 10 Au total, toutes ces stratégies devront inévitablement prendre en considération la dimension environnementale des projets, en particulier pour les travaux d'extension et de modernisation.

2. Les projets stratégiques portuaires et la problématique environnementale

2.1. Les enjeux de l'évaluation environnementale des projets

- 11 Les principaux enjeux environnementaux des projets stratégiques portent sur les impacts induits par le développement portuaire. En Martinique, la baie de Fort-de-France, incluant le Grand Port maritime (GPM) est classée parmi les plus belles du monde et fait l'objet d'un contrat de baie⁷, aussi bien pour la qualité des eaux que pour la protection des espèces vivantes, des coraux, etc. Cette réalité a un impact sur la mise en œuvre des projets portuaires plus longue, plus onéreuse et plus compliquée que chez les concurrents des pays et territoires voisins.
- 12 La prise en compte de l'environnement est également essentielle dans les ports ayant une activité industrielle ou de stockage de produits pétroliers ou gaziers comme la raffinerie en Martinique, ceux ayant des projets d'extension – Grand projet de Port en Guadeloupe, Terminal de la Pointe des Grives en Martinique, Port Est à La Réunion –, ceux confrontés à des besoins de dragages comme en Guyane, ou encore ceux qui doivent réorganiser leurs activités – en Polynésie française, le déplacement des cuves d'hydrocarbures de Fare Ute sur des parcelles de la digue Est de Motu Uta afin, notamment, de sortir de l'alignement de la piste d'atterrissage de l'aéroport International Tahiti Faa'a.
- 13 De façon plus générale, le rapport conjoint d'octobre 2013, du Conseil général de l'économie, de l'industrie, de l'énergie et des technologies (CGEIET) et du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), est riche d'enseignements

pour les autorités portuaires ultramarines sur les moyens et compétences nécessaires à la maîtrise d'ouvrage des études d'impact, d'incidence et des évaluations environnementales.

- 14 La vigilance est requise pour ces évaluations, quant à l'actualisation des plans stratégiques et leur niveau de compatibilité avec les informations les plus récentes sur le devenir des zones arrière portuaires : par exemple le Schéma d'aménagement régional (SAR) et la logistique portuaire, le plan local d'urbanisme (PLU) et les espaces littoraux protégés avec les activités portuaires, etc.
- 15 Par ailleurs, l'entrée en scène des comités d'établissement dans le cadre général du droit du travail et maintenant de l'Autorité environnementale (Ae) suite aux lois Grenelle, complexifie le processus d'approbation des projets stratégiques devenu long et nécessitant d'anticiper les phases de concertation pour lever les blocages éventuels afin d'aboutir à une vision globale et partagée de l'objectif de développement du port.
- 16 Dans le Pacifique, le Conseil des réformes stratégiques polynésien⁸ pourrait être renforcé dans ses possibilités de partenariat avec le CGEDD pour émettre des avis circonstanciés sur l'impact environnemental des grands projets portuaires. Une telle démarche serait également utile en Nouvelle-Calédonie à l'initiative du Gouvernement local, en associant étroitement les Provinces dont c'est la compétence dans ce territoire.

2.2. L'absence d'inventaire complet de la biodiversité marine dans les Outre-mer

- 17 Les contraintes liées à l'agrandissement des passages maritimes, notamment le canal de Panama, imposent aux ports l'accueil de navires hypertrophiés⁹, ce qui pèse sur la dimension environnementale des projets de travaux ou d'aménagements portuaires. Dès lors, on peut regretter les difficultés d'application des lignes directrices nationales sur la séquence « éviter, réduire et compenser des perturbations sur un milieu naturel déterminé », avec des connaissances partielles (Beall et Ferreti, 2012).
- 18 On trouve dans les océans, des zones abritant une grande biodiversité, telle que l'Asie du Sud-Est et le Triangle de Corail, et des zones périphériques à priori moins riches en espèces. En d'autres termes, si pour les écosystèmes terrestres il est possible d'identifier avec une relative efficacité les zones à conserver en priorité en croisant les critères « nombreuses espèces endémiques » et « destruction importante des habitats », cette grille de lecture ne s'applique pas pour les océans : c'est avant tout l'état des différents grands types d'habitats (récifs coralliens, mangroves...) qui va servir à mesurer la vulnérabilité des espèces marines.
- 19 Dans le volet marin de l'expédition menée en Guyane en 2014/2015 dans le cadre du programme de recherche scientifique « La planète revisitée »¹⁰, deux missions¹¹ ont permis un vrai bond dans la connaissance de la biodiversité marine¹². Parmi cette foule d'espèces qui viennent compléter la faune marine connue de Guyane, des dizaines sont a priori inconnues de la science (Chavance, 2015). Ces résultats prouvent que les efforts d'inventaire doivent être poursuivis et que le projet d'une expédition en Nouvelle-Calédonie du programme de recherche scientifique « La planète revisitée » doit être soutenue.

- 20 En outre, l'initiative européenne « *Connaissance du milieu marin 2020* » vise à compiler des données marines en provenance de diverses sources et devrait contribuer à mieux inventorier la biodiversité marine des Outre-mer.
- 21 Concernant la question des normes ou des références environnementales, citons la présence naturelle d'arsenic dans les fonds marins guadeloupéens, liée à l'activité volcanique de l'archipel, dans des proportions sans commune mesure avec celles qui sont observées en Europe continentale. On pourrait conclure que cet environnement est contaminé alors qu'il s'agit de l'état naturel du biotope. C'est bien l'illustration que les seuils élaborés par et pour l'Union européenne, doivent tenir compte des spécificités géologiques et morphologiques de ces milieux naturels.
- 22 De plus, les efforts d'inventaire et de recherche, le renforcement de l'expertise et sa mutualisation dans les ports et les bureaux d'étude associés concernant la biodiversité et les services rendus par ces écosystèmes marins et terrestres, doivent être poursuivis prioritairement afin d'aboutir à des plans d'aménagement et de développement durable partagés avec les services de l'État et si possible avec les associations et soumis à concertation publique.

3. La transition écologique : une préoccupation constante des ports ultramarins

3.1. Symbioses industrielles et performance environnementale des installations

- 23 Les symbioses industrielles comme moyens de mise en œuvre de l'écologie industrielle doivent permettre à ces ports de tendre à une consommation sobre et responsable des ressources naturelles et des matières premières primaires ainsi qu'à la réutilisation, en priorité, des matières premières secondaires. Ce qui implique des échanges de flux de matières, d'énergie, d'eau, de sous-produits et d'informations, grâce aux opportunités synergétiques offertes par la proximité géographique.
- 24 Dans ce contexte, le GPM Guyane travaille actuellement à la structuration d'une économie circulaire exportatrice pour la filière automobile¹³. Cette filière de recyclage est exploitée illégalement, avec des trafics en direction des pays voisins. En Nouvelle-Calédonie, la Société Le Nickel (SLN) par des actions concrètes en partenariat avec les institutions ou les associations environnementales, est engagée dans une politique de préservation des ressources naturelles : la scorie issue du nickel entre autres, coproduit de la fusion, est valorisée en matériaux de remblai et de sous couche routier¹⁴. Il était envisagé d'en exporter dans le Pacifique.
- 25 Plus globalement, les ports ultramarins pourraient s'inscrire dans le cadre de pôles d'innovation – entre autres, le recyclage des véhicules hors d'usage qui ne concerne pas que la « ferraille » mais aussi le plastique, le plomb et surtout les pneus, les huiles et les batteries – afin d'exploiter au mieux les opportunités de valeur ajoutée industrielle et développer les exportations.
- 26 Par ailleurs, d'ici à 2020, tous les ports maritimes du réseau central du RTE-T devront être équipés de points de ravitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) conformément à des normes techniques communes. Le renforcement des exigences en matière de performance environnementale et de combustibles de substitutions (alimentation à quai

et gaz naturel liquéfié...) devrait impulser des investissements importants dans certains ports. Même dans les ports des collectivités d'Outre-mer ou de la Nouvelle-Calédonie les normes internationales les amènent parfois à prendre les mêmes mesures que les ports des Régions ultrapériphériques (RUP).

- 27 De plus, conformément à la directive 2000/59/CE transposée en droit français par une loi de juillet 2010, les autorités locales doivent mettre en place les plans de réception et de traitement des déchets d'exploitation issus des navires, ainsi que des installations nécessaires à leur collecte et leur élimination. Le développement de centres de traitement et de recyclage de déchets, dans l'environnement du port, pourrait contribuer à l'économie circulaire aux incidences positives sur les écosystèmes marins.

3.2. Les ports ultramarins dans la transition énergétique

- 28 Les ports doivent s'engager dans la transition énergétique pour sécuriser leurs approvisionnements en énergie et suivre l'évolution des technologies. Aujourd'hui c'est le pétrole mais ce sera demain l'énergie thermique des mers – le Conseil régional de La Réunion entend favoriser des projets expérimentaux dans ce domaine, grâce à une convention tripartite avec l'Université de La Réunion et la société DCNS pour un programme pilote de développement –, etc. Par ailleurs, il faut signaler que l'article 299 du traité européen, pourtant remplacé par l'article 349 du Traité de l'Union (Budoc, 2012 ; Budoc, 2013), est encore utilisé pour déroger à une directive européenne¹⁵ relative à l'inspection à bord de navires de commerce, particulièrement concernant le taux de soufre dans le combustible marin¹⁶. Un recensement exhaustif des mesures européennes dérogatoires en matière portuaire s'impose, afin d'expertiser leur actualité et leur applicabilité.
- 29 Notons qu'en 2008, avec la crise, les armateurs ont imaginé un nouveau mode d'organisation et d'exploitation de leurs lignes régulières : le *slow steaming*, ou réduction de la vitesse des navires pour absorber la surcapacité de la flotte. Malgré la reprise, ils poursuivent avec ce procédé efficace de régulation de l'efficacité énergétique des navires : réduction de la consommation des carburants (jusqu'à - 30 %) et des émissions atmosphériques (-11 %) et réduction des coûts malgré l'ajout de navires sur les lignes (Gallais Bouchet, 2011). Les motoristes et concepteurs travaillent aussi, globalement, sur l'élaboration de *green ships* (propulsion au GNL, alimentation des *car-carriers* par panneaux solaires, gestion des déchets du bord, etc.).
- 30 C'est donc un levier supplémentaire des ports pour accompagner et mettre en œuvre les processus de transition énergétique et écologique, sans oublier d'anticiper les impacts des changements climatiques, objet de la Conférence de Paris (COP 21)¹⁷ sur le climat. En effet, selon le 5^{ème} rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat¹⁸ (GIEC), sur l'environnement marin ou littoral, les principaux impacts attendus du réchauffement climatique sont l'affaiblissement ou l'effondrement des coraux et de la biodiversité qu'ils abritent, les risques associés aux espèces invasives, l'érosion et la submersion en lien avec la montée des eaux et les épisodes climatiques extrêmes. À l'horizon de 2050 la différence entre un scénario peu émetteur de GES et un scénario avec peu de contraintes sur les émissions devient sensible.
- 31 Malgré l'incertitude sur l'ampleur des impacts, il est nécessaire d'agir en privilégiant les mesures « sans regrets » ou « gagnant-gagnant ». Une des actions principales européennes est d'améliorer la résilience des infrastructures grâce à un travail sur les

normes dans l'industrie, l'énergie, les transports, le bâtiment et l'élaboration de lignes directrices à l'intention des porteurs de projets.

- 32 Il faut insister sur l'indispensable approche intégrée de la mer et du littoral (Bonduelle et Jouzel, 2014) qui n'est pas en place aujourd'hui du fait de la complexité du découpage administratif. L'adaptation doit être intégrée dans les cahiers des charges, en cohérence avec les réglementations et directives relatives aux politiques d'adaptation (performances énergétiques, eau, zones sismiques...). Mais la faible diffusion du Plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC) et l'hétérogénéité de la mobilisation qu'il a suscitée en font un levier insuffisant : il faut renforcer la prise en compte de l'adaptation à l'échelle régionale et intercommunale – moyens financiers consacrés à l'observation des effets du changement climatique... D'ailleurs, l'Observatoire national sur les effets du réchauffement climatique (ONERC) recommande de contenir le risque d'érosion et d'inondation par la conservation des écosystèmes côtiers. L'enjeu est de concevoir et de développer des infrastructures de long terme (projets d'aménagement, d'infrastructures...) dans une approche écosystémique, tout en anticipant les changements climatiques, selon le principe de l'éco-conception (Chabaud, 2013) qui s'applique aux bateaux, aux unités de production en mer... et aux infrastructures littorales et portuaires.
- 33 Pour conclure, l'adaptation des ports ultramarins est la condition *sine qua non* de leur insertion dans les nouvelles logiques du commerce international. Mais c'est au prix d'investissements significatifs sur des études en amont, calibrées en fonction du cycle de vie des éléments pour tout projet d'infrastructure d'envergure (PIG¹⁹ à La Réunion, OIN²⁰ en Guyane, ZAC²¹ en Martinique, logistique pétrolière en Guyane...) qu'ils pourront impulser ou accélérer la transition vers des sociétés et des économies résilientes et sobres en carbone. Ainsi, des pertes et des catastrophes infiniment plus onéreuses pourront être évitées et/ou limitées dans le futur, grâce à une gestion en anticipation en remplacement, progressivement, d'une gestion en réaction.

BIBLIOGRAPHIE

Beall J., Feretti A., 2012, *De la gestion préventive des risques environnementaux : la sécurité des plateformes pétrolières en mer*, Paris, Éditions des Journaux officiels, Avis et Rapport du CESE.

Bonduelle A., Jouzel J., 2014, *L'adaptation de la France au changement climatique mondial*, Paris, Éditions des Journaux officiels, Avis et Rapport du CESE.

Budoc R.-L., 2012, *Pour un renforcement de la coopération régionale des Outre-mer*, Paris, Éditions des Journaux officiels, Avis et Rapport du CESE.

Budoc R.-L., 2013, *Les Outre-mer et l'international : quelle place dans le monde globalisé ?*, Paris, Éditions Publisud, Collection Le développement dans les faits.

Budoc R.-L., 2015, *Les ports ultramarins au carrefour des échanges mondiaux*, Paris, Éditions des Journaux officiels, Avis et Rapport du CESE.

Budoc R.-L., Lockhart, T., 2015, *Économie circulaire et écosystèmes portuaires* in Alix Y., Mat N., Cerceau J., Cormelle-le-Royal, Éditions Management & Société – EMS – , Collections Océanides, p. 381-392.

Chabaud C., 2013, *Quels moyens et quelle gouvernance pour une gestion durable des océans ?*, Paris, Éditions des Journaux officiels, Avis et Rapport du CESE.

Chavance Y., 2015, « Guyane : une expédition au cœur de la diversité », *Le Monde*, 13 avril, <http://www.lemonde.fr/sciences/article/2015/04/13/guyane-expedition>, consulté le 8 septembre 2015.

Commission européenne, 2013, *Énergie propre et transports : la stratégie européenne en matière de carburants de substitution*, communication, COM (2013) 17 final, 24/01/13.

Gallais Bouchet A., 2011, *Transport maritime et développement durable : une conciliation pas toujours aisée*, Institut supérieur d'économie maritime (ISEMAR), note de synthèse n° 133.

NOTES

1. La loi de juillet 2010 indique que l'État définit sa stratégie nationale pour la mer et le littoral. Le contexte de création des conseils maritimes ultramarins et bassins maritimes est le suivant : Sommet de la Terre à Rio (1992), Livre vert en Europe (2006), proposition de la Commission au Parlement (2007) d'une politique maritime intégrée pour l'UE, Directive cadre « stratégie pour le milieu marin » (2008).

2. L'approche écosystémique : gestion intégrée et complète des activités humaines, basée sur la meilleure connaissance scientifique disponible de l'écosystème et de sa dynamique, afin d'identifier et d'agir sur les pressions qui sont préjudiciables à la santé des écosystèmes marins, site internet de la Convention OSPAR.

3. La loi du 22 février 2012, qui a prolongé pour les Outre-mer la loi de 2008 sur la réforme des ports, et le décret du 28 mars 2014 créent ce Conseil de Coordination Interportuaire entre les grands ports de la Guadeloupe, de la Guyane et de la Martinique, et en définissent la composition.

4. Article 211 de la loi organique.

5. Décidé en Conseil des ministres de la Polynésie française le 14 janvier 2015.

6. Source : Commission européenne (ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy_fr).

7. Contrat de La Baie de Fort-de-France et de son Bassin versant, document 2010-2015.

8. Créé par une délibération de l'Assemblée polynésienne, il est chargé d'éclairer, par son expertise, le Président et le Gouvernement du territoire dans la définition et la conduite des réformes nécessaires, notamment, à la protection et à la valorisation de son environnement.

9. Audition de Mme Mauricette Steinfeld, inspectrice générale, membre de l'Autorité environnementale (Ae) du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), devant les membres de la délégation à l'Outre-mer du CESE, le 14 avril 2015.

10. Les résultats permettent de compléter les connaissances sur la biodiversité tant marine que terrestre. Ils servent également à forger les outils nécessaires à la mise en place de politiques de conservation adaptées à chaque région. Des expéditions ont été menées à Santo (2006), au Mozambique (2009), à Madagascar (2010), en Papouasie-Nouvelle Guinée (2012-2013) et en Guyane (2014-2015).

11. En juillet/août 2014 au large des côtes guyanaises (prélèvements jusqu'à 650 mètres de profondeur), puis en septembre/octobre 2014 (plongées près du rivage des îles du Salut).

12. Plus d'une centaine d'espèces d'échinodermes (étoiles de mer, oursins...) ont été collectées, alors qu'on n'en connaissait auparavant qu'une vingtaine ; quelque 250 espèces de crustacés capturées contre 57 répertoriées en Guyane jusqu'ici. Près de 800 espèces de mollusques ont été ramenées par l'expédition (plus du double de ce qui était connu).

13. C'est une urgence dans un territoire où le nombre de véhicules hors d'usage est très élevé. La ministre de l'Écologie, du développement durable et de l'énergie, a confié une mission au député Serge Letchimy pour étudier « *Les conditions de mise en place d'une économie circulaire pour la filière automobile Outre-mer* ».

14. Ce produit est inerte, sans composant chimique. Il est également stocké sur une colline artificielle qui sera végétalisée une fois son pic atteint.

15. La directive européenne 2005/33/CE n'est pas applicable à ces territoires : depuis le 1^{er} janvier 2012, un taux de 3,5 % de soufre y est autorisé dans les combustibles des navires à quai ou en mer. Ce taux sera de 0,5 % à partir de 2020. En Europe continentale en général le taux doit être < 0,1 % à quai et à 3,5 % en mer sauf pour la Manche où le taux doit être de 0,1 % à quai et en pleine navigation.

16. Directive européenne 2005/33/CE.

17. La Conférence de Paris de 2015 sur le climat a eu lieu du 30 novembre 2015 au 11 décembre 2015 au Bourget en France. Elle est à la fois la 21^e Conférence des parties (d'où le nom COP21) à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC).

18. Le GIEC, créé en 1988, a pour vocation d'évaluer d'un point de vue scientifique l'influence de l'Homme dans le changement climatique et de mesurer les risques et de proposer des stratégies d'adaptation et d'atténuation. Il prévoit une hausse des températures de 0,3 à 4,8° C d'ici 2100.

19. Projet d'intérêt général.

20. Opération d'intérêt national.

21. Zone d'aménagement concerté.

RÉSUMÉS

Les Outre-mer français sont très dépendants du transport maritime. L'intérêt de la puissance publique pour les questions portuaires ultramarines doit donc être réaffirmé afin d'adapter ces ports aux nouveaux enjeux environnementaux et de favoriser l'approche écosystémique et intégrée des espaces marins et littoraux concernés. La bonne intégration des infrastructures portuaires ultramarines dans des bassins maritimes d'une richesse et d'une biodiversité exceptionnelles est donc un défi majeur à relever par les pouvoirs publics. En outre, la transition écologique vers un modèle économique circulaire doit être valorisée par bassin maritime d'activité de ces ports.

The French overseas territories are very dependent on maritime transport. The interest of public authorities for *outermost port regions* matters should be reaffirmed to adapt these ports to new environmental challenges and foster the ecosystem in order to integrate marine and coastal concerned areas. The successful integration of port infrastructures in the sea basin of the overseas territories with a rich and unique biodiversity is therefore a major challenge for the authorities. In addition, the ecological transition to a circular economic model must be assessed by the port activities of this maritime area.

INDEX

Keywords : "Blue" economy, Environmental Assessment (EA), maritime transport, eco-design, energetic transition, circular economy

Mots-clés : Économie « bleue », évaluation environnementale, transport maritime, éco-conception, transition énergétique, économie circulaire

AUTEUR

RÉMY LOUIS BUDOC

Rémy Louis Budoc est docteur en Gestion Finance, Académie des Sciences d'Outre-mer (3^e Section), Chargé de cours Université de Guyane. Il est également membre du directoire du Grand Port Maritime de la Guyane – Directeur de la prospective et du développement –, ancien membre du CESE, budoc973@gmail.com