

## SYNTHESE

\*\*\*\*\*

### Atelier : Renforcer la compétitivité des secteurs porteurs

\*\*\*\*

**Jeudi 18 janvier 2018**  
**CCI – Pointe à Pitre**

## RAPPEL DU CONTEXTE

### 1. Contexte d'insularité

En premier lieu, des contraintes liées à des effets de taille. Elles se définissent, à de multiples niveaux, par le manque de ressources naturelles, l'étroitesse du marché domestique, un stock capital humain limité ou l'absence d'un seuil démographique minimal nécessaire à la mise en place rationnelle d'un ensemble d'infrastructures publiques et de réseaux de communication.

Ces contraintes sont, d'une part, à l'origine de la faiblesse des économies d'échelle, internes ou externes, avec comme résultat, la formation d'un tissu productif essentiellement peuplé de petites entreprises, sans forte spécialisation sectorielle, ainsi que l'absence significative d'investissements directs étrangers (IDE).

Ainsi la Guadeloupe compte plus de 49 000 établissements au 1er janvier 2016. Le tissu économique se distingue par une forte proportion de petites structures : 81.5 % des établissements n'ont aucun salariés et seulement 2.6% en ont plus de 9 salariés contre respectivement 70.5% et 5.5% en France entière.

En second lieu, des contraintes liées à la distance considérable qui sépare ces économies des marchés mondiaux et qui altèrent à la fois, la nature des échanges économiques et celle des migrations humaines. L'éloignement géographique entraîne une forte dépendance de l'activité productive vis-à-vis du secteur des transports. Outre le renchérissement de l'activité économique locale, cette dépendance a une conséquence fondamentale en matière de distribution et d'organisation des activités locales, puisque celles-ci sont fortement tributaires de la présence d'infrastructures de transport maritime et aérien ainsi que de services annexes de stockage, de logistique, de conditionnement et de distribution des marchandises.

En troisième lieu, des contraintes liées aux caractéristiques géographiques de ces espaces telles que le climat et la topographie. Elles expliquent plusieurs phénomènes persistants dans les petites économies insulaires tels que la forte densité de population (du fait de la topographie), les spécialisations agricoles (liées au climat), ainsi qu'un niveau élevé de risques naturels et environnementaux dont la gestion préventive ou corrective peut s'avérer coûteuse.

Par ailleurs la Guadeloupe comme la Martinique est en compétition dans l'environnement caribéen avec des pays voisins, petites économies insulaires, comme pays continentaux, qui bénéficient en général de coûts du travail sensiblement inférieurs, dans une refonte des relations commerciales engagée par un contexte l'Accord de Partenariat Economique UE-CARIFORUM (APE) signé le 15 octobre 2008 entre l'UE et les Caraïbes (créant de nombreuses opportunités, mais aussi des points de vigilance).

Le développement économique a reposé d'abord sur une économie de consommation de produits importés. La consommation des ménages, soutenue et dynamique a longtemps porté cette expansion, accompagnée par la dépense des administrations. Ce modèle semble aujourd'hui avoir atteint certaines limites. Et la Guadeloupe présente les caractéristiques d'une économie tertiaire dont les services constituent la principale source de création de richesse (85 % de la VA totale).

## 2.L'accompagnement des filières et secteurs porteurs : au cœur des stratégies régionales

Ces dernières années ont été riches de réflexions portées sur la compétitivité de notre économie et les modalités de soutien des filières et secteurs porteurs du territoire.

Le Schéma régional de développement économique, d'internationalisation et d'innovation (SRDEII) adopté par la région en fin 2016 concerne l'ensemble des entreprises de notre archipel et définit les secteurs porteurs de développement qu'il est nécessaire de soutenir

Il s'adresse aux secteurs dits « traditionnels » tels que le tourisme, l'agriculture et l'agro transformation, ainsi que la pêche, qui sont en recherche de nouveaux leviers pour demeurer compétitifs.

Il vise aussi des secteurs en croissance à l'instar de la construction en milieu tropical, des énergies renouvelables et des TIC. Il concerne également des secteurs émergents et en devenir, parmi lesquels la silver économie, l'économie sociale et solidaire (ESS), les industries créatives et culturelles (ICC) ou l'environnement et ses secteurs connexes (ingénierie écologique, traitement des déchets...) et l'économie collaborative. Il vise notamment l'accompagnement des entreprises, quel que soit leur stade de vie (création, croissance, reprise/transmission). Il s'agit de mieux les aider à affronter les grandes transformations à l'œuvre dans notre société : digitalisation croissance, transition écologique et énergétique, économie collaborative, développement de nouveaux modèles économiques plus inclusifs (ESS), vieillissement de la population, des actifs, et des chefs d'entreprises, innovation, etc.

Ce schéma qui doit encore être décliné par un plan d'actions s'appuie lui-même sur les réflexions thématiques qui ont abouti à déterminer des stratégies et feuilles de route qui sont autant de sources de connaissance des enjeux locaux et moyens à mettre en œuvre, et notamment :

-

La Stratégie régionale de l'innovation de Guadeloupe qui a retenu trois domaines d'activités stratégiques : valorisation de la diversité des ressources insulaires, gestion et prévention des risques en milieu caribéen et promotion des industries créatives, avec un mode de gouvernance et d'animation du réseau de développement de l'innovation.

- Le schéma directeur des usages du numérique (SDUN) voté par la Région fin 2017 qui a pour ambition de mobiliser et fédérer l'ensemble des acteurs guadeloupéens autour d'orientations stratégiques et de projets concourant à rendre opérationnelle la transformation numérique de la Guadeloupe au bénéfice de tous, en définissant des orientations ayant permis d'arrêter un plan d'actions.
- La feuille de route pour un développement touristique partagé présentée lors des rencontres régionales du tourisme de mars 2017
- Les ateliers régionaux des états généraux de l'alimentation ont permis de formaliser des propositions qui synthétisent les préoccupations des professionnels et en particulier le renforcement de leur structuration, de la valeur ajoutée et de la qualité, et l'amélioration de la communication sur les produits.

Ainsi si l'économie guadeloupéenne souffre d'un manque de structuration de ses filières stratégiques, il faut noter que ces documents stratégiques ont soumis leur efficacité à la création de structures de gouvernance qui peinent à se mettre en place, hormis le Comité d'Orientations Stratégiques et de Développement Agricole (COSDA), co-présidé par l'Etat et le Conseil régional, qui assure ce rôle depuis 2016.

Face à l'ampleur des contributions récentes sur ce vaste sujet de la compétitivité des secteurs porteurs, et compte tenu des autres ateliers devant aborder des thématiques sectorielles (Energie – transports – prévention traitement des déchets - silver économie notamment), il est proposé de structurer les débats autour de 4 axes, trois transverses et un sectoriel :

- La logistique comme vecteur de compétitivité des entreprises
- Les moyens d'accompagnement de l'innovation
- Les études de marchés comme outil de décision stratégique
- L'économie bleue, diversité, animation et projets structurants

L'atelier s'est déroulé dans les locaux de la CCI à Pointe à Pitre. Près de 60 personnes ont participé aux échanges qui se sont organisés autour de 3 séances de travail, 40 minutes chacune.

Sur l'organisation de cet atelier, il a été remarqué la grande diversité des participants. Certains étaient totalement néophytes et n'avaient aucune connaissance sur les activités de la logistique tandis que d'autres au contraire possédaient une forte culture des activités de la logistique et pour d'autres encore étaient des acteurs majeurs de la logistique en Guadeloupe.

Si les échanges ont été particulièrement nourris, démontrant ainsi l'enjeu de la Guadeloupe pour l'approvisionnement de ses marchandises et l'exportation de ses richesses, il est apparu qu'aucune grande idée et/ou propositions n'est réellement sortie des échanges. Par contre, la richesse des idées permet une fois de plus de prendre conscience des marges de progrès qui peuvent être réalisées pour améliorer la fluidité des flux des marchandises qu'elles soient entrantes ou sortantes et en approvisionnement à l'intérieur même de l'archipel.

### **AXE 1 : La logistique comme vecteur de compétitivité des entreprises**

Animateur : Mr. Patrick Oudin – DIECCTE

- Enjeux Internes :

Les enjeux de la logistique semblent avoir un impact fort sur le territoire sur les domaines :

- Écologie
- Sécurité sanitaire
- Sécurité routière
- Développement économique
- Harmonisation fiscale et réglementaire
- Les enjeux externes se résument sur la capacité de la Guadeloupe à s'ouvrir sur le reste du monde.

**La restitution des échanges et les propositions sur ces 6 thématiques seront traduites de manière transversale :**

#### **Fiscalité - prix**

- Marche Unique Antillais : La question du dégroupage entre la Martinique, la Guadeloupe a été souvent débattue. De même les difficultés de traçabilité des marchandises avec d'autres îles des Caraïbes. Il est proposé d'améliorer le pont maritime entre la Guadeloupe et la Martinique. Sur ce point, l'UMEP s'est déjà saisi de la question.

- Droit local : Les pratiques fiscales dans les DOM sont différentes de celles pratiquées en Europe. L'échéance de 2020 qui doit remettre à plat cette dérogation est pour bientôt. Il est proposé qu'une réflexion publique avec tous les acteurs concernés soit rapidement organisée entre la Guadeloupe, la Martinique, la Guyane et la Réunion.

- Energie verte : Il semble nécessaire de développer l'énergie verte pour les transports notamment pour la logistique intra Guadeloupe. Naturellement, cette volonté politique peut avoir un impact fiscal pour sensibiliser et favoriser les bonnes pratiques au changement.

- Régulation des prix : Les coûts de la logistique influent naturellement sur le prix des marchandises. Les questions de volumétrie déterminent souvent les coûts de logistique. Les petits magasins se trouvent régulièrement pénalisés par ces coûts très élevés qu'ils doivent répercuter sur de faibles volumes ce qui impacte fortement sur le prix final. Il est proposé d'établir et/ou de rétablir une régulation des prix pour certaines marchandises notamment alimentaires en Guadeloupe et de manière générale à l'intérieur même des Antilles en proportion des pratiques de métropole.
- Protectionnisme local : Il est proposé de moderniser le PIF (poste d'inspection frontalier). Il est demandé d'augmenter le contrôle des marchandises pour les produits de provenance de la Dominique. En point de mire, le respect des règles sanitaires.
- Zone franche : Il est proposé de positionner l'ensemble du territoire de l'archipel de la Guadeloupe en zone franche pour réduire la fiscalité douanière des entreprises.
- Caricom : Le marché Caraibéen est un marché important qu'il convient de structurer. La diversité des réglementations et des normes et fiscales freinent les échanges. Il serait intéressant de faire aboutir ce chantier pour améliorer ce qui peut l'être.
- Traçabilité du coût de la logistique sur le prix final : il est proposé de mettre cette traçabilité sur les étiquettes de vente des marchandises en Guadeloupe pour informer le consommateur.

### Structuration de la filière

- Autorité unique : Le sujet de l'autorité unique du transport est déjà en cours d'étude au niveau de toutes les instances politiques de Guadeloupe. Il est temps d'avancer sur ce dossier et de pouvoir enfin la construire.
- Réflexion globale : Les problèmes de la logistique impactent d'autres domaines tels que la sécurité routière, la fiscalité, les risques sanitaires avec la chaîne du froid, il est proposé de repenser la filière de la logistique dans sa globalité et ainsi de pouvoir apporter des réponses aux problèmes transversaux. Le chef de file de ce chantier d'envergure pourrait revenir à la Région qui semble disposer des compétences dans beaucoup de domaines concernant les activités de la logistique.
- Insertion et formation : développer la formation sur les métiers de la logistique
- Tourisme : Développer les vols directs vers d'autres régions de la Caraïbes et même en Afrique. Des hubs pourraient se développer et partir de certaines îles pour justement proposer des vols directs notamment la Jamaïque qui intéresse certains commerçants de Guadeloupe.
- Plateforme intermédiaire agroalimentaire et spiritueux destinés à l'export : Naturellement, la question du stockage aussi bien en arrivée que pour les expéditions a été souvent débattue. Ici, c'est une plate-forme intermédiaire pour les activités agroalimentaire et spiritueux. Dans ce sens, il est également proposé de développer d'autres lignes d'export même si effectivement le frein de la volumétrie est bien réel.
- Banane et canne : Il est discuté de l'amélioration des passerelles entre les pays des caraïbes notamment pour le transport de la banane et de la canne pour lesquelles la taille de cabotage n'est pas un problème.
-

Développement Hub : Le développement des transports des personnes et des marchandises devrait encore augmenter. L'installation de Hub semble permettre la fluidité de la circulation des marchandises et des personnes. Les Hub peuvent également permettre l'utilisation de gros porteurs qui pourraient naturellement réduire le coût de transports aussi bien pour les personnes que pour les marchandises. Il est proposé de réfléchir et de proposer que la Guadeloupe puisse faire l'objet de destination en départ de certains hubs comme en Allemagne par exemple.

### Mutualisation

- Secteur Agricole : La mutualisation des moyens semble être évidente pour les activités agricoles et les activités de la pêche : la création de groupement pourrait leur permettre d'améliorer les délais de leurs flux et aussi d'améliorer les conditions de stockage avec notamment la chaîne du froid.
- La création d'une plate-forme numérique pourrait permettre la mutualisation des besoins en logistiques pour les jeunes entreprises et aussi pour les petits volumes des entreprises déjà installées.
- Covoiturage : Dans la logique du covoiturage entre les particuliers, il est proposé de penser un système de co-voiturage entre transporteurs qui pourraient leur éviter de rouler à vide.
- Les règles de défiscalisation facilitent l'installation de micro-entreprises de transport. Cette facilité semble générer une surcapacité de l'offre de transport.

Ce problème de mauvais dimensionnement des moyens perturbe la fluidité de la circulation et aussi abîme les routes. De plus, le coût de ses moyens impacte le coût de la marchandise.

### Aménagement du territoire

- Construction de barges : Dans une vision stratégique et sanitaire pour la Guadeloupe, la construction de barges pour le port de Pointe à Pitre et aussi pour celui de Basse Terre permettrait de maintenir une solution technique pour acheminer les marchandises sur l'archipel.
- Routes de Guadeloupe : Inutile de rappeler le contexte des flux de circulations routières dans l'île. Les camions apportent leur lot de contraintes. Leurs faibles vitesses perturbent fortement la fluidité de la circulation.

Le transport des bananes par tracteur sur les voies de circulation est inacceptable à tout niveau. Il est proposé que l'atelier dédié à la sécurité routière reprenne ce point pour le développer dans le sens de la sécurité.

- Foncier : La construction de lieux de stockage pourrait être le moyen de mutualiser la logistique entre magasin et aussi d'aménager le territoire pour garantir la chaîne du froid et ainsi prévenir les éventuels risques sanitaires.
- Amélioration des ports existants : En fonctions des multiples problèmes liés au transport terrestre (trafic routiers perturbés, dégradation des voies de circulations, respect de la règle du froid...), il est proposé de revoir la flotte navigable pour l'améliorer et éventuellement l'adapter aux nouveaux besoins.

-

Double insularité : Marie Galante et la Désirade ne permettent pas l'arrivée de touristes, en cause l'absence de logistique liés au coût. Il est proposé de soutenir ces îles en subventionnant une partie du coût du transport aussi bien pour les personnes que pour les marchandises.

- Adapter les petits aérodromes locaux : Les infrastructures existent et ne sont peut-être pas suffisamment utilisés. C'est le cas pour les aérodromes de Saint François, de Baillif qui pourraient être intégrés dans le circuit de la logistique dans l'île et entre les îles voisines.
- Adapter les ports : dans la même logique que pour les aérodromes, il est proposé de réadapter les petits ports de Guadeloupe comme celui de Port Louis, de Basse terre, du Moule pour les intégrer dans le circuit de la logistique de marchandises.

Dans cette logique, il est indispensable de revoir l'infrastructure de pont de l'alliance et celui de la Gabarre.

- Bus mer : Accélérer le projet des bus de mer

### Numérique

Dématérialisation de l'ensemble des activités de la logistique : Les systèmes informatiques existent sur toutes les phases et étapes de la logistique d'une marchandise quelle qu'elle soit. La proposition serait d'aboutir à la dématérialisation avec les transporteurs via une application sur smartphone.

### Conclusion

- Création d'un club : Pour donner une suite à la dynamique qui vient de naître de cet atelier, un club pourrait être créé pour justement pour suivre ces moments de réflexions en intégrant des personnes aux profils les plus variés qui peuvent évidemment apporter des réflexions nouvelles. En quelque sorte, développer un club créatif autour de la logistique.

### AXE 2 : Les moyens d'accompagnement de l'innovation

Animateur : Nathalie Chevon, Synergile – Rapporteur : Vanessa Weck, Conseil Régional Guadeloupe.

Peu de propositions d'actions ou de projets ont été formulés jusqu'à leur mise en œuvre opérationnelle. Cet atelier a montré la nécessité de communiquer régulièrement sur les avancées des actions des schémas ou plans, car plusieurs actions suggérées sont clairement définies dans le SRDEII ou la S3.

Les principales propositions ou suggestions formulées par les participants ont été regroupées sous les thématiques suivantes :

## 1. Communication/Information

- Avoir un vocabulaire et une définition partagée de l'entreprise innovante ou de la start-up, en particulier pour les financeurs et acteurs de l'accompagnement
- Expliquer l'innovation par des exemples pour susciter et inspirer d'autres entrepreneurs ; Différence entre innovation et invention
- Mettre en avant des succès ou des échecs de porteurs ou projets innovants (liste, témoignages)
- Faciliter l'accès à l'information : portail de l'innovation
- Mise en place d'un évènement « Salon ou nuit de l'innovation » pour faire connaître les innovateurs locaux ; associer les acteurs des industries créatives et culturelles qui sont aussi sources d'innovations ; motiver les participants-Exposants du salon par la remise de prix

## 2. Accompagnement

- Mise en place d'un guichet unique

Quel que soit le point d'entrée dans le réseau, présentation de l'ensemble des partenaires du guichet ; bonne orientation du porteur de projet dès le 1er contact (mise en réseau des acteurs, lisibilité de la démarche entrepreneuriale)

- Accompagnement dans le cadre d'un parcours fléché qualifié, pour guider pas-à-pas le porteur ; Ce parcours doit permettre de sécuriser et crédibiliser le porteur et son projet vis-à-vis des financeurs ; l'accompagnement doit cibler les projets générateurs d'emplois
- Mise en place d'une labellisation locale inspirée, par ex, du label Jeune Entreprise Innovante, considérant le contexte local (plus facilement accessible, moins coûteuse) et reconnue au niveau national (veiller à la cohérence des critères d'attribution entre le niveau local et national)
- Appui au développement de partenariats ; création d'un espace de rencontres (méconnaissance des lieux existants ; évocation d'un projet d'un porteur sur la création d'une maison entrepreneuriale et partenariale)

## 3. Parrainage des porteurs de projets innovants

- Tout au long du projet
- Avec l'appui de la société civile (mobilisation de l'expertise et du réseau de retraités chef d'entreprise ou banquiers)
- Le porteur parrainé devient ensuite parrain à son tour

## 4. Marché ou commercialisation de l'innovation

- Connaître les besoins des donneurs d'ordre publics ou des grandes entreprises
- Inciter à l'intégration des jeunes entreprises ou entrepreneurs dans les grands chantiers à venir
- Mobiliser les grandes entreprises locales sur des sujets tq : création d'incubateurs internes, accueil sous certaines conditions de personnes.
- S'insérer dans le bassin caribéen (export/étroitesse du marché local)



## 5. Financement

- Développer des dispositifs alternatifs : Crowdfunding, fonds d'investissement de proximité, fonds mobilisant l'épargne locale, fonds d'innovation, Business Angels, fonds d'amorçage, prêt d'honneur innovation (ex. Cité de la CDC qui abonde à ce type d'aide dans l'hexagone)
- Renforcer le principe de caution ou de garantie pour faciliter l'accès aux financements classiques (le label pourrait faciliter cela)
- Développer la culture de l'actionnariat (comme aux USA) par la formation et dès le plus jeune âge

### AXE 3 : Les études de marchés comme outil de décision stratégique

Animatrice Synthia SEGOR SERIN – Rapporteur Priscillia SAINT-HILAIRE

L'objectif est de mieux appréhender l'environnement stratégique et commercial. De nombreuses structures ferment leurs portes, par manque de connaissance du marché.

L'étude de marché doit devenir un réflexe dans la conception de projet.

#### 1. Vision globale

Les acteurs socio-économiques relèvent un manque de visibilité sur la stratégie globale du tissu économique guadeloupéen. En effet, la détection des secteurs porteurs ou des structures pour leur accompagnement, est encore flottante.

Dans le cadre de leur accompagnement, les porteurs de projets souhaiteraient, qu'un partenariat soit réalisé avec les institutions. En effet, ils alertent les institutions décisionnaires, sur le poids financier que représente notamment la phase d'amorçage d'un projet, qui par ailleurs comprend la partie études de marché.

L'analyse du marché est nécessaire pour le développement des offres dans les activités très compétitives ; en ce sens, les participants proposent la mise en place d'un Benchmark.

L'étude de marché s'avère être un ouvrage complexe, la phase initiale de recherches de données est l'un des premiers freins décourageant le porteur de projet à entreprendre ce type d'exercice. Une structuration centrale des données est suggérée, avec en amont l'identification puis la mutualisation des différents besoins.

#### 2. Bases de données et Observatoires

Afin de pouvoir se lancer dans une étude de marché, le porteur de projet a besoin de données fiables et en quantités suffisantes. Cependant la gestion de l'anonymat se pose pour la mise à disposition des différents éléments nécessaires pour l'observation du marché local.

Les intervenants à l'atelier proposent la mutualisation des informations et des études concernant la structure économique et sociale locale, sur une plate-forme reliée à l'observatoire régional.

Ainsi ils pourront avoir accès à des données issues des années antérieures, mais également à des données actualisées permettant une vision plus large dans le futur. Ces informations doivent être disponibles sur la base de l'OPEN DATA.

Les différents acteurs socio-économiques contribuant à l'atelier, notent que les informations relatives à l'exportation des services ne sont pas accessibles. Or on assiste à une très forte expansion des « start-up » dans ce secteur. Il faudrait donc intégrer cette nouvelle culture entrepreneuriale, d'une part pour que les porteurs de projet soient informés et d'autre part pour que les institutions puissent avoir une vision quantitative du rayonnement des activités locales rattachées aux services.

Dans le cadre de l'ouverture du marché local au bassin caribéen, une coopération régionale avec les autres pays de la Caraïbe est primordiale. Ce partenariat fera l'objet notamment de la création d'une base de données caribéenne commune, sur laquelle les futurs investisseurs pourront s'appuyer sur le plan technique, avant d'exporter leur activité. Il s'agirait de mettre en place un outil d'observation comparative.

### **3.Communication et formation**

Les outils pour l'accompagnement ou encore propre aux informations du marché guadeloupéens, sont peu connus par les futurs entrepreneurs. La solution absolue pour toucher un plus large public sera la vulgarisation de l'information. De manière à élargir la communication, les intervenants proposent le lancement d'une NEWSLETTER, où se croiseraient les informations des différents observatoires, notamment sur les données et outils existants.

Face au coût de réalisation d'une étude de marché, il a été proposé la mise en place d'un chéquier spécifique pour le financement d'une partie de l'étude. Le chèque sera délivré aux porteurs de projet, sous des conditions qui resteront à déterminer par la suite. De même, une formation devra être proposée

### **AXE 4 : L'économie bleue, diversité, animation et projets structurants**

Animateurs : Nicolas Diaz (Région Guadeloupe) et Marie-Laure Ciprin (Cluster maritime)

Rapporteur : Oriane Raulet (Direction de la Mer)

### **LE DIAGNOSTIC**

Plusieurs questions se posent :

- Quel est le périmètre de l'économie bleue ?
- Quel est le poids de l'économie bleue ?

Il n'existe pas de chiffres, ni d'indicateurs de suivi en Guadeloupe.

=> L'économie bleue en Guadeloupe n'est à ce jour ni qualifiée, ni quantifiée,

À noter : une étude pilotée par la Direction de la mer, en relation étroite avec la DIECCTE, la Région, le Cluster maritime et le Grand Port devrait être lancée dans les semaines à venir pour établir ce diagnostic.

## LES FREINS / LES PRÉALABLES OBLIGATOIRES

- Nécessité absolue que des préalables à terre soient réglés. : eau, déchets et transports. Sans cela, il n'y aura tout simplement pas d'économie bleue à moyen et long terme.
- Manque de gouvernance et de forte volonté politique pour toutes les questions relatives à l'économie bleue : qui en assure le pilotage ? Au niveau national, il n'y a pas actuellement de ministre dédié à la mer.
- Manque de continuité des feuilles de route de l'État sur des durées suffisamment longues
- Inadéquation entre les réponses des banques (ex : fonds de garantie), les engagements de l'État (ex : durée des autorisations) et les garanties nécessaires à un porteur de projet.
- Question du foncier ? Un diagnostic permettrait d'identifier s'il y a vraiment un problème de foncier pour le développement des activités économiques sur le littoral.

## LES PISTES D'ACTION et leurs PROJETS

### **1.La formation**

La nécessité de développer des formations professionnelles adaptées aux besoins locaux est très vite abordée : l'objectif est bien non seulement de **créer de l'économie mais aussi et surtout des emplois locaux.**

**Les formations proposées doivent donc être adaptées à notre environnement, à nos spécificités et à nos besoins.**

- nécessité d'une ouverture sur la Caraïbe et sur l'Amérique du Nord,
- nécessité que les acteurs de l'économie bleue, en particulier ceux du tourisme, maîtrisent l'anglais,
- développer les filières d'excellence,
- nécessité d'une approche filière par filière pour bien identifier les métiers de l'économie bleue et leurs potentiels, afin d'anticiper autant que possible en termes de formation professionnelle,
- poursuivre les partenariats avec l'Université des Antilles pour mieux mettre en cohérence les formations et les attentes du milieu économique
- valoriser les personnes formées.

### **Plusieurs projets concrets sont proposés :**

- Création d'un « centre de formation caribéen des métiers de la mer » qui assurerait des formations sur des standards internationaux et qui aurait à disposition tous les plateaux techniques nécessaires
- Création d'un lycée de la mer (travail de longue haleine à plus long terme)
- Créer un « Erasmus de la Caraïbe » pour favoriser les échanges entre étudiants de tous les pays
- Mettre en place un jumelage avec le lycée hôtelier sur le volet linguistique
- Créer des diplômes locaux, par exemple sur le modèle du diplôme de « guide du lagon » créé en Nouvelle-Calédonie.

## 2. La gouvernance

- La Stratégie nationale pour la mer et le littoral, adoptée en février 2017, doit être déclinée localement : l'exercice est en cours de réalisation et prendra la forme d'un Document Stratégique de Bassin (DSB) à l'échelle du bassin Antilles (Martinique, Guadeloupe, Saint-Barth, Saint-Martin)
- Nécessité d'une continuité de la position de l'État dans ses feuilles de route sur des durées suffisamment longues et indépendamment des changements de fonctionnaires
- Nécessité d'une simplification administrative pour que les attentes de l'administration soient davantage compatibles avec les structures des entreprises en Guadeloupe (souvent des petites structures).

### Plusieurs projets concrets sont proposés :

- Désigner des référents « économie bleue » dans chaque collectivité pour avoir un relais au niveau local sur ces thématiques
- Mise en place d'une labellisation des communes qui respecteraient par exemple les critères d'un développement durable bleu
- Création d'un observatoire de l'économie bleue, qui devra être un véritable outil d'aide à la décision

## 3. Le développement économique

- nécessité d'une forte volonté politique pour que ces projets voient le jour : certains de ces projets sont identifiés depuis plusieurs années
- nécessité de mettre en réseau tous les moyens et tous les acteurs aujourd'hui très disséminés
- développer le tourisme sous toutes ses formes, et mieux s'adapter aux attentes des touristes : le tourisme en Guadeloupe est essentiellement côtier (on vient en Guadeloupe avant tout pour ses plages)
- développer les retombées de la croisière
- développer une filière économique « santé » liée à la mer (ex des thérapies post-traumatiques associées à de la plongée mises en place fin 2017 aux îlets Pigeon), et développer la « silver economy » compte tenu du nombre de personnes âgées qui viennent en vacances en Guadeloupe.

### Plusieurs projets concrets sont proposés :

- Créer un annuaire de l'économie bleue
- Développer le cabotage, en particulier compte tenu de la dimension archipélagique de la Guadeloupe
- Développer l'intermodalité des transports pour que le transport maritime soit une alternative et un complément au transport routier
- Créer un observatoire du nautisme et/ou mettre en place une instance – pilotée par la Région ? – pour fédérer les acteurs du nautisme et développer des actions concrètes : organiser des événements phares, mettre en place un calendrier de tous les événements de l'année...
- Créer un 2<sup>d</sup> dock à la marina de Bas-du-Fort pour renforcer la filière de réparation navale
- Mettre en œuvre la ré-ouverture du Pont de la Gabarre

- Développer les navettes maritimes entre les navires de croisière et le mémorial ACTe

#### 4.L'environnement

- nécessité de préserver la mer en limitant d'une part les pressions exercées localement sur le milieu et d'autre part en s'adaptant autant que possible au changement climatique
- comment faire en sorte d'être plus résilient, filière par filière ?
- nécessité d'un engagement politique fort et d'une action collective pour lutter contre les pollutions – en particulier les pollutions telluriques
- concilier impérativement développement économique et protection de l'environnement
- développer la question de la spatialisation des usages pour répondre à la nécessité de prioriser les secteurs économiques à développer : le Document stratégique de bassin et le Schéma de mise en valeur de la mer (SMVM) qui va être révisé sont des outils qui permettent de répondre à cette territorialisation.

#### Plusieurs projets concrets sont proposés :

- Mener une étude pour établir un état des lieux précis des pollutions des eaux marines et littorales
- Mener des actions de sensibilisation en particulier auprès des plus jeunes

#### En conclusion, une nécessité de DÉCLOISONNEMENT

Renforcer la compétitivité de l'économie bleue en Guadeloupe passe donc certainement par un nécessaire décloisonnement à tous points de vue :

- décloisonnement des problématiques terre/côte/mer, car ce qui se passe en mer est très lié à ce qui se passe à terre ;
- décloisonnement de la gouvernance avec un pilotage qui permettra à la puissance publique dans son ensemble de s'investir dans l'économie bleue ;
- décloisonnement formation/économie/emploi pour répondre aux attentes des Guadeloupéens ;
- décloisonnement par filière ;
- décloisonnement des acteurs avec leur nécessaire mise en réseau ;
- et enfin, décloisonnement des enjeux : l'économie bleue est un exemple parfait de développement durable.

L'économie maritime reposera sur la résilience des territoires, la protection des milieux et l'ouverture des Guadeloupéens vers la mer.