

L'économie bleue de la Guadeloupe État des lieux et potentiels de développement

Avec 31 communes sur 32 disposant d'une façade maritime, la Guadeloupe est le département d'outre-mer (DOM) qui bénéficie du plus grand linéaire côtier (plus de 620 km). L'économie de la mer s'impose de ce fait naturellement à l'archipel qui se situe au cœur d'une Zone économique exclusive (ZEE) élargie depuis 2015¹.

En Guadeloupe, l'emploi maritime, entendu dans sa définition la plus large², représente 7,1 % de l'emploi total, soit le ratio le plus élevé parmi l'ensemble des DOM. Le tourisme maritime y est particulièrement présent et se positionne comme un facteur de croissance important. À titre illustratif, au mois de novembre 2017, le plus gros bateau de croisière jamais accueilli en Guadeloupe a fait escale à Pointe-à-Pitre, portant à 7 000 le nombre de passagers présents au port sur une journée. Les installations performantes du Grand port favorisent ainsi le développement du transport maritime et des activités portuaires, supplantant le secteur traditionnel de la pêche qui, en dépit de son fort ancrage dans le paysage guadeloupéen, apparaît sous-valorisé.

Ces activités marchandes constituent aujourd'hui le socle de l'économie maritime de l'archipel et recèlent de forts potentiels. La poursuite de la structuration du secteur devrait permettre à la Guadeloupe de renforcer son positionnement et créer les conditions nécessaires à l'émergence de nouvelles activités bleues.

UN POIDS PLUS IMPORTANT QUE DANS LES AUTRES DOM

L'économie bleue à la Guadeloupe

| | Activité significative | Activité à développer | Potential à évaluer/faible |
|--------------------------------------|------------------------|-----------------------|----------------------------|
| Activités touristiques | X | | |
| Activités récréatives | X | | |
| Activités portuaires | X | | |
| Transport maritime de marchandises | X | | |
| Transport maritime de passagers | X | | |
| Pêche | | X | |
| Aquaculture | | X | |
| Banques, assurances | | X | |
| Construction et réparation navales | | X | |
| Défense et action de l'État en mer | X | | |
| Formation | | X | |
| Recherche et développement | | X | |
| Biotechnologies bleues | | X | |
| Énergies maritimes renouvelables | | X | |
| Câbles sous-marins | | X | |
| Exploration minière des fonds marins | | | X |
| Parapétrolier offshore | | | X |

L'ÉCONOMIE BLEUE OU ÉCONOMIE DE LA MER : DÉFINITION ET CADRAGE

Selon la Commission européenne, l'économie bleue englobe l'ensemble des activités économiques liées aux océans, mers et côtes, y compris les activités de soutien directes et indirectes nécessaires à son fonctionnement. Elle recouvre ainsi des filières très variées telles que la pêche, l'aquaculture, le tourisme maritime et côtier, le transport maritime, la construction et la réparation navale, la biotechnologie bleue, l'énergie marine, l'exploitation minière des fonds marins ou encore le parapétrolier offshore.

Si certaines de ces activités se révèlent facilement identifiables au sein de la Nomenclature des activités françaises (NAF), d'autres s'avèrent statistiquement « invisibles » en raison de leur caractère transversal. C'est notamment le cas du tourisme maritime et côtier, mais également des énergies marines, de l'activité de recherche et développement ou des activités maritimes d'intervention publique (défense, surveillance et sauvetage en mer). Ces contraintes statistiques conduisent alors à définir un deuxième champ d'analyse, plus restreint, centré sur les principaux secteurs d'activité de l'économie de la mer, à savoir :

- **les activités primaires et filières aval** : pêche et aquaculture en mer, transformation et commerce des produits de la mer ;
- **les activités portuaires** : construction d'ouvrages maritimes et fluviaux, services auxiliaires des transports par eau et manutention portuaire ;
- **le transport maritime** : transports maritime et côtier de fret et de passagers et location de matériels de transport par eau ;
- **la construction et la réparation de navires** : construction de navires et de structures flottantes, de bateaux de plaisance et réparation et maintenance navales.

¹ Le domaine maritime français a en effet été étendu de près de 500 000 km² en septembre 2015, principalement autour de ses territoires d'outre-mer, et notamment autour des Antilles françaises qui ont vu leur ZEE passer de 138 000 km² à 146 000 km².

² « L'économie maritime : des activités diverses et localisées », Insee Première N° 1573, Novembre 2015 (<https://www.insee.fr/fr/statistiques/1560263>).

Premier DOM en termes d'emploi maritime

L'économie de la mer, entendue au sens large, représente 7,1 % de l'emploi total de l'archipel en 2012 (Insee), contre 3,1 % pour la France entière. La Guadeloupe se positionne comme le premier DOM maritime devant la Martinique (6,4 %) et la Guyane (5,6 %) et comme la deuxième région bleue derrière la Corse (9,9 %). Sur les 9 000 emplois recensés, plus des deux tiers sont liés à la présence de touristes en zone littorale et relèvent en ce sens du tourisme bleu.

En 2016, le Grand port maritime de Guadeloupe (GPMG) a identifié, sur un périmètre plus restreint³, près de 1 600 entreprises relevant d'une activité maritime. Il s'agit notamment des activités de pêche, de transport maritime, de transformation des produits de la mer, etc., mais également des activités telles que l'enseignement de disciplines sportives et d'activités de loisirs.

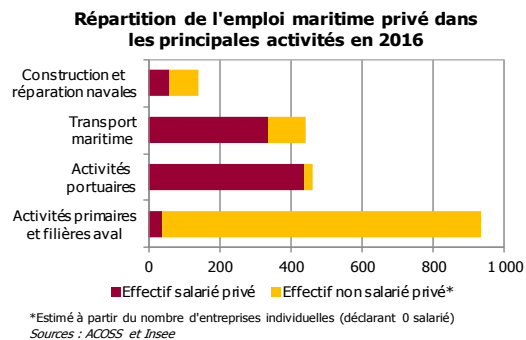
Enfin, dans sa définition stricte (cf. encadré), le secteur rassemble 1 176 entreprises au 1^{er} janvier 2016 et représente ainsi 2,5 % du tissu économique local. 77,1 % de ces entreprises opèrent dans les activités primaires et les filières aval et 11,2 % dans le transport maritime. La construction et réparation navales et les activités portuaires concentrent respectivement 8,1 % et 3,7 % des entreprises maritimes. En termes d'emploi marchand, 94,1 % de ces entreprises ne déclarant aucun salarié, l'économie maritime se caractérise par la prédominance de travailleurs non-salariés.

Corolaire d'une pêche essentiellement artisanale, la majorité de ces emplois non-salariés sont concentrés dans les activités primaires et les filières aval (80,9 %). À l'inverse, la filière portuaire et le secteur du transport maritime ont principalement recours à l'emploi salarié : ils représentent respectivement 50,3 % et 38,5 % de l'emploi salarié maritime. Au total, l'économie maritime mobilise 2,0 % de l'emploi marchand (1,6 % en Martinique et 1,2 % en Guyane).

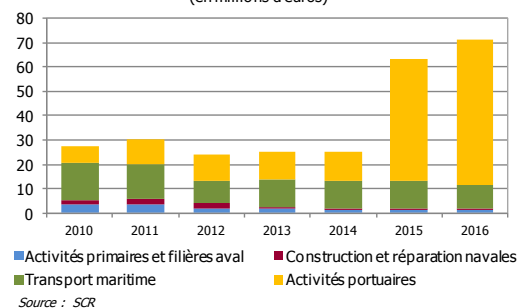
Un financement bancaire croissant, concentré sur la filière portuaire

À fin 2016, l'encours des prêts consentis aux principales entreprises de l'économie maritime (périmètre restreint) s'élève à 71,1 millions € (+12,2 % sur un an). Le secteur pèse à hauteur de 1,1 % dans l'ensemble des crédits recensés au Service central des risques (SCR), un ratio similaire à celui de La Réunion et de la Guyane, mais supérieur à celui de la Martinique (0,5 %).

Le poids grandissant du secteur (0,5 % en 2010) est imputable à la seule progression du financement de la branche portuaire (+45,7 M€ depuis 2014), qui totalise 84,1 % des crédits maritimes en 2016 (contre 24,8 % en 2010). En lien avec son projet « Port nouvelle génération » (62,8 M€ d'investissements en 2015 puis 13,9 M€ en 2016), Guadeloupe Port Caraïbes apparaît comme le premier contributeur à la croissance de l'encours. L'encours porté par les entreprises du transport maritime (13,4 % du total) diminue quant à lui depuis 2010 pour s'établir à moins de 10 M€ en 2016. Les crédits liés aux activités primaires et à la construction et réparation de navires suivent également une tendance baissière et représentent respectivement 2,0 % et 0,6 % du total.



Encours des crédits à l'économie maritime
(en millions d'euros)



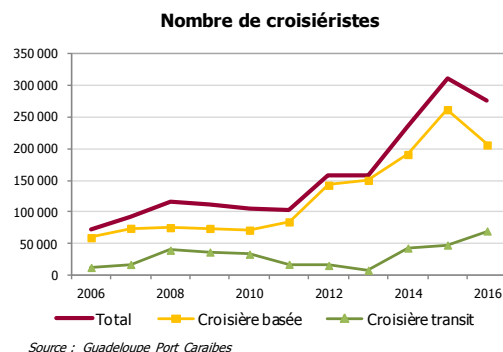
DES ACTIVITÉS BLEUES DE PREMIER PLAN DANS L'ÉCONOMIE LOCALE

Le tourisme maritime, moteur de l'économie guadeloupéenne

Placée en 2016 au 9^e rang des destinations les plus fréquentées dans la Caraïbe⁴, la Guadeloupe possède sans conteste tous les attributs d'une destination maritime complète. D'après l'Observatoire régional du tourisme de Guadeloupe, sur la saison 2014-2015, 78 % des touristes interrogés⁵ ont fréquenté les plages de l'archipel au cours de leur séjour et près d'un tiers ont effectué des sports aquatiques. Ainsi, les atouts maritimes de la Guadeloupe profitent au secteur du tourisme, qui pèse pour près de 4 % dans le PIB⁶.

L'activité de croisière, entre atouts et défis

Située dans le premier bassin d'activité de la croisière au monde, la Guadeloupe jouit de richesses naturelles et culturelles qui attirent. Forte de ses cinq sites d'accueil (Pointe-à-Pitre – 90 % du trafic –, Les Saintes, Basse-Terre, Deshaies et Marie-Galante), elle a enregistré une hausse moyenne de sa fréquentation de 14,7 % par an depuis 2006. 282 423 croisiéristes ont été comptabilisés pour la saison 2016-2017. La saison 2017-2018 devrait être encore plus dynamique, la Guadeloupe bénéficiant du report de trafic de haut lieu de la croisière tel que Sint Maarten, fortement impacté par les ouragans de septembre 2017⁷. L'avitaillement, l'embarquement et le débarquement du navire étant effectués sur place, c'est la croisière basée⁸ qui génère les retombées économiques les plus importantes. En Guadeloupe, elle représente 75 % de l'activité et bénéficie de la coopération entre le Comité du tourisme des îles de Guadeloupe (CTIG), l'aéroport et le port. Toutefois, face à une concurrence forte, la destination Guadeloupe doit poursuivre ses efforts pour conforter son positionnement.



³ Le périmètre retenu exclut certaines activités liées à la présence de touristes telles que l'hébergement et la restauration.

⁴ Sur les 29 pays membres de la *Caribbean tourism organization* (CTO).

⁵ « Les touristes de séjour », Observatoire régional du tourisme, mars 2016.

⁶ « Measuring the multiplier effects of tourism industry to the economy », Université des Antilles, mars 2017.

⁷ 269 escales sont prévues pour la saison 2017-2018, contre 161 lors de la saison 2016-2017 (prévisions arrêtées au 19 octobre 2017), CTIG.

⁸ Une croisière est dite basée (en opposition à une croisière de transit) dans le port d'une zone géographique quand celle-ci est proposée en tête et en fin du circuit de croisière. Les croisiéristes embarquent alors à ce port pour débuter leur croisière et y débarquent en fin de croisière.

Le développement de la croisière de transit reste quant à elle en partie tributaire de l'attractivité de la ville de Pointe-à-Pitre, principal point d'accueil des passagers en Guadeloupe. Le projet d'amélioration de son front de mer « Karukera Bay », présenté par le GPMG, pourrait permettre une revalorisation de l'offre à terre, actuellement en deçà de celles proposées par les meilleures destinations touristiques caribéennes, et ainsi dynamiser les retombées économiques de la croisière en Guadeloupe (notamment auprès des passagers ne partant pas en excursion, soit près d'un passager sur deux selon le CTIG), inférieures à la moyenne régionale⁹. S'aligner sur les standards internationaux constituerait par ailleurs un atout pour fidéliser les compagnies.

La filière nautique et les activités récréatives, un positionnement fort de la Guadeloupe

Bénéficiant d'un plan d'eau permettant une navigation facile et de la renommée mondiale de la baie des Saintes, la Guadeloupe dispose d'atouts majeurs pour le développement de la filière nautique et d'activités récréatives. Elle compte également une quinzaine de sites de baignade très fréquentés et réputés, répartis sur l'ensemble de l'archipel.

Selon l'association des professionnels du nautisme de Guadeloupe, environ 200 entreprises exercent une activité liée au nautisme en 2013. L'archipel, organisateur d'évènements véliques tels que la Route du Rhum, est une destination appréciée pour la pratique de la plaisance¹⁰. La voile est également une activité fortement ancrée dans la culture guadeloupéenne ; le tour de la Guadeloupe en voile traditionnelle¹¹ bénéficie ainsi d'une grande popularité. La capacité d'accueil de navires de plaisance en Guadeloupe se répartit sur 16 ports de plaisance. Toutefois, ce sont les 3 marinas de Bas-du-Fort (Le Gosier), Rivière Sens (Gourbeyre) et Saint-François qui offrent la grande majorité des places (1 760 places). Selon le Ministère de la Transition écologique et solidaire¹², 15 574 navires ont été immatriculés en Guadeloupe à fin août 2016 ; 244 l'ont été entre septembre 2015 et septembre 2016, soit 40 % des immatriculations de navires délivrées dans les DOM. Autre signe de son positionnement privilégié sur ce type d'activités, la Guadeloupe est le département français qui accueille le plus grand nombre de véhicules nautiques à moteurs (2 000 enregistrés par la Direction de la mer). Ces activités créent une demande forte en termes de réparation de navires, majoritairement effectuée par des petites et très petites entreprises localisées à la Marina de Bas-du-Fort.

D'autres activités récréatives se sont développées dans l'archipel. La plongée, qui s'organise autour d'une cinquantaine de clubs, compte près de 2 500 licenciés en 2016. Environ 125 sites de plongée sont recensés en Guadeloupe. Les sports de glisse (surf, bodyboard, kitesurf, etc.) et le kayak sont également des activités récréatives très pratiquées. Enfin, la pêche non professionnelle bénéficie de conditions climatiques favorables durant toute l'année.

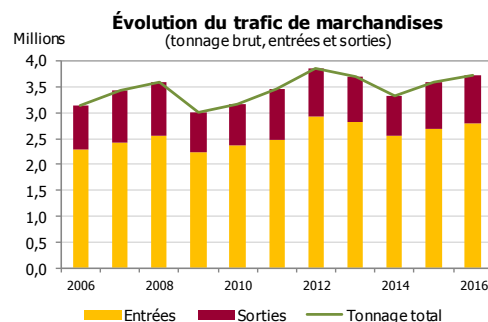
Les activités du Grand port maritime au cœur de la dynamique du secteur

Le GPMG endosse un rôle majeur dans l'économie de la Guadeloupe, deuxième DOM le plus dépendant de l'extérieur¹³. Au travers de ses 5 sites spécialisés, il brasse en effet près de 95 % des échanges de marchandises avec l'extérieur. Il représente également un acteur central du trafic de passagers. Premier port et principal site d'activité, le **Port de Jarry** constitue une plateforme logistique¹⁴ d'excellence entièrement dédiée au fret. Le **Port de Pointe-à-Pitre** accueille pour sa part le trafic de passagers et participe à l'essor de la filière nautique via sa base de réparation pour les grands yachts équipée d'un dock flottant. Multi-activités, le **Port de Basse-Terre** est positionné sur le fret et sur le trafic de passagers. À Marie-Galante, le **Port de Folle Anse** constitue la plateforme stratégique du désenclavement de l'île et le point de passage obligé des exportations sucrières. Enfin, la **Marina de Bas-du-Fort**, résolument tournée vers les activités nautiques, se positionne comme une des plus importantes de la Caraïbe et constitue la première destination de l'archipel pour le yachting.

Le transport de marchandises, favorisé par des infrastructures performantes

Depuis 2006, le tonnage de marchandises traitées par le GPMG progresse en moyenne de 1,7 % chaque année. En 2015, le GPMG occupe la 12^e place du classement des ports français en la matière.

En 2016, la croissance de l'activité se poursuit avec 3,7 millions de tonnes traitées (+3,4 % sur un an), dopée par le vrac solide (+17,1 %) et le trafic de conteneurs (+5,1 %) qui représente plus de 50 % du trafic total. A 212 000 EVP (équivalent vingt pieds), celui-ci est tiré par le trafic domestique (+5,8 %) dans un contexte de consommation des ménages soutenue. Les exportations restent limitées et dépendantes de la production locale, l'activité est à 80 % tournée vers le marché intérieur. La hausse du trafic est également imputable à l'activité de transbordement (+3,7 %, soit 65 663 EVP en 2016), axe stratégique du GPMG. Avec l'élargissement du canal de Panama, le GPMG souhaite se renforcer sur le trafic maritime régional. Il s'est lancé dans des investissements de grande envergure afin de se positionner comme un hub dans la Caraïbe du Sud¹⁵. Le dragage du plan d'eau intérieur et la réalisation de 10 hectares de terre-plein, finalisés en 2016, ont notamment permis de porter le tirant d'eau à 16,2 mètres et rendu possible l'accueil de bateaux d'une capacité de 4 500 EVP.



Le transport de passagers, un nouveau cap franchi

Enregistrant une croissance annuelle moyenne de 4,0 % sur la dernière décennie, l'activité de transport de passagers (y compris croisiéristes, cf. supra) est une activité à part entière du GPMG. En 2016, avec 1,1 million de passagers accueillis, le trafic s'oriente de nouveau à la hausse (+1,5 %), à la faveur d'un trafic inter-archipel particulièrement dynamique (+9,4 %). Assurant les liaisons entre

⁹ Sur la saison 2014-2015, la dépense moyenne par passager en Guadeloupe s'établit à 90,06 US \$ contre 103,83 dans le reste de la région, selon Business research & economic advisors.

¹⁰ Avant 2013, le trafic nord-sud des plaisanciers était facilité par l'ouverture des ponts de la Rivière Salée, chenal naturel de 5 km séparant la Basse-Terre et la Grande-Terre. Les ponts de la Gabarre et de l'Alliance étant en panne depuis 2013, la navigation sur la Rivière Salée est désormais limitée aux navires de moins de 4 m de hauteur.

¹¹ Il s'agit d'embarcations de pêche détournées de leur utilisation initiale pour participer à une course de plusieurs jours.

¹² « La plaisance en quelques chiffres », données du 01/09/2015 au 31/08/2016, Ministère de la Transition écologique et solidaire.

¹³ Les échanges extérieurs représentent 32,5 % du PIB en Guadeloupe en 2016 contre 35,3 % en Guyane.

¹⁴ Pour assurer ses missions, le GPMG s'appuie de manière croissante sur la digitalisation de ses activités. Il est ainsi devenu en 2002 le 1^{er} port de la Caraïbe à disposer d'un "Cargo Community System", outil informatique de suivi des flux physiques, administratifs et douaniers liés aux marchandises.

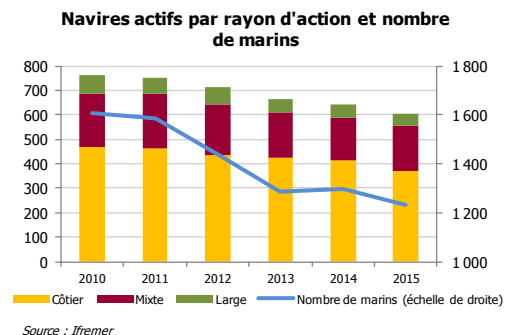
¹⁵ Si la Caraïbe Nord et Ouest compte des plateformes capables d'accueillir et de redistribuer les flux vers les États-Unis, il n'existe pas de structure équivalente dans la Caraïbe du Sud. D'après la Commission économique de l'Amérique latine et de la Caraïbe, le GPMG se positionne comme le 48^e port régional en termes d'EVP (sur 80).

la Guadeloupe et les îles de la Désirade, de Marie-Galante et des Saintes, il capte 65 % du trafic total. L'encombrement des routes terrestres offrant pour sa part des opportunités pour un trafic entre la Grande-Terre et la Basse-Terre, le GPMG est impliqué dans un projet de bus de mer, initié par la Région, qui devrait relier certains sites stratégiques. En parallèle, le trafic inter-îles (-11,9 % sur un an) représente moins de 10 % du trafic. Il est très sensible à la concurrence aérienne, notamment sur la desserte de la Martinique.

Un secteur primaire sous-valorisé

La pêche est une activité traditionnelle fortement ancrée sur le territoire guadeloupéen. Elle relève essentiellement de l'artisanat et se caractérise donc par une faible transformation des produits. Si elle a généré une production valorisée par l'Ifremer à 26,6 M€ en 2015, l'activité est pénalisée par le vieillissement de sa flotte et le manque d'attractivité de la filière. Entre 2010 et 2015, le nombre de navires actifs a diminué de 20,8 % (l'âge moyen de la flotte atteint 17 ans) et le nombre de marins est en recul de plus de 20 % (1 231 en 2015). En dépit de ressources halieutiques significatives, la pêche ne permet pas d'offrir une production à la hauteur des besoins de la population. En 2015, les quantités produites sont estimées à environ 3 100 tonnes pour près de 6 000 tonnes d'importations.

Ce déséquilibre pourrait justifier le développement de la filière aquacole, aujourd'hui marginale. En 2016, avec seulement une entreprise en activité, l'aquaculture marine représente une production estimée à 20 tonnes selon la direction de la Mer. Par ailleurs, il est à noter que les filières de la pêche et de l'aquaculture restent particulièrement vulnérables à la qualité des milieux exploités et à leur stabilité (chlordécone, cyclones, etc.). La contamination des sols et de la faune halieutique par le chlordécone pèse notamment sur le développement de ces deux filières¹⁶.



DES ACTIVITÉS À DÉVELOPPER OU MOINS CONNUES

- Si la mer constitue une source d'énergie reconnue, le développement des **énergies maritimes renouvelables** reste très limité en Guadeloupe. Toutefois, un pré-diagnostic pour le développement de l'éolien offshore flottant a été établi par la société Akuo pour le compte de la Région Guadeloupe et de l'Ademe en juillet 2015 et a permis de déterminer 8 sites d'implantation potentiels. Une étude de faisabilité a également été conduite pour la réalisation d'un SWAC (Sea Water Air Conditioning) pour l'hôpital de Basse-Terre. L'une de ses principales conclusions conditionne la viabilité de ce projet à la connexion d'autres bâtiments au système SWAC de l'hôpital.
- La Guadeloupe est reliée à trois **câbles sous-marins** : Global Caribbean Network, Southern Caribbean Fiber et Eastern Caribbean Fiber System.
- La **recherche et développement** (R&D) dans les activités liées à la mer pâtit d'un manque de capacité selon la Commission européenne¹⁷. Le déficit de données sur les écosystèmes côtiers, littoraux et marins pénalise notamment la pêche et l'aquaculture.
- Les **biotechnologies** représentent une opportunité de développement de l'économie bleue en Guadeloupe. Un appel à projets a notamment été lancé par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) et la Région Guadeloupe pour valoriser les sargasses. Pour rappel, ces algues brunes flottantes viennent s'échouer sur les côtes des Antilles depuis plusieurs années. Elles constituent un fléau pour la pêche et le tourisme mais pourraient être valorisées à travers la production de compost, de biogaz, de bioplastique ou encore de produits cosmétiques.
- En Guadeloupe, **l'enseignement maritime** est dispensé par plusieurs établissements du secondaire, du supérieur et par des centres de formation. Selon une étude de Guadeloupe formation de 2016, une dizaine d'offres existe. L'apprentissage informel demeure toutefois présent, notamment chez les pêcheurs.
- En matière de **Défense et d'intervention de l'État en mer**, la Guadeloupe s'intègre dans la zone maritime des Antilles sous l'autorité du Préfet de la Martinique. En tant que délégué du gouvernement pour la coordination de l'action de l'État en mer, le Préfet assure de nombreuses missions (le sauvetage des personnes en détresse en mer, la police des pêches, le maintien de l'ordre public en mer, la protection de l'environnement marin et la lutte antipollution et la surveillance et la police de la navigation), dans un vaste espace d'environ 3 millions de km² s'étendant de l'île d'Anguilla au nord à Sainte-Lucie au sud.

DES POTENTIELS VARIÉS À ACCOMPAGNER

La Guadeloupe dispose d'atouts indéniables pour que l'économie bleue soit au cœur de son développement. Acteur prépondérant, le Grand port maritime y contribue et ambitionne de devenir un acteur majeur dans la Caraïbe. Fortement tributaire de la mer, le secteur du tourisme connaît un regain de dynamisme depuis plusieurs années et devrait continuer à peser dans l'économie bleue. En parallèle, certaines activités bleues n'en sont qu'à leurs débuts. En effet, l'écosystème marin présente un potentiel pour l'exploitation des énergies renouvelables et des biotechnologies. Les premières études dans ces domaines ont permis de faire émerger des pistes de développement, mais celles-ci n'ont pas encore été exploitées. Le secteur de la pêche, ancré dans la culture guadeloupéenne, peine quant à lui à se renouveler. Avec une flotte et une population active vieillissantes, le secteur cherche un second souffle.

La structuration du secteur maritime guadeloupéen devrait contribuer au développement de l'ensemble de ces activités. Dans le cadre du Conseil maritime ultramarin du bassin des Antilles (CMUBA), un document stratégique de bassin est en cours d'élaboration et fixera le cap de la politique de la mer et du littoral à l'échelle des 4 îles des Antilles françaises. La nécessité d'une coopération entre les acteurs de ces îles fait consensus auprès des professionnels. L'existence du Marché unique antillais (MUA)¹⁸ est de nature à la favoriser. Le Cluster maritime de Guadeloupe¹⁹, qui rassemble une cinquantaine de membres liés aux activités bleues, œuvre également en ce sens. La Région Guadeloupe va pour sa part travailler avec les autres régions ultrapériphériques européennes dans le cadre du projet ORFISH (Outer-most Regions FISHERs) dont elle est la chef de file pour une durée de 21 mois. Lauréate de l'appel à projets lancé par la Direction des Affaires maritimes et de la Pêche de la Commission européenne, elle doit créer et animer un réseau d'échanges sur les techniques de pêche à faible impact environnemental.

Toutes les publications de l'IEDOM sont accessibles et téléchargeables gratuitement sur le site www.iedom.fr

Directeur de la publication : M.-A. POUSSIN-DELMAS – Responsable de la rédaction : G. GENRE-GRANDPIERRE – Rédaction : C. LOUYOT – D. LAURET
Éditeur et imprimeur : IEDOM
Achévé d'imprimer : mars 2018 – Dépôt légal : mars 2018 – ISSN 1952-9619

¹⁶ http://www.guadeloupe.pref.gouv.fr/content/download/3088/17231/file/Arrete_prefectoral_du_23_juin_2010_reglementation-chlordecone-peche.pdf

¹⁷ « Realising the potential of the Outermost Regions for sustainable blue growth », Commission européenne, septembre 2017.

¹⁸ Les régions de Guadeloupe et Martinique constituent un territoire fiscal unique au regard de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA), des accises, de l'octroi de mer et de l'octroi de mer régional.

¹⁹ <http://www.cluster-maritime-guadeloupe.fr/>