

L'économie bleue en Guyane

Des atouts à valoriser

É
C
L
A
I
R
A
G
E



1 : Port de Dégrad-des-Cannes 2 : Port de Kourou 3 : Port de Saint-Laurent du Maroni

La Guyane compte 312 km de côtes, atout indéniable, mais également difficulté dans la mesure où elles font partie des plus instables au monde (le trait de côte étant constamment façonné, avec des alternances d'avancée et de recul). La Guyane est au cœur de 3 marchés : MERCOSUR, CARICOM, et Union européenne, mais l'essentiel des échanges se fait avec la métropole. En raison des besoins d'importations, l'économie guyanaise est donc dépendante de l'activité portuaire qui génère environ 95 % des échanges import-export.

Sur le marché mondial du transport maritime, les ports modernes doivent offrir des tirants d'eau conséquents et se doter de moyens de manutention adaptés pour accueillir des navires de plus en plus imposants. Or, l'ensablement de la côte et la faible profondeur des chenaux ne permettent pas à la Guyane d'accueillir de tels navires.

Le renforcement des infrastructures du port de Dégrad-des-Cannes, le développement du port existant de Saint-Laurent-du-Maroni et/ou la création d'un nouveau port industriel pourraient à terme constituer des relais de croissance.

La filière pêche est insuffisamment structurée, sa flotte est mal équipée, ses équipages insuffisamment formés, et la Guyane manque d'infrastructures de débarquement appropriées. En outre, les prix bas du poisson et la pêche informelle et illégale, fragilisent énormément le secteur, malgré les efforts répétés de l'État pour lutter contre la pêche illégale.

Enfin, l'économie bleue en Guyane pourrait s'appuyer sur plusieurs axes de développement : la captation de croisiéristes, la mise en valeur du patrimoine animal et végétal, la création de lignes fluvio-maritimes, et l'exploitation pétrolière.

UNE CÔTE PARMIS LES PLUS INSTABLES AU MONDE

La Guyane compte 312 km de côte. Elles font partie des plus instables au monde, car chaque point est soumis à des phases de sédimentation intense (envasement dû au passage de bancs de vase qui proviennent du fleuve Amazone) et d'érosion importante.

Le trait de côte est donc constamment façonné, avec des alternances d'avancée et de recul. Par ailleurs, la mangrove couvre environ 80 % du littoral, et constitue un écosystème singulier¹.

Ces particularités topographiques et géographiques conditionnent fortement l'exploitation économique de la bande côtière alors même que 90 % de la population y est concentrée.

Malgré ces contraintes, la Guyane dispose d'un emplacement de choix. Elle est au cœur de trois marchés représentant autant de potentiels que de concurrents.

En effet, la Zone Économique Exclusive de la Guyane (126 000 km²) se situe à l'interface des zones d'échanges du MERCOSUR (Argentine, Brésil, Paraguay, Uruguay), du CARICOM (parmi lesquels Suriname, Guyana, Haïti) et de l'Union européenne.

L'ACTIVITÉ PORTUAIRE : STRATÉGIQUE POUR L'ÉCONOMIE GUYANAISE

Sur le marché mondial des ports, les besoins d'infrastructures et les méthodes de dessertes ont été profondément modifiés par la révolution du conteneur maritime et le « gigantisme maritime »². Les gros porte-conteneurs ne font escale que dans quelques grands hubs à partir desquels des navires plus petits (les « feeders ») assurent les dessertes vers les ports de second rang.

Or, la Guyane n'est pas dotée d'un hub maritime, mais dispose de cinq ports de taille modeste : celui de Dégrad-des-Cannes (principal port de commerce), de Kourou (Pariacabo), de Saint-Laurent-du-Maroni, de Matoury (Larivot), et du vieux port de Cayenne.



En l'absence d'infrastructure portuaire naturelle propice, le principal port de commerce de Guyane est installé à l'embouchure d'un fleuve et un dragage quotidien des chenaux d'accès est nécessaire pour son exploitation (engendrant un coût annuel d'environ 8 M€).

La faible profondeur du chenal — entre 6 et 7 m — fait peser des contraintes structurelles pour l'accès des navires, et ceux affrétés pour la Guyane ont des spécificités techniques leur permettant de naviguer sur de faibles tirants d'eau.

La plus grande partie de l'approvisionnement maritime principal est assurée par deux lignes régulières desservant le port de Dégrad-des-Cannes : la ligne « océanique » transatlantique (principale route maritime)³, et la ligne « Guyanas » qui permet des liaisons avec les Antilles françaises, le Suriname, le Guyana et Trinidad-et-Tobago avec des *feeders*.

Les navires repartent avec des conteneurs quasiment vides du port de Dégrad-des-Cannes, avec principalement des déchets à traiter, et des conteneurs de déménagement en fonction des retours en métropole. Par la suite, les navires poursuivent leur route vers le Brésil où ils chargent des fruits et légumes, puis rejoignent les ports européens.

¹ Source : Groupement de recherche LiGA (Littoral de Guyane sous influence amazonienne) du CNRS.

² Source : <http://www.lecese.fr/travaux-publies/les-ports-ultramarins-au-carrefour-des-changes-mondiaux>.

³ Ligne NEFGUI desservant l'Europe, les Caraïbes, la Guyane et le Brésil.

Le **port de Saint-Laurent du Maroni** — appartenant à la Communauté des Communes de l'Ouest guyanais depuis 2009 — accueille trois autres lignes sur son terminal commercial : une ligne en provenance de l'Europe, une intra Caraïbe, et une en provenance des États-Unis d'Amérique. Ces lignes permettent principalement l'importation de vrac (ferrailles, acier, bois, matériels roulants, marchandises palettisées, etc.). Ce port permet également le trafic fluvial dans l'Ouest guyanais et compte un terminal de gare fluviale avec 50 rotations par semaine entre la France et le Surinam, et un terminal pour les piroguiers traditionnels.

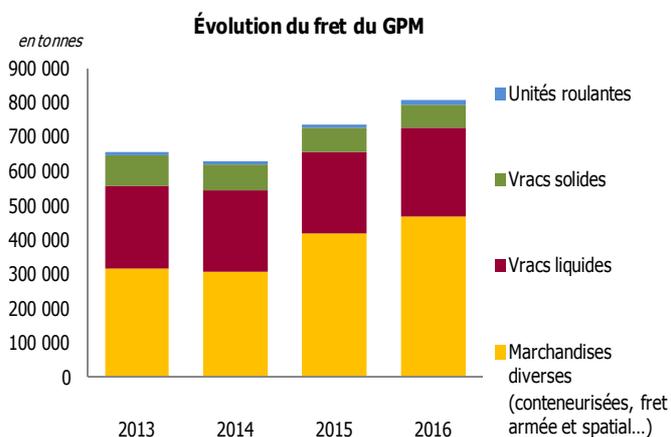
Le **port de Kourou-Pariacabo** est dévolu majoritairement à l'approvisionnement en hydrocarbures pour l'Ouest guyanais et au fret spatial. Sa gestion est déléguée au CNES par le Grand Port Maritime.

Le **port du Larivot à Matoury** est géré par la commune de Matoury et est le principal port crevettier de Guyane après avoir maintenu jusqu'en 2009 une activité d'approvisionnement et de stockage d'hydrocarbures.

Le **vieux port de Cayenne** est vétuste, ne dispose pas de débarcadère approprié. Depuis 1974, son activité se limite à l'accostage des bateaux de pêche.

Le Grand Port Maritime : un acteur pivot

Le Grand Port Maritime de la Guyane (GPMG) regroupe les activités du port de Dégrad-des-Cannes et de Kourou. **L'activité portuaire génère environ 95 % des échanges import-export**, jouant ainsi un rôle prépondérant dans la croissance de l'économie guyanaise. L'essentiel de ce trafic provient de la métropole.



Source : GPM

En 2016, le **volume global d'activité du GPMG était de 0,8 million de tonnes brutes**, soit 56 953 EVP (équivalent vingt pieds)⁴.

À titre de comparaison, le GPM de Guadeloupe a traité sur la même période 3,7 millions de tonnes (212 259 EVP) et le GPM de la Martinique 3,1 millions de tonnes (153 000 EVP).

Le projet stratégique 2014 – 2018 du GPMG (Port de l'Europe au carrefour des Amériques) avait pour objectif de développer les activités portuaires (via notamment l'installation de grues de quai) et paraportuaires, d'accroître la capacité foncière du GPMG, et d'améliorer la compétitivité du port.

À fin 2016, plusieurs opérations ont été engagées : les travaux du complexe d'entrée du port de Dégrad-des-Cannes, l'achat des grues portuaires, et la réhabilitation du terminal conteneurs⁵.

Le cabotage commercial de marchandises : outil de coopération régionale et activité d'avenir ?

Selon l'avis du Conseil économique, social et environnemental (CESE) rendu en 2015, le cabotage régional permettrait à la Guyane de développer son activité portuaire en capitalisant sur son emplacement stratégique. Le CESE préconise la poursuite des études de développement d'un transport par cabotage sur les côtes guyanaises, étendu aux régions voisines du Suriname et du Brésil⁶.

Fin 2016, la Collectivité Territoriale de Guyane (CTG), lors du lancement du Programme de Coopération Interreg Amazonie, a accepté de participer au financement d'une étude de faisabilité sur le cabotage régional, portée par le GPMG. Les premiers résultats de cette étude révèlent que le développement du cabotage régional pourrait être freiné par l'articulation des différentes législations, normes et contraintes des pays de la zone.

⁴ Actuellement, le GPM à Dégrad-des-Cannes est en capacité de traiter 100 conteneurs par jour.

⁵ Source : Rapport d'activité 2016 du Grand Port Maritime de Guyane.

⁶ Le cabotage est une navigation sur de courtes distances à proximité des côtes, soumises aux règlements nationaux des pays concernés.

Quel développement pour le port de Saint-Laurent du Maroni ?



Le port de Saint-Laurent du Maroni traite 20 000 tonnes de marchandises par an et 30 000 passagers⁷. À moyen terme, la croissance démographique dans l'Ouest, le développement de l'activité commerciale (construction de deux super et hyper marchés), et le projet minier « Montagne d'or »⁸ pourraient justifier la **construction d'un nouveau grand port industriel** à Saint-Laurent.

Ce port — nécessitant un investissement d'environ 100 M€ — pourrait alors accueillir des navires plus importants afin de faciliter les échanges dans l'Ouest, et les importations de produits nécessaires à l'exploitation de la mine d'or ainsi que les exportations des produits miniers.

Indépendamment de la mise en chantier d'un port industriel, le dragage du port actuel afin d'en augmenter le tirant d'eau, et le développement des infrastructures permettraient de faciliter les échanges et transports de marchandises intra Guyane, déchargeant d'autant le réseau routier. La première phase du chantier des aires de stockage de l'installation portuaire existante a été achevée (pour un montant de 400 000 euros), tout comme la première phase de construction de la cale d'accostage du prochain bac de franchissement du Maroni (pour un montant d'environ 1 million d'euros)⁹.

La plateforme offshore multi-usage : un projet dont la viabilité est à étudier

Le GPMG ambitionne, à l'horizon 2030, de doter la Guyane d'un port en eau profonde, situé au large à 100-120 km des côtes. L'objectif serait de faire de la **Guyane un hub maritime régional** pour le transport de conteneurs.

Le projet comporterait également le développement de l'aquaculture offshore, et une plateforme industrielle (activité pétrolière — exploitation et stockage —, *data center*, plateforme d'exportation de produits miniers en provenance du Brésil notamment).



Maquette de la POMU
Source : GPM Guyane

Il ressort de l'étude de pré-faisabilité logistique, socio-économique, technique et juridique lancée par le GPMG que l'ordre de grandeur du coût d'investissement est pré-estimé à environ 1,5 milliard d'euros. Par la suite, la réalisation d'une étude complète de faisabilité permettra l'analyse de la viabilité de cet ambitieux projet.

La création d'un poste d'inspection frontalier : un catalyseur d'échanges régionaux ?

Le poste d'inspection aux frontières (PIF) est chargé du contrôle des importations de denrées d'origine animale ou végétale en provenance des pays extérieurs à l'Union européenne. **Il n'existe pas actuellement de PIF en Guyane**, et celui de la Martinique ne dispose pas d'un agrément pour valider les importations de ces produits en Guyane. Toutes les importations de ce type en Guyane sont donc contraintes de transiter par les PIF implantés en Europe. En d'autres termes, pour arriver sur les marchés guyanais, un produit d'origine animale du Suriname ou du Brésil doit emprunter la ligne transatlantique océanique et revenir. Cette situation constitue un frein au développement des activités régionales¹⁰. La création d'un PIF permettrait l'ouverture de la Guyane vers ces pays voisins à la fois pour l'importation directe de marchandises, mais également pour la réexportation de produits de Guyane permettant la labellisation nécessaire pour pénétrer le marché européen.

⁷ Source : Port de l'Ouest.

⁸ Projet de mine d'or industrielle en Guyane, située au sud de Saint-Laurent du Maroni. La Compagnie Minière Montagne d'Or estime qu'environ 3 000 emplois indirects et induits seront créés, et le projet dans son ensemble nécessitera 780 millions d'investissements entre la phase de construction et de réhabilitation.

⁹ Source : Grand Port de l'Ouest.

¹⁰ À titre d'illustration, le GPM de Dunkerque a construit en 2015 un nouveau PIF pour environ 2 M€.

LA PÊCHE : UN SECTEUR FRAGILE

Une filière pêche sous-dimensionnée et fragile

La Guyane bénéficie d'une **ressource halieutique abondante**. L'estimation des stocks n'est pas précise, car les données sont communes entre les pays du Plateau des Guyanes et il n'existe pas de réserve guyanaise individualisée.

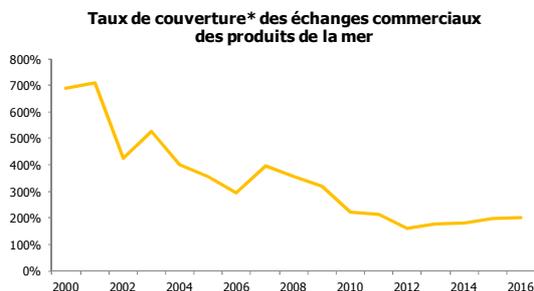
L'exploitation de cette ressource se concentre sur trois espèces : la crevette (ressource résiliente, mais à variabilité environnementale importante), le vivaneau (une ressource pleinement exploitée), et les poissons blancs côtiers (ressource ayant un potentiel de développement)¹¹.



La flottille basée en Guyane comporte moins de 200 bateaux de pêche côtière guyanais, dont une vingtaine de crevettiers, et quarante-cinq navires vénézuéliens disposant d'une licence européenne¹² et débarquant leurs prises en Guyane. Cette **flottille** guyanaise est **ancienne** (40 à 50 ans pour certains navires) et soumise au climat difficile de la région. Il est nécessaire de la moderniser pour développer notamment la pêche en haute mer (jusque là inexploitée en Guyane).

En comparaison avec les pays voisins, la production de la pêche guyanaise est faible : environ 5 200 tonnes de produits de la mer par an, contre environ 50 000 tonnes au Suriname et Guyana — à dire d'expert. La filière pêche est insuffisamment organisée et elle souffre du commerce informel et illégal.

La Guyane exporte plus de produits de la mer qu'elle n'en importe. Toutefois, le ratio de couverture, toujours excédentaire, des échanges commerciaux baisse depuis les années 2000.



* Ratio des exportations sur les importations SH2_03 en valeur
Source : Douanes

Augmenter la production nécessiterait la structuration de la filière et la formation des marins (français et étrangers) et des armateurs, mais aussi le **développement d'infrastructures adaptées** telles que des débarcadères, des outils de conditionnement respectant les normes UE (production de glace notamment), et des sites de carénage.

Or, les **prix du poisson sont anormalement bas** (2,5 € par kilogrammes en Guyane contre 4,5 € par kilogrammes au Suriname et Guyana – à dire d'expert) ce qui entrave la rentabilité des entreprises de la filière et ne leur permet pas d'assurer les investissements nécessaires au renouvellement et à la modernisation des navires.

Le commerce informel et illégal : un fléau pour la Guyane

La filière est très exposée à la **pêche illégale, non déclarée, non réglementée**, en provenance de navires surinamais, brésiliens et guyanais. L'enjeu est de préserver la ressource d'une éventuelle surexploitation, et les intérêts des pêcheurs guyanais. Une étude de l'Ifremer de 2010 estime que le volume débarqué de la **pêche illégale serait de 1,4 à 3 fois supérieur à celui de la pêche légale** (environ 5 240 tonnes en 2015). Au marché légal et déclaré de la pêche, s'ajoute le volume de la pêche informelle débarqué (estimé à 1 300 tonnes par an). La Guyane est en outre en proie au développement du commerce informel de vessies natatoires¹³ à destination du marché asiatique. Cet organe serait vendu jusqu'à 50 fois plus cher au kilo que le prix du poisson.

Afin d'endiguer ces fléaux, les forces armées en Guyane (FAG), dont la Marine nationale, l'Armée de l'air, la Gendarmerie maritime et la brigade nautique de la Gendarmerie nationale, ainsi que la Direction de la mer, les douanes, et l'Office National de la Chasse et de la Faune Sauvage-ONCFS travaillent de concert. Ainsi, selon la Direction de la Mer, 90 déroutements de bateaux illégaux ont été réalisés entre 2014 et 2017.

¹¹ Source : Aide mémoire provisoire de l'AFD relatif à la mission de prospection « Secteur pêche et aquaculture » du 14 au 22 novembre 2011.

¹² Permettant ainsi à ces navires vénézuéliens de pêcher dans la ZEE française.

¹³ Organe rempli de gaz permettant au poisson de contrôler sa flottabilité, et de rester à la profondeur souhaitée.



Pour la seule année 2015, 36 navires illégaux étrangers ont été dérottés, dont 8 battants pavillons brésiliens, 7 du Suriname et 21 navires sans pavillon.

Ces dérottés ont permis de saisir plus de 53 tonnes de poissons capturés illégalement dans les eaux françaises (à rapprocher des estimations de 2010 de l'Ifremer sur la pêche illégale).

En juin 2017, sous la responsabilité du préfet de Guyane, les FAG ont déployé un dispositif Halicorne qui a permis l'arraisonnement de neuf « tapouilles¹⁴ », et l'arrestation de 40 pêcheurs¹⁵. Les FAG constatent que l'effet psychologique est notable, permettant de porter un premier coup d'arrêt à l'action des pêcheurs illicites.

Une filière dépendante des subventions

Le Fonds européen pour les Affaires Maritimes et la Pêche (FEAMP) intervient dans le cadre de la politique commune de la pêche et de la politique maritime intégrée. En août 2016, la Collectivité territoriale de Guyane et la Direction des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture du Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, ont signé une convention de délégation en vertu de laquelle la CTG gère une partie des mesures du FEAMP.

Ainsi, d'ici à 2020, la CTG mettra en œuvre 7,2 millions d'euros de fonds européens, permettant d'accompagner 12 millions d'euros d'investissements en faveur des secteurs pêches et aquacoles. Sur ces crédits viendront s'additionner 2,3 millions d'euros d'aides publiques de l'État, du CNES et de la collectivité.

En outre, le FEAMP prévoit un « Plan de compensation des surcoûts des filières Pêche et Aquacole » (PCS), qui estime le besoin de compensation des surcoûts d'exploitation à 45 millions d'euros (soit 53 % de l'enveloppe globale allouée pour les 6 RUP).

Le redressement de la filière : un objectif des accords de mai 2017

Les accords pour la Guyane publiés le 2 mai 2017 au Journal Officiel et engageant l'État et le Comité Régional des Pêches et des Élevages Marins, prévoient notamment : la mise en place d'un fonds de redémarrage de l'activité (2 millions d'euros dans le fonds de préfinancement), de nouveaux moyens pour la lutte contre la pêche illégale aux frontières Est et Ouest ; des moratoires sur les dettes fiscales et sociales ; et l'adaptation et le renforcement des outils spécialisés de financement, notamment des garanties bancaires, au sein d'un pacte fiscal.

Le 21 septembre 2017, lors de la visite de la Ministre des Outre-mer, le Comité local de suivi des Accords de Guyane a relevé que l'enveloppe de 3,5 millions d'euros du PCS en faveur des pêcheurs avait été versée.

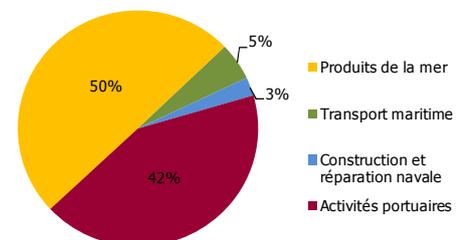
DES ACTIVITÉS ENCORE MODESTES PAR LEUR POIDS ÉCONOMIQUE

Une source d'emploi à considérer

Selon l'URSSAF, 474 emplois salariés directs privés sont dédiés à l'économie bleue, ils représentent 1,3 % de l'emploi total en Guyane. L'île de Cayenne concentre 95 % des emplois maritimes de la Guyane : Rémire-Montjoly regroupe 48 % des emplois (liés au Port de Dégrad-des-Cannes), Cayenne en concentre 40 % et la ville de Matoury 7 %.

À ces emplois, il conviendrait d'ajouter — selon la Direction de la Mer — environ 500 marins actifs non dépendant de l'URSSAF de Guyane.

Répartition des emplois bleus en Guyane en 2015



Source : AcoSS

¹⁴ Navires en bois pêchant dans les zones de faible fond.

¹⁵ Source : <http://www.defense.gouv.fr/ema/forces-prepositionnees/guyane/actualites/fag-operation-halicorne-au-large-de-la-guyane>.

Avec une conception plus large des emplois maritimes (incluant les activités fluviales et le tourisme littoral), l'Insee retient 2 889 emplois en Guyane¹⁶, soit 5,6 % des emplois. En outre, l'emploi informel demeure important en Guyane, et s'il était possible de recenser ces travailleurs ou de les faire évoluer vers des emplois formels, l'activité salariale générée et constatée par l'économie bleue serait plus importante.

Un tissu entrepreneurial peu développé

Selon la nomenclature des activités françaises, l'économie maritime représenterait 1,3 % de l'ensemble des entreprises enregistrées en 2015.

191 entreprises pour 15 000 entités implantées sont dénombrées sur le territoire.

Près de 70 % de ces entreprises sont actives dans le secteur primaire, 11 % sont présentes dans le secteur secondaire, et 19 % interviennent dans le secteur tertiaire.

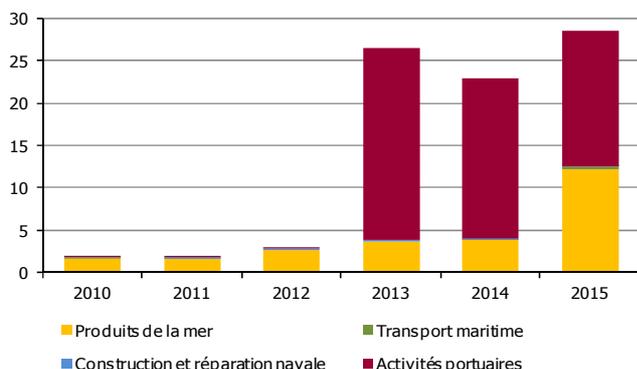
Nombre d'entreprises associées par secteur au sein de l'économie maritime en 2015

| | Nombre | Pourcentage |
|---|------------|-------------|
| Produit de la mer | 134 | 70,2% |
| Construction et réparation de navires | 21 | 11,0% |
| Transport de passagers | 14 | 7,3% |
| Transport de marchandises | 3 | 1,6% |
| Activités portuaires | 19 | 9,9% |
| Total "identifiable" guyanaises | 191 | 100% |
| Total entreprises guyanaises | | 15 009 |
| <i>Poids des entreprises de l'économie maritime</i> | | 1,3% |

Source : Insee

Le crédit soutient le développement portuaire

Encours des crédits mobilisés pour l'économie bleue (en millions d'euros)



Source : SCR

Les encours de crédits des entreprises exerçant une activité maritime représentent un faible poids dans l'encours total des crédits aux entreprises, mais progressent significativement.

En effet, l'encours a progressé de 72 % en moyenne par an entre 2010 et 2015. Fin 2012, suite à la création du GPMG, l'encours de crédit relatif aux activités portuaires décolle (+22,5 millions d'euros).

Les encours des secteurs tertiaires et primaires connaissent la plus forte croissance (57,2 % des encours de crédit sont dédiés aux activités portuaires et au transport maritime et 42,6 % sont dédiés aux produits de la mer).

DES FACTEURS DE DIVERSIFICATION ET DES RELAIS DE CROISSANCE

Le développement du cabotage fluvio-maritime intra Guyane

Le transport fluvial demeure un moyen privilégié pour la desserte des populations de l'intérieur. Il constitue une activité importante en Guyane, bien que non recensée dans les statistiques économiques. Le cabotage fluvio-maritime existe, mais peut être développé. En effet, il pourrait être étendu afin de proposer un service reliant les villes de Saint-Georges de l'Oyapock, Régina, Cayenne, Kourou, Saint-Laurent du Maroni, pour les produits encombrants ou lourds qui ne peuvent utiliser la route. Ce dispositif de cabotage pourrait s'intégrer dans un système étendu à des liaisons maritimes vers les pays du plateau des Guyanes (Nord Brésil, Suriname, Guyana) avec des connexions vers les Caraïbes.

Vers la fin de l'exploration pétrolière ?

En 2011, un consortium a découvert un gisement potentiel de pétrole à 150 kilomètres des côtes de Guyane. En mars 2017, malgré les échecs des premières campagnes de forage de 2012-2013, les conseillers territoriaux ont voté à l'unanimité la prolongation pour 3 ans du permis de recherches de Total.

¹⁶ Insee Première, n° 1573, « L'économie maritime : des activités diverses et localisées ».

Début septembre 2017, le ministre de la transition écologique et solidaire a présenté un projet de loi interdisant la recherche et la production de pétrole et de gaz sur le sol français d'ici à 2040. Toutefois le 21 septembre, il a prolongé par arrêté ministériel jusqu'en 2019, le permis de recherche pétrolière « Guyane Maritime » de la société Total.

Un bassin de recherche pour la science

L'expédition menée en 2014 en Guyane sous l'égide du Muséum National d'Histoire Naturelle a permis un bond notable dans la connaissance de la biodiversité marine : plus d'une centaine d'espèces d'échinodermes ont été collectées (alors que 20 étaient connues auparavant) ; 250 espèces de crustacés ont été identifiées (contre 57 auparavant) et 800 espèces de mollusques ont été ramenées (soit plus du double de ce qui était connu)¹⁷.

Un enjeu touristique à long terme : capter les paquebots de croisière

Le port de Dégrad-des-Cannes est peu adapté pour l'accueil du trafic de croisière en raison de son faible tirant d'eau.

Le Schéma régional de développement du tourisme et des loisirs (SRDTL) de Guyane adopté en 2013 souhaite valoriser le marché des croisiéristes, et prévoit pour ce faire d'allouer une enveloppe de subventions de 2 millions d'euros d'ici à 2023.

En effet, outre l'attrait que constitue l'écotourisme et le tourisme durable dans le Parc Amazonien, la Guyane dispose — aux Iles du Salut — d'une escale unique par son intérêt culturel (visite du baigne) et géographique entre les Antilles et le Brésil.

ÉVALUER LE POIDS ÉCONOMIQUE DES ACTIVITÉS LIÉES À LA MER

Selon la Commission européenne, l'économie maritime englobe toutes les activités économiques liées aux océans, mers et côtes, y compris les activités de soutien direct et indirect nécessaires au fonctionnement de ces secteurs économiques. L'économie maritime comprend l'aquaculture, le tourisme maritime et côtier, la biotechnologie bleue, l'énergie marine, l'exploitation minière des fonds marins, le transport maritime, la construction et la réparation navale, la pêche, le parapétrolier offshore, etc. Cependant, toutes ces activités ne peuvent être directement isolées des nomenclatures statistiques et donc observées, en raison de leur transversalité. Certaines activités font partie de secteurs plus larges et sont « statistiquement invisibles », comme le tourisme littoral ou côtier, la pose de câbles sous-marins, les énergies maritimes, les activités d'étude ou de recherche et développement ou les activités maritimes d'intervention publique (défense, surveillance et de sauvetage en mer). Ces contraintes statistiques poussent à définir un second champ d'analyse centré sur les principaux secteurs d'activité de l'économie maritime : les activités liées aux produits de la mer, à la construction et la réparation de navires, au transport de passagers et de marchandises, et les activités portuaires et de travaux publics maritimes.

Les activités associées à l'économie bleue en Guyane

| | Activité significative | Activité à développer | Potentiel à évaluer |
|------------------------------------|------------------------|-----------------------|---------------------|
| Transport maritime de marchandises | x | x | |
| Transport maritime de passagers | | x | x |
| Activités portuaires | x | x | |
| Activités touristiques | | x | x |
| Activités récréatives | | x | |
| Banque, assurances | | x | |
| Défense et action de l'état en mer | x | | |
| Formation | | x | |
| Construction et réparation navale | | x | |
| Pêche | | x | |
| Recherche et développement | | x | |
| Énergies maritimes renouvelables | | | x |
| Câbles sous-marins | | | x |
| Biotechnologies bleues | | x | x |
| Exploration minière fonds marins | | | x |
| Parapétrolier offshore | | | x |

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

Directeur de la publication : Marie-Anne POUSSIN-DELMAS — Responsable de la rédaction : Y. CARON —

Rédaction : David FARDEL

Éditeur et imprimeur : IEDOM

Achévé d'imprimer : décembre 2017 — Dépôt légal : Décembre 2017 — ISSN 1952-9619

¹⁷ Sources : <http://www.c-yourmag.net/article/2015-04-24/une-expedition-scientifique-revele-la-biodiversite-marine-de-la-guyane-14070> et http://www.laplaneterevisitee.org/fr/222/retour_de_mission.