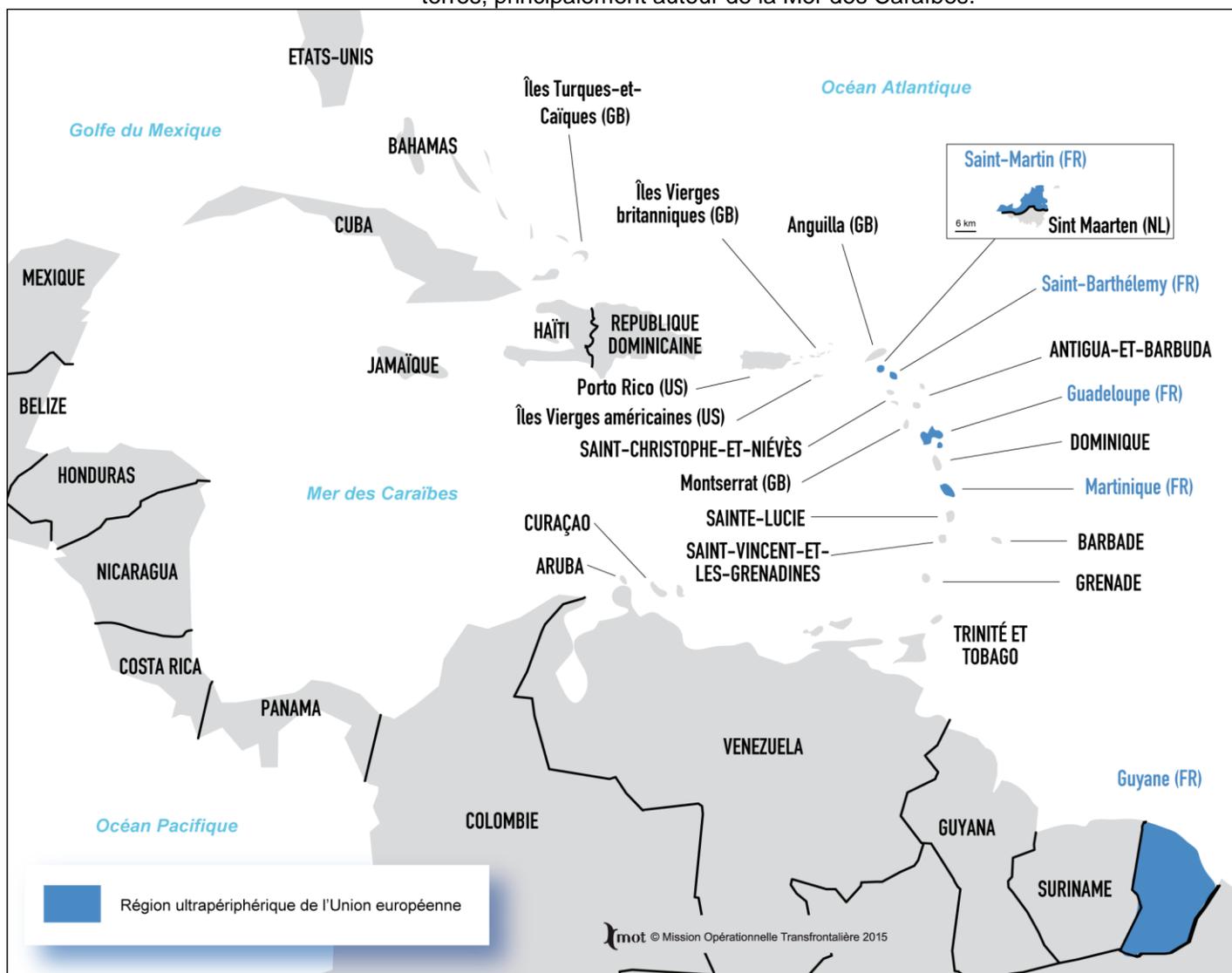


9 décembre 2015

DOCUMENT DE TRAVAIL

Géographie de la Caraïbe

La Caraïbe, « Méditerranée du Nouveau monde », est un espace de plus de 4 300 000 km² d'étendue d'eau et d'environ 4 000 m² de terres, principalement autour de la Mer des Caraïbes.



Outre l'archipel des Antilles (depuis Cuba et les Bahamas au nord-ouest, jusqu'à Trinité et Tobago au sud-est), la Caraïbe comprend les façades maritimes de l'Amérique centrale et de l'Amérique du sud sur la Mer des Caraïbes, avec en périphérie le Plateau des Guyanes à



l'est et la Floride au nord. Cet espace compte près de 150 millions d'habitants.

Géopolitiquement, la Caraïbe est un espace comprenant plus de 20 Etats différents. Ceux-ci ont mis en place des instruments de coopération régionale :

- ≡ OECS (Organization of Eastern Caribbean States)
- ≡ Communauté caribéenne, CARICOM
- ≡ Caribbean Maritime Institute, CMI
- ≡ Association des Etats Caribéens, AEC

Régions ultrapériphériques de l'Union européenne

Trois collectivités territoriales françaises caribéennes sont des régions ultrapériphériques de l'Union européenne (RUP) :

- ≡ Le département et la région de Guadeloupe ;
 - ≡ La collectivité territoriale de Martinique ;
 - ≡ La collectivité de Saint-Martin.
- Par ailleurs, la collectivité territoriale de Guyane, située sur le continent sud-américain, au sud-est de la Caraïbe, est également une région ultrapériphérique de l'Union européenne.

Contact MOT :

Jonathan BOUDRY
Chargé de mission
+33 (0)1 55 80 56 90

Dans ces collectivités d'outre-mer françaises, le droit français et le droit européen s'appliquent donc pleinement, sous-réserve de dispositions spécifiques nationales ou européennes, pouvant retenir un cadre légal s'adaptant à la situation géographique particulière de ces territoires.

Comme pour le reste de l'Union européenne, des programmes INTERREG de coopération territoriale européenne soutiennent la coopération entre ces territoires européens et leurs voisins.

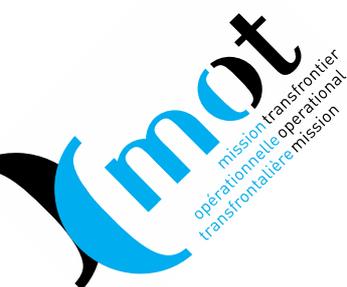
Développement de la coopération transfrontalière

Des liens économiques plus forts avec l'Union qu'avec les territoires voisins

Le caractère ultrapériphérique de ces territoires indique par définition leur éloignement de l'Union. Pour autant, leur économie reste encore fondée sur la relation historique avec la métropole, avec un commerce plus important entre ces territoires et le reste de l'Union européenne (et notamment la France métropolitaine) qu'avec les territoires voisins. En 2011, 52 % des importations et 47 % des exportations martiniquaises se sont ainsi réalisées avec la France métropolitaine (respectivement 12 et 5 % avec le reste de l'UE ; 9 et 3 % avec les USA), tandis que ces valeurs n'atteignent respectivement que 5 et 1 % pour les échanges avec la Caraïbe (hors Guadeloupe et Guyane ; source : INSEE).

Evolutions économiques caribéennes

Les régions ultrapériphériques de la Caraïbe sont confrontées à la baisse des subventions de la Politique agricole commune pour la période de programmation 2015-2020, qui devrait entraîner une baisse des exportations agricoles vers le continent européen (essentiellement banane et sucre).



Dans le même temps, des évolutions économiques sont attendues dans la Caraïbe : outre l'ouverture économique de Cuba, les projets d'ouverture d'un troisième jeu d'écluses dans le canal du Panama et de construction d'un canal au Nicaragua permettent d'envisager une forte croissance du trafic de navires de commerce en transit par la Mer des Caraïbes.

Potentialités de développement transfrontalier pour les RUP

Clairement, les liens économiques entre ces RUP et leurs voisins sont actuellement très faibles. Développer ces liens passe donc nécessairement par le développement de la coopération transfrontalière, avec une attention portée au cadre juridique et administratif du développement des échanges commerciaux entre les RUP et leurs voisins.

Les conditions-cadres économiques sont toutefois bien différentes entre les RUP et leurs voisins ; le coût du travail et le droit social et fiscal sont plus contraignants en France, mais la main d'œuvre peut être plus qualifiée que dans les pays voisins. Les RUP doivent donc jouer sur leurs avantages comparatifs pour valoriser leurs atouts, dont le principal consiste en l'accès au marché européen. La mise aux normes européennes de produits importés, avant revente dans le reste de l'UE, peut ainsi développer l'emploi local. Il en va de même pour l'exportation dans la zone de biens ou services à haute valeur ajoutée.

Enfin, le développement du trafic maritime peut également permettre de développer une activité logistique dans les RUP, à condition qu'elle soit compétitive et que les infrastructures soient adaptées. Dans cette optique, la spécialisation de chaque RUP dans un domaine particulier pourrait permettre de jouer à la fois la complémentarité de l'offre européenne dans la Caraïbe et sa cohérence d'ensemble, tout en permettant à ces régions de parler d'une seule voix avec les décideurs nationaux et européens.

Obstacles au développement du commerce transfrontalier

Faible intégration régionale

Premier obstacle à l'accroissement des échanges économiques entre les pays de la Caraïbe, la faible intégration régionale se traduit par la coexistence de plusieurs institutions (OECS, CARICOM, AEC etc.), qui ne regroupent pas tous les Etats de la zone et dont les prérogatives restent limitées comparativement à celles de leurs Etats membres. Même au sein de la CARICOM, le marché commun créé reste fortement contraint par de nombreux mécanismes protectionnistes.

Préférences commerciales

Le commerce avec l'UE se distingue entre les pays signataires de l'accord de libre-échange de Cotonou (« pays ACP de la Caraïbe ») et les pays qui n'en font pas partie (« Pays non-ACP de la Caraïbe »), dans la mesure où ils ne bénéficient pas du même régime douanier. Les pays ACP bénéficient de conditions commerciales privilégiées

dans les échanges avec l'Union européenne : quotas réservés pour les importations de certains produits (banane et sucre notamment) et droits de douanes réduits pour d'autres. Toutefois, les préférences commerciales tendent à disparaître, suite à des plaintes déposées auprès de l'OMC, mais cela pose problème à de petits Etats caribéens, dont l'économie est portée par ce régime douanier. Ce contexte complexifie le développement des échanges.

Entreprises n'atteignant pas la taille critique

Les très petites entreprises, qui constituent la majorité des tissus économiques des îles, n'ont pas les ressources financières suffisantes pour supporter les coûts logistiques associés à l'import-export (envoi en conteneurs pleins et stockage).

Des offres de solutions de transport plus fréquent et adapté (groupage, ferry) existent entre îles non européennes, mais les bateaux utilisés pour le petit commerce inter-îles ne répondent pas aux normes européennes et ne peuvent naviguer dans les eaux territoriales françaises.

Application des normes européennes

Le statut de région ultrapériphérique correspond aux dispositions l'article 349 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne, qui permet d'adapter spécifiquement le droit européen aux particularités de ces territoires situés hors du continent européen. Toutefois, les demandes d'adaptation du droit européen (ou du droit national français, qui peut aussi s'appliquer de façon différenciée en outre-mer) sont rarement effectuées. Aussi les normes s'appliquent de façon quasi-identique dans les RUP et dans le reste de l'Union.

Deux catégories principales apparaissent : les normes applicables au transport de marchandises d'une part, les normes applicables aux biens d'importation d'autre part. Pour la première catégorie, la première conséquence est l'interdiction de navigation faite aux navires ne respectant pas les normes de sécurité dans les eaux territoriales françaises. Pour la deuxième catégorie, ce sont des producteurs voisins que sont dans l'incapacité techniques ou financière de respecter des normes européennes et donc d'exporter leurs produits au sein de l'Union. Toute la difficulté dans l'aménagement éventuel du droit réside dans l'arbitrage entre la prise en compte de la sécurité des citoyens et la situation particulière des territoires voisins, au niveau de développement différent.

Autres restrictions juridiques

D'autres restrictions existent entre la France ou l'Union européenne et les pays voisins des Caraïbes : c'est le cas notamment des exportations de déchets ou les importations de végétaux.

Les exportations de déchets pour valorisation (exemple : batterie d'accumulateur, pneumatique, etc.) ne sont ainsi possibles qu'avec les pays de l'OCDE et les pays signataires de la Convention de Bâle.

Freins administratifs et fiscaux

L'importation et l'exportation de marchandises donnent lieu à des démarches douanières qui peuvent freiner les échanges, notamment face à de petites entreprises qui ne maîtrisent pas le mode de fonctionnement. Par ailleurs, ces démarches ont lieu non seulement entre l'Union et les pays tiers, mais aussi entre les différentes RUP, les taxes à l'importation étant locales (octroi de mer).

Cela pose la question d'aménagement de zones libres de droits pour les activités logistiques, en lien avec certaines installations portuaires.

ANNEXE

Projets de coopération dans la Caraïbe

≡ « infrastructures majeures »

La zone Caraïbe connaît actuellement la construction de deux infrastructures majeures qui vont bouleverser l'économie générale des îles. Il s'agit de l'élargissement du Canal du Panama et de la construction du Canal du Nicaragua. La Caraïbe deviendra la première route commerciale au monde et une certaine concurrence est actuellement en œuvre entre les îles pour accueillir les bateaux de marchandises. On observe donc une multitude de chantiers visant les grands ports maritimes régionaux.

A Cuba, par exemple, dans la zone franche de Mariel de 4 600 hectares, un mégaport et une plateforme logistique (hub) sont actuellement en cours d'agrandissement ou de construction. En Jamaïque, le port de Kingston est également en cours d'agrandissement. Parti également dans cette compétition, le port Freeport des Bahamas. L'ambition de ces ports est de pouvoir accueillir d'imposants porte-conteneurs.

Les plus petits ports caribéens sont également en compétition pour accueillir les porte-conteneurs de taille intermédiaire. Ainsi, les ports de Guyane, de Martinique et de Guadeloupe font l'objet de travaux afin d'exploiter de nouvelles opportunités de développement économique. Le port de la Guadeloupe est actuellement dans une phase d'agrandissement.

Un Hub portuaire entre la Guadeloupe, la Martinique, Dominique et Sainte-Lucie est envisagé.

≡ « Caribbean Heritage Connexion »

La Caraïbe repose sur un modèle économique largement dominé par l'industrie du tourisme elle-même soumise à des facteurs exogènes tels que la crise économique mondiale. L'ambition de ce projet est de mettre en adéquation les sites patrimoniaux exploités à des fins touristiques avec les contenus qui pourraient être utilisés à des fins pédagogiques. Le projet associe les territoires d'Antigua, de la Guadeloupe, de la Martinique, de Sainte-Lucie et de Saint Vincent.

La réhabilitation d'un ancien canal d'irrigation d'Avezac à Camp-Perrin (Haïti) construit pendant la période de l'esclavage ainsi que le Mémorial ACTe en Guadeloupe participe de la diffusion de la mémoire, de l'information de la connaissance sur le passé colonial commun de la Caraïbe.

≡ « coopération touristique »

Des stages dédiés aux professionnels du tourisme et de l'hôtellerie ont été mis en place dans la zone caraïbe afin de favoriser la promotion de la gastronomie Créole. Ces stages concernent aussi bien les professionnels que les étudiants des Lycées des métiers, de l'hôtellerie et du tourisme. Un projet bilatéral de formation professionnelle dans le secteur hôtelier entre l'Institut de Formation

ABHTI (Antigua and Barbuda Hospitality Training Institute) l'Ecole hôtelière de la Martinique et une quinzaine de salariés d'hôtels des deux îles a, par exemple, été mis en place.

Les pays de la Caraïbe attirent de plus en plus d'investisseurs étrangers. Ainsi, l'anticipation de levée de l'embargo sur Cuba, a permis le développement d'un grand nombre de projets de construction d'hôtels de luxe à Cuba même mais également sur les îles Turquoises, les Bermudes, l'île Saint-Vincent (Grenadines), République dominicaine, St Kitts et Nevis (complexe Hyatt), Trinidad, les Bahamas (le Baha Mar Resort), la Jamaïque, Saint Martin (projet d'appartements-vacances), Haïti (aménagement de l'île-à-Vache) et la Guyane.

Toutefois, ces îles souffrent d'un handicap, les infrastructures élémentaires (routes, parcours touristiques, réseaux d'eau, ...). Un projet d'amélioration des réseaux d'eaux de la Jamaïque est en cours afin d'alimenter trois nouvelles stations de traitement de l'eau et l'approvisionnement des principales zones économiques et touristiques de l'île.

Le projet « Caribbean Régional Communications Infrastructure Programme (CARCIP) vise à développer les infrastructures de télécommunication entre Sainte-Lucie, Grenade et Saint-Vincent et les Grenadines. Un câble sous-marin numérique reliant Porto-Rico à la Guadeloupe et aux pays de l'OECS (à terme Haïti, Barbade, Trinité et Tobago et la Guyane) est en cours d'installation.

Des partenariats entre les centres hospitaliers universitaires des îles françaises et les hôpitaux régionaux ont été signés.

Un centre de coopération à vocation régionale est basé à Castries à Sainte Lucie.

≡ « transport »

En Caraïbe, le développement d'offre destinée aux paquebots de croisières est faible. On notera la réflexion menée actuellement entre les Antilles françaises et Antigua pour mettre en place un package pour les compagnies de croisières afin de faciliter la mobilité des personnes.

≡ « nautisme »

Les îles des Caraïbes partagent des ressources communes représentant un patrimoine naturel attractif, entre terre et mer, qui explique en partie le développement de la fréquentation touristique de la région. Le nautisme est donc une opportunité pour les territoires caribéens de créer de nouveaux produits et de services à valeur ajoutée, pour une clientèle aux attentes et aux comportements de consommation en perpétuelle évolution. Il s'agit donc d'un nouveau relais de croissance et un axe majeur de la valorisation des ressources naturelles mais son développement reste encore lent.

≡ « Economie verte »

Il s'agit d'un projet en maturation puisque les acteurs locaux acquièrent progressivement une connaissance commune des vertus de l'économie verte sur le développement économique et humain du territoire et de la région. L'économie verte est source de croissance

potentielle mais une réflexion partagée et une appropriation collective de ce sujet est auparavant nécessaire.

≡ « Interculturalité entre les acteurs de l'économie caribéenne »

Les rencontres et des échanges entre les acteurs de l'économie dans la Caraïbe est un des leviers du développement économique régional encore trop peu développé.

La Caraïbe souffre de difficultés structurelles permettant l'essor de relais de croissance forts et durables. Au titre de ces difficultés, le développement de relations commerciales et de transport inter-iles devrait être approfondi tout comme les échanges dans les secteurs de l'agriculture, la pêche, et le tourisme, les énergies renouvelables et l'adaptation et le contrôle du changement climatique.