

## RESUME PRESENTATION MARTINIQUE

L'insularité et l'éloignement des grands courants d'échanges commerciaux mondiaux, limitent l'accès des RUP aux avantages des marchés européens. Les RUP sont pour l'essentiel exclues des réseaux des Autoroutes maritimes, les projets d'interconnexion entre elles et l'Europe ne figurent pas parmi les projets prioritaires européens; Marco Polo ne bénéficie pas aux RUP ; Les lignes directrices en vigueur concernant les aides d'Etat au transport maritime n'autorisent pas les aides au démarrage de services de transport avec les pays tiers voisins, sauf à utiliser des Obligations de service Public internationales, difficiles à mettre en œuvre.

Pourtant, la place de la Martinique par exemple dans la mer Caraïbe et l'océan Atlantique constituent une opportunité stratégique d'ouverture à l'international dans le contexte de mondialisation.

La Mer constitue un outil stratégique d'ouverture à l'international. Associant le transport de marchandises et de passagers, il peut participer à la fois à la dynamique d'intégration régionale dans la Caraïbe et à la mise en réseau dans le trafic international de marchandises.

S'agissant du trafic de marchandises, le Port de Fort-de-France est la principale porte d'entrée des marchandises traitées ailleurs. Depuis 10 ans, le trafic annuel n'a cessé d'augmenter pour passer de 2,4 millions de tonnes à 3 millions de tonnes.

Depuis quelques années, l'insertion de nouvelles compagnies maritimes qui ont développé des lignes à partir des grands ports de la Méditerranée et du Moyen Orient vers la Caraïbe et le Panama a permis de générer une activité économique de transbordement.

Cette opportunité d'ouverture à l'international est à saisir, dans le contexte où la problématique de réduction des effets de serre et la nouvelle politique européenne de réduction du trafic aérien, va nécessairement engendrer une nouvelle organisation des grandes routes maritimes.

Dans ce nouveau contexte d'augmentation de trafics maritimes, il s'agit de positionner stratégiquement le Port de Fort-de-France pour améliorer sa capacité à accueillir un trafic supplémentaire. Le renforcement de cette activité de transbordement devrait se concevoir dans la perspective de l'élargissement du canal de Panama, et de la croissance considérable du trafic de conteneurs dans la région Caraïbe.

Le développement de lignes régulières vers la Caraïbe, l'Amérique Latine et l'Europe devrait générer un certain nombre d'activités, qu'il convient dès aujourd'hui d'accompagner dans le cadre d'un espace de concertation pour la valorisation des routes maritimes

Ces nouvelles tendances démontrant l'évolution de l'organisation des routes maritimes dans la Grande Caraïbe, associant l'ensemble des pays et continents bordant la Mer des Caraïbes grâce aux dynamiques lancées par l'AEC, le CARIFORUM, les Nations Unies pour la gestion de la Mer des Caraïbes, permettront ainsi d'identifier les opportunités offertes pour la réorganisation des autoroutes de la mer,.