



L'économie bleue dans l'Outre-mer



SYNTHÈSE

Grâce à l'Outre-mer, qui concentre 97 % de ses surfaces maritimes, la France dispose du deuxième domaine maritime au monde (11 millions de km²), ce qui représente un atout géopolitique et économique majeur. Le caractère littoral ou insulaire des départements et territoires ultramarins tourne nécessairement ces économies vers la mer et confère à leurs activités maritimes d'importants potentiels de développement. L'émergence d'une économie bleue est ainsi une réalité dans l'Outre-mer.

Pour autant, le poids économique des activités liées à la mer reste modéré au regard des potentialités identifiées. Selon le périmètre retenu pour cette étude, les activités maritimes représentent 2,4 % de l'emploi marchand (12 500 emplois) et 3,5 % du tissu entrepreneurial marchand (8 800 entreprises) dans l'Outre-mer en 2015. De même, les financements bancaires accordés s'élèvent au total à 510 millions d'euros, montant somme toute limité (1,6 %) au regard des 32 milliards d'euros accordés aux entreprises ultramarines. Le transport maritime et les activités portuaires concentrent l'essentiel des encours.

Si l'économie bleue englobe toutes les activités économiques liées aux océans, mers et côtes, elle est, dans l'Outre-mer, principalement portée par l'activité portuaire, le transport maritime, la pêche et le tourisme maritime.

Principal mode d'échange de marchandises dans le monde, le **transport maritime** constitue un support fondamental aux économies ultramarines, de par leur situation géographique privilégiée, au carrefour des routes maritimes internationales. Ces territoires affichent désormais une volonté de positionnement international dans le transport maritime de marchandises. En 2015, Port-Réunion, Pointe-à-Pitre, Fort-de-France et Nouméa se classent parmi les 10 premiers ports français en termes de trafic de conteneurs (en équivalent vingt pieds, EVP). Grâce à d'importants investissements, les ports ultramarins se constituent en hubs régionaux et plateformes de transbordement. Tandis que Nouméa s'est déjà imposée comme la deuxième plateforme de transbordement de l'Océanie, La Réunion est en passe de devenir un hub régional dans l'océan Indien, et les Antilles françaises aspirent à devenir le hub de la Caraïbe Sud.

La **pêche** dispose d'un ancrage culturel et historique fort dans l'Outre-mer, où la pêche industrielle côtoie la pêche traditionnelle. Si cette dernière occupe une place prépondérante, la pêche hauturière – pratiquée à La Réunion, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie – est, par les volumes produits, l'activité la plus importante en termes économiques. Mais le secteur est confronté au manque de formations et à l'absence de structuration qui affectent la pérennité de l'activité. Par ailleurs, il doit composer avec des problématiques environnementales lourdes de conséquences pour son potentiel de croissance à moyen terme. Dans ce contexte, les pouvoirs publics mettent en place des politiques de gestion de la pêche tentant de répondre à ces enjeux.

Le **tourisme bleu**, principalement constitué de la croisière et de la plaisance, est en plein essor. Dans l'Outre-mer, la croisière connaît une nouvelle embellie avec une activité en croissance depuis le début des années 2010 dans les COM du Pacifique et un rebond dans les DOM depuis 2014, avec des perspectives de développement prometteuses. Néanmoins, au regard des géographies concurrentes, le trafic capté reste marginal.

D'autres activités maritimes subsistent (aquaculture) ou émergent (énergies marines renouvelables, biotechnologies, etc.). Si elles peuvent contribuer à moderniser et dynamiser les systèmes productifs locaux, le potentiel de ces filières reste à évaluer. Les contraintes inhérentes aux géographies insulaires devront être surmontées avant que ces activités ne puissent se transformer en nouveaux relais de croissance.

Dans un contexte international porteur qui voit naître de nouvelles dynamiques régionales, **l'Outre-mer doit se positionner et mettre en avant ses atouts**. Conscients de la nécessité de considérer les enjeux maritimes et littoraux dans leur ensemble, les différents acteurs, privés et publics, se structurent pour concrétiser les potentiels que la mer a encore à offrir aux géographies ultramarines.





SOMMAIRE

INTRODUCTION	5
I – ÉLÉMENTS DE CONTEXTE	6
1- Définition et périmètre de l'étude	6
2- La France : deuxième domaine maritime au monde grâce à l'Outre-mer	6
3- Contexte international	7
3-1 La «Croissance bleue» : une stratégie à long terme de l'Union européenne	7
3-2 Vers une politique de la mer à l'échelle nationale ?.....	8
II – UN POIDS ÉCONOMIQUE ENCORE LIMITÉ DANS L'OUTRE-MER	9
1- 8 800 entreprises et 12 500 emplois dans l'Outre-mer	9
1-1 Un nombre limité d'entreprises.....	9
1-2 Une faible incidence dans l'emploi local	10
2- Un financement bancaire qui accompagne le positionnement sur le transport maritime et les activités portuaires.....	12
III – UNE VOLONTÉ DE POSITIONNEMENT DE L'OUTRE-MER DANS LE TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL DE MARCHANDISES	14
1- Un fret maritime essentiel aux économies ultramarines	14
2- Les Outre-mer se positionnent en hubs portuaires et plateformes de transbordement....	16
2-1 Océan Atlantique : la Guadeloupe et la Martinique souhaitent se positionner en hub de la Caraïbe Sud.....	17
2-2 Océan Pacifique : Nouméa, deuxième plateforme de transbordement de l'Océanie.....	18
2-3 Océan Indien : l'enjeu du transbordement	19
IV – UNE PÊCHE TRADITIONNELLEMENT IMPORTANTE, À STRUCTURER ET À MODERNISER	20
1- Panorama de la pêche dans l'Outre-mer	20
1-1 La pêche artisanale occupe une place prépondérante dans l'Outre-mer	20
1-2 Les filières industrielles emblématiques dans l'Outre-mer	21
1-2-1 La pêche thonière dans l'Océan Indien	21
1-2-2 La pêche thonière dans les ZEE polynésienne et néo-calédonienne.....	21
1-2-3 La pêche à la crevette en Guyane : une filière fragilisée.....	22
2- L'absence de structuration des filières	23
2-1 Enjeux économiques et sociaux.....	23
2-2 Enjeux environnementaux.....	24
2-3 Les politiques de gestion de la pêche face aux enjeux économiques, sociaux et environnementaux	24



3-	Le commerce extérieur des produits de la mer.....	25
3-1	La Réunion, la Guyane et la Polynésie française : les principaux exportateurs de poissons de l’Outre-mer.....	25
3-2	Des productions insuffisantes pour répondre à la demande locale	26
V – LE TOURISME BLEU EN PLEIN ESSOR		28
1-	La croisière, une activité impactée par les crises sanitaires et sociales qui connaît une nouvelle embellie	28
2-	L’attractivité de la plaisance à renforcer	30
3-	Un transport maritime intérieur de passagers inhérent aux caractéristiques géographiques des Outre-mer	33
VI – LES POTENTIELS RESTENT À CONCRÉTISER POUR LES AUTRES ACTIVITÉS MARITIMES.....		34
1-	De l’aquaculture aux biotechnologies : vers des filières à plus forte valeur ajoutée ?.....	34
1-1	La perliculture en Polynésie française : un secteur en restructuration	34
1-2	La crevette bleue	35
1-3	Des filières de niche	35
2-	Des technologies bleues de pointe dans l’Outre-mer	36
2-1	Les énergies marines renouvelables	36
2-2	Télécommunications	36
3-	Exploitation de nouvelles ressources dans des espaces naturels fragiles.....	37
3-1	L’exploration minière des fonds marins	37
3-2	Le parapétrolier offshore.....	37
CONCLUSION		38
BIBLIOGRAPHIE.....		39



INTRODUCTION

Les caractéristiques structurelles et géographiques de l'Outre-mer sont souvent perçues comme un handicap (étroitesse des marchés, isolement, dépendance aux échanges commerciaux), mais elles peuvent se révéler être des atouts. En effet, le caractère littoral ou insulaire de ces départements et territoires tournent nécessairement ces économies vers la mer et confèrent à leurs activités maritimes de forts potentiels de développement qui pourraient représenter un enjeu majeur pour leur avenir.

Bien que le poids économique des activités liées à la mer demeure limité au regard des potentialités identifiées, depuis quelques années, l'économie de la mer semble susciter, à des degrés divers, un regain d'intérêt dans l'Outre-mer, aussi bien auprès des acteurs politiques qu'économiques. Sous l'égide du Cluster Maritime Français (CMF) créé en 2006, des clusters ultramarins rassemblant les acteurs économiques de tous les secteurs maritimes sont nés en 2011 en Guadeloupe et à La Réunion, en 2012 en Guyane et en 2013 à la Martinique. Ils ont été suivis par la Polynésie française, la Nouvelle-Calédonie en 2014 et enfin Saint-Pierre-et-Miquelon en 2016. Cet intérêt fait également écho aux ambitions portées au niveau de l'Union européenne au travers de la stratégie « Croissance bleue ». Au niveau national, la stratégie nationale pour la mer et le littoral de 2017¹ fixe les grandes lignes des ambitions françaises sur les plans économique et écologique. Elle sera déclinée dans l'Outre-mer au niveau régional en schémas correspondants spécifiquement aux enjeux de ces territoires.

Dans le même temps, au niveau mondial, la structuration des secteurs de la mer se transforme : croissance du commerce maritime, développement de la croisière, nouveaux besoins énergétiques et en ressources minières, ou encore pression anthropique sur les ressources halieutiques. Ces évolutions nécessitent une adaptation locale dans les Outre-mer sous la forme de grands projets sectoriels structurants. Le réaménagement des ports doit notamment permettre aux Antilles et à La Réunion de se constituer en hubs de transbordement tandis qu'il doit favoriser l'accueil d'activités de croisière en Polynésie française.

¹ Stratégie nationale pour la mer et le littoral du Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer adoptée par le décret n° 2017-222 du 23 février 2017.

I – ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

1- Définition et périmètre de l'étude

Selon la Commission européenne, l'économie maritime, aussi appelée économie bleue ou économie de la mer, englobe toutes les activités économiques liées aux océans, mers et côtes. Elle comprend aussi l'ensemble des activités de soutien directement et indirectement nécessaires à son fonctionnement.

L'économie de la mer recouvre donc des domaines très variés, du secteur primaire (pêche et aquaculture en mer), secondaire (transformation des produits de la pêche, construction navale et portuaire, production énergétique, gestion des câbles sous-marins, production d'articles liés aux sports nautiques), mais aussi tertiaire (commercialisation des produits de la mer, prestations de transport de passagers et de marchandises, prestations nautiques, entretien portuaire et naval, exploitation des ports, sauvetage en mer, aménagement du littoral, signalisation et cartographie, recherche et développement, formation aux métiers de la mer, prestations de banque et d'assurance, etc.). Le tourisme en fait également partie, de façon plus ou moins large selon les périmètres retenus².

Périmètre de l'analyse du poids économique des activités maritimes

Plusieurs des activités maritimes citées ci-dessus, à caractère transversal, ne sont pas isolées dans la Nomenclature des activités françaises (NAF). La présente étude se focalise sur les 17 secteurs qui forment le socle de l'économie maritime et qui sont directement mesurables en termes de nombre d'entreprises, d'emploi, de chiffre d'affaires généré et de financements mobilisés, au travers de la NAF. D'autres organismes, comme l'Ifremer (Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer) ou l'Insee, retiennent des périmètres plus larges en recourant à des estimations ou des enquêtes.

Périmètre de l'étude - Nomenclature des activités françaises (NAF)

Activités primaires et filières aval	03.11Z	Pêche en mer
	03.21Z	Aquaculture en mer
	10.20Z	Transformation et conservation de poissons, crustacés et mollusques
	46.38A	Commerce de gros de poissons, crustacés et mollusques
	47.23Z	Commerce de détail de poissons, crustacés et mollusques en magasin spécialisé
	32.12Z 46.48Z 47.77Z	Transformation et commerce de perles (Polynésie française)
Construction et réparation navales	30.11Z	Construction de navires et de structures flottantes
	30.12Z	Construction de bateaux de plaisance
	33.15Z	Réparation et maintenance navale
Transport maritime	50.10Z	Transports maritime et côtier de passagers
	50.20Z	Transports maritime et côtier de fret
	77.34Z	Location de matériels de transport par eau
Activités maritimes portuaires	42.91Z	Construction d'ouvrages maritimes et fluviaux
	52.22Z	Services auxiliaires des transports par eau
	52.24A	Manutention portuaire

2- La France : deuxième domaine maritime au monde grâce à l'Outre-mer

La France dispose du deuxième domaine maritime au monde : 11 millions de km², après les États-Unis (11,4 millions km²), ce qui représente un atout géopolitique et économique majeur. Mais sur un territoire maritime aussi vaste, l'enjeu est double pour la France : d'une part, réussir à en exploiter les ressources de manière durable et d'autre part, en assurer le contrôle et la surveillance. D'autant qu'il s'agit d'un espace dispersé sur trois océans, grâce à l'Outre-mer qui concentre 97 % des surfaces maritimes françaises.

² Le tourisme lié à la mer peut par exemple faire référence à l'ensemble des activités touristiques des régions côtières, ou seulement à la croisière et la plaisance (voir encadré p. 26).



Avec plus de 6,8 millions de km², la majeure partie du domaine maritime français se situe dans l'océan Pacifique. La zone économique exclusive (ZEE) de la Polynésie française, la plus étendue des collectivités et départements d'outre-mer, couvre près de 5 millions de km² et représente à elle seule 40 % de la superficie totale de la ZEE française³. La France dispose également d'un espace de 2,7 millions de km² dans l'océan Indien et son prolongement antarctique⁴. Enfin, la ZEE atlantique s'étend sur 600 000 km², répartis entre les côtes atlantiques métropolitaines, les Antilles-Guyane et Saint-Pierre-et-Miquelon, au large de Terre-Neuve.

Cet espace est en extension. En septembre 2015, dans le cadre d'accords internationaux définis par une convention de l'ONU sur le droit de la mer (Montego Bay, 1982), le domaine maritime de la France a été étendu⁵ de 579 000 km², principalement autour de ses territoires d'outre-mer⁶. Le domaine maritime français pourrait s'étendre davantage dans les prochaines années. La Commission des limites du plateau continental (CLPC) aura en effet à se prononcer sur les demandes relatives aux extensions du plateau continental jusqu'à 350 milles marins, pour une surface supplémentaire totale d'un million de km², à Crozet, La Réunion, Saint-Paul et Amsterdam, Wallis-et-Futuna et Saint-Pierre-et-Miquelon⁷.

3- Contexte international

La mer joue un rôle non négligeable dans l'économie internationale. D'après les calculs de l'OCDE⁸, les activités liées à la mer ont contribué à hauteur de 1 500 milliards USD à l'économie mondiale en 2010, soit 2,5 % de la valeur ajoutée brute du globe. Un tiers de cette valeur ajoutée provient de l'exploitation du pétrole et du gaz. Viennent ensuite le tourisme maritime et côtier, les équipements maritimes et les activités portuaires. En 2010, l'économie de la mer représentait 31 millions d'emplois directs (ETP)⁹ (soit 1,5 % de la population active mondiale en emploi), dont un tiers porté par le secteur de la pêche industrielle et un quart par le tourisme.

3-1 La « Croissance bleue » : une stratégie à long terme de l'Union européenne

En Europe, l'économie « bleue » représente 5,4 millions d'emplois et une valeur ajoutée brute de près de 500 milliards d'euros par an selon la Commission européenne. La stratégie « Croissance bleue »¹⁰ mise en place par l'Union européenne est une stratégie de long terme visant à soutenir la croissance durable dans les secteurs marin et maritime dans leur ensemble. Elle reconnaît que les mers et les océans sont des moteurs de l'économie européenne qui offrent un potentiel considérable en matière d'innovation et de croissance. Cette stratégie se compose des trois volets suivants : une politique maritime intégrée, des stratégies par bassin maritime et enfin des approches ciblées d'activités spécifiques dans lesquelles une croissance accrue est possible (aquaculture, tourisme côtier, biotechnologie marine, énergie marine et exploitation minière des fonds marins).

³ Celle de la Nouvelle-Calédonie, de 1,4 million de km², est la deuxième en taille et se classe en 5e position dans le Pacifique sud. Les ZEE de Wallis-et-Futuna et de l'île de Clipperton (11 km²) couvrent respectivement 262 000 km² et 435 000 km².

⁴ Cette ZEE est liée à la présence française dans deux groupes d'îles : au nord, dans le canal du Mozambique, se trouvent Mayotte et les îles Éparses, complétées plus à l'est par Tromelin et La Réunion ; au sud, les îles Saint-Paul et Amsterdam, Crozet et Kerguelen.

⁵ Décrets n°2015-1180 (définissant les limites extérieures du plateau continental au large du territoire de la Martinique et de la Guadeloupe), n°2015-1181 (Guyane), n° 2015-1182 (Nouvelle-Calédonie), n°2015-1183 (îles Kerguelen) du 25 septembre 2015.

⁶ Les zones concernées par ces extensions en France portent sur une superficie de 423 000 km² au large des îles Kerguelen, de 76 000 km² au large de la Nouvelle-Calédonie, de 72 000 km² au large de la Guyane et de 8 000 km² au large des Antilles.

⁷ Dans le détail, les demandes portent sur une superficie de 541 300 km² à Crozet, 63 800 km² à La Réunion, 341 900 km² à Saint-Paul et Amsterdam, 17 300 km² à Wallis-et-Futuna, et 43 100 km² à Saint-Pierre-et-Miquelon, mais un différend avec le Canada freine à l'heure actuelle l'examen de cette demande. La plupart de ces demandes pourraient ne pas être examinées par la CLPC avant l'horizon 2025/2030. Source : CESE, « L'extension du plateau continental au-delà des 200 milles marins : un atout pour la France », *Les avis du Conseil économique social et environnemental*, 2013.

⁸ *L'économie de la mer en 2030*, OCDE, 2017.

⁹ Ce chiffre ne prend pas en compte le nombre d'emplois associés à la pêche artisanale (estimé à 100 millions par l'OCDE) et aux activités artisanales de transformation des produits de la pêche (évalué également à plusieurs millions).

¹⁰ *La croissance bleue : des possibilités de croissance durable dans les secteurs marin et maritime*, Commission européenne, 2012.



3-2 Vers une politique de la mer à l'échelle nationale ?

D'après le baromètre de la maritimisation de l'économie française, produit par La Fondation de la Mer en partenariat avec le Boston Consulting Group, les mers françaises génèrent l'équivalent de 14 % du PIB du pays (270 milliards d'euros, près de 820 000 emplois), soit trois fois le secteur automobile et six fois le secteur aéronautique. Cette contribution de la mer à la richesse nationale représente, en grandeur comparable, environ 1,5 fois celle mesurée au Royaume-Uni ou aux États-Unis.

En France, l'enjeu est de considérer progressivement l'économie de la mer comme un ensemble, un secteur intégré, et non de l'appréhender par activité économique. S'il n'existe pas de ministère dédié à la mer et intégrant l'ensemble des secteurs économiques de l'économie bleue, un secrétariat général de la mer (SGMer) rattaché aux services du Premier ministre coordonne les travaux d'élaboration de la politique du Gouvernement en matière maritime et s'assure de la mise en œuvre de la politique arrêtée. Un Conseil Interministériel annuel se réunit par ailleurs peu avant la tenue des Assises de l'économie de la mer, qui mobilise chaque année les acteurs économiques et institutionnels des secteurs maritimes. Par ailleurs, ces acteurs économiques sont également réunis au sein du Cluster Maritime Français (CMF), une organisation créée en 2006 afin de rassembler les professionnels de tous les secteurs du maritime. Des clusters régionaux ultramarins ont ainsi été créés officiellement en Guadeloupe (mai 2011), à La Réunion (septembre 2011), et ont été suivis par la Guyane (mai 2012), et la Martinique (juin 2013), et enfin la Polynésie française (juin 2014), la Nouvelle-Calédonie (août 2014) et Saint-Pierre-et-Miquelon (octobre 2016).

La Stratégie nationale pour la mer et le littoral (février 2017¹¹) fixe les grandes lignes des ambitions françaises sur les plans économique et écologique, avec quatre objectifs : la transition écologique, le développement de l'économie bleue, le bon état écologique du milieu marin et la préservation d'un littoral attractif, et le rayonnement de la France. Elle sera déclinée dans l'Outre-mer au niveau régional en un schéma correspondant plus spécifiquement aux enjeux de ces territoires¹².

¹¹ Stratégie nationale pour la mer et le littoral du Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer adoptée par le décret n° 2017-222 du 23 février 2017.

¹² Dans le cadre du Conseil maritime ultramarin du bassin des Antilles (CMUBA), un document stratégique de bassin est en cours d'élaboration et dessinera la politique de la mer et du littoral à l'échelle des 4 îles des Antilles françaises.

II – UN POIDS ÉCONOMIQUE ENCORE LIMITÉ DANS L’OUTRE-MER

Le poids économique des activités liées à la mer reste modéré au regard des potentialités identifiées. Selon le périmètre retenu pour cette étude, les activités maritimes représentaient 3,5 % du tissu entrepreneurial marchand (8 800 entreprises) et 2,4 % de l’emploi marchand (12 500 emplois) dans l’Outre-mer en 2015. De même, si le financement bancaire accompagne le positionnement de ces géographies sur le transport maritime et les activités portuaires, les financements bancaires accordés s’élèvent au total à 510 millions d’euros, montant somme toute limité (1,6 %) au regard des 32 milliards d’euros accordés aux entreprises ultramarines.

Poids de l’économie bleue dans l’Outre-mer en 2015

	Guadeloupe	Martinique	Guyane	La Réunion	Mayotte	Nouvelle-Calédonie	Polynésie française
Entreprises des activités maritimes	1 176	848	193	321	279	1 752	4 240
Entreprises du secteur marchand	47 910	37 201	14 806	52 887	11 575	35 844	52 516
Part dans le tissu d’entreprises marchand	2,5%	2,3%	1,3%	0,6%	2,4%	4,9%	8,1%
Emploi salarié privé des activités maritimes	867	747	316	1 632	nd	1 429	3 403
Emploi salarié privé du secteur marchand	60 363	65 345	26 897	125 702	nd	56 970	40 062
Part dans l’emploi salarié privé du secteur marchand	1,4%	1,1%	1,2%	1,3%	nd	2,5%	8,5%
Encours bancaires des activités maritimes (à fin 2016, en millions d’euros)	71	31	27	151	15	42	172
Encours bancaires des entreprises (à fin 2016, en millions d’euros)	5 596	5 372	2 269	11 801	656	4 073	2 196
Part dans l’encours bancaire accordé aux entreprises	1,3%	0,6%	1,2%	1,3%	2,3%	1,0%	7,8%

Sources : Insee, ISPF (RTE), ISEE (RIDET), Acoss, SCR

1- 8 800 entreprises et 12 500 emplois dans l’Outre-mer

1-1 Un nombre limité d’entreprises

Dans l’Outre-mer, les entreprises exerçant leurs activités dans le secteur de l’économie de la mer sont peu nombreuses et majoritairement de très petite taille. On compte au total près de 8 800 entreprises en 2015, dont 2 800 dans les DOM et 6 000 dans les COM.

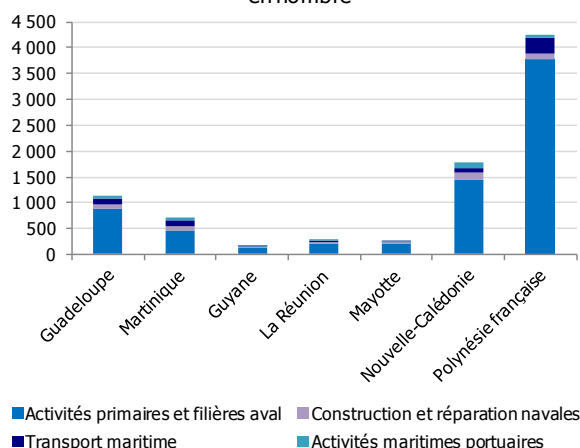
80 % des entreprises n’ont pas de salarié à La Réunion et 93 % en Nouvelle-Calédonie, soit des niveaux plus élevés que pour l’ensemble des secteurs de ces économies (respectivement 74 % et 89 %) et pour la France entière (69 %, hors COM). En Polynésie française, seuls 2 % des structures de l’économie maritime emploient dix salariés ou plus.

La plupart de ces entreprises correspondent à des pêcheurs-artisans. Ainsi, les activités associées au secteur primaire – la pêche et dans une moindre mesure l’aquaculture – et aux filières aval de transformation et de commercialisation des produits de la mer concentrent l’essentiel de ces entreprises : près de 70 % en Martinique et en Guyane et jusqu’à 89 % en Polynésie française (incluant la perliculture).

La construction et la réparation navales rassemblent environ 10 % des entreprises maritimes domiennes (à l’exception de Mayotte, 4 %) et néo-calédoniennes. Les plus grandes entreprises polynésiennes, une quinzaine de structures de plus de 50 salariés, opèrent dans les secteurs du transport maritime, de la manutention portuaire et de la perliculture.

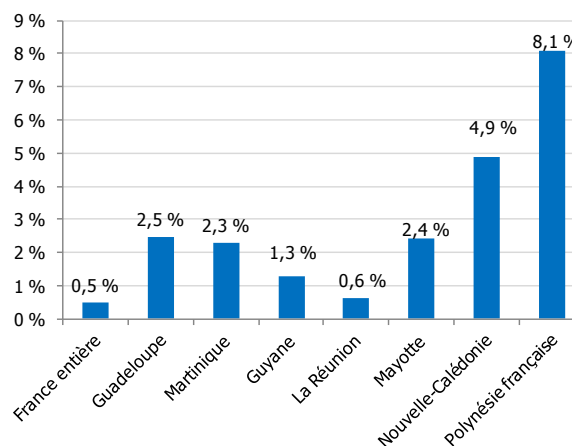
Au total, si l’économie de la mer a un poids limité dans le nombre d’entreprises ultramarines, celui-ci demeure supérieur à celui de la France entière (0,4 %, hors COM). Ainsi, en Guadeloupe, Martinique et Guyane, les activités maritimes concentrent respectivement 2,5 %, 2,3 % et 1,3 % des entreprises du secteur marchand. Ce taux atteint 2,4 % à Mayotte, soit le niveau le plus élevé des DOM, tandis que la part des entreprises réunionnaises est marginale (0,6 %). Le secteur pèse davantage dans les COM : il concentre 4,9 % de l’ensemble des entreprises de la Nouvelle-Calédonie et jusqu’à 8,1 % de celles de la Polynésie française.

Répartition sectorielle des entreprises de l'économie maritime en 2015
en nombre



Sources : AcoSS, RIDET (ISEE), RTE (ISPF)

Part des entreprises de l'économie maritime dans le nombre total d'entreprises en 2015
en %



Sources : AcoSS, RIDET (ISEE), RTE (ISPF)

1-2 Une faible incidence dans l'emploi local

Plusieurs mesures des emplois associés à l'économie bleue coexistent (*voir graphique*), correspondant à des définitions plus ou moins élargies du secteur. Ces différentes estimations traduisent toutes le poids modeste des activités maritimes dans l'emploi.

Plus de 27 500 emplois dans les DOM selon un périmètre élargi de l'économie bleue

Dans sa définition la plus large (toutes les activités économiques liées aux océans, mers et côtes, incluant notamment le tourisme), retenue par l'Insee pour son étude sur l'économie maritime en France (hors COM)¹³, l'économie bleue emploie 27 517 personnes dans les DOM en 2012, soit 6,5 % des emplois maritimes français. Avec respectivement 8 840 emplois en Guadeloupe, 8 280 en Martinique, 7 500 à La Réunion et un peu moins de 2 900 en Guyane, les activités maritimes pèsent entre 7,1 % (Guadeloupe) et 2,9 % (La Réunion) de l'emploi local. À titre de comparaison, l'économie de la mer représente 3,1 % des emplois de la France côtière, avec un maximum de 9,9 % en Corse. Dans les Antilles, la part de l'emploi maritime est supérieure à celle des régions Bretagne et Provence - Alpes - Côte d'Azur.

En Martinique, la Direction de la Mer, en lien avec le Cluster maritime, a quant à elle estimé, sur la base de données de 2013, à plus de 12 000 le nombre d'emplois dédiés à l'économie bleue, soit 12 % de l'emploi total. Plus de 70 % de ces emplois seraient associés aux activités touristiques. En excluant celles-ci, la filière compte environ 3 000 emplois, majoritairement exercés au sein de PME et de TPE.

En Guadeloupe, en considérant les activités productives classiques (pêche, transport maritime, etc.), le tourisme maritime et les activités telles que l'enseignement de disciplines sportives et d'activités de loisirs (plongée, bateau-école, etc.), le Grand port maritime de Guadeloupe (GPMG) a identifié plus de 1 600 entreprises comme exerçant une activité maritime en 2016. Dans ce cadre, le secteur concerne près de 3 000 emplois.

En recentrant l'analyse sur ses principales activités (*voir l'encadré Définition et périmètre de l'étude*), l'économie bleue génère plus de 12 500 emplois marchands dans l'Outre-mer en 2015, dont 8 400 emplois salariés. Dans les DOM hors Mayotte, l'économie bleue représente en moyenne moins de 2 % de l'emploi marchand, avec respectivement environ 1 900 emplois à La Réunion et en Guadeloupe, 1 500 à la Martinique, 500 en Guyane.

À **La Réunion**, les deux tiers de ces emplois se concentrent dans les activités portuaires et les travaux publics maritimes. Les activités liées aux produits de la mer constituent le dernier tiers. L'économie bleue se caractérise par son dynamisme. Le nombre de salariés y progresse 3 fois plus rapidement que l'ensemble des salariés du secteur privé : +3,9 % par an en moyenne entre 2008 et 2015 pour l'économie de la mer, contre +1,2 %. Ces activités continuent d'être dynamiques en 2016.

¹³ L'économie maritime : des activités diverses et localisées, Insee Première N° 1573, novembre 2015.

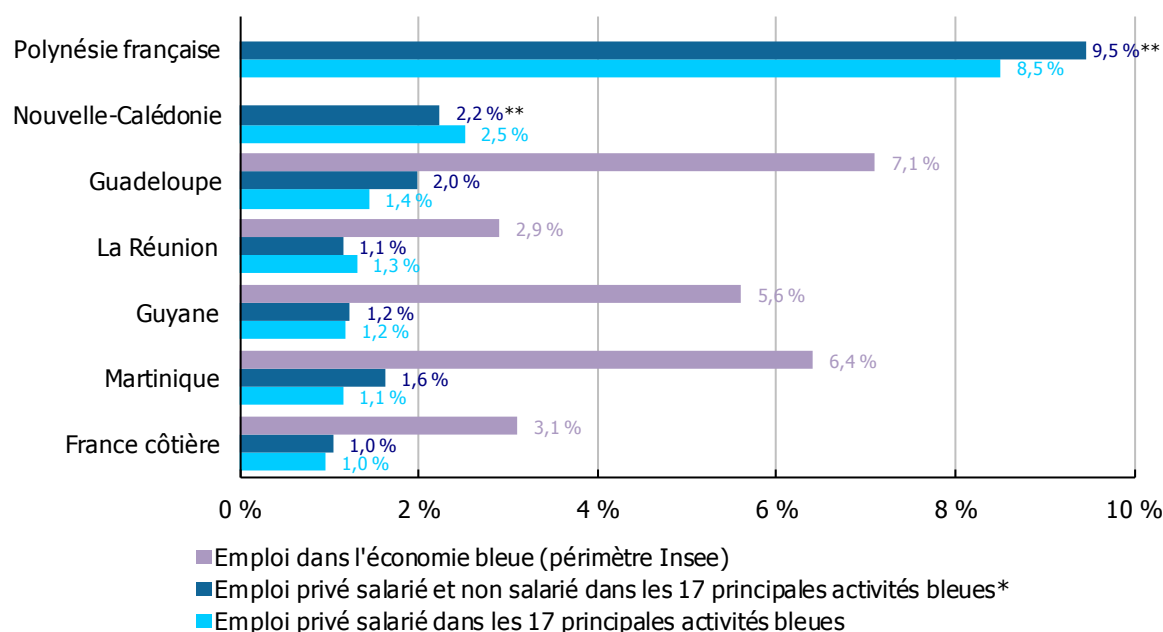
En **Guadeloupe**, on compte plus de 1 000 pêcheurs-artisans. Les emplois salariés se concentrent quant à eux dans les activités portuaires (la moitié) et le transport maritime (près de 40 %).

En **Nouvelle-Calédonie**, l'économie de la mer emploie plus de 1 400 personnes, soit 2,5 % de l'emploi salarié marchand, auxquels il faut ajouter quelques centaines de travailleurs indépendants, majoritairement des pêcheurs, mais aussi, dans une moindre mesure, des fournisseurs de prestation de réparation et de maintenance navale.

En **Polynésie française**, les entreprises marchandes des secteurs de la mer déclarent 3 400 salariés en 2015, soit 8,5 % de l'emploi salarié marchand, auxquels s'ajoutent 1 450 personnes non-salariées, principalement dans la pêche (39 %) et la perliculture (26 %). Si les effectifs salariés de l'économie bleue ont été affectés par la crise économique mondiale de 2008, en particulier dans la perliculture, ils sont stables sur les cinq dernières années.

Selon les estimations, le secteur de l'économie maritime représente entre 4 % et 6 % de la population active de l'archipel de **Saint-Pierre-et-Miquelon**. Enfin, à **Wallis-et-Futuna**, on compte une quarantaine de pêcheurs patentés auxquels s'ajoutent notamment les emplois du transport maritime.

Part des emplois de l'économie bleue dans l'emploi marchand selon les périmètres retenus
en %



* Rapport entre le nombre d'emplois salariés (y.c. artisans-indépendants) dans les principales activités et l'emploi marchand (salarié ou non)

** Calcul réalisé à partir de l'ensemble des travailleurs indépendants (y/c services non marchands)

Sources : Insee, étude sur l'emploi maritime (chiffre 2012); Acoff et Insee, calculs IEDOM sur l'emploi dans les principales activités (chiffres 2015 pour les salariés et les artisans indépendants estimés à partir des entreprises individuelles); ISEE (RIDET); CAFAT (travailleurs indépendants au 31/12/2014); ISPF



2- Un financement bancaire qui accompagne le positionnement sur le transport maritime et les activités portuaires

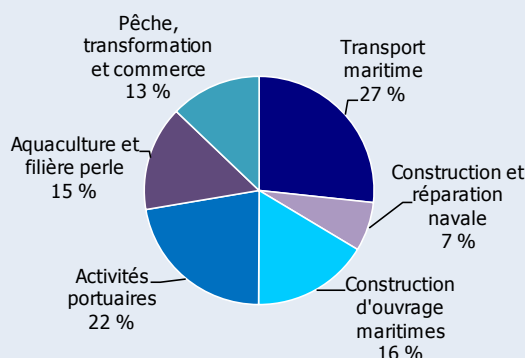
Le financement bancaire associé aux activités maritimes représente un poids limité dans l'encours total des crédits accordés aux entreprises des places ultramarines, recensé par le Service central des risques (SCR) de la Banque de France et de l'IEOM¹⁴. Le transport maritime et les activités portuaires concentrent l'essentiel des encours. À fin 2016, ces crédits représentent autour de 1 % des encours bancaires aux entreprises dans ces géographies, à l'exception de la Polynésie française. En effet, le montant de l'encours de crédit des activités maritimes polynésiennes est le plus élevé de l'Outre-mer et pèse davantage dans l'économie (7,8 %).

En **Polynésie française**, le secteur de l'économie maritime a bénéficié d'importants financements bancaires. Hors tourisme, ces encours représentent 172,3 millions d'euros à fin décembre 2016. Le secteur du transport maritime, très capitalistique, est le principal bénéficiaire des concours consentis (48 % des encours) devant la filière perle (25 %), les activités portuaires (13 %) et la filière pêche (10 %).

L'économie de la mer représente 7 % du chiffre d'affaires des entreprises polynésiennes

L'économie de la mer représente 7 % du chiffre d'affaires des entreprises polynésiennes. Hors secteurs touristiques, elle génère un chiffre d'affaires déclaré de 325 millions d'euros en 2015, mais estimé à 384 millions d'euros. Sur les cinq dernières années, les secteurs de la mer se sont avérés plutôt dynamiques, avec une activité en progression moyenne annuelle de 3 % (0,2 % pour l'ensemble de l'économie) et de 8 % pour la seule année 2015.

Répartition du chiffre d'affaire de l'économie de la mer par secteur en 2015



Source : ISPF

Dans les autres géographies ultramarines, l'encours des activités maritimes a un poids très modéré, voire marginal, dans le financement total de l'économie.

L'encours de prêts des principales entreprises de l'économie bleue représente 1,1 % des risques totaux à **La Réunion** à fin 2016, avec 151,2 millions d'euros d'encours. Les deux tiers de ces encours se concentrent dans les activités liées aux produits de la mer, et notamment la pêche. Les achats de palangriers et de thoniers-senneurs pèsent particulièrement sur les risques portés par le secteur. Le Grand Port Maritime complète en grande partie l'encours des principales entreprises de l'économie bleue.

En **Guadeloupe**, les encours associés aux activités de la mer s'élèvent à 71,1 millions d'euros en 2016, en forte progression sur un an (+12 %). Ces financements sont principalement tournés vers les activités portuaires (84 % des encours, +19 % sur un an). Le transport maritime représente 13 % des encours.

En **Nouvelle-Calédonie**, les activités maritimes représentent une part de marché très modérée pour les établissements de crédit qui interviennent sur le territoire (1,0 %, soit 42,5 millions d'euros). Le secteur des activités portuaires domine (46 %), suivi par le transport maritime de marchandises (37 %) et les produits de la mer (14 %, destinés principalement à financer l'aquaculture).

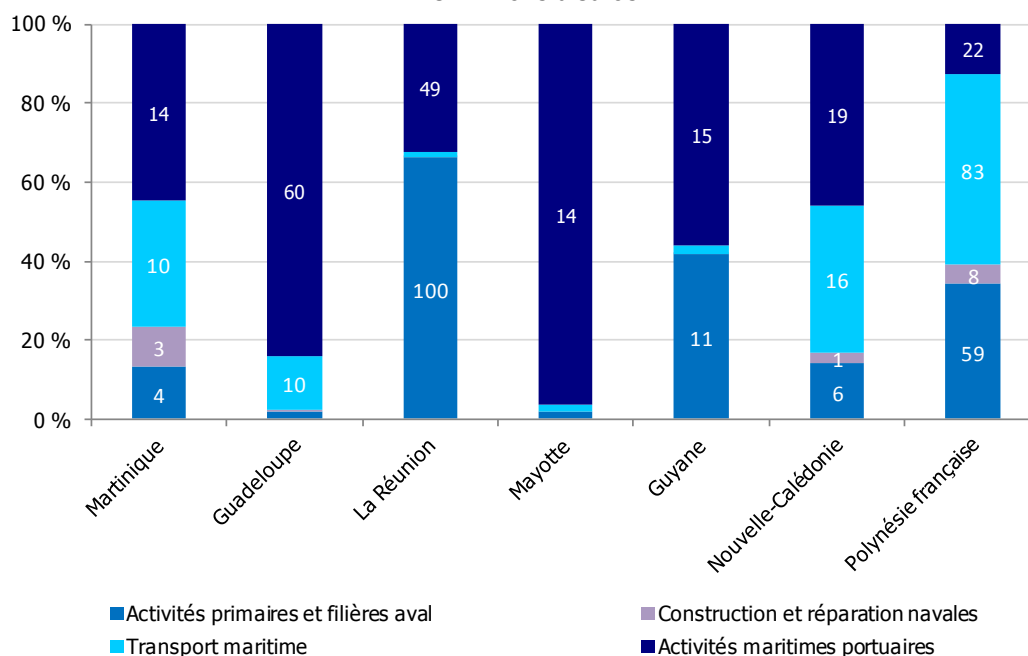
¹⁴ À noter que ne sont déclarés au SCR que les encours de crédits aux entreprises supérieurs à un seuil de 25 000 euros.

En **Martinique**, avec 30,6 millions d'euros en 2016, l'évolution de l'encours de crédit à ces entreprises révèle un maintien de l'investissement soutenu par le système bancaire. Bien que n'étant pas les plus représentatifs en termes de nombre d'entreprises, les secteurs secondaire et tertiaire bénéficient du plus fort soutien bancaire (45 % de l'encours est consacré aux activités portuaires, 32 % des encours de crédit sont dédiés au transport maritime et 10 % de l'encours sont affectés à la construction et réparation navale). L'encours du secteur primaire est relativement stable, autour de 4 millions d'euros (13 % des encours).

En **Guyane**, les encours de prêts associés à l'économie bleue représentent 27,5 millions d'euros. Ils sont principalement orientés vers les activités portuaires (56 %) et la transformation et conservation de poissons (37 %).

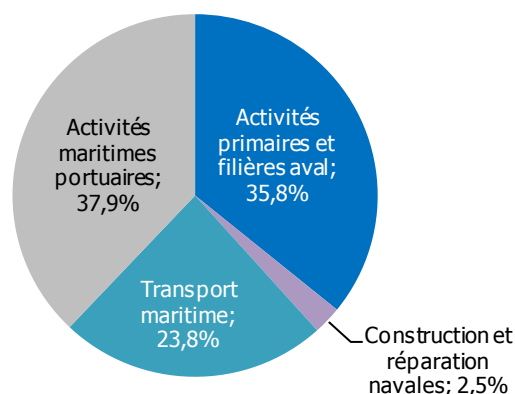
Enfin, à **Mayotte**, l'économie de la mer représente là encore un poids limité dans le financement de l'économie : 15 millions d'euros, soit 2,0 % du total des encours, presque exclusivement dédié à la manutention portuaire.

Encours de crédits bancaires accordés à l'économie de la mer à fin 2016
en millions d'euros



Source : Service central des risques (SCR)

Répartition sectorielle des encours de crédits bancaires aux entreprises maritimes à fin 2016 dans l'ensemble de l'outre-mer

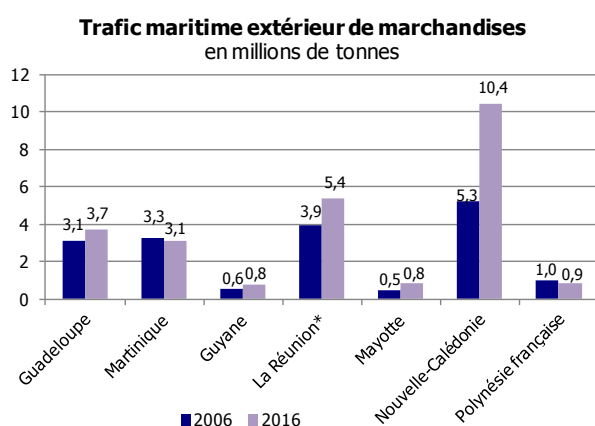


Source : SCR

III – UNE VOLONTÉ DE POSITIONNEMENT DE L’OUTRE-MER DANS LE TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL DE MARCHANDISES

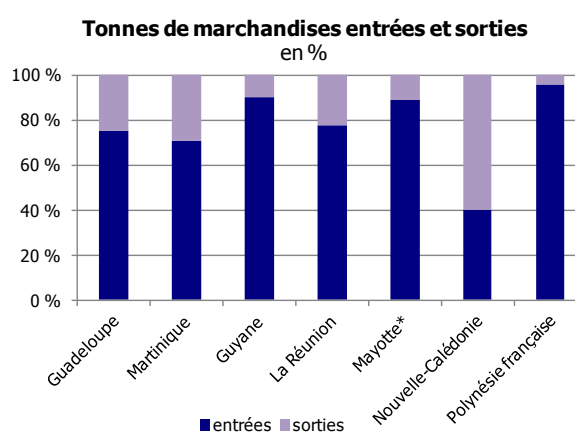
1- Un fret maritime essentiel aux économies ultramarines

Principal mode d'échange de marchandises avec l'extérieur – et en particulier avec la France métropolitaine, le transport maritime constitue un support fondamental à l'économie des géographies ultramarines. Le Grand Port Maritime¹⁵ de La Réunion est aujourd'hui le premier port de l'Outre-mer français en termes de trafic de marchandises, suivi de près par celui de Nouméa. Dans les Antilles, le trafic est également important, bénéficiant d'une activité de transbordement en croissance. Les trafics maritimes des autres géographies sont en revanche plus modestes, proportionnés à la taille de ces économies, mais demeurent essentiels à leur approvisionnement.



* Hors Nouvelle route du littoral

Sources : Douanes, Grands Ports Maritimes, Port Autonome de Papeete, Port Autonome de Nouvelle-Calédonie, Mayotte Channel Gateway



* Données 2014, hors hydrocarbures

Sources : Douanes, Grands Ports Maritimes, Port Autonome de Papeete, Port Autonome de Nouvelle-Calédonie, Mayotte Channel Gateway

L'ensemble de l'activité du Grand Port Maritime de La Réunion (GPMDLR, appelé également **Port Réunion**) est concentrée à la Pointe-des-Galets dans la commune du Port. Le trafic de marchandises du Grand Port Maritime de La Réunion s'élève à 5,4 millions de tonnes transportées en 2016¹⁶, une performance qui s'explique par la bonne tenue de l'activité économique d'une part et le nouveau positionnement stratégique du port d'autre part (*voir infra*). Le trafic de conteneurs dépasse les 300 000 équivalents vingt pieds (EVP)¹⁷. Port Réunion se situe également au 10^e rang des ports français en 2016, derrière celui de Bordeaux (7,8 millions de tonnes), mais très éloigné du port de Marseille (80,6 millions de tonnes), premier au plan national. Son trafic commercial demeure inférieur de 25 % à celui de l'île Maurice (7,3 millions de tonnes en 2016), mais l'écart se réduit progressivement.

En **Nouvelle-Calédonie**, le volume total du transport de marchandises par voie maritime s'établit à 13,7 millions de tonnes. Le trafic entre le territoire et l'extérieur s'élève à 10,4 millions de tonnes, en très forte progression sur 10 ans. Il existe également un trafic maritime intérieur de marchandises, essentiellement constitué des acheminements de minerai de nickel (*voir encadré ci-dessous*). L'activité maritime s'organise autour des infrastructures du port de Nouméa et de quelques ports secondaires, dont l'activité est fortement liée au secteur du nickel.

¹⁵ Un grand port maritime est un établissement public de l'État chargé de la gestion d'un port maritime. En application de la loi de 2008 sur la réforme portuaire, le port autonome de Guadeloupe et les trois ports d'intérêt national actuellement concédés aux chambres de commerce et d'industrie de Fort-de-France, Dégrad-des-Cannes et Port-Réunion ont été remplacés début 2013 par quatre grands ports maritimes. Papeete et la Nouméa ont conservé leur statut de ports autonomes.

¹⁶ Hors matériaux spécifiques destinés au chantier de la Nouvelle route du littoral.

¹⁷ Unité de mesure exprimant une capacité de transport en multiple du volume occupé par un conteneur 20 pieds (6 m).



Le port de Nouméa comprend au sein de sa circonscription les infrastructures du port public, deux sites complémentaires de chargement en hydrocarbures et ciment (baie des Dames et baie de Numbo), mais également, les infrastructures du port privé de l'usine de la Société Le Nickel (SLN) implantées à proximité du port, sur le site de Doniambo.

L'ensemble des biens à destination des ménages et des entreprises importés par voie maritime entrent sur le territoire par le port de Nouméa. Les volumes manipulés s'élevaient ainsi à 5,2 millions de tonnes en 2016, incluant les infrastructures de la SLN. Hors SLN, les volumes manipulés au port de Nouméa sont de l'ordre de 2 millions de tonnes, des volumes proches de ceux du port de Papeete. Environ un tiers de la marchandise manipulée est exportée, une proportion bien plus élevée que dans les autres géographies ultramarines.

Le nickel, au cœur des activités portuaires de Nouvelle-Calédonie

Le transport maritime est fortement lié à l'industrie du nickel. L'activité des centres miniers et métallurgiques représente en 2016 les deux tiers des échanges en volume, soit 9 millions de tonnes. Des infrastructures portuaires adaptées et dimensionnées pour le transport des produits du nickel maillent le territoire, générant chacune des emplois diversifiés (marins, mécaniciens, manutentionnaires...). Plusieurs infrastructures de transbordement sont installées à l'aval des principaux sites miniers de la Grande Terre afin de permettre l'expédition du minerai de nickel brut. Le minerai exploité est donc acheminé sur des minéraliers, soit, pour 37 %, directement vers l'usine de la SLN (96 % du trafic intérieur néo-calédonien) afin d'y être transformé localement, soit, pour 63 %, directement vers l'étranger.

Avec 3,7 millions de tonnes traitées en 2016, **Guadeloupe Port Caraïbes** se situe au 12^e rang national en termes de trafic de marchandises (classement 2016 en tonnes) et en 5^e position en termes de trafic de conteneurs (classement 2016 en EVP). L'offre portuaire de Guadeloupe Port Caraïbes se répartit sur 5 sites spécialisés. Premier port et principal site d'activité de l'archipel, Jarry constitue une plateforme logistique d'excellence, entièrement dédiée au fret – il concentre 90 % du trafic de marchandises de la Guadeloupe – avec notamment des quais spécialisés, une zone d'entrepôts francs à forte valeur ajoutée, dont le plus grand entrepôt frigorifique de la Caraïbe, et un parc industriel. Les importations représentent près de 80 % du trafic de marchandises alors que les exportations de marchandises restent limitées et dépendantes de la production locale (banane et sucre). Avec 65 663 EVP, l'activité de transbordement¹⁸ représente 31 % du trafic de conteneurs en 2016.

Le **Grand Port Maritime de la Martinique** (GPMLM) concentre son activité dans la baie de Fort-de-France sur 8 sites dédiés à des activités différentes (fret, transports de passagers, carénage). Les marchandises conteneurisées sont manipulées sur le site de la Pointe des Grives tandis que le vrac est traité au secteur de l'Hydrobase. Le trafic global de marchandises du **Grand Port Maritime de la Martinique** s'élève à 3,1 millions de tonnes de marchandises en 2016. Il se place au 14^e rang national en termes de trafic de marchandises (en tonnes) et au 7^e rang pour l'activité conteneur (en EVP). Ce trafic est relativement stable depuis 10 ans, en dépit d'une année record en 2014 (3,6 millions de tonnes). En lien avec l'activité locale de raffinage de pétrole brut importé de mer du Nord, le trafic de marchandises en vrac (par opposition aux marchandises conteneurisées) représente 55 % du trafic avec 1,7 million de tonnes en 2016 (2,5 % au-dessus de la moyenne des 10 dernières années). Le transbordement représente 10,8 % du tonnage en 2015 (soit près de 17 200 EVP)¹⁹.

Le Grand Port Maritime de **Guyane** (GPMG) regroupe les activités du port de commerce de Dégrad-des-Cannes et du port de Kourou, dédié majoritairement à l'approvisionnement en hydrocarbure pour l'ouest guyanais et au fret spatial. En 2016, 805 100 tonnes de marchandises y ont transité, dont 90 % issues de l'importation. La sédimentation intense provoquée par la présence des grands fleuves amazoniens constitue un élément de faiblesse qui réduit le tirant d'eau disponible pour accueillir des navires.

¹⁸ Opération consistant à transborder la marchandise d'un navire sur un autre pour l'acheminer vers une destination finale, le trajet n'étant pas desservi par une ligne directe. Les destinations périphériques sont ainsi desservies par *feeders*.

¹⁹ Le transbordement ne représente plus que 6,4 % du tonnage en 2016 en l'absence de cette activité jusqu'en avril en raison de la finalisation des travaux du quai.



En dépit de cette contrainte structurelle majeure, le GPMG explore plusieurs axes de développement : la création d'un poste d'inspection aux frontières (PIF)²⁰, la mise en place de cabotage interrégional, la création d'une plateforme offshore multi-usages au large du Plateau des Guyanes (POMU). En outre, la Guyane dispose d'un port à Saint-Laurent du Maroni. De plus petite envergure, celui-ci assure néanmoins des liaisons avec l'Europe, les Caraïbes et les États-Unis. Il pourrait se développer avec l'augmentation de l'activité économique dans l'ouest guyanais.

Le tonnage manipulé au port de commerce de **Mayotte, situé à Longoni**, a crû de 84,3 % au cours des dix dernières années pour atteindre 842 600 tonnes en 2016. Cette évolution est en grande partie due au développement de l'activité transbordement, qui représente 65,3 % du trafic total de conteneurs. Le port de Longoni accueille des conteneurs en transbordement souvent chargés de produits réfrigérés en provenance de Madagascar ou d'Afrique du Sud (crevettes, fruits et légumes, etc.), en attente de navires à destination de l'Europe ou de l'Asie. Néanmoins, le taux de remplissage du port demeure encore faible : 60 000 conteneurs EVP contre une capacité de 100 000 conteneurs EVP. Enfin, les exportations maritimes sont marginales (1,2 % du tonnage), elles consistent essentiellement en des renvois d'effets personnels.

L'établissement public du Port autonome de Papeete (PAP) est en charge de la principale zone portuaire de **Polynésie française**. Le trafic international s'élève à 858 720 tonnes en 2016, dont 96 % de fret débarqué. Par ailleurs, le trafic maritime Inter-Iles est essentiel à l'approvisionnement des archipels éloignés (produits pétroliers, produits alimentaires et matériaux de construction) et à l'exportation vers Tahiti de productions locales (coprah aux Tuamotu-Gambier, légumes et cultures vivrières aux Australes, produits de la pêche côtière ou encore artisanat d'art). Le fret interinsulaire représente ainsi 461 468 tonnes en 2016. Une vingtaine de navires privés sillonnent les eaux polynésiennes, mais les quantités de fret sont limitées par les contraintes de transport et de stockage. D'importants aménagements portuaires ont été menés ces dernières années dans les archipels et les investissements se poursuivront dans le cadre de la loi du Pays relative à l'organisation du transport interinsulaire.

Le trafic de marchandises à **Saint-Pierre-et-Miquelon** est assuré dans le cadre d'une délégation de service public subventionnée par l'État, qui organise les dessertes maritimes internationales (50 rotations par an sur la liaison Saint-Pierre/Halifax) et Inter-Iles (70 rotations par an). Le port de Saint-Pierre comprend une zone commerciale, un port de pêche, un port en eau profonde et une zone de plaisance. Miquelon dispose également de son propre port, mais, à l'exception des pétroliers, les navires transitent systématiquement par Saint-Pierre. L'activité portuaire reste limitée et contrainte par des équipements inadaptés ou vieillissants. Depuis 2014, des travaux de modernisation des équipements sont en cours de réalisation.

À **Wallis-et-Futuna**, plus de 99 % des importations sont réalisées par voie maritime (entre 42 et 50 millions d'euros par an), avec des rotations de bateaux mensuelles ou bimensuelles. Moins de 2 000 conteneurs sont déchargés annuellement sur l'archipel et les importations proviennent à 20 % de France métropolitaine, en dépit de son éloignement. Le coût du fret est élevé, en raison des faibles quantités importées, de l'éloignement des deux îles des axes maritimes majeurs et d'un retour à vide des conteneurs.

2- Les Outre-mer se positionnent en hubs portuaires et plateformes de transbordement

En vingt ans, la croissance des activités du transport maritime international s'est accompagnée d'une course au gigantisme amenant la taille standard d'un porte-conteneurs de 700 EVP à 5 000 EVP (Panamax). Et les capacités des navires ne cessent de croître. Un tel changement d'échelle nécessite une réorganisation des dessertes. Fin juin 2016, les travaux d'agrandissement du canal de Panama ont pris fin, avec la mise en service d'un troisième canal permettant de doubler la capacité de la voie d'eau et de tripler le tonnage en transit. Cette nouvelle voie ouvre ainsi le passage à des navires dits Neo-Panamax, capables de transporter jusqu'à 14 000 conteneurs.

²⁰ La création de ce 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 en vue de l'obtention de la labellisation nécessaire pour pénétrer le marché européen.



Cet élargissement du canal est lourd de conséquences pour l'ensemble du trafic maritime international, aussi bien en termes d'adaptation des infrastructures portuaires – les nouveaux navires pouvant mesurer jusqu'à 366 m de long et 49 m de large – que d'évolution à terme des lignes maritimes, avec la création probable de nouveaux hubs et le développement du transbordement. Les ports secondaires, dont les infrastructures sont de tailles insuffisantes pour l'accueil de ces nouveaux porte-conteneurs, se voient ainsi « feederisés »²¹, et exposés à un risque d'amoindrissement de la qualité de leur desserte maritime.

Le paysage du transport maritime international devrait donc évoluer considérablement dans les décennies à venir, porté par la croissance mondiale et la hausse de la demande. D'après l'OCDE²², le trafic de conteneurs devrait tripler d'ici à 2035 et atteindre 16,2 milliards de tonnes. Ces évolutions à l'échelle internationale nécessitent des adaptations locales dans les géographies ultramarines, dépendantes du transport maritime pour leur approvisionnement. Les aménagements de leurs infrastructures portuaires doivent notamment permettre aux Antilles, à La Réunion et à la Nouvelle-Calédonie de rester ou de devenir des ports compétitifs et attractifs, capables de se constituer en hubs secondaires de transbordement.

2-1 Océan Atlantique : la Guadeloupe et la Martinique souhaitent se positionner en hub de la Caraïbe Sud

Si la Guadeloupe et la Martinique sont respectivement classées 48e et 55e parmi les 80 ports de la zone Amérique Latine-Caraïbe en termes de trafic conteneurs, les deux départements affichent leurs ambitions de devenir le hub de transbordement (hub dit « secondaire ») dans la région.

Toutefois, la Cour des comptes²³ souligne que, même avec un renforcement de la compétitivité des infrastructures, et en dépit de leur positionnement stratégique, les ports antillais ne sont pas nécessairement sur les routes maritimes et peuvent souffrir d'une situation économique et sociale fragile. En effet, cinq autres ports sont déjà bien positionnés dans le secteur du transbordement international bénéficiant de charges sociales et salariales faibles, d'une fiscalité plus attrayante et de normes environnementales moins contraignantes. Il s'agit de Mariel à Cuba, Freeport aux Bahamas, Kingston en Jamaïque, Caucedo en République dominicaine, Limón au Costa Rica, Colón, Cristobal et Balboa au Panama et enfin Carthagène en Colombie²⁴. La Jamaïque et Cuba annoncent par ailleurs des créations de terminaux en eaux profondes.

Mais si la Caraïbe Nord et Ouest concentre quelques plateformes orientées vers les flux à destination des USA (République dominicaine, Jamaïque et Bahamas), il n'existe pas de plateforme dans la Caraïbe Sud capable d'accueillir et de redistribuer ces flux. Or, la Guadeloupe et la Martinique bénéficient d'une position géographique qui les place au centre d'une zone d'échanges active (trafic trans-Amérique, transatlantique, et Asie-Europe).

Pour concrétiser leurs ambitions, les deux départements s'appuient notamment sur la loi de 2012 portant réforme des ports d'outre-mer²⁵ qui a permis la création de grands ports maritimes permettant de mieux répondre aux exigences de performance et de compétitivité qu'impose l'évolution du commerce maritime international. En Guadeloupe, des travaux de dragage, d'approfondissement du chenal et des quais du terminal à conteneurs ont été menés en 2015. Le nouveau chenal a ainsi ouvert l'accès à des navires porte-conteneurs de plus grande taille (4 500 EVP). Il s'agissait de la première phase du « Grand projet de port » qui, avec l'amélioration du chenal d'entrée et la création d'un second terminal à Jarry, permettra d'accueillir en 2020 des bateaux d'une capacité de 12 000 EVP. En Martinique, un projet de modernisation du terminal de la pointe des Grives est développé pour renouveler les infrastructures et permettre d'accroître l'activité de transbordement. La capacité du port a déjà été augmentée de 50 000 EVP supplémentaires suite à des

²¹ Desserte d'un port par des feeders, ou navires collecteurs, de petit tonnage. Il a pour but la répartition, sur différents ports, des marchandises apportées dans un port principal par un navire de grande taille faisant peu d'escales et, inversement, la collecte de marchandises vers le port principal.

²² Oversupply in the shipbuilding industry, OCDE, 2015, reprenant une projection de Sea Europe (2015).

²³ Rapport public de la Cour des comptes, « Le port autonome de la Guadeloupe : une dynamique de progrès », 2013.

²⁴ ISEMAR, *L'Outre-Mer: Ports et connectivités*, Note de Synthèse n°180, Mai 2016.

²⁵ Loi n° 2012-260 du 22 février 2012 portant réforme des ports d'outre-mer relevant de l'État et diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports.



travaux d'agrandissement en 2015-2016 mais la capacité maximale des navires que peut accueillir le port est toujours limitée à 2 200 EVP environ.

Le Conseil économique social et environnemental, dans son rapport de 2015²⁶, préconise « *que les deux GPM des Antilles développent toutes initiatives de nature à renforcer leur complémentarité et leur interportualité* ». Dans ce contexte, et compte tenu des travaux en cours en Guadeloupe, l'accent pourrait être mis en Martinique sur le développement des infrastructures secondaires (ports de plaisance et marinas).

Le port de Saint-Pierre-et-Miquelon : un rôle central dans le développement de l'archipel

Le port de Saint-Pierre comprend une zone commerciale, un port de pêche, un port en eau profonde et une zone de plaisance. Depuis 2014, des travaux de modernisation des équipements sont en cours de réalisation (gare maritime et hangar sous douane). Par ailleurs, le contrat de développement 2015-2018 prévoit, à hauteur de 2,7 millions d'euros, le financement de plusieurs projets : renforcement des digues du port de Saint-Pierre et diagnostic technico-économique de l'appontement pétrolier de Miquelon. Enfin, plusieurs projets à l'étude ouvrent de nouvelles perspectives de développement pour l'archipel. Le port dispose déjà d'une cale de halage permettant la mise à sec des navires jusqu'à 500 tonnes, garantissant l'autonomie en matière de réparation navale. Son utilisation demeure marginale aujourd'hui, mais cette dernière représente un potentiel de développement intéressant pour les années à venir. Un projet de transbordement d'hydrocarbures en mer est également à l'étude.

2-2 Océan Pacifique : Nouméa, deuxième plateforme de transbordement de l'Océanie

Réputé comme l'un des ports les mieux équipés du Pacifique sud insulaire, le **port de Nouméa** constitue également la deuxième plateforme de transbordement de l'Océanie (derrière Fidji). Cette fonction de hub repose sur la fourniture de prestations de manutention, de stockage et de transbordement des marchandises. Des travaux d'aménagement prévoient l'extension d'un quai de commerce, la construction d'un quai permettant d'accueillir simultanément deux paquebots de grande capacité, la création d'une zone de barging et l'extension de la zone de cabotage. La nouvelle ligne de maritime rapide South Pacific Service (SPS) vers l'Asie, opérationnelle depuis mars 2017, permet de raccourcir le trajet des cargos (18 jours contre 25-30 auparavant), ce qui devrait contribuer au développement des activités de transbordement.

En **Polynésie française**, les infrastructures portuaires actuelles de Papeete sont adaptées au trafic maritime international actuel et de la prochaine décennie. Les études commandées par le Port Autonome de Papeete estiment que l'agrandissement des écluses du canal de Panama aura peu d'impact sur la taille des navires qui font escale à Papeete : la « feederisation », dépendra avant tout de l'évolution des politiques de développement des lignes maritimes à l'échelle mondiale et non de la capacité du port de Papeete à accueillir les navires de grande taille. Le redimensionnement des infrastructures portuaires liées au trafic international de marchandises (estimées entre 83 millions et 210 millions d'euros selon la nature des projets) ne semble donc pas être une urgence immédiate.

Par ailleurs, en juillet 2017, les armateurs CMA CGM et Seatrade ont lancé une nouvelle ligne dans le Pacifique sud desservant Nouméa et Papeete. Elle est assurée depuis octobre par 13 navires dans le cadre d'un *Vessel sharing agreement* (VSA), pour un impact sur le trafic maritime, et notamment sur le transbordement, qui reste à évaluer.

²⁶ *Les ports ultra-marins au carrefour des échanges mondiaux*, Avis du CESE, 2015.



2-3 Océan Indien : l'enjeu du transbordement

La croissance économique de la zone « océan Indien – Afrique australe et de l'Est », portée par la relative stabilité économique des États de la zone et le développement du commerce de l'Asie, a induit une croissance exponentielle des activités de transports de marchandises conteneurisées dans la zone sud océan Indien, accompagnée d'une augmentation considérable de la taille des navires. Les ports continentaux sud-africains et du canal du Mozambique ont connu une évolution rapide de leur trafic et sont aujourd'hui surchargés.

Port Réunion bénéficie d'une offre de desserte maritime fortement concurrentielle, avec trois services réguliers depuis l'Europe et huit en provenance d'Asie. Le terminal à conteneurs a été modernisé et peut, depuis janvier 2016, accueillir des navires de 14,5 m de tirant d'eau tandis que les quais ont été allongés à 640 m. Les porte-conteneurs de 9 000 EVP, qui se généralisent sur les lignes de la région, peuvent désormais y être traités. En 2016, Port Réunion a transbordé près de 74 000 conteneurs EVP. Cette activité a triplé en un an, suite à l'accord conclu avec l'armateur CMA-CGM en 2014 et aux investissements réalisés par le Grand Port Maritime pour accompagner cette croissance.

Le développement de nouvelles lignes maritimes s'inscrit dans la stratégie de Port Réunion pour devenir un hub régional et non plus un port secondaire. Pour ce faire, 147 millions d'euros seront investis entre 2014 et 2018 pour accroître la capacité portuaire du Port Est et développer la plaisance au Port Ouest. À plus long terme, Port Réunion réfléchit à son extension et à la nécessité d'un second port (projet de Bois-Rouge à Saint-André à l'horizon 2035-2040).

Mayotte est desservie régulièrement par les grands armateurs internationaux, mais reste néanmoins en marge des routes maritimes de la région. Jusqu'en 2015, presque tous les bateaux faisaient une escale de transbordement à Port-Louis (Maurice) ou, plus récemment, à Djibouti et desservaient Mayotte par feeders. Aujourd'hui, après l'acquisition d'équipements adéquats, les porte-conteneurs de moins de 300 m de long et 14 m de tirant d'eau qui le souhaitent peuvent désormais faire directement escale à Mayotte. Toutefois, certains éléments tendent à limiter cette possibilité : la solidité de certaines infrastructures portuaires a été remise en cause et les tarifs portuaires (à l'exception de ceux de la manutention) sont beaucoup plus élevés à Mayotte. Le mouillage d'un feeder coûte par exemple trois fois plus cher qu'à Maurice. *Mayotte Channel Gateway* (MCG), en charge de la gestion du port, affiche son ambition d'ériger en moins de cinq ans le port de Longoni en « hub européen de référence dans le canal du Mozambique », en exploitant notamment un accroissement du trafic maritime lié à l'exploitation des ressources en hydrocarbures identifiées au Mozambique. Des projets d'aménagement sont en cours pour doubler la capacité de stockage (soit 6 000 conteneurs supplémentaires).



IV – LA PÊCHE : UN SECTEUR TRADITIONNELLEMENT IMPORTANT, À STRUCTURER ET À MODERNISER

La pêche, secteur clé de l'économie bleue, dispose d'un ancrage culturel et historique fort dans l'Outre-mer. Cette activité est soumise à des contextes législatifs et environnementaux différents qui affectent fortement son développement et son potentiel de croissance selon les géographies.

Dans l'Outre-mer, la pêche industrielle²⁷ au large (hauturière), tournée partiellement vers l'export, côtoie la pêche dite traditionnelle ou artisanale, qui occupe une place prépondérante. Par les volumes produits, la pêche hauturière est l'activité la plus importante en termes économiques. Toutefois, elle n'est pratiquée de manière significative qu'à La Réunion, en Polynésie française, et dans une moindre mesure en Nouvelle-Calédonie.

Le secteur est confronté à la baisse de ses effectifs et à leur vieillissement. Le manque de formations et l'absence de structuration du secteur affectent la pérennité de l'activité. Par ailleurs, le secteur doit composer avec des problématiques environnementales lourdes de conséquences pour son potentiel de croissance à moyen terme. Dans ce contexte, les pouvoirs publics mettent en place des politiques de gestion de la pêche tentant de répondre à ces enjeux.

1- Panorama de la pêche dans l'Outre-mer

1-1 La pêche artisanale occupe une place prépondérante dans l'Outre-mer

La pêche artisanale est une activité essentiellement côtière ou lagonaire, souvent pratiquée sur des navires de moins de 10 m. Les entreprises du secteur sont essentiellement unipersonnelles ou des petites unités familiales, avec des capacités de financement relativement faibles.

Aux **Antilles**, la pêche artisanale est la seule forme de pêche existante. Elle est pratiquée principalement le long des côtes : très peu de navires évoluent au large. En Martinique, la quasi-totalité de la flottille est armée uniquement pour la petite pêche²⁸ ; seuls 9 navires et 17 pêcheurs pratiquent la pêche côtière. Les bateaux de moins de 10 m représentent 88 % de la flotte guadeloupéenne et pêchent les trois quarts de la production en Martinique.

À **La Réunion**, la petite pêche représente également l'essentiel de la flottille avec 160 barques et vedettes de moins de 12 m. Elle cible principalement les petits pélagiques, mais également les poissons de fonds. Les produits de cette pêche s'élèvent à 516 tonnes de poissons pour l'année 2015.

La pêche artisanale dans l'Outre mer : petites pêches et pêches côtières

	Martinique	Guadeloupe	Guyane	La Réunion	Mayotte	Saint-Pierre-et-Miquelon	Nouvelle-Calédonie	Polynésie française	Wallis-et-Futuna
Navires actifs	793	605	189	182	230	15	185	588	170
Pêcheurs	1 011	1 231	200	295	244	11	475	nd	44
Production (en tonnes)	1 043	3 243	3 032	945	1 122	1 662	730	7 013	25

Hors secteur informel (sauf production de Mayotte), données 2015-2016 (dernières données disponibles)

Sources : Ifremer, Directions de la Mer, CCIMA, OPAP, DRMM, ISPF, CTOI, FAO-FishstatJ, CAPAM, PNMM, SMMPM

²⁷ Selon la définition européenne, la pêche est considérée comme industrielle dès lors qu'un armateur détient plusieurs bateaux, par opposition à la pêche artisanale. Il existe d'autres définitions à partir de la taille du navire (>12m), de sa puissance motrice, de la durée des expéditions (72h) ou encore de la localisation (ZEE ou eaux internationales). Ce sont ces définitions qui s'appliquent pour les PTOM.

²⁸ Absence du port inférieure ou égale à 24 h.



Les produits de la pêche artisanale sont exclusivement destinés au marché intérieur (ventes directes²⁹ à destination des magasins et restaurants), quand ils ne constituent pas une source d'autoconsommation locale (activité vivrière). En Polynésie française, selon une enquête de l'ISPF sur le budget des familles³⁰, en 2015, 4 poissons sur 5, consommés par les ménages, n'ont pas été achetés, mais pêchés par les ménages eux-mêmes ou reçus gracieusement. La proportion d'autoconsommation de produits de la mer est plus élevée pour la pêche lagonaire (91 %) que pour la pêche au large (65 % pour le thon blanc).

1-2 Les filières de pêche industrielle emblématiques dans l'Outre-mer

1-2-1 La pêche thonière dans l'océan Indien

À La Réunion, la pêche palangrière au large mobilise un peu plus de 160 marins et cible les grands pélagiques (thons, espadons, etc.) dans les eaux territoriales de la ZEE de La Réunion et des îles Éparses, mais aussi au large des côtes de Madagascar et de l'île Maurice (grâce aux accords partenariaux de pêche signés avec ces pays). La production est estimée à 1 812 tonnes de captures en 2015.

Des thoniers senneurs industriels, détenus par des capitaux français et espagnols, naviguent également dans le canal du Mozambique et pêchent dans les eaux mahoraises plusieurs milliers de tonnes de thons. Ainsi, 22 thoniers ont fréquenté les eaux mahoraises en 2015. La Direction de la mer Sud océan Indien fait état pour 2015 de 2 234 tonnes de thons capturés dans la ZEE de Mayotte. Ce type de pêche ne bénéficie pas directement à l'économie mahoraise, car les cinq thoniers immatriculés à Mayotte sont basés au port de Victoria aux Seychelles et aucun débarquement n'a lieu sur l'île faute d'infrastructures adaptées.

Enfin, la grande pêche industrielle dans les TAAF (voir encadré) se concentre principalement sur la légine et la langouste, qui sont soumises à des quotas.

La grande pêche industrielle dans les Terres australes et antarctiques françaises (TAAF)

Après avoir connu un fort développement à partir du début des années 90, la filière a rencontré de grandes difficultés dues à la baisse de la ressource halieutique. La restructuration entamée depuis 2008 a permis de redynamiser le secteur. La pêche industrielle au large est pratiquée par sept armements, qui déploient leur activité essentiellement dans la zone de Kerguelen. Tous ces armateurs sont basés à La Réunion, car la réglementation spécifique des TAAF implique le débarquement de la totalité des captures. La pêche dans ces eaux subantarctiques concerne principalement la légine, mais également la langouste, certaines espèces de poisson soumis à des quotas (poisson des glaces, cabot et rouffe antarctique) et d'autres sans quota (raie et grenadier). En particulier, les totaux admissibles de capture (TAC) pour la légine ont été fixés à 6 350 tonnes pour la campagne 2016-2017. Cette pêche génère 300 emplois directs et entre 4 et 5 fois plus d'emplois indirects (transport, transformation, exportation).

Quotas de poissons dans les TAAF pour la campagne 2016-2017 (en tonnes)

Légine	Poisson des glaces	Langouste	Cabot	St-Paul	Rouffe
6 350	1 100	355	30	20	15

Source : TAAF

1-2-2 La pêche thonière dans les ZEE polynésienne et néo-calédonienne

La pêche hauturière est pratiquée depuis plusieurs décennies dans les ZEE polynésienne et néo-calédonienne tandis que l'exploitation des ressources halieutiques tarde à démarrer au large de Wallis-et-Futuna en raison des investissements lourds qu'elle implique. Les volumes de captures sont relativement stables sur les dix dernières années, évoluant autour d'une moyenne de 5 930 tonnes en Polynésie française et de 2 590 tonnes en Nouvelle-Calédonie entre 2007 et 2016.

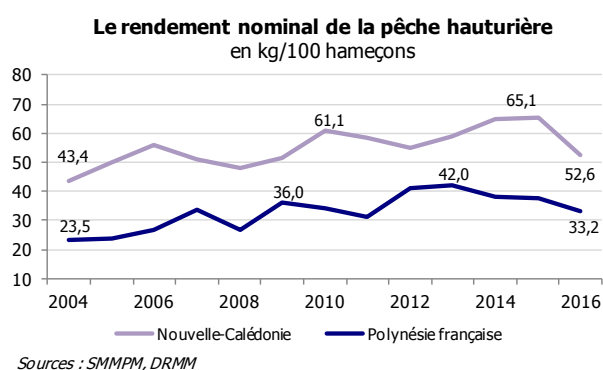
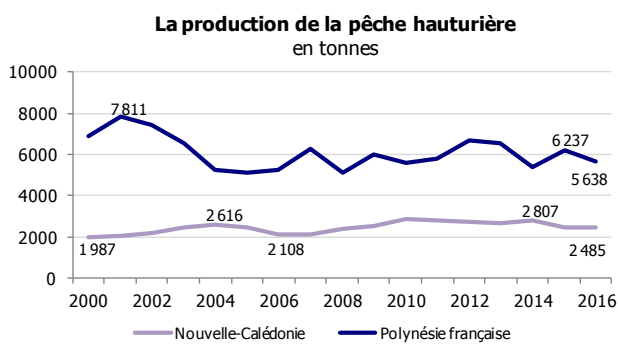
²⁹ Ainsi, 70 % de la production guadeloupéenne est écoulee en vente directe par les pêcheurs (24 % à des revendeurs, 6 % aux mareyeurs) selon le Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins de Guadeloupe (CRPMEM).

³⁰ « L'autoconsommation demeure une aide importante pour les budgets modestes », *Points forts de la Polynésie française 07*, IPSF, septembre 2017.

Le thon est la principale espèce pêchée, avec respectivement 84 % et 87 % du tonnage en 2016. Par ailleurs, l'effort de pêche diminuant, les rendements tendent à progresser sur la décennie dans ces deux géographies³¹.

La filière hauturière polynésienne est composée d'une flottille de 59 thoniers palangriers en 2016, essentiellement utilisés pour la pêche fraîche. En effet, la production congelée ne représente que 4 % de la production commerciale de la flotte palangrière en 2016, contre 20 % il y a dix ans, au regard de la prépondérance de la consommation locale de poissons frais. La désaffection vis-à-vis de cette méthode de conservation s'explique aussi par la réticence des pêcheurs à participer à des campagnes pouvant durer plusieurs mois. En 2016, les volumes de captures s'élèvent à 5 638 tonnes et les rendements nominaux à 33 kilos pêchés pour 100 hameçons lâchés.

Des navires palangriers exploitent les ressources en thonidés et marlins des eaux néo-calédoniennes depuis les années 1980. Après une accélération de son développement dans les années 2000, elle a connu une phase de réorganisation. Depuis une dizaine d'années, l'activité de pêche hauturière s'est professionnalisée, s'adaptant progressivement à la disponibilité des ressources ainsi qu'à la demande des différents marchés. En 2016, les 18 navires armés ont capturé près de 2 500 tonnes de poissons. Avec 329 campagnes (contre 366 campagnes en 2010) et 3 454 jours en mer (-8 %), l'effort de pêche tend à diminuer. Les rendements nominaux néo-calédoniens sont en revanche nettement supérieurs à ceux de la Polynésie française (53 kg/100 hameçons).



1-2-3 La pêche à la crevette en Guyane : une filière fragilisée

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. 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 européenne³² et débarquant leurs prises 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 pêche de la crevette emploie aujourd'hui une centaine de pêcheurs, sur une vingtaine de crevettiers. Les prises, en diminution depuis les années 1990, chutent de façon plus significative depuis 2007. De multiples facteurs expliquent la situation délicate de la filière malgré un soutien des pouvoirs publics, via les fonds européens et nationaux : le coût du carburant, les charges de personnel, la baisse du prix de la crevette sur les marchés internationaux, et les méventes liées à l'inadéquation entre les calibres pêchés et le choix du consommateur, mais aussi les difficultés de commercialisation. En outre, la crevette guyanaise est concurrencée à l'international par les crevettes d'élevage en provenance du Brésil ou de l'Équateur.

³¹ En Polynésie française, les rendements nominaux s'élèvent à 38 kg/100 hameçons en moyenne au cours des 5 dernières années, contre 32 kg/100 hameçons entre 2007 et 2011. En Nouvelle-Calédonie, les rendements nominaux s'élèvent à 59 kg/100 hameçons en moyenne entre 2012 et 2016 contre 54 kg/100 hameçons sur les 5 années précédentes.

³² Permettant ainsi à ces navires vénézuéliens de pêcher dans la ZEE française.



Activités de la pêche crevettière en Guyane

	2000	2005	2010	2015	moy. 15/10	var. 15/10
Nombre de licences attribuées	62	63	22	17	24	-23%
Nombre moyen de navires en activité/mois	63	36	14	9	12	-34%
Prises totales de crevettes (tonnes)	2 737	2 964	969	759	829	-22%
Rendement moyen par jour de mer (kg)	194	318	217	425	343	96%

Sources : Ifremer, Direction de la Mer

L'enjeu de l'exploitation des ressources lié à la définition de la ZEE

La pêche industrielle intense à Saint-Pierre-et-Miquelon a conduit à la création, en 1977 par le Canada, puis par la France, des zones économiques exclusives (ZEE) de 200 milles. Le litige sur la délimitation est tranché en 1992 par le tribunal arbitral de New York qui réduit la ZEE française à une étroite bande d'océan au sud de l'archipel. La même année, face à la diminution de la ressource halieutique, le Canada impose un moratoire de cinq ans sur la pêche à la morue qui secoue profondément le modèle économique de l'archipel, jusqu'alors dédié à l'exploitation de la seule ressource halieutique. La pêche à la morue ne reprendra qu'en 1997, encadrée par l'accord de 1994 entre la France et le Canada. Cependant, les stocks de morue ne se reconstituent pas et la faiblesse des quotas attribués à l'archipel a porté un coup sévère au secteur de la pêche et, par ruissellement, à l'ensemble de l'économie maritime.

2- L'absence de structuration des filières

2-1 Enjeux économiques et sociaux

Compte tenu des difficultés climatiques spécifiques de l'Outre-mer, les pêcheurs sont confrontés au vieillissement précoce de leurs navires. Les flottilles sont par ailleurs constituées de bateaux anciens, jusqu'à 40 à 50 ans pour certains navires en Guyane. En Guadeloupe, l'âge moyen de la flotte atteint 17 ans en 2016. Ces navires sont moins sûrs et moins rentables (moindre efficacité énergétique et qualité du produit). Par ailleurs, la vétusté des équipements complique l'accès au crédit ou à l'assurance, entraînant des problèmes de sécurité et des contraintes économiques conséquentes pour ces pêcheurs. La modernisation de la flotte nécessiterait cependant des investissements massifs.

Le secteur est également confronté à la baisse de ses effectifs et à leur vieillissement. À la Martinique, les effectifs chutent de près d'un quart sur 10 ans et 54 % des marins-pêcheurs ont plus de 50 ans en 2015. En Guadeloupe, le nombre de marins est en recul de plus de 20 % entre 2010 et 2015 et 28 % des actifs dans le secteur pêche et aquaculture avaient plus de 50 ans en 2012³³.

Or, l'état de la flotte offre des conditions de travail peu attrayantes, qui suscitent peu de vocations chez les jeunes. En outre, la formation disponible dans ces territoires est limitée. En Martinique, l'École de formation professionnelle aux métiers maritimes et aquacoles (EFPMA) de la Trinité est l'établissement de référence, mais l'offre de formation n'est pas suffisamment diversifiée³⁴. En Guadeloupe, deux établissements préparent aux métiers de la mer : l'Institut régional de pêche et de marine (IRPM) et le lycée professionnel privé de Blanchet. En Polynésie française, le dispositif actuel de formation n'est pas en mesure de répondre aux besoins³⁵.

Au-delà de ces enjeux économiques et sociaux généralisés, le secteur est confronté à des difficultés spécifiques dans certains territoires. C'est en particulier le cas en Guyane, où l'importance des pêches informelles et illégales entrave la structuration du secteur. Une étude de l'Ifremer de 2010 estime en effet que le volume débarqué de la pêche illégale, pratiquée par des navires surinamais, brésiliens et guyaniens, serait de 1,4 à 3 fois supérieur à celui de la pêche légale (environ 5 240 tonnes en 2015).

³³ Recensement de la population 2012, Insee.

³⁴ Cette école propose notamment des formations en lien avec la conduite, la sécurité, l'entretien des appareils, ainsi que des formations en matière de traitement et de conservation des poissons, mais ne dispense pas par exemple de formation en aquaculture. Elle ne propose pas non plus de formation continue en gestion d'exploitation ou en matière de valorisation de la production.

³⁵ Schéma directeur de développement de la pêche hauturière, 2017.



Au marché déclaré de la pêche, s'ajoute également le volume de la pêche informelle débarqué (estimé à 1 300 tonnes par an). Par ailleurs, augmenter la production nécessiterait le développement d'infrastructures adaptées telles que des débarcadères et des sites de carénage, et d'outils de conditionnement respectant les normes européennes (production de glace notamment).

2-2 Enjeux environnementaux

Pour que la pêche dans l'Outre-mer puisse conserver un potentiel de croissance, le développement du secteur doit composer avec les nécessités d'une exploitation raisonnée et de la préservation de la ressource. En effet, les écosystèmes ultramarins sont particulièrement fragiles et abritent des espèces menacées et/ou protégées.

La pêche hauturière est particulièrement concernée par la réduction des stocks halieutiques. La Commission thonière de l'océan Indien (CTOI) s'alarme d'une surexploitation dans la zone, notamment du thon albacore (dont la probabilité que le stock soit surexploité et sujet à la surpêche est estimée à 67,6 % en 2016), mais également des marlins et du thazard. Elle préconise en conséquence de réduire les captures des thons tropicaux de 15 % dans cette partie du monde. Les techniques de pêches non sélectives, telles que les dispositifs de concentration de poissons (DCP) dérivants³⁶, sont notamment vivement critiquées par les communautés de pêcheurs côtiers et les associations environnementales.

La pêche côtière est quant à elle affectée par la pollution des écosystèmes. Aux Antilles, la contamination à la chlordécone – un insecticide utilisé pendant vingt ans sur les cultures de bananes – interdit aux pêcheurs de travailler sur des dizaines de kilomètres carrés de bandes côtières et limite le nombre d'espèces pouvant être pêchées. Les espaces d'interdiction de pêche en Martinique s'étendent sur deux grandes zones i) la baie de Fort-de-France et ii) une grande partie du littoral atlantique : baie du galion, baie du Robert, baie du François et l'ensemble de la bande côtière entre les communes de la trinité et du Macouba.

2-3 Les politiques de gestion de la pêche face aux enjeux économiques, sociaux et environnementaux

La politique commune de la pêche (PCP)³⁷ mise en place par l'Union européenne s'applique aujourd'hui dans les six régions ultrapériphériques françaises : les cinq DOM et Saint-Martin. En revanche, l'exploitation des ressources de la zone économique exclusive (ZEE) est une compétence propre de Saint-Barthélemy, de la Polynésie française et de la Nouvelle-Calédonie, où des politiques de gestion de la pêche peuvent donc être élaborées localement. Enfin, l'État reste compétent à Saint-Pierre-et-Miquelon et à Wallis-et-Futuna.

Dans les DOM, l'application de la PCP est questionnée par les acteurs économiques et politiques. Ils soulignent l'inadéquation des règles européennes, pensées pour les enjeux de l'Europe continentale, aux problématiques et aux besoins de la pêche ultramarine, caractérisée par des ressources halieutiques parfois jugées encore abondantes, et pour certaines sous-exploitées. En particulier, les normes sur les embarcations sont souvent jugées plus difficiles à mettre en place dans ces territoires – et en particulier à Mayotte³⁸ – que dans le reste de l'Union européenne.

Par ailleurs, l'Union européenne a suspendu depuis 2002 les subventions publiques à la construction des navires de pêche pour préserver la durabilité de la ressource. Or, les flottes des DOM sont majoritairement constituées d'embarcations vieillissantes et de petites dimensions. Les pêcheurs ultramarins considèrent qu'une telle règle constitue donc un frein au renouvellement du secteur. Ainsi, la commission de la pêche du Parlement européen a voté fin avril 2017 un rapport³⁹ sur la gestion de ces flottes de pêche demandant que des dispositions soient prises pour tenir compte des spécificités dues à la situation géographique des régions ultrapériphériques (RUP).

³⁶ Les DCP dérivants génèrent d'importantes captures de poissons non-ciblés, notamment des juvéniles, risquant de mettre en danger les capacités de reproduction des stocks et de contribuer à une réduction de la ressource pour les pêcheries côtières.

³⁷ La PCP définit des règles destinées à gérer la flotte de pêche européenne et à préserver les stocks de poissons et visant à garantir la durabilité de la pêche et de l'aquaculture sur le plan environnemental, économique et social.

³⁸ Le Parlement européen et le Conseil européen ont accordé à Mayotte une dérogation de mise en conformité pour l'exercice de la pêche jusqu'au 31 décembre 2021 en raison des insuffisances d'infrastructures. Au plus tard le 30 septembre 2020, la France devra soumettre à la Commission un plan d'action fixant les mesures à prendre pour assurer la pérennité de l'activité de la pêche conforme aux exigences de la Commission, qui devra être mis en place à compter de janvier 2022.

³⁹ Rapport sur la gestion des flottes de pêche dans les régions ultrapériphériques, Commission de la pêche, 2017, [A8-0138/2017](#).



En particulier, le rapport propose la mise en place après 2020 d'un fonds spécifique pour la pêche dans les RUP et préconise, en particulier, qu'un tel fond « *autorise, conformément aux objectifs d'une pêche durable et de stocks sains, une aide au renouvellement de la flotte dans ces régions, notamment des navires de pêche artisanale et traditionnelle qui débarquent leurs prises dans leurs ports* ».

En contrepartie de ces normes et règles de gestion de la ressource, le Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP)⁴⁰ intervient en appui à la modernisation du secteur. Ces financements visent notamment à mettre en œuvre la PCP, à rendre les pêcheries plus durables et rentables, mais aussi à améliorer l'organisation du marché de commercialisation et de transformation des produits de la mer. Pour la période 2014-2020, 131 millions d'euros ont ainsi été alloués aux régions ultrapériphériques françaises.

En outre, il existe des dispositions spécifiques pour les RUP, telles que le plan de compensation des surcoûts liés à l'éloignement et l'augmentation de 35 % de l'intensité de l'aide publique pour d'autres mesures. En particulier, le plan de compensation des surcoûts appuie l'organisation des filières pêche (et aquaculture) des RUP et favorise le développement économique des activités dans des conditions équivalentes à celles de la métropole. Dans ce cadre, 86,5 millions d'euros sont alloués pour la période de programmation aux 6 RUP françaises.

En **Polynésie française**, le Pays a élaboré un schéma directeur du développement sur 10 ans de la pêche hauturière, en collaboration avec les professionnels du secteur, avec l'appui technique et financier de l'Agence française de développement (AFD). L'ambition affichée est de doubler à terme la production. Différents scénarios sont envisagés : consolidation de la flotte actuelle pour la pêche fraîche du thon germon, diversification saisonnière vers l'espadon, nouvelle tentative de développement de la pêche congelée, mise en place d'une pêche par surgélation à l'instar de la flotte asiatique. Parmi les perspectives du secteur, est également évoquée l'obtention du label de qualité MSC (Marine Stewardship Council) pour la flotte palangrière, afin de promouvoir les exportations de la pêche vers d'autres régions (en particulier l'Europe) et d'autres segments (les détaillants) qui exigeraient cette certification. Le secteur envisage en outre un développement local des activités de transformation et de conditionnement des produits, afin d'augmenter la valeur ajoutée produite sur le territoire et réduire les coûts de fret.

Enfin, en **Nouvelle-Calédonie**, le document d'orientation stratégique « Nouvelle-Calédonie 2025 » élaboré en 2013 prévoit la mise en place d'une « stratégie mer » à l'horizon 2025. Les réflexions se sont poursuivies en juillet 2016 lors des premiers États généraux de la mer et au cours de la première édition de la Journée de la mer organisée par le Cluster maritime Nouvelle-Calédonie le 12 juillet 2017. La publication d'un Livre bleu de la mer qui devra retranscrire la mise en place d'une stratégie maritime est également attendue.

3- Le commerce extérieur des produits de la mer

3-1 La Réunion, la Guyane et la Polynésie française : les principaux exportateurs de poissons de l'Outre-mer

Les exportations de produits de la mer⁴¹ dans l'Outre-mer sont dominées en valeur par La Réunion (65 millions d'euros en 2016). Les exportations guyanaises (14 millions d'euros) et polynésiennes (10,5 millions d'euros en excluant la pisciculture⁴²) sont également non négligeables pour ces territoires. En Nouvelle-Calédonie, hors crevettes d'élevage⁴³, les exportations s'élèvent à 6 millions d'euros. Dans le reste de l'Outre-mer, les exportations de poissons sont marginales, la production étant essentiellement destinée à alimenter le marché local.

À **La Réunion**, le quart de la production de poisson est exporté, principalement vers le Viêt Nam et Hong Kong. La légine, surnommée « l'or blanc » en raison de sa forte valeur ajoutée et d'un prix au kilo parmi les plus élevés sur le marché international, constitue le deuxième secteur exportateur de l'île. Ainsi, les légines congelées représentent 86 % des exportations de poissons en valeur (53 millions d'euros en 2016). La Réunion exporte également des langoustes à destination du Japon (4 millions d'euros).

⁴⁰ Dans le cadre de cet instrument financier, la France recevra sur la période 2014-2020 une allocation de 588 millions d'euros, soit 10 % des financements alloués aux États membres.

⁴¹ Poissons et crustacés, mollusques et autres invertébrés aquatiques selon la nomenclature douanière SH02, chapitre 3.

⁴² Voir partie V.1.

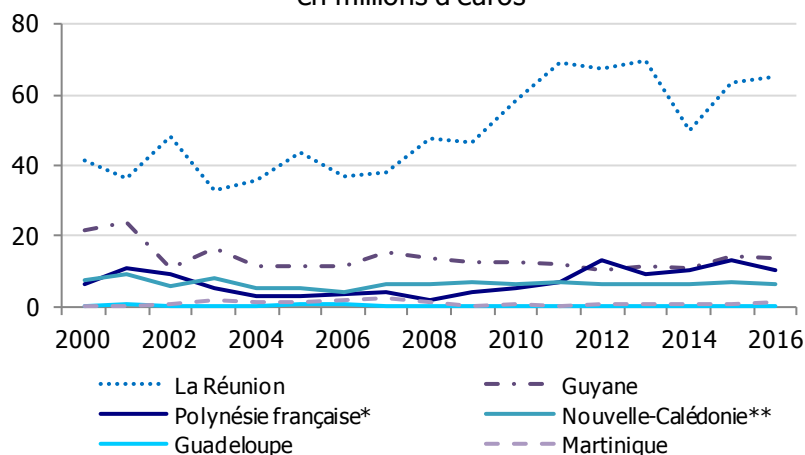
⁴³ Idem.

En **Guyane**, la pêche représente 7,5 % du total des exportations guyanaises en valeur. Le vivaneau est essentiellement destiné à l'exportation vers les Antilles et l'Europe. La commercialisation sous la forme congelée s'est imposée, les produits frais rencontrant des problèmes de surcoût aérien et de logistique. Ainsi, les exportations de poissons congelés s'élèvent à 10 millions d'euros, principalement à destination de la Martinique et de la Guadeloupe. Par ailleurs, les exportations de crevettes, principalement destinées à la Martinique et à la France métropolitaine, ont atteint une valeur de 2,7 millions d'euros en 2016, après une année record en 2015 (5,3 millions d'euros).

En **Polynésie française**, la pêche, troisième ressource propre du Pays, génère 11 % de ses recettes d'exportation de biens, soit 10,5 millions d'euros en 2016 (après un pic décennal de 13 millions d'euros en 2015). La vente de poissons entiers frais (plus de 90 % des exportations en valeur) est principalement tournée vers les États-Unis. À la marge, les exportations de mollusques, majoritairement expédiées vers Hong Kong, génèrent 8 % des recettes. La part des exportations de poissons entiers congelés et de poissons transformés est négligeable.

En **Nouvelle-Calédonie**, le principal débouché de la pêche hauturière est le marché local, qui absorbe plus de 80 % de la production. Les ventes à l'exportation, jugées globalement moins rentables, permettent de valoriser les excédents de pêche par rapport à la consommation domestique. Les exportations s'élèvent ainsi à 900 tonnes annuelles en moyenne ces cinq dernières années, pour des recettes moyennes de 6 millions d'euros. Il s'agit principalement de thonidés à destination des conserveries américaines et japonaises. Le développement à l'export est aujourd'hui conditionné à l'extension des infrastructures de conservation et de transformation de la marchandise, ainsi qu'au maintien d'une pêche « responsable » eu égard aux ressources⁴⁴.

Exportations de produits de la mer
en millions d'euros



* hors pisciculture, **hors filière crevette (aquaculture)

Sources : douanes, ISPF, ISEE

3-2 Des productions insuffisantes pour répondre à la demande locale

Dans les Outre-mer, les productions locales sont insuffisantes ou ne correspondent pas pleinement à la demande locale de poissons. Aussi, les importations de produits de la mer sont importantes dans ces géographies, y compris lorsque ces dernières sont en capacité d'exporter une partie de leur production.

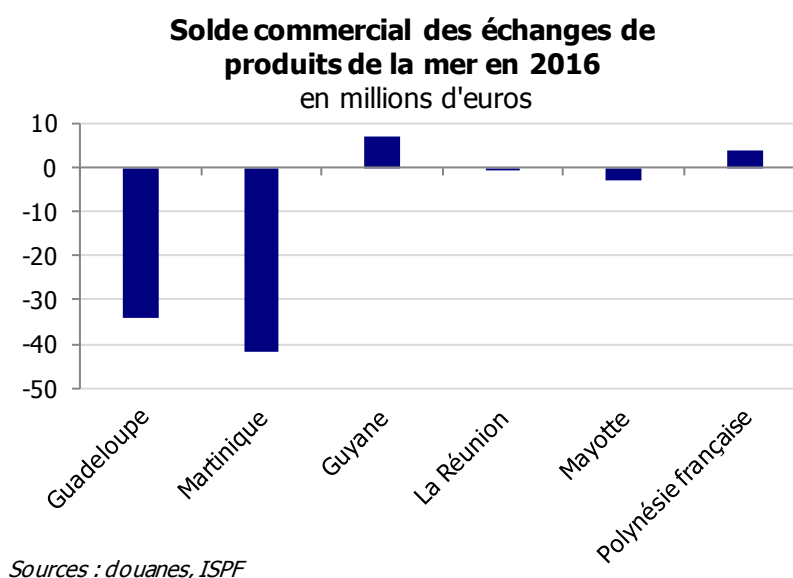
Ainsi, en dépit de ressources halieutiques significatives, La Réunion a importé environ 10 000 tonnes de poissons par an entre 2012 et 2016, soit un volume équivalent à sa production. Il s'agit principalement de crevettes et autres poissons tropicaux venant d'Inde et du Viêt Nam, pour un montant moyen de 59 millions d'euros par an. Le solde commercial des échanges de produits de la mer ressort à l'équilibre.

⁴⁴ En effet, le parc naturel de la mer de Corail, représentant la plus grande aire maritime protégée de France, a été créé en 2014. Ses objectifs du parc de la mer de corail sont notamment de maintenir les activités économiques en gérant durablement les ressources halieutiques (poissons pêchés en pleine mer), de préserver la richesse écologique, de mieux connaître l'espace marin et d'assurer l'intégration régionale du parc en développant des coopérations régionales. Son plan de gestion reste à définir par le gouvernement.

En Martinique, les importations sont, en volume, près de 7 fois plus importantes que la production locale. Le taux de couverture de la consommation⁴⁵ n'est que de 11,6 %. La couverture des besoins locaux par la production est supérieure en Guadeloupe (35,1 %) et encore davantage en Guyane (65,2 %), qui produit plus de trois fois plus qu'elle n'importe.

En Polynésie française, la production de la pêche couvre en grande partie la consommation locale, à l'exception de la demande en mollusques qui génère un volume annuel d'importations de 1 000 tonnes en moyenne depuis 2012, pour une valeur de 7 millions d'euros.

En termes de solde commercial des échanges de poissons, la Martinique et la Guadeloupe sont donc largement déficitaires (-42 millions d'euros et -34 millions d'euros respectivement) tandis que la Guyane (7 millions d'euros) et la Polynésie française (4 millions d'euros) dégagent un excédent.



⁴⁵ Le taux de couverture de la consommation locale par la production locale (destinée au marché local) correspond au ratio : $[\text{production locale} - \text{exportations}] / [(\text{production locale} - \text{exportations}) + \text{importations}]$.

V – LE TOURISME « BLEU » EN PLEIN ESSOR

Un périmètre restreint aux activités touristiques principalement maritimes

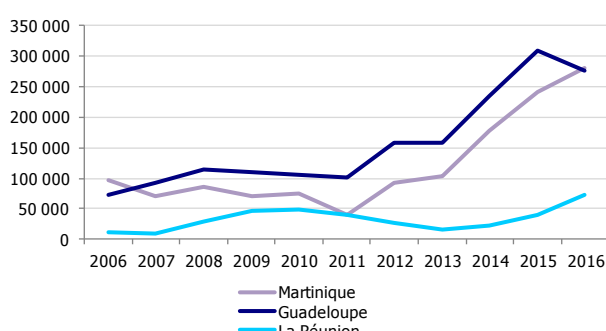
La notion de tourisme « bleu » dans cette étude se distingue de la notion, plus large, de tourisme « littoral », utilisée par l'Insee et l'Ifremer, faisant référence aux activités touristiques dans un espace littoral⁴⁶. Alors que le tourisme littoral comprend ainsi de nombreux services (hébergement, restauration, transports, locations de biens, etc.) identifiables par un code NAF, nous choisissons de centrer notre étude sur les activités les plus directement liées à l'espace maritime : la croisière et la plaisance. Non identifiables dans la nomenclature des activités française⁴⁷, ces deux activités génèrent pourtant une activité économique significative dans ces géographies. Par ailleurs, l'étude se focalise sur les activités les plus emblématiques, mais il existe dans l'Outre-mer de nombreuses autres activités récréatives marines (loisirs nautiques, plongée, etc.) plus ou moins développées selon les géographies.

1- La croisière, une activité qui connaît une nouvelle embellie

En forte croissance au niveau mondial, la croisière a attiré près de 25 millions de passagers en 2016 – contre 15 millions en 2006, un seuil qui devrait être dépassé en 2017 selon les professionnels de la filière. Les compagnies de croisière intensifient leurs activités, multipliant les escales et acheminant des paquebots de plus en plus grands, et baissent de surcroît le coût de leurs circuits. La répartition des croisiéristes par zone géographique reste toutefois inégale. En lien avec la proximité des escales, la croisière est dominée par les marchés caribéen (35 % des flux) et méditerranéen (18 %), la région Pacifique et Océanie ne captant qu'une faible part des flux (6 %). Dans les départements et collectivités d'outre-mer, la croisière connaît également un nouvel élan, plus ou moins récent selon les géographies. Dans les COM du Pacifique, la progression est continue depuis le début des années 2010, tandis que dans les DOM (hors Guyane⁴⁸), après plusieurs années de désaffection pour ces destinations, la croisière rebondit depuis 2014, avec des perspectives de développement favorables.

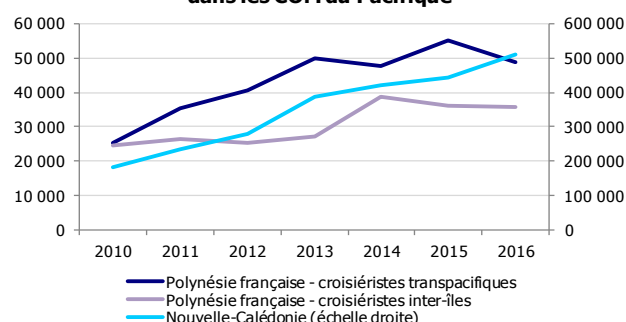
Néanmoins, en comparaison avec les géographies concurrentes, le trafic capté par les Outre-mer français reste marginal. Ainsi, en 2016, la Martinique et la Guadeloupe n'accueillaient encore à elles deux que 1,8 % du flux de croisiéristes de la Caraïbe, loin derrière les Bahamas (16 %), Cozumel au Mexique (15 %), ou les îles Vierges américaines (8 %).

Évolution du nombre de croisiéristes dans les DOM



Sources : CMT, Guadeloupe Port Caraïbes, Grand Port Maritime de La Réunion

Évolution du nombre de croisiéristes dans les COM du Pacifique



Sources : Service du tourisme de Polynésie française, ISPF, ISEE

Aux **Antilles**, le nombre de croisiéristes a atteint son apogée à la fin des années 1990 (plus de 400 000 croisiéristes par an), puis a connu une baisse sensible, imputable à l'ouverture de nouvelles destinations concurrentes dans la Caraïbe, à un manque de visibilité quant à la stabilité sociale, et à une inadéquation de l'offre dans les villes de débarquement (installations d'accueil vieillissantes, appauvrissement de l'offre d'activité, d'excursions, et manque de formation du personnel d'accueil ou des commerçants).

⁴⁶ Données économiques maritimes françaises 2016, Ifremer, juin 2017.

⁴⁷ Seule une partie des entreprises de ce secteur est installée en France. À titre d'exemple, la compagnie Costa Croisière, qui fait escale aux Antilles et à La Réunion, est italienne et son activité n'est pas prise en compte dans la NAF parmi les entreprises qui opèrent dans le transport maritime.

⁴⁸ Le tourisme en Guyane est davantage terrestre et fluvial (notamment le long du fleuve Maroni) que tourné vers l'espace maritime.



Depuis 2014, avec d'une part, l'amélioration des infrastructures et les travaux d'aménagement effectués aux terminaux de croisière et dans les centres-villes, et d'autre part, le retour de la stabilité après les mouvements sociaux de 2009, les compagnies reprogramment de plus en plus la Guadeloupe et la Martinique à leurs circuits. En 2016, les deux îles recevaient ainsi respectivement 276 300⁴⁹ et 280 600 croisiéristes, contre 102 300 et 41 100 en 2010. Toutefois, alors que la Martinique est essentiellement proposée en tant que destination d'escale (85 % des croisiéristes), la croisière en Guadeloupe est majoritairement basée⁵⁰ (75 % des croisiéristes en 2016). Ce positionnement en tant que tête de ligne de croisière est un enjeu fort, les retombées en termes de dépenses touristiques (transport, hébergement, restauration, etc.), mais également en termes d'activité économique locale (avitaillement, maintenance, etc.) étant significativement plus élevées que celles liées à une destination de transit.

Dans l'**océan Indien**, si le flux de croisiéristes reste bien moindre que dans les Caraïbes, le secteur progresse très rapidement. Ainsi entre 2014 et 2016, le nombre de passagers faisant escale à **La Réunion** est passé de 21 000 à 74 000, avec la multiplication des étapes de la compagnie Costa Croisières et le positionnement de nouvelles compagnies, comme la Cunard Line⁵¹ qui a intégré l'île à son circuit « tour du monde ». En revanche, à **Mayotte**, le secteur ne se redresse pas, freiné par l'absence d'infrastructures d'accueil appropriées et les problèmes d'organisation pour la prise en charge des touristes. Le nombre de croisiéristes a chuté de plus de 8 000 en 2006 à 1 800 en 2016. Seuls six navires de croisière s'y arrêtent désormais contre 36 il y a dix ans.

Dans l'océan Pacifique, la **Nouvelle-Calédonie** bénéficie de l'essor des formules de croisières de courte durée (7 à 10 jours) en partance d'Australie et à destination des îles Fidji ou du Vanuatu. Quatre escales sont possibles, à Nouméa et dans trois îles de l'archipel, l'Île des Pins, Lifou et Maré. Depuis 2010, le nombre de croisiéristes croît rapidement (+18 % en moyenne par an) et a dépassé le seuil des 500 000 passagers en 2016. Le potentiel de croissance reste important : près d'un million de croisiéristes sont attendus en Nouvelle-Calédonie d'ici 2020. Par ailleurs, la création de trois nouvelles escales ou le placement de Nouméa en tête de ligne font l'objet d'une réflexion. Dans cette perspective, des travaux d'aménagement portuaires sont en cours ou à l'étude. Débutée fin 2017, l'extension du quai de commerce du Port autonome augmentera la capacité d'accueil des navires d'ici 2019. La rénovation du Quai Ferry à Nouméa permettra la mise à quai simultanée de deux paquebots. Enfin, le quai d'Ouvéa, en cours de reconstruction depuis 2016, permettra d'améliorer la desserte maritime.

En **Polynésie française**, après avoir traversé une période de crise de 2009 à 2011⁵², le secteur connaît également une évolution favorable qui provient de l'augmentation des rotations des navires et de l'arrivée de nouveaux bateaux, aussi bien des paquebots transpacifiques qui font escale moins de 24 heures, que des bateaux de croisière Inter-Iles au départ de Tahiti qui opèrent sous forme de circuit dans l'archipel. Sur le segment transpacifique, on dénombre entre 45 000 et 50 000 passagers annuels. En dépit d'un léger fléchissement en 2016, le nombre de croisiéristes est en croissance annuelle moyenne de 12 % depuis 2010. L'élan devrait reprendre en 2018 avec l'arrivée de plusieurs nouvelles compagnies. Sur le segment inter-îles, on compte 36 000 croisiéristes en 2016, soit +6,5 % par an en moyenne depuis 2010.

⁴⁹ Données du GPM, hors les 3 dépendances : Marie-Galante, l'archipel des Saintes et la Désirade. Au total, sur l'ensemble de l'archipel guadeloupéen pour la saison 2016-2017, 282 423 croisiéristes ont été comptabilisés selon le Comité du tourisme des îles de Guadeloupe (CTIG).

⁵⁰ Une croisière est basée dans une destination quand celle-ci est proposée en tête du circuit de croisière. Les croisiéristes embarquent alors à ce port pour débuter leur croisière et y débarquent en fin de croisière.

⁵¹ À bord des paquebots *Queen Elisabeth* et *Queen Victoria*.

⁵² En raison de la crise économique mondiale, et compte tenu de l'éloignement de l'archipel polynésien, plusieurs armateurs se sont repositionnés pendant cette période plus près des lieux de résidence de leur clientèle.



Un autre axe de développement : l'augmentation des dépenses par passager

Au-delà de l'augmentation du trafic en volume, une autre piste de développement de la croisière passe par la valorisation des dépenses par passagers. En Martinique par exemple, les dépenses de croisiéristes qui sortent de l'enceinte du port sont estimées à 56 € par tête sur la saison 2014/2015, contre 72 € en Guadeloupe et 84 € en moyenne sur l'ensemble des destinations de la Caraïbe. Elles s'élèvent à 71 € par tête à La Réunion. Côté COM, en Nouvelle-Calédonie, un croisiériste dépense en moyenne 39 € par visite (hors coût de la croisière). En Polynésie française, la dépense moyenne d'un croisiériste est de 2 816 € par séjour⁵³, hébergement compris⁵⁴, soit 184 € par jour en moyenne⁵⁵. Au-delà d'une montée en gamme des services d'excursions et des commerces auxquels accèdent les touristes, des solutions pour accroître la dépense par passager peuvent ainsi être envisagées à travers le développement de la croisière basée, pour générer des dépenses d'hébergement, mais aussi, via la mise en place de zones de détaxes, la possibilité d'utiliser des devises régionales, ou l'assouplissement des régimes d'obtention de visa pour permettre à davantage de passagers ou de membres d'équipage de descendre en escale⁵⁶.

2- L'attractivité de la plaisance à renforcer

La plaisance étant de plus en plus pratiquée, 25 millions de bateaux de plaisance seraient en service à travers le monde⁵⁷ en 2016. Le poids économique de la plaisance reste toutefois difficile à évaluer. Les données régionales sont peu homogènes et rarement actualisées. L'activité s'appréhende alors plus facilement par les capacités d'accueil qu'offrent les différents ports et marinas que par leur fréquentation.

Dans l'Outre-mer français, plusieurs projets sont à l'étude pour capter une part croissante de la demande mondiale. Il s'agit d'une part d'accroître les capacités d'amarrage, mais également de renforcer l'attractivité et la compétitivité en améliorant l'offre de services aux plaisanciers : qualité de l'accueil, proximité de commerces et de services de restauration et d'hébergement, sites de réparation navale et espaces techniques performants, mise à disposition d'abris en cas d'alerte cyclonique, facilités administratives, sites propres et respectueux de l'environnement, etc.

Les DCOM sont en effet soumis à une concurrence régionale de plus en plus vive (fiscalités assouplies, coûts moindres, présences de zones franches et de zones de duty free) et à certaines contraintes (navigation côtière difficile à La Réunion, manque de moyens financiers à Mayotte). Le développement du secteur représente toutefois un enjeu économique certain, la durée de séjour des plaisanciers étant généralement plus longue que celle des autres touristes, et leurs dépenses non négligeables⁵⁸.

Les capacités d'accueil de la plaisance dans les départements d'Outre-mer et à Saint-Pierre-et-Miquelon

	Martinique	Guadeloupe	La Réunion	Mayotte	Saint-Pierre-et-Miquelon
Nombre de ports de plaisance	7	3	6	1	1
Capacité d'accueil*	1 534	1 760	1 699	250	390
Lieu d'accueil principal	Marin	port de Bas-du-Fort	Port Réunion	baie de Mamoudzou	Saint-Pierre
Capacité d'accueil du lieu principal	950	1 200	477	250	330

* cumulé du nombre de places dans le port, de bouées de mouillage et amarres

Sources : Cgefi, CCI Guadeloupe, CGEDD, IAG, Fédération française des ports de plaisance, DTAM de Saint-Pierre-et-Miquelon.

⁵³ Hors transport international.

⁵⁴ Les croisiéristes inter-îles séjournent aussi à terre avant ou après la croisière.

⁵⁵ Sources : Florida-Caribbean Cruise Association, Nouvelle-Calédonie Tourisme (les données en dollars ont été converties en euros au taux de change moyen sur la période d'analyse, de mai 2014 à avril 2015), ISPF.

⁵⁶ Aujourd'hui, même les détenteurs de visas pour l'espace Schengen doivent demander des extensions de visas pour circuler dans les DOM. Des assouplissements d'attribution de cette extension aux plaisanciers et aux croisiéristes ou la création de visas de court séjour a été proposée en octobre 2016, par l'Inspection générale de l'administration (IGA), le Contrôle général économique et financier (CGEfi) et le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) dans un rapport, remis aux ministres des Outre-mer et des Finances, sur le renforcement de l'attractivité et de la compétitivité des ports de plaisance des régions et départements d'Outre-mer.

⁵⁷ Source : International Council of Marine Industry Associations International Council of Marine Industry Associations (ICOMIA).

⁵⁸ En Martinique, on estime par exemple à 10,9 millions d'euros le total des dépenses des plaisanciers en 2015.



En **Martinique**, les marinas sont particulièrement reconnues dans la Caraïbe pour les compétences techniques qu'elles offrent en réparation navale. Mais ce savoir-faire est encore largement artisanal et sera à valoriser à l'avenir. L'île accueille une moyenne de 40 000 plaisanciers annuels depuis 20 ans, répartis sur 15 000 bateaux environ. Des projets de développement des infrastructures portuaires sont à l'étude et pourraient permettre d'amener la capacité d'accueil à 3 500 à l'horizon 2020.

La renommée mondiale de la rade de Terre-de-Haut dans l'archipel des Saintes et l'organisation d'événements véliques tels que la Route du Rhum confèrent à la **Guadeloupe** un positionnement privilégié. Le département accueille le plus grand nombre de véhicules nautiques à moteurs (2 000) enregistrés en France. Dans sa démarche d'amélioration des installations portuaires, Guadeloupe Port Caraïbes envisage la création d'une marina sur le littoral pointois (Karukera Bay Waterfront) prolongée d'une vaste zone commerciale et de loisirs.

Dans l'océan Indien, **La Réunion**, par le relief de son littoral et pour des raisons historiques, est encore peu tournée vers les activités nautiques. En particulier, les conditions de navigation requièrent plus d'expérience pour les plaisanciers. Ainsi, on compte 4 535 navires de plaisance immatriculés à La Réunion en 2016, contre 15 574 en Guadeloupe, et 13 838 en Martinique. Toutefois, des travaux sont également en cours à Port Réunion pour accroître les capacités d'accueil de plaisanciers à l'horizon 2018.

À **Mayotte**, avec 1 330 bateaux immatriculés, la plaisance reste une activité encore marginale. Si Mayotte possède un certain potentiel pour le développement de l'activité, davantage qu'à La Réunion, les projets évoqués récemment pour dynamiser la baie de Mamoudzou ou pour la création d'une marina à Bouéni ne seront pas concrétisés, faute d'opérateur financièrement solide.

Dans la zone Pacifique, en **Nouvelle-Calédonie**, la pratique de la navigation de plaisance est très développée, d'autant que depuis 2013, contrairement à la métropole, il n'est plus obligatoire de posséder un permis bateau pour naviguer en zone côtière⁵⁹. Cinq marinas à Nouméa offrent une capacité de près de 1 500 anneaux à flot et de 240 places à sec. Elles sont complétées par six autres marinas dans les autres provinces de l'archipel, pour un total de 330 autres emplacements à quais et 100 places à sec. Ces infrastructures peinent à répondre à des besoins en constante progression ; des projets d'extension ou de nouvelles constructions sont actuellement à l'étude. La construction d'une nouvelle marina avec un bassin de 900 places devrait débuter en 2018 à Nouré en banlieue nord de Nouméa.

En **Polynésie française**, la plaisance affiche une progression rapide depuis 2010, le nombre de visiteurs ayant augmenté de 40 % pour atteindre 2 630 visiteurs en 2015, répartis sur 700 bateaux de plaisance. La plaisance contribue au développement touristique des îles éloignées : 84 % des plaisanciers visitent au moins trois des archipels polynésiens, notamment les îles les moins fréquentées par les touristes terrestres et les croisiéristes. Les Îles Sous-le-Vent sont particulièrement attractives pour les plaisanciers, la proximité des îles de l'archipel permettant une navigation à vue dans les lagons et les eaux côtières. En parallèle, l'activité de charter nautique⁶⁰ a attiré 6 000 visiteurs et résidents en 2015. La Polynésie française est bien positionnée sur ce segment par rapport à ses voisins du Pacifique : elle regroupe une centaine de voiliers (contre moins de vingt en Nouvelle-Calédonie et en Nouvelle-Zélande). La majeure partie du charter polynésien est basée à Raiatea en raison de sa situation au centre des Îles Sous-le-Vent et de la présence d'entreprises spécialisées (construction navale, unités de carénage).

⁵⁹ Par la délibération n° 111/CP du 25 novembre 2013, le congrès de la Nouvelle-Calédonie a pérennisé l'absence d'obligation de détenir un titre de conduite pour les navires de plaisance à moteur.

⁶⁰ La location d'un voilier équipé et de ses services associés (équipage, alimentation).



La croisière et la plaisance dans les autres collectivités d'outre-mer

À **Saint-Martin**, l'activité de croisière n'est que marginale (3 600 passagers en 2016) ; les infrastructures côté français ne permettant pas l'accueil de paquebots à fort tirant d'eau. La quasi-totalité des flux (99,8 %) est captée par la partie néerlandaise de l'île, qui dispose à Philipsburg, du seul port en eau profonde de l'île⁶¹. La stratégie touristique a ainsi été orientée vers une clientèle haut de gamme voyageant sur des navires de plus petites tailles (100 à 360 passagers). Les opportunités de développement de la croisière sont importantes compte tenu du dynamisme régional et de la saturation du port de Philipsburg en haute saison, mais restent cependant tributaires du projet d'aménagement du front de mer et de la redynamisation de Marigot – projet débattu depuis 2014 par la Collectivité. La plaisance est à l'inverse plus développée. Saint-Martin dispose d'une marina de 150 places, à la fiscalité plus avantageuse qu'en partie néerlandaise, et de 750 points de mouillage. La situation de l'île entre Anguilla et Saint-Barthélemy, et ses conditions d'accueil favorables (casinos, commerces acceptant les dollars américains, l'usage répandu de la langue anglaise) en font une destination prisée des navigateurs.

À **Saint-Barthélemy**, l'activité de croisière est pilotée par la Collectivité. Pour fidéliser une clientèle haut de gamme et long séjour, celle-ci n'autorise l'accès au port qu'à des bateaux d'une capacité maximale de 1 200 passagers. Au-delà de cette limite, un accord de son Conseil exécutif est nécessaire. L'île attire ainsi entre 45 000 et 60 000 croisiéristes chaque année depuis 2011. En parallèle, l'île ne possède pas de marina, mais accueille entre 5 000 et 6 000 yachts de plaisance chaque année, soit 35 000 à 40 000 plaisanciers. Les différents événements véliques (Saint-Barth Bucket ou les voiles de Saint-Barth, etc.), favorisent un flux important de touristes et font de Saint-Barthélemy une « destination voile » privilégiée. Le manque d'infrastructures portuaires adaptées reste toutefois un frein au développement de l'activité.

À **Saint-Pierre-et-Miquelon**, le flux de croisiéristes vers l'archipel varie très fortement d'une année à l'autre : d'une moyenne de 1 500 passagers lors des années creuses, ce chiffre triple durant les bonnes années. Ces flux dépendent fortement des compagnies de croisières canadiennes et américaines qui intègrent ou non Saint-Pierre-et-Miquelon dans leurs itinéraires. L'archipel possède toutefois un avantage en tant que seul port étranger de la région : les compagnies y faisant escale bénéficient d'avantages réglementaires spécifiques liés à la loi sur le cabotage⁶². L'activité de plaisance y est limitée, mais 330 postes de mouillage sont accessibles à Saint-Pierre, et 60 places sur pontons à Miquelon.

À **Wallis-et-Futuna**, l'activité touristique est marginale et le passage de navires de croisière transpacifiques à proximité est peu exploité. Toutefois, Wallis-et-Futuna dispose d'un registre maritime d'immatriculations compétitif dans l'océan Pacifique⁶³, tout en répondant aux exigences internationales de sécurité maritime. S'adressant en particulier aux navires armés au commerce international, le port d'immatriculation de Mata'Utu est, sur ce segment, le second registre de navires battant pavillon français après le Registre international français (RIF). Depuis 2010, entre 7 et 10 navires s'inscrivent chaque année au registre de Wallis-et-Futuna, exclusivement des bateaux de croisière. Ainsi, selon les années, les recettes issues des taxes de francisation varient entre trois et six millions de F CFP (soit entre 25 000 et 50 000 euros) auxquelles il faut ajouter les redevances d'immatriculation pour chaque nouveau navire immatriculé.

⁶¹ L'ouragan Irma a largement endommagé ces infrastructures. Les croisières initialement prévues à Sint Maarten ont été réorientées vers d'autres îles de la Caraïbe, notamment la Guadeloupe et la Martinique.

⁶² La loi sur le cabotage impose que, lorsqu'un navire de croisière effectue un trajet entre ports d'un même pays sans escale à l'international, il doit se soumettre aux lois du pays en vue de protéger les armements locaux contre la concurrence d'armements naviguant sous pavillon étranger. Cette loi imposant des coûts de fonctionnement accrus pour les compagnies de croisière étrangères, elles cherchent à inclure dans leur itinéraire un port étranger, pour être régies par les lois maritimes internationales plus souples.

⁶³ Le pavillon correspond à la nationalité du navire, qui détermine la réglementation qui s'y applique en termes de sécurité, de sureté, de droit du travail, de fiscalité, etc. Le pavillon français comprend cinq registres d'immatriculation : le registre classique applicable dans la métropole et les départements d'outre-mer (appelé 1^{er} registre), le registre international français (RIF), créé par la loi du 3 mai 2005, et remplaçant le registre des Terres australes et antarctiques françaises, et trois registres propres à chacune des collectivités d'Outre-mer dans l'océan Pacifique, celui de Nouvelle-Calédonie, celui de Polynésie française et le registre de Wallis-et-Futuna. Comme le RIF, le régime de Wallis-et-Futuna offre un régime compétitif au niveau international pour les navires de commerce.



3- Un transport maritime intérieur de passagers inhérent aux caractéristiques géographiques des Outre-mer

Alternative aux transports routier et aérien, ou parfois unique moyen de desserte des îles, les services de navettes maritimes ou des ferries assurent, dans la plupart des Outre-mer⁶⁴, des liaisons intérieures qui profitent tant aux touristes qu'aux habitants, qui empruntent ces transports quotidiennement (migration pendulaire) ou de manière ponctuelle (loisirs).

Imposé par la géographie du territoire⁶⁵, le réseau de transport maritime interinsulaire de la **Polynésie française** est le plus vaste de l'Outre-mer. La desserte maritime des archipels est assurée majoritairement par des armateurs privés⁶⁶ – et accessoirement par une flottille administrative pour des missions de service public spécifiques comme, par exemple, le transport scolaire et de matériel de travaux publics. Le trafic interinsulaire représente un total annuel de 1,6 million de passagers, dont 99 % est capté par la ligne Tahiti-Moorea assurée par deux navettes rapides et un ferry.

Aux Antilles, le trafic maritime entre la Guadeloupe et ses dépendances (les îles de la Désirade, de Marie-Galante et des Saintes) a capté 740 000 passagers en 2016, un chiffre en croissance moyenne de 4,1 % par an depuis 2010. Pour désencombrer le trafic routier, le Grand Port Maritime et la Région Guadeloupe étudient par ailleurs un projet de bus en mer pour relier certains sites stratégiques de Grande-Terre et Basse-Terre. En Martinique, un tel service existe déjà : des vedettes maritimes assurent quotidiennement, à heures fixes, la traversée de la baie de Fort-de-France et transportent annuellement 560 000 passagers. Une nouvelle liaison, entre Fort-de-France et Case-Pilote, a été mise en service en juin 2017.

Le trafic maritime inter-îles de passagers dans le Sud-Caraïbe concurrencé par l'aérien

Complémentaires au trafic aérien, des liaisons maritimes existent entre la Guadeloupe, la Martinique, Saint-Martin, Saint-Barthélemy et les îles voisines comme La Dominique, Sainte-Lucie, Sint-Marten, etc. Souffrant de la multiplication de l'offre et de l'attrait grandissant des voies aériennes, le trafic maritime inter-îles dans la Caraïbe est en retrait. En Martinique, le trafic interinsulaire par voie maritime a ainsi chuté de 12,0 % entre 2015 et 2016, à 103 000 passagers. En Guadeloupe, le nombre de passagers inter-îles tombait à 99 000 en 2016, reculant de 3,0 % en moyenne par an depuis 2010. À titre de comparaison, le trafic aérien entre la Martinique et la Guadeloupe seulement, a cru annuellement de 3,1 % en moyenne dans le même temps et atteignait 478 000 passagers en 2016.

En Nouvelle-Calédonie, le trafic maritime intérieur de passagers permet de relier Nouméa aux autres îles et îlots de l'archipel calédonien : Lifou, Maré, Ouvéa, l'île des Pins et l'îlot Amédée. Il est assuré par plusieurs compagnies de transport ou de tourisme qui comptabilisaient 312 000 passagers en 2013. Des projets de liaisons domestiques sur l'île principale sont par ailleurs à l'étude. Ils consisteraient notamment à mettre en place des « bateaux-bus » vers la presqu'île de Nouméa dont les accès sont fréquemment embouteillés, notamment pour les salariés des communes environnantes.

À Saint-Pierre-et-Miquelon, environ 25 000 à 30 000 passagers empruntent chaque année la liaison maritime entre Saint-Pierre-et-Miquelon⁶⁷, auxquels s'ajoutent les 11 000 passagers de la ligne entre Saint-Pierre et Langlade qui opère durant la période estivale. Afin de fluidifier et régulariser le trafic entre Saint-Pierre-et-Miquelon, deux nouveaux ferries, capables de transporter des véhicules et du fret en plus des passagers, ont été livrés à la collectivité en novembre 2017.

⁶⁴ À l'exception de Wallis-et-Futuna où la liaison entre les deux îles s'effectue uniquement par voie aérienne, de la Guyane où la population voyage davantage par voie fluviale dans les terres, et de Mayotte où une liaison bihebdomadaire est toutefois assurée avec Anjouan aux Comores. Elle a été empruntée par 42 000 passagers en 2012.

⁶⁵ La Polynésie française compte 118 îles regroupées en 5 archipels dispersés sur une zone maritime d'une superficie comparable à celle de l'Europe.

⁶⁶ La flotte privée compte 24 navires : 8 pour les liaisons de proximité (îles Sous-le-Vent, Tahiti-Moorea), 1 cargo mixte, l'*Aranui 5*, qui dessert les Marquises, et des goélettes qui sillonnent les archipels. Source : *Atlas 2016 des lignes maritimes de Polynésie française*, Direction polynésienne des affaires maritimes.

⁶⁷ Cette liaison est assurée par un navire qui dessert également le port de Fortune (Terre-neuve). Le trafic avec Fortune représente une moyenne de 17 000 passagers annuels.



VI – LES POTENTIELS RESTENT À CONCRÉTISER POUR LES AUTRES ACTIVITÉS MARITIMES

Si l'économie bleue dans l'Outre-mer est principalement portée par l'activité portuaire, le transport maritime, la pêche et le tourisme maritime, d'autres activités maritimes subsistent malgré de fortes contraintes (aquaculture) ou émergent à la faveur d'investissements massifs (câbles sous-marins) ou d'expérimentations technologiques (énergies marines renouvelables, biotechnologies, etc.). En effet, pour tirer parti de l'ensemble de leurs atouts et ouvrir davantage leurs économies vers la mer, les territoires d'outre-mer investissent progressivement dans le développement d'activités maritimes innovantes ou encore faiblement exploitées. Si elles peuvent contribuer à moderniser et à dynamiser les systèmes productifs locaux, le potentiel de croissance de ces filières bleues reste à évaluer. Les contraintes inhérentes à l'Outre-mer devront être surmontées avant que ces activités ne puissent se transformer en nouveaux relais de croissance.

1- De l'aquaculture aux biotechnologies : vers des filières à plus forte valeur ajoutée ?

Selon la FAO⁶⁸, l'aquaculture a cru significativement au niveau mondial sur les trois dernières décennies, de 8 à 73 millions de tonnes entre 1985 et 2014⁶⁹, pour atteindre 44 % de la production totale de poisson en 2014⁷⁰.

Toutefois, cette activité demeure limitée dans l'Outre-mer en raison de nombreuses difficultés : aléas environnementaux (tempêtes, cyclones, algues sargasses, etc.), difficultés économiques (accès au foncier pour les fermes à terre, dépendance aux importations en alevins, vols), contraintes administratives d'installation, risques sanitaires (pollution des eaux au chlordécone dans les Antilles, pathologies virales affectant les éclosiers, etc.). Ces obstacles se traduisent par des coûts de production élevés qui ne permettent pas d'être compétitif sur le marché international, sauf à produire à grande échelle ou à destination de marchés de niche. Ainsi, le secteur attire peu de nouveaux producteurs et manque de structuration, notamment en matière de formation et d'accompagnement au regard des compétences et de la forte technicité nécessaires pour surmonter ces difficultés.

En dépit de ces contraintes, deux filières aquacoles sont parvenues à se développer durablement : la perliculture polynésienne et la crevette « bleue »⁷¹, élevée en Nouvelle-Calédonie et en Polynésie française. Elles demeurent à ce jour les seules filières emblématiques de l'Outre-mer.

Dans les autres géographies ultramarines, l'aquaculture est soit inexistante (Wallis-et-Futuna, Guyane), soit peu développée (Antilles, DOM de l'océan Indien). Le volume de production se limitait ainsi à 36 tonnes en Martinique en 2015, 24 tonnes à Mayotte⁷² et 23 tonnes en Guadeloupe en 2016.

1-1 La perliculture en Polynésie française : un secteur en restructuration

La perliculture constitue la deuxième ressource propre du Pays, derrière les activités touristiques : elle génère plus de la moitié de ses recettes d'exportation de biens (63,7 millions d'euros), principalement par la vente de perles de culture brutes à destination du Japon et de Hong Kong⁷³. L'activité est exercée par 560 exploitations, en grande majorité familiales et artisanales, situées aux Tuamotu (78 %), sur une superficie globale de 8 340 hectares. Quelques grandes fermes concentrent la majorité de la production.

⁶⁸ Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture.

⁶⁹ L'aquaculture est toutefois pour les deux tiers continentale (eau douce). Seuls 36 % de la production mondiale est marine ou côtière (26,7 millions de tonnes en 2014).

⁷⁰ À cette production de poissons, on peut ajouter 27,3 millions de tonnes de plantes aquatiques produites en aquaculture en 2014.

⁷¹ L'obsidienne est un produit de luxe dont la rareté, les conditions d'élevage et les qualités gustatives contribuent à la renommée.

⁷² La rupture de la production intervenue en 2014 a fait chuter les exportations liées aux produits de la mer, en majorité issues de la production aquacole, de 80,7 %. En effet, les producteurs piscicoles ont dû suspendre leur activité en raison de la faillite du principal fournisseur d'alevins, ce qui a marqué un coup d'arrêt au développement du secteur.

⁷³ En complément, la vente de nacres génère près de 2 millions d'euros de recettes à l'exportation en moyenne depuis 2008.



Suite à la crise profonde traversée par la filière depuis les années 2000, une réforme portée par le ministre de l'Économie bleue et associant les professionnels a abouti en juillet 2017 à la mise en place d'un nouveau cadre réglementaire⁷⁴ afin de revaloriser l'image de la filière perlicole. Le nouveau mode de gouvernance place désormais les professionnels au cœur du pilotage de la filière. Cette restructuration devrait permettre de mieux organiser la production, avec un objectif de mesure, de traçabilité et de maîtrise des quantités produites, afin de limiter la baisse des prix à l'international tout en assurant une gestion durable de la ressource. Elle vise également à certifier les perles de culture et à diversifier les produits perliers dans le cadre de sa stratégie de commercialisation.

1-2 La crevette bleue

En Nouvelle-Calédonie, l'activité aquacole autour de la crevette bleue se développe depuis les années 1980. En dépit de sa structuration avancée, la filière est toutefois là aussi exposée aux risques climatiques, ainsi qu'à des risques sanitaires et biologiques⁷⁵, et reste par ailleurs structurellement confrontée à une insuffisance de post-larves produites en écloséries. Après avoir chuté au début des années 2010, la production aquacole est remontée à 1 575 tonnes sur la saison 2015/2016. La moitié de la production est destinée à l'exportation, prioritairement vers le marché haut de gamme (Japon, Émirats arabes unis, Hong Kong).

En Polynésie française, la production aquacole de crevettes bleues est assurée par trois fermes (et est réalisée en bassins à terre). En 2016, elle reste limitée à 103 tonnes, mais enregistre une croissance annuelle moyenne de 17 % depuis 2010. Destinée à la consommation locale, elle est complétée par des importations (74 tonnes en 2016), d'où un potentiel de croissance que les acteurs de la filière tentent d'exploiter en expérimentant l'élevage de crevettes en pleine mer depuis 2012, pour pallier l'absence de foncier disponible.

1-3 Des filières de niche

Compte tenu des contraintes de la filière aquacole, pour accroître la rentabilité et gagner en compétitivité à l'international, les Outre-mer pourraient se positionner sur des secteurs de niche, en alliant faible volumétrie et haute valeur ajoutée, cibler des clientèles haut de gamme (comme pour la crevette bleue dans l'océan Pacifique) ou s'orienter vers les biotechnologies marines⁷⁶.

Quelques filières de niche existent déjà dans l'Outre-mer. Une filière d'élevage de bénéitiers s'est par exemple constituée en Polynésie française au début des années 2000 et, depuis 2008, la CITES⁷⁷ délivre des permis d'exportation pour le marché de l'aquariophilie. En 2013, la valeur des exportations s'élevait à 260 000 euros pour 8 tonnes de bénéitiers vivants⁷⁸. Parallèlement, une filière d'élevage de poissons d'ornement existe, mais elle représente moins de 2 % des exportations de poissons du Pays.

Vers une production aquacole intensive en Polynésie française ?

L'aquaculture pourrait toutefois croître significativement en Polynésie française à moyen terme. Les autorités polynésiennes et la société chinoise Tian Rui International ont signé en 2014 une convention pour le développement d'une unité de production aquacole à Hao, atoll de l'archipel des Tuamotu. À terme, les investisseurs projettent l'exportation de 50 000 tonnes de poissons d'élevage vers le marché chinois. Les travaux préparatoires (terrassment, route de contournement) à l'installation de la ferme ont commencé en 2017 et le chantier de la ferme pourrait débuter en 2018 et durer au moins deux ans.

Des pistes de développement de biotechnologies marines sont étudiées dans plusieurs territoires. Les eaux côtières calédoniennes recèlent par exemple des microalgues à hauts potentiels. Elles pourraient fixer le CO₂, bloquer les UV, ou encore servir d'aliments pour la filière crevette.

⁷⁴ Loi du pays n° 2017-16 du 18 juillet 2017 réglementant les activités professionnelles liées à la production et la commercialisation des produits perliers et nacriers en Polynésie française.

⁷⁵ Apparitions de pathologies qui provoquent des mortalités importantes, notamment des post-larves en écloséries.

⁷⁶ La biotechnologie marine désigne l'exploitation d'organismes marins pour la conception de nouveaux produits cosmétiques (crèmes, maquillage, etc.), agroalimentaires (engrais, compléments alimentaires, etc.), pharmaceutiques, ou dans le secteur de l'énergie (biocarburants).

⁷⁷ Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvage menacées d'extinction.

⁷⁸ *La pêche, la perliculture et l'aquaculture*, Créocéan pour la Direction de l'environnement de Polynésie, 2015.



Le projet Amical (aquaculture de micro-algues en Nouvelle-Calédonie), fruit d'un partenariat entre l'Adecap et l'Ifremer se consacre ainsi depuis 2011 à l'étude de ces organismes dans un laboratoire dédié. La Réunion s'est également tournée vers la production de microalgues. La production de spiruline, microalgue alimentaire à fort caractère nutritionnel s'y développe depuis 2009, avec une production de 2 000 tonnes en 2016 et des objectifs croissants à l'horizon 2020. En parallèle, un projet d'industrialisation de production de microalgues, pour des applications dans l'agroalimentaire, la cosmétique et le biocarburant, porté par la société Bioalgastral, prend de l'ampleur. Lancée en 2008, la société entre en phase préindustrielle, avec la construction d'un espace industriel à la Technopole de Saint-Denis.

2- Des technologies bleues de pointe dans l'Outre-mer ?

2-1 Les énergies marines renouvelables

Des technologies d'énergies marines renouvelables innovantes sont testées dans les Outre-mer au travers de quelques projets phare. Elles constituent un levier mobilisable pour atteindre les objectifs fixés dans la loi de transition énergétique de 2015, déclinée en régions en programmes pluriannuels de l'énergie (PPE), pour réduire la consommation énergétique de la France et les émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030.

Utilisé de manière pionnière par des hôtels de **Polynésie française**⁷⁹, le SWAC (Sea Water Air Conditioning) exploite l'eau froide des profondeurs pour le refroidissement des circuits d'eau douce de climatisation de grands bâtiments. La première installation commerciale mondiale de ce système a été réalisée par l'hôtel *Intercontinental* de Bora Bora en 2006⁸⁰. L'hôtel *The Brando* sur l'atoll de Tetiaroa a mis en place une installation semblable en 2014. Cofinancé par l'AFD, la BEI et l'ADEME, un nouveau projet de SWAC à l'hôpital de Taaone devrait être opérationnel fin 2020.

À **La Réunion**, deux projets « SWAC » sont également en cours pour alimenter le CHU de Saint-Pierre (au stade d'appel d'offres) et l'aéroport Roland Garros (au stade des études techniques). Parallèlement, un prototype est installé depuis 2012 pour tester le potentiel d'énergie thermique des mers.

À la **Martinique**, un projet est à l'étude pour la création d'une centrale nommée NEMO⁸¹, basée à Bellefontaine et située en mer à environ 5 km de la côte (offshore). D'une puissance de 16 Mégawatts, la centrale pourrait alimenter près de 35 000 foyers martiniquais en électricité. Une seconde centrale nommée NAUTILUS pourrait également être établie sur la côte (onshore), comme unité complémentaire.

Toutefois, si son potentiel est jugé significatif, la filière des énergies marines n'est pas encore mature : les technologies demeurent expérimentales et les coûts élevés. Des études préalables sont par ailleurs nécessaires pour identifier les types d'énergies les plus adaptées à la géographie de chaque territoire⁸² et aux types de consommation souhaités.

2-2 Télécommunications

La plupart des géographies ultramarines sont déjà reliées aux continents par un ou plusieurs câbles sous-marins en fibre optique assurant le raccordement à Internet. Mais pour répondre aux besoins croissants associés à la numérisation de ces économies, de nouveaux câbles sont en cours d'installation ou à l'étude. Ils constituent des projets régionaux structurants pour les Outre-mer, aussi bien en termes de télécommunications que de positionnement régional.

Dans l'océan Pacifique, un accord intergouvernemental de coopération entre la Polynésie française, la Nouvelle-Zélande, les îles Cook et les Samoa a été signé en décembre 2017 pour la pose le projet de câble sous-marin international.

⁷⁹ Source : *Énergies renouvelables dans les îles du Pacifique : état des lieux et projets exemplaires*, Agence française de développement, 2014.

⁸⁰ Le système rencontre toutefois des problèmes techniques depuis 2016.

⁸¹ Il s'agit d'un projet de centrale flottante de production d'énergie thermique des mers qui exploite la différence de température entre les eaux superficielles et les eaux profondes des océans pour produire de l'électricité.

⁸² Par exemple, aux Antilles, l'étroitesse du plateau continental gêne l'implantation d'éoliennes offshore.



Ce câble, baptisé Manatua, coûtera 50 millions d'euros à répartir entre les quatre pays participants et les éventuels bailleurs de fonds internationaux. Manatua permettrait à la **Polynésie française** de sécuriser l'actuelle connexion du câble sous-marin Honotua, qui relie Hawaï à Tahiti.

Un autre câble, baptisé Natitua, devrait par ailleurs être posé à la fin de l'année 2018. Domestique, ce projet polynésien étendra l'infrastructure existante, qui relie actuellement Tahiti à Moorea et trois îles Sous-le-Vent, à huit îles de l'archipel des Tuamotu et deux îles des Marquises.

En **Nouvelle-Calédonie**, plusieurs dossiers sont actuellement à l'étude, l'objectif étant de doubler les câbles actuels et d'étendre les connexions vers Fidji et la Polynésie française. À Wallis-et-Futuna, dans le cadre de la stratégie de développement 2017-2030 adoptée en janvier 2017 par l'Assemblée Territoriale, le raccordement au câble sous-marin très haut débit reliant Samoa à Fidji est en cours et devrait aboutir en 2018.

Un projet de câble sous-marin en fibre optique reliant la **Guyane** à la **Martinique** et à la **Guadeloupe** est en cours, avec l'objectif d'achever le chantier à la fin de l'année 2018. Enfin, le câble METISS (MElting poT Indianoceanic Submarine System) reliera à l'horizon 2018, Maurice, **La Réunion**, Madagascar au continent africain pour se connecter aux autres câbles internationaux. Ce projet, qui fédère des grands opérateurs privés du secteur des télécommunications des pays membres de la Commission de l'océan Indien (COI), bénéficiera du soutien de l'Union européenne et de l'Agence française de développement (AFD). À Saint-Pierre-et-Miquelon, un câble numérique sous-marin reliant l'archipel à Terre-Neuve devrait être installé au deuxième semestre 2018.

3- Exploitation de nouvelles ressources dans des espaces naturels fragiles

3-1 L'exploration minière des fonds marins

Les sous-sols marins des COM du Pacifique présenteraient un ensemble de zones propices à la présence de métaux rares, de cobalt, de phosphate, et de manganèse, présents sous différentes formes⁸³. À **Wallis-et-Futuna**, une étude a par exemple permis d'identifier la présence de minéralisations sulfurées riches en cuivre, zinc, plomb, cobalt et or, ainsi que d'autres métaux moins connus tels que l'indium (utilisé pour la fabrication des écrans LCD et des cellules photovoltaïques) et le germanium (utilisé dans le domaine de l'optique).

La connaissance du sous-sol marin reste néanmoins très incomplète et la question des ressources minières ne dépasse pas à l'heure actuelle le stade de l'exploration scientifique. Des réflexions sont en cours afin de définir le cadre juridique et les conditions d'une éventuelle exploitation de ces ressources.

3-2 Le parapétrolier offshore

En 2011, un consortium a découvert un gisement potentiel de pétrole à 150 km 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 recherche de Total. Le 21 septembre 2017, le ministre de la transition écologique et solidaire a prolongé par arrêté ministériel jusqu'en 2019, le permis de recherche pétrolière « Guyane Maritime » de la société Total. Cette concession reste valable, en dépit de la promulgation le 30 décembre 2017 de la loi mettant fin à la recherche et à l'exploitation d'hydrocarbures sur le sol français d'ici à 2040.

⁸³ Nodules polymétalliques, d'encroûtements ou de dépôts sulfurés hydrothermaux.



CONCLUSION

L'émergence d'une économie bleue est une réalité dans l'Outre-mer. Dans ces géographies nécessairement tournées vers la mer, les activités portuaires et de transport maritime occupent une place privilégiée en alimentant ces économies tout en offrant à leurs marchés restreints des débouchés extérieurs. La pêche et l'aquaculture y sont traditionnellement présentes, **bien que le poids de ces activités demeure limité.** Elles conservent néanmoins une dimension vivrière informelle importante pour la population locale tout en faisant la renommée de l'Outre-mer au travers de quelques filières primaires emblématiques (pêche thonière, crevette guyanaise, perle polynésienne et crevette bleue de Nouvelle-Calédonie,). Mais ces territoires ont été ou sont encore confrontés à des difficultés de développement de ces activités, qui pour certaines manquent encore de structuration.

Dans un contexte international porteur qui voit naître de nouvelles dynamiques régionales, **l'Outre-mer doit se positionner et mettre en avant ses atouts.** Les investissements élevés réalisés dans les infrastructures portuaires ont déjà permis aux géographies ultramarines de s'inscrire dans la dynamique soutenue du transport maritime international, en temps que hubs de transbordement ou ports secondaires. Cette impulsion donnée au transport maritime pourrait être déclinée dans d'autres activités maritimes déjà bien ancrées (croisière, nautisme) ou émergentes (énergies marines renouvelables, télécommunications, etc.).

La volonté politique européenne et nationale de promouvoir et de consolider les activités maritimes se décline au niveau régional, mais l'Outre-mer n'a pas encore de vision intégrée de l'économie de la mer. Les stratégies de développement sont encore définies au niveau des secteurs voire des filières. Pour autant, conscients de la nécessité de considérer les enjeux maritimes et littoraux dans leur ensemble, **les acteurs, privés et publics, se structurent pour concrétiser les potentiels que la mer a encore à offrir aux géographies ultramarines.**

L'économie de la mer pèsera 3 000 milliards USD en 2030

En 2017, l'OCDE a publié un rapport sur le potentiel de l'économie de la mer à l'horizon 2030. Les projections de l'organisme démontrent que l'économie de la mer pourrait connaître une croissance supérieure à la croissance économie mondiale, en termes de valeur ajoutée et d'emploi. À l'horizon 2030, si les tendances actuelles se poursuivent, la valeur ajoutée mondiale des activités maritimes pourrait doubler (3 000 milliards USD), tandis que sa contribution à la valeur ajoutée totale (2,5 %) se maintiendrait. L'aquaculture marine, l'éolien offshore, les activités de transformation de poisson et la construction et réparation navale devraient être particulièrement dynamiques. Les emplois liés à la mer atteindraient alors 40 millions d'emplois (ETP), soit 1 % de la main-d'œuvre mondiale. Cette croissance sera portée par l'éolien offshore, l'aquaculture marine, la transformation du poisson et les activités portuaires.



BIBLIOGRAPHIE

Agence française de développement, octobre 2014, *Énergies renouvelables dans les îles du Pacifique : état des lieux et projets exemplaires*.

BREA, pour la Florida-Caribbean Cruise Association, octobre 2015, *Economic contribution of cruise tourism to the destination economies. A Survey-based Analysis of the Impacts of Passenger, Crew and Cruise Line Spending*.

CCI îles de Guadeloupe, juillet 2016, *La plaisance en Guadeloupe. Quelques indicateurs comparés pour l'analyse concurrentielle dans les petites Antilles*.

CEROM, août 2016, *L'économie bleue en Polynésie française. Un atout et des opportunités de croissance*.

CGefi, CGEDD, IAG, octobre 2016, *Le renforcement de l'attractivité et de la compétitivité des ports de plaisance des régions et départements d'Outre-mer*.

Chambre de commerce et d'industrie des Îles de Guadeloupe, juillet 2016, *La plaisance en Guadeloupe*.

Commission de la pêche du Parlement européen, 2017, *Rapport sur la gestion des flottes de pêche dans les régions ultrapériphériques*, A8-0138/2017.

Commission européenne, 2012, « La croissance bleue : des possibilités de croissance durable dans les secteurs marin et maritime », *Communication de la commission au parlement européen, au conseil, au comité économique et social européen et au comité des régions*.

Commission européenne, Septembre 2017, *Realising the potential of the Outermost Regions for sustainable blue growth*.

Cours des comptes, février 2016, « La filière de la pêche à Saint-Pierre-et-Miquelon : un avenir incertain » Deuxième partie, chapitre 3, *Rapport public annuel 2016*.

Créocéan, pour la Direction de l'environnement de Polynésie, 2015, *L'état de l'environnement en Polynésie française*.

Créocéan, ACTeon et SCE, pour la Préfecture de la Martinique et Direction de la Mer de la Martinique, janvier 2016, *Économie bleue en Martinique. Rapport Final*.

Direction des affaires maritimes de Nouvelle-Calédonie, 2016, Service de la pêche et de l'environnement marin, *Pêches professionnelles maritimes et aquaculture de 2006 à 2015*.

Direction de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt de Guadeloupe, 2016, Infographie *Les filières pêche et aquaculture*.

Direction polynésienne des affaires maritimes, 2016, *Atlas 2016 des lignes maritimes de Polynésie française*.

Fisheries & Maritime Affairs, pour la Présidence de Polynésie française, septembre 2017, *Élaboration du schéma directeur du développement de la pêche hauturière en Polynésie française*.

G. GRIGNON, au nom de la délégation à l'Outre-mer, octobre 2013, « L'extension du plateau continental au-delà des 200 miles marins : un atout pour la France », *Les avis du Conseil économique social et environnemental*.

Grand port maritime de Guyane, 2017, *Rapport d'activité 2016*.

Guadeloupe Port Caraïbes, 2017, *Bilan 2016, Perspectives 2017*.

IEDOM, mars 2015, « Le tourisme outremer. Une mutation nécessaire », *Les Notes de l'Institut d'émission*.

IEDOM, janvier 2016, « Les Terres australes et antarctiques françaises : acteur de l'économie bleue au cœur de l'océan Indien », *Note expresse n° 368*



- IEDOM, mars 2016, « L'économie bleue à Saint-Pierre-et-Miquelon. Une prospérité maritime historique... en passe de retrouver un nouveau souffle ? », *Note Expresse Éclairage* n°372.
- IEDOM, janvier 2017, « L'économie bleue à la Martinique. Des ressources et des capacités à valoriser », *Note Expresse Éclairage* n°431.
- IEDOM, Septembre 2017 « L'économie bleue à La Réunion : des potentiels variés et des atouts à exploiter », *Note Expresse Éclairage* n°467.
- IEDOM, décembre 2017, « L'économie bleue à Mayotte : de nombreux défis pour un secteur à structurer », *Note Expresse Éclairage* n°482.
- IEOM, mars 2016, « L'économie bleue à Wallis-et-Futuna. Un secteur clé de la vie économique locale », *Note Expresse Éclairage* n°184.
- IEOM, mars 2016, « L'économie bleue en Nouvelle-Calédonie. Un levier de croissance à actionner », *Note Expresse Éclairage* n°185.
- Ifremer, juin 2017, « Données économiques maritimes françaises 2016 ».
- Insee, 2015, « L'économie maritime : des activités diverses et localisées », *INSEE Première* n°1573.
- ISEMAR, Mai 2016, « L'Outre-mer: Ports et connectivités », *Note de Synthèse* n°180.
- ISEMAR, Janvier 2017, « Maurice, La Réunion : Quelles rivalités portuaires ? », *Note de Synthèse* n°186.
- ISPF, mars 2017, « Les dépenses des touristes internationaux en 2015 », *Points forts de la Polynésie française*.
- ISPF, septembre 2017, « L'autoconsommation demeure une aide importante pour les budgets modestes », *Points forts de la Polynésie française*.
- ISPF, novembre 2016, « Bilan : la perle en 2015 », *Points forts de la Polynésie française*.
- ISPF, décembre 2016, « Bilan : la pêche en 2015 », *Points forts de la Polynésie française*.
- Mayotte Channel Gateway, *Rapport d'activité 2016*.
- Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, 2016, *La plaisance en quelques chiffres*.
- Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, février 2017, *Stratégie nationale pour la mer et le littoral*.
- OCDE, 2015, *Oversupply in the shipbuilding industry*.
- OCDE, 2017, *L'économie de la mer en 2030*.
- Parlement européen, Direction générale des politiques internes, 2015, *La pêche à La Réunion*.
- Rapport public de la Cour des comptes, « Le port autonome de la Guadeloupe : une dynamique de progrès », 2013.
- R.-L. BUDOC, au nom de la délégation à l'Outre-mer, octobre 2015, « Les ports ultra-marins au carrefour des échanges mondiaux », *Les avis du Conseil économique social et environnemental*.
- Tahiti Tourisme, janvier 2016, « Étude et analyse statistique / Saison 2015 », *Plaisance touristique*.
- The Boston consulting group, pour la Fondation de la mer, février 2017, *Baromètre de la maritimisation de l'économie*.

Directeur de la publication et responsable de la rédaction : M.-A. POUSSIN DELMAS
Rédaction : Grâce CONSTANT, Meghann PULOC'H
Contribution : Cécile DUQUESNAY
Éditeur : IEDOM – 164, rue de Rivoli - 75001 Paris
Imprimer par Imprimerie Chaumont
Achévé d'imprimer : janvier 2018 – Dépôt légal : janvier 2018
ISSN 1779-2215

