



# L'ÉCONOMIE MARITIME EN POLYNÉSIE FRANÇAISE : LEVIER DE TRANSITION ET ENJEU CULTUREL *NOTE DE SYNTHÈSE*

**Coordination :** SOHIER A., SOHIER R. et ZAMAN M.



**Auteure :** DO-CHI A.-M., Cluster maritime de Polynésie française



Projet soutenu par la Fondation Sefacil



Juin 2023

## TABLE DES MATIERES

|                                                                                                                                         |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>ABSTRACT .....</b>                                                                                                                   | <b>5</b>  |
| <b>AVANT-PROPOS .....</b>                                                                                                               | <b>6</b>  |
| <b>PREMIERE PARTIE : LES ENJEUX SOCIAUX, ECONOMIQUES, POLITIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX D'UN ESPACE MARITIME VASTE COMME L'EUROPE.....</b> | <b>7</b>  |
| 1. LA MER COMME ESPACE SOCIO-ECONOMIQUE DE LA POLYNESIE FRANÇAISE .....                                                                 | 7         |
| 1.1. <i>La Polynésie française, continent maritime : géographie et histoire.....</i>                                                    | 7         |
| 1.2. <i>L'économie maritime dans la relance post-Covid .....</i>                                                                        | 9         |
| 1.2.1. L'économie polynésienne : vue générale .....                                                                                     | 9         |
| 1.2.2. Impact de la Covid-19 en Polynésie française .....                                                                               | 10        |
| 1.2.3. La place de l'économie maritime dans la relance .....                                                                            | 10        |
| 1.3. <i>Emploi et compétences : le défi de la formation maritime .....</i>                                                              | 12        |
| 1.3.1. Le marché du travail en Polynésie française .....                                                                                | 12        |
| 1.3.2. Enjeux maritimes : formations, emplois et attractivité des métiers de la mer .....                                               | 13        |
| 2. GOUVERNANCE : LES ARTICULATIONS ETAT, PAYS, COMMUNES, ORGANISATIONS CIVILES ET INSTITUTIONS INTERNATIONALES .....                    | 14        |
| 2.1. <i>Le statut d'autonomie et les institutions de Polynésie française.....</i>                                                       | 14        |
| 2.2. <i>La représentation de l'Etat et les acteurs nationaux en lien avec le maritime .....</i>                                         | 15        |
| 2.3. <i>Les organisations civiles.....</i>                                                                                              | 15        |
| 2.4. <i>L'exercice des compétences sur l'espace maritime polynésien.....</i>                                                            | 16        |
| 2.5. <i>Les instances Etat/Pays et public-privé pour le maritime .....</i>                                                              | 16        |
| 2.6. <i>Les autres institutions internationales.....</i>                                                                                | 17        |
| 3. UN ENJEU TRANSVERSAL : LA PRESERVATION DE LA ZEE .....                                                                               | 18        |
| 3.1. <i>Enjeux et contraintes de la préservation .....</i>                                                                              | 18        |
| 3.2. <i>Préservation des espèces : du sanctuaire marin à l'Aire marine gérée .....</i>                                                  | 19        |
| <b>DEUXIEME PARTIE : DES SECTEURS MARITIMES TRADITIONNELS A MODERNISER .....</b>                                                        | <b>21</b> |
| 1. LES RESSOURCES MARINES : PREMIER SECTEUR EXPORTATEUR .....                                                                           | 21        |
| 1.1. <i>Pêche hauturière : une filière structurée et durable .....</i>                                                                  | 21        |
| 1.2. <i>La pêche côtière et lagonaire : des traditions vivaces .....</i>                                                                | 22        |
| 1.3. <i>La perliculture : premier secteur exportateur du Pays.....</i>                                                                  | 22        |
| 2. LE TRANSPORT MARITIME ET LA CONSTRUCTION NAVALE : EN DEVELOPPEMENT MALGRE LA CONJONCTURE .....                                       | 23        |
| 2.1. <i>Le transport maritime interinsulaire : renouvellement de la flotte .....</i>                                                    | 23        |
| 2.2. <i>Le transport maritime international .....</i>                                                                                   | 24        |
| 2.3. <i>La construction et la maintenance navales .....</i>                                                                             | 25        |
| 3. LES INFRASTRUCTURES MARITIMES : UN RETARD A RATTRAPER .....                                                                          | 26        |
| 3.1. <i>La question non résolue du renouvellement du dock flottant .....</i>                                                            | 26        |
| 3.2. <i>Ports, quais, marinas : des investissements nécessaires .....</i>                                                               | 27        |
| 3.3. <i>Autorité et gestion portuaire : des avancées.....</i>                                                                           | 27        |
| 4. SECURITE ET SAUVETAGE EN MER .....                                                                                                   | 28        |
| 4.1. <i>Le bilan de l'Action de l'Etat en mer .....</i>                                                                                 | 28        |
| 4.2. <i>L'évolution de la Fédération d'entraide polynésienne de sauvetage en mer .....</i>                                              | 28        |

## TROISIEME PARTIE : LES SECTEURS MARITIMES LIES A LA NOUVELLE STRATEGIE TOURISTIQUE..... 30

|      |                                                                                                  |    |
|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1.   | <i>FARI'IRA'A MANIHINI 2027: VERS UN TOURISME DURABLE ET INCLUSIF</i> .....                      | 30 |
| 1.1. | <i>Le tourisme : première ressource propre du Fenua</i> .....                                    | 30 |
| 1.2. | <i>Nouvelle stratégie 2023-2027 : en adéquation avec les nouvelles attentes du secteur</i> ..... | 31 |
| 1.3. | <i>Les moyens de mise en œuvre du tourisme durable et inclusif</i> .....                         | 31 |
| 1.4. | <i>Rebond et reprise du tourisme</i> .....                                                       | 32 |
| 2.   | <i>LA CROISIERE : REALITES, PERCEPTION, PERSPECTIVES</i> .....                                   | 33 |
| 2.1. | <i>Les chiffres de la croisière</i> .....                                                        | 33 |
| 2.2. | <i>Perception et nouvelles mesures</i> .....                                                     | 33 |
| 2.3. | <i>Perspectives</i> .....                                                                        | 34 |
| 3.   | <i>LE NAUTISME : DEVELOPPEMENT ET GESTION DES FLUX</i> .....                                     | 34 |
| 3.1. | <i>Les différents segments du nautisme et de la plaisance</i> .....                              | 35 |
| 3.2. | <i>Un développement réel mais non harmonieux</i> .....                                           | 35 |
| 4.   | <i>LES SPORTS ET LOISIRS NAUTIQUES A VOCATION TOURISTIQUE</i> .....                              | 36 |

## QUATRIEME PARTIE : LES SECTEURS MARITIMES EMERGENTS, DES REPONSES AUX GRANDS DEFIS DE LA TRANSITION ..... 37

|      |                                                                                                           |    |
|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1.   | <i>QUELLE EVOLUTION DU MARITIME POUR LA RESILIENCE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE ?</i> .....                   | 37 |
| 1.1. | <i>Les océans et le changement climatique : impact, rôle et préconisations</i> .....                      | 37 |
| 1.2. | <i>Rôles et responsabilités des activités maritimes pour l'atténuation du changement climatique</i> ..... | 37 |
| 2.   | <i>LA PLACE STRATEGIQUE DU MARITIME DANS LA STRUCTURATION DE L'INNOVATION</i> .....                       | 38 |
| 2.1. | <i>« Polynésie Océan d'Innovation » : une stratégie pour 2030</i> .....                                   | 38 |
| 2.2. | <i>Les acteurs de la Recherche et de l'Innovation en Polynésie française</i> .....                        | 39 |
| 2.3. | <i>Deux grands projets lauréats d'appels nationaux pour l'innovation</i> .....                            | 39 |
| 2.4. | <i>Les câbles sous-marins, condition de la numérisation du Fenua</i> .....                                | 40 |
| 3.   | <i>AQUACULTURE ET ALGOCULTURE</i> .....                                                                   | 40 |
| 3.1. | <i>Les principales espèces et leurs productions</i> .....                                                 | 40 |
| 3.2. | <i>Le projet de zone biomarine à Faratea</i> .....                                                        | 41 |
| 3.3. | <i>Algoculture : un début</i> .....                                                                       | 41 |
| 4.   | <i>LES ENERGIES MARINES RENOUVELABLES ET L'UTILISATION DES ENR</i> .....                                  | 42 |
| 4.1. | <i>Sea Water Air Conditioning et Energie thermique des mers</i> .....                                     | 42 |
| 4.2. | <i>Energies de la houle : des projets dans le cadre des Jeux Olympiques 2024</i> .....                    | 43 |
| 4.3. | <i>Les autres EnR en lien avec le maritime</i> .....                                                      | 43 |
| 5.   | <i>ESPACES ET FONDS MARINS : VERS UNE ECONOMIE DE LA CONNAISSANCE</i> .....                               | 43 |
| 5.1. | <i>De nouveaux moyens pour les études et interventions dans les milieux marins</i> .....                  | 43 |
| 5.2. | <i>Vers un état des lieux du minéral et du vivant dans les fonds marins polynésiens ?</i> .....           | 44 |

## CINQUIEME PARTIE – LA POLYNESIE FRANÇAISE DANS LE PACIFIQUE : MODELE DE GESTION DURABLE ET ENJEU GEOSTRATEGIQUE ? ..... 45

|      |                                                                                                    |    |
|------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1.   | <i>UNE ZONE ECONOMIQUE EXCLUSIVE GEREE ET PROTEGEE</i> .....                                       | 45 |
| 1.1. | <i>Les espaces maritimes protégés</i> .....                                                        | 45 |
| 1.2. | <i>Tainui Ātea : une aire marine couvrant 45% de l'espace maritime français</i> .....              | 45 |
| 2.   | <i>UNE STRATEGIE DE PRESERVATION ET GESTION POUR LE PACIFIQUE ?</i> .....                          | 46 |
| 2.1. | <i>Les institutions régionales</i> .....                                                           | 46 |
| 2.2. | <i>Le développement des aires marines protégées dans le Pacifique</i> .....                        | 47 |
| 2.3. | <i>La mise en avant des savoir-faire et cultures autochtones dans le triangle polynésien</i> ..... | 47 |

|                                         |                                                                                      |           |
|-----------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 2.4.                                    | <i>Te Moana O Hiva ou « Le Grand Mur Bleu du Pacifique »</i> .....                   | 49        |
| 2.5.                                    | <i>Le concept de Blue Belt porté au sommet IMPAC5</i> .....                          | 49        |
| 3.                                      | LE ROLE DE LA POLYNESIE FRANÇAISE DANS LA STRATEGIE INDOPACIFIQUE DE LA FRANCE ..... | 50        |
| 3.1.                                    | <i>Stratégie de défense, stratégie économique</i> .....                              | 50        |
| 3.2.                                    | <i>Contribution de l'économie bleue polynésienne à la stratégie nationale</i> .....  | 50        |
| <b>CONCLUSION</b> .....                 |                                                                                      | <b>52</b> |
| <b>BIBLIOGRAPHIE/WEBOGRAPHIE</b> :..... |                                                                                      | <b>53</b> |

**Photo en page de garde** : Port Autonome de Papeete

**Table des figures** :

|           |                                                                                             |    |
|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Figure 1: | la Polynésie française, continent maritime (image : Direction des Ressources marines) ..... | 8  |
| Figure 2: | Chiffres présentés au 7ème Forum de l'Economie bleue de Polynésie française, 2022 .....     | 12 |
| Figure 3: | Typologie des secteurs maritimes, 2022 .....                                                | 12 |
| Figure 4: | Lignes maritimes en Polynésie, DPAM, 2021.....                                              | 24 |
| Figure 6: | Les territoires touristiques de la Polynésie française, stratégie du Tourisme 2021-2023 ..  | 32 |
| Figure 7: | Te Fe'e ou la pieuvre, représentation de la conquête de l'espace maritime polynésien....    | 48 |
| Figure 8: | la Polynésie française dans l'Indopacifique, CMPF, 2022 .....                               | 51 |

## ABSTRACT

Avec une Zone économique exclusive de 4,5 millions de km<sup>2</sup>, et 0,1% de terres émergées, la Polynésie française est par nature un continent maritime. Le ministre des Ressources marines en exercice lors de la rédaction de cette note, Heremoana Maamaatuaiahutapu, rappelle par ailleurs le mot de M<sup>gr</sup> Hervé-Marie Le Cléac'h, évêque des Marquises et contributeur majeur de la préservation de la culture et de la langue de cet archipel : « *si l'Afrique est le continent oublié, la Polynésie est le continent invisible* ». Depuis le milieu du Pacifique sud, à plus de 15 000 kilomètres de l'Etat central, la Polynésie française peut-elle efficacement faire valoir un modèle de développement et de transition post-Covid fondé sur l'économie bleue, théoriquement considérée comme la « dernière frontière » à conquérir au nom du progrès mais, dans les faits, encore loin d'être appréhendée dans sa transversalité et dans la diversité de ses secteurs ?

Depuis 1984, et au fil de « renforcements » successifs, le statut de la Polynésie française fait de cette collectivité d'outre-mer l'un des territoires les plus autonomes au sein de la République. L'exercice de ses compétences lui a permis de développer ses propres méthodes d'exploitation durable de ses ressources marines, dont une réglementation restrictive des techniques de pêche hauturière, ainsi qu'un modèle de préservation original de ses écosystèmes maritimes qui se traduit, pour la plus grande échelle, par le classement de l'ensemble de la ZEE en Aire marine gérée, une appellation propre au territoire. Ce modèle, fondé sur une culture commune au triangle polynésien (Hawaii, Nouvelle-Zélande, île de Pâques), trouve également des échos favorables dans le Pacifique Ouest et autorise la Polynésie française à faire valoir, aux tribunes internationales, une approche inédite pour le Pacifique insulaire.

L'économie maritime développée dans ce cadre constitue la deuxième ressource propre de la Polynésie française, par ses exportations de perles et de thon, après le tourisme dont l'une des composantes est aussi liée à la mer avec la croisière et le tourisme nautique. L'économie bleue assure près de 6000 emplois équivalent temps plein auxquels il faut ajouter 4500 licences de pêche côtière ; elle représente 40 milliards Fcpf de chiffre d'affaires à travers de nombreux secteurs, qu'ils soient traditionnels (comme le transport maritime et la construction navale), transverses (comme les formations, les infrastructures, les services ou les sciences) ou émergents (comme l'aquaculture, les énergies marines ou l'exploration des fonds marins). Enfin, elle est identifiée comme le premier domaine d'activité stratégique pour l'innovation et la transition écologique et énergétique, en capacité d'offrir au territoire des avantages concurrentiels et un potentiel d'exportation dans les outre-mer et les pays insulaires.

Chacun des secteurs maritimes, pour beaucoup encadrés par des stratégies et des réglementations adoptées par les institutions territoriales, s'est développé dans la dernière décennie. Malgré des points de blocage persistants, les leviers de croissance sont aujourd'hui bien identifiés et portés par une communauté maritime en phase de structuration, interagissant au niveau public-privé comme à l'échelle locale, nationale et régionale. La Polynésie française pourrait aujourd'hui proposer une vision unifiée du développement de l'économie bleue, déclinée segment par segment et s'appuyant sur une planification spatiale maritime à l'échelle de la ZEE. L'attention doit être portée à la préservation des espaces, à la résilience au changement climatique et à la durabilité d'activités ayant pour priorités l'emploi et la montée en compétences des populations ainsi que le maintien des populations dans les îles. Un tel modèle pourrait, par son exemplarité, rendre plus visibles les enjeux maritimes et valoriser, depuis l'Océanie, un modèle de développement inédit, significatif et inspirant.

## AVANT-PROPOS

Depuis l'instauration de son statut d'autonomie en 1984, la Polynésie française a développé son économie selon ses propres arbitrages de manière à favoriser, avec l'accompagnement financier de l'Etat, la croissance de ses ressources propres. Son espace maritime de 4,5 millions de km<sup>2</sup>, au milieu du Pacifique sud, a constitué le principal atout de ce développement, tant pour le tourisme que pour les exportations de ses ressources marines : la perle de Tahiti et les prises de la pêche hauturière, ce dernier secteur bénéficiant, depuis l'arrêt de la vente de licences de pêche en 1996, d'une structuration efficace.

L'économie maritime ou « économie bleue », dont le potentiel en matière de développement durable et de création d'emplois est avéré au niveau mondial, distingue plusieurs types de secteurs : traditionnels, comme la pêche ou le transport maritime mais aussi les câbles sous-marins assurant la connectivité ; transverses, comme l'environnement, les formations ou encore la sécurité ; émergents, comme les énergies marines renouvelables ou l'aquaculture. En Polynésie française, elle compte pour 40% des ressources propres et elle constitue un secteur stratégique du fait de la dépendance du territoire au transport maritime international et interinsulaire. La prise en compte de ses enjeux et de la nécessité de développer et structurer davantage chacun des secteurs définis a été en s'accroissant depuis dix ans.

Les acteurs publics et privés de l'économie bleue de Polynésie française opèrent dans un cadre complexe, parfois mal appréhendé, imposé par la répartition des compétences entre l'Etat et le Pays. L'éloignement avec la métropole a également pour conséquence un manque d'adaptation des réglementations aux spécificités territoriales, sinon un manque de connaissance des réalités quotidiennes des Polynésiennes et des Polynésiens en ce qui concerne leurs conditions d'accès aux métiers de la mer. Le développement des formations maritimes, la création et le maintien de l'emploi dans les archipels et les îles éloignées de Tahiti conditionnent les progrès réalisables dans ces domaines, de même que leur durabilité.

Le caractère archipélagique de la Polynésie française et son isolement au milieu du plus vaste océan du monde la rapproche des autres Etats et territoires insulaires du Pacifique, avec lesquels elle partage une culture ancestrale et la même vision de l'océan comme espace spirituel et sacré. Le changement climatique et l'accentuation de la vulnérabilité des îles à ce phénomène contribuent à renforcer la structuration politique régionale afin de porter d'une seule voix les enjeux communs au niveau international. Les engagements internationaux pour la protection de l'océan permettent à la Polynésie française d'attirer l'attention d'autres pays sur son modèle de gestion durable. Un intérêt que vient doubler, au niveau géopolitique, le regain des tensions et des influences dans la région Indopacifique. Dans cette nouvelle donne du jeu mondial, les investissements pour le développement économique constituent les meilleurs atouts et les espaces maritimes, « dernière frontière » à conquérir, les pivots stratégiques.

*Cette note de synthèse consacrée à l'économie maritime en Polynésie française fait l'état des lieux du domaine à l'heure des élections territoriales renouvelant l'Assemblée et le Gouvernement du Fenua. L'auteur remercie, pour leur contribution à ce travail, Heremoana Maamaatuaiahutapu, le ministre des Ressources marines en exercice jusqu'à cette échéance ainsi que le Cluster maritime de Polynésie française dont les travaux ont abondé la réflexion et la rédaction. Les plus vifs remerciements sont, en conséquence, adressés à son coordinateur, Stéphane Renard, pour le partage de son expertise, sa relecture attentive et la mise à disposition de ses infographies.*



# PREMIERE PARTIE : LES ENJEUX SOCIAUX, ECONOMIQUES, POLITIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX D'UN ESPACE MARITIME VASTE COMME L'EUROPE

## 1. La mer comme espace socio-économique de la Polynésie française

### 1.1. La Polynésie française, continent maritime : géographie et histoire

Etendue sur une **Zone économique exclusive (ZEE) de plus de 4,5 millions de km<sup>2</sup>**, vaste comme l'Europe, la Polynésie française est considérée comme un « continent maritime », les terres émergées ne représentant que 0,1% de son espace. Ce territoire, ou plutôt ce « territoire », stratégiquement positionné au milieu de l'Océan Pacifique sud, confère à la France le deuxième domaine maritime mondial, derrière les Etats-Unis. Par ailleurs, la Polynésie française fait valoir son droit à l'extension de son domaine maritime au-delà de la limite des 200 milles de sa ZEE, conformément à la *Convention des Nations-unies sur le Droit de la mer*<sup>1</sup> : le dossier ExTRaPlac (extension raisonnée du plateau continental, programme piloté au niveau national par le *Secrétariat général de la Mer* avec l'*Ifremer* pour la maîtrise technique) a été présenté en 2019 à la *Commission des limites du plateau continental de l'Organisation des Nations-Unies*.

Avec 118 îles disséminées entre 5° et 30° de latitude sud, la Polynésie française est également caractérisée par **une double insularité**, à savoir non seulement une distance de plusieurs milliers de kilomètres entre l'île principale, Tahiti, et les continents américain à l'Est et asiatique à l'Ouest, mais également par un éloignement conséquent entre l'archipel central de la Société et les quatre autres archipels que sont les Marquises, les Tuamotu-Gambier et les Australes. Une disparité de niveau et de mode vie perdure entre, d'une part Tahiti et son île-sœur Moorea, où vivent 75% des 278 000 habitants recensés en 2022 et, d'autre part, ce qu'il est d'usage d'appeler « les îles ». La vie dans les archipels éloignés, dans lesquelles les langues vernaculaires ont été maintenues, dépend structurellement de Tahiti pour l'accès aux denrées de première nécessité acheminées par voie maritime, pour les soins d'urgence exigeant des évacuations sanitaires par voie aérienne et pour l'éducation supérieure. Le développement est lié à la croissance et au maintien d'un niveau minimum d'emploi sur ces îles et, également, au raccordement en cours à Internet haut débit.

**Le lien à la mer s'inscrit dans la vie quotidienne** des habitants de ce Pays d'Outre-mer, ici nommé le *Fenua*, à travers des pratiques communes ou propres aux 78 îles habitées qui présentent, par archipel, des diversités géographiques significatives liées à l'âge de leur formation sous des actions sismiques. Composé d'atolls, anneaux de corail enfermant un lagon, l'archipel des Tuamotu daterait de 50 à 60 millions d'années ; les archipels des Gambier, de la Société et des Australes, caractérisées par leurs îles hautes, présentent également des lagons ; en revanche, le relief des îles Marquises, les plus septentrionales du Pays, est directement exposé à la houle. Les activités liées aux ressources marines et la mer, au premier rang desquelles la pêche, ou plutôt les différentes pêches – lagonaire, côtière, hauturière – sont logiquement adaptées aux spécificités naturelles, économiques et sociales des différentes îles.

---

<sup>1</sup> Convention des Nations-Unies sur le Droit de la mer, 1982. [Lien de téléchargement](#)

Au-delà de ces particularités, **une culture maritime commune s'étend au-delà des limites de la ZEE, à l'échelle du Pacifique sud**, dans l'espace traversé et conquis depuis le sud du continent asiatique et l'Océanie proche (Australie, Papouasie Nouvelle-Guinée) peuplés depuis 50 000 ans. C'est à bord de pirogues doubles que s'est fait, d'Est en Ouest, le peuplement du Pacifique jusqu'à l'archipel de la Société atteint il y a environ un millénaire. Et c'est depuis ce site, et en particulier depuis l'île sacrée de Raiatea, que s'est achevée la conquête par la mer de ce qui constitue aujourd'hui le triangle polynésien dont Hawaii, la Nouvelle-Zélande (Aotearoa) et l'île de Pâques (Rapa Nui) constituent les sommets. Aujourd'hui, l'histoire de ces navigations et de leurs transcriptions dans les mythes fondateurs, la culture et les modes de vie demeure un sujet de recherche au titre de l'Histoire ancienne mais elle nourrit également une vision contemporaine et nouvelle quant à un modèle de développement d'une économie bleue durable fondée sur la culture et les savoir-faire traditionnels liés à l'océan, promulguée au niveau international par les institutions de la Polynésie française (cf. Cinquième partie).

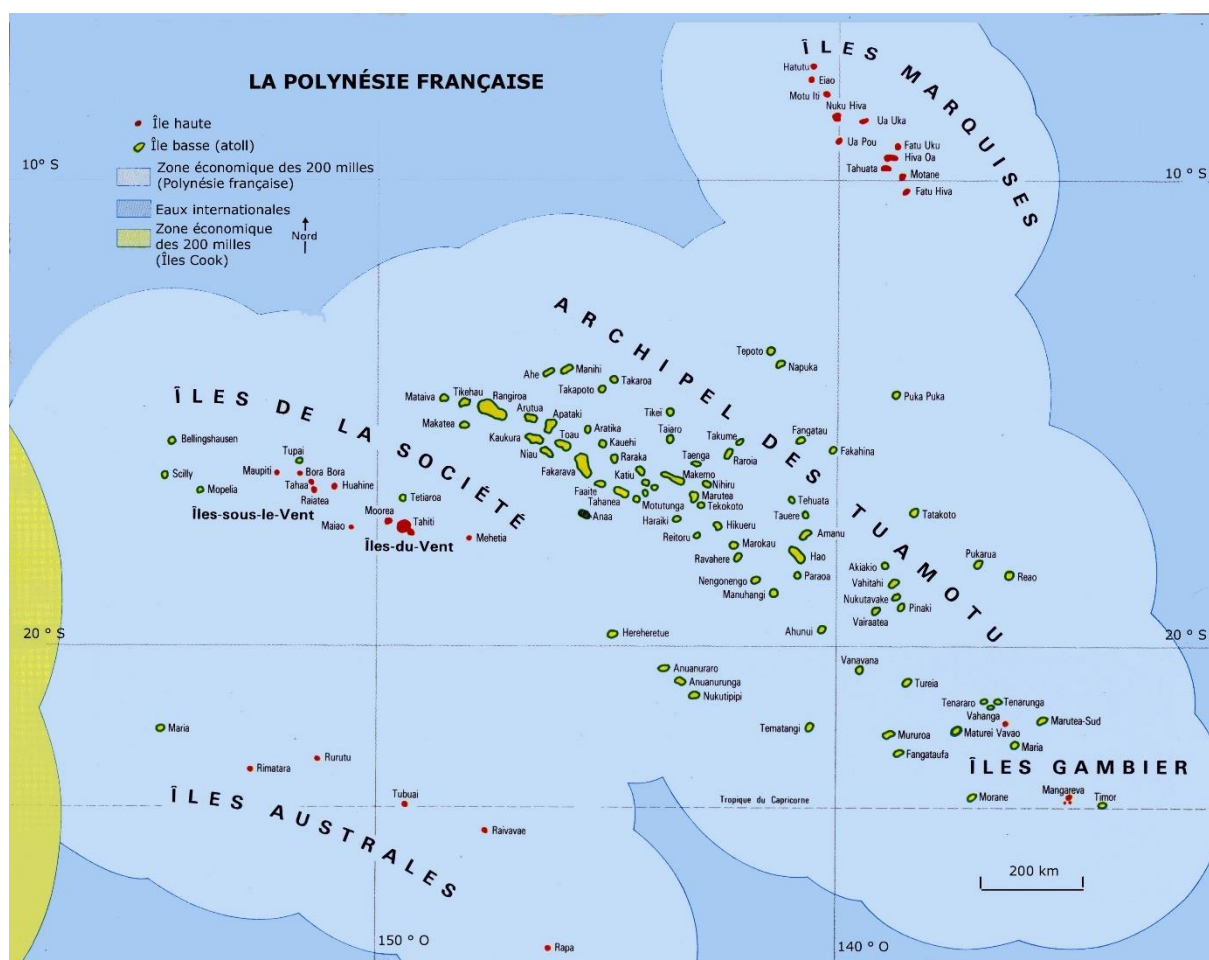


Figure 1: la Polynésie française, continent maritime (image : Direction des Ressources marines)



## 1.2. L'économie maritime dans la relance post-Covid

*NB : Une parité fixe est établie entre l'euro et le franc Pacifique (Fcpf), 1 € étant égal à 119,32 Fcpf.*

### 1.2.1. L'économie polynésienne : vue générale

L'économie polynésienne s'appuie très majoritairement sur **le secteur tertiaire** qui représente, selon l'*Institut d'Emission d'Outre-mer*, 85% de la valeur ajoutée contre 11% pour le secteur secondaire (industrie et construction) et 3% pour le secteur primaire. Pour l'ensemble des secteurs, la part du non-marchand (administration, éducation, santé) est évaluée à 34%.

**La fiscalité** représentait environ trois quarts du budget du Pays avant la crise sanitaire et le budget primitif 2023, voté le 8 décembre 2022 à l'*Assemblée de la Polynésie française*, établissait cette part à 77% sur un budget total de 162 milliards Fcpf. La fiscalité indirecte (taxe sur la valeur ajoutée et droits à l'importation, majoritairement) représente trois quarts de la fiscalité totale, la fiscalité directe des entreprises constituant 10% environ de ces recettes. Par ailleurs, l'incitation fiscale à l'investissement productif s'appuie sur un dispositif de **défiscalisation** locale cumulable avec la défiscalisation nationale et applicable dans certains secteurs déterminés (tourisme, secteur primaire, transports, services et environnement). Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2022, un travail de simplification des procédures a été entrepris, avec la création d'une agence locale dédiée et la mise en place d'appels à manifestations d'intérêt pour les projets. Le temps long administratif, au niveau national en particulier, demeure un frein à l'investissement pour les entreprises n'ayant pas la capacité d'avancer la trésorerie. Or le tissu économique polynésien se compose **très majoritairement de TPE (très petites entreprises)** : seulement 0,2% des sociétés emploient plus de 100 salariés et 93% d'entre elles n'en comptent que 2 au maximum. **Le Pays soutient, par aides fiscales (détaxes) ou subventions directes**, le maintien à l'équilibre et le développement de nombreux secteurs structurants comme la pêche, l'agriculture et le transport.

**Les financements de l'Etat** en Polynésie française recouvrent non seulement les politiques relevant de sa compétence (sécurité et défense, justice et droits civiques, éducation supérieure : voir point 2.1) mais également une partie de celles dévolues au Pays et aux communes à travers, principalement, la *Dotation globale d'autonomie* (montant fixe de 10,4 milliards Fcpf) et le 3<sup>ème</sup> *Instrument financier* dédié aux investissements prioritaires.

**Les ressources propres** de la Polynésie française sont, à plus de 80%, générées par le tourisme. Représentant 15% du PIB, le secteur procurait, en 2019, 60 milliards Fcpf au Pays et tirait également, par la consommation, la deuxième source de revenus, les ressources marines. Ces dernières participent également à la croissance du Pays à travers les exportations de la perliculture et de la pêche hauturière. **Selon un décompte différent, incluant la croisière et le tourisme nautique, l'économie maritime représente 40% des ressources propres du Pays** (15 milliards Fcpf pour la croisière, 2 milliards Fcpf pour le segment Superyachts, 2 milliards Fcpf pour le charter nautique et 1,5 milliard Fcpf pour la plaisance internationale, auxquels il faut ajouter les exportations de ressources marines).

**La balance commerciale** de la Polynésie française est structurellement déficitaire, avec un taux de couverture très faible (4,8% en 2021), le territoire restant très fortement dépendant des importations dont 23% parviennent de l'Hexagone.

Enfin, **l'étendue géographique du territoire et les faibles capacités financières des communes** constituent l'une des plus grandes contraintes pour la gestion budgétaire du Pays dans son obligation d'égalité et d'équité entre ses habitants en matière d'éducation, de transport, d'accès aux soins et plus généralement de développement. Les transferts financiers à destination des communes polynésiennes ne peuvent être, légalement, inférieurs à 15% du budget du Pays. Le principal instrument utilisé est le **Fonds intercommunal de péréquation** qui représente plus de 40% du budget de fonctionnement des communes et plus de 30% de leurs investissements.

### *1.2.2. Impact de la Covid-19 en Polynésie française*

La crise sanitaire liée à la pandémie de Covid19 et la fermeture des frontières aériennes et maritimes de la Polynésie française ont mis à l'arrêt une économie très majoritairement portée par le tourisme. Elles ont également impacté les exportations de la perliculture et de la pêche hauturière acheminées par avion vers les marchés étrangers. En 2020, l'économie locale a observé la dégradation la plus importante jamais constatée depuis les années 1960. Les prévisions de trésorerie se sont brutalement effondrées, menaçant la couverture sociale.

**Le Pays a réagi très rapidement** en présentant, dès mars 2020, un plan de sauvegarde de l'économie financé par un collectif budgétaire de 32,3 milliards Fcpcf : la trésorerie du Pays a ainsi été mobilisée pour mettre en place des mesures fiscales et financières. **Par ailleurs, la Polynésie française a sollicité et obtenu de la part de l'Etat des prêts garantis**, accordés par l'Agence française de développement, pour le premier en 2020 pour un montant de 240 millions € et, pour le second, en 2022 pour un montant de 300 millions €, tous deux affectés au financement de la relance via l'investissement et le fonctionnement. La politique de désendettement initiée en 2015 est à l'arrêt mais les efforts du gouvernement polynésien, le soutien de la France et des « fondamentaux solides » ont permis au territoire de conserver en 2022 sa notation A3 par l'agence financière Moody's.

### *1.2.3. La place de l'économie maritime dans la relance*

Dans un contexte de forte inflation (+8,5% en 2022, en baisse en 2023), **le plan de relance 2021-2023<sup>2</sup> de la Polynésie française confère à l'économie maritime, à travers ses différents secteurs, un rôle moteur et stratégique**. Ce plan s'articule sur trois axes : la préservation de la capacité de production ; l'adaptation au changement économique majeur *via* le rétablissement des ressources propres ; le développement de l'autonomie alimentaire et énergétique, la numérisation et l'innovation des secteurs et la modernisation de l'administration. Il décline également deux types de mesures. Les mesures générales ciblent la protection de l'économie et de l'emploi, en particulier par la commande publique, ainsi que la cohésion sociale à travers la recherche prioritaire d'équilibre dans les comptes sociaux. C'est au niveau des mesures sectorielles, visant à asseoir la résilience du Pays, que le maritime apparaît nommément, secteur par secteur.

**La relance du tourisme est visible en ce début d'année 2023**, la Polynésie offrant les conditions recherchées par des voyageurs renouant avec les déplacements et en recherche d'environnements sains et sûrs. Au sein de ce secteur stratégique, la part liée au maritime représente 25% si l'on considère la croisière et 30% si on y ajoute le tourisme nautique (*cf.*

---

<sup>2</sup> Plan de relance 2021-2023 de la Polynésie française : [lien de téléchargement](#)

*Troisième partie*). Les deuxième et troisième mesures sectorielles s'intitulent, respectivement, « Valorisation d'une pêche et d'une aquaculture durable » et « La perliculture à haute valeur ajoutée ». Enfin, les trois dernières mesures adressent l'autonomie alimentaire, la transition énergétique et l'innovation, enjeux pour lesquels la dimension maritime occupe une place prépondérante.

Avant la crise liée à la Covid-19, l'économie maritime représentait 60 milliards Fcpf de chiffre d'affaires et 6000 emplois équivalent temps plein, auxquels il faut ajouter 4500 certificats de pêche lagonaire.

Aujourd'hui, le potentiel de développement de l'économie bleue et la structuration de ses filières est d'autant plus valide et pertinent que le domaine est, en Polynésie française, **encadré par un certain nombre de stratégies, schémas directeurs et orientations votées en Assemblée** :

- Le *Schéma d'aménagement général de la Polynésie française*<sup>3</sup>, adopté en juillet 2020, qui donne une place majeure au développement maritime
- Le *Code de l'environnement* de la Polynésie française<sup>4</sup>,
- Les *stratégies et schémas directeurs* des secteurs mise en avant dans le plan de relance :
  - Le Schéma directeur de la Pêche hauturière,
  - *Fāari'ira'a Manihi 2027*, Stratégie du Tourisme 2023-2027, incluant le tourisme nautique et maritime,
  - Le Schéma directeur des Transports interinsulaires
  - *Polynésie Océan d'Innovation*, Stratégie pour l'Innovation 2030, définissant l'économie maritime comme premier domaine d'activité stratégique pour la Polynésie française
  - Le Plan de Transition énergétique de la Polynésie française
- Les *règlementations* appliquées à la préservation des écosystèmes maritimes en lien avec le développement durable de l'économie bleue, au niveau de la ZEE entière (plan de gestion de l'espace maritime) comme au niveau local (ex : zones de pêche règlementées)
- Les *orientations régionales et les projets* à l'échelle du Pacifique à vocation environnementale, économique et politique (*cf. Cinquième partie*).

---

<sup>3</sup> Schéma d'aménagement général de la Polynésie française : [lien de téléchargement](#)

<sup>4</sup> Code de l'environnement de la Polynésie française : [lien de téléchargement](#)

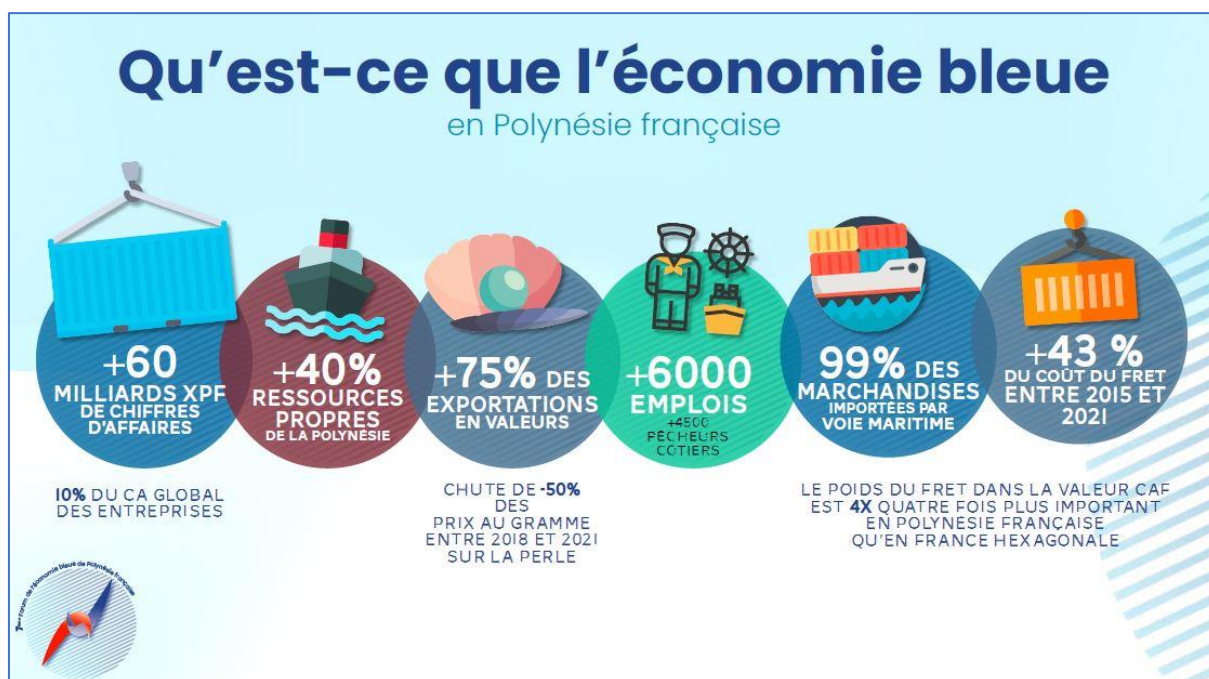


Figure 2: Chiffres présentés au 7ème Forum de l'Economie bleue de Polynésie française, 2022



Figure 3: Typologie des secteurs maritimes, 2022

### 1.3. Emploi et compétences : le défi de la formation maritime

#### 1.3.1. Le marché du travail en Polynésie française

La Polynésie française comptait 67349 salariés en 2023, soit un taux d'emploi de 53,8% et un taux de chômage de 9,5%. Ce dernier chiffre s'entend au sens du *Bureau international du travail*



(recherche active d'emploi, disponibilité immédiate) et ne prend pas en compte les non-inscrits au *Service de l'emploi, de la formation et de l'insertion de Polynésie française* (équivalent du Pôle Emploi métropolitain) ni l'économie informelle. Le genre, l'âge, le niveau de diplôme et l'éloignement de l'île principale, Tahiti, constituent autant de facteurs discriminants dans ce domaine. La fonction publique et le tourisme font figure d'employeurs principaux, la reprise de ce dernier secteur participant activement au regain de dynamisme sur le marché du travail, devant le secteur des transports.

### 1.3.2. *Enjeux maritimes : formations, emplois et attractivité des métiers de la mer*

Avec 6000 emplois équivalent temps plein et 5000 licences de pêche lagonaire, le maritime dans son ensemble participe à la consolidation du marché du travail polynésien. Cependant, le développement de l'économie bleue, et de l'économie générale de Polynésie, doit **relever de toute urgence les défis liés à la formation aux métiers de la mer**.

**Premières formations à prendre en compte : celles des navigants.** Le transport maritime interinsulaire constitue le cordon ombilical entre Tahiti et les archipels, les marchandises importées de l'étranger arrivant pour 99% d'entre elles par voie maritime au port de Papeete et étant ensuite embarquées sur les cargos, ici appelés « goélettes », vers les 77 autres îles habitées de la ZEE. Ces navires acheminent le carburant, l'eau potable en bidons de 5 litres, les denrées alimentaires et les biens de consommation courante. L'importance du niveau stratégique de ce secteur a pu être mesurée pendant la crise sanitaire, les rotations vers les îles ayant été maintenues malgré la pandémie et les confinements. Cependant, le transport maritime fait face à une pénurie de navigants et de formateurs – une situation que l'on retrouve également en métropole. La *Confédération des armateurs de Polynésie française* estime qu'il y a 30 postes à pourvoir dans les 5 ans et 20 officiers à former par tranche de 5 ans si le secteur veut pallier les départs en retraite et tenter d'être aligné *a minima* sur l'augmentation prévue de la flotte de navires. De plus, les contraintes administratives (longueur des formations, référentiel international pas toujours adapté, procédures de revalidation et renouvellement des modules de formation) et le manque de formateurs disponibles imposent à plusieurs dizaines de marins de naviguer sous mode dérogatoire, malgré les efforts des différents services et acteurs pour flécher des financements et accélérer le traitement des dossiers. Enfin, ces contraintes et problématiques imposées aux navigants s'étendent au secteur de la pêche hauturière et du tourisme nautique et maritime, depuis la fonction de capitaine jusqu'à celle d'hôtesse-marin. La création de formations adaptées aux spécificités territoriales, le financement des formations de navigants et l'accélération des procédures constituent des impératifs pour les années qui viennent.

Conçu pour favoriser les **compétences en matière de maintenance et de réparation navale**, le projet de *Pôle polynésien de réparation navale*, lié au renouvellement de l'infrastructure de levage et carénage du port de Papeete, peine à émerger (*cf. Deuxième partie*). De plus, **l'absence de lycée maritime** en Polynésie française, manque identifié depuis des années mais jamais pallié, constitue un frein majeur au développement des formations maritimes initiales. Plusieurs initiatives ont été mises en place : *Brevet d'initiation à la mer* porté par l'Etat, *Aires marines éducatives* dès le plus jeune âge (*cf. Première partie, point 3*) sont des exemples de solutions qui ne remplacent pas pour autant la création de réelles filières. La modernisation du **Centre des métiers de la mer de Polynésie française** et le lancement d'un **Campus des métiers et qualification de la Mer** portant un label national ont pour objectif le développement des

formations mais également le renforcement de l'attractivité des métiers maritimes. Enfin, en ce qui concerne **la formation supérieure hors navigants**, la Polynésie française bénéficie à partir de 2023 des fonds alloués par les programmes nationaux PIA4 (Programme Investissements d'Avenir) et PIOM (Plan Innovation Outre-mer), respectivement pour le renforcement des formations supérieures et pour l'émergence de l'innovation en lien avec le rapprochement recherche/entreprises (voir *Quatrième partie*). Le domaine maritime occupe une place importante dans ces dispositifs.

De manière générale, la structuration de la formation maritime exige de résoudre les difficultés liés **au grand nombre d'intervenants sous différentes tutelles, en lien avec la pluralité dans l'exercice des compétences** (cf. *Première partie, point 2*). Le secteur implique ainsi des acteurs au titre du Pays (*ministères de l'Education, de la Formation, du Travail et leurs services ; Centre des métiers de la mer de Polynésie française ; Direction polynésienne des affaires maritimes ; Fonds paritaire de gestion*), de l'Etat (*ministère des Outre-mer, Direction générale des Outre-mer ; Direction des Affaires maritimes, de la Pêche et de l'Aquaculture ; Service des affaires maritimes ; Régiment du service militaire adapté ; Université de Polynésie française...*) et du secteur privé (*Chambre de commerce, d'industrie et des services de Polynésie française, entreprises de formation maritime privées ou encore associations*).

## 2. Gouvernance : les articulations Etat, Pays, Communes, organisations civiles et institutions internationales

### 2.1. Le statut d'autonomie et les institutions de Polynésie française

La Polynésie française constitue, depuis la loi du 6 septembre 1984, « **un territoire d'outre-mer doté de l'autonomie interne dans le cadre de la République** ». Cette autonomie a été renforcée en 1996 tout d'abord puis, en particulier, à la suite de la loi constitutionnelle sur la décentralisation de 2003. Cette dernière a modifié l'article 1<sup>er</sup> de la *Constitution du 4 octobre 1958*<sup>5</sup> pour reconnaître l'organisation décentralisée de la République. Par ailleurs, la modification du titre XII, « *Des collectivités territoriales* » (articles 72 à 75), acte de nouveaux transferts de compétences vers les autorités territoriales, traduits dans la loi organique du 27 février 2004<sup>6</sup> puis dans la loi organique du 5 juillet 2019. Il est attesté, depuis, la capacité de la Polynésie française à créer des sociétés publiques locales et des autorités administratives indépendantes dans les domaines relevant de sa compétence<sup>7</sup>. La Polynésie française dispose ainsi de pouvoirs étendus qui en font **l'une des collectivités d'outre-mer les plus autonomes au sein de la République**, l'Etat restant compétent, par ses pouvoirs régaliens, principalement en matière de nationalité et droits civiques, de justice, de défense et de sécurité ainsi que dans l'exercice de sa politique étrangère.

#### La Polynésie française dispose de ses propres institutions :

- *Le Gouvernement* du territoire (ou gouvernement du Pays) avec à sa tête le Président de la Polynésie française, membre de l'Assemblée de la Polynésie française, élu avec ses colistiers pour un mandat de cinq ans,

<sup>5</sup> [https://www.assemblee-nationale.fr/connaissance/constitution\\_01-2015.pdf](https://www.assemblee-nationale.fr/connaissance/constitution_01-2015.pdf)

<sup>6</sup> [Loi organique 2004-192 du 27 février 2004 portant statut d'autonomie de la Polynésie française.](#)

<sup>7</sup> <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000038729900>



- *L'Assemblée de la Polynésie française*, comptant 57 membres,
- *Le Conseil économique, social, culturel et environnemental*, exerçant un pouvoir consultatif sur les projets de loi,
- *Les Communes*, au nombre de 48, et Communes associées.

## 2.2. La représentation de l'Etat et les acteurs nationaux en lien avec le maritime

**L'Etat** est représenté en Polynésie française par le *Haut-Commissariat de la République*, le Haut-Commissaire représentant le gouvernement central, avec un certain nombre de directions liées aux compétences régaliennes et de subdivisions administratives dans les archipels. La défense est opérée sous le commandement d'«ALPACI», selon l'acronyme en usage dans la Marine nationale, le *Commandant supérieur des forces armées pour l'Asie-Pacifique et des forces navales en Polynésie française*, réunies sur la Base navale de Papeete. Il faut également mentionner, parmi les forces de défense, le *Régiment du service militaire adapté* (RSMA) qui constitue un acteur de la formation maritime (mécanique, permis côtier) notamment dans les archipels. A l'échelle de la ZEE et de ses alentours, *l'Action de l'Etat en Mer*, qui dispose de son Bureau sous la responsabilité du Haut-Commissariat, opère avec le *Joint Rescue Coordination Center* (JRCC) ou Centre de coordination de sauvetage aéromaritime. Parmi les autres représentations de l'Etat au titre de l'économie maritime figurent le *Service des Affaires maritimes* de l'Etat mais aussi différentes institutions, directions et agences en lien avec les finances, le développement, l'éducation et l'innovation, ces filières ayant des liens transversaux avec l'économie bleue. Enfin, la présence à Tahiti du *Service d'hydrographie et d'océanographie de la Marine nationale* (SHOM) et de *Météo France* sert au quotidien les activités maritimes du territoire.

## 2.3. Les organisations civiles

Une méthodologie de co-construction des stratégies et programmes se développe depuis quelques années en Polynésie française et associe les organisations civiles aux principales consultations : Schéma d'aménagement général de la Polynésie française ; stratégie du Tourisme ; stratégie de l'Innovation ; plan de gestion de l'Aire marine gérée, pour citer quelques exemples.

Parmi les organisations civiles représentatives figurent :

- *La Chambre de commerce, d'industrie et des services de la Polynésie française* (CCISM),
- *Le MEDEF Polynésie*,
- *La Confédération générale des petites et moyennes entreprises*,
- *La Fédération des associations de protection de l'environnement*,
- *La French Tech Polynésie*,
- *Le Cluster maritime de Polynésie française*

Le *Cluster maritime de Polynésie française*<sup>8</sup> a été créé en juin 2014, avec et sur le modèle du *Cluster maritime français* afin de porter la voix des acteurs privés du maritime auprès des décideurs publics. Il fédère aujourd'hui plus de soixante organisations, au total représentatives de plus de deux cents entreprises et acteurs du maritime, à travers ses différents secteurs : traditionnels, transverses et émergents. Promouvant les projets d'envergure, à l'échelle de la ZEE, ainsi que la structuration des filières maritimes, le CMPF est aussi un interlocuteur des

<sup>8</sup> [www.cluster-maritime.pf](http://www.cluster-maritime.pf)

institutions du Pays et de l'Etat sur ses sujets d'intérêt, ainsi qu'un partenaire régional pour différents événements organisés dans le Pacifique (le *Pacific Economic Cooperation Council*, par exemple). Cette communauté maritime au service d'une économie bleue durable, dans ses aspects environnementaux, économiques, politiques, stratégiques et sociaux, a fait émerger au fil des années une dynamique collective portant avec expertise les enjeux de l'économie bleue polynésienne et s'exprimant, tous les ans, à travers le *Forum de l'Economie bleue de Polynésie française* qui réunit deux cents acteurs maritimes publics et privés.

## 2.4. L'exercice des compétences sur l'espace maritime polynésien

Sur l'espace maritime polynésien, la répartition des compétences est à prendre en compte pour la plupart des activités qui s'y exercent.

Les **ressources marines** de la ZEE sont ainsi sous la juridiction polynésienne : la perliculture, la pêche hauturière et côtière, ainsi que le développement de l'aquaculture, incombent au *ministère des Ressources marines* (en avril 2023 : ministère de la Culture, de l'Environnement et des Ressources marines) et à sa *direction des Ressources marines*. Cependant, la surveillance de la pêche illégale, dans et aux alentours de la ZEE, incombe à l'Etat. Enfin, la question de la répartition des compétences s'avère particulièrement épineuse s'agissant des **ressources marines profondes**, en lien avec l'exploration des fonds marins. Les enjeux : harmonisation de la stratégie régionale et de la stratégie nationale ; attribution des compétences sur les « matières premières stratégiques » (*cf. Quatrième partie*).

Autre activité à considérer : **la navigation**, incluant l'armement des navires, leur sécurité et les diplômes et formations des marins. La double compétence est ici partagée entre l'Etat et la Polynésie française par le biais de différents institutions et services. Ainsi, la sécurité des navires est du rôle du *Service des Affaires maritimes* pour les unités de plus de 24 m, sous réserve des navires relevant de la compétence de la Polynésie depuis la dernière modification du statut d'autonomie, en date de 2019, et pour les navires de transport à passagers. Les autres navires de transport ou de pêche relèvent de la *Direction polynésienne des affaires maritimes*.

Enfin, comme on l'a vu, la multiplicité des acteurs impliqués dans les **formations maritimes** et les différents canaux et modalités de financements, possibles ou non, viennent s'ajouter aux difficultés de longue date auxquelles fait face le territoire pour former aux métiers maritimes, développer la montée en compétences et l'emploi et créer une véritable attractivité pour les métiers de la mer.

## 2.5. Les instances Etat/Pays et public-privé pour le maritime

L'économie maritime s'inscrit dans un processus de concertation récurrente entre ses différents acteurs.

Deux principales instances réunissent l'Etat et le Pays pour les questions maritimes :

- La **Conférence maritime régionale**, en principe, se tient annuellement dans le Pacifique et alternativement en Nouvelle-Calédonie et en Polynésie française. Elle réunit le *Secrétaire général de la Mer rattaché à Matignon* pour la stratégie maritime nationale, le *Haut-Commissaire de la République en Polynésie française*, le *Président de la Polynésie française* et le *Commandant supérieur des Forces armées dans le Pacifique*. Toutefois, **cet événement stratégique ne s'est pas tenu en Polynésie depuis 2016**.

- La **Commission maritime mixte**, instituée en 2019 en Polynésie française, réunit les acteurs maritimes de l'Etat et du Pays sur des thématiques identifiées :
  - Surveillance et contrôle des pêches (*Service des Affaires maritimes* de l'Etat et *Direction des ressources marines* de Polynésie française)
  - Surveillance et protection de l'environnement marin (*Action de l'Etat en mer* et *Direction de l'Environnement* de Polynésie française)
  - Sécurité en mer et Loisirs nautiques (*Joint Rescue Coordination Center* et *Direction polynésienne des Affaires maritimes*)
  - Hydrographie (*Groupe océanographique du Pacifique du SHOM* et *Direction de l'Equipement* de la Polynésie française).

La voix des acteurs privés du maritime est portée, via le *Cluster maritime de Polynésie française*, lors de plusieurs temps forts :

- Le **Comité France Maritime Outre-mer**, task-force public-privé du maritime qui réunit le *Secrétariat général de la Mer*, le *Cluster maritime français* et les *Clusters maritimes d'Outre-mer*. Les recommandations portées dans ce cadre abondent la stratégie nationale annuelle présentée au *Comité interministériel de la Mer*.
- Des rencontres annuelles ou pluriannuelles, en présentiel et en visioconférence, avec le *Secrétariat général de la Mer*, le *ministère ou secrétariat d'Etat de la mer*, le *ministère des Outre-mer*, la *Direction des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture*, la *Marine nationale*, ainsi que différentes directions et institutions en charge de la mise en œuvre des politiques maritimes au niveau national.

## 2.6. Les autres institutions internationales

**Au regard de l'Union européenne**, la Polynésie française est un pays et territoire d'outre-mer situé hors de cette union. Le droit européen applicable au Fenua relève du cadre juridique de l'OCTA (*Overseas countries and territories association* ou *Association des pays et territoires d'outre-mer*), qui compte 22 membres et dont l'objectif est de promouvoir la coopération avec l'Union européenne. La réglementation douanière européenne ne s'applique pas en Polynésie, non considérée comme un membre de l'espace Schengen, et les règles tarifaires et fiscales diffèrent de celles utilisées dans l'espace communautaire. Toutefois, les Polynésiens sont citoyens de l'Union et les acteurs publics et privés peuvent contracter des partenariats et être éligibles à des aides telles que le Fonds européen.

### Pour l'Organisation des Nations-Unies :

- Concernant les enjeux maritimes, en tant que territoire d'outre-mer rattaché à l'Etat français, elle est reliée aux pays signataires de la **Convention des Nations-Unies sur le Droit de la mer**, dite « Convention de Montego Bay » signée en 1982.
- Concernant son statut, la Polynésie française a été inscrite, en 2013, sur la liste des territoires non autonomes ou « à décoloniser » à la suite d'une démarche initiée dès 1978 par les mouvements indépendantistes du territoire et de la Nouvelle-Calédonie. Le dossier a connu une avancée significative sous la présidence du gouvernement indépendantiste entre 2011 et 2013 et fait l'objet d'une résolution annuelle de la part de l'Onu depuis dix ans.

Les relations internationales de la Polynésie française s'appuient enfin sur la participation du territoire non seulement à la diplomatie avec les puissances continentales environnantes (Asie,

Amérique du nord et du sud) mais également, et de plus en plus, avec **des instances créées par et pour la région Pacifique sud**. Cette dynamique océanienne concerne autant l'exécutif que le parlementaire, avec des agendas réunissant les pays et territoires insulaires de la région pour favoriser un développement socio-économique fondé sur une culture ancestrale commune (*voir Cinquième partie*).

### 3. Un enjeu transversal : la préservation de la ZEE

#### 3.1. Enjeux et contraintes de la préservation

Avec comme principales ressources propres le tourisme et les ressources marines (perliculture et pêche hauturière), et dans un contexte de développement de son autonomie financière et alimentaire en lien avec l'augmentation des prises, la Polynésie française engage des démarches contraignantes afin de **préserver son exceptionnelle biodiversité marine et la durabilité de ses ressources**, ses fragiles écosystèmes lagunaires et, plus largement, l'équilibre et les ressources de son espace maritime.

**La pollution des milieux marins** constitue un enjeu majeur en lien avec la préservation. **Première problématique : les déchets.** A l'échelle mondiale, 80% des déchets de toute taille et de toute nature trouvés dans le milieu marin sont issus des activités terrestres et c'est également le cas en Polynésie. Les rejets d'eaux usées dans les lagons concernent toutes les îles à l'exception de Bora Bora ; de nombreuses îles des archipels accueillent des décharges à ciel ouvert faute de tri, traitement et équipements adéquats ; la dégradation des cordages en polypropylène utilisés pour la perliculture contribue à l'eutrophisation des lagons ; enfin, une étude de l'Agence pour le développement et la maîtrise de l'énergie (Ademe) de 2017 sur l'impact des activités du nautisme a mis en exergue de nombreuses non conformités des équipements pour la collecte et le traitement des eaux de carénages. La Polynésie française subit, de plus, l'arrivée de macrodéchets sur les plages de ses îles, au premier rang desquels les *Dispositifs de concentration de poissons (DCP dérivants)* utilisés par dizaines de milliers en haute mer, donc dans les zones internationales maritimes contigües à la ZEE, par les armements de pêche de toutes nationalités : des études menées par la Direction des ressources marines ont ainsi mis en évidence l'échouage de plusieurs centaines de ces radeaux de plastique, destinés à attirer les poissons et à faciliter leur prise, tous les ans dans les Tuamotu Ouest<sup>9</sup>. **La croisière** fait également l'objet de mesures préventives depuis 2022, le gouvernement, à la suite du maire de Bora Bora, souhaitant réduire les escales des très grands paquebots (plus de 3500 passagers) : si les limites des capacités d'accueil et de prestation des îles justifient principalement cette mesure, un lien est également fait avec la **pollution par le bruit**. Sur ce dernier point, un projet intitulé Bora'coustic, porté par la Commune de Bora Bora, le centre de recherche Criobe et la société La Polynésienne des Eaux, vise à relever et analyser en temps réel, grâce à des bouées connectées, le stress des poissons du lagon causé par les nuisances sonores liées au transport de fret, de tourisme et de pêche. Enfin, le sujet de la pollution maritime en Polynésie française inclut nécessairement le coût écologique des essais nucléaires menés de 1966 à 1996 à partir des atolls de Moruroa et Fangataufa, qui font toujours l'objet d'une surveillance.

A cette problématique s'ajoute l'obligation de prendre en compte les contraintes liées au **réchauffement climatique**, en particulier le recul du trait de côte et le blanchiment des récifs

---

<sup>9</sup> <http://www.ressources-marines.gov.pf/2023/02/27/dcps-derivants-et-impac5-a-vancouver/>

coralliens. Le premier risque est étudié en Polynésie depuis plusieurs décennies et il figure parmi les points d'attention des deux derniers rapports du *Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC)* auquel participe, notamment, Virginie Duvat-Magnan de l'UMRI LIENSs de La Rochelle, spécialiste des îles tropicales et régulièrement missionnée sur le territoire. Quant aux récifs coralliens, ils constituent le champ de recherche de différentes organisations comme le *Criobe (Ecole pratique des hautes études/Université de Perpignan/Centre national de recherche scientifique)*, l'*Institut français des récifs coralliens (Ifreco)*, la *Gump Station (University of California Berkeley)* ou encore l'association *Coral Gardeners* qui, au-delà de la restauration, s'intéresse à l'usage de technologies innovantes et à la modélisation des récifs.

### 3.2. Préservation des espèces : du sanctuaire marin à l'Aire marine gérée

**Créé en 2002, le sanctuaire marin de la Polynésie française s'étend à l'échelle de la ZEE** et y oblige la protection intégrale des mammifères marins, des requins, des raies Mobula et des tortues marines. Ces dernières constituant un mets traditionnel, une réglementation contre le braconnage a été mise en place et renforcée, assortie d'amendes lourdes et de possibilité de saisie des équipements de navigation. La protection des baleines, qui arrivent de l'Antarctique entre juillet et novembre pour mettre bas dans les eaux polynésiennes après la plus grande migration observée chez des mammifères, exige une vigilance de la part des opérateurs du tourisme dans le cadre du *whale watching* – limites d'approches et conditions de mise à l'eau des plongeurs – ainsi que des navires à passagers. Ainsi, les ferries de la compagnie Aremiti effectuant la liaison Tahiti-Moorea ont-ils contractualisé un partenariat avec l'association Oceania afin d'embarquer des observateurs durant la saison de présence des cétacés. Le mode de pêche hauturière, à la palangre, permet de remettre à l'eau les prises accidentelles de mammifères marins de plus petite taille ainsi que les requins. Quant aux raies, la protection s'étend *de facto* au-delà de l'espèce Mobula, les autres espèces – raies Pastenague ou Léopard, par exemple – n'étant traditionnellement pas consommées pour leur chair.

Des zones de protection supplémentaires ont été créées, au fil des années, à l'intérieur de la ZEE. La plus importante d'entre elles, la **Réserve de biosphère de l'atoll de Fakarava**, a été classée à ce titre par l'Unesco en 2006 en incluant, pour la particularité de la flore et de la faune, six autres atolls de cette partie des Tuamotu : Taiarao, Toau, Aratika, Kauehi, Niau et Raraka. Un projet de réserve de biosphère aux Australes est également évoqué. Par ailleurs, la Direction des ressources marines de Polynésie française met en place des **Zones de pêche réglementées (ZPR)** et gère aussi le prélèvement saisonnier de certaines espèces endémiques. Au niveau local, la création de **Rahui** traditionnels – zones interdites à la pêche sur un temps long – a connu un fort développement ces dernières années, leur gestion impliquant les communes et la société civile, avec la possibilité d'adopter le statut de ZPR. Aujourd'hui, 24 zones permettent de protéger 286 km<sup>2</sup> de lagon et leurs ressources, incluant mollusques et crustacés. On trouve également dans certaines îles, comme Moorea, des **Plans de gestion des espaces maritimes (PGEM)**. Autant d'initiatives qui attestent de la multiplicité des activités et de la nécessité d'une planification spatiale maritime à différentes échelles, mais qui requiert concertation et appuis techniques pour une mise en place dans la durée. Un dernier exemple de zone protégée, faisant figure d'exception par leur acceptation et leur succès au-delà de la Polynésie : les **Aires marines éducatives**, concept né aux Marquises et devenu label national ; elles visent à l'éducation des scolaires en matière de préservation et d'apprentissage des savoirs à partir de l'expérience du



terrain. Leur modèle est aujourd'hui suivi sur le littoral de métropole et également décliné en Aires marines terrestres.

A l'échelle de la ZEE, l'idée de formaliser un modèle de protection sur l'ensemble du territoire a été reprise en 2008, après plusieurs décennies marquées par différentes mesures de classement des îles et de réglementation de la pêche hauturière. Le concept d'*Aire marine gérée*, plutôt que d'Aire marine protégée, a été perçu comme plus acceptable lors des concertations avec les pêcheurs hauturiers et davantage en adéquation avec les pratiques de pêche durable déjà mises en place (cf. *Deuxième partie*). **Tai Nui Atea**, aire marine gérée à l'échelle de la ZEE, a été créée en 2018 avec un *Conseil de gestion Etat-Pays* et l'obligation de publication d'un plan de gestion. Un premier plan, provisoire, a été déposé en 2020 et il a été complété en mars 2023 par un plan de gestion plus exhaustif établi par l'*Office français de la Biodiversité* et la *Direction des ressources marines polynésienne*, en co-concertation avec les acteurs de la pêche, l'*Union internationale pour la Conservation de la nature* et les représentants de la société civile : *Chambre de commerce, d'industrie, des services et des métiers, Fédération des associations de protection de la nature* et *Cluster maritime de Polynésie française*. L'Aire marine gérée de Polynésie française est régulièrement mise en avant dans les réunions internationales et, en particulier, dans le cadre des engagements nationaux pour la protection de 30% de l'espace maritime français d'ici 2030.

## DEUXIEME PARTIE : DES SECTEURS MARITIMES TRADITIONNELS A MODERNISER

### 1. Les ressources marines : premier secteur exportateur

La Polynésie française tire près de 80% de ses exportations des ressources marines, qui constituent la deuxième ressource propre du Pays.

#### 1.1. Pêche hauturière : une filière structurée et durable

La fin de la vente de licences de pêche aux pays étrangers date de 1996. C'est à cette même époque qu'il est décidé de **développer la filière locale de manière durable**. Aujourd'hui, la pêche hauturière polynésienne est réservée aux seuls Polynésien(ne)s, et la pêche à la senne est interdite au profit de la pêche palangrière (*longline*), utilisant des lignes d'hameçons permettant de sélectionner les espèces pêchées et d'éviter la capture de juvéniles. Le thon est la principale espèce capturée (83% des prises), essentiellement le thon germon pour plus de 50% des captures, le thon jaune et le thon obèse. Les autres prises concernent le marlin, le thazard, l'espadon, le saumon des dieux et la daurade coryphène ou *mahi-mahi*<sup>10</sup>.

La pêche hauturière est **une filière intégrée**, depuis la construction navale locale jusqu'à la transformation et l'exportation des prises, en passant par la formation des marins. De plus, cette pêcherie est **éco-certifiée** par le label *Marine Stewardship Council*. Cependant, les menaces sur les stocks de thon au niveau de l'ensemble du Pacifique ont des répercussions sur l'activité à l'intérieur de la ZEE, avec des problématiques liées aux senneurs croisant dans les eaux internationales et, également, à la pérennisation du label d'écocertification soumise à des audits spécifiques reconnaissant les pratiques du Fenua, dont le modèle constitue une exception régionale et mondiale. A l'heure actuelle, avec 72 navires en activité et une production totale de 7300 tonnes, **la pêche polynésienne ne représente que 0,2% des captures thonières annuelles du Pacifique sud**.

**Quatre cinquièmes des prises du secteur est destiné à la consommation locale et, ce dernier marché étant saturé, le développement de la filière passe par celui des exportations** ainsi que l'ont montré les études préalables à l'adoption du *Schéma directeur de la pêche hauturière 2017-2022*. Après un net ralentissement pendant la crise sanitaire, le secteur a renoué avec la croissance et affiche, pour 2022, une augmentation de 20% des captures par rapport à l'année précédente, dont 25% ont été exportées vers les Etats-Unis, l'Europe et, marginalement, vers les îles Cook (pays insulaire du Pacifique sud utilisant un modèle de pêche très différent incluant la vente de licences aux armements étrangers) pour un montant de 1,8 milliards Fcpf.

La poursuite d'un développement harmonieux et durable dépend des efforts à entreprendre au niveau local, en priorisant la **modernisation du port de pêche de Papeete** et la **densification des chaînes de valeur** au niveau du Pays, en particulier la transformation du poisson. La *Société du port de pêche de Papeete, S3P*, participe à l'élaboration de cette dynamique et, en son sein, deux principales sociétés, Ocean Products et Vini Vini, exercent à la fois des activités de pêche et de mareyage. Les commandes de navires modernes permettant le renouvellement de la flotte sont principalement passées auprès du constructeur Naustiport Industries basé à Tahiti. **Le Pays continue de soutenir la filière** par l'utilisation de différents mécanismes dont la défiscalisation locale. Il assure, depuis la crise sanitaire et économique, l'accès des Polynésien(ne)s

---

<sup>10</sup> *Les Ressources halieutiques polynésiennes, une exploitation française durable et exemplaire*, Vice-présidence de la Polynésie française, 2021

et des Polynésiens à leur première source de protéines par la classification du thon en *Produit de première nécessité* (PPN) qui garantit, grâce à l'exonération de la TVA et d'autres taxes, un prix réduit à la consommation.

## 1.2. La pêche côtière et lagonaire : des traditions vivaces

Ancrée dans les traditions de la Polynésie française, **la pêche côtière et lagonaire assure la pérennisation de techniques ancestrales comme le développement de la construction locale**. La pêche au filet et, dans une moindre mesure, la pêche au caillou encore pratiquée dans les archipels, suivent un calendrier lunaire précis publié quotidiennement, le *Tarena*, qui concerne également les pratiques agricoles. L'essentiel de cette pêche vivrière est toutefois assuré par des embarcations construites localement, les *poti marara*, dont les qualités – tenue à la mer, maniabilité – sont reconnues à l'échelle du Pacifique insulaire. Au total, plus de 370 navires en activité assurent une production de 2300 tonnes de poisson commercialisées chaque année, complétée par les produits de la pêche en lagon et des parcs à poissons.

Le développement des navires de pêche côtière a amené la *Direction des ressources marines de Polynésie française* à mener des consultations sur **le zonage** permettant à la fois l'activité de la pêche hauturière et de la pêche près des côtes, afin qu'une activité ne préempte pas l'autre. Après une première tentative de planification en 2018, de nouvelles concertations ont été initiées en 2022 pour établir un zonage pêche côtière/pêche hauturière qui satisfasse les deux parties. La limitation d'un accès proche aux côtes des îles Marquises, où la limite a été fixée à 30 milles nautiques, constitue le principal point de réticence des pêcheurs hauturiers.

## 1.3. La perliculture : premier secteur exportateur du Pays

**L'unique gemme de Polynésie française est produite dans 26 îles grâce à une technique de greffage utilisée depuis soixante ans par plus de 600 producteurs sur plus de 8000 hectares de superficie lagonaire, pour une production de plus de 9 millions de perles par an.** La filière, reconnue, collabore avec la Commission Perle de la *Confédération internationale de Bijouterie, joaillerie, orfèvrerie des diamants, perles et pierres*.

Cependant, malgré son caractère exceptionnel et sa renommée, la perle de Tahiti, dite « noire » mais présentant en réalité toutes les couleurs et nuances de la gamme chromatique, a connu plusieurs freins à la croissance de son exploitation. Elle a vu ces dernières décennies son prix de vente chuter à cause d'une mauvaise structuration de la filière et de la concurrence internationale. Afin de résorber ces problématiques, différentes mesures visant à préserver la qualité des perles exportées et à conserver un contrôle de gestion sur la filière ont été mises en place (*Conseil de la perliculture*, comités de gestion). La crise sanitaire liée à la pandémie a également fait subir au secteur un coup d'arrêt exceptionnel, non seulement par arrêt des liaisons aériennes mais également par l'absence, sur plusieurs saisons consécutives, des greffeuses et greffeurs employés dans les fermes perlières, habituellement des ressortissants de la Chine.

Malgré ces fluctuations, la perliculture n'en demeure pas moins le **premier produit d'exportation de la Polynésie française** avec, en 2022, une reprise post-Covid et une augmentation de 26% des recettes qui atteignent l'an dernier 6,2 milliards Fcpf. Les coquilles des nacres (huîtres perlières) génèrent également des recettes d'exportations (240 millions Fcpf) et font figure de filière émergente. De plus, le *Centre des métiers de la mer de Polynésie française* a repris en charge les formations à la perliculture dispensées sur l'atoll de Rangiroa et

de nouvelles formations au greffage ont été lancées pour intégrer mieux et davantage les Polynésiennes et les Polynésiens sur cette étape de la filière.

L'attention se porte, pour les décennies à venir, sur la dépollution et le maintien des écosystèmes des lagons. En effet, l'activité perlicole utilise, pour l'immersion des nacres, des kilomètres de cordages en polypropylène et d'autres équipements en plastique dont la dégradation impacte les milieux maritimes fragiles. L'état des lagons, la gestion des déchets du secteur et le remplacement, autant que faire se peut, des plastiques par des produits hybrides ou naturels, fait l'objet d'études et d'essais supervisés, entre autres, par le programme européen *PROTEGE (Projet régional océanien des territoires pour la gestion durable des écosystèmes)* en lien avec la *Direction des Ressources marines de Polynésie française*.

## 2. Le transport maritime et la construction navale : en développement malgré la conjoncture

La Polynésie française est dépendante à 99% du transport maritime international pour ses importations, qui sont ensuite réacheminées par les « goélettes » (cargos) depuis le port de Papeete jusqu'à dans les différents archipels, le transport maritime interinsulaire jouant ainsi le rôle de « cordon ombilical » pour les îles. L'évolution du transport maritime international d'une part et, d'autre part, la nécessité de renouveler la flotte du transport interinsulaire, constituent les principaux enjeux de ce secteur stratégique.

### 2.1. Le transport maritime interinsulaire : renouvellement de la flotte

La flotte privée des navires polynésiens armés au commerce comptait 26 navires en 2021, pour un fret global de 445 165 tonnes (82% acheminés de Tahiti vers les îles, 18% sur le trajet retour pour le secteur primaire et principalement le coprah). Le transport à passagers concerne annuellement 1,59 millions de voyages, très majoritairement entre Tahiti et Moorea, le transport par ferry en Polynésie française étant classé au 3<sup>ème</sup> rang national sur ce segment.

Sur l'ensemble des navires en exploitation, la moyenne d'âge est de 27 ans mais certaines unités ont plus de 50 ans. **Le renouvellement et la modernisation de la flotte est un impératif inscrit dans le *Schéma directeur des transports interinsulaires 2015-2025*.** Plusieurs nouveaux navires sont attendus d'ici 2025 ou en cours de mise en service, ainsi que l'exploitation de nouvelles lignes. Parmi ces avancées, on compte une nouvelle ligne entre Tahiti et les îles Sous-le-Vent dans l'archipel de la Société, ainsi qu'une possible liaison maritime à Tahiti, qui pourrait désengorger le trafic routier de l'île principale. Deux types de nouveaux navires vont être mis en exploitation : d'une part des navires modernes (NGV sur la Société, navire à propulsion hybride vélique pour les Australes, nouveau navire pour la compagnie Aranui sur les Marquises) et, d'autre part, des navires importés ou remis en service pour remplacer les unités obsolètes, notamment sur la desserte des Tuamotu. Une évolution parallèle des formations des marins est nécessaire pour accompagner ce développement.

La modernisation de la flotte s'inscrit dans **l'évolution réglementaire mondiale du transport maritime**, encadrée d'une part par les contraintes de *l'Organisation maritime internationale* (OMI) pour la décarbonation et, d'autre part, par la stratégie de l'Etat français vers le « navire Zéro Emission d'ici 2030 » financé par le plan France Mer 2030. En Polynésie française, bien que les navires n'utilisent pas de fioul lourd mais un carburant moins émetteur de gaz à effet de serre, les normes de l'OMI imposeront des modifications obligatoires à partir de 2025. Ces nouvelles normes, visant à réduire les émissions de CO<sup>2</sup> et de substances acidifiantes, sont calculées sur la base de consommation des moteurs thermiques du navire, de sa capacité et de l'efficacité de la

coque relativement à ce qui peut être mis en place pour une meilleure maîtrise de la consommation d'énergie. Bureau Veritas a entrepris une évaluation relative à la flotte polynésienne mais certains armateurs, comme la *Sna Tuhaa Pae* pour les Australes, a déjà opté pour un nouveau cargo mixte équipe d'e-sails.

Autre évolution : **la numérisation**. Depuis 2021, la Polynésie française a développé le programme « Revatua » de dématérialisation des connaissances (reçus des marchandises expédiées par la mer) afin de supprimer les files aux guichets des armateurs et simplifier les process logistiques. La numérisation se poursuit avec le programme « Escales » géré par la *Direction polynésienne des Affaires maritimes*, téléservice permettant la réservation et le suivi des escales en ligne, hors circonscription portuaire, afin de mieux connaître les navires croisant dans la ZEE et de gérer les flux. Ce dernier programme est entamé pour la croisière et vise à être applicable à l'ensemble des flottes jusqu'aux voiliers de plaisance.

Enfin, la question du **coût du carburant** et, en lien, du fret et du transport à passagers vers les îles et archipels, fait l'objet de négociations régulières entre les armateurs et le Pays afin que ce dernier puisse continuer de soutenir le marché dans un contexte de très forte augmentation du prix de l'énergie.

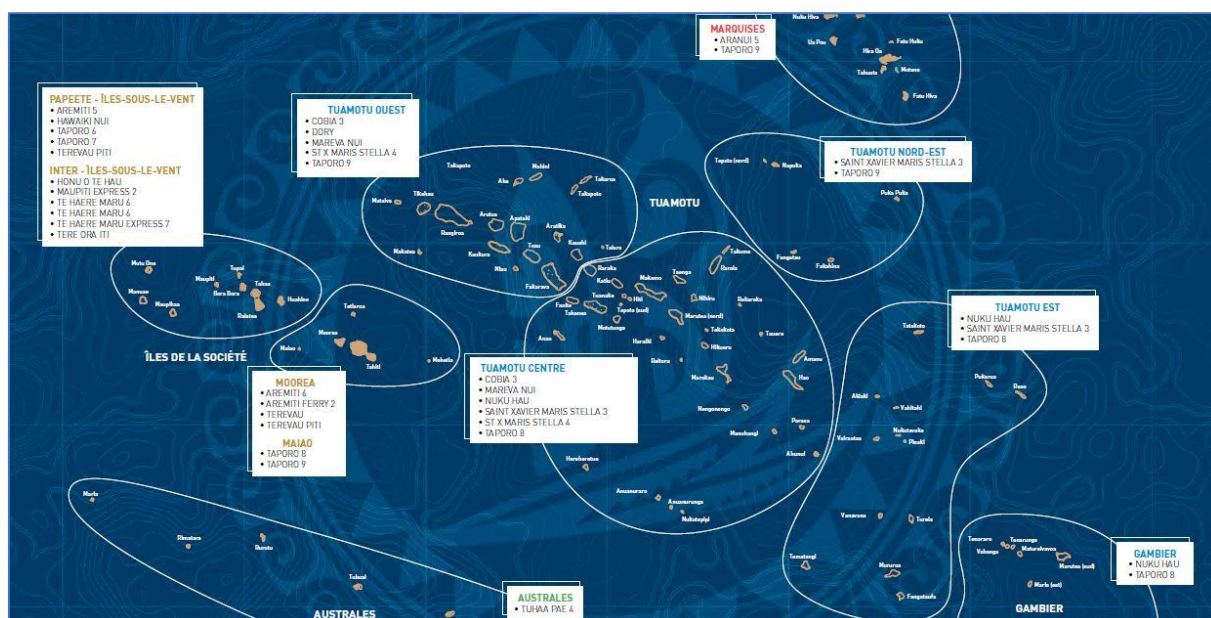


Figure 4: Lignes maritimes en Polynésie, DPAM, 2021

## 2.2. Le transport maritime international

Après trois ans de blocage et de congestion portuaire sur les lignes venant d'Europe comme sur celles venant d'Asie, et une augmentation du coût du fret qui se résorbe en 2023, **la destination Polynésie française, dépendante des importations, isolée au milieu du Pacifique et non stratégique pour les grandes compagnies maritimes, doit s'adapter à l'évolution du secteur**. Autrement dit, pour ne pas subir la *feederisation* (passer du statut d'escale sur les lignes à celui de route secondaire, ce qui aurait une conséquence directe sur l'approvisionnement en frais indispensable notamment à l'hôtellerie), le port de Papeete doit pouvoir agrandir sa passe pour accueillir des navires plus grands. Les infrastructures doivent aussi anticiper l'évolution des modes de propulsion vers de nouveaux carburants comme le GNL, le biofioul, le méthanol,



l'hydrogène à terme et, il faut l'espérer, les versions durables (produites par énergies renouvelables) de ces deux dernières innovations.

En 2022, 27 412 TEU (unités équivalant à 20 pieds) de marchandises étaient importées par conteneurs à Papeete, dont 44,6% d'Europe, 22,4% d'Asie, 14,4% d'Australie-Nouvelle-Zélande et 13,8% d'Amérique du nord.

### 2.3. La construction et la maintenance navales

Alors qu'au début des années 2000, le choix de délocaliser la construction des navires de pêche en Asie avait conduit au déclin de la filière, cette dernière a renoué avec la croissance en 2016 en retrouvant **une priorité pour la construction locale**, appuyée par un programme de construction de nouveaux thoniers destiné au développement du secteur. Le principal chantier polynésien, *Nautisport Industries*, situé à Tahiti, est spécialisé dans la construction d'unités en aluminium jusqu'à 25 mètres de longueur pour la pêche, le transport à passagers ou le tourisme, depuis les études et plans jusqu'à la mise à l'eau. Le *Chantier naval du Pacifique sud*, créé il y a trente ans pour la construction, a réorienté son activité vers la réparation et la maintenance industrielle, pour les navires polynésiens et également pour la Marine nationale, l'un de ses plus gros clients. Le développement du tourisme et de la plaisance assure l'activité de plus petits chantiers comme *Blue Composites Tahiti*, spécialisé dans la fibre de verre, le composite et le carbone. L'utilisation de fibre de verre et de résine est également, aujourd'hui, l'usage pour la construction des navires de pêche côtière appelés « potimarara », renommés pour leur tenue à la mer et leur style originellement conçu pour la pêche au marara (poisson-volant) à l'épuisette et à la daurade coryphène à la canne. Enfin, les matériaux modernes accompagnent le développement et l'internationalisation des compétitions de va'a (pirogues à balancier) dans la recherche de performance<sup>11</sup>.

Les constructeurs polynésiens font face à deux principaux enjeux. D'une part, celui de la formation. Les chantiers privilégient très majoritairement l'emploi local qu'ils soutiennent et complètent par des programmes de formation continue et polyvalente (soudure, peinture, chaudronnerie, travail des métaux en général). Par ailleurs, il s'agit de gérer **l'augmentation et la volatilité du prix des matières premières** liée à la crise économique (ex : doublement du prix de l'aluminium) et aggravée par la guerre en Ukraine, principal fournisseur d'acier. La conjoncture a, en conséquence, augmenté le niveau de risque des investissements ainsi que le prix des unités jusqu'à 25% par rapport à 2019. Pour les unités commerciales, ces facteurs, auxquels s'ajoutent la lenteur du traitement des dossiers de défiscalisation nationale au titre de l'investissement productif, peut constituer un frein dont l'importance n'est pas réellement évaluée.

Enfin, l'un des projets portés en Polynésie française par les acteurs privés, et portés au programme du parti élu en 2018, est la création d'un **Pôle polynésien de réparation navale**, regroupant les activités du secteur et organisant la formation et la montée en compétences des Polynésiennes et des Polynésiens. Cependant, alors que la Nouvelle-Calédonie a entamé la mise en place d'un projet similaire, la dynamique polynésienne est suspendue au renouvellement de la principale infrastructure de levage et carénage du Pays, le dock flottant du port de Papeete (*voir point suivant*).

---

<sup>11</sup> Source : interviews TNTV, avril 2023

### 3. Les infrastructures maritimes : un retard à rattraper

#### 3.1. La question non résolue du renouvellement du dock flottant

**Installé dans le port de Papeete en 1975 par la Marine nationale**, dont il demeure la propriété, le dock flottant, d'une capacité de 3800 tonnes, est utilisé à la fois par les navires de défense et, sous l'organisation de la *Chambre de commerce, d'industrie, des services et des métiers de Polynésie française (Ccism)*, par les navires privés armés pour le transport, le tourisme et la pêche. La question de son renouvellement s'est posée dès 2011, lorsque la Ccism a impulsé l'idée d'un pôle d'activités maritimes sur le site. Elle s'est imposée en 2015 avec l'annonce par la Défense de l'arrêt des activités du dock en 2030, à laquelle s'ajoute, dans le cadre du *Contrat de redynamisation des sites de défense*, la rétrocession d'espace terrestre de l'Etat à la Polynésie, en particulier sur le site concerné, permettant le déploiement de nouvelles activités.

**Le projet d'une infrastructure plus moderne a immédiatement rencontré l'intérêt des armateurs polynésiens.** En effet, en plus de l'ambition de créer un pôle d'activité, la perspective d'un plus grand dock flottant de plus grande taille répond à une double problématique. Aujourd'hui, les navires de trop grande capacité, en particulier les navires de croisière basés à Papeete tels que l'*Aranui* et le *Paul-Gauguin*, se voient dans l'obligation d'être carénés à l'étranger, principalement à Auckland ou à Singapour. Cette contrainte entraîne **une perte d'exploitation** liée au temps passé et elle déplace également vers les pays étrangers des dépenses qui pourraient être réalisées à l'intérieur du Pays. Par ailleurs, les armateurs au transport de fret et passagers, qui souhaitent développer et moderniser leur flotte, sont **limités dans la conception de leurs nouvelles unités** par la taille du dock : la capacité de leurs navires est définie en fonction de ce dernier et non en fonction du marché, qui pourrait autoriser des navires plus grands ; les projets d'architecture navale sont aussi limités – l'armateur *Tuhaa Pae* avait ainsi envisagé un projet de catamaran pour son navire de charge décarboné avant de revenir à la forme monocoque plus propre à la montée en dock. Est enfin pris en compte, dans le projet de nouveau dock, **le potentiel d'attractivité pour les flottilles de pêche des navires des pays insulaires de la région** en tant que nouveaux clients.

Depuis 2013, plusieurs études ont été menées, pour les plus récentes, dans le cadre d'une commission dédiée au sein du Port autonome de Papeete, afin d'envisager toutes les solutions possibles. D'autres sites que le port de Papeete ont été étudiés, tels que Faratea à Tahiti ou Faaroa à Raiatea, ces possibilités ayant été rejetées pour des raisons techniques ou stratégiques. Plusieurs moyens de carénages ont été analysés – forme de radoub, dock modulable – avant que la commission ne parvienne à **une définition précise de l'outil nécessaire** : un dock flottant de 12 000 tonnes positionné en lieu et place de l'ancien. La question du financement de ce nouvel outil relevait du port et des acteurs privés, de même que sa gestion qui tenait compte des impératifs et priorités de la Défense. Le projet a été porté au plus haut niveau des ministères d'Etat et de l'Etat-major et un dossier a été remis à la connaissance du président de la République, Emmanuel Macron, lors de sa visite à Tahiti en 2021.

**Toutefois, le projet n'a pu aboutir à ce jour.** D'une part, la Marine nationale a annoncé la prolongation de la présence du dock et de son utilisation au-delà de 2030, pour au moins une dizaine d'années. D'autre part, l'idée d'installer un deuxième dock, entièrement privé, à côté de l'actuel, se heurte au refus de la Marine nationale pour une question d'emplacement stratégique. Après plus de dix ans de propositions et de concertations entre les parties, aucune solution n'a été acceptée pour l'installation, sur le site de Papeete dont la configuration réunit les avantages géographique et économiques, d'une infrastructure moderne, mieux dimensionnée aux besoins, en lieu et place d'un outil de presque cinquante ans.

### 3.2. Ports, quais, marinas : des investissements nécessaires

**Le port de Papeete** s'est développé à la suite de l'aéroport de Tahiti Faa'a pour accompagner la création du Centre d'Expérimentation du Pacifique, base d'essais nucléaires en Polynésie française. Depuis sa création officielle en 1962 et l'aménagement du site naturellement protégé de la rade de Papeete avec, en particulier, la construction d'une digue, d'un quai au long cours et de travaux de remblaiement, il demeure le seul véritable port de Polynésie et son poumon économique. Aujourd'hui Etablissement public d'intérêt commercial (Epic), gouverné par un Conseil d'administration présidé par le ministre de l'Équipement de la Polynésie française, doté d'une Direction et d'un Conseil portuaire, le Port autonome de Papeete se développe selon des schémas et programmes établis. Parmi les évolutions récentes vers la modernisation : l'aménagement des quais, la mise en place d'un *Cargo community system* (plate-forme numérique pour les chaînes d'approvisionnement), la mise aux normes environnementales et, encore en travaux, un terminal destiné aux navires de croisière. L'agrandissement de la passe d'accès afin de s'aligner sur l'augmentation de la taille des navires de charge internationaux demeure une question en suspens. À noter, enfin, que pendant la crise sanitaire, le Port autonome de Papeete a apporté un soutien financier stratégique aux entreprises afin d'exonérer de taxes et redevances de nombreux navires immobilisés. Au-delà du site de Papeete, le Port autonome gère également plusieurs autres infrastructures portuaires et sites maritimes et nautiques dans l'archipel de la Société, à Tahiti, Moorea et dans les îles Sous-le-Vent, ce qui le place, en termes de développement, loin devant les autres infrastructures maritimes du territoire.

En effet, malgré la nature océanique de la Polynésie française, le développement des infrastructures pour le transport a privilégié **bien davantage l'aéroportuaire que le maritime**. Pour 78 îles habitées, le territoire dispose de 46 aérodromes en plus de l'aéroport principal de Tahiti Faa'a, auxquels s'ajoutent 4 aéroports privés et un aéroport militaire à Moruroa. En comparaison, hormis le Port autonome de Papeete, le territoire ne dispose que d'un nombre limité de quais et darses pour le transport des passagers et des marchandises. L'embarquement et le débarquement de ces derniers, dans les îles, s'effectue soit sur des infrastructures encore rudimentaires soit à l'aide de barges ou de baleinières sur lesquelles personnes et biens sont transférées faute d'espace et de tirant d'eau suffisants pour permettre un accostage des navires. De plus, le manque de marinas constitue un réel point de blocage face au développement des flux de plaisance, l'augmentation du nombre de voiliers à l'ancre dans les lagons créant des conflits d'usage avec les riverains. **Plusieurs projets d'aménagements et de modernisation ont été lancés ces dernières années** dans différentes îles afin de pallier le manque et de gérer plus efficacement les flux.

### 3.3. Autorité et gestion portuaire : des avancées

Alors que le transport aérien bénéficie d'une gouvernance et d'une gestion dotée de moyens opérationnels et humains, le domaine maritime manque encore, en Polynésie française, d'harmonisation en ce domaine, ainsi que de moyens tels qu'il en existe ailleurs : capitaineries dans toutes les îles, agents de port, agents et dispositifs de sécurité, entre autres. En conséquence, l'arrivée dans une île, pour un navire de grande ou de petite taille, relève généralement de ses propres ressources.

Pour pallier ces manques, **le Pays met en place, peu à peu, une autorité et une gestion portuaire au-delà du port de Papeete**. À l'échelle de la ZEE, cette évolution bénéficie, notamment, de la mise en place, achevée ou en cours selon le cas, de solutions numériques pour la gestion des flux (*Cargo community system* « Fetia » pour le transport de marchandises et

programme « Escales » pour les navires de croisière et de plaisance). Dans la circonscription portuaire (Tahiti, Moorea et Raiatea) et pour la plaisance, les marinas devraient, suivant un arrêté d'avril 2023, passer sous délégation de service public auprès d'un gestionnaire privé afin d'améliorer les services aux usagers. Le souci de déployer et d'unifier l'autorité et la gestion des infrastructures nautiques et maritimes dans les archipels éloignés demeure, corrélé au développement des fonctions d'agents portuaires nécessaires à cette harmonisation.

#### 4. Sécurité et sauvetage en mer

La sécurité et le sauvetage en mer relèvent principalement de l'Etat à travers *l'Action de l'Etat en mer* et le *Joint Rescue Coordination Center*. La *Fédération d'entraide polynésienne de sauvetage en mer* (FEPSM) est en phase de structuration.

##### 4.1. Le bilan de l'Action de l'Etat en mer

L'Etat français a fait le choix d'établir, plutôt qu'un corps de garde-côtes, une « fonction garde-côtes » mutualisant les moyens et administrations présents sur ses littoraux et en capacité de répondre, en coordination, aux besoins de la sécurité, de la surveillance et du sauvetage en mer. En Polynésie française, cette responsabilité s'étend même au-delà de la ZEE puisque le secours doit être assuré sur **une zone représentant 12,5 millions de km<sup>2</sup>**, soit presque le triple.

**Les missions** de *l'Action de l'Etat en mer*, en coordination avec les services du Pays et avec la FEPSM, sont au nombre de 45 et les principales sont les suivantes :

- Assurer la souveraineté dans les espaces maritimes
- Sauver les personnes et assister les navires en difficulté
- Protéger l'environnement marin (prévention et gestion des échouements en particulier)
- Protéger les ressources marines
- Lutter contre les trafics illicites

En 2022, 421 opérations de sauvetage et d'assistance ont été menées, ayant permis le sauvetage de 260 personnes, 13 décès et 2 disparus demeurant à déplorer. Ce sont également 3020 navires de commerce en transit dans la ZEE qui ont été surveillés, 97% d'entre eux ayant emprunté les nouvelles routes maritimes créées par la Commission maritime mixte. Pour prévenir la pêche illégale, 2683 navires de pêche étrangers – interdits de prélever la ressource à l'intérieur de la ZEE – sont suivis en permanence et 37 ont été contrôlés hors de la ZEE l'an dernier. Enfin, plus de 900 voiliers ont été suivis ou contrôlés dans le cadre de la lutte contre le trafic de stupéfiants<sup>12</sup>.

##### 4.2. L'évolution de la *Fédération d'entraide polynésienne de sauvetage en mer*

Dans les années 2000, l'Etat ayant exprimé **le besoin d'utiliser des moyens de proximité en plus des frégates et des moyens aéroportés**, le sauvetage en mer polynésien s'est constitué avec de très nombreux volontaires dans toutes les îles, pour la plupart pêcheurs côtiers, désireux d'aider la cause en mettant à son service leurs moyens privés, autrement dit leurs bateaux de pêche côtière. La *Fédération d'entraide polynésienne de sauvetage en mer* (FEPSM) a été créée en 2009.

Toutefois, depuis dix ans, malgré un travail de structuration et la constitution de onze stations réparties dans les archipels et à Tahiti, la FEPSM souffre d'un découragement progressif de ses

---

<sup>12</sup> Bilan de l'Action de l'Etat en mer pour la Polynésie française, 2022

bénévoles et d'un manque de moyens financiers. En effet, **les pêcheurs portant secours en mer ne bénéficient d'aucune assurance de leur personne ni de leur matériel pour leur engagement**, ni de compensation pour la perte d'exploitation sur une journée de pêche à l'exception du remboursement du carburant. La station de Raiatea, dans les îles Sous-le-Vent, a ainsi fermé en 2022, faute de volontaires restants.

De plus, le sauvetage privé polynésien étant totalement décorrélé de la *Société nationale des sauveteurs en mer* qui sont dotés, annuellement, de 11 millions d'euros de subvention par l'Etat, une grande partie du travail de la fédération est consacrée à la **recherche de financements**. L'aide de l'Etat a augmenté ces trois dernières années, passant de 26 000 euros à 50 000 euros ce qui, toutefois, est insuffisant au regard de l'étendue de la ZEE et, d'autre part, elle doit être recontractualisée chaque année faute d'un dispositif pérennisé. Une aide à l'équipement s'est également traduite par la mise à disposition d'une vedette du Pays et, projet le plus important, par le financement d'une vedette de sauvetage neuve pour les Marquises par l'Etat et le Pays, construite en Bretagne et qui devrait être livrée cette année. Mais une demande de soutien par le *Fonds d'intervention maritime de l'Etat* (dispositif ponctuel 2022-2023) pour la formation de ses bénévoles a été rejetée. Et l'installation et l'équipement d'un local sur une des stations de Tahiti a été financée par l'organisation de concours de pêche et d'appel aux dons sur une plateforme de crowdfunding, cette ressource étant limitée par l'absence d'un dispositif de remboursement en crédit d'impôt aux entreprises comme il peut en exister en métropole, ainsi que par la structure même du tissu économique polynésien (95% de très petites entreprises).

Aujourd'hui, **la FEPSM a entrepris la rédaction d'un Livre Blanc** afin de faire connaître la réalité des besoins du sauvetage en mer local aux décideurs publics et aux opérateurs du sauvetage au niveau de la région Indopacifique (Forum des auxiliaires des garde-côtes). Plusieurs propositions sont avancées : formations adaptées à la réalité des îles (géographie, usage des langues vernaculaires, moyens employés), mise en place d'un statut du sauveteur bénévole polynésien (avec assurances, garanties et aide aux familles en cas d'accident du sauveteur, à l'instar de ce qui est en vigueur en métropole), sécurisation et pérennisation des financements, stratégie d'actions établie à horizon 2030.



## TROISIEME PARTIE : LES SECTEURS MARITIMES LIES A LA NOUVELLE STRATEGIE TOURISTIQUE

### 1. *Fāri'ira'a Manihini 2027*: vers un tourisme durable et inclusif

#### 1.1. Le tourisme : première ressource propre du Fenua

Secteur prioritaire, organisé suivant des stratégies opérées par les institutions dédiées (ministère et service du Tourisme du Pays), les organisations parapubliques (au premier rang desquelles le *Groupement d'intérêt économique Tahiti Tourisme*) et les acteurs privés, le tourisme constituait avant la pandémie **la première ressource propre de la Polynésie française**. Entre 2015 et 2019, la Polynésie française a enregistré une augmentation de 29% du nombre de visiteurs sur cinq ans pour atteindre, à la fin de cette période, le record de 299 518 visiteurs. Les marchés américains et européens, depuis longtemps les principaux pourvoyeurs, ont significativement progressé pour atteindre 66% du nombre de touristes (40% venant de l'Amérique du Nord, 14% d'Europe hors France et 26% de France), avec les dynamiques de commercialisation les plus significatives. Le tourisme représentait ainsi, avant la pandémie, 82% des ressources propres et 12% du PIB marchand<sup>13</sup>. **La déconcentration du secteur figurait parmi les points à améliorer davantage** : sur 78 îles habitées, 13 font figure de territoire touristique significatif et 40 connaissent une activité touristique même épisodique. Le Pays, l'Etat et l'Europe apportent un soutien au développement du secteur à hauteur de 13,3 milliards Fcpf en 2019, avec, de la part du Pays, une fiscalité propre : la redevance pour la promotion touristique (6,4 milliards Fcpf).

On comptait également en 2019 :

- 28 vols hebdomadaires assurés par 9 compagnies internationales
- 5864 chambres commercialisées dont 481 cabines (hébergement sur les unités de plaisance)
- 1020 escales de croisière et 108 101 passagers uniques (dont 40% en tête de ligne et 60% en escales transPacifique)

**L'arrêt brutal du secteur, conséquence de la pandémie** et de la fermeture des frontières aériennes et terrestres, a conduit le Pays à lancer un plan de sauvegarde sur son budget puis à l'aide des plans garantis par l'Etat. En plus des multiples dispositifs d'aide aux entreprises et aux ménages, des campagnes ont été lancées, aussi bien pour la prévention sanitaire que pour la reprise progressive du secteur. Capitalisant sur ses atouts environnementaux et culturels, la Polynésie française comptait, à la fin de la pandémie, parmi les destinations recherchées pour son environnement sain (nature préservée) et son niveau de sécurité. Grâce à cette capacité de répondre aux nouvelles attentes du tourisme mondial, **elle figure en 2023 parmi les destinations les plus valorisées et a renoué avec les chiffres d'avant la pandémie** (fréquentation touristique de 2022 : +1% par rapport à 2018, avec une moyenne de durée de séjour qui est passée de 14,7 nuits en 2018 à 17,1 nuits en 2022).

---

<sup>13</sup> *Fāri'ira'a Manihini 2027*, stratégie du Tourisme de la Polynésie française et annexes : [consulter en ligne](#)

## 1.2. Nouvelle stratégie 2023-2027 : en adéquation avec les nouvelles attentes du secteur

Dans la période de transition actuelle, **la Polynésie française présente, en matière de tourisme, des atouts stratégiques au regard de la reconfiguration du secteur** : la préservation de l'environnement, la mise en valeur d'une culture authentique, la tradition d'accueil qui rejoint le besoin d'inclusivité des clients venus de l'extérieur fondent les bases d'un modèle ici ancien et qui, pour de plus en plus de destinations dans le monde, devient une aspiration. Le Fenua pratique déjà le « *slow tourism* » ou tourisme durable et espère figurer parmi les leaders sur ce positionnement dans les années qui viennent en mettant en valeur **l'identité polynésienne**, socle et point d'appui de cette dynamique.

Selon l'*International Trade Centre*, le tourisme inclusif se définit comme « *une approche du développement du tourisme qui encourage la création de liens et les contacts entre les différents acteurs de l'industrie touristique tout en instaurant des partenariats avec et entre les acteurs privés, en stimulant l'économie locale et en favorisant l'intégration des femmes et la participation des communautés locales afin de mieux comprendre leurs besoins et leurs attentes. Il privilégie la viabilité en tenant compte des facteurs économiques, sociaux et environnementaux* ». Dans cette perspective, la stratégie *Fāari'ira'a Manihini 2027* a mesuré les impacts du tourisme en Polynésie autant que ses potentiels. La stratégie a été établie en co-construction, de manière inédite quant à l'ampleur et à la durée des consultations de l'ensemble des acteurs. **La trajectoire définie à l'issue de ces travaux est impulsée par quatre objectifs globaux :**

- Mettre la population au centre du développement touristique, en veillant à répartir et équilibrer les retombées économiques,
- Réunir, fédérer, coordonner, unir, générer des dynamiques collectives,
- Un tourisme durable, éco-responsable et soucieux de protéger et régénérer l'environnement,
- Interagir davantage avec les autres filières et secteurs économiques locaux.

La déclinaison de ces objectifs globaux en objectifs spécifiques, mesures et actions s'accompagnent **d'une recherche affirmée d'une gouvernance plus efficiente et participative**, s'appuyant davantage sur les instances complémentaires existantes (comités du Tourisme, observatoire du Tourisme, commission techniques).

## 1.3. Les moyens de mise en œuvre du tourisme durable et inclusif

Face aux nécessités de développer et diversifier les offres touristiques sur un espace morcelé afin de créer et maintenir des emplois dans tous les archipels, tout en devenant une référence pour la préservation et la régénération des milieux naturels, les points de vulnérabilité de la Polynésie française ont été identifiés :

- La prévalence de deux marchés émetteurs (2/3 des touristes provenaient des Etats-Unis ou d'Europe en 2019), aggravée après la crise (90% en 2022),
- La complexité de la destination et le manque de connectivité entre les différentes îles et archipels,
- Une amélioration à apporter en matière de structuration touristique,
- Un manque d'entretien et de valorisation pour de nombreux sites historiques et culturels,
- Un manque d'infrastructures dédiées.

**Le plan d'actions** élaboré à la suite de diagnostic se décline en cinq axes avec, pour chacun d'entre eux, une vingtaine de mesures précises. La numérisation, la professionnalisation des

filiales, le développement de zones écotouristiques et les leviers fiscaux et d'investissements à actionner figurent parmi les priorités. Dans ce cadre, les segments de la croisière et du tourisme nautique figurent en bonne place parmi les actions à mettre en œuvre.

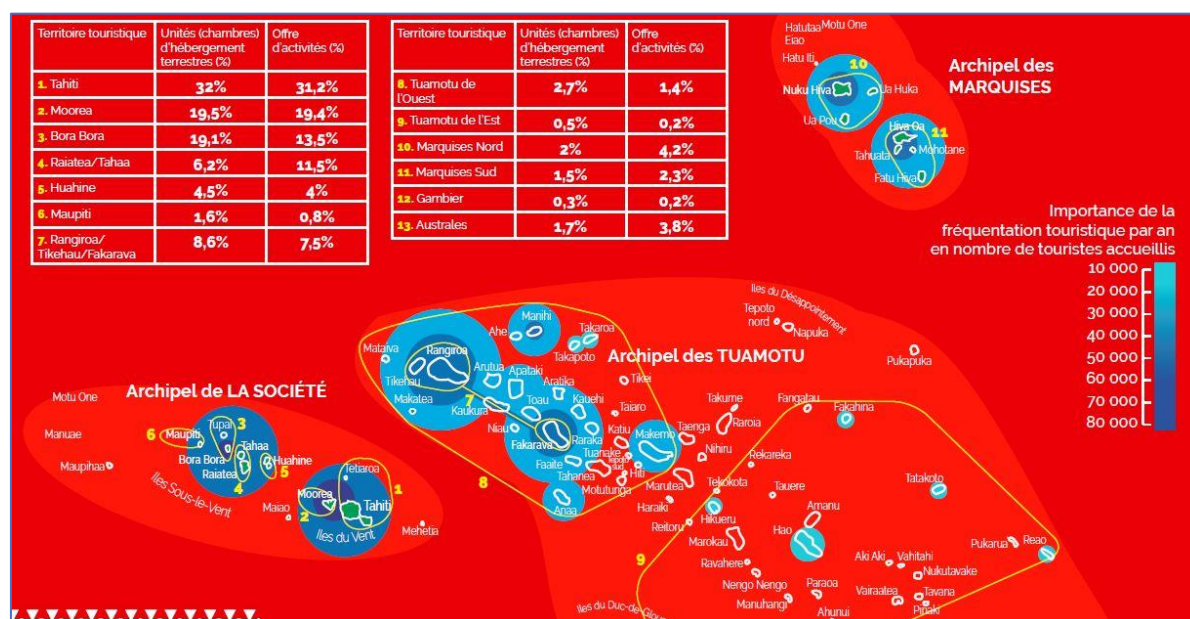


Figure 5: Les territoires touristiques de la Polynésie française, stratégie du Tourisme 2021-2023

#### 1.4. Rebond et reprise du tourisme

L'année touristique 2022 a été marquée par un rebond transformé en reprise, avec plus de 200 000 visiteurs accueillis sur le territoire, soit à peine 10% de moins qu'en 2019. Ces chiffres ont d'autant plus ravivé l'optimisme des acteurs que le début 2022 avait été marqué par un regain du variant Omicron, la reprise tardive de la croisière et une réouverture encore plus récente des liaisons vers la Nouvelle-Zélande.

**L'année 2023, qui s'inscrit dans des prévisions de reprise mondiale du secteur en 2023 et 2024, s'annonce comme une année record.** La Polynésie française est bien identifiée comme destination « refuge » et « authentique » après la pandémie et la durée moyenne des séjours augmente, ce qui correspond aux objectifs d'inclusivité et de durabilité. La hausse du dollar intervient comme facteur conjoncturel positif en attendant la réouverture des marchés asiatiques et sud-américains, dont les liaisons vers Tahiti demeurent inopérantes à ce jour.

Dans ce contexte, de nouvelles lignes de transport se mettent en place pour l'aérien (accueil d'une nouvelle compagnie américaine, Delta Airlines ; nouvelle ligne Tahiti-Seattle pour Air Tahiti Nui ; nouvelle ligne de transport aérien domestique, Air Moana) et pour le maritime (nouvelles destinations pour la compagnie Aranui, voir point suivant). La diversification des offres et des destinations à l'intérieur de la Polynésie doit se poursuivre de même que les efforts actuellement menés pour la décarbonation et la gestion des déchets. Enfin, face à la limitation actuelle de l'offre – à la suite des fermetures d'hôtels provoquées par la crise –, et afin de **se prévenir du tourisme de masse**, le gouvernement en exercice a affiché son souhait de limiter le nombre de visiteurs à 280 000 par an pour les années qui viennent.

## 2. La croisière : réalités, perception, perspectives

Comptant, en 2019, pour un quart des recettes du secteur touristique, avec 15,7 milliards Fcpcf sur 60 milliards Fcpcf en tout, la croisière a été le premier secteur à être mis à l'arrêt lors de la pandémie de Covid-19, dès mars 2020, et le dernier à reprendre. La perception individuelle du tourisme en paquebot et le prisme déformant des réseaux sociaux, très employés en Polynésie française, ont ces dernières années pris le pas sur l'impact réel du secteur, qu'il convient d'évaluer de manière réaliste, sinon pragmatique.

### 2.1. Les chiffres de la croisière

Largement décrié pour son impact environnemental, le secteur de la croisière s'inscrit dans le cadre et les réglementations du transport maritime international. Ce dernier est responsable, au niveau mondial, de 3% à 4% des émissions de gaz à effet de serre, soit autant que le numérique ou l'aérien, et significativement moins que le transport routier. **En 2022, on comptait dans le monde environ 75000 cargos et 272 paquebots en activité.** Les paquebots faisant escales en centre-ville, et non dans les ports de commerce plus éloignés, ils sont de ce fait plus visibles. Afin de diminuer leur impact sur l'atmosphère, qui s'ajoute à celui du trafic routier des centres urbains, l'industrie a développé, par elle-même, des technologies visant à réduire drastiquement les émissions de particules fines (Sox et Nox), dans une démarche qui a, depuis, été reprise par l'*Organisation maritime internationale* pour être applicables à l'ensemble de la flotte marchande.

En Polynésie française, l'évolution de la croisière s'appuie sur **un régime fiscal particulier**, une redevance forfaitaire de 500 Fcpcf par passager et par escale, directement fléchée sur le secteur. La **stratégie de développement** n'est pas non plus laissée aux seuls armateurs : elle est inscrite dans les stratégies du tourisme et structurée au niveau local et régional. Le *Tahiti Cruise Club* réunit depuis 2009 les acteurs publics et privés opérant dans et pour le secteur, institutions et communes comprises, afin d'orienter vers un développement coordonné et pérenne. Le même type de *task-force* a été mis en place au niveau du Pacifique sud avec la *South Pacific Cruise Alliance*. En effet, la majorité des paquebots escalant en Polynésie française sont des navires internationaux, la Polynésie comptant seulement quelques navires opérant en tête de ligne (sur son territoire même) : l'*Aranui* desservant historiquement les Marquises, le *Paul-Gauguin* et les voiliers de la compagnie *Windstar Cruises*. Au total, **avant la pandémie, le secteur avait atteint le chiffre record de 1020 escales sur l'ensemble de la Polynésie.** Une activité qui profite non seulement au Pays via les redevances portuaires mais également aux commerces des escales visitées et aux prestataires de services locaux, puisque 40% des retombées proviennent des dépenses à terre.

### 2.2. Perception et nouvelles mesures

Si la tendance, au niveau mondial, du *cruise-bashing* (dénigrement de la croisière) n'a pas épargné la Polynésie française, elle a de surcroît été renforcée par la pandémie de Covid-19. Paradoxalement, les efforts des armateurs pour mettre en place des protocoles de tests sur leurs navires (parfois de leur plein gré, d'autres fois sous la contrainte des autorités), en permettant de connaître les niveaux de contamination, ont renforcé la perception de la croisière comme vecteur de pandémie – par rapport au secteur aérien sur lequel un nombre relativement moindre de tests ont été effectués.

En moyenne, le nombre de passagers par escale est inférieur à 500 et pour 2022, on comptait 8% de navires de 2500 passagers, 1% embarquant entre 2500 et 3500 passagers et 0,4% de plus

de 3500 passagers. Malgré **une volonté affichée du gouvernement de Polynésie de limiter l'accueil des paquebots aux unités embarquant maximum 3500 passagers**, aucune loi n'a été soumise au vote de l'Assemblée de la Polynésie française sur ce point. Les pratiques mises en place à Bora Bora sont plus contraignantes puisque, pour limiter la pression à terre qui se cumule avec l'hôtellerie terrestre prépondérante, la Perle du Pacifique a choisi de limiter le nombre de croisiéristes à 1200 par jour : là encore, l'évolution ne s'appuie pas sur un fait réglementaire mais elle est appliquée d'un commun accord, dans l'entente entre les institutions et les acteurs privés sur un *modus vivendi*. Afin d'assurer l'équilibre du secteur, les efforts de la Polynésie portent tant sur l'augmentation du nombre de paquebots opérant en tête de ligne (basés en Polynésie) que sur la diversification des destinations au travers des différentes îles du Fenua. Enfin, concernant Papeete, où les escales de paquebot contribuent à l'augmentation de la congestion sur le front de mer, il est prévu la construction d'une passerelle au-dessus de la route, proche du terminal de croisière en voie d'achèvement.

### 2.3. Perspectives

**La reprise est bien au rendez-vous pour le secteur**, avec plus de 15 milliards de retombées économiques attendues pour 2023, provenant de 1359 escales dans plus de 30 îles. Également à noter : l'arrivée d'une nouvelle compagnie basée en Polynésie, *Variety Cruises*. La visibilité sur ces navigations, programmées par les compagnies deux ans à l'avance, permet à la croisière d'être le premier secteur inscrit dans le programme numérique de gestion des escales créé par la *Direction polynésienne des Affaires maritimes*.

Par ailleurs, les opérateurs locaux, qui retrouvent également leur clientèle, améliorent leur offre. Le cargo mixte fret-croisière *Aranui* propose de nouveaux itinéraires dans le Pacifique qui commémorent les anciennes routes de navigation polynésienne et la compagnie a passé en 2019 commande d'un nouveau paquebot. Et la compagnie Tuhaa Pae a conçu un nouveau navire mixte fret-passagers pour sa ligne Tahiti-archipel des Australes, qui devrait être le premier navire moderne hybride-vélique (e-sails et diesel électrique) du Fenua, avec des prestations prévues pour la croisière.

Enfin, dans le cadre de la nouvelle stratégie du tourisme, l'accent est mis sur **le développement des infrastructures maritimes**. Au niveau global, la communication et les échanges avec les opérateurs internationaux de la croisière, qui ont besoin d'escaler en Polynésie durant leur traversée du Pacifique, s'attache à **promouvoir les escales de navires dont la taille est adaptée aux capacités d'accueil du Fenua**.

## 3. Le nautisme : développement et gestion des flux

Avec ses îles hautes et atolls disséminés sur des millions de kilomètres carrés de latitudes tropicales, ainsi que par ses légendes et son histoire, la Polynésie française incarne toujours, pour les amoureux de la chose vélique, le rêve des mers du Sud. Chaque année, près de 700 unités de plaisance traversent la ZEE en y multipliant les escales. La voile au départ de Tahiti et des îles Sous-le-Vent constitue également un segment économique à part entière, celui du charter nautique. Dans sa globalité, le secteur génère environ 15% de l'ensemble des retombées du tourisme et des mesures définies et budgétées pour son développement sont inscrites au *Plan de Relance 2021-2023 de la Polynésie française*.



### 3.1. Les différents segments du nautisme et de la plaisance

**Le secteur professionnel du charter nautique** compte des bases à Tahiti ainsi qu'à Raiatea, dans les îles Sous-le-Vent. Cette dernière île accueille les plus grandes compagnies de charter : Tahiti Yacht Charter, Dream Yacht Charter, Moorings, entre autres. Les compagnies structurées exploitent des flottes de catamarans principalement dans l'archipel de la Société et marginalement dans les Tuamotu. D'autres compagnies, plus petites, opèrent dans ce dernier archipel ainsi qu'aux Marquises. Le secteur, dans son ensemble, fait face à une concurrence de navires ne déclarant pas leur exploitation (*black charter*) et à une confusion de leur activité, réglementée et planifiée, avec les usages plus libres de l'activité de loisir qu'est la plaisance.

Les **superyachts ou grande plaisance** constituent le segment à plus forte valeur ajoutée par ses retombées relativement exceptionnelles (environ 2 milliards Fcpf) au regard du nombre de navires (moins d'une centaine). En effet, les escales de ces unités de plus de 24 mètres de long, transportant au moins 12 passagers, se traduisent par une forte consommation de biens et services, l'emploi d'agents maritimes, ainsi que de retombées liées à l'usage d'unités de navigation annexes ou de jets privés. Le fort taux de croissance de cette niche et sa résilience pendant la période de Covid-19, ainsi que l'adéquation de cette clientèle de niche avec les objectifs d'inclusivité et de durabilité, ont mis en valeur la nécessité de développer des infrastructures dédiées à ce segment de l'hyper-luxe.

La **plaisance** regroupe les voiliers, soit environ 700 unités, visitant chaque année la Polynésie française dans leur route entre l'Amérique (pour un grand nombre : après le passage du canal de Panama) et les îles occidentales du Pacifique sud. Jusqu'en 2022, ces navires étaient autorisés à demeurer dans la ZEE pour une durée de trois ans sans fiscalité supplémentaire. Cette période était liée à un projet intitulé « Route des 36 mois » et destiné à établir un réseau cohérent d'infrastructures et de services tout au long du cheminement des plaisanciers durant leurs navigations en Polynésie. Ce projet n'a pas pu être développé à ce jour et la durée d'autorisation de séjour touristique a été réduite à deux ans.

### 3.2. Un développement réel mais non harmonieux

Le développement du nautisme est **encouragé et soutenu**. Au-delà des dispositifs de défiscalisation, de l'autorisation pour les touristes de demeurer deux ans dans la ZEE, un travail de structuration et de promotion du secteur est entrepris au niveau local comme au niveau régional, à travers l'organisation *South Pacific Sailing Network*. Le Pays encourage aussi la tenue d'événements nautiques comme l'accueil de rallyes de plaisance internationaux, d'escales de voiliers de renom ou encore la tenue de la Tahiti Pearl Regatta, régate annuelle organisée dans les îles Sous-le-Vent.

Toutefois, **ce développement est entravé par de multiples facteurs**. Comme dans les autres secteurs maritimes, le manque de navigants, de formation et la difficulté d'obtenir des diplômes représente un problème récurrent pour les opérateurs de charter nautique. L'évolution des réglementations n'est pas toujours en adéquation avec les spécificités territoriales qui voudraient que soit facilité l'emploi local. Surtout, le manque de marinas et d'infrastructures nautiques conduit à une multiplication des mouillages dans les lagons, ce qui conduit à une recrudescence des conflits d'usage entre riverains et plaisanciers dans certaines îles voire, tragiquement, à des accidents de personne. Contre cette problématique récurrente, la *Direction polynésienne des Affaires maritimes*, à la demande de plusieurs communes, ont revu et développé des planifications spatiales maritimes et défini des zones de mouillage précises, certaines payantes contre services de collecte des ordures. Enfin, le manque de services dans les marinas

empêche le territoire d'être comparé, sur ce point, à des destinations nautiques insulaires reconnues.

La mise en place de formations des navigants pour le charter nautique, la gestion des escales, la rénovation et la modernisation dans la gestion et les services des infrastructures nautiques, ainsi qu'une communication adaptée pour ce secteur sont **autant d'axes de progrès à articuler logiquement afin d'harmoniser la croissance de ce marché**, en adéquation avec sa demande et son environnement. Les mesures inscrites dans la stratégie du Tourisme se déclinent comme suit :

- *Mettre en place une fiscalité globale ou communale dédiée* au secteur afin de couvrir les frais de ramassage des ordures ou d'entretien, ainsi qu'un « *cruising permit* » (taxe à l'entrée de la ZEE) permettant de mieux qualifier les flux,
- *Maîtriser les rejets maritimes* de la plaisance touristique
- *Identifier les zones de mouillage forain* dans les espaces fréquentés
- *Informer les usagers maritimes* des zones de plaisance touristique
- *Sensibiliser et former aux spécificités* de la plaisance et du tourisme nautique
- *Clarifier la réglementation maritime locale* et mesurer son application
- *Identifier et différencier* les contraintes entre charter nautique et plaisance individuelle
- Définir pour les îles les plus touristiques *un schéma d'aménagement des activités aquatiques et subaquatiques* des lagons concernés

#### 4. Les sports et loisirs nautiques à vocation touristique

Par nature, la quasi-totalité du tourisme en Polynésie est lié à l'utilisation de l'espace maritime, du fait des activités nautiques et aquatiques, de l'emprise de l'hébergement sur les lagons (bungalows sur pilotis, occupation des motu ou îlets, aménagement des accès à la mer) et du très faible développement de la randonnée en montagne. Parmi les nombreux usages des lagons, les sports et loisirs nautiques à vocation touristique, en particulier liés à la culture polynésienne, offrent un potentiel d'attractivité et de développement significatif :

- *Le va'a ou pirogue polynésienne*, support des plus grands événements sportifs internationaux tenus au Fenua, dont la pratique s'est exportée jusqu'en Europe,
- *Le surf*, discipline pour laquelle Tahiti hébergera les compétitions olympiques de 2024 sur le site de Teahupoo, étape de longue date des championnats internationaux de la *World Surf League*,
- *La plongée sous-marine* pour laquelle la Polynésie compte parmi les plus belles destinations du monde, le snorkeling, ainsi que la randonnée sous-marine pour laquelle des sentiers aquatiques sont développés,
- Et, dans une moindre mesure : la chasse sous-marine, pratique traditionnelle, la pêche au gros, peu développée, et la mise en valeur des espaces balnéaires.

## QUATRIEME PARTIE : LES SECTEURS MARITIMES EMERGENTS, DES REPONSES AUX GRANDS DEFIS DE LA TRANSITION

### 1. Quelle évolution du maritime pour la résilience au changement climatique ?

#### 1.1. Les océans et le changement climatique : impact, rôle et préconisations

Le *Rapport de synthèse du Sixième rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC)*, paru en mars 2023, le souligne : les écosystèmes marins sont en première ligne face au changement climatique et, parce qu'ils jouent un rôle clé, ils peuvent contribuer à l'atténuation du phénomène global.

En effet, les océans absorbent environ 30% du CO<sub>2</sub> produit par les activités humaines, grâce au phytoplancton ou au « carbone bleu » (mangroves, herbiers). La bonne santé des écosystèmes est un garant du maintien de la biodiversité. Au-delà de 2°C de réchauffement des températures globales, les risques de disparition des espèces et d'effondrement des milieux de vie s'intensifient rapidement. Certains écosystèmes ont déjà atteint un point de bascule au-delà d'une vulnérabilité soutenable, entraînant des phénomènes de mortalité de masse sous des vagues de chaleur marine qui ont augmenté en moyenne de 54% en un siècle. Parmi ces zones, le Pacifique sud-ouest présente des vulnérabilités marquées en matière d'évolution de ses récifs coralliens dont dépend l'ensemble de la chaîne alimentaire marine mais également en ce qui concerne l'habitat humain (montée des eaux, accentuation des phénomènes météorologiques dont les cyclones) et les activités économiques (tourisme, pêche).

Face à ces multiples risques, le GIEC met en avant un panel de *Solutions marines Fondées sur la Nature* et répondant aux exigences des *Objectifs de Développement Durable* de l'Agenda 2030 des Nations-Unies. La préservation par la création d'aires marines protégées, la restauration des écosystèmes et la gestion durable des pêches offrent en particulier de nombreux co-bénéfices, sous condition de réduction de la pression humaine et, de manière drastique et immédiate, des gaz à effet de serre.

Un extrait du rapport : *"Pour passer à l'action et mener des changements de grande ampleur, une gouvernance plus inclusive et juste, une meilleure allocation des ressources financières et le renforcement de la coopération internationale sont des leviers indispensables. L'intégration croissante des écosystèmes marins dans les politiques internationales sur le climat et la biodiversité témoignent d'une prise de conscience de leur vulnérabilité de même que du potentiel d'atténuation et d'adaptation qu'ils présentent"*<sup>14</sup>

#### 1.2. Rôles et responsabilités des activités maritimes pour l'atténuation du changement climatique

**Les Solutions marines Fondées sur la Nature (SFN) préconisées par le GIEC** sont des actions visant à protéger, restaurer et gérer durablement les espaces maritimes afin de préparer les populations aux effets du changement climatique. **Trois types de solutions sont avancées :**

- *La mise en place d'Aires marines protégées*, espace de protection de la biodiversité pour les générations futures. Les scientifiques appellent à protéger 30% des espaces marins sur cinq ans.

---

<sup>14</sup> Plate-forme Océan et Climat : [ocean-climate.org](https://ocean-climate.org)

- *La restauration écologique*, comme par exemple la réhabilitation des mangroves, est rendue plus difficile par la montée des eaux. Des solutions comme la transplantation sont envisagées, ou encore la manipulation génétique.
- *La gestion durable des pêches* doit prendre en compte différents facteurs : une taille minimale pour les captures, la sélection des espèces, la mise en place de quotas et surtout une approche écosystémique fondée sur des techniques de pêche plus respectueuses que la pêche au chalut ou la pêche électrique.

La Polynésie française est un territoire très en avance sur ces recommandations, 100% de la ZEE étant à la fois sanctuaire marin pour certaines espèces marines et aire marine gérée où est pratiquée une pêche écoresponsable à la palangre. La restauration des milieux concerne principalement celle des récifs coralliens par bouturage et, depuis plus récemment, des mangroves grâce au programme européen PROTEGE.

Corollaire indispensable de ces solutions, la réduction des émissions de gaz à effet de serre passe, pour l'économie maritime, par **la décarbonation du transport maritime et par le développement des énergies marines renouvelables**. La première tendance suit les normes, de plus en plus contraignantes, de l'*Organisation maritime internationale*. En Polynésie française, où la flotte est réduite et n'est pas propulsée au fioul lourd mais avec un carburant de moindre impact, les multiples innovations développées dans le monde inspirent cependant quelques armateurs (*voir le projet de navire décarboné de Tuhaa Pae, Deuxième partie*). Ces derniers sont par ailleurs conscients que les facilités d'accès aux crédits d'investissement passent désormais par un bilan carbone réduit. Quant au développement des énergies marines renouvelables, il s'appuie sur la géographie du lieu et favorise l'Energie thermique des mers et les études sur l'énergie houlomotrice (*Voir point 3 ci-dessous*). Enfin, le GIEC met en avant des technologies de stockage du carbone au fond de l'océan par géo-ingénierie, solutions encore non matures à l'échelle mondiale mais dont l'évolution incite, *a minima*, à un suivi, pour un pays maritime tel que la Polynésie française.

## 2. La place stratégique du maritime dans la structuration de l'innovation

La décision de structurer et d'orienter l'innovation en Polynésie française, en établissant une *Stratégie de l'Innovation pour le pays*, a conduit à identifier l'économie bleue comme premier domaine d'activité stratégique, en capacité d'offrir des avantages concurrentiels au territoire. Un diagnostic qui conforte celui du *Schéma d'aménagement général de la Polynésie française*, qui recommandait en 2020 une attention particulière envers les actions et investissements des acteurs maritimes en faveur de l'innovation.

### 2.1. « Polynésie Océan d'Innovation » : une stratégie pour 2030

Elaborée en 2021 et 2022 en réunissant, en réunions, ateliers et échanges, plus de 150 acteurs publics et privés intervenant au niveau de l'Etat, du Pays, des Communes autant qu'au niveau de la recherche, de l'entrepreneuriat, de l'innovation et de la préservation de l'environnement, la *Stratégie pour l'Innovation de la Polynésie française* a été adoptée par l'Assemblée du Pays en octobre 2022. Cette dynamique est construite sur le modèle des *stratégies de spécialisation intelligente* en vigueur au niveau de l'Union européenne : au-delà de fournir un cadre et des exigences méthodologiques pertinentes, cette orientation vise à faciliter le fléchage des fonds de relance européens vers la Polynésie française, domaine par domaine.

L'idée portée par la stratégie consiste à positionner la Polynésie française comme un **territoire démonstrateur de solutions innovantes** et répondant aux enjeux écologique, alimentaire, énergétique, numérique et climatique. **L'économie de la connaissance** et les **productions**

**d'excellence** constituent les leviers de développement **de l'autonomie et de l'autosuffisance** via l'innovation. De manière inédite, l'isolement géographique et la nature maritime du pays sont appréhendées non plus comme des contraintes mais comme des singularités porteuses d'opportunités. Par exemple, l'isolement est considéré comme un atout au regard de l'utilisation du décalage horaire, qui donne à la Polynésie française la possibilité d'utiliser certaines briques technologiques existant en métropole au moment où les bandes passantes sont les plus libres. Autre exemple : la fuite des cerveaux, menace pour le développement, n'obère pas la possibilité pour ce vivier de compétences de se réimplanter au Fenua pour peu que des projets innovants y soient lancés, ainsi qu'il ressort des études sur le sujet. La Polynésie française entend donc montrer sa capacité à produire des solutions innovantes adaptées aux conditions de son insularité et répliquables dans d'autres territoires selon la formule : « par et pour les îles ».

Six domaines d'activités stratégiques ont été identifiés avec, en parallèle, six axes de travail visant à fournir un environnement favorable à l'innovation. Parmi les cinq domaines privilégiés, **l'économie bleue durable et décarbonée** tient la première place. Elle est aussi en lien avec tous les autres domaines : la résilience terre-mer, les productions d'excellence, la bio-économie, la valorisation biotechnologique et le tourisme éco-culturel. Le nom de la stratégie dans son ensemble, « Polynésie Océan d'Innovation », rappelle donc la dominante bleue de l'économie polynésienne.

## 2.2. Les acteurs de la Recherche et de l'Innovation en Polynésie française

Un diagnostic territorial de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation a été établi en 2020 pour le territoire. Il présente les principaux acteurs de l'écosystème, bien implantés et reconnus pour leurs travaux d'études et d'observation :

- L'UMR *Ecosystèmes insulaires océaniques* (UMR EIO)
- L'*Institut de recherche pour le développement* (IRD)
- Le *Centre de recherche insulaire et observatoire de l'environnement* (Criobe), unité du CNRS/Université de Perpignan et intégré au laboratoire d'excellence sur les récifs coralliens, le Labex Corail
- Le *Centre Ifremer du Pacifique*
- L'*Institut Louis-Malardé*
- L'*Observatoire géodésique de Tahiti* (Université de la Polynésie française, Centre national d'études spatiales et la *National Aeronautics and Space Administration* américaine )
- Le *laboratoire Géopôle du Pacifique sud*, Gepasud de l'Université de la Polynésie française

Ces institutions sont appelées à renforcer leurs coopérations avec les entreprises innovantes et les start-ups, ces dernières étant soutenues par *La French Tech Polynésie* et la *Chambre de commerce, d'industrie, de services et des métiers* du Pays.

Enfin, une double compétence Etat/Pays s'exerce dans le domaine avec un *portefeuille ministériel de la Recherche* pour la Polynésie française secondé par sa *Délégation à la Recherche* d'une part et, d'autre part, une *Direction territoriale pour la recherche et la technologie* au niveau national.

## 2.3. Deux grands projets lauréats d'appels nationaux pour l'innovation

**En 2022 et 2023, le Programme Investissements d'Avenir (PIA) et le Plan Innovation Outre-mer (PIOM), appels à projets de l'Etat** dans le domaine de l'innovation, ont sélectionné la Polynésie française pour deux projets dont la particularité était de n'être pas de simples actions mais des stratégies à part entière, articulant projets et acteurs. Portées par un consortium



incluant des acteurs privés et mené par l'Université de Polynésie française, les deux stratégies ont ajouté à la visibilité et à la valorisation de l'innovation ces deux dernières années.

La stratégie *Nārua*, désormais dotée de 12 millions d'euros par le PIA, se donne de multiples objectifs et actions précises pour améliorer et renforcer l'enseignement supérieur en Polynésie française, en partenariat avec des établissements en métropole mais aussi en Océanie. La stratégie *Nāhiti*, lauréate du PIOM pour un montant de plus d'un million d'euros, décline neuf actions intéressantes entre autres le rapprochement entre le monde de la recherche et celui de l'entreprise ainsi que l'émergence de dix start-ups présélectionnées, dont plusieurs dans le domaine maritime (aquaculture, énergies marines, nouveaux matériaux).

**L'économie maritime s'inscrit pleinement dans ces dynamiques** et leurs acteurs sont associés à leur élaboration et suivi. Par ailleurs, des échanges trimestriels avec les *Pôles Mer Méditerranée et Bretagne-Atlantique*, pôles de compétitivité nationaux pour le maritime, ont repris après interruption liée à la pandémie et renforcent cette nouvelle dynamique.

#### 2.4. Les câbles sous-marins, condition de la numérisation du Fenua

L'accès à Internet et à Internet haut-débit conditionne, à l'échelle de la ZEE, non seulement les progrès en matière d'innovation mais également le développement dans son ensemble. La pose de câbles sous-marins, dont la connectivité est très largement supérieure à celle des satellites, représente des défis économiques et technologiques sur une zone isolée de 5 millions de kilomètres carrés et bénéficie, en plus de l'investissement du Pays, du soutien de l'Etat à travers, notamment, des prêts de *l'Agence française pour le développement* ou encore le *Fonds exceptionnel d'investissement*. **Le raccordement de tous les archipels à un service numérique optimal** est toujours en cours avec le principal opérateur Onati et des navires câbliers acheminés depuis l'extérieur.

Entre 2009 et 2010, le câble *Honotua* de 4600 kilomètres de long a été posé entre Tahiti et Hawaii afin de connecter l'archipel de la Société. Le second câble international, *Manatua*, a été tiré en 2022 vers les îles Cook et les Samoa. A l'intérieur de la ZEE, les archipels des Tuamotu et des Marquises ont accueilli en 2018 le câble *Natitua*, d'une longueur de 2800 kilomètres, leur permettant de se connecter au haut-débit. Enfin, *Natitua Sud*, d'abord installé de Tahiti vers sa presqu'île, est posé en avril 2023 pour le raccordement des Australes. Dans le contexte d'insularité de la Polynésie et de ses archipels, la connexion autorise des progrès considérables en matière de sécurité mais également d'éducation et de formation à distance, autant qu'elle permet de répondre à la demande de secteurs économiques stratégiques, au premier rang desquels le tourisme.

Enfin, **les questions liées à la cybersécurité doivent être appréhendées et investies, de même que le rôle du spatial**, afin de mettre l'économie maritime polynésienne en phase avec le développement de ces enjeux et technologies au niveau mondial.

### 3. Aquaculture et algoculture

La Polynésie française offre un écrin particulièrement favorable au développement d'une aquaculture responsable, sans l'utilisation de médicament, avec de nombreuses espèces locales. Ce développement est étroitement lié à la connaissance scientifique et aux capacités d'innovation.

#### 3.1. Les principales espèces et leurs productions

**La Crevette bleue**, exempte de maladie à déclaration obligatoire autant que de traitement, est la production la plus prometteuse. Elevée dans trois fermes terrestres et deux fermes pilotes en

lagon, elle fait du Fenua l'un des trois territoires dans le monde à cultiver cette espèce. En 2022, la production atteignait 165 tonnes et pourrait être multipliée par trois dans les prochaines années. **Le Poisson lune**, *Paraha peu*, produit haut de gamme vendu frais, atteignait en 2021, malgré des difficultés de reproduction en écloserie, une production en baisse d'un tiers mais à hauteur de 13 tonnes.

D'autres espèces aquacoles sont élevées pour l'exportation. C'est le cas du **Bénitier** ou *Pahua*, considéré comme l'autre « perle du Pacifique ». Après le succès des techniques aquacoles de collectage de naissain, environ 25 000 individus vivants sont exportés chaque année pour l'aquariophilie, tout comme des poissons d'ornement au nombre de 33 000 environ.

Enfin, les **Holothuries** ou concombres de mer, auparavant prélevées et exportées vers les marchés asiatiques où elles sont consommées comme un aliment prisé et onéreux, n'ont pas pu être vendues en 2021 ni en 2022 à la suite de l'inscription de certaines variétés sur la liste des espèces à protéger selon la réglementation du *Commerce international des espèces sauvages* (Cites). L'élevage présente donc un intérêt majeur pour ces espèces qui offrent également un potentiel d'exploitation pour la pharmacie et la cosmétique. En 2022, une nouvelle ferme a vu le jour dans les îles Sous-le-Vent.

Aujourd'hui, **le Centre Ifremer du Pacifique**, premier établissement outre-mer de l'organisation, implanté depuis 50 ans à Tahiti, cultive et étudie la plupart des espèces, en y ajoutant de nouvelles telles que l'Huître de roche, le Poisson-lapin et le Poisson-lait. Le développement des exploitations privées et l'augmentation des volumes de production devrait profiter de la création de la nouvelle Zone biomarine de Faratea à Tahiti.

### 3.2. Le projet de zone biomarine à Faratea

Alors que l'aquaculture est l'un des secteurs en plus forte croissance dans le monde, elle est encore très peu développée en Polynésie française. Porté par le Pays, labellisé par le *Pôle Mer Méditerranée* (pôle d'innovation), bénéficiant depuis 2022 d'un fonds du *Plan Innovation Outre-mer*, le projet de Zone biomarine de Faratea a pour objectif de *promouvoir et développer les activités aquacoles sur les espèces à forte valeur ajoutée*, autant pour l'alimentation que pour la médecine ou la recherche moléculaire. La Crevette bleue figure au cœur de ce projet avec une ambition de 500 tonnes produites par an.

Avec quatre autres espèces prévues, le pôle aquacole de 35 hectares doit permettre l'émergence d'une filière intégrée et durable et se double, en parallèle, d'une modernisation des écloséries actuelles. La création de plusieurs dizaines d'emplois est prévue ainsi que la mutualisation des outils communs et des dispositifs destinés à faciliter l'exportation. La première pierre des futurs équipements a été posée en février 2023.

### 3.3. Algoculture : un début

Importées pour l'alimentation humaine, les algues pourraient également être une niche de développement pour le Fenua. **L'algoculture constitue en effet une activité éco-responsable intéressante, non seulement pour l'alimentation mais également pour la pharmacie, la cosmétologie et la bioremédiation** (filtration des pollutions aquatiques). Trois espèces sont étudiées en aquaculture :

- Le *Rimu Opupu* ou Caviar vert, traditionnellement prélevé pour l'alimentation dans l'archipel des Australes et présentant un potentiel sur le marché local et jusqu'en Nouvelle-Zélande. Des difficultés techniques restent à surmonter.
- La *Padine* ou Queue de Paon, algue brune présentant une forte teneur en minéraux. Une filière de production existe déjà à Moorea à partir de prélèvement (découpage et non

arrachage) et une phase de recherche et développement est en cours pour une exploitation en aquaculture.

- La *Spiruline* est consommée mondialement, souvent sous forme séchée, comme produit nutritionnel et adapté aux sportifs. Hawaï en est le premier exportateur. En Polynésie, des exploitations marginales sur les atolls sont envisagées.

Ainsi, tout comme l'ensemble des filières aquacoles, l'investissement dans la recherche et développement est la clé pour la maîtrise des techniques. Des programmes régionaux ou internationaux viennent en soutien du financement des études et essais.

#### 4. Les énergies marines renouvelables et l'utilisation des EnR

Fin 2015, le gouvernement de la Polynésie française a lancé un *Plan de transition énergétique* très ambitieux : atteindre 50% d'énergie renouvelable (EnR) en 2025 et 70% en 2030. En 2019, 70% de l'énergie utilisée au Fenua provenait encore de centrales au fioul lourd et les EnR représentaient à peine 30% du mix énergétique. Le développement de l'énergie solaire appuie cette volonté et, pour le maritime, plusieurs projets sont encore à développer. Le déblocage du *Fonds Macron* (fonds pour la transition énergétique) et du *Fonds Vert du ministère national de la Transition écologique*, en 2023, doit servir de levier pour ce changement considéré comme une priorité à tous les niveaux de décision et pour tous les secteurs.

##### 4.1. Sea Water Air Conditioning et Energie thermique des mers

La technologie du *Sea Water Air Conditioning* (SWAC), ou climatisation par l'eau froide des profondeurs, a été développée en Polynésie française il y a plus de dix ans, sous la volonté du groupe d'hôtellerie Pacific Beachcomber et peut être considéré comme **le fleuron technologique du Fenua**. Il s'agit d'aller puiser une eau de mer à 5°C à 900 mètres de fond, de l'acheminer jusqu'au lagon puis de la faire passer dans un échangeur créant de l'eau douce entre 7°C et 12°C qui alimentera en froid les bâtiments, avec un rejet d'eau tempérée à 12°C. Les deux premiers SWAC, à Bora Bora et sur l'atoll de Tetiaroa utilisaient des tuyaux d'un peu plus de 2 km de long pour des puissances comprises entre 1,6 et 2,4 MWf. **En 2022, la Polynésie française a installé la climatisation par SWAC de son principal hôpital**, le *Centre hospitalier de Taaone*, à Tahiti. Avec un financement Etat (subvention de l'Ademe, crédits de la BEI et de l'AFD) et du Pays sur fonds propres, ce chantier, qui a fait intervenir 25 entreprises entre 2016 et 2022 pour un coût total de 3,7 milliards Fcpf, utilise un tuyau de 3,8 km pour une puissance de 6 MWf, soit le double des installations précédentes. **Il est ainsi réalisé, en continu et sur l'année, 11 GWh d'économies d'électricité soit 2% de l'électricité de Tahiti** ou 370 millions Fcpf/an. Cela évite aussi le rejet de 5000 tonnes de CO<sub>2</sub> par an, soit les émissions de 4000 foyers du Fenua où l'énergie repose encore à 75% sur les centrales au fioul lourd, l'hydroélectricité par barrages constituant la grande majorité de l'énergie renouvelable.

Les résultats du SWAC, après dix ans d'expérience, ont été évalués à travers les programmes *Copswac* pilotés par l'Université de la Polynésie française. Ils attestent de la capacité de la Polynésie française à exporter cette technologie dans les territoires insulaires présentant une configuration géographique adaptée. La Réunion projette ainsi plusieurs SWAC pour des infrastructures nécessitant une climatisation 24h/24 comme un aéroport ou un hôpital. Les acteurs polynésiens promeuvent également **l'évolution du SWAC vers l'Energie thermique des mers (ETM)** qui, sur le même principe avec une puissance plus importante mais également garantie, produirait non plus du froid mais de l'électricité. Cette innovation, encore en phase de recherche, a retenu l'attention de la *Commission de régulation de l'énergie* au niveau national et les acteurs privés lèvent des fonds afin de poursuivre leur contribution à la décarbonation.

## 4.2. Energies de la houle : des projets dans le cadre des Jeux Olympiques 2024

La tenue, en 2024, de l'épreuve de surf des Jeux Olympiques sur la célèbre « gauche » de Teahupoo à Tahiti a relancé l'intérêt pour les vagues et l'énergie houlomotrice grâce aux progrès technologiques développés ces dernières années sur le sujet. Lancé dans le cadre du *Blue Climate Summit*, événement international privé de haut niveau qui a réuni les scientifiques au Fenua en 2021, le *Tahiti Wave Energy Challenge* est un concours international de solutions houlomotrices : les démonstrateurs devraient être installés près du site olympique afin de créer une dynamique et un partage d'expérience sur le sujet. L'Université de la Polynésie française ainsi que des bureaux d'études polynésiens travaillent à une proposition de solution et à la recherche de financements pour les études et leur mise en application.

## 4.3. Les autres EnR en lien avec le maritime

**L'énergie hydrolienne**, utilisant la force des courants dans les passes, est régulièrement évoquée. La diminution de la taille des hydroliennes, ainsi que leur diversité actuelle, pourraient être considérées comme des atouts, en particulier pour les atolls des Tuamotu où les courants peuvent être relativement importants. Cependant, aucun résultat n'a été jugé satisfaisant à ce jour et plusieurs problèmes liés à l'installation doivent être réglés : nécessité de laisser la passe libre pour le trafic maritime, entretien et maintenance des équipements.

**L'énergie solaire** connaît quant à elle un fort développement dans le cadre de la transition écologique. Après la création de plusieurs sociétés commerciales pour les usages privés de panneaux photovoltaïques, un projet de ferme solaire émerge. Cette source d'énergie s'avère déjà intéressante pour les Tuamotu, îles basse bénéficiant du plus fort taux d'ensoleillement, où le photovoltaïque peut également être utilisé pour désaliniser l'eau de mer grâce à des bulles solaires, en vente au Fenua depuis leur mise en valeur lors du concours international *Tech4Islands* de 2019.

Les acteurs de l'économie bleue sont sensibilisés, en particulier lors de leurs déplacements en métropole sur les salons et événements professionnels, aux avancées majeures du transport maritime vers la décarbonation : utilisation du vent et d'ailerons rigides pour les cargos, généralisation du GNL, hydrogène, biofiouls. Pour l'heure, à l'exception du projet Tuhaa Pae de navire hybride vélique, **ces nouveaux modes de propulsion** ne sont pas privilégiés car les coûts sont élevés pour des flottes de petite taille. Cependant, les espoirs portent, comme ailleurs dans le monde, sur le développement de l'hydrogène vert et des études menées par Vinci Energies ont confirmé l'efficacité d'un biofioul à base de 7% d'huile de coprah.

## 5. Espaces et fonds marins : vers une économie de la connaissance

### 5.1. De nouveaux moyens pour les études et interventions dans les milieux marins

Le travail mené par plusieurs cabinets **d'études environnementales** présents en Polynésie française, la compétence des acteurs menant **les travaux sous-marins** et une diversification des acteurs de l'**hydrographie** – opérateurs privés et *Service d'hydrographie et d'océanographie de la Marine nationale* – bénéficie du développement de nouvelles technologies.

Les mesures bathymétriques et hydrographiques utilisent les moyens maritimes classiques en suivant la cadence de leurs améliorations (ex : sondeurs multifaisceaux pour l'hydrographie)

mais il est également possible de faire intervenir, depuis le Fenua, des drones aériens et maritimes ainsi que des ROV (*Remotely operated underwater vehicle* ou Véhicule sous-marin téléopéré). Les nouvelles technologies incluant le numérique et le spatial doivent pouvoir être largement plus développées.

La Polynésie française dispose également, sur son territoire, d'opérateurs et de compétences afin de développer l'exploration des fonds marins dans la ZEE.

## 5.2. Vers un état des lieux du minéral et du vivant dans les fonds marins polynésiens ?

Dans l'ambition de devenir un territoire démonstrateur d'innovation, la Polynésie française s'intéresse à l'**exploration des fonds marins**. En effet, une cartographie du minéral et du vivant de la ZEE constituerait un programme scientifique d'excellence, rassemblant les travaux des océanographes, biologistes, géologues et économistes, qui livreraient *in fine* une connaissance scientifique et validée des milieux étudiés.

Si le principal projet, porté par la société française Abyssa disposant d'une représentation en Polynésie française, n'a pas encore été lancé, les acteurs participeront en 2023, sous le pilotage de l'IRD, à un *projet national d'expertise collective scientifique sur les grands fonds marins*, lequel comporte un focus sur le Pacifique. L'Ifremer a également rappelé l'importance stratégique du domaine et démontré sa capacité d'exploration avec une première campagne, hors de la Polynésie, en début d'année.

L'exploitation des fonds marins, quant à elle, touche aux questions d'indépendance stratégique des pays dans un contexte de dépendance majeure envers la Chine, ainsi qu'au partage équitable des retombées économiques et des avancées technologiques entre tous les pays. Ces questions sont, pour les eaux internationales ou « haute mer », du ressort de l'*Autorité internationale des Fonds marins*, institution relevant de la *Convention des Nations-Unies sur le Droit de la mer*. En janvier 2023, l'Etat français s'est fait le porte-voix pour l'adoption d'un **moratoire sur l'exploitation des fonds marins**, suivi en cela par les institutions de Polynésie française.

L'exploration, ou l'accès à la connaissance, bénéficie plus que jamais du soutien de l'Etat grâce à un fonds de 300 millions d'euros dans le cadre du plan de relance France 2030. Elle a fait l'objet d'un rapport sénatorial en juin 2022. « *Abysses, la dernière frontière ?* », rédigé par Teva Rohfritsch, élu polynésien, dans le cadre de la mission « *Exploration, protection et exploitation des fonds marins : quelle stratégie pour la France ?*<sup>15</sup> », qui démontre la place et le potentiel de la Polynésie française sur le sujet.

---

<sup>15</sup> Mission d'information Fonds marins du Sénat : « *Abysses, la dernière frontière ?* », 2022 : [lien de téléchargement](#)



## CINQUIEME PARTIE — LA POLYNESIE FRANÇAISE DANS LE PACIFIQUE : MODELE DE GESTION DURABLE ET ENJEU GEOSTRATEGIQUE ?

### 1. Une Zone économique exclusive gérée et protégée

#### 1.1. Les espaces maritimes protégés

Ayant initié une démarche et des mesures diverses pour la conservation de la nature depuis plusieurs décennies, la France a formalisé en 2021 *une Stratégie nationale pour les aires protégées*<sup>16</sup> incluant les outre-mer et prenant en compte le lien terre-mer ; cette stratégie s'accorde avec l'engagement à protéger 30% de la planète d'ici 2030 pris par 196 pays lors de la *Conférence sur la biodiversité* (COP15) des Nations-Unies en 2022. En outre, à la suite du *One Ocean Summit* organisé à Brest en amont de la *Conférence des Nations-Unies pour l'Océan* (Lisbonne, 2022) et au classement en réserve naturelle des Terres australes et antarctiques françaises, la France annonce avoir mis sous protection 33% de ses espaces maritimes, soit 3% de plus que son objectif initial. Les documents édités par le gouvernement central précisent que 97% de l'espace maritime français est situé dans les outre-mers.

Selon l'*Union internationale pour la conservation de la nature* (UICN), une aire protégée est « *un espace géographique clairement défini, reconnu, spécialisé et géré par des moyens légaux ou d'autres moyens efficaces, visant à assurer la conservation à long terme de la nature et des services écosystémiques et valeurs culturelles qui y sont associés* ». Pour le domaine maritime français, le concept se traduit à travers différentes appellations : Parc national (ex : Port-Cros, Guadeloupe), Parc naturel (ex : Mer de Corail), Parc naturel marin (ex : Iroise, Mayotte), Réserve naturelle (Bouches de Bonifacio) ou encore Zones de pêche réglementées (Polynésie française). Afin de renforcer la cohérence à travers la diversité des catégories et appellations, l'UICN rappelle que le degré de protection est évalué non pas à partir des pratiques et activités exercées dans l'aire marine, mais sur la base d'un plan de gestion établi.

#### 1.2. Tainui Ātea : une aire marine couvrant 45% de l'espace maritime français

Dès 1953, la Polynésie française a commencé à classer certaines de ses îles selon des critères environnementaux. En 1996, la décision a été prise par le ministère de la Mer de l'époque d'arrêter la vente de licences de pêche aux armateurs étrangers et de développer une filière de pêche locale. En 2000, alors que 51 espaces maritimes bénéficiaient déjà d'un classement, le sanctuaire marin à l'échelle de la ZEE a été créé (pour les mammifères marins, les requins, les raies et les tortues). L'idée de classer l'ensemble de l'espace maritime polynésien en aire marine a émergé en 2008 et a été réellement étudiée en 2014 dans l'objectif de valoriser ce qui avait été entrepris jusqu'alors. Plutôt que d'adopter le terme d'Aire marine protégée en vigueur, la Polynésie française a choisi celui d'«Aire marine gérée» qui correspondait à la réalité vécue par les acteurs en mer, en particulier les pêcheurs.

**En 2018, la Polynésie française a classé l'intégralité de sa ZEE en aire marine, ce qui représente 45% de l'espace maritime français. Tainui Ātea est inscrite au Code de**

---

<sup>16</sup> <https://www.ofb.gouv.fr/la-strategie-nationale-pour-les-aires-protegees>

*l'environnement de la Polynésie française en tant qu' « espace protégé, géré principalement à des fins d'utilisation durable des ressources et des écosystèmes naturels ».* Par la suite, après un plan de gestion provisoire déposé en 2020, un plan de gestion sur 15 ans a été élaboré par *l'Office français de la biodiversité*, en co-construction avec les acteurs publics et privés. Approuvé par arrêté du gouvernement local le 14 mars 2023, le plan établit 4 objectifs à long terme, inscrits dans un volet opérationnel constitué de 19 fiches-actions. Les objectifs sont définis comme suit :

- Préserver les espèces marines emblématiques en atténuant les pressions générées par les activités maritimes,
- Renforcer la protection des systèmes profonds en s'appuyant sur la recherche scientifique et les savoirs traditionnels,
- Maintenir en bon état de conservation les espèces ciblées par la pêche hauturière,
- Assurer une gestion spatialisée et partenariale de l'Aire marine gérée

Le nom « *Tainui Ātea* » a été choisi après consultation de personnalités majeures de la culture polynésienne, en particulier l'académicien John Doom et la poétesse Flora Devatine. Le nom, qui traduit l'immensité de la mer, possède une signification spirituelle profonde, identifiant l'océan à un *marae*, lieu sacré des premières sociétés polynésiennes. D'autres noms, relativement plus récents, à travers le Pacifique, expriment le même respect pour la mer : « *Marae Moana* » aux îles Cook, ou encore, plus utilisé en Nouvelle-Zélande, en Australie et aux îles Sous-le-Vent, « *Te Moana O Hiva* » : c'est ce dernier nom qui a été choisi pour nommer la stratégie de protection portée à l'échelle du Pacifique.

## 2. Une stratégie de préservation et gestion pour le Pacifique ?

### 2.1. Les institutions régionales

**Dans le Pacifique sud, caractérisé par sa nature archipélagique, plusieurs institutions réunissant ces derniers ou partie ont été créées au service du développement**, de la gestion et de la gouvernance des états et territoires de la région :

- La *Communauté du Pacifique sud* (*South Pacific Community*), créée en 1947 par les six pays administrateurs du Pacifique à l'époque et comptant aujourd'hui 26 Etats et territoires insulaires membres œuvrant au développement des compétences techniques, professionnelles, scientifiques, ainsi qu'à la planification et la gestion des territoires au service des populations ;
- Le *Forum des îles du Pacifique*, organisation politique régionale créée en 1971 et regroupant 18 Etats et territoires, dont les dirigeants se réunissent chaque année pour travailler sur des cadres (régionalisme, développement résilient, sécurité) et des axes prioritaires parmi lesquels la pêche et la résilience au changement climatique ;
- Le *Groupe des dirigeants polynésiens* (*Polynesian Leaders Group*) créé en 2011 par huit Etats et territoires fondateurs (Samoa Américaines, Samoa, Niue, Cook, Polynésie française, Tonga, Tuvalu et Tokelau) sur les idées de culture commune, de progrès économique et de démocratie ;
- Le *Groupement des Parlements des Pays insulaires du Pacifique*, créé en 2013 afin de promouvoir l'identité, la culture et la langue polynésienne. Les statuts du GPIIP ont été adoptés en 2019 par 15 pays et territoires lors d'une conférence sur l'économie bleue durable organisée en Polynésie française.

## 2.2. Le développement des aires marines protégées dans le Pacifique

L'établissement de nouveaux objectifs chiffrés pour la conservation et la régénération des ressources marines s'est constitué en se renforçant depuis plus de dix ans. A ce titre, il faut mentionner :

- Le point 11 des *Objectifs d'Aichi* de 2010 adoptés lors de la *Conférence des Parties (COP10 de Nagoya)* : protéger d'ici à 2020 au moins 10% des zones marines et côtières,
- *L'Objectif de développement durable n°14 de l'Agenda 2030 des Nations-Unies* : conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines,
- L'accord de la *Conférence des Parties (COP22 de Montréal)* pour protéger 30% des océans d'ici 2030.

Le terme « Aire marine protégée » (AMP) recouvre **une multiplicité de dispositifs de protection plus ou moins forte présentant toutefois des enjeux communs en termes de préservation de la biodiversité, de retombées économiques, de valorisation des savoir-faire et des cultures, de gestion et de gouvernance**<sup>17</sup>. Ce sujet est au cœur de nombreux débats et conférences internationales sur le développement durable et la protection de la biodiversité, en plus des sommets spécifiquement dédiés aux AMP (*IMPAC ou International Marine Protected Areas Congresses*). Il convient également de distinguer les zones protégées selon leurs tailles. L'océan Pacifique est celui qui compte le plus grand nombre de zones de protection de grande taille avec, pour le triangle polynésien Hawaii-Nouvelle Zélande-Ile de Pâques :

- *Papahānaumokuākea*, AMP créée à Hawaii, Etats-Unis, en 2006 : 362 000 km<sup>2</sup>,
- *Aire marine protégée de l'île de Pâques*, Chili, 2017 : 720 000 km<sup>2</sup>,
- *Parc naturel de la mer de Corail*, Nouvelle-Calédonie, France, créé en 2014 avec un plan de gestion déposé en 2018 : 1,3 million km<sup>2</sup>,
- Et pour la Polynésie française, 4,5 million km<sup>2</sup> constituant une « aire marine gérée » selon le terme choisi, avec une création en 2018 et un plan de gestion déposé en 2023.

## 2.3. La mise en avant des savoir-faire et cultures autochtones dans le triangle polynésien

La *Convention sur la biodiversité biologique*, signée en 1992 lors de la *Conférence des Nations-Unies sur l'environnement et le développement*, mieux connue sous le nom de *Sommet de la Terre* ou *Sommet de Rio*, **reconnaît aux Etats la souveraineté en matière de gestion environnementale mais garantit aussi, dans son article 8, les droits des populations autochtones sur la nature**. Ce principe a été réaffirmé dès les premières rencontres internationales sur les aires marines protégées afin de rééquilibrer en priorité les modes de gouvernance et de donner une place aux communautés locales et aux peuples autochtones au regard des Etats et des multinationales.

**La Polynésie française partage une culture et des savoir-faire communs avec les autres Etats et territoires du triangle polynésien.** Ce dernier, dessiné d'après les sillages des routes maritimes empruntées lors du premier peuplement du Pacifique, comporte pour sommets les îles de Nouvelle-Zélande (Aotearoa), Hawaii et l'île de Pâques (Rapa Nui) et pour centre, Raiatea, l'île sacrée de la Polynésie française et du peuple polynésien dans son ensemble. Traditionnellement représenté comme une pieuvre, *Te Fe'e*, cet espace maritime continue de faire l'objet d'études géographiques, anthropologiques et linguistiques qui attestent, année

---

<sup>17</sup> « Les aires marines protégées dans le Pacifique, les dimensions de la gouvernance des ressources. *Anthropologie sociale et ethnologie* », M.Galeny, 2019

après année, d'une connaissance ancestrale commune dépassant largement les frontières actuelles de la ZEE de Polynésie française.

**Le concept d'Aire marine gérée développé par la Polynésie française a intéressé plusieurs Etats et territoires de Polynésie pour son ancrage culturel**, en particulier sur les points suivants :

- La relation à l'océan, considéré comme un *marae* ou espace sacré ;
- Les liens maritimes : les routes symbolisées par les bras de la pieuvre légendaire, tracées par les pirogues d'autrefois, portent également des noms similaires dans les différents sommets du triangle polynésien ;
- L'utilisation traditionnelle de l'hameçon, symbole présent dans les cosmologies anciennes, comme principal instrument de pêche. Cette technique, modernisée en Polynésie française avec la pêche palangrière, intéresse les territoires et Etats insulaires tels que les îles Cook dont les eaux sont ouvertes aux senneurs internationaux.

En 2015, la *Déclaration de Taputapuatea sur le changement climatique* (ou : *Polynesian Pact*<sup>18</sup>) du Groupe des dirigeants polynésiens (*Polynesian Leaders Group*) signée à Raiatea dans les îles Sous-le-Vent, sur le lieu éponyme et le plus sacré de la Polynésie, a acté l'engagement des huit pays insulaires membres à parler d'une même voix lors des conférences internationales sur le climat en mettant en avant le rôle stratégique de l'Océan Pacifique et l'identité polynésienne.

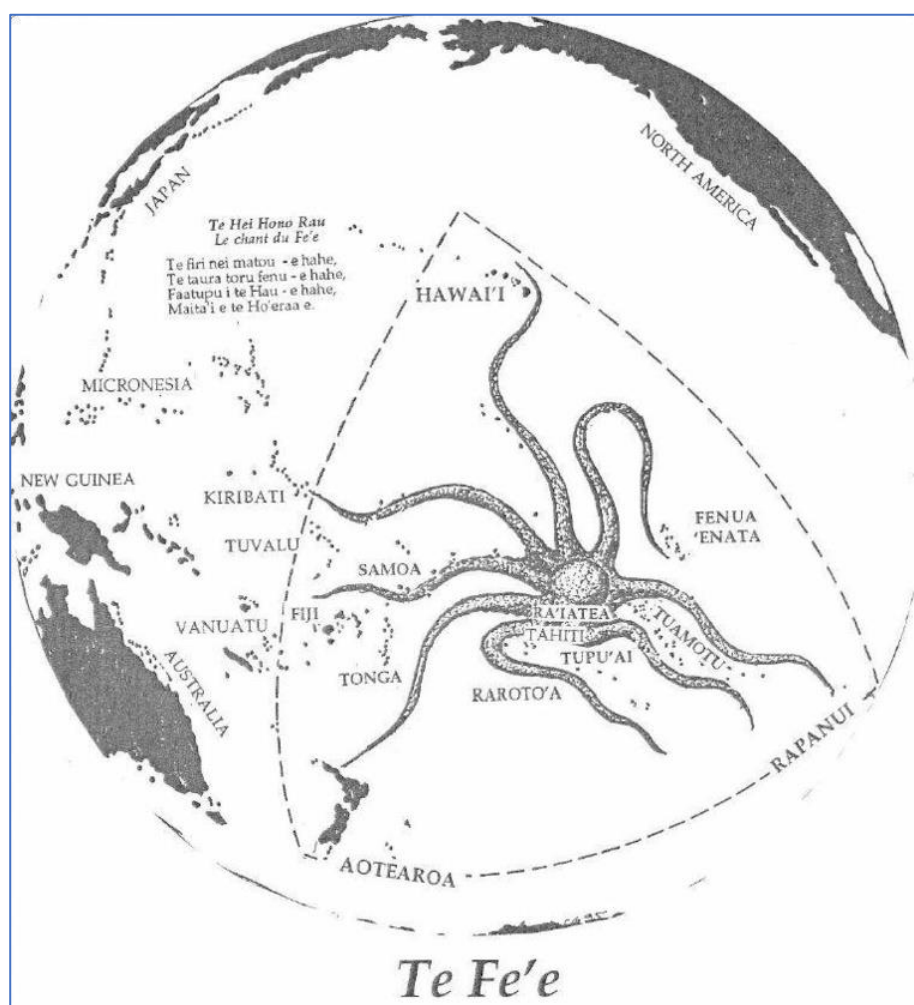


Figure 6: Te Fe'e ou la pieuvre, représentation de la conquête de l'espace maritime polynésien

<sup>18</sup> *Polynesian Pact, Taputapuatea Declaration on climate change*, 2015 : [lien de téléchargement](#)

## 2.4. Te Moana O Hiva ou « Le Grand Mur Bleu du Pacifique »

En 2016, **une stratégie de protection et gestion des espaces maritimes à l'échelle du Pacifique sud a été initiée par la Polynésie française**. « *Te Moana O Hiva – Déclaration sur l'Océan* » du Groupe des dirigeants polynésiens, débute ainsi : « *Nous sommes le peuple du plus grand océan du monde, Te Moana O Hiva. Pour nous, le « peuple de la pirogue », protéger notre océan c'est être résilients aux conséquences dommageables du changement climatique et rester fidèle à notre identité polynésienne. L'Océan est notre identité culturelle. Pour nous, il n'est pas ce qui nous sépare mais ce qui nous unit. Notre océan, c'est le ciment de notre cohésion sociale*<sup>19</sup> ». Cette déclaration a été portée à la COP22 à Marrakech au Maroc.

Cet engagement a été complété au niveau parlementaire par la *Déclaration de Taraho'i – Pacte pour l'économie bleue durable*<sup>20</sup> signée à Tahiti par le *Groupement des parlements des îles du Pacifique* (GPIP). Les travaux menés par la Polynésie française et les autres membres, avec un focus sur les méthodes de pêche durable, ont abouti au consensus pour la signature de ces engagements.

Enfin, la désignation « *Grand Mur Bleu du Pacifique* » a émergé par comparaison avec le « Grand Mur Vert de l'Afrique ». Au-delà des engagements à préserver la nature, les pays et territoires insulaires du Pacifique s'intéressent aux moyens financiers mis en place pour la reforestation, dont l'idée pourrait être dupliquée pour l'océan. Les échanges de savoir-faire sont également privilégiés : ainsi la Polynésie française vient-elle de signer des partenariats avec quatre institutions de Hawaï pour un partage de connaissance sur plusieurs espèces marines.

## 2.5. Le concept de Blue Belt porté au sommet IMPAC5

En février 2023, IMPAC5, le cinquième *Congrès international sur les Aires marines protégées*, qui s'est tenu en février 2023 à Vancouver, au Canada, réunissait les nations autour de la protection des espaces maritimes sur les territoires traditionnels des Premières Nations du pays (peuples Squamish, Musqueam et Tseil-Waututh). Les échanges entre les représentants de la Polynésie française et leurs hôtes ont permis de **mettre en valeur les savoir-faire des peuples autochtones**, thématique prééminente du congrès. Les participants ont également établi que la majorité des zones de protection marine du Pacifique étaient créées dans cet océan, bien davantage que près des côtes des Etats auxquels les îles et territoires sont rattachés.

Plusieurs idées et propositions ont été formulées à la suite de ces échanges :

- Aborder la problématique du *spill-out*, i.e. le déplacement des populations de poissons qui ont grandi dans des zones interdites à la pêche vers les eaux internationales ouvertes à tous les armements de pêche du monde,
- Rééquilibrer la géographie des zones protégées dans la vision de protection à 2030,
- **Demander la création d'aires marines protégées dans les eaux internationales** et en particulier des « ceintures » de protection autour des ZEE ou proposition de « Blue Belt ».

Cette dernière demande complète la stratégie de préservation des ressources marines élaborée par la Polynésie au niveau du Pacifique. Elle bénéficie du contexte favorable des négociations enfin abouties aux Nations-Unies sur la biodiversité au-delà des juridictions nationales (*Biodiversity beyond national jurisdictions ou BBNJ*) et du consensus sur la protection de la haute mer adopté lors du cinquième et dernier round en mars 2023.

<sup>19</sup> Déclaration sur l'Océan Te Moana O Hiva du Groupe des dirigeants polynésiens, 2016 : [lien de téléchargement](#)

<sup>20</sup> Déclaration de Taraho'i – Pacte pour l'économie bleue durable, 2019 : [lien de téléchargement](#)



### 3. Le rôle de la Polynésie française dans la stratégie Indopacifique de la France

#### 3.1. Stratégie de défense, stratégie économique

En 2022, la France, comme l'Union européenne, s'est dotée d'une *Stratégie pour l'Indopacifique*<sup>21</sup>. Identifiant la région Indopacifique comme espace de polarisation et de tension des enjeux mondiaux au regard de la géopolitique comme du développement durable, cette stratégie rappelle la présence et l'influence de la nation avec ses territoires d'outre-mer et le positionnement de ses forces de défense.

**La sécurité** constitue le premier volet parmi les cinq objectifs déclinés, dans un contexte de durcissement de l'environnement militaire qui appelle au renforcement des forces présentes et à une coopération maritime coordonnée. La stratégie décline par ailleurs des objectifs économiques liés au développement durable, juridiques avec un appui au multilatéralisme pour la région et écologiques au regard du changement climatique.

**Le pilier économique**, qui rappelle les actions menées par l'Etat à travers, entre autres, l'*Agence française pour le développement* et les partenariats bilatéraux, met en avant la sécurisation des chaînes d'approvisionnement, le développement des infrastructures, la connectivité, la recherche et l'innovation.

L'établissement et la mise en œuvre d'une **stratégie européenne** pour l'Indopacifique constitue le cinquième objectif de la stratégie nationale. Cette vision a été appuyée par un rapport du *Sénat* sur la question paru en 2023<sup>22</sup> ainsi que par l'*Institut français des relations internationales* qui étudie particulièrement le cas des relations avec le Pacifique insulaire<sup>23</sup>.

#### 3.2. Contribution de l'économie bleue polynésienne à la stratégie nationale

L'*Assemblée de la Polynésie française* a, en 2022, lancé une consultation des acteurs polynésiens dans le cadre d'une mission visant à abonder la stratégie nationale. Le *Cluster maritime de Polynésie française* (CMPF) a, dans ce contexte, édité un document de réponse. Après un rappel des enjeux de l'influence étatique (Chine, Etats-Unis à travers l'alliance *Aukus* réunissant l'Australie, le Royaume-Uni-Commonwealth et la Nouvelle-Zélande, Europe et Communauté du Pacifique sud) et civile (ONG, communautés scientifiques, congrégations religieuses), le document cite, pour chacun des secteurs maritimes polynésiens, les liens et enjeux pour l'Indopacifique et l'Océanie.

Le document souligne surtout l'importance de développer les structurations régionales et la nécessité, pour les Etats et unions, **d'apporter des réponses très concrètes, applicables rapidement et au quotidien des Océaniens** et répondant à leurs besoins de développement, de sécurité, de surveillance et d'investissement. **L'économie bleue (dont la filière pêche) et les télécommunications sont identifiées comme les secteurs prioritaires** dans lesquels investir et bénéficier en retour d'un impact politique fort.

Située sur l'axe Etats-Unis/Australie et géographiquement proche du « collier de perles » chinois (stratégie maritime s'appuyant sur l'installation ou le rachat d'installations portuaires militaires et commerciales dans le cadre des « Nouvelles routes de la Soie »), la Polynésie française se trouve à la croisée des influences et des tensions géopolitiques. Les investissements, massifs depuis vingt ans, de la Chine dans les Etats et territoires insulaires d'Océanie, se sont traduits en Polynésie française par l'émergence d'un projet de création de la plus grande ferme aquacole du monde sur l'atoll de Hao. Potentiellement financé par des acteurs chinois avec pour objectif

<sup>21</sup> *Stratégie de la France dans l'Indopacifique* : [lien de téléchargement](#)

<sup>22</sup> *La stratégie française pour l'Indopacifique : des visions à la réalité*, rapport du Sénat, 2023 : [lien de téléchargement](#)

<sup>23</sup> *Deux nuances de bleu : l'Europe et le Pacifique insulaire*, Ifri, 2022 : [lien de téléchargement](#)

l'utilisation de l'infrastructure aéroportuaire et du grand lagon pour l'élevage d'espèces destinées à la consommation en Chine, ce projet, d'une dimension inégalée, controversé pour des raisons écologiques autant que politiques, est pour l'heure à l'arrêt. De la part des Etats-Unis, l'intérêt pour le Pacifique insulaire s'est traduit en 2022 par un sommet dédié au partenariat collectif. Une nouvelle série de rencontres, collectives et bilatérales, avec 18 pays insulaires du Pacifique sud, incluant la Polynésie française, est à l'agenda de la Maison Blanche début mai 2023.

**La région a ainsi vu son statut politique passer, ces dernières années, de celui d'acteur quasi-invisible à celui de terrain crucial dans la rivalité entre les grandes puissances.** Le rôle et la place de la Polynésie française dans ce jeu, et l'investissement de l'Etat français pour le territoire, figurent au cœur des interrogations soulevées dans le cadre des élections territoriales d'avril 2023. Le renouvellement de l'Assemblée de la Polynésie française et du gouvernement local fera porter toute l'attention des acteurs publics et privés et de leurs interlocuteurs locaux, nationaux, régionaux et internationaux, sur les orientations et évolutions à venir.

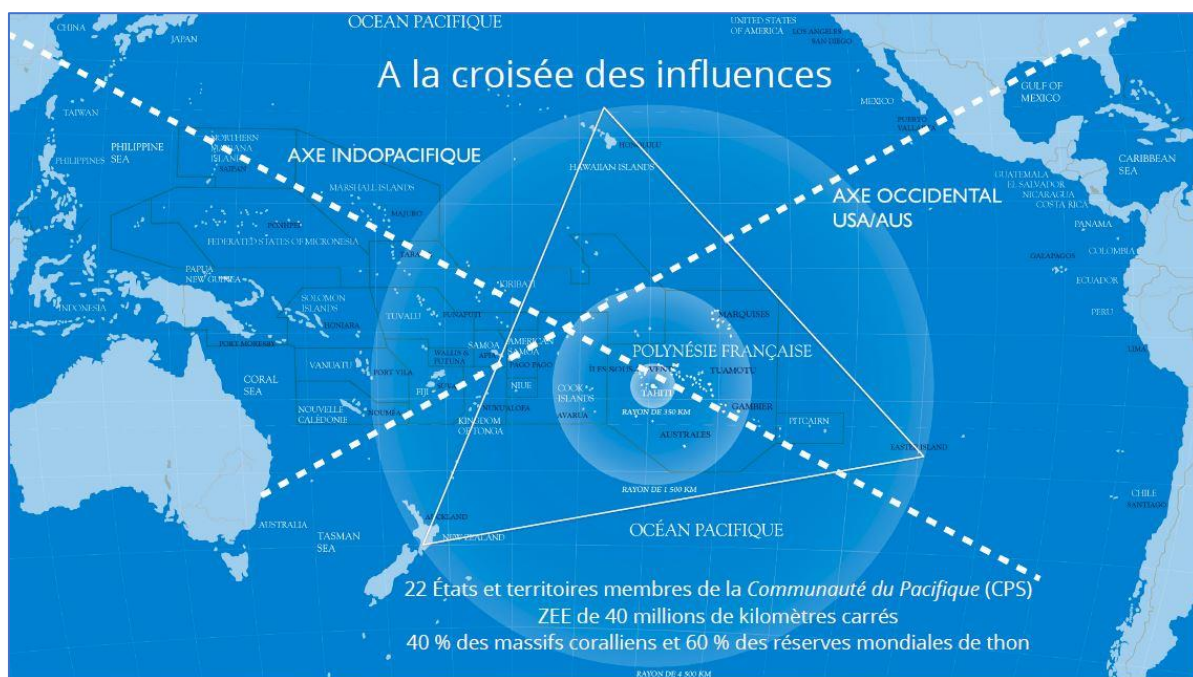


Figure 7: la Polynésie française dans l'Indopacifique, CMPF, 2022

## CONCLUSION

Alors que le réchauffement climatique impacte la biodiversité et, s'il n'est pas drastiquement réduit, l'avenir des sociétés humaines, la gestion des espaces océaniques permet d'envisager des solutions réelles pour la résilience de la planète. Directement menacés par la montée des eaux et la raréfaction des ressources, les pays et territoires insulaires du Pacifique, le plus vaste océan du monde, ont entrepris de coopérer et ont reconnu l'économie maritime comme un facteur-clé de leur développement durable. La Polynésie française en particulier, face à ces enjeux et dans le contexte de transition économique actuel, propose un modèle fondé sur la bonne gestion de ses ressources et de son environnement, sur l'autonomie alimentaire et sur le développement des énergies renouvelables. Avec la mise en œuvre de solutions créées par et pour les îles, ancrées dans la culture polynésienne et investie au niveau de l'Océanie, le *Fenua* envisage sa nature maritime comme un atout à valoriser tout en en garantissant la préservation pour les générations à venir.

Si la Polynésie française peut s'appuyer sur un tourisme durable et inclusif et sur ses ressources marines, de nombreux secteurs demeurent à développer. Les formations maritimes doivent pouvoir résoudre les problématiques qui entravent l'accès des Polynésiennes et les Polynésiens aux métiers de la mer. Les infrastructures nautiques et maritimes doivent être développées et le transport maritime doit poursuivre le renouvellement et la modernisation de sa flotte. La numérisation doit soutenir les progrès liés à l'économie maritime dans tous les archipels. Il est enfin primordial que la Polynésie française trouve sa place sans les secteurs liés à l'innovation et aux nouveaux enjeux appréhendés à l'échelle mondiale tels que la décarbonation, les énergies marines renouvelables, la cybersécurité et le spatial et qu'elle ne manque pas les virages technologiques dans ces différents domaines.

La question de la gouvernance demeure centrale. L'alternance politique actée par le résultat des élections territoriales d'avril 2023, qui renouvelle à la fois les pouvoirs législatif et exécutif mais également, aujourd'hui, les tendances et orientations idéologiques en Polynésie française, n'offre pour l'instant pas de visibilité quant à la poursuite des programmes engagés ces dix dernières années. Les urgences liées à la résilience au changement climatique, au développement durable et au progrès social des Polynésiennes et des Polynésiens demeurent cependant, de même que le potentiel de l'économie bleue en leur faveur, sur un « merritoire » aussi vaste que l'Europe.

## BIBLIOGRAPHIE/WEBOGRAPHIE :

- *Rapport annuel 2021 pour la Polynésie française*, Institut d'Emission Outre-mer : [https://www.ieom.fr/IMG/pdf/ra2021\\_polynesie-francaise.pdf](https://www.ieom.fr/IMG/pdf/ra2021_polynesie-francaise.pdf)
- *Points études et Bilans de la Polynésie française*, Institut de la Statistique de Polynésie française : [www.ispf.pf](http://www.ispf.pf)
- Site de la Présidence de la Polynésie française : [presidence.pf](http://presidence.pf)
- *Plan de relance 2021-2023 de la Polynésie française*, site de la Présidence du Pays : <https://www.presidence.pf/wp-content/uploads/2021/03/Plan-de-relance-2021-2023.pdf>
- Site de l'Assemblée de la Polynésie française : [www.assemblee.pf](http://www.assemblee.pf)
- *Site du Service public d'accès au droit de la Polynésie française* : [www.lexpol.pf](http://www.lexpol.pf)
- *L'Océanie convoitée, histoire, géopolitique et société*, Sémir Al-Wardi et Jean-Marc Régnauld, CNRS, 2017
- *Tupuna, Voyage sur les traces des ancêtres à Tahiti et dans les îles*, Moearii Darius, Au Vent des Iles, 2021
- *Les Outremer, avantage stratégique français*, Arthur Parent, Librinova, 2022