

En Polynésie française, faut-il prendre l'économie bleue au sérieux ?

L'ÉCONOMIE MARITIME DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE

UN MERRITOIRE EXTRA-CONTINENTAL
AU CŒUR DES GRANDS ENJEUX OCÉANIQUES



AUTEUR : DO-CHI A.-M., CLUSTER MARITIME DE POLYNÉSIE FRANÇAISE
COORDINATION : SOHIER A., SOHIER R. ET ZAMAN M. AVEC LE SOUTIEN DE LA FONDATION SEFACIL
NOVEMBRE 2024

Table des matières

Préface.....	7
Remerciements	8
Introduction	9
Présentation du cadre institutionnel de la Polynésie française	12
1. Responsabilités du Pays et de l'État, rôle des organisations civiles.....	12
2. L'exercice des compétences sur l'espace maritime polynésien.....	14
3. Les liens avec les principales institutions internationales.....	16
I. APPROCHES GLOBALES.....	19
1 - En Polynésie française, faut-il prendre l'économie bleue au sérieux ?	20
1. Un « merritoire » grand comme l'Europe	21
2. L'économie polynésienne : sous perfusion et protection	24
3. La part des ressources propres : le tourisme, premier secteur pourvoyeur.....	27
4. De la difficulté d'instituer une gouvernance pour l'économie maritime.....	29
5. Typologie des secteurs maritimes.....	31
6. Poids et perspectives pour l'économie bleue polynésienne	35
7. Une Zone économique exclusive protégée et gérée.....	36
2 - Quels apports concrets pour la collectivité ?	39
1. L'économie bleue dans le PIB polynésien : une contribution encore faible	40
2. Ancrage culturel et apport sociétal de plusieurs secteurs maritimes.....	45
3. Leviers potentiels : exportations, marchés, nouvelles productions ?	52
4. Aménager pour décentraliser : l'économie bleue au service des îles et archipels	57
5. Transitions et résilience : rôles et responsabilités de l'économie bleue	59
3 - Comment faire émerger une dynamique océanienne ?	62
1. Le sacré et le savoir : une vision océanienne des ressources marines	62
2. La coopération régionale pour le tourisme : un océan en commun.....	70
3. Océanisation des formations : encore insuffisante.....	71
4. Exemples d'événements économiques régionaux.....	71
4 - Faut-il s'inscrire dans les trajectoires nationales ?	73
1. Les stratégies nationales pour l'économie bleue et les Outre-mer	73
2. Articulation entre les stratégies locale et nationale pour le maritime	78
3. Une visibilité accrue pour les acteurs de l'économie bleue Outre-mer.....	81

II. APPROCHES TRANSVERSALES.....	86
4 - Un équilibre tenable entre connaissance, usages et préservation des milieux maritimes ? ...	87
1. Préservation des milieux : problématiques.....	87
2. Mesures de préservation : du sanctuaire marin à l'Aire marine gérée.....	94
3. Le plan de gestion de la ZEE : mesures et mise en œuvre	95
4. L'apport des savoir-faire traditionnels : les <i>Rāhui</i>	99
5. La stratégie des grands fonds marins et son application en Polynésie française	102
6. Rien ne se fera sans l'accord des populations.....	104
5 - Une dynamique de formation professionnelle adaptée aux Polynésiens ?	106
1. Devenir marin : une vraie gageure pour les Polynésiens	106
2. Un nouveau Centre des métiers de la mer en Polynésie	108
3. Typologie des métiers maritimes en Polynésie.....	109
4. Rôles du RSMA et de la Marine nationale.....	110
5. Complexité de la carte des formations maritimes	110
6. Projet de Campus des métiers et qualifications de la mer	111
7. Recommandation portée au <i>Comité France Maritime Outre-mer 2023</i>	112
6 - Une sécurité maritime efficiente ?	114
1. Action de l'État en mer : vers un renforcement des moyens.....	114
2. Pêche illégale : vers de nouvelles actions hors de la ZEE ?	117
3. La France, puissance d'équilibre en Asie-Pacifique : protection et dissuasion.....	121
4. La stratégie française en Indopacifique et la place de la Polynésie	126
5. Les défis du cyber : digitalisation et câbles sous-marins.....	129
7 - Une vision réaliste pour les infrastructures maritimes ?	132
1. Transport maritime international et modernisation du port de Papeete.....	132
2. Renouvellement du dock flottant : un projet au point mort	135
3. L'enjeu de la décentralisation	136
4. Accompagner le développement des ressources marines.....	138
5. Un nouveau terminal pour la croisière	139
6. La difficile gestion des flux de la plaisance.....	139
8 - Des modes de gouvernance adaptés ?	141
1. Une gouvernance maritime fragile.....	141
2. Les grands projets maritimes de 2014 à 2022	144
3. Les bénéfices d'une gouvernance inclusive	146
4. Pour un Comité d'orientation stratégique portuaire et maritime polynésien.....	150
5. Vers une feuille de route du gouvernement pour l'économie bleue.....	151

III. APPROCHES SECTORIELLES.....	152
9 - Le transport maritime polynésien, à la peine ?.....	153
1. Renouvellement des flottes : l'engagement des armateurs	153
2. Une réglementation polynésienne pour des navires polynésiens	155
3. Evolutions attendues pour les marins, les infrastructures et l'autorité portuaire	157
4. Maintenance et réparation navale, déconstruction et recyclage des navires	158
5. Nécessaire adaptation à la transition mondiale vers la décarbonation.....	159
10 - La pêche et l'exploitation des ressources marines, limitées ?.....	162
1. Pêche hauturière : vers une nouvelle feuille de route	162
2. Difficultés et espoirs pour l'aquaculture	166
3. La perliculture : nouvelles formations locales.....	168
11 - Croisière : une vision Pacifique ?.....	170
1. Un modèle de développement soutenable, attractif et leader dans la région.....	170
2. L'importance de la coordination régionale pour le développement du secteur dans le Pacifique	171
3. Les enjeux environnementaux et culturels	173
12 - La Polynésie, un laboratoire pour les innovations bleues ?	176
1. Structuration de la recherche et de l'innovation en Polynésie française	176
2. Une feuille de route de solutions « bonnes pour les îles »	178
3. Un potentiel identifié pour les énergies marines renouvelables	180
4. Une vraie place à prendre pour le transport maritime décarboné.....	181
5. La Polynésie, futur laboratoire « Blue Tech » ?.....	183
6. Pour un développement de l'innovation au profit des Polynésiens	184
Conclusion	185
Liste des acronymes utilisés	187
Ressources documentaires.....	189

Table des figures

Figure 1 - Répartition des compétences sur l'espace maritime de Polynésie française (SPCPF, 2022)	14
Figure 2 - Carte des ZEE de l'Océanie (d'après B.Antheaume et J.Bonnemaison, 2011)	18
Figure 3 - L'Océan Pacifique : un tiers de la planète, un rôle vital et stratégique (SHOM)	20
Figure 4 - La Polynésie française: une ZEE de 4,8 millions de km ² (DRM)	21
Figure 5 - Les Clusters maritimes ultramarins, regroupements des acteurs de l'économie bleue dans huit territoires (CMPF)	23
Figure 6 - Transferts de l'Etat en Polynésie (IEOM, 2023)	26
Figure 7 - La fiscalité en Polynésie française (IEOM, 2023)	27
Figure 8 - Classification des secteurs de l'économie maritime (CMF/CMPF, 2020)	31
Figure 9 - L'économie maritime française (CMF, 2023)	34
Figure 10 - Vers une économie bleue régénérative (UICN, 2024)	34
Figure 11 - L'économie bleue polynésienne en 2022 (CMPF, 2023)	35
Figure 12 - Principaux agrégats de Polynésie (ISPF, 2023)	41
Figure 13 - Importations et exportations (IEOM, 2024)	43
Figure 14 - Evolution de la balance commerciale réelle (IEOM, 2024)	44
Figure 15 - Chiffres de la pêche côtière 2022 (CMPF, 2023)	47
Figure 16 - Chiffres de la pêche lagonnaire 2022 (CMPF, 2023)	47
Figure 17 - Chiffres de la pêche hauturière 2022 (CMPF)	48
Figure 18 - La perliculture polynésienne en 2022 (CMPF, 2023). Un an avant le record d'exportations de 16,9 milliards Fcpcf	48
Figure 19 – Transport maritime en Polynésie (CMPF, 2022)	51
Figure 20 - Transport maritime fret et passagers (DPAM, 2023)	51
Figure 21 - Polynésie Océan d'Innovation (gouvernement de la Polynésie, 2022)	56
Figure 22 - Projet d'aménagement et de développement durable du Fenua (SAGE, 2020)	58
Figure 23 - Voyage prévu pour la pirogue Hokulea en 2025 (Polynésien Voyaging Society, 2023)	63
Figure 24 - Représentation de la conquête de l'espace polynésien (Matisoo-Smith, 2022)	64
Figure 25 - Te fe'e, la pieuvre, représentation des anciennes routes maritimes (Tahiti Infos, 2017)	64
Figure 26 - Pays membres du Forum des Iles du Pacifique (FIP, 2023)	69
Figure 27 - Gouvernance nationale maritime sous le gouvernement d'E. Borne (SGMer, 2022)	74
Figure 28 - Tableau de bord économique des Outre-mer (IEOM, 2024)	76
Figure 29 - Carte des DCP dérivants pour le Pacifique Ouest et Est (CPS,2024)	89
Figure 30 - Blanchissement des coraux au niveau mondial entre 2023 et 2024 (NOAA, 2024)	90
Figure 31 - Périmètre de l'Aire marine gérée Tainui Atea (OFB, 2022)	95
Figure 32 - Matrice des risques d'impact sur les écosystèmes marins (OFB,2023)	96
Figure 33 - Complexité de la carte des formations maritimes en Polynésie (CMPF, 2015)	111
Figure 34 - Surveillance des pêches dans et autour de la ZEE (JRCC, 2024)	119
Figure 35 - Les zones maritime Polynésie française et Océan Pacifique (AEM, 2024)	121
Figure 36 - Mission TURBO de surveillance des atolls de Mururoa et Fangataufa (CEA,2022)	123
Figure 37 - Projection de la puissance française en Indopacifique, mission PEGASE (MINARM, 2022)	126
Figure 38 - la Polynésie française dans l'Indopacifique (CMPF, 2021)	128
Figure 39 - Les principaux câbles sous-marins du Pacifique (submarinecablemap.com, 2022)	131
Figure 40 - Plan général du port de Papeete (Port autonome de Papeete, 2023)	134
Figure 41 – Evolution du transport maritime de passagers entre Tahiti et Moorea (DPAM, 2022)	137
Figure 42 - "Un océan d'opportunités", étapes méthodologiques (PNUD, 2023)	148
Figure 43 - "Un océan d'opportunités", roue de la gouvernance (PNUD, 2023)	149

Figure 44 - Répartition des navires en Polynésie (DPAM, 2023).....	153
Figure 45 - Réglementations pour la décarbonation du transport maritime international (OMI)	159
Figure 46 - Vue d'artiste du Na Hiro e Pae (SNA TUHAA PAE, 2023)	160
Figure 47 - Evolution de la pêche hauturière en Polynésie (DRM, 2024)	163
Figure 48 - Prises de la pêche hauturière (DRM, 2023)	164
Figure 49 - Production de Crevettes bleues (IEOM, 2023).....	167
Figure 50 - Escales de croisière en Polynésie française (Tahiti Cruise Club, 2024)	171
Figure 51 - Extrait : Schéma synthétique de la recherche en Polynésie, Vice-présidence, 2021.....	177
Figure 52 - Extrait 2 : Schéma synthétique de la recherche en Polynésie (Vice-présidence, 2021) ...	177
Figure 53 - Composition du consortium Resipol+ (UPF, 2022)	179
Figure 54 - SWAC du Centre hospitalier de Tahiti (Service des Energies, 2022).....	181
Figure 55 - Vers la réduction des émissions du transport maritime international (OMI-UE, 2022) ...	182

Photo de couverture : Port autonome de Papeete

Préface

*L'économie maritime de la Polynésie française est un domaine d'une richesse et d'une complexité exceptionnelles. Ce document, rédigé par **A.-M. Do-Chi** et coordonné par **A. Sohier, R. Sohier, et M. Zaman** avec le soutien de la Fondation Sefacil, offre une analyse approfondie et éclairée de ce secteur vital pour notre territoire.*

***A.-M. Do-Chi**, auteure principale, apporte une expertise inestimable grâce à ses nombreuses années de recherche et d'engagement dans le domaine maritime. Son travail, soutenu par une équipe de coordination dévouée, met en lumière les défis et les opportunités de l'économie bleue en Polynésie française. Ensemble, ils ont su fédérer les voix des acteurs privés et publics, créant ainsi un document stratégique et visionnaire.*

Ce rapport est destiné à mieux faire connaître et apprécier les atouts de notre vaste pays de Maohi Nui, situé au cœur du Pacifique sud. Il vise à promouvoir un développement durable, résilient et innovant de notre économie maritime, en tenant compte des enjeux environnementaux, économiques, politiques, stratégiques et sociaux.

Le ministère de l'Agriculture, des Ressources marines et de l'Environnement souhaite que cette œuvre contribue à une meilleure compréhension et valorisation de l'économie maritime polynésienne, et qu'elle inspire des actions concrètes pour un avenir prospère et durable.

*« Il n'y a qu'une chose qui puisse rendre un rêve impossible, c'est la peur d'échouer. »
- Paulo Coelho*

Taivini TEAI
Ministre de l'Agriculture, des Ressources marines et de l'Environnement
de la Polynésie française,
en charge de l'Alimentation, de la Recherche et de la Cause animale

Remerciements

« *L'Économie maritime de la Polynésie française – un « merritoire » extra-continental au cœur des enjeux océaniques* » est destiné à mieux faire connaître et apprécier les atouts que notre vaste pays d'outre-mer, depuis le milieu du Pacifique sud, peut faire valoir en faveur du développement d'une économie maritime durable, résiliente et innovante. Ce texte a été rédigé à la suite d'une note de synthèse intitulée « *L'Économie maritime polynésienne : levier économique et enjeu culturel* » publiée en juin 2023 sous la supervision d'Alexandre Luczkiewicz, directeur du Développement technologique et réglementaire et responsable des Relations et Actions outre-mer au sein du Cluster maritime français, avec le soutien de Yann Alix, délégué général de la Fondation Sefacil et sous la tutelle scientifique d'Alice Sohier (Université de Rouen Normandie, NIMEC), Romain Sohier (EM Normandie, METIS) et Mustafeed Zaman (EM Normandie, METIS). Merci à eux de leur intérêt pour la Polynésie française et de leur confiance, pendant ces années.

Je tiens également à remercier Taivini Teai, *ministre de l'Agriculture, des Ressources marines et de l'Environnement de Polynésie française*, pour sa préface, ainsi que les personnes qui m'ont reçue et aidée dans le cadre de ce travail : le contre-amiral Geoffroy d'Andigné, *Commandant de la zone maritime du Pacifique et Commandant supérieur des Forces armées de Polynésie française*; Cédric Ponsonnet, *directeur des Ressources marines de Polynésie française*; Franck Connan, *directeur de l'Office français de la biodiversité*; Tamatoa Bambridge, *directeur de recherche au CNRS et anthropologue au Centre de recherche insulaire et observatoire de l'environnement*; Vincent Dropsy, *enseignant-chercheur en Sciences économiques à l'Université de la Polynésie française*; Julien Vucher-Visin, *économiste, responsable du département des études à l'Institut de la Statistique de Polynésie française*; Stéphane Perez, *président du Cluster maritime de Polynésie française* et tous les membres de cette organisation, des *Clusters maritimes d'Outre-Mer* et du *Cluster maritime français* qui ont, lors de nos rencontres régulières, nourri ma connaissance et ma réflexion. J'ai une pensée particulière, admirative et reconnaissante, à l'attention de Francis Vallat, fondateur du *Cluster maritime français* en 2005, premier président de cette organisation et premier soutien à la création de son « petit frère » polynésien.

Je remercie spécialement Stéphane Renard, coordinateur du *Cluster maritime de Polynésie française*, qui a, le premier, lors des *Assises de l'Economie de la Mer* en 2022, émis l'idée d'écrire un ouvrage dédié à l'économie maritime polynésienne, en a conçu l'architecture et a apporté de nombreuses contributions relevant de ses champs d'expertise, parmi lesquels le tourisme et la croisière, à ce projet. Au-delà de ce travail, il a grandement contribué, depuis dix ans, à transmettre une vision optimiste, pragmatique et toujours inspirante des enjeux de l'économie bleue polynésienne et des bénéfices qu'elle peut apporter aux habitants de la Polynésie dans le cadre d'un développement durable, maîtrisé et respectant les spécificités environnementales, géographiques et culturelles du Fenua.

Enfin, je tiens à saluer les Polynésiennes et Polynésiens œuvrant dans l'économie maritime que j'ai pu rencontrer, au fil des années, à Tahiti et dans les archipels. Malgré l'éloignement des grands centres d'activité, malgré des moyens parfois très limités, ils font avancer la recherche en aquaculture, imaginent des modes de transport maritime pour demain, mettent à disposition de la jeunesse des outils pédagogiques scientifiques ou encore, inventent des solutions pour préserver leurs lagons et espaces maritimes. Leur investissement, leur courage, leurs questionnements aussi, nous engagent, nous obligent.

Introduction

Celles et ceux qui naissent et grandissent sur une île ont la mer pour jardin et pour ligne d'horizon. A la différence des continentaux qui, siècle après siècle, au vu de l'océan, ont projeté de grands rêves parfois réalisés, les peuples insulaires, premiers conquérants des espaces maritimes, ont noué avec la mer une relation plus discrète et plus intime, familière et souvent, spirituelle. Les pays insulaires du Pacifique sud, les plus isolés dans le plus vaste océan du monde, possèdent une culture maritime immémorielle et des savoirs et savoir-faire liés, perpétués ou retrouvés. Ils se sont nommés eux-mêmes « le peuple de la pirogue », né de la mer, dépendant d'elle et portant aujourd'hui, face aux enjeux écologiques et économiques de notre temps, la volonté de la protéger autant que de s'y adapter. Ils s'inscrivent en cela dans un élan mondial plus récent, qui reconnaît les océans comme régulateur thermique et puits de carbone planétaire, pourvoyeur de subsistance pour trois milliards de personnes et dernière frontière à conquérir en matière de connaissance et de progrès technologique. « Merritoire » extra-continental et autonome au sein de la République, la Polynésie française, dont les cinq archipels s'étendent sur une ZEE (Zone Économique Exclusive) de 4,8 millions de km², s'inscrit pleinement dans l'aventure océanique contemporaine. Ses vulnérabilités, ses forces et, avant tout, ses spécificités, confèrent à son économie maritime, ou économie bleue, un potentiel de progrès exceptionnel à plus d'un titre.

Si la définition de l'économie bleue a évolué depuis cinquante ans pour être mieux adaptée aux exigences de la nécessaire transition écologique et énergétique, elle comprend l'ensemble des secteurs économiques en lien avec la mer : traditionnels comme la pêche, la construction et la maintenance de navires et la navigation ou encore la pose de câbles sous-marins ; transverses, tels que l'environnement, la formation, les infrastructures et équipements maritimes, les sciences ou la sécurité, indispensables à tout grand projet structurant ; émergents, à l'instar de l'aquaculture, du tourisme nautique et de la croisière, des biotechnologies, des énergies marines renouvelables, des travaux sous-marins ou de l'exploration des grands fonds. Au niveau national, l'économie liée à la mer représente une valeur de production de plus de 119,3 milliards d'euros et près de 490 000 emplois en 2023 (contre 97 milliards d'euros et 388 000 emplois en 2022), chiffres qui pourraient atteindre 150 milliards d'euros et 1 millions d'emplois d'ici 2030¹. En Polynésie française, elle représente le deuxième secteur pourvoyeur de ressources propres, 65 milliards Fc² de chiffre d'affaires pour les entreprises et plus de 13 % des actifs (dont 9% des emplois salariés)³. Elle s'inscrit dans des cadres réglementaires et législatifs élaborés par les instances polynésiennes, en concertation avec les acteurs privés des différents secteurs – *Schéma d'aménagement général de la Polynésie française*, schémas directeurs sectoriels, plan de gestion de l'aire marine gérée à l'échelle de la ZEE, *Tainui Ātea* – et dans les stratégies édictées par l'État au titre des pouvoirs régaliens qu'il exerce sur ce territoire ultramarin⁴, en particulier pour la défense

¹ Chiffres 2023 du Cluster maritime français

² 1€=119,33 Fc². Le franc Pacifique est rattaché à la monnaie française depuis 1949 et lié aujourd'hui à l'euro selon une parité fixe. Utilisé dans les collectivités de Polynésie française, Nouvelle-Calédonie et Wallis-et-Futuna, son émission est assurée par l'IEOM (*Institut d'émission d'outre-mer*).

³ *Baromètre de l'Economie bleue de Polynésie française*, Cluster maritime de Polynésie française, 2023

⁴ L'ancienne dénomination « DOM-TOM » (départements/territoires d'outre-mer) de l'État français a été remplacée par « DROM-COM » (départements et régions d'outre-mer/collectivités d'outre-mer). La Polynésie française fait partie des collectivités d'outre-mer. Elle est désignée dans cet ouvrage par les termes suivants : « collectivité d'outre-mer », « territoire » ou encore « Pays », l'emploi de la majuscule étant d'usage pour ce qui constitue la traduction du terme polynésien *Fenua*.

et la sécurité mais également en faveur de la relance, de l'innovation et du développement maritime. Dans ce contexte, la collectivité dispose d'une marge de développement considérable au service des principales orientations prises par le nouveau gouvernement du territoire, élu en 2023 : la souveraineté alimentaire, le tourisme, le numérique et la culture.

Si la reprise économique est attestée ces deux dernières années en Polynésie française, le Fenua⁵ a toujours de grands défis à relever : renforcer sa résilience au changement climatique ; réduire la fracture sociale ; assurer la montée en compétences des populations ; rééquilibrer le développement à l'échelle du territoire ; créer et maintenir des emplois dans les îles et archipels ; mettre en œuvre des projets porteurs de croissance qui garantissent l'intégrité des écosystèmes et de la biodiversité.

L'exécutif actuellement en exercice, dont les couleurs indépendantistes ont établi l'alternance avec les précédentes mandatures, a tracé des lignes directrices. Il est prévu de doubler le nombre de touristes au Fenua, ce à quoi l'attractivité d'un environnement marin préservé et le modèle structuré de la croisière, qui privilégie les navires de petite taille, peut effectivement contribuer. Autre objectif annoncé : tripler les ressources marines. Tout en conservant le modèle de pêche durable et éco-certifié mis en place depuis dix ans dans la ZEE, le développement et la diversification du secteur doit permettre de s'affranchir davantage des importations et de la surconsommation de denrées alimentaires importées à faible valeur nutritionnelle et à trop forte teneur en sel, sucres et additifs, comme le « poulet congelé » classé comme « produit de première nécessité » chez un peuple entouré de poissons. Concernant le numérique, la connectivité du Pays doit se renforcer, grâce à l'extension du réseau de câbles sous-marins. Des progrès sont également attendus dans d'autres secteurs maritimes : l'aquaculture, la recherche et ses applications à partir de l'exceptionnelle biodiversité marine polynésienne, le renouvellement des flottes du transport maritime interinsulaire qui joue un rôle vital sur le territoire archipelagique de la Polynésie, l'évolution de la climatisation par l'eau froide des profondeurs inventée et validée sur le territoire, l'exploration de la colonne d'eau ou encore les solutions à mettre en œuvre en réponse aux enjeux du changement climatique, de la pollution des milieux marins et de la régénération des espaces et des espèces. Chaque engagement, personnel ou collectif, peut, à sa manière et à son échelle, participer de l'émergence de filières structurées et d'un nouveau modèle selon lequel la Polynésie diminuerait sa dépendance aux subventions de l'État tout en faisant en sorte de maintenir ses populations, notamment la jeunesse, dans les îles et les archipels ce pays maritime vaste comme l'Europe.

Tout grand projet concernant l'économie maritime en Polynésie a donc, dans ce contexte, un objectif premier : le développement durable et résilient de ce territoire insulaire, en lien avec la culture locale, propre à créer des emplois pérennes. Les ressources marines, les formations aux métiers de la mer, l'évolution des secteurs aux transitions écologique et énergétique sont les piliers d'une telle stratégie souhaitée, en accord avec les engagements nationaux et internationaux, à horizon 2030. L'évolution de la gouvernance, et en particulier la constitution d'un *Comité d'orientation stratégique maritime et portuaire*, organe de décision incluant l'État, le territoire et les acteurs privés, officiellement annoncée en 2023 et en cours d'élaboration, constituerait une avancée inédite, propre à lever les blocages persistants identifiés dans différents secteurs et à trouver des solutions pérennes pour adapter aux spécificités territoriales les moyens du développement durable. *Azimut 2030*, la feuille de route du *Cluster maritime de Polynésie*

⁵ *Fenua* : territoire, pays – également employé à Wallis-et-Futuna, le terme désigne ici la Polynésie française.

française, organisation créée il y a dix ans afin de promouvoir l'économie maritime comme moteur économique, a été élaborée sur ces quatre axes – ressources marines, transitions, formations, gouvernance – après concertation de la communauté maritime, publique et privée, du territoire, en articulant, dans son analyse, les approches globales, transversales et sectorielles détaillées dans cet ouvrage, qui s'ouvre par une brève présentation du cadre institutionnel de la Polynésie française.

La gouvernance du Fenua relève en effet d'une double compétence. Les pouvoirs régaliens relevant de l'État dit « central » s'exercent sur la défense et la sécurité, la justice, les droits civiques ou encore la politique étrangère. Et par son statut d'autonomie au sein de la République, la Polynésie française dispose de son propre gouvernement élu parmi les représentants de son Assemblée territoriale, auquel reviennent les autres portefeuilles ministériels. L'économie bleue se développe ainsi sur des espaces lagonnaires et maritimes pour lesquels la gouvernance, les réglementations et le contrôle peuvent relever des deux parties, en y ajoutant également les compétences communales. Cette configuration démontre aussi la nécessité de la concertation et de la co-construction avec des directions nationales éloignées de 15 000 kilomètres.

Ce territoire d'outre-mer, qui représente presque la moitié de la ZEE nationale, est aussi un espace stratégique au carrefour des axes, manœuvres et convoitises géopolitiques de l'Indopacifique. Son développement économique maritime, conditionné à la sécurité et à la surveillance de la ZEE, joue un rôle dans la recherche d'équilibre au sein de la région. Conjointement à la Défense, la projection économique et la duplication des projets innovants dans les autres pays et territoires insulaires du Pacifique, l'océanisation des compétences, une culture ancestrale commune et des instances politiques et économiques régionales établies confèrent aussi à la Polynésie française un rôle-clé dans le grand jeu des puissances mondiales.

Après le coup de projecteur dirigé sur Tahiti à l'occasion des Jeux Olympiques et de la tenue des épreuves de surf sur la vague légendaire de Teahupo'o, l'*Année de la Mer* qui s'ouvre en 2024 au niveau national, en amont de la prochaine *Conférence des Nations-Unies sur l'Océan* accueillie par la France en juin 2025, est l'occasion de mettre en lumière la richesse et les enjeux maritimes des territoires ultramarins français. La Polynésie française, confortée par deux années successives de reprise économique, a entamé avec confiance et dynamisme des travaux réunissant l'État, le Pays et les acteurs privés afin de valoriser ses modèles et ses atouts.

La période est propice à mieux faire connaître les particularités et les enjeux de la collectivité : la préservation de son exceptionnelle biodiversité marine depuis un quart de siècle, l'apport de sa culture et de ses savoir-faire en lien avec la mer, la structuration de filières maritimes durables et résilientes, le potentiel de son immense espace maritime en tant que laboratoire d'innovations bleues, de productions d'excellence et de créativité par et pour les îles. L'économie bleue polynésienne, pourvu que son développement soit soutenu et structuré, méthodiquement et à long terme, se trouve ainsi en capacité de rayonner, projet par projet et filière par filière, à l'échelle plus vaste de ce continent maritime, encore inexploré mais désormais stratégique, qu'est l'Océanie.

Présentation du cadre institutionnel de la Polynésie française

À travers chaque grand projet de développement lié au maritime, ce sont de multiples secteurs qui doivent trouver entre eux une articulation pertinente et adaptable afin de relever ensemble les enjeux de durabilité, de pérennité et d'inclusivité conditionnant une croissance durable. Évolution des formations et montée en compétences, gestion des ressources marines, modernisation du transport et des infrastructures maritimes, inclusivité des activités touristiques, valorisation de la recherche et des innovations bleues : les filières sont liées les unes aux autres. Inscrire des stratégies de développement sectoriel dans les politiques publiques implique, de ce fait, d'avoir une vision claire de la complexité et de concevoir, en interministérialité, des moyens précis de mise en œuvre, de réglementation et de contrôle. Ce paradigme est commun à tous les territoires désireux d'accentuer leur développement maritime. La Polynésie française, est, de plus, tenue d'intégrer les spécificités liées à la double compétence qui s'exerce sur son vaste espace maritime du fait de son rattachement à l'État français d'une part et à son statut d'autonomie d'autre part. Elle s'inscrit également dans le réseau qui lie, culturellement et institutionnellement, les pays et territoires insulaires du Pacifique, pour lesquels les enjeux maritimes font aussi l'objet de stratégies et d'intentions.

1. Responsabilités du Pays et de l'État, rôle des organisations civiles

1.1. 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^{er} de la *Constitution du 4 octobre 1958*⁶ 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 2004⁷ 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 compétence⁸. 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'État 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,
- *L'Assemblée de la Polynésie française*, comptant 57 membres,

⁶ [Constitution du 4 octobre 1958](#), Conseil constitutionnel de la République française

⁷ [Loi organique 2004-192 du 27 février 2004 portant statut d'autonomie de la Polynésie française](#).

⁸ [Loi organique n°2019-706 du 5 juillet 2019 portant modification du statut d'autonomie de la Polynésie française](#)

- *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.

1.2. La représentation de l'État et les acteurs nationaux en lien avec le maritime

L'État 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, *Commandant supérieur des forces armées pour l'Asie-Pacifique et des forces navales en Polynésie française* réunies sur la Base navale de Papeete et *commandant de la zone maritime de l'océan Pacifique*. Il faut également mentionner, sous la tutelle du ministère des Outre-mer, le RSMA (*Régiment du Service Militaire Adapté*) 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'État en Mer*, qui dispose de son Bureau sous la responsabilité du Haut-Commissariat, opère avec le JRCC (*Joint Rescue Coordination Center* ou Centre de coordination de sauvetage aéromaritime). Parmi les autres représentations de l'État au titre de l'économie maritime figurent le SAM (*Service des Affaires Maritimes* de l'État) 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 SHOM (*Service d'Hydrographie et d'Océanographie de la Marine nationale*) et de *Météo France* sert au quotidien les activités maritimes du territoire.

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

Le CMPF (*Cluster Maritime de Polynésie Française*⁹) 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 institutions du Pays et de l'État sur ses sujets d'intérêt, ainsi qu'un partenaire régional pour différents événements organisés dans le Pacifique (le *Pacific Economic Cooperation Council* ou les premières

⁹ www.cluster-maritime.pf

Assises de l'Economie Maritime Indopacifique tenues à Nouméa en octobre 2023, 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 à travers le *Forum de l'Economie bleue de Polynésie française* qui réunit chaque année à Tahiti deux cents acteurs maritimes publics et privés.

2. L'exercice des compétences sur l'espace maritime polynésien

2.1. Des compétences réparties entre l'État, le Pays et les Communes

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

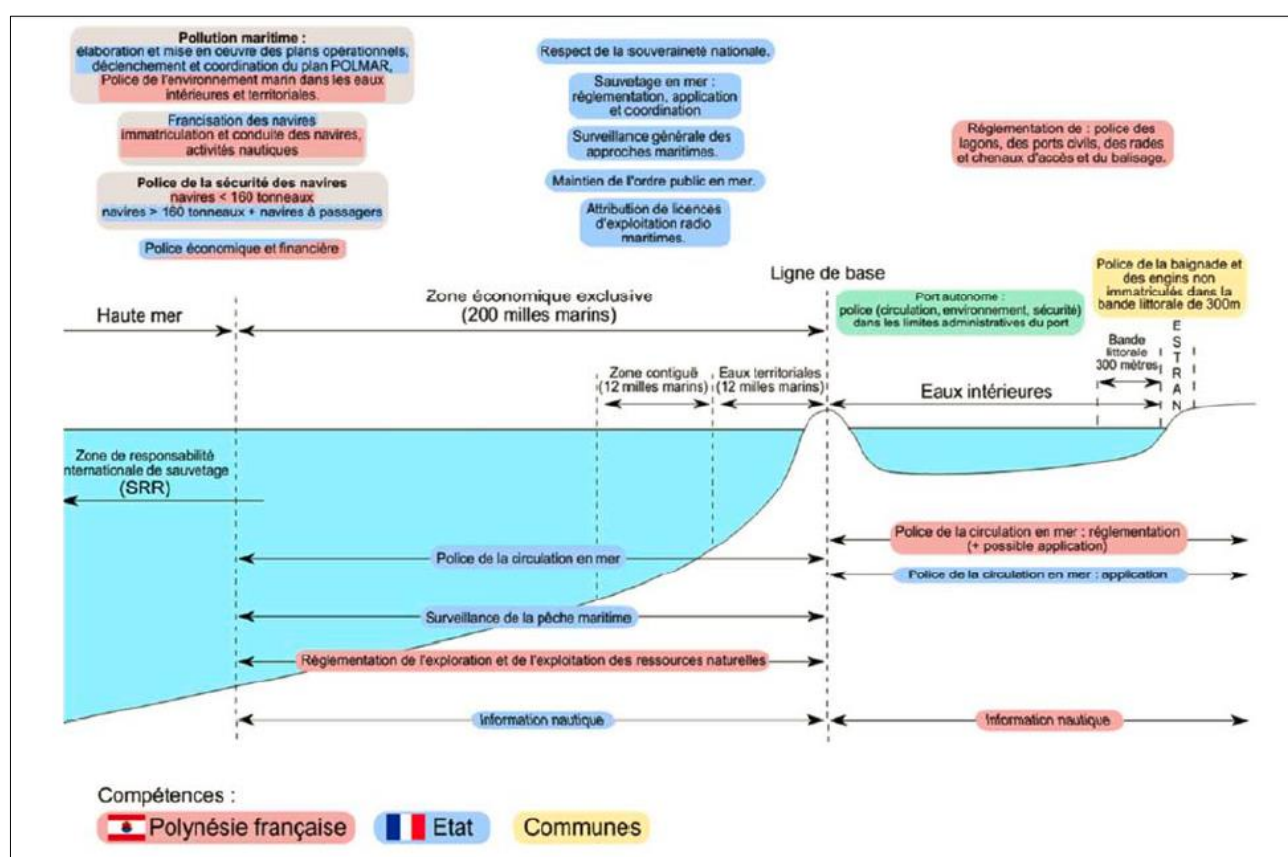


Figure 1 - Répartition des compétences sur l'espace maritime de Polynésie française (SPCPF, 2022)

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 2024 : *ministère de l'Agriculture, des Ressources marines, de l'Environnement, en charge de la Recherche et de la Cause animale*) et à sa *Direction des Ressources marines*. Cependant, la surveillance de la pêche illégale, dans et aux alentours de la ZEE, est sous la responsabilité de l'État. 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 » ; protection des grands fonds.

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'État et la Polynésie française par le biais de différentes institutions et services. Ainsi, la sécurité des navires est du rôle du SAM (*Service des Affaires maritimes*) pour les unités de plus de 24 m et pour les navires de transport de passagers, sous réserve des navires relevant de la compétence de la Polynésie depuis la dernière modification du statut d'autonomie, en date de 2019. Les autres navires de transport ou de pêche relèvent de la DPAM (*Direction Polynésienne des Affaires Maritimes*).

Enfin, 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.

2.2. Des instances État/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'État et le Pays pour les questions maritimes :

- La CMR (*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 de Polynésie française*. Toutefois, cet événement stratégique ne s'est pas tenu en Polynésie depuis 2016.
- La CMM (*Commission Maritime Mixte*), instituée en 2019 en Polynésie française, réunit les acteurs maritimes de l'État et du Pays sur des thématiques identifiées :
 - Surveillance et contrôle des pêches (*Service des Affaires maritimes* de l'État et *Direction des ressources marines* de Polynésie française)
 - Surveillance et protection de l'environnement marin (*Action de l'État 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'Équipement* 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 CIMer (*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'État de la mer*, le *ministère des*

Outre-mer et la Direction générale 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.

3. Les liens avec les principales 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'État français, la Polynésie française est reliée aux pays signataires de la CNUDM (*Convention des Nations-Unies sur le Droit de la Mer*), dite « Convention de Montego Bay » signée en 1982¹⁰. La Polynésie française s'attache également à atteindre les ODD (*Objectifs de développement durable*) et en particulier l'ODD n°14 « Vie aquatique - Conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable¹¹ ».
- 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. Il est de nouveau au centre des débats sous l'actuelle mandature indépendantiste.

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 avec des instances de gestion et de gouvernance 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 et sur une même géographie archipélagique. Les organisations ainsi formées regroupent, selon une géométrie variable, plusieurs des États et territoires insulaires du Pacifique que sont la Papouasie Nouvelle-Guinée, la Micronésie, les îles Marshall, Nauru, Kiribati, les îles Salomon, le Vanuatu, la Nouvelle-Calédonie, Tuvalu, Wallis-et-Futuna, Fiji, Samoa, les Samoa Américaines, Tonga, Niue, les îles Cook et la Polynésie française, avec un périmètre étendu à la Nouvelle-Zélande, à l'Australie et aux États continentaux selon les cas. Parmi les grands acteurs régionaux figurent :

¹⁰ [*Convention des Nations-Unies sur le Droit de la Mer*](#)

¹¹ [*Objectif de développement durable n°14 des Nations-Unies : « Vie aquatique »*](#)

- La CPS (*Communauté du Pacifique Sud/South Pacific Community*), créée en 1947 par les six pays administrateurs du Pacifique de l'époque et œuvrant au développement des compétences techniques, professionnelles, scientifiques, ainsi qu'à la planification et la gestion des territoires au service des populations. La CPS comporte 26 membres, dont 22 pays et territoires insulaires du Pacifique ainsi que les quatre membres fondateurs que sont l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la France et les États-Unis. Les membres insulaires sont les suivants : Îles Cook, Fidji, Kiribati, Îles Mariannes du Nord, Nouvelle-Calédonie, Palaos, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Îles Pitcairn, Polynésie française, Tokelau, Tonga, Tuvalu, Niue, Marshall, États fédérés de Micronésie, Wallis-et-Futuna, Nauru, Îles Salomon, Samoa américaines, Vanuatu, Samoa.
- Le FIP (*Forum des Iles du Pacifique*), organisation politique régionale créée en 1971 et regroupant 18 États 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, pour laquelle le Forum dispose de sa propre agence, la FFA (*Forum Fisheries Agency*) et la résilience au changement climatique. La composition du FIP a évolué ces deux dernières années, en corrélation avec la montée des tensions sino-américaines et de la dépendance des îles envers les leaders économiques continentaux. Palau et les Kiribati ont ainsi quitté l'organisation en 2022, ce dernier l'ayant réintégrée en 2023.
- Le *Groupe des dirigeants polynésiens (Polynesian Leaders Group)* créé en 2011 par huit États 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 GPIIP (*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.

Des organisations internationales sectorielles jouent enfin un rôle incontournable par leur capacité à favoriser la coopération mais aussi à engager des mesures contraignantes :

- *Pour la pêche* : la WCPFC (*West Central Pacific Fisheries Commission* ou Commission thonière du Pacifique Ouest) et l'IATTC (*Inter-American Tropical Tuna Commission* ou Commission interaméricaine du thon tropical pour le Pacifique Est), la Polynésie française et la France participant aux deux organisations
- *Pour le transport maritime international* : l'OMI (*Organisation Maritime Internationale*)
- *Pour le tourisme* : la *South Pacific Tourism Organisation* ou *Pacific Tourism Organisation*
- *Pour la croisière* : la *South Pacific Cruise Alliance*
- Ainsi que les organisations et réseaux internationaux de la *recherche scientifique*.

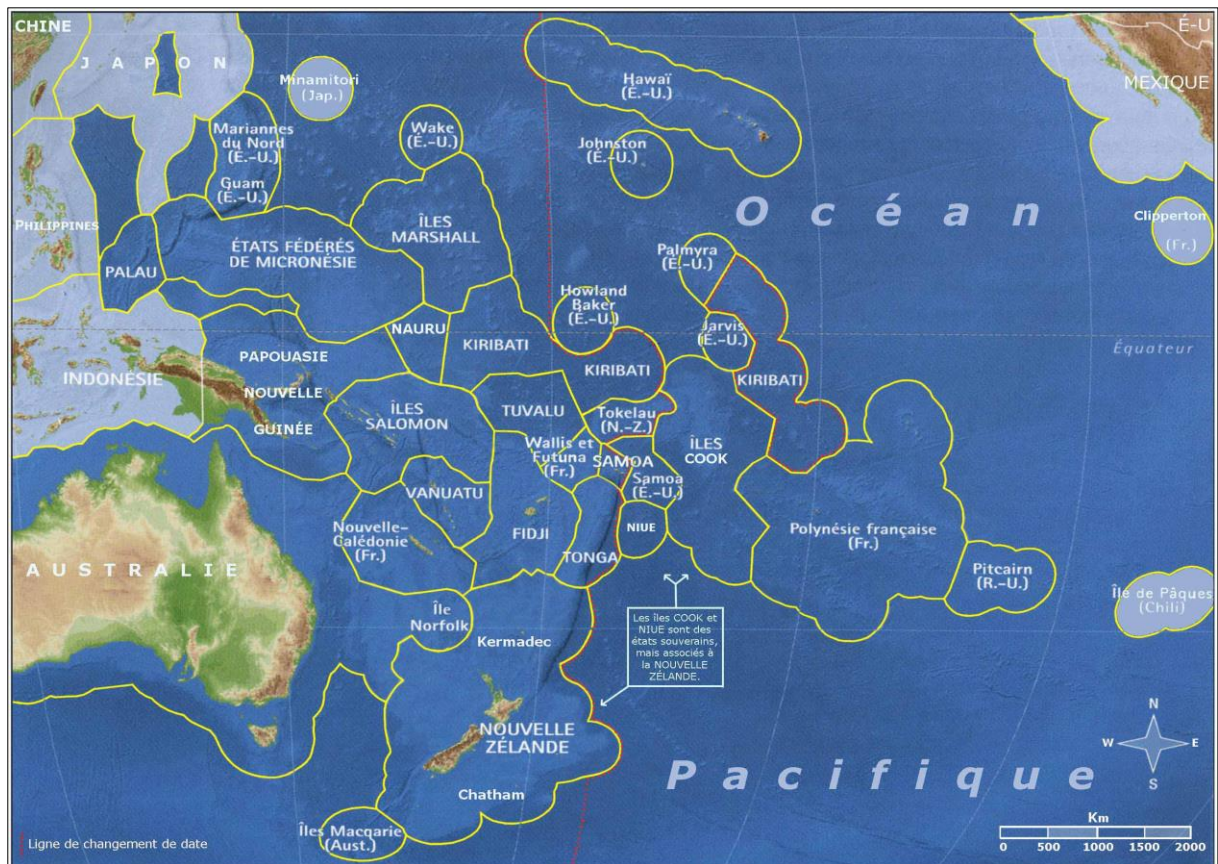


Figure 2 - Carte des ZEE de l'Océanie (d'après B.Antheaume et J.Bonnemaison, 2011)

I. APPROCHES GLOBALES

1 - En Polynésie française, faut-il prendre l'économie bleue au sérieux ?

Alors que s'ouvre, en France, l'Année de la Mer, préparatoire à la *Conférence des Nations-Unies sur l'Océan* qui se tiendra à Nice en juin 2025, événement lui-même inscrit dans la *Décennie des Sciences océaniques* de l'Onu; alors que les États du monde, des grandes puissances aux pays émergents, sont de plus en plus nombreux à élaborer, dans des objectifs de développement durable, des stratégies liées à la maritimisation de leur économie ; alors que le nouveau centre de gravité de la géopolitique mondiale qu'est l'Indopacifique entraîne un réarmement naval conséquent et confère aux territoires d'outre-mer français un rôle-clé pour la projection de la seule puissance européenne présente dans la région, l'immensité océanique de la Polynésie française semble en faire le meilleur candidat naturel à une stratégie économique et politique fondée sur le maritime.



Figure 3 - L'Océan Pacifique : un tiers de la planète, un rôle vital et stratégique (SHOM)

1. Un « merriroire » grand comme l'Europe

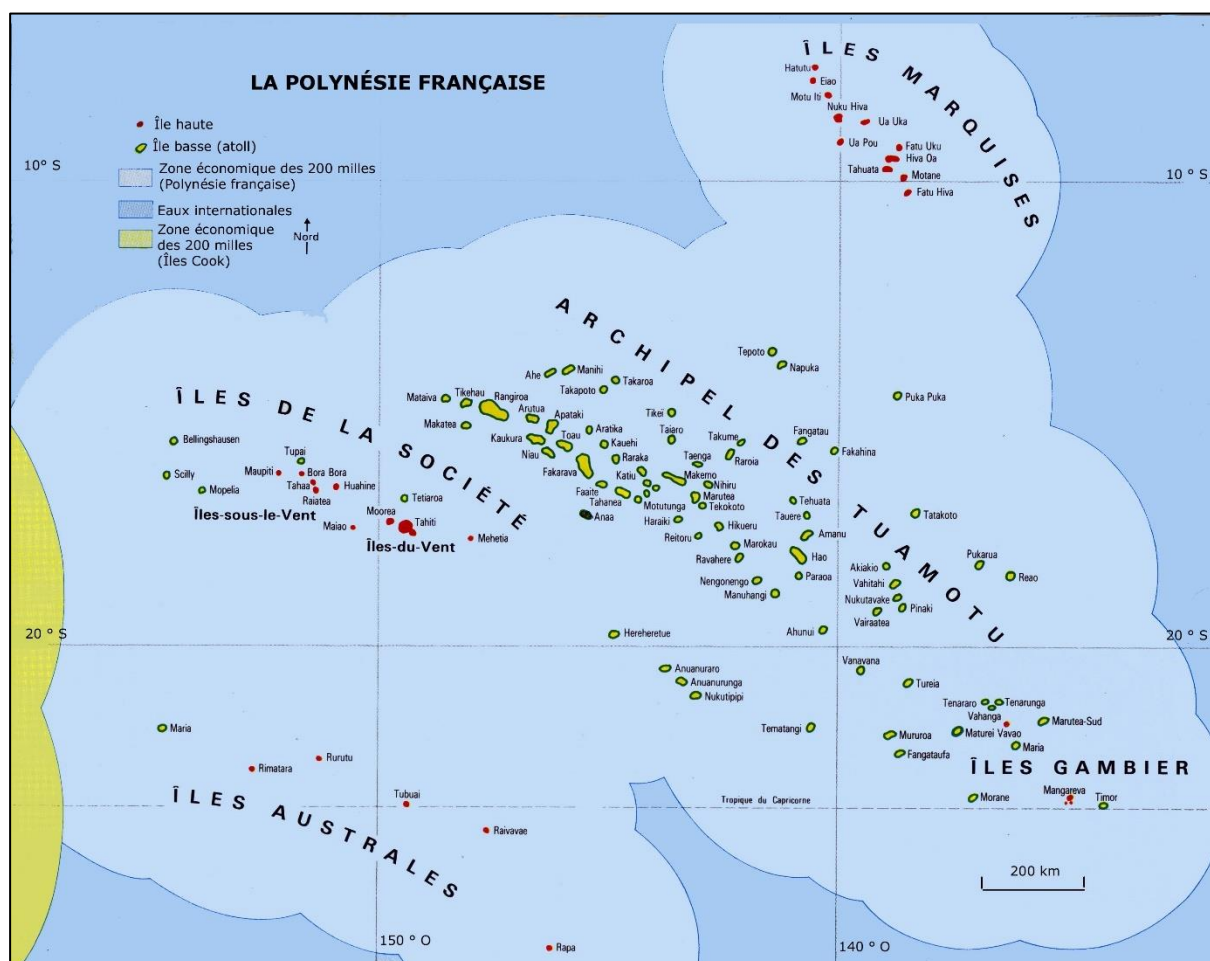


Figure 4 - La Polynésie française: une ZEE de 4,8 millions de km² (DRM)

Étendue sur une ZEE (Zone Économique Exclusive) de 4,8 millions de km², vaste comme l'Europe, les terres émergées ne représentant que 0,1% de cet espace, la Polynésie française est par nature un « merriroire » extracontinental, stratégiquement positionné au milieu de l'Océan Pacifique sud. Cette superficie confère à la France le deuxième domaine maritime mondial, derrière les États-Unis, ainsi qu'un potentiel d'envergure en matière d'investigation scientifique des milieux et des fonds marins. Cet espace maritime pourrait même être étendu dans les années à venir, la Polynésie française ayant 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* : 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*.

La Polynésie française est également caractérisée par sa double insularité. D'une part, son isolement au cœur du plus vaste océan du monde, le Pacifique, en fait le territoire le plus éloigné de tous les continents : depuis Tahiti, Sydney est à 5700 km, Santiago du Chili à 7500 km, Tokyo à 8800 km, Los Angeles à 6500 km et Paris à 15719 km. D'autre part, les 118 îles, dont 78 peuplées, de cette collectivité d'outre-mer, sont disséminées entre 5° et 30° de latitude sud, sur des distances s'étendant pour certaines liaisons à près de mille milles nautiques soit 1800 km.

L'éloignement, conséquent, entre l'archipel central de la Société et les quatre autres archipels que sont les Marquises, les Tuamotu-Gambier et les Australes, et un mode de développement centralisé sur Tahiti, qui accueille, avec son île-sœur Moorea, 75% des 278 786 habitants recensés en 2022, ont engendré une disparité de niveaux et de modes de vie qui perdure aujourd'hui. Le lien à la mer, inscrit dans la vie quotidienne, connaît donc des pratiques communes mais aussi des nuances et des variations liées au taux d'urbanisation ainsi qu'à la diversité géographique des archipels. 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 – lagonnaire, côtière, hauturière – sont logiquement adaptées aux spécificités naturelles, économiques et sociales des différentes îles. **Le caractère archipélagique du Fenua doit donc être pris en compte dans la vision globale de l'économie maritime polynésienne et également en cas de comparaison de son économie avec celle d'autres pays insulaires.**

Les états et territoires insulaires de la planète, de Singapour à l'Islande en passant par la Papouasie Nouvelle-Guinée, représentent un quart des pays du monde. **Par sa géographie et son histoire, la Polynésie française s'inscrit dans deux groupes de territoires insulaires : l'Océanie et les Outre-mer français.** Au cœur du triangle polynésien dont les sommets sont formés par Hawaï, Rapa Nui (Île de Pâques, territoire chilien) et Aotearoa (Nouvelle-Zélande) et avec un peuplement historiquement issu de grandes migrations océaniques venues du continent asiatique via la Papouasie-Nouvelle Guinée et les Fiji, le Fenua entretient aujourd'hui des liens culturels, économiques et politiques avec les pays et territoires insulaires du Pacifique. Il tient une place déterminante dans la coopération régionale et dans les ambitions de rayonnement de la France dans cette partie du globe. Et la reconfiguration géostratégique du monde, qui a fait basculer son centre de gravité vers l'Indopacifique, a renforcé son enjeu territorial depuis une décennie. Par ailleurs, son rattachement institutionnel à la République française fait partager à la Polynésie des similarités et des problématiques conjointes avec les autres départements et territoires d'outre-mer français, dont les aspects maritimes des économies ont été également identifiés comme vecteurs de croissance et intégrés, depuis quelques années, aux travaux d'élaboration des stratégies maritimes nationales.

Néanmoins, l'attention portée à la Polynésie française, et de manière générale aux Outre-mer français, dispose encore d'une marge de progression significative. Dans les aspects socio-économiques, en premier lieu au regard de l'égalité républicaine, comme dans la position géostratégique qu'elle occupe dans l'Indopacifique, il est urgent d'identifier, dans le jeu de « l'archipel France », la valeur de l'atout qu'est la Polynésie française.

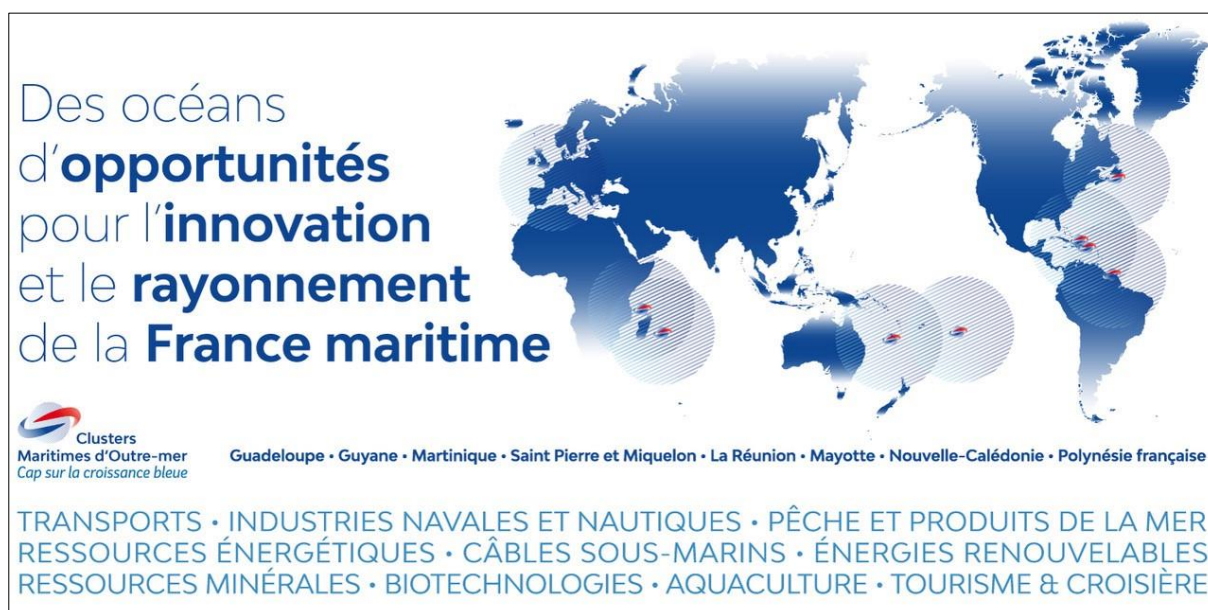


Figure 5 - Les Clusters maritimes ultramarins, regroupements des acteurs de l'économie bleue dans huit territoires (CMPF)

L'envergure de l'économie maritime pour la Polynésie française découle en premier lieu de ces singularités géographiques interne, nationale et régionale. **Plusieurs secteurs maritimes peuvent être considérés comme stratégiques car la vie quotidienne des Polynésiens répond de leur bon fonctionnement.** C'est le cas pour l'alimentation : les ressources marines, en premier lieu la pêche, fournissent la première denrée du *Fenua*, avec une moyenne de 54 kg de poisson consommée par an et par habitant, contre 33 kg/an/hbt en France et 21 kg/an/hbt dans le monde. Le transport maritime international achemine 99% des importations. Quant au transport maritime interinsulaire, dont les routes relient toutes les îles peuplées jusqu'aux plus petites, il assure le ravitaillement en produits de première nécessité (dont l'eau potable et le carburant) et les connexions inter-îles des actifs, des scolaires du secondaire entre les îles d'un même archipel et des étudiants et stagiaires inscrits dans les établissements de Tahiti. Il participe aussi aux évacuations médicales. Toutes ces activités imposent d'emprunter la voie maritime et demeurent très largement centrées sur l'île principale. D'autres secteurs ou projets, comme dans le tourisme nautique et la croisière, l'aquaculture ou les énergies marines renouvelables, sont également apporteurs de croissance, de perspectives de progrès ou de recours possibles contre les effets du changement climatique. Tous ces secteurs économiques sont, de manière générale, corrélés.

La transversalité est en effet constitutionnelle de l'économie bleue, chaque projet de développement faisant appel à différents niveaux de savoirs, de techniques et de décision¹². Par exemple, l'ouverture d'une ligne de transport maritime implique aussi bien le secteur de l'équipement pour la mise en place éventuelle d'infrastructures, que les compétences de la maintenance navale ou les études des hydrographes. De plus, les projets nécessitent non

¹² Un DPT (Document de Politique Transversale) intitulé « *Politique maritime de la France* » est présenté chaque année en annexe au PLF (Projet de Loi de Finances= national par le ministre chef de file (Première ministre pour le PLF 2024, Ministre de la Mer pour le PLF 2023). A noter qu'un DPT différent est également présenté pour les outre-mer.

seulement des garanties quant au bénéfice apporté aux populations mais également, au-delà de l'aspect financier, un niveau d'acceptation suffisant de la part de cette dernière : c'est particulièrement le cas pour les projets à emprise terrestre comme une zone aquacole, une marina ou un démonstrateur d'énergie marine renouvelable mais c'est aussi valable pour les projets entièrement maritimes tels que les zones de mouillage pour la plaisance ou les plates-formes offshores multiusages. Ces corrélations, qui font autant la richesse que la complexité de l'économie bleue, sont, de manière générale, d'autant plus difficiles à prendre en compte que les gouvernements ne possèdent pas toujours de sensibilité maritime. La Polynésie détient cet avantage, relativement à d'autres territoires et pays, et peut mettre la complémentarité des secteurs de l'économie bleue au service de son développement et de son nécessaire rééquilibrage territorial interne car la vie dans les archipels éloignés, dans lesquelles les langues vernaculaires ont été maintenues, dépend toujours trop structurellement de Tahiti.

Le maritime pourrait donc contribuer à répartir équitablement les bénéfices du développement sur l'ensemble du Fenua afin de conforter la stabilité du territoire. Le renforcement des ressources propres, envisagé à moyen terme et sur des activités pérennes, pourrait également permettre au territoire d'évoluer vers plus de sécurité et de souveraineté alimentaire et de s'affranchir davantage de sa dépendance historique aux fonds publics nationaux.

2. L'économie polynésienne : sous perfusion et protection

Les transferts publics de l'État, initiés dans les années 1960, continuent de façonner l'économie polynésienne aujourd'hui. L'équilibre maintenu dans la première moitié du XX^{ème} siècle par cet Établissement français d'Océanie, devenu Territoire d'outre-mer dans la Constitution de la IV^{ème} République votée en 1946, reposait sur des échanges commerciaux : importations par Tahiti de biens manufacturés, exportations de produits agricoles – coprah (amande séchée de la noix de coco), vanille, café –, de nacre et du phosphate extrait de l'atoll soulevé de Makatea. Hormis ce dernier, dont le gisement s'épuise au début des années 60, les richesses naturelles ne sont pas d'un grand rapport et le mode de vie de la centaine de milliers d'habitants qui peuplent le territoire est alors centré sur la pêche et les récoltes, loin des transformations par le salariat et la consommation déjà à l'œuvre en métropole. **La création du CEP (*Centre d'expérimentation du Pacifique*), qui a fait de la Polynésie française la base des essais nucléaires français pendant trente ans, a rapidement et structurellement bouleversé l'économie du territoire.**

L'aéroport de Tahiti Faa'a est inauguré en 1961. Les travaux d'aménagement du port, comprenant une digue de 800m, sont lancés l'année suivante dans la rade de Papeete. L'année 1962 marque également l'officialisation, par le président de la République, Charles de Gaulle, du transfert prochain des essais nucléaires français du Sahara algérien vers les lagons des Tuamotu : les accords d'Évian ont maintenu la possibilité pour la France de procéder à des tirs dans le désert jusqu'en 1966 et c'est cette même année, le 1^{er} juillet, que le premier champignon atomique s'élève au-dessus de l'atoll de Moruroa, à 1250 km au sud-est de Tahiti. L'opération « Aldebaran », guettée à onze heures de décalage horaire par les médias parisiens, et la perspective des suivantes, a nécessité le déplacement de 880 000 m³ de corail pour creuser la passe et aménager la base avancée du centre d'essais, installée sur l'atoll de Hao. Le développement des infrastructures sur l'atoll a également conduit à arracher « dix mille cocotiers (...) pour construire une piste

d'atterrissage de 3400 m de long¹³ » et héberger 3000 personnels militaires à côté du village d'Otepa, qui compte alors 500 habitants et a aussi constitué « *un réservoir de main-d'œuvre pour manipuler les explosifs et les produits radioactifs à expérimenter* ». Sur l'anneau de corail de Hao, « *dont les dimensions correspondent à la ceinture des boulevards de Paris* », sont également apparus, en plus de dortoirs et d'une infirmerie, une centrale électrique de 9000 KWh, une distillerie capable de traiter 1000 m³ d'eau de mer par jour, « *une boulangerie et une salle de cinéma d'une capacité de mille places* » – comme le rapporte *Le Monde* daté du lendemain.

Ces grands travaux et l'arrivée de milliers de métropolitains distordent en très peu de temps l'économie polynésienne : le développement des services, l'apparition de nouvelles classes de fonctionnaires de l'État et du Pays et le changement structurel de la société dans son ensemble sont alimentés par un afflux de capitaux publics qui provoque l'essor de Tahiti et un exode depuis les autres îles vers la nouvelle capitale économique. Entre 1962 et 1970, le PIB par habitant est multiplié par 3,5 contre 2,2 en métropole et, en valeur, il représente, en 1968, 83% de celui de la France contre 45% en 1960. Dès 1964, les dépenses du CEP sont quatre fois supérieures au budget territorial. Cette contribution de la dépense publique et des transferts d'État est demeurée une constante dans les comptes économiques de la Polynésie. En 2023, le montant des dépenses de l'État en Polynésie s'élevait à 210,3 milliards Fcpcf, en hausse de 4,3% par rapport à l'année précédente. Sur cette somme, 49% finance l'exercice des compétences de l'État et 51% celui de compétences polynésiennes. Elle représente un tiers du PIB polynésien¹⁴. Les fonds relèvent de différents dispositifs : dotations dont la « Dotation globale d'autonomie », contrats de projets, contribution au Fonds communal de péréquation, défiscalisation ou encore le « 3^{ème} instrument financier » dédié aux investissements prioritaires, qui a remplacé de manière pérenne les crédits d'installation et de fonctionnement attribués pendant la période active du CEP, évalués à 74 milliards Fcpcf entre 1962 et 1970.

C'est de cette période que date également le développement de la fonction publique, nationale puis territoriale, en Polynésie française. En 1962, les salaires versés par les administrations représentent 12% du budget des ménages et ce chiffre atteint 34% en 1970. Au cours de la même période, les dépenses des administrations sont multipliées par 10 et couvertes par les transferts publics métropolitains à environ 80%¹⁵. A partir de 1974 et du premier statut d'autonomie, le poids de la fonction publique locale augmente à la suite du transfert de compétences opéré par l'État vers le territoire. Ce poids s'alourdit dans la décennie suivante avec l'alignement des traitements des fonctionnaires locaux sur ceux des fonctionnaires expatriés, qui bénéficiaient dans les années 70 d'une majoration de 104% sur les traitements métropolitains¹⁶. En 2022, sur 69200 salariés, on compte 5215 employés de la fonction publique territoriale et 10436 agents de la fonction publique d'État, dont les quatre cinquièmes environ sont des civils. Ces chiffres sont à rapporter à l'ensemble des travailleurs, au nombre d'environ 100 000 en comptant les indépendants (« patentés »), ce qui représente seulement 53,8% des actifs contre 68% en métropole – où l'existence d'une caisse de chômage facilite le recensement des personnes en recherche d'emploi et où l'économie informelle est moins importante.

¹³ « *L'explosion nucléaire de Mururoa semble imminente* », *Le Monde*, 2 juillet 1966

¹⁴ « *Dépenses de l'Etat en 2022* », Haut-Commissariat de la République en Polynésie française

¹⁵ « *L'économie de la Polynésie française de 1960 à 1980, un aperçu de son évolution* », G. Blanchet, Office de la Recherche scientifique et technique de l'Outre-mer, 1984

¹⁶ « *Tahiti, une économie sous serre ?* » Bernard Poirine, L'Harmattan, 2011

L'économie de rente créée par les transferts publics s'est accompagnée d'un effondrement du secteur primaire, qui représentait seulement 3% de la valeur ajoutée en 2022, contre 85% pour le secteur tertiaire (dont 33% de services non marchands comprenant l'administration, l'éducation ou encore la santé). Elle a également favorisé l'inflation, le niveau particulièrement élevé du coût de la vie en Polynésie française étant lié à son isolement géographique mais également renforcé par une politique protectionniste du commerce extérieur, qui isole en partie l'économie polynésienne du système de prix mondial. Selon les règles fiscales et douanières en vigueur, différentes de celles applicables en métropole, les droits à l'importation s'appliquent aux échanges dès le seuil de 20 000 Fcpf (167 €). Ils sont principalement calculés sur la valeur de ces échanges et constitués de différentes taxations parmi lesquelles le droit de douane, les redevances du port autonome et de l'aéroport, des droits appliqués à des produits spécifiques tels que les alcools, en particulier la bière, ou encore le pétrole, ainsi que par la TDL (*Taxe pour le Développement Local*). Cette dernière, créée en 1998 pour protéger les productions locales de produits importés concurrents, plus de vingt fois supérieurs en volume, a généré 1,8 milliards Fcpf de recettes en 2022 pour le Pays. Ses taux varient de 2% à 82% : elle est par exemple de 37% sur les fromages et les conserves de viande, 60% sur l'eau minérale, 82% sur la bière et la vannerie. Critiquée par l'*Autorité polynésienne de la concurrence*¹⁷ selon laquelle elle engendre surtout une rente pour les producteurs locaux, elle est d'un autre côté défendue pour sa capacité à maintenir des emplois et fait toujours l'objet de débats quant à sa révision, voire sa suppression. Toujours est-il qu'en étant répercutée sur les prix finaux, elle contribue à la cherté de la vie au Fenua, également impactée par les marges des distributeurs (44% du prix total en moyenne) et par la TVA. Ce système de fiscalité proportionnelle, appliqué à de nombreux produits alimentaires et de consommation courante, affecte mécaniquement les ménages aux tranches de revenu les plus basses. En l'absence d'impôt sur le revenu, avec un impôt foncier limité au bâti, seul l'impôt sur les sociétés, au taux de 25%, contribue significativement à la fiscalité directe polynésienne, la fiscalité indirecte représentant trois quarts des recettes fiscales du Pays. La consommation des ménages participant de manière structurelle à la croissance de la Polynésie française, l'inflation et le niveau des prix sont des indicateurs-clés dans l'évaluation de la santé économique du Fenua. Si aucune réforme fiscale significative n'a pu être entérinée récemment sur le territoire, l'année 2023 est marquée par une hausse de 8% des recettes.

Les dépenses de l'État français en Polynésie française (en milliards de F CFP)						
	2019	2020	2021	2022	2023	Variations 2023/2022
Participation à l'exercice des compétences du Pays	96,3	104,0	117,8	103,2	106,1	+2,8 %
Dépenses liées à l'exercice des compétences de l'État	81,8	82,7	83,3	84,6	89,8	+6,1 %
Appui aux communes	13,4	13,3	13,6	13,9	14,4	+3,6 %
Total	191,5	200,0	214,7	201,7	210,3	+4,3 %
<i>Source : Haut-Commissariat de la République en Polynésie française</i>						

Figure 6 - Transferts de l'Etat en Polynésie (IEOM, 2023)

¹⁷ [Rapport de l'Autorité de la Concurrence de Polynésie française, 2021](#)

Recettes fiscales de la Polynésie française <i>en millions de F CFP</i>	2019	2020	2021	2022	2023	Variations 2023/2022
Fiscalité indirecte	82 000	72 656	80 588	86 470	93 431	+8,0 %
Taxe sur la valeur ajoutée	50 417	46 123	50 429	54 344	59 424	+9,3 %
Droits à l'importation (1)	20 680	19 250	21 101	23 075	23 729	+2,8 %
Droits d'enregistrement	4 730	4 263	5 454	5 175	5 696	+10,1 %
Droits intérieurs de consommation	2 365	2 123	2 482	2 460	2 608	+6,0 %
Droits à l'exportation	387	60	205	298	599	+101,1 %
Autres droits indirects	3 421	837	917	1 118	1 375	+23,0 %
Fiscalité directe	25 890	25 985	24 946	31 251	35 866	+14,8 %
Impôt sur les bénéfices des sociétés (IS)	8 913	9 575	8 510	11 553	12 401	+7,3 %
Contribution supplémentaires à l'IS	3 364	3 814	3 048	4 308	5 308	+23,2 %
Impôt sur les transactions	3 181	3 036	2 929	3 334	3 353	+0,6 %
Impôt foncier	2 909	2 861	2 936	3 085	3 525	+14,3 %
Droits int. de consommation sur les véhicules	1 661	1 441	1 475	1 559	1 601	+2,7 %
Redevance de promotion touristique	1 538	574	772	1 557	1 702	+9,3 %
Autres impôts et taxes directs	4 324	4 684	5 276	5 854	7 976	+36,2 %
Total	107 890	98 641	105 534	117 721	129 297	+9,8 %

(1) hors exonérations de droits et taxes à l'importation

Source : Ministère des finances et de l'économie

Figure 7 - La fiscalité en Polynésie française (IEOM, 2023)

3. La part des ressources propres : le tourisme, premier secteur pourvoyeur

La volonté de trouver, pour le territoire, des substituts économiques viables au déclin des productions agricoles, et disposant d'un potentiel significatif, a conduit à positionner le tourisme comme vecteur de croissance il y a plus de soixante ans. Avec la mise en service de l'aéroport de Tahiti, la Polynésie française a été dotée de la capacité d'accueillir des avions gros porteurs. Dès le départ, l'avis des experts du secteur comme des autorités s'accorde sur la nécessité de préserver le patrimoine naturel et les traditions locales, reflets d'une « authenticité » dont le mythe était déjà répandu à l'extérieur grâce aux récits des explorateurs, des documentaires et du cinéma. Des investissements s'imposent cependant : avec l'augmentation de la capacité de transport aérien, ce sont potentiellement 1000 touristes par semaine qui pourraient arriver à Tahiti en 1962, contre 6000 sur toute l'année précédente alors que la destination ne compte encore que 200 chambres d'hôtel... Un demi-siècle plus tard, malgré des épisodes de crise et de ralentissement au cours de la période, le secteur constitue, de très loin, la première ressource propre de la Polynésie française, comptabilisée à 85 milliards Fcpcf en 2023, nouvelle année-record. Avec 261 813 visiteurs, voire 305 700 si l'on compte les excursionnistes en croisière transpacifique, le territoire a dépassé les précédents records établis avant le coup d'arrêt causé par la pandémie de Covid-19.

Le tourisme, en Polynésie française, bénéficie d'une structuration réelle à travers les politiques publiques (Stratégie du Tourisme *Fāri'ira'a Manihini* 2027), des incitations et

prélèvements fiscaux identifiés (défiscalisations locale et nationale, taxe de séjour, fonds de développement de la croisière, taxe sur les meublés de séjour et villas de luxe), d'une organisation de la promotion de la destination déployée sur plusieurs continents par le GIE Tahiti Tourisme et, au niveau du Pays, d'un ministère et de services dédiés. De nouveaux objectifs et orientations ont été annoncés par le gouvernement élu en 2022, allant dans le sens d'un développement significatif de ce secteur, le Président du Pays, Moetai Brotherson, également ministre du Tourisme, souhaitant atteindre les 600 000 visiteurs dans une dizaine d'années.

Dans l'exercice d'évaluation stratégique et statistique, le tourisme polynésien n'est pas, selon les évaluations, considéré comme « bleu » au sens de la terminologie parfois employée dans le cadre du développement durable, pour des territoires pouvant distinguer nettement leurs espaces terrestres de leurs espaces côtiers. La mer et les lagons, l'environnement maritime préservé et les activités aquatiques et nautiques constituent naturellement des attractions majeures de la Polynésie pour les visiteurs mais le récit élaboré pour promouvoir la destination fait d'abord valoir la culture du Fenua à travers des éléments forts tels que l'authenticité, la tradition de l'accueil déployé pour l'invité et la dimension spirituelle du *mana*¹⁸. L'économie bleue polynésienne, y compris dans son appréhension la plus transversale, développée par le *Cluster maritime de Polynésie française*, qui inclut également la croisière et le tourisme nautique, exclut donc toutes les activités liées à l'hébergement balnéaire considéré comme terrestre. Elle n'en demeure pas moins identifiée comme pourvoyeur de ressources propres pour le Fenua, à travers ses deux premiers secteurs exportateurs que sont la perliculture et la pêche thonière. Son potentiel de développement gagne donc à être soutenu en tant que vecteur de croissance exogène.

S'il ne convient pas ici d'entrer dans un débat théorique, un point de sémantique nécessite cependant d'être explicité dans la mesure où l'expression « économie endogène » a été reprise par le gouvernement de la Polynésie française dans ses annonces de politique générale et sectorielle¹⁹. Rappelons seulement que la théorie de la croissance endogène, développée par Paul Romer, Robert Lucas et Robert Barro au milieu des années 1980, fait, très schématiquement, référence à trois facteurs : l'endogénéisation de l'innovation (source de rendements croissants), la notion de capital humain (compétences en lien avec la productivité) et l'effet bénéfique de l'investissement public notamment en matière d'infrastructures, avec un financement par l'impôt. Cette théorie d'une croissance auto-entretenue, qui a permis d'identifier le niveau de compétences (le capital humain) comme facteur d'accélération de la croissance et de promouvoir la nécessité des formations, au service de l'innovation et de la compétitivité entre entreprises, est partiellement intégrée à la politique économique américaine aujourd'hui. Cependant, elle a connu des évolutions théoriques de la part des économistes depuis quarante ans. Et surtout, sa validité s'effondre en-dessous d'un certain seuil de capital humain comme de capital physique, en-dessous desquels les externalités positives – autrement dit, les effets bénéfiques des innovations développées de manière endogène au profit de l'augmentation des connaissances et de la compétitivité – sont insuffisantes pour entretenir la croissance dite endogène. Cette dernière dépend donc de l'état

¹⁸ Définir le *mana* afin de rendre ses significations accessibles à la pensée occidentale fait l'objet de travaux de recherche depuis le XIX^{ème} siècle. Quintessence de la culture polynésienne, généralement expliqué par l'expression « force sacrée », le *mana* est présent dans la nature mais également chez certains êtres, vivants ou passés, auquel il confère un pouvoir, une grandeur, une qualité perceptible et transmissible. Le mot agrège la spiritualité, la magie et la puissance à l'œuvre depuis les premières mythologies jusqu'à aujourd'hui.

¹⁹ « [L'objectif du gouvernement est de développer une économie endogène](#) », Polynésie la 1^{ère}, février 2024

initial de l'économie, de sa taille et de la maximisation dans l'utilisation de toutes les capacités des individus à la production.

Dans le cas de la Polynésie française, les contraintes naturelles et démographique, la dépendance aux importations, le faible taux d'activité, la structuration de l'économie et des finances ainsi que les facteurs conjoncturels – notamment la période récente de « stagflation » – ne permettent pas d'envisager une accélération à court terme de la croissance en-dehors des apports extérieurs, des transferts de compétences et de rééquilibrage de la balance commerciale. C'est en réalité cette dernière orientation qui semble être le fer de lance des orientations économiques du nouveau gouvernement, à travers des engagements à augmenter significativement les ressources propres issues du tourisme et de la pêche thonière et à favoriser les partenariats avec l'extérieur dans le domaine de l'innovation, facteurs caractéristiques d'un modèle de croissance relevant de l'exogénéité.

4. De la difficulté d'instituer une gouvernance pour l'économie maritime

Au niveau institutionnel, plusieurs portefeuilles ont été dédiés au maritime par différents gouvernements de la Polynésie française : Edouard Fritch, en tant que vice-président dans le gouvernement de Gaston Flosse, à partir de 1996, détenait le portefeuille de la Mer ; Teva Rohfritsch, ministre de la Relance économique entre 2015 et 2020, était également ministre de l'Economie bleue, un titre employé pour la première fois. Toutefois, ces fonctions recouvraient principalement les ressources marines, tandis que les transports, les infrastructures ou encore le tourisme maritime relevaient de portefeuilles séparés. Cette situation demeure aujourd'hui, avec un *ministère de l'Agriculture, des Ressources marines et de l'Environnement, en charge de la Recherche et de la Cause animale*, également compétent pour les formations maritimes et confié à Taivini Teai. Ces variations dans l'exercice des compétences liées à la mer ne sont pas propres à la Polynésie française.

A l'international, et de manière générale, l'analyse des espaces marins dans une perspective de développement économique est un phénomène relativement récent, qui a commencé à être porté hors des académies et des cercles d'expertise restreints après l'établissement de la *Convention des Nations-Unies sur le Droit de la mer*, dite « de Montego Bay », en 1982. Cette prise de conscience coïncide avec plusieurs facteurs : l'augmentation radicale du volume des pêcheries mondiales, qui passent de 20 millions de tonnes par an à la fin des années 40 à 65 millions de tonnes en 1970 et à 90 millions de tonnes dans les années 1980, chiffre relativement stable depuis ; la croissance du transport maritime, en particulier des hydrocarbures, qui impose une révision des réglementations internationales ; l'attention portée aux minerais, au développement des technologies qui permettraient un jour le prélèvement des nodules polymétalliques au fond des océans et la vigilance à maintenir, parallèlement, sur l'état environnemental des milieux – ces deux derniers facteurs ayant particulièrement pesé dans le projet d'établir une constitution internationale pour les océans. **La Convention de Montego Bay a ainsi mis en lumière l'interdépendance étroite entre les différents usages de la mer et l'intérêt pour les gouvernements de concevoir des « politiques maritimes intégrées ». Mais les difficultés à composer et établir de telles politiques, comme le montrent les échanges des commissions interétatiques formées pour créer le droit international de la mer, sont d'ordres structurel**

et fonctionnel. Certains pays disposent de 10 à 15 ministères ayant des compétences s'étendant aux espaces marins mais travaillant généralement en silos ; l'absence d'objectifs clairs liés au maritime et pouvant être intégrés à une stratégie nationale, l'inadéquation des cadres législatifs et réglementaires ainsi que le manque d'informations cantonnent les sujets maritimes à des programmes sectoriels distincts, malgré les incitations des experts des Nations-Unies, notamment à l'adresse des pays en développement, en faveur de « *politiques marines (...), définies au niveau le plus élevé des gouvernements (...), [s'appuyant] sur un cadre législatif et réglementaire approprié (...), conduites dans le cadre institutionnel assurant un maximum de coordination* »²⁰.

Plus récemment, l'ancien député européen et océanographe de formation, Pierre Karleskind, s'est aussi exprimé sur cette difficulté des pays et territoires : « **Il est essentiel (...)** », écrit-il en 2017, « **qu'à tous les niveaux de décision, ceux qui ont une sensibilité maritime soient présents. Il faut arriver à faire comprendre que la mer ne fonctionne pas comme la terre (...), la mer est toujours dynamique** »²¹. A cette date, au niveau national, la mer, ou plutôt une partie des secteurs maritimes, est rattachée ou dévolue à différents ministères : cela a été le cas sous le gouvernement de François Fillon, dans lequel le maritime dépend du portefeuille de l'Écologie, entre 2009 et 2010, sans être remplacé après le remaniement ministériel ; le gouvernement de Jean-Marc Ayrault institue ensuite un ministère des Transports et de la Pêche, entre 2012 et 2017. Or, ce que le député appelle de ses vœux, c'est une coordination politique en capacité de s'emparer de l'intersectorialité inhérente aux enjeux maritimes et détentrice d'un pouvoir de décision et d'action. La fonction de SGMer (*Secrétaire Général de la Mer*) rattaché à Matignon, créée en 1995, est en charge de l'élaboration annuelle et du suivi du *Comité interministériel de la Mer* qui acte les décisions gouvernementales pour le maritime. Le SGMer, coordinateur des administrations, ne peut cependant pas empiéter sur l'exécutif. En 2020, un *ministère de la Mer* est créé et attribué à Annick Girardin après trois ans à la tête du *ministère des Outre-mer*. Il s'agit du premier ministère de plein exercice officiellement dédié à la Mer depuis celui de Louis Le Penec en 1981. Lors du remaniement de 2022, la *plate-forme Océan et Climat* relaie une tribune signée par une centaine d'acteurs en leur nom – chercheurs, navigateurs, représentants des institutions issus du milieu maritime, dirigeants d'entreprises engagées dans les innovations bleues –, appelant au renforcement du portage politique de haut niveau pour la mer, au titre des enjeux de la transition écologique. La création d'un SEMer (*Secrétariat d'État chargé de la Mer*) rattaché à Matignon, à l'issue des élections, est saluée par la communauté pour sa capacité à « désiloter » la politique de la mer. Un recul est constaté après le remaniement de 2024, le SEMer étant alors rattaché au ministère de la Transition écologique. Aujourd'hui, sous le nouveau gouvernement de Michel Barnier, Fabrice Locher est ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé de la Mer et de la Pêche. **Ces fluctuations dans les fonctions et le protocole témoignent, une fois de plus, de la difficulté à organiser une gouvernance à la fois efficiente et pérenne pour les questions et enjeux maritimes. Une avancée majeure est cependant à souligner : l'intégration croissante du secteur privé à la prise de décision.**

L'expression la plus emblématique de la co-construction public-privé pour le maritime a été, en 2017, le lancement du *Comité France Maritime*, task-force co-pilotée par le *Secrétariat général de*

²⁰ Jean-Pierre Lévy in « *Le Droit et la Mer, Essais en mémoire de Jean Carroz* », Organisation des Nations-Unies pour l'alimentation et l'agriculture, Rome, 1987

²¹ Pierre Karleskind in « *La croissance bleue* », revue Politique Internationale, 2017

la Mer et le Cluster maritime français²² pour renforcer les filières économiques maritimes nationales. Des déclinaisons ont été créées à travers les *Comités France Maritime Outre-mer*, sur la recommandation du Cluster maritime français, afin de favoriser les échanges et les déplacements dans les territoires des représentants de l'État, de développer une meilleure connaissance des enjeux ultramarins et de faciliter la mise en œuvre des projets. Au niveau local, en Polynésie française, la gouvernance du maritime pourrait également évoluer en 2024 avec la création d'un *Comité d'orientation stratégique maritime et portuaire* réunissant l'État, le Pays et le Cluster maritime de Polynésie française comme représentant des acteurs privés.

5. Typologie des secteurs maritimes

La volonté de promouvoir des politiques maritimes a conduit les institutions et les experts, au niveau international et national, à proposer des typologies intégrant des secteurs maritimes de différents niveaux de maturation. Dans l'Union européenne et en métropole, entre autres, l'évaluation et la réflexion s'appuient sur une distinction entre activités traditionnelles, transverses et émergentes. Cette classification demeure globalement pertinente pour la Polynésie :

- *Les secteurs traditionnels, stratégiques* : transports maritimes, pêche, construction et maintenance navale, autonomie énergétique, câbles sous-marins ;
- *Les secteurs transverses, structurants* : environnement, formations, infrastructures, sciences et innovation, services et numérique, sécurité, sauvetage et surveillance en mer ;
- *Les secteurs émergents* : aquaculture, tourisme dont nautisme et croisière, biotechnologies, énergies marines renouvelables, travaux sous-marins et exploration des grands fonds.



Figure 8 - Classification des secteurs de l'économie maritime (CMF/CMPF, 2020)

²² [Site du Cluster maritime français](https://www.cluster-maritime.fr/)

Au niveau national, selon des perspectives incluant les outre-mer, l'économie liée à la mer représentait en 2023 une valeur de production de plus de 119,3 milliards d'euros et près de 490 000 emplois. La projection à 2030 est d'1 million d'emplois et de 150 milliards € en valeur de production annuelle. La stratégie permettant d'atteindre ces objectifs, dénommée « Facteur 20 », s'intègre à la stratégie de transition écologique et énergétique nationale et européenne, cadrée, entre autres, par l'*Accord de Paris sur le climat*²³.

« Facteur 20 » s'appuie :

- sur la corrélation entre les cinq secteurs traditionnels et les cinq secteurs émergents de l'économie bleue,
- sur la structuration créée au niveau de 8 secteurs transverses communs à toute l'économie nationale
- et sur deux grands atouts : l'étendue de la ZEE nationale grâce aux outre-mer et le leadership français dans plusieurs industries maritimes.

Par exemple, le potentiel d'un secteur traditionnel comme les ressources marines peut être déployé dans le secteur innovant des biotechnologies marines, au travers de secteurs transverses comme la formation et l'innovation. Autre exemple : l'évolution du secteur traditionnel de la construction navale avec les innovations imposées par la transition énergétique, en lien avec l'adaptation des infrastructures aux nouveaux modes de propulsion ainsi qu'à la digitalisation des flux.

L'un des outils utilisés au sein des Clusters maritimes, dans une méthodologie de travail reflétant la transversalité inhérente aux questions maritimes est intitulé GS (Groupe Synergies) et mobilise différents secteurs et niveaux d'intervention, y compris dans les outre-mer. Ainsi, le GS « Compétence, Formation et Attractivité » du Cluster maritime français inclut-il les problématiques ultramarines²⁴.

Le cabinet international de conseil en stratégie PwC a repris une articulation similaire à l'attention des investisseurs, montrant que chaque axe de développement intégrait l'ensemble de la chaîne de valeur, depuis les études jusqu'à l'utilisateur final en passant par la production, le transport ou encore l'exploitation, et que chaque étape constituait un jalon de création de valeur ajoutée. PwC identifie également une croissance des fonds d'investissements intégrant des critères liés au développement durable des secteurs maritimes dans leurs indices. Le cabinet a enfin développé, à partir de sa branche portugaise, le projet HELM-PwC de compilation, suivi et analyse des données de l'économie bleue au niveau mondial²⁵. A cette échelle, il est envisagé un doublement de la contribution des populations côtières à l'économie mondiale, qui passerait de 1500 à 3000 milliards de dollars d'ici à 2030²⁶, sous réserve que le développement respecte les critères de durabilité propres à garantir le maintien des ressources pour les générations futures et que l'adaptation au changement climatique soit pris en compte dans l'élaboration des projets afin de favoriser la résilience des territoires. Déjà, certains pays et

²³ [L'Accord de Paris sur le climat](#) sur le site des Nations-Unies

²⁴ [Interview de Nathalie Mercier-Perrin, présidente exécutive du Cluster maritime français](#), Jeune Marine, 2024

²⁵ [Helm-PwC : Economy of the sea Barometer, France](#)

²⁶ [« L'Économie bleue durable est essentielle pour les petits pays et les populations côtières »](#), Onu Info dans le cadre de la Conférence des Nations-Unies sur les océans, 2022

territoires insulaires tels que le Vanuatu, les Kiribati ou Miquelon prennent des mesures anticipatrices des bouleversements conséquents attendus.

Année après année, l'incidence croissante du réchauffement climatique sur la population mondiale, les engagements pris au niveau international pour la transition écologique et énergétique ainsi que la dépendance d'un habitant sur deux à la ressource marine pour son alimentation renforcent l'attention accordée à l'économie maritime, à sa définition et à la typologie de ses secteurs. Les États engagés dans des politiques publiques pour l'économie bleue, l'Union Européenne et l'Organisation des Nations-Unies ont ainsi proposé différents cadres et typologies sectorielles. En 2024, l'UICN (Union Internationale pour la Conservation de la Nature) a établi une cartographie de l'économie bleue²⁷ qui, d'une part, rappelle l'histoire de cette appellation et de ses différentes acceptations et, d'autre part, propose de s'attacher aujourd'hui à une « économie bleue régénérative », en capacité de maintenir et développer la santé et les services des écosystèmes marins à long terme. Penser cette économie bleue régénérative suppose alors d'anticiper les impacts des activités exercées sur les milieux et, selon les auteurs, d'éliminer du cadre d'évaluation les secteurs non compatibles avec la résilience et la régénération des milieux tels que l'exploitation des hydrocarbures offshore par exemple.

Quel que soit le cadre choisi par la puissance publique pour le développement de son économie maritime, l'ensemble de ces analyses et travaux montrent avant tout la complexité de l'articulation entre les activités et la nécessité, pour parvenir à un modèle alliant développement, gestion et préservation durables, de s'attacher en amont à la définition quantitative et qualitative des objectifs ainsi qu'à l'instauration d'une gouvernance inclusive pour l'économie bleue.

²⁷ « [Vers une économie bleue régénérative](#) », Raphaëlla Le Gouvello et François Simard, UICN, 2024

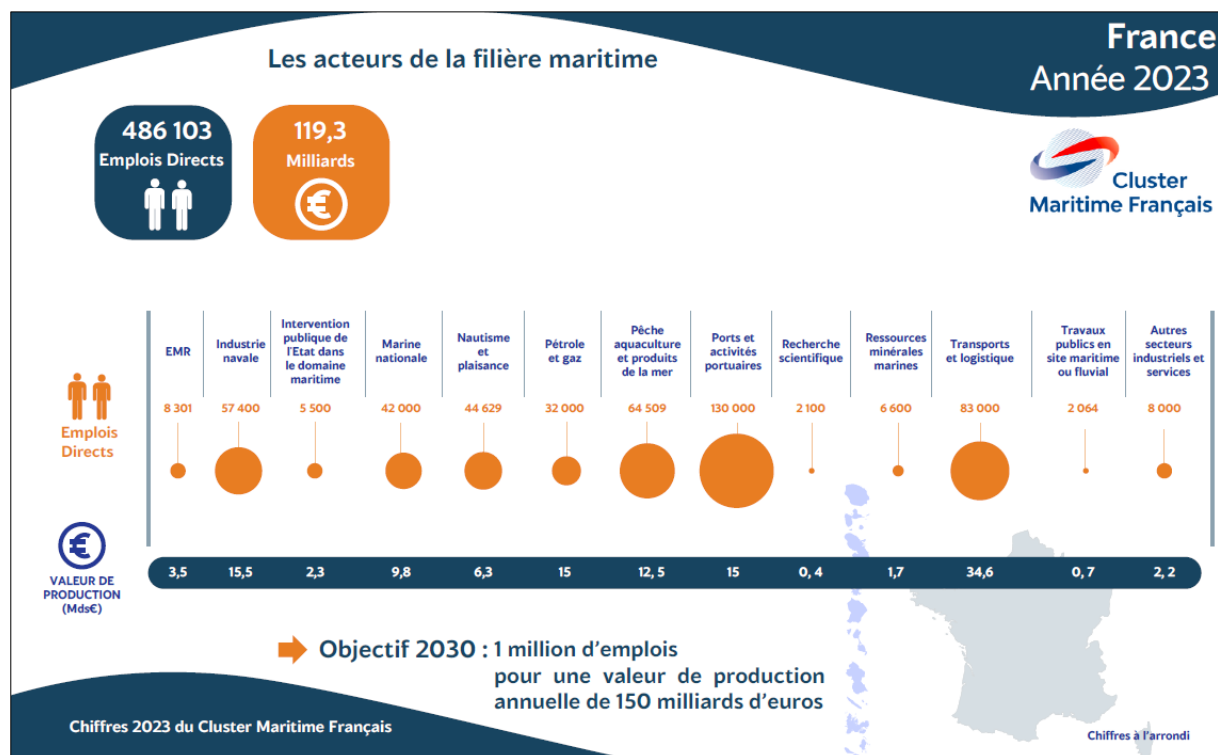


Figure 9- L'économie maritime française (CMF, 2023)

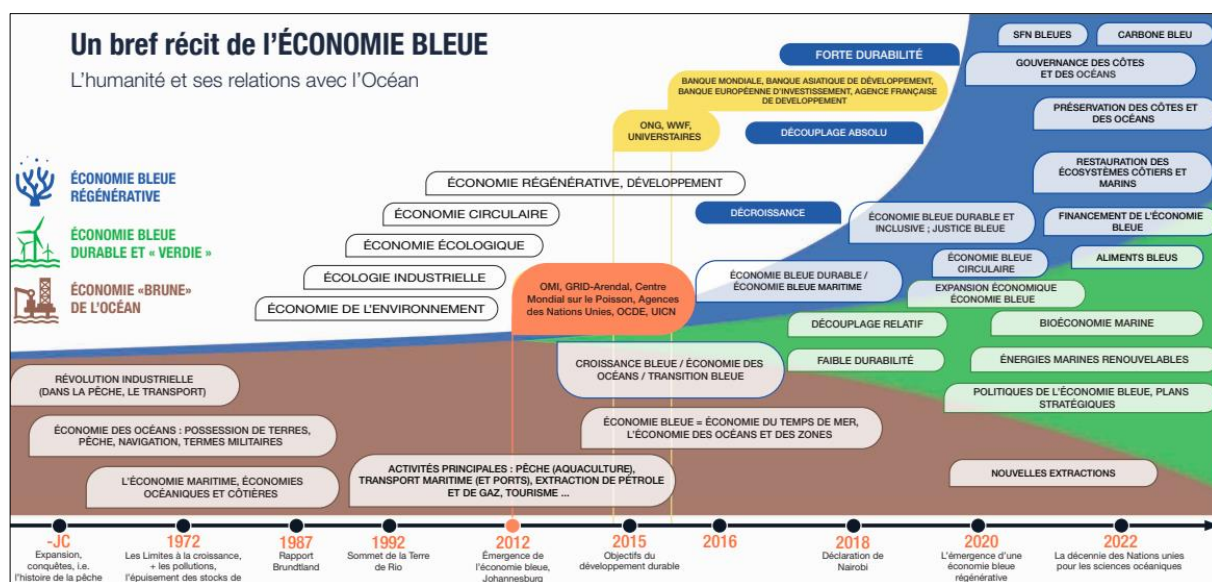


Figure 10 - Vers une économie bleue régénérative (UICN, 2024)

6. Poids et perspectives pour l'économie bleue polynésienne



Figure 11 - L'économie bleue polynésienne en 2022 (CMPF, 2023)

En Polynésie, le Cluster maritime de Polynésie française, fondé en 2014 sur le modèle et avec le soutien du Cluster maritime français pour fédérer les acteurs privés et parapublics du maritime au Fenua, publie, chaque année, un *Baromètre de l'Economie bleue*. **Selon les chiffres 2023, l'économie maritime polynésienne représente la deuxième source de ressources propres du Pays et compte pour 13% des actifs.** Lors du 7^{ème} Forum de l'Economie bleue de Polynésie française, organisé en 2022, le CMPF a également fait **le bilan de huit ans d'activités économiques maritimes, secteur par secteur, identifiant les avancées mais également des marges de progression réelles à combler d'ici la fin de la décennie.** Ce développement économique doit être pensé et corrélé à celui de l'employabilité et de l'emploi, en particulier dans les îles et archipels éloignés, à travers la montée en compétences et la création d'activité. Enfin, il doit, pour être durable, intégrer en amont les critères et les solutions à trouver pour préserver les îles, territoires particulièrement vulnérables au changement climatique.

Relever ces enjeux implique pour la Polynésie française de considérer la ZEE comme le premier substrat à partir duquel penser son modèle de croissance, pour valoriser davantage ses ressources propres – y compris pour le tourisme avec les secteurs de la croisière et du nautisme –, pour augmenter son niveau de compétences et pour servir de laboratoire d'innovations propres à être dupliquées dans d'autres pays et territoires. Plusieurs leviers peuvent être actionnés en vue de ces objectifs : l'exercice par le Pays de ses compétences propres ; la prise en compte et le soutien de l'État français envers ses territoires d'outre-mer ; la coopération régionale océanique. Cette dernière approche, par son avantage et ses atouts géostratégiques, est également favorisée par le lien culturel qui unit les peuples du Pacifique sud à l'océan.

En effet, alors que le développement de l'Hexagone est historiquement lié à l'agriculture et s'est appuyé, au fil des siècles, sur l'espace terrestre, le peuplement des îles de cette partie du monde s'est effectué, à partir de -1000 av. J.-C. environ, à travers une conquête de l'espace maritime à bord de pirogues doubles. Cet événement fondateur, de même que les mythes et légendes de cette époque, sont régulièrement rappelés et réinscrits dans les déclarations politiques, à Tahiti et au niveau régional océanien, en lien avec le développement économique des secteurs maritimes. De plus, si l'on excepte l'urbanisation de quelques îles et en particulier de Tahiti, les îles et archipels vivent de la mer et avec la mer au quotidien : avant toute considération statistique sur l'économie, les finances et l'emploi, le peuple polynésien demeure un peuple maritime par caractère.

Mettre l'économie polynésienne en adéquation avec sa nature maritime et renforcer le rapport à la mer dans l'organisation politique, économique et géostratégique semble d'autant plus pertinent qu'elle est validée par l'approche historique, analytique et comparative, entre « *les pays dont la puissance et l'identité viennent de la mer (...) de ceux qui utilisent la mer comme une option stratégique parmi d'autres (...), [les premiers ayant] historiquement davantage contribué au développement du commerce, de la connaissance et de l'inclusion politique que les seconds*²⁸ ». Une position confortée par la feuille de route pour l'économie bleue Azimut 2030 établie en 2022 par le CMPF, qui a abondé la consultation élargie, menée en 2024 par le gouvernement de la Polynésie pour établir sa stratégie pour une économie maritime durable à horizon 2030, et qui avance « *la conviction partagée que la Polynésie française (...), vaste territoire homogène maritime, se renforce et s'émancipe à la faveur de sa maîtrise technique, académique, législative, structurelle et transversale des activités humaines liées aux océans, aux mers, aux lagons et à leurs côtes, rassemblées sous la qualification d'« économie bleue » par les principales instances internationales*²⁹ ».

7. Une Zone économique exclusive protégée et gérée

Ayant initié une démarche et des mesures diverses pour la conservation de la nature depuis plusieurs décennies, l'État français a formalisé en 2021 une *Stratégie nationale pour les aires protégées*³⁰ 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-mer³¹.

Selon l'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*

²⁸ « *Les ambitions inavouées – Ce que préparent les grandes puissances* », Thomas Gomart, Tallandier, 2023

²⁹ « *Azimut 2030 : entre préservation, productivité et résilience. Recueil des projets et orientations prioritaires pour le développement maritime durable en Polynésie française* », CMPF, 2022

³⁰ <https://www.ofb.gouv.fr/la-strategie-nationale-pour-les-aires-protegees>

³¹ [Portail des limites maritimes officielles françaises](#)

*terme de la nature et des services écosystémiques et valeurs culturelles qui y sont associés*³² ». 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, Nouvelle-Calédonie), 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.

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 2002, 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 », 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 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 »³³. Par la suite, après un plan de gestion provisoire déposé en 2020, un plan de gestion sur la période 2023-2037 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 de gestion 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,

³² Définition établie lors de la Conférence d'Almeria : « *Defining protected areas* », Union internationale pour la Conservation de la Nature, 2007

³³ [Code de l'environnement de la Polynésie française](#) et [Arrêté n°507 CM du 3 avril 2018 portant classement de la zone économique exclusive de la Polynésie française en aire marine gérée.](#)

« *Te Moana O Hiva* » : c'est ce dernier nom qui a été choisi pour nommer la stratégie de protection portée à l'échelle régionale dans le Pacifique sud.

L'adoption d'un plan de gestion pour Tainui Ātea offre un cadre et un ensemble d'orientations, de mesures et d'actions pour le développement durable et résilient des activités maritimes, contraintes par les exigences de préservation de l'environnement inscrites dans ledit plan, en particulier l'interdiction, sous forme de moratoire, d'exploiter les grands fonds marins de la ZEE.

Par ses efforts et actions de préservation, traduits dans ses lois, la Polynésie française souhaite ainsi développer une économie bleue qui correspond aux critères proposées pour les économies bleues « régénératives ». Le terme, avancé par les pays insulaires du Pacifique et utilisé plus largement depuis 2020, englobe, avec l'exigence de durabilité des activités, les notions de régénération des milieux, d'inclusivité et de justice sociale³⁴. Les modèles de pêche durable mais également de tourisme nautique et maritime déployés au Fenua sont, en la matière, de véritables précurseurs. **L'économie maritime polynésienne démontre ainsi qu'elle peut être non seulement un moteur pour la relance mais également un acteur réel de la lutte contre le changement climatique et le déclin de la biodiversité et que certains modèles sectoriels méritent d'être mieux connus tant ils sont propres à inspirer d'autres pays et territoires engagés pour les enjeux océaniques et maritimes à long terme.**

³⁴ « [Vers une économie bleue régénérative](#) ». R. Le Gouvello et F.Cimard, op.cit.

2 - Quels apports concrets pour la collectivité ?

Alternance politique, nouvelles orientations économiques ? Depuis sa victoire, le 12 mai 2023, aux élections territoriales de la Polynésie française, le parti indépendantiste *Tāvini huirā'atira nō te ao mā'ohi* (« Servir les citoyens Mā'ohi³⁵ ») assume de nouveau la responsabilité du pouvoir exécutif, conforté par une large majorité à l'Assemblée du Fenua. Dix ans après le dernier mandat du leader indépendantiste Oscar Temaru et l'inscription de la Polynésie française, par l'Assemblée générale des Nations-Unies, sur la liste des territoires à décoloniser, la question du rattachement à la métropole a largement alimenté les débats électoraux. Toutefois, s'il s'affirme « *déterminé à faire avancer le processus de décolonisation*³⁶ », le président Moetai Brotherson se dit favorable à une « *transition douce* » et reconnaît également, dans la victoire de son parti, l'espoir d'un changement en faveur d'une meilleure prise en compte des besoins des Polynésiens au quotidien. L'urgence, c'est la fracture sociale.

La Polynésie française est en effet la collectivité d'outre-mer concentrant le plus d'inégalités de revenus après Mayotte. Le PIB par habitant représente 50% de celui mesuré en France métropolitaine, sans prendre en compte les écarts de prix entre les deux territoires et aucun rattrapage n'a été observé ces dernières années. Vingt-six pour cent des Polynésiens vivent sous le seuil de revenus bas métropolitain contre 14% en métropole, les premiers étant structurellement plus vulnérables et plus dépendants de l'économie en l'absence d'amortisseurs sociaux tels que, par exemple, une caisse de chômage³⁷. De plus, si, comme préconisé par la commission Stiglitz-Sen-Fitoussi³⁸, on intègre au calcul du PIB par habitant des critères supplémentaires de mesures de progrès social, le tableau s'assombrit encore. Ainsi, le niveau d'éducation est une variable discriminante forte au sein des ménages polynésiens, dont le risque de pauvreté est multiplié par 18 en l'absence de niveau d'études supérieures détenu par la cheffe ou le chef de famille. Quant au critère concernant le rapport entre les revenus des plus riches et des plus pauvres, il est particulièrement pertinent dans la partie la plus urbanisée et la plus peuplée de Polynésie que sont les Iles-du-Vent (Tahiti et Moorea), où les 10% les plus riches gagnent en moyenne 9 fois plus que les 10% les plus pauvres (contre un rapport de 3,6 en métropole) et où est rendu flagrant le constat d'une société à deux vitesses.

Le *Diagnostic territorial de la Polynésie française*, état des lieux détaillé en lien avec le développement durable et les inégalités, a été publié en 2022 d'après les données établies jusqu'en 2021 par l'ISPF (*Institut de la Statistique de la Polynésie Française*), en préalable à l'établissement d'un plan de convergence tel qu'établi dans les articles 7 et suivants de la *Loi de*

³⁵ *Mā'ohi* est un terme adopté dans les années 1970-80 pour désigner le peuple autochtone de Polynésie française. Cette communauté partage des origines et une civilisation commune avec les Maoris de Nouvelle-Zélande et des îles Cook, les Hawaïens (ou Māoli) et les Pascuans de l'île de Pâques, ce qui permet de les considérer aujourd'hui comme un seul peuple, unité qui n'existait pas autrefois, d'autres réseaux d'alliances et de concurrence étant en place à l'échelle de la région au XVIII^{ème} siècle et le regroupement par archipel datant de la période coloniale (source : « *Tupuna, Voyage sur les traces des ancêtres à Tahiti et dans ses îles* », Moearii Darius, Au Vent des Iles, 2021)

³⁶ « *Moetai Brotherson : 'nous proposons à la France une décolonisation qui pourra être citée en exemple'* », Le Monde, 7 juin 2023

³⁷ *Diagnostic territorial de la Polynésie française*, Institut de la statistique de la Polynésie française, 2021

³⁸ *Rapport de la Commission sur la mesure des performances économiques et du progrès social*, Présidence de la République française, 2009

programmation relative à l'Égalité réelle Outre-mer du 28 février 2017, dite « loi EROM »³⁹. **Ce diagnostic met en avant trois caractéristiques principales de la Polynésie : les atouts et les points faibles du territoire en lien avec ses spécificités territoriales ; les défis pour la croissance que représentent un handicap de compétitivité et un surcoût des activités productives ; l'articulation entre développement et préservation d'un environnement aussi exceptionnel que fragile.** Le nouveau gouvernement semble avoir donné la priorité à l'action économique sur la posture politique et avance, pour relever ces enjeux, des actions dans **quatre secteurs identifiés comme prioritaires – la souveraineté alimentaire, le tourisme, le numérique et la culture –, assortis d'une volonté de refonte de la fiscalité**, le tourisme demeurant le premier contributeur à la croissance du Pays. Les chiffres records enregistrés par ce secteur en 2023, faisant suite à une année 2022 confirmant la réalité de la reprise après la crise sanitaire et économique, confortent la croissance du territoire⁴⁰ et traduisent une prédominance sans équivalent du tourisme en matière de création de richesse et d'emploi, au regard de l'apport des secteurs maritimes, dont le potentiel demeure avéré mais encore insuffisamment investi en-dehors de la pêche et de la croisière, cette dernière relevant des comptes du tourisme ou de ceux de l'économie maritime selon les périmètres retenus.

1. L'économie bleue dans le PIB polynésien : une contribution encore faible

Les derniers comptes économiques de la Polynésie française, publiés en juillet 2024, confirment la dynamique du Pays, sa capacité à développer ses exportations de biens et services et les opportunités que le territoire constitue pour les investisseurs. En 2023, le PIB nominal (à prix courants, c'est-à-dire hors inflation) s'établit à 706 milliards Fcpcf. Il augmente de 3% après +4,5% de croissance en 2022 et +2,1% en 2021. Il dépasse ainsi de 10% celui d'avant la crise sanitaire et, en 2022, pour la première fois depuis 2016, cette hausse était liée à l'augmentation des exportations de biens et services, tandis que le maintien de la consommation des ménages contribuait à compenser l'inflation, en net recul en fin d'année 2023. L'indicateur du climat des affaires élaboré par l'IEOM (Institut d'Emission Outre-Mer) se maintient au-dessus de sa moyenne longue période depuis 2020.

1.1. Une reprise liée au tourisme dès 2022...

Ces résultats découlent de la reprise de l'activité touristique. L'afflux des visiteurs, en dynamisant les segments de l'hôtellerie, de la restauration et des transports, constituait le principal facteur d'augmentation du PIB en 2022 (+71,2% en volume et +51,3% en valeur), après deux ans de crise, permettant au territoire de retrouver les chiffres 2019 pour ce secteur avant de les dépasser en 2023. Par ailleurs, pour l'année 2022, le maintien de la consommation des ménages, malgré une baisse du pouvoir d'achat de 1,5% en raison de l'inflation, s'expliquait par un rebond de l'emploi : 3560 nouveaux emplois avaient en effet été déclarés à la *Caisse de prévoyance sociale* en 2022, soit la plus forte hausse depuis vingt ans, qui s'accompagnait d'une hausse de 18% des offres à l'embauche et d'une baisse des demandeurs d'emploi. Là encore, le tourisme tire la reprise, les effectifs de l'hôtellerie et de la restauration ayant augmenté de 20% et, pour l'ensemble, ceux du secteur tertiaire non marchand de 7,3%. Pour comparaison, les emplois étaient en hausse dans

³⁹ [*Loi n°2017-256 du 28 février 2017 de programmation relative à l'égalité réelle outre-mer et portant autres dispositions en matière sociale et économique*](#)

⁴⁰ [*Rapport annuel économique de la Polynésie française*](#), IEOM, 2023

tous les autres secteurs en 2022 mais de manière moindre : +4,7% dans le secteur primaire, +3,8% et +3,5% dans l'industrie et la construction respectivement et +2,9% dans le secteur tertiaire non marchand en lien avec l'augmentation du nombre de fonctionnaires d'État et du Pays, le gouvernement local ayant depuis annoncé un gel des embauches pour ces derniers. Au total, le tourisme représentait, il y a deux ans, 8% du PIB marchand de la Polynésie française.

1.2. ... et confirmée en 2023

« Après un rebond significatif observé l'année précédente, l'économie polynésienne se maintient sur une trajectoire de croissance positive au cours de l'année 2023, résultant notamment d'une fréquentation touristique record », écrit l'IEOM dans son dernier rapport⁴¹. « Les visiteurs sont arrivés principalement des États-Unis (46 % du total) et d'Europe (42 %), notamment de France (30 %). L'hôtellerie polynésienne a enregistré un coefficient moyen de remplissage de 73 %, bien au-dessus des niveaux pré-Covid (69 % de 2016 à 2019). Elle a pu optimiser son revenu moyen par chambre disponible (48 000 F CFP contre 31 000 F CFP en 2019), ce qui a contribué à renforcer sa situation de trésorerie. La conjoncture a également été propice au tourisme maritime. Le nombre de croisiéristes s'est accru de 3 % (44 000 en 2023 contre 43 000 en 2022) et celui des excursionnistes (passagers effectuant des croisières transpacifiques) a presque doublé (44 000 en 2023 contre 24 000 en 2022) ». La croissance est aujourd'hui soutenue par la demande intérieure avec un marché du travail dynamique, le nombre d'emplois en équivalent temps plein progressant de 4% en 2023 et le revenu disponible des ménages étant en augmentation de 6% sur la période. L'inflation est en net recul, évaluée à +0,6% en glissement annuel contre +8,5% en 2022, en lien avec l'apaisement sur le prix de l'alimentaire et des hydrocarbures. Les investissements sont également en hausse de 12% en volume, venant principalement des grandes entreprises, contrairement à l'investissement public qui baisse de 4% en volume, en lien avec l'inflation. Le nombre de défaillance d'entreprises est en baisse de 30%, ce qui fait de la Polynésie française une exception par rapport aux autres territoires d'Outre-mer et même au regard de l'Hexagone.

Unité : milliards de F.CFP	2022e	2023e au prix de 2022	Valeur	Prix	Volume
PIB	659,8	679,9	7,0%	4,0%	3,0%
Consommation des ménages	471,6	482	5,5%	3,3%	2,2%
Consommation publique	209,1	211	2,9%	2,0%	0,9%
Investissement public	35,1	33,6	-1,0%	3,3%	-4,3%
Investissement privé et variation des stocks	108,7	115,9	9,4%	2,8%	6,6%
Importation de biens et de services	304,3	311,9	5,9%	3,4%	2,5%
Exportation de biens et de services	139,1	152,3	17,1%	7,6%	9,5%

Figure 12 - Principaux agrégats de Polynésie (ISPF, 2023)

⁴¹ [Rapport économique annuel 2023 de la Polynésie française](#), IEOM, 2024

1.3. L'économie bleue, deuxième secteur pourvoyeur de ressources propres

Les exportations du secteur primaire et les chiffres records de la perliculture marquent également l'année 2023 mais le maintien de ces ventes exceptionnelles n'est pas garanti pour les prochains mois. Pour les années précédentes cependant, **la contribution de l'économie bleue au PIB arrive derrière celle du tourisme, si l'on prend pour périmètre de calcul les activités suivantes : les ressources marines, la construction et la réparation navales, la plaisance et le charter nautique ainsi que le transport maritime et la partie de la croisière concernant les services portuaires, hors dépenses à terre.** Tel était, tout en gardant à l'esprit le lien existant entre ces secteurs et le flux de visiteurs, le choix fait par l'ISPF lors d'une étude spécifique consacrée à l'économie bleue polynésienne en 2022⁴². Le document, qui ne manque pas d'arguer en faveur du développement économique fondé sur le vaste espace marin polynésien, établissait la contribution du maritime au PIB marchand à 5,2% pour les chiffres 2019, soit une valeur ajoutée de 28,5 milliards Fcpcf, et à seulement 4,5% de l'emploi salarié, cette dernière donnée étant difficile à évaluer pour le secteur de la pêche hors armements hauturiers.

Deux points sont particulièrement saillants dans cette étude : d'une part, **la croissance de l'économie maritime polynésienne depuis 2015, avec une hausse de 9% à la contribution du PIB et de 12% des emplois, tendance que l'on retrouve aujourd'hui après la période de carence due au Covid-19** et, d'autre part, **la contribution de la croisière à cette évolution.** En effet, si le plus gros secteur de l'économie bleue en termes de valeur ajoutée est celui des services portuaires, avec 9,7 milliards Fcpcf, l'augmentation de 30% de ce chiffre sur cinq ans est directement lié à l'essor du secteur de la croisière et, dans une bien moindre mesure, des activités de charter nautique et de plaisance qui connaissent néanmoins une progression constante.

Les ressources marines, le transport maritime et la construction et réparation navale affichent également des statistiques à la hausse dans cette étude. En 2019, les ressources marines représentent 2% du PIB polynésien, plus de 1100 emplois et 54% des recettes d'exportations de biens, soit 8,5 milliards Fcpcf entre 2015 et 2019 grâce à la croissance de la pêche hauturière et à la perliculture, secteur en restructuration. Le transport maritime international et interinsulaire progresse également sur la période, employant 698 salariés en équivalent temps plein en 2019, chiffre qui s'élève à 1845 personnes si l'on inclut les services portuaires ; ces segments reflètent cependant également la dépendance aux importations, de biens de consommation depuis l'étranger mais aussi des navires inter-insulaires eux-mêmes, construits hors du Fenua. La construction navale locale connaît une très forte croissance (+60% en 5 ans) mais son poids dans l'économie polynésienne demeure faible, tout comme celui des secteurs émergents que sont l'aquaculture, les biotechnologies ou les innovations maritimes au service de la transition.

1.4. Une balance commerciale nettement déficitaire

En ce qui concerne les échanges internationaux de biens et de services, l'économie bleue contribue au rééquilibrage d'une balance du commerce extérieur structurellement déficitaire. Une fois encore, le lien avec le tourisme doit être pris en compte pour la croisière et l'hébergement flottant que représente le charter nautique. Les statistiques distinguent spécifiquement, pour l'économie maritime, les exportations de perles et de thon rouge, considérés

⁴² « *L'économie bleue en Polynésie française* », Points Etudes et Bilans, ISPF, 2022

comme les deux premiers secteurs exportateurs du Pays, avec respectivement 6 milliards Fcpf et 2,4 milliards Fcpf en valeur pour les exportations 2022, loin derrière les exportations de services mais devant les autres secteurs exportateurs du secteur primaire terrestre – coprah, vanille – et en croissance cette dernière année : de manière relativement conjoncturelle pour la perle, de manière structurelle pour la pêche hauturière. Des dynamiques encourageantes mais atténuées, quant au résultat final, par l'augmentation parallèle des importations en 2022.

En 2023, les recettes d'exportations de produits locaux atteignent 22,6 milliards Fcpf. En progression de 93 % sur l'année, elles dépassent de 125 % leur niveau pré-pandémie. La perle représente trois quarts du total des exportations de produits, soit trois fois plus qu'en 2022, pour un volume deux fois supérieur et un prix au gramme en augmentation de 42%. Grâce à ce résultat, le taux de couverture atteint 9%, soit 1% de plus que la moyenne sur la décennie et le double de celui de 2022.

Importations en valeur				Var.	Var. en
en millions de F CFP				2023/2022	montant
	2021	2022	2023		
Agriculture, sylviculture, pêche	3 319	4 208	4 325	+2,8 %	+117
Industries agricoles et alimentaires	42 104	56 107	53 628	-4,4 %	-2 479
Industries des biens de consommation	32 140	35 770	36 402	+1,8 %	+633
Industrie automobile	17 356	19 127	21 200	+10,8 %	+2 073
Industries des biens d'équipement*	34 749	38 093	45 616	+19,7 %	+7 523
Industries des biens intermédiaires	45 394	57 083	53 507	-6,3 %	-3 576
Énergie	20 530	37 094	33 204	-10,5 %	-3 890
TOTAL	195 593	247 483	247 884	+0,2 %	+401
* Hors importations exceptionnelles.			Sources : ISPF, Douanes, retraitement IEOM		

Exportations de produits locaux en valeur				Var.	Part en
en millions de F CFP				2023/2022	2023
	2021	2022	2023		
Produits perliers	4 921	6 240	17 914	+187,1 %	79 %
<i>dont perles brutes</i>	<i>4 796</i>	<i>6 036</i>	<i>16 975</i>	<i>+181,2 %</i>	<i>75 %</i>
Poisson	1 780	2 414	2 295	-5,0 %	10 %
Huile de coprah	639	833	340	-59,2 %	2 %
Vanille	555	676	560	-17,2 %	2 %
Noni	467	301	198	-34,2 %	1 %
Monoï	267	279	254	-9,1 %	1 %
Nacre	176	261	166	-36,6 %	1 %
Bière	7	8	11	+38,5 %	0,0 %
Autres	523	658	815	+24,0 %	4 %
TOTAL	9 335	11 672	22 553	+93,2 %	100 %
Sources : ISPF, Douanes					

Figure 13 - Importations et exportations (IEOM, 2024)

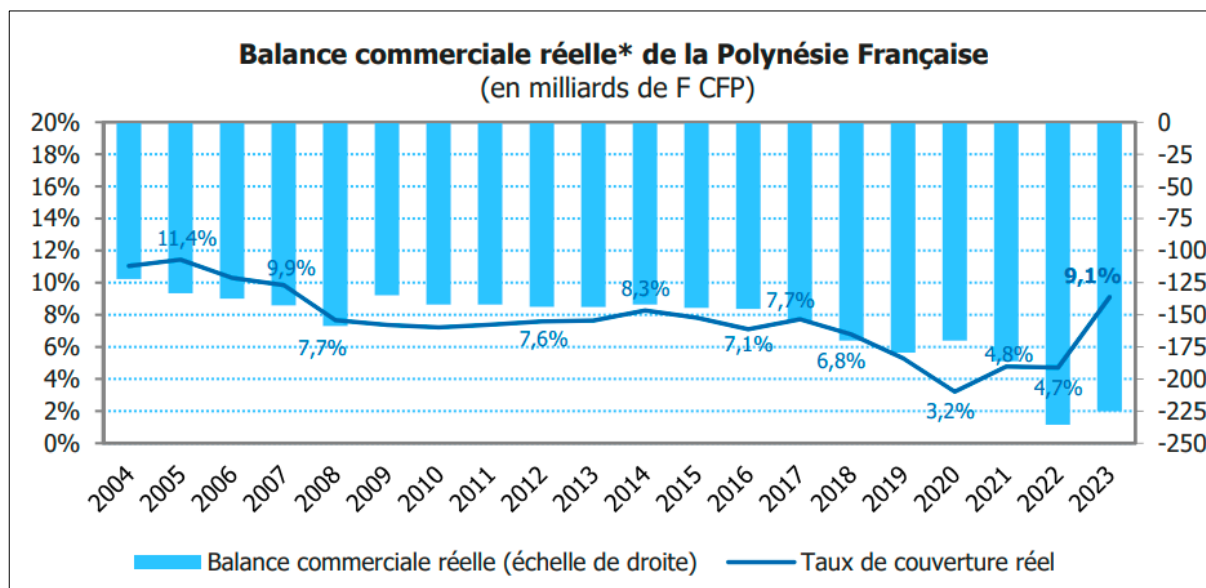


Figure 14 - Evolution de la balance commerciale réelle (IEOM, 2024)

Les résultats de 2023 confirment la hausse générale de la contribution des secteurs maritimes à l'économie polynésienne. La perliculture, en particulier, a affiché des chiffres exceptionnels : 16,9 milliards Fcpcf pour les exportations contre 6 milliards Fcpcf l'année précédente. La pêche hauturière maintient son niveau d'exportations avec 2,1 milliards Fcpcf contre 2,3 milliards en 2022, ce qui représente 20% des ventes de productions locales sur les marchés étrangers. Enfin, les activités de transport maritime et de construction et maintenance navales poursuivent leur développement. A ces secteurs traditionnels, il faut ajouter les bons résultats de la croisière, dont les 16 milliards Fcpcf abondent les chiffres records de fréquentation touristique en 2023, dont les retombées sont évaluées à 85 milliards Fcpcf.

L'économie bleue pèse ainsi un poids économique certain pour le territoire et permet d'envisager avec optimisme son développement dans les années et décennies à venir. Cependant, l'importance de l'économie maritime réside de manière tout aussi, sinon encore plus remarquable, dans son apport social et sociétal, étendu à l'ensemble des îles et archipels.

La prise en compte de l'aspect sociologique du maritime en Polynésie est en effet indispensable, au-delà des comptes économiques consolidés, à l'évaluation de son impact sur l'ensemble des Polynésiens résidant sur les 78 îles du Fenua, dépendant du transport interinsulaire pour la vie courante et échappant significativement, pour ce qui est de la subsistance, à l'exercice de la valorisation marchande : en Polynésie, quatre poissons sur cinq ne sont pas achetés.

2. Ancrage culturel et apport sociétal de plusieurs secteurs maritimes

2.1. La pêche : pratique culturelle, atout économique et enjeu de santé

L'attention portée par le nouveau gouvernement à la relance du secteur primaire polynésien se fonde sur son caractère structurant aux niveaux social, sociétal, environnemental et économique, et place la pêche – lagonnaire, côtière et hauturière – en première position des produits alimentaires consommés et de l'autoproduction. En Polynésie, chacun est, et sera, toujours autorisé à pêcher pour se nourrir. Ce principe, non écrit et en cela fidèle à la tradition orale polynésienne, est sous-jacent à toutes les réglementations. L'activité de pêche est autorisée partout, sauf dans les espaces maritimes où des interdictions ont été établies – comme par exemple, dans des zones spécifiques à préserver, parmi lesquelles les *rāhui*, espaces gérés selon une tradition ancestrale qui est aujourd'hui remise en valeur. Pêcher et protéger, l'objectif demeure le même : se nourrir, et garantir la nourriture aux générations à venir.

A ce titre, **la pêche lagonnaire** joue un rôle essentiel. C'est en particulier valable pour les îles éloignées de Tahiti, où la ressource alimentaire assure une certaine homogénéité de la population et des inégalités moindre qu'en milieu urbanisé. Elle est définie par la DRM (*Direction des Ressources Marines de Polynésie française*) comme « *l'ensemble des activités touchant à l'exploitation des ressources biologiques naturelles existant dans les lagons, sur la pente externe des récifs ou sur le littoral des îles sans récif, jusqu'à une profondeur d'environ 100 mètres*⁴³ ». En 2023, 98% des poissons consommés dans ces îles sont pêchés localement. Au total, 100% des poissons de lagon (dont 18% de *ature* ou chinchards) sont consommés en Polynésie française, avec une augmentation de 23% constatée à Tahiti et Moorea entre 2022 et 2023, en lien avec la hausse des prix. De plus, l'activité enregistre 1233 détenteurs d'une carte professionnelle de pêche lagonnaire, dont 30% déclarés en activité unique. Ce chiffre, à comparer avec les 401 cartes professionnelles enregistrées en 2019, montre le retour aux activités primaires à la suite de la crise sanitaire et économique et aux pertes d'emplois liées. Cette carte ouvre les droits aux aides du Pays, en particulier la détaxe sur le carburant. Dans la stratégie du Pays concernant la pêche lagonnaire, l'accent est clairement mis sur la transition vers la souveraineté alimentaire et la gestion décentralisée par des communautés qu'il convient de faire monter en compétences, tout en assurant le renouvellement de la ressource par différentes mesures, comme le contrôle de la taille des prises et la gestion de l'espace maritime dans lequel s'exerce l'activité.

Le rôle socio-économique est également le premier point mis en avant par le gouvernement en ce qui concerne **la pêche côtière**, opérée depuis les 328 potimarara recensés en 2023. L'exceptionnelle tenue à la mer de ces bateaux à la carène performante, d'une longueur comprise entre 13 et 20 m et sans habitacle couvert assure leur renommée bien au-delà de la Polynésie. Inventé et mis à l'eau au début des années 60 par Leonard Deane, pêcheur originaire de l'île de Tubuai dans l'archipel des Australes, le potimarara (*marara* : poisson volant) autorise des virages secs et, surtout, la pêche en solitaire qui assure une multiplication des gains. Il a, en termes de popularité, depuis longtemps dépassé l'ancien « bonitier » dont on compte encore 30 unités en service. Plus réglementé que le secteur de la pêche lagonnaire, nécessitant le port d'une carte mer ou d'un permis côtier, la pêche côtière doit cependant s'améliorer sur différents points en lien avec la sécurité : équipements en balises de détresse, gestion du nombre de passagers, respect des distances à la côte et des zones protégées. L'instauration d'un schéma directeur de la pêche

⁴³ [Statistiques de la pêche lagonnaire 2022](#), Direction des Ressources marines de Polynésie française, 2023

côtière, en débats depuis plusieurs années, est attendu, après plusieurs années de rencontres et négociations avec le secteur de la pêche hauturière visant à définir un zonage précis entre les deux activités. En effet, les pêcheurs côtiers vont aujourd'hui pêcher sur les zones hauturières grâce à des équipements plus performants : 67% de leurs prises sont des thonidés, écoulés sur le marché intérieur. Une centaine de dispositifs de concentration de poissons fixés sur l'ensemble de la ZEE sont mis en place par la DRM et utilisés par ces acteurs.

Si **la pêche hauturière** alimente aussi le marché intérieur, contribuant à la consommation moyenne de 54 kg de poisson par an en Polynésie française, elle tire aussi sa valeur ajoutée de sa capacité d'exportation. En 2022, avec 80 navires thoniers, dont 3 disposant d'unités de congélation, et 7500 tonnes pêchées par an dont 90% de thonidés, elle assure 2,3 milliards Fcpf de recettes d'exportation, ce qui en fait la troisième ressource propre du territoire après le tourisme et les exportations de perle. Sa particularité réside dans sa durabilité, selon un modèle cité en exemple et qualifié d'« extraordinaire » au plus haut niveau de l'État⁴⁴ : il s'agit d'une pêche à la palangre (hameçons), sélective quant aux prises, réservée aux seuls Polynésiens et bénéficiant de l'écolabel MSC (*Marine Stewardship Council*) qui permet au thon rouge polynésien de se vendre à l'étranger malgré les surcoûts liés au transport. Enfin, le secteur bénéficie d'une structuration et d'une croissance continue depuis 2015, ce qui fait envisager aux autorités un potentiel d'augmentation significatif de la production et de la productivité, jusqu'à trois fois les chiffres actuels. Pour être mise en œuvre, cette nouvelle politique devra avant tout garantir la durabilité de la ressource thonière et, plus généralement, ichtyologique, pour les générations futures.

Enfin, la pêche a un rôle majeur à jouer dans les efforts faits pour s'attaquer aux graves problèmes de santé subis par les Polynésiens à cause de leur alimentation. Du modèle alimentaire traditionnel, le Fenua est passé, avec la modernisation et la mondialisation, à un modèle de consommation de produits industrialisés, excessivement sucrés et salés, aggravant les risques de maladie. En 2023, 70% de la population adulte est en surpoids, dont 40% au stade d'obésité. S'il existe des disparités entre les archipels, corrélées au taux d'urbanisation, il est urgent de réduire la consommation de glucides et rééquilibrer les sources d'apports de protéines : sur un Apport Énergétique Total moyen de 2500 kcal/j, 11,8% provient du pain, 11% du riz, 8% de la volaille (« cuisses de poulet surgelées » importées), 3% des poissons du lagon et 2,1% des poissons du large⁴⁵. Parallèlement, l'augmentation de la consommation de poissons du lagon pourrait aider à réduire les risques liés à l'ingestion de méthylmercure présent dans les poissons du large. L'apport de ces derniers en Oméga 3 et sélénium apporterait, *a contrario*, une protection. Les recherches étant encore au stade initial, les recommandations de rééquilibrage (avec, par exemple, une recommandation d'associer à la consommation de 500 g de poisson du large par semaine, 300 g de poisson du lagon) concernent les femmes enceintes et les enfants, selon le même principe en adaptant les quantités⁴⁶. En mai 2024, le *ministère de l'Agriculture, des Ressources marines et de l'Environnement* a lancé un *Congrès du secteur primaire* qui comprend plusieurs étapes et couvrira, durant l'année, tous les archipels de la Polynésie. Lors de ces déplacements, l'accessibilité à une alimentation plus locale et plus saine est l'un des principaux sujets d'échanges avec les professionnels et le public. Formations maritimes, aide au stockage et

⁴⁴ [Intervention du président de la République aux 18^{èmes} Assises de l'Economie de la Mer](#), 2023

⁴⁵ « [Comportements alimentaires en Polynésie française](#) », ISPF, 2015

⁴⁶ « [Consommation de poissons du large et risques liés à l'exposition au méthylmercure : état des lieux et propositions de recommandations à l'égard de la population polynésienne](#) », D. Lutringer pour le Bureau de veille sanitaire, 2020

à l'équipement et développement de l'agrotransformation constituent les principales demandes des îles et archipels éloignés de Tahiti.



Figure 16 - Chiffres de la pêche lagonnaire 2022 (CMPF, 2023)



Figure 15 - Chiffres de la pêche côtière 2022 (CMPF, 2023)



Figure 17 - Chiffres de la pêche hauturière 2022 (CMPF)

2.2. La perliculture : un vecteur d'emploi majeur dans les Tuamotu-Gambier



Figure 18 - La perliculture polynésienne en 2022 (CMPF, 2023). Un an avant le record d'exportations de 16,9 milliards Fcpf

Dans les cosmogonies polynésiennes, au commencement étaient le néant et les ténèbres du Pō⁴⁷, contenus dans une coquille originelle dérivant dans le vide, jusqu'à ce que le premier dieu, *Ta'aora, Tahi-tumu*, origine créée d'elle-même dans la solitude, ne se libère de l'obscurité en brisant la coquille afin de créer le monde. Si les versions les plus connues de la légende représentent la coquille comme un œuf, dans les mythologies de ce chapelet d'atolls que sont les Tuamotu, l'état primordial est enfermé dans un bivalve : à son ouverture, incréée et créée, la lumière, miroir de l'obscurité du Pō, est Poe, éclat de la nacre, perle⁴⁸. Si la récolte de ce joyau au fond des mers date de plusieurs siècles, les Pa'umotu les utilisant comme moyen de troc contre des ressources venues des îles hautes, comme le bois par exemple, la perle de culture de Tahiti a célébré en 2021 son soixantième anniversaire.

Avec l'importation de la technique de greffe inventée au Japon⁴⁹, la perle, unique gemme du Fenua et premier produit d'exportation, a contribué à la structuration économique et sociale des Tuamotu-Gambier : en 2022, 95% de la surface occupée par les producteurs d'huîtres perlières et de perles concerne 23 îles dans ces deux archipels. Par ailleurs, la perliculture illustre les efforts entrepris en matière d'autogestion durable, à travers différentes organisations – associations, syndicats, groupements et comités de gestion – qui, malgré des tensions et remaniements au fil des ans, ont permis aux petits exploitants de dépasser les coûts découlant du morcellement des espaces économiques.

Les problématiques auxquelles le secteur est confronté sont nombreuses – structuration de la filière, relancement des formations de greffeurs, revalorisation de la perle de Tahiti, dépollution et régénération des lagons – mais la perliculture constitue toujours, selon l'IEOM, « *un vecteur d'emploi majeur : alors que le taux de chômage dépasse 25% dans certains atolls des Tuamotu, la perliculture (...) offre un revenu à de nombreux foyers* »⁵⁰. Les résultats pour 2023 affichent un record d'exportations lié à des ventes exceptionnelles à Hong-Kong : le caractère conjoncturel, à la suite de la pénurie de perles sur le marché mondial, doit être évalué dans la prospective pour un secteur toujours structurellement contraint.

2.3. Transport maritime interinsulaire et international : le « cordon ombilical » et le « poumon économique » de la Polynésie

On les appelle encore « les goélettes » : les navires de fret qui opèrent le transport interinsulaire en Polynésie française ont conservé, dans le vocabulaire d'aujourd'hui, le nom qu'ils portaient à la fin du XIX^{ème} siècle, quand des bateaux à voile pratiquaient, au gré des vents et des opportunités, le commerce à l'aventure entre les îles et archipels. Le terme met en évidence la valeur patrimoniale de l'activité et souligne l'attachement des Polynésiens vivant hors de Tahiti à ce qui constitue « leur liaison vitale », « le seul lien avec l'extérieur » ou encore « un carrefour pour les populations », selon les témoignages recueillis dans les nombreux reportages réalisés sur le sujet.

⁴⁷ *Te Pō* : monde des origines, également compris comme le monde des ancêtres et des dieux par comparaison avec *Te Ao*, le monde des vivants (Unesco), parfois traduit par « la nuit perpétuelle » ou « la nuit sombre » (Te Papa Museum, Wellington, Nouvelle-Zélande)

⁴⁸ *Poerava 2023-2024* d'après Merehau Anastas in « *Huître perlière et perle de Tahiti* », Marcel Le Pennec, Université de Polynésie française, 2010

⁴⁹ « *28 juillet 1961 à Hikereu, la première greffe d'huître perlière* », PoeRava, 2021 – « Les bénitiers, l'autre perle du Pacifique », N.Gaerter-Mazouni et J.-C. Gaertner, Au Vent des Iles, 2021

⁵⁰ « *La perliculture en Polynésie française* », Institut d'Emission d'Outre-mer, 2020

Pour les îliens, l'arrivée de « la goélette », dont les passages peuvent être distants de plusieurs semaines pour les îles les plus éloignées, marque un temps important, attendu, qui réunit la population sur le quai autour du subrécargue et approvisionne la commune en carburant, eau potable en bidons de cinq litres, produits alimentaires, matériaux de construction, véhicules, biens de consommation courante ou encore animaux d'élevage. La vente à l'aventure demeure pratiquée dans certaines îles et elle est même obligatoire pour les îles ne disposant pas de magasins.

Les statistiques du transport maritime interinsulaire en 2021 affichaient un total de 470 310 tonnes transportées dans la ZEE⁵¹, 82% étant acheminé de Tahiti vers les îles et 19% comptant pour le trajet retour, principalement pour le coprah. En 2022, le tonnage transporté entre les archipels augmente de 14%. La flotte privée des navires polynésiens armés au commerce comptait 26 navires en 2022 dont 20 en activité et 4 NGV (*Navires à grande vitesse*). Sur l'ensemble des navires en exploitation, la moyenne d'âge est de 27,5 ans mais certaines unités ont près de 50 ans. Le léger rajeunissement de la flotte constaté début 2024 est lié à la mise en service d'un nouveau navire, le NGV « Apetahi Express » sur la liaison Tahiti – Îles Sous-le-Vent, depuis mi-2023 et, par ailleurs, au retrait de la goélette « Taporu VII », mise en service en 1978 jusqu'à une succession d'avaries majeures en 2022 ayant conduit à l'arrêt du navire depuis cette date. Les progrès en matière de structuration sectorielle et de modernisation des unités dépendent à la fois des décisions publiques et des volontés d'investissement privés, dans une articulation à laquelle se superposent l'évolution de compagnies d'armement à forte composante familiale.

Si le transport interinsulaire est parfois qualifié de « cordon ombilical des îles », **le port de Papeete, où arrivent 99% des importations, principalement par porte-conteneurs, est quant à lui surnommé le « poumon économique de la Polynésie française ».** Construit en 1962, opérant sous le statut d'EPIC (*Etablissement Public d'Intérêt Commercial*) sous les directives d'un Conseil d'administration présidé par le *ministre des Grands Travaux, en charge de l'Équipement et des Transports de Polynésie française*, il collecte les différentes taxes et redevances portuaires ainsi que les droits de péage via le service des Douanes. Il figure ainsi parmi les acteurs prépondérants pour les finances du Pays. Contraint de composer avec les risques et aléas du trafic maritime mondial, le Port Autonome de Papeete a apporté un soutien financier crucial aux armateurs et acteurs privés utilisant les services portuaires lors de la crise liée à la pandémie de Covid-19.

Le transport à passagers constitue enfin un segment stratégique pour les habitants de la Polynésie. Avec 1,9 millions de passages par an entre Tahiti et son île-sœur, Moorea, distante de moins de dix milles nautiques, le secteur tient le troisième rang national pour le transport en ferry. Dans les îles éloignées, le transport maritime à passagers assure aussi des liaisons nécessaires, en particulier pour les scolaires et il participe à l'organisation des secours et urgences médicales.

⁵¹ [Atlas maritime polynésien](#), Direction polynésienne des Affaires maritimes, 2023

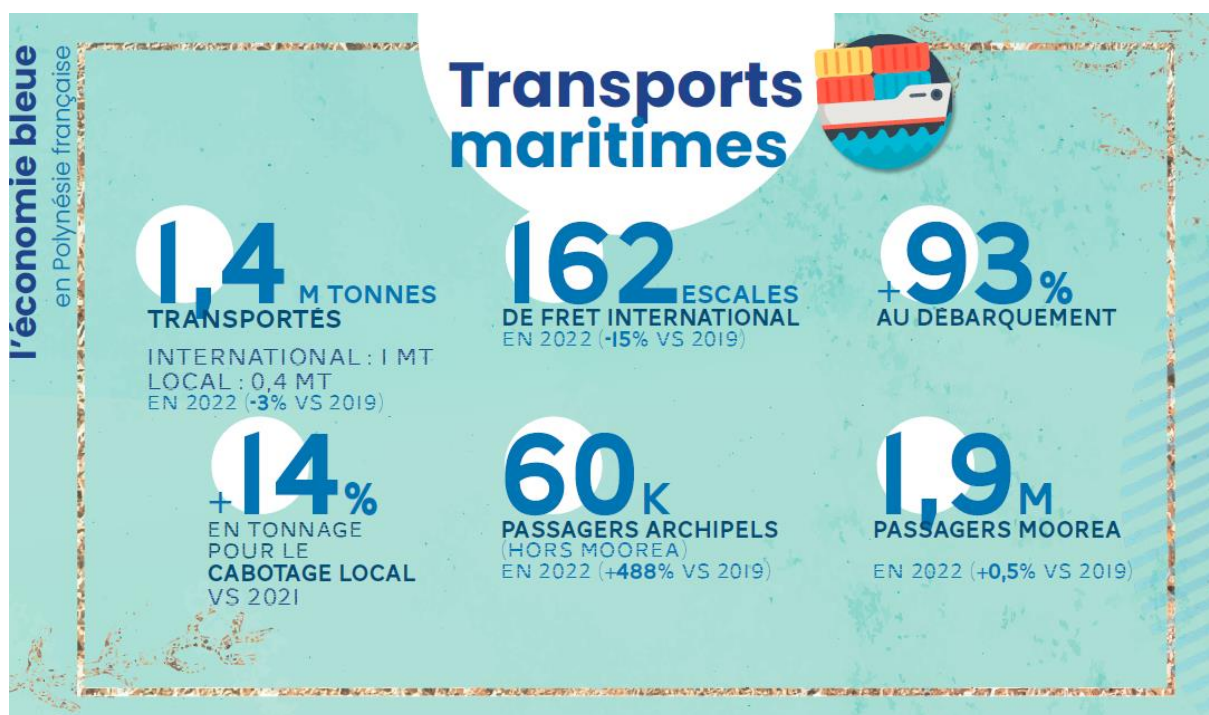


Figure 19 – Transport maritime en Polynésie (CMPF, 2022)

TUAMOTU - GAMBIE										
FRET	ÎLE DU VENT	ÎLES SOUS-LE-VENT	AUSTRALES	MARQUISES	OUEST	CENTRE	EST	NORD-EST	GAMBIER	TOTAL GÉNÉRAL
Alimentaire	49 758,690	33 381,290	2 859,676	5 011,652	7 167,074	2 327,677	524,774	197,432	1 395,988	102 624,253
Mat.construction	3 078,026	37 299,828	7 603,887	5 486,511	12 761,427	3 054,373	1 930,063	2 777,495	1 637,623	75 629,233
Hydrocarbure	20 815,905	48 875,141	4 885,120	10 259,343	9 742,603	2 872,171	824,199	509,142	2 441,506	101 225,130
Divers	43 450,404	30 631,944	4 468,301	7 200,463	7 710,718	1 555,290	1 462,802	372,705	904,144	97 756,771
FRET ALLER	117 103,025	150 188,203	19 816,984	27 957,969	37 381,822	9 809,511	4 741,838	3 856,774	6 379,261	377 235,387
Coprah	226,802	1 430,300	193,676	741,285	3 379,409	1 246,303	1 143,896	444,576	31,416	8 837,663
Produits de la mer	0,554	69,082	25,231	73,144	427,658	86,828	120,826	11,915	14,453	829,689
Produits agricoles	883,495	2 667,533	1 219,771	662,613	7,843	6,195	1,563	0,582	3,576	5 453,170
Productions des îles	3 833,060	922,529	270,861	935,063	483,548	19,877	4,043	0,408	202,352	6 671,740
Déchets	21 360,000	1 648,796	32,932	16,710	124,450	82,467	26,090	1,700	-	23 293,145
Divers	6 673,310	14 466,444	1 134,477	1 387,033	3 140,573	1 197,954	295,781	125,995	262,089	28 683,657
FRET RETOUR	32 977,221	21 204,683	2 876,948	3 815,847	7 563,481	2 639,624	1 592,199	585,176	513,886	73 769,065
TOTAL FRET (EN T)	150 080,246	171 392,885	22 693,932	31 773,816	44 945,3037	12 449,135	6 334,037	4 441,950	6 893,147	451 004,451
PASSAGERS										
Aller	951 039	30 908	334	35	343	44	8	5	-	982 717
Retour	941 727	27 824	428	10	259	98	25	6	-	970 376
Croisière + tournée	-	-	125	2 835	2	-	-	-	322	3 284
TOTAL	1 892 766	46 449	887	2 880	604	142	33	11	322	1 956 377

Transport maritime interinsulaire et international font face à des exigences de modernisation liées, pour le premier, principalement au vieillissement de la flotte et, pour le second, à l'évolution des navires de charge internationaux et des réglementations contraignantes de l'OMI qui affecteront également, à brève échéance, la flottille locale. Les infrastructures portuaires prennent également le virage de la digitalisation des flux en lien avec les enjeux de cybersécurité. Ces transformations, attendues, sont en lien avec plusieurs secteurs maritimes tels que la formation des navigants, la maintenance navale et le développement des infrastructures à Tahiti et dans les îles. Plusieurs types d'actions sont à considérer : la structuration portée par le gouvernement à travers des politiques et orientations – *Schéma d'aménagement général, Schéma directeur des transports interinsulaires, Schéma directeur d'aménagement du port de Papeete* –, les projets privés, les orientations nationales pour la décarbonation, les modalités de financement et les choix stratégiques à opérer pour maintenir la place de Tahiti sur les lignes internationales et poursuivre le désenclavement des îles et archipels.

3. Leviers potentiels : exportations, marchés, nouvelles productions ?

Les petites économies insulaires, naturellement limitées dans la croissance de la productivité du travail, trouvent généralement un avantage à se tourner vers les services, moins dépendant des économies d'échelle et, pour ce qui est de l'activité industrielle, vers des produits manufacturés légers et vers la transformation des ressources primaires. De plus, pour l'ensemble de ces économies de petite taille, les investissements extérieurs et les exportations jouent un rôle crucial⁵². Le développement de l'économie bleue passe par l'usage de ces mêmes leviers en Polynésie française. Au-delà des premières pistes évoquées dans ce chapitre, des analyses plus détaillées pour chaque grand secteur sont proposées dans la suite de cet ouvrage.

3.1. Développer les exportations des produits de la mer ?

La pêche hauturière, malgré l'isolement de la Polynésie est, selon Cédric Ponsonnet, le Directeur des Ressources marines, bien positionnée sur les marchés internationaux, en particulier sur la côte ouest des États-Unis. **À condition que la continuité des vols internationaux soit assurée, il existe un potentiel de développement sur les produits de ce secteur qui peut s'appuyer sur plusieurs forces : la durabilité certifiée, la qualité, la transparence, le savoir-faire, l'ancrage culturel, la structuration de la filière.** Par ailleurs, il existe une marge de progrès conséquente en matière de transformation des produits de la mer, y compris ceux non exploités comme la bonite, qui pourrait abonder les effets cumulés du secteur. Malgré un modèle financier limité, dans lequel les subventions demeurent nécessaires, le secteur mérite, selon la DRM, de continuer à être soutenu dans son développement.

Il convient de prendre des précautions en ce qui concerne les exportations de perles. Certes, un chiffre record a été atteint en 2023 : 17,8 milliards Fcpcf de ventes sur les marchés étrangers contre 6 milliards Fcpcf en 2022, et une revalorisation non seulement de la perle, qui passe de 695 Fcpcf/g à 992 Fcpcf/g mais également des keishis, concrétions de nacre sans noyau, de forme

⁵² « Analyse bibliographique : les petites économies insulaires », Kinvi Logossah et Jean-Michel Salmon, Ceregmia/Université des Antilles et de la Guyane, 1995

non ronde, autrefois considérées comme un échec de la greffe et aujourd'hui dotés d'une valeur marchande et exportés. Des ventes exceptionnelles à Hong-Kong en octobre 2023 auprès de clients chinois expliquent en partie ces résultats, ainsi que la croissance générale du marché mondial de la perle : à 10,49 milliards de dollars en 2023, il a augmenté de 2 milliards de dollars par rapport à 2022 et est anticipé à 24,37 milliards de dollars en 2030, l'Asie-Pacifique connaissant la plus forte croissance. Tout en espérant un maintien du cours de la gemme, les perliculteurs polynésiens s'attendent à une baisse relative des résultats du secteur en 2024, du fait des contraintes propres à l'activité sur le territoire, comme la nécessité de former davantage de personnels, ou liées à l'environnement, comme le réchauffement des eaux. À noter que les efforts et mesures prises en faveur de l'environnement et de la durabilité des activités, par les pays producteurs de perles, contribuent de plus en plus fortement à la valorisation de leurs productions sur les marchés internationaux⁵³. Il convient également de souligner le souci de certains acteurs de conserver une clientèle diversifiée à l'export : la vente en gros à seulement quelques acheteurs sur le marché chinois crée en même temps un risque de dépendance et un risque de moindre valorisation de la qualité des perles de Tahiti.

Enfin, l'aquaculture, hors perliculture, après des années de balbutiements, est enfin à l'aube d'une nouvelle phase avec la livraison, prévue fin 2025, de la Zone Biomarine de Faratea à Tahiti, un projet qui bénéficie du label d'innovation Pôle Mer. Il est envisagé, notamment, de tripler la production de la crevetticulture jusqu'à 450 tonnes. Les bons résultats obtenus sur l'élevage de bécards et de holothuries à mamelles peuvent aussi faire espérer le développement de marchés de niche.

Les dernières statistiques détaillant le PIB polynésien secteur par secteur datent de 2018 : pour cette année, la pêche et l'aquaculture représentaient 1,3% du PIB et l'ensemble des ressources marines, en comptant la perliculture, 1,95% du PIB. Ces chiffres sont à rapporter aux estimations de l'ISPF sur la contribution de l'économie maritime au PIB, évaluée à 5,2% en 2019, selon le périmètre retenu dans son étude parue en 2022 (ressources marines, transport maritime, services portuaires, plaisance et location de voiliers, construction et maintenance navale)⁵⁴. **Des points supplémentaires pourraient être gagnés en augmentant les exportations ainsi que la valeur ajoutée des productions, ce qui semble réalisable sous plusieurs conditions : diversifier les sources de croissance sur ces segments et répondre à l'urgence de développer les infrastructures, archipel par archipel.**

3.2. Tourisme : chiffres records et perspectives optimistes

L'annonce du président du Pays, Moetai Brotherson, de vouloir doubler le nombre de touristes en Polynésie française est, du point de vue économique, bien accueillie tant au niveau général que sectoriel. Comme on l'a vu, la croissance des ressources propres de la Polynésie française repose sur les exportations de services, donc sur ce secteur qui, après le rebond post-Covid et selon les chiffres records de 2023, avec 11% d'augmentation du nombre de visiteurs par rapport à 2019, fournit 85 milliards Fcpf de recettes au Pays et représente environ 80% de ses exportations. De plus, il contribue à absorber les productions locales et notamment celles des ressources marines, qui intègrent favorablement la perspective d'augmentation du nombre de visiteurs aux projets de

⁵³ [*Pearl Commission Special Report*](#), Congrès de la Confédération internationale de Bijouterie, Joaillerie, Orfèvrerie des diamants, perles et pierres, 2023

⁵⁴ « *L'économie bleue en Polynésie française* », ISPF, *op.cit.*

développement. Les touristes constituent en effet un marché stratégique non seulement en volume mais aussi en valeur grâce à la transformation des produits de la mer, que ce soit pour le poisson, les crevettes mais également les perles montées en bijoux.

La stratégie *Fāri'ira'a Manihini 2027* de développement oriente le secteur vers un tourisme durable et inclusif, ce qui correspond aux forces et aux atouts du territoire : un environnement préservé et une authenticité culturelle attractifs. La conjoncture américaine est jusqu'à présent globalement favorable : les États-Unis ont enregistré une croissance de 2,5% de leur PIB en rythme annuel sur 2023, contre 1,9% en 2022 et le pays constitue le premier marché émetteur pour la Polynésie, avec 46% des touristes contre 30% pour la métropole et 11% pour les autres pays européens. Le risque de dépendance n'est pas méconnu et la volonté de diversifier les marchés émetteurs a été exprimée à la fois par le GIE Tahiti Tourisme lors de la publication des résultats 2023⁵⁵ pour le secteur mais également lors du *Pacific Sustainable Tourism Leadership Summit* organisé à Tahiti en octobre 2023, qui comportait, de manière inédite, un conseil des ministres du Tourisme du Pacifique dédié à la connectivité régionale. Un nouvel accord de partenariat aérien avec les îles Cook, ainsi qu'une longue visite officielle du président du Pays à Singapour, avec plusieurs temps forts dédiés au tourisme, semblent confirmer la direction prise par le secteur.

Le segment de la croisière participe de cette dynamique à plusieurs égards : au niveau régional, en termes de retombées économiques, la Polynésie française tient le deuxième rang derrière l'Australie et devrait continuer à bénéficier de la croissance du secteur au niveau mondial. De plus, son modèle de développement fondé sur de petits navires itinérants dans la ZEE permet à la fois la multiplication des escales, la maximisation des retombées pour les populations et l'acceptabilité de l'activité. Il faut également souligner la capacité de la croisière à contrebalancer le déficit d'hébergements terrestres pouvant ralentir la marche vers l'objectif de doubler le nombre de visiteurs au Fenua. Enfin, le nouveau terminal de croisière, en cours d'achèvement à Papeete, constituera un atout supplémentaire pour le secteur.

Quant à la plaisance privée et professionnelle, elle a bénéficié d'une croissance de 40% sur la période 2014-2019. Le secteur est aujourd'hui marqué par une tendance à distinguer les plaisanciers de passage des activités nautiques professionnelles comme le charter nautique. Les premiers subissent une forme de stigmatisation et de rejet par les populations des îles les plus peuplées, faute d'un nombre suffisant d'emplacement portuaires pouvant pallier l'encombrement des lagons, les seconds cherchent donc à se démarquer d'une image fantasmée mais néanmoins dégradée, de la navigation à voile. Le yachting de luxe ou super-yachting, occupe quant à lui une niche porteuse et prospère. Pour l'ensemble du secteur, il est urgent de trouver une solution au manque de place de mouillages : l'exclusion sans préavis, l'augmentation brutale des tarifs ou la réduction drastique des autorisations, sans communication préalable auprès des usagers, ne fait qu'alarmer les professionnels comme les propriétaires privés et ne manque pas d'exacerber les tensions sans résoudre le problème de l'aménagement de l'espace maritime pour cette activité. Un programme de digitalisation et de gestion des flux est en cours d'élaboration par la DPAM, en lien avec l'installation de corps-morts.

Enfin, le développement des activités nautiques telles que la plongée ou le surf est lié à celui du tourisme. La plongée bénéficie de la réputation mondiale des spots polynésiens mais

⁵⁵ « [Polynésie : fréquentation record en 2023 !](#) », TourMag, mars 2024

demeure à être davantage développée dans les archipels. Et s'il est aujourd'hui délicat d'estimer les retombées économiques de l'organisation de l'épreuve de surf des Jeux Olympiques sur la vague de Teahupo'o à Tahiti en juillet 2024, la médaille d'or de Kauli Vaast et la qualification de Vahine Fierro, enfants du pays, ont fait la fierté du Pays. Le gouvernement local a mis en avant la notoriété des Jeux Olympiques en faveur de la destination et l'effet de cohésion souhaité autour d'un sport emblématique du peuple polynésien.

3.3. Innovations : l'économie maritime, premier domaine d'activité stratégique

La Polynésie française, laboratoire des innovations maritimes ? Tel était le souhait exprimé par Tearii Alpha, ministre de l'Économie bleue de 2020 à 2023, sous le précédent gouvernement. L'idée perdure, chez les acteurs privés mais également dans *Polynésie Océan d'Innovation, stratégie de l'Innovation 2030 de la Polynésie française pour son développement durable et inclusif*. Votée par l'Assemblée de la Polynésie française en 2022, cette stratégie de spécialisation intelligente, élaborée en co-construction par un demi-millier d'acteurs publics et privés, propose une vision du Fenua comme « *territoire démonstrateur de solutions insulaires concrètes et équitables pour répondre aux grands enjeux des transitions écologique, alimentaire, énergétique, numérique et climatique*⁵⁶ ».

L'économie bleue est, dans ce cadre, identifiée comme premier domaine d'activité stratégique, en capacité de développer des solutions valorisables et duplicables dans les autres pays et territoires insulaires. Le principal visuel utilisé pour présenter la stratégie illustre incontestablement le caractère insulaire et maritime de la Polynésie française et la volonté de faire d'un environnement naturel unique au monde le premier atout d'une nouvelle compétitivité.

Les champs d'investigation sont nombreux : aquaculture, algoculture, biotechnologies marines, biomatériaux, énergies marines renouvelables, décarbonation des filières ou encore restauration, résilience et surveillance des milieux marins. Certaines solutions sont déjà validées, comme le *Sea Water Air Conditioning*, climatisation par l'eau froide des profondeurs, qui équipe plusieurs hôtels ainsi que le principal hôpital, le Centre hospitalier du Taaone à Tahiti. Toutefois, les leviers financiers pour faire de la Polynésie le champ d'expérimentation des démonstrateurs imaginés sont parfois extrêmement difficiles à actionner, y compris dans le cadre des plans de relance et de transition élaborés par le gouvernement central. Il reste également à restructurer solidement et de manière pérenne l'ensemble de l'écosystème de l'innovation en Polynésie, depuis la formation initiale jusqu'à la recherche, en lien avec les entreprises privés et les décideurs publics. Tout un travail de valorisation, de promotion et d'aide au financement qui mérite d'être suivi et soutenu à tous niveaux.

⁵⁶ « *Polynésie Océan d'Innovation, stratégie de l'Innovation 2030 de la Polynésie française pour son développement durable et inclusif* », 2022



Figure 21 - Polynésie Océan d'Innovation (gouvernement de la Polynésie, 2022)

Parallèlement, de nouveaux produits, existant ailleurs mais non développés au Fenua, pourraient participer à la croissance et au rééquilibrage de la balance commerciale. Depuis les espèces marines transformables mais non encore exploitées jusqu'à la réutilisation des déchets naturels de la pêche, en passant par les progrès à faire dans l'élevage des produits de la mer, des potentiels de développement sont avérés sur de nombreux produits. Les échelles de production envisagées sont, étant donné le tissu économique composé de 95% de TPE (Toutes Petites Entreprises), forcément limitées mais de nombreux projets pourraient contribuer à la diversification de l'économie maritime et contribuer à accroître emplois et compétences dans les îles et archipels.

4. Aménager pour décentraliser : l'économie bleue au service des îles et archipels

Développer pour rééquilibrer : l'enjeu territorial interne de la Polynésie, dont l'économie est aujourd'hui centralisée autour de Tahiti avec les effets secondaires néfastes que ce modèle induit – embouteillages, manque d'accès au foncier, paupérisation d'une partie de la population – est pris en compte dans le SAGE (*Schéma d'aménagement général de la Polynésie française*⁵⁷), adopté par l'Assemblée de la Polynésie française en juillet 2020 après plusieurs années de consultations dont l'une ouverte à tous les habitants de la Polynésie, d'élaboration et de procédures⁵⁸. Le SAGE a été conçu comme la projection à 2040 d'une stratégie couplant développement et aménagement du territoire et son comité de pilotage réunit l'État, le Pays et les Communes. Si le rayonnement de la Polynésie ainsi que sa résilience au changement climatique figurent parmi les grandes orientations, le corps du SAGE est dédié à un meilleur fonctionnement des cinq archipels, chacun d'entre eux ayant vocation à être favorisé dans le sens d'un « développement équilibré, fondé sur ses spécificités ou atouts propres, pour que chaque habitant puisse y réaliser l'essentiel de son parcours de vie ». Chaque archipel dispose de son propre schéma d'aménagement et l'ensemble du SAGE est construit autour de trois grands axes, « Insularité », « Habitabilité » et « Vulnérabilité », l'économie maritime relevant du premier et de la volonté écrite de « désenclaver les îles et de tirer parti de la mer ».

Articulé avec les schémas directeurs existants déjà pour certains secteurs, **le SAGE acte comme « premier défi » pour le développement et l'aménagement : « faire prospérer l'économie bleue : investir de manière déterminée, constante et sélective dans la recherche et le développement des filières à plus forte valeur ajoutée et plus faible nocivité pour les milieux naturels marins »**. Il établit des indicateurs de suivi pour les politiques sectorielles ainsi que 97 actions correspondant à 65 projets structurants dans les cinq archipels, suivant une trame générale dite « verte et bleue ». Les liaisons maritimes font l'objet d'analyses et de recommandations quant à leur développement, à la décarbonation des navires ainsi qu'au prix du fret. La connectivité numérique est également étudiée et détaillée. Parmi les projets structurants en lien avec l'économie bleue, on peut citer, à titre d'exemples :

- *Pour les Iles-du-Vent* : un pôle polynésien de réparation navale, des infrastructures pour la croisière, des marinas à la presqu'île ;
- *Pour les Iles Sous-le-Vent* : des marinas et des zones de mouillage et des aires de carénage. L'accent est mis sur le tourisme, en lien avec l'héritage et l'environnement maritime et terrestre ;
- *Pour les Tuamotu* : le développement de l'aquaculture dans l'Est de l'archipel ainsi que des projets pour le développement du tourisme nautique et de la croisière ;
- *Pour les Australes* : la valorisation d'espèces marines comme le bénitier ; la connectivité numérique avec les câbles sous-marins ; la protection de l'environnement maritime et terrestre avec la création de centres d'enfouissement techniques dans chaque île ;

⁵⁷ *Schéma d'aménagement général de la Polynésie française*, livres, cartographies et indicateurs de suivi présentés lors du comité de pilotage de janvier 2023, Direction de la construction et de l'aménagement de la Polynésie française, 2023

⁵⁸ *Texte adopté n°2020-10 LP/APF du 6 juillet 2020 de la loi de pays portant approbation du schéma d'aménagement général de la Polynésie française*, Journal officiel de la Polynésie française, 15 juillet 2020

- *Pour les Marquises*: des marinas et zones de mouillage, un projet de pêche semi-industrielle, une navette maritime pour le groupe des îles du Nord

Les projets structurants du SAGE étaient prévus comme étant éligibles à tout type de financement. Le dernier comité de pilotage, tenu en janvier 2023 sous le précédent gouvernement, avait permis de mesurer l'évolution en deux ans d'un certain nombre de points comme le nombre d'hébergements terrestres ou de zones de mouillage pour les voiliers dans les eaux intérieures, passées de 33 en 2020 à 54 en 2022, nombre ayant augmenté depuis.

Ce projet conséquent de la précédente mandature présidentielle du Pays n'a pas fait l'objet de valorisation ni de contradiction particulières lors de la campagne électorale qui a abouti à l'alternance politique au Fenua. Aujourd'hui, parmi les grands projets inscrits dans le SAGE, certains ont été cités par le nouveau gouvernement et d'autres semblent en suspens : par exemple, pour le secteur du tourisme, le président du Pays a affirmé vouloir développer la connectivité aérienne entre Hawaïi et les Marquises alors que le projet de Village Tahitien, infrastructure hôtelière sur Tahiti, marque de nouveau le pas. Toujours à titre d'exemples, concernant l'économie bleue, si les projets de câblage sous-marins ont été poursuivis, le SAGE demeure cité en référence par les acteurs en faveur d'une accélération du développement de l'aquaculture dans les Tuamotu. Dans l'ensemble, la problématique de la décentralisation et du développement spécifique, archipel par archipel, constitue toujours un des principaux défis à relever en Polynésie afin de créer des emplois dans les îles et d'y assurer le maintien des populations.

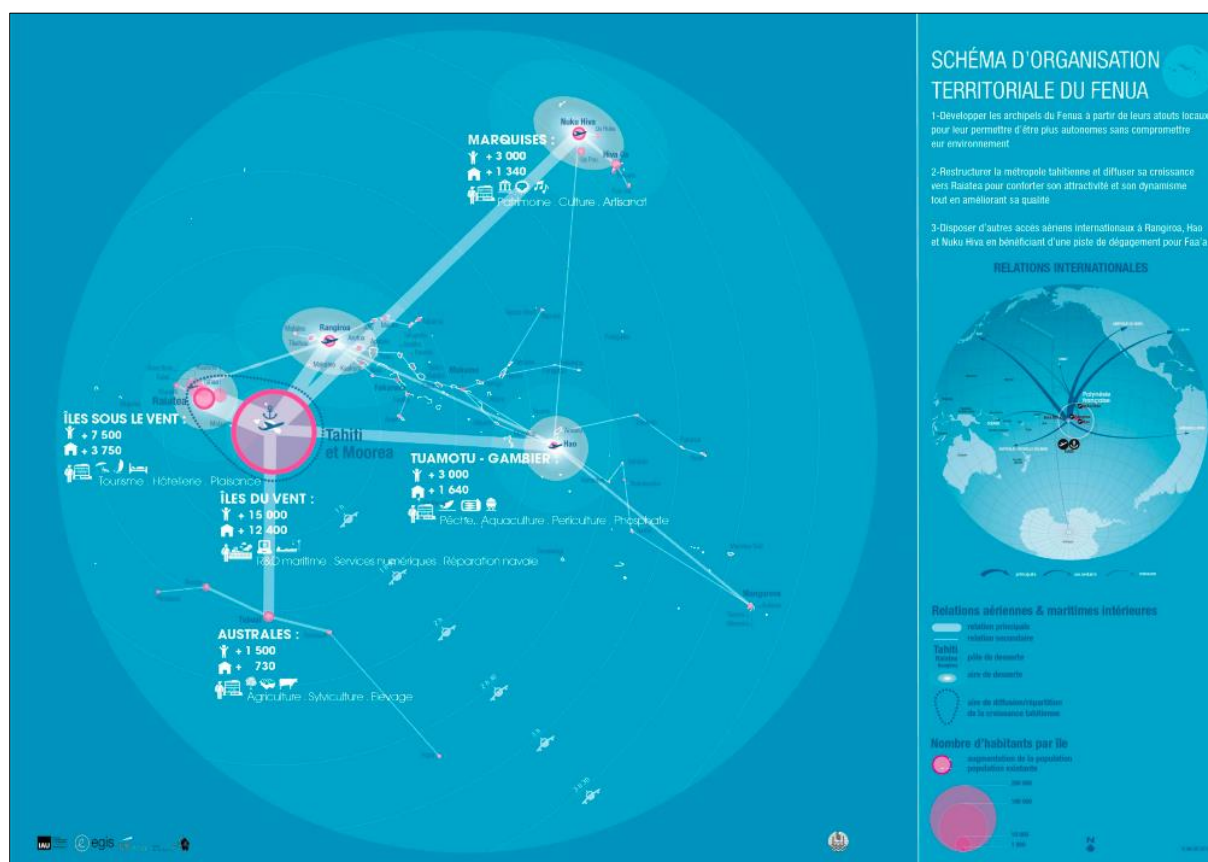


Figure 22 - Projet d'aménagement et de développement durable du Fenua (SAGE, 2020)

5. Transitions et résilience : rôles et responsabilités de l'économie bleue

5.1. Augmentation des températures... et des vulnérabilités

En première ligne face au réchauffement climatique, les pays insulaires du Pacifique prennent la mesure de ses impacts – recul du trait de côte, blanchissement des récifs coralliens, épisodes de sécheresse plus longs – et de la vulnérabilité de leurs populations.

En Polynésie française, l'augmentation des températures, mesurées sur la base de plus de 50 ans de données météorologiques sur l'archipel de la Société, est avérée aussi bien pour les minimales, qui accusent + 1,38°C, que pour les maximales avec +2,16°C de manière constante. Au niveau de la Polynésie, le réchauffement est le plus marqué sur les archipels de la Société et des Marquises. L'élévation du niveau de la mer est également la plus importante sur l'archipel de la Société : +2,9 mm/an depuis 1992, contre +1 mm/an dans l'archipel des Gambier, en lien avec le réchauffement de l'océan Pacifique, évalué à +0,9°C depuis 1982. Selon Victoire Laurent, météorologue, Responsable de la division Études et climatologie de Météo-France/Direction Interrégionale pour la Polynésie française et co-auteur du dernier *Atlas climatologique de la Polynésie française*, les projections pour 2050 font état d'une augmentation des températures, des périodes de sécheresse sur certaines îles et du risque de submersion marine⁵⁹. Afin de mieux anticiper l'avenir sur la base de données à petite échelle, non disponibles dans les mesures du GIEC (*Groupe d'experts Intergouvernemental sur l'Évolution du Climat*), le projet CLIPSSA (Climat du Pacifique, Savoirs locaux et Stratégies d'adaptation) de l'UMR Entropie de l'IRD (*Institut de recherche pour le développement*) mené dans les territoires insulaires français du Pacifique et au Vanuatu, en coopération avec plusieurs laboratoires de recherche et en partenariat avec l'AFD (*Agence française de développement*), a démarré en 2021 : les simulations doivent permettre d'élaborer des réponses qui prennent en compte les spécificités culturelles des îles étudiées.

Régulièrement missionnée au Fenua, Virginie Duvat-Magnan, chercheuse au sein de l'UMR LIENS⁶⁰ à l'Université de La Rochelle, membre du GIEC et spécialiste des petites îles tropicales, expose plusieurs stratégies d'adaptation du territoire face à l'érosion du littoral et au risque de submersion : la protection dure, les solutions fondées sur la nature, l'accommodation et la relocalisation, en préconisant des choix guidés par les contextes, île par île, combinant plusieurs solutions et évolutifs dans le temps. La pression anthropique exercée sur les îles les plus développées a conduit au recul du trait de côte et à la dégradation des écosystèmes marins et côtiers, et donc de leurs services rendus. Il est selon elle urgent de s'attaquer aux causes profondes « en mettant en place des mesures infrastructurelles (le raccordement de l'habitat à des stations d'épuration, qui manquent encore sur la plupart des îles), en développement des filières économiques (la production de matériaux de construction différents) et en gérant mieux les usages (la pêche côtière, les activités nautiques, le cheminement des usagers dans les zones végétalisées)⁶¹ ». La chercheuse aborde également la question de la réglementation, dont l'évolution pourrait bénéficier aux îles coralliennes (atolls) et aux motu (îlots), beaucoup plus vulnérables au changement climatique que les îles hautes. La relocalisation des populations pour ces îles basses est également évoquée dans son aspect politique et sa temporalité : 25 à 30 ans étant nécessaires pour relocaliser une zone habitée d'une certaine taille, il est crucial d'en faire un véritable projet,

⁵⁹ « *L'impact du changement climatique sur la Polynésie française* », Victoire Laurent, The Conversation, 2022

⁶⁰ Unité mixte de recherche interdisciplinaire Littoral, Environnement et Sociétés

⁶¹ *Entretien avec Virginie Duvat-Magnan, Dixit 2023-2024, Revue économique, sociale et culturelle de Polynésie française*

anticipé, élaboré avec la population et soutenu politiquement dans le but d'identifier de nouvelles opportunités en lien avec ce changement majeur et d'en tirer parti.

5.2. Une économie bleue conçue par et pour les populations des îles

L'économie bleue, au cœur des grandes mutations industrielles, économiques et sociales d'aujourd'hui, s'inscrit pleinement dans la réponse aux enjeux de la transition écologique et énergétique et dans les trajectoires de décarbonation, de réduction de la dépendance aux importations et du renforcement de l'autonomie alimentaire et énergétique du Fenua. Secteur par secteur, elle est en capacité de diminuer l'empreinte des activités traditionnelles, de remédier à leurs impacts éventuels et d'opérer les virages technologiques nécessaires vers des énergies décarbonées. **La Polynésie fait même figure de précurseur, voire de modèle dans certains domaines.**

Territoire pionnier du *Sea Water Air Conditioning*, qui pourrait évoluer vers l'ETM (*Énergie thermique des mers*), elle a également développé une pratique de pêche hauturière exclusive et durable propre à inspirer d'autres pays, insulaires comme continentaux. Enfin, son modèle de développement de la croisière, fondé sur la petite taille des navires et la maximisation des retombées pour les populations locales, mériterait d'être davantage mis en lumière au niveau national et auprès de nos partenaires européens. De nombreux progrès demeurent néanmoins à faire et c'est la responsabilité des pouvoirs publics de s'emparer des opportunités offertes par la nature maritime de la Polynésie, aussi bien que de prendre la mesure des défis liés à la dispersion et au nombre des activités liées à la mer sur une ZEE de la taille de l'Europe.

Consultés sur les orientations à prioriser concernant l'économie bleue, une centaine d'acteurs publics et privés de l'économie maritime polynésienne se sont réunis en octobre 2022 lors du *7ème Forum de l'Economie bleue* organisé par le CMPF avec le parrainage du *ministère de la Culture, de l'Environnement et des Ressources marines* de l'époque. Il a été souligné, lors de cet événement, à quel point l'efficacité des mesures et des projets dépendait aussi de la mise en place d'un suivi régulier, pour lequel les acteurs souhaitent la création d'une plate-forme commune des données, en particulier pour les activités et actions liées aux ressources marines : état des stocks, efficacité des mesures de gestion, contrôles. Les dynamiques participatives ayant aussi prouvé leur efficacité quant à l'acceptation, à la cohérence et à la durabilité des projets, les acteurs et usagers du maritime, dans leur diversité, souhaitent être associés à la gouvernance de l'économie bleue.

Une telle démarche avait déjà été entreprise lors de l'élaboration du plan de gestion de *Tainui Ātea*, l'aire marine gérée de la Polynésie, qui s'étend à l'échelle de toute la ZEE. La CCISM (*Chambre de Commerce, d'Industrie et des Services*), la FAPE (*Fédération des Associations de Protection de l'Environnement*), l'UICN et le CMPF avaient été associés en amont à l'élaboration d'une vision commune pour l'aire marine gérée, dont le comité de pilotage réunit l'État et le Pays. En 2023, les acteurs privés ont également été consultés par les services de l'État pour abonder la *Feuille de route pour l'économie bleue durable dans les outre-mer*. Aujourd'hui, un COSMer (*Comité d'Orientation Stratégique portuaire et maritime*) incluant l'État, le Pays et le CMPF, doit être formalisé après la signature, en novembre 2023, par le Président du Pays, Moetai Brotherson et

le Secrétaire d'État à la Mer, Hervé Berville, d'une déclaration d'intention sur ce projet qui instituerait une forme de gouvernance inédite pour l'économie maritime polynésienne⁶².

Enfin, le renforcement des liens et des synergies avec les pays insulaires du Pacifique, qui partagent une culture et un environnement communs, peut dynamiser l'économie maritime dans la région. Des programmes communs existent, notamment pour répondre collectivement et solidairement aux catastrophes climatiques ou dans les domaines de la recherche sur l'environnement et les ressources marines. Des réseaux d'alliances ont été créés pour le tourisme, y compris pour la croisière et le nautisme. Renforcer le réseau économique régional sur les questions des formations maritimes, des infrastructures portuaires, de la réparation navale et des innovations maritimes permettrait, en créant des synergies et du partage d'expérience, d'accélérer la mise en œuvre des projets. Les usages, savoirs et savoir-faire traditionnels sont, dans ce contexte, revendiqués comme des marqueurs de l'identité polynésienne, insulaire et océanienne dans une vision de l'économie bleue conçue par et pour les populations de cette partie du monde.

⁶² [« Le premier comité stratégique de la mer en marche »](#), Tahiti Infos, novembre 2023

3 - Comment faire émerger une dynamique océanienne ?

L'importance des espaces et des questions maritimes pour les pays et territoires insulaires du Pacifique rend nécessaire la coopération régionale. Des partenariats, accords et programmes s'élaborent dans différents domaines, favorisés par un renouveau culturel dans lequel l'Océan tient une place fondamentale. Des étapes demeurent à franchir, cependant, pour faire de l'Océanie un espace social, économique et culturel cohérent, porté par sa dynamique propre.

1. Le sacré et le savoir : une vision océanienne des ressources marines

« Nous sommes engagés dans la course entre ceux qui blessent, en substance, la Terre et ceux qui la guérissent. Ce que nous essayons de faire, c'est regagner notre relation à la Terre. Notre temps est venu de pointer la proue de notre pirogue vers ce qui est notre seule île – la Terre » : ainsi Nainoa Thompson, président de la *Polynesian Voyaging Society*, exprime-t-il en 2023 le sens de son engagement. La *Polynesian Voyaging Society* est une organisation sans but lucratif, dont l'objet est de faire revivre les savoirs maritimes ancestraux, parmi lesquels la navigation sans instrument – parfois appelée « navigation aux étoiles » ou « navigation sensorielle » – de la Polynésie avant le Contact⁶³. Depuis le premier voyage de la grande pirogue double *Hōkūle'a* en 1975, l'organisation a organisé dix grandes navigations océaniques dont un tour du monde, construit une seconde pirogue double, *Hikianalia*, pour voyager de conserve dans le Pacifique. Le départ du prochain voyage de *Hōkūle'a* est prévu pour 2025 et s'étendra, d'île en île, sur deux années, sur un espace de 11 millions de km². **Ces « nouvelles navigations traditionnelles », au fur et à mesure de la construction de nouvelles pirogues ont, en quelques décennies, contribué à faire connaître et retrouver, au bénéfice de centaines d'habitants du triangle polynésien, les savoirs et savoir-faire de leurs ancêtres navigateurs. Elles sont devenues des emblèmes et des catalyseurs du renouveau culturel polynésien, porte-étendards de principes et de revendications adressés aux décideurs d'aujourd'hui sur des sujets d'actualité liés à l'économie maritime.**

Ainsi, lors du départ de la pirogue traditionnelle Fa'afaite pour Hawaii à Papeete en mai 2024, les échanges avec les marins ont permis au public de mieux connaître le sens sacré et traditionnel du voyage, d'apprécier le renouveau de la navigation sensorielle qui est aujourd'hui de nouveau transmise à Tahiti par une école de loisirs et depuis 2024 par le *Centre des métiers de la mer de Polynésie française* mais également d'être informé, spontanément et rapidement, sur les enjeux contemporains liés à la mer et, en particulier, sur l'exploration et l'exploitation des fonds marins. Ce sujet, qui relève des domaines économiques et technologiques ailleurs dans le monde, a été étudié en Polynésie sous l'angle anthropologique, les grands fonds étant, dans les cosmologies polynésiennes, le séjour des dieux les plus puissants. L'aspect culturel a en conséquence été pris en compte dans l'élaboration du plan de gestion de l'Aire marine gérée de Polynésie française qui, sur la question de l'exploration des grands fonds, prévoit d'utiliser les moyens techniques les plus modernes mais également les connaissances anciennes sur ces écosystèmes. Cette valorisation

⁶³ Le terme « Contact » désigne le début de la période « européenne » de la Polynésie, généralement datée du XVIII^{ème} siècle, bien que des navigateurs européens aient pu faire escale auparavant dans certaines îles.

des savoirs et savoir-faire autochtones se retrouve, à différentes échelles, dans l'ensemble des îles du Pacifique et dans les politiques de coopération économique autant que culturelle.



Figure 23 - Voyage prévu pour la pirogue Hokulea en 2025 (Polynesian Voyaging Society, 2023)

1.1. Le peuple de la pirogue

Le peuplement du Pacifique sud trouve son origine en Asie du Sud-Est, il y a au moins 3500 ans. La conquête s'effectue d'Ouest en Est, la « société polynésienne ancestrale » semblant apparaître aux Tonga et Samoa vers 900 av. J.-C. : principes socio-culturels communs, langue ancêtre⁶⁴, apparition des premières pirogues doubles nécessaires aux plus grandes navigations vers les îles éloignées de l'actuelle Polynésie⁶⁵. Le « triangle polynésien », dessiné d'après les sillages des routes maritimes empruntées à partir de l'an 1000 environ au départ des Îles Sous-le-Vent dans l'archipel de la Société, en particulier depuis le site de Taputapuātea à Raiatea, comporte pour sommets les îles de Nouvelle-Zélande (Aotearoa), Hawaii et l'île de Pâques (Rapa Nui). 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 après année, d'une connaissance ancienne commune dépassant largement les frontières actuelles de la ZEE de Polynésie française.

⁶⁴ Le proto-océanien, langue reconstituée considérée comme le probable ancêtre possible des langues océaniques, parlé il y a plus de 4000 ans à l'est de la Papouasie-Nouvelle Guinée.

⁶⁵ « *Tupuna, Voyage sur les traces des ancêtres à Tahiti et dans les îles* », Moearii Darius, op. cit.

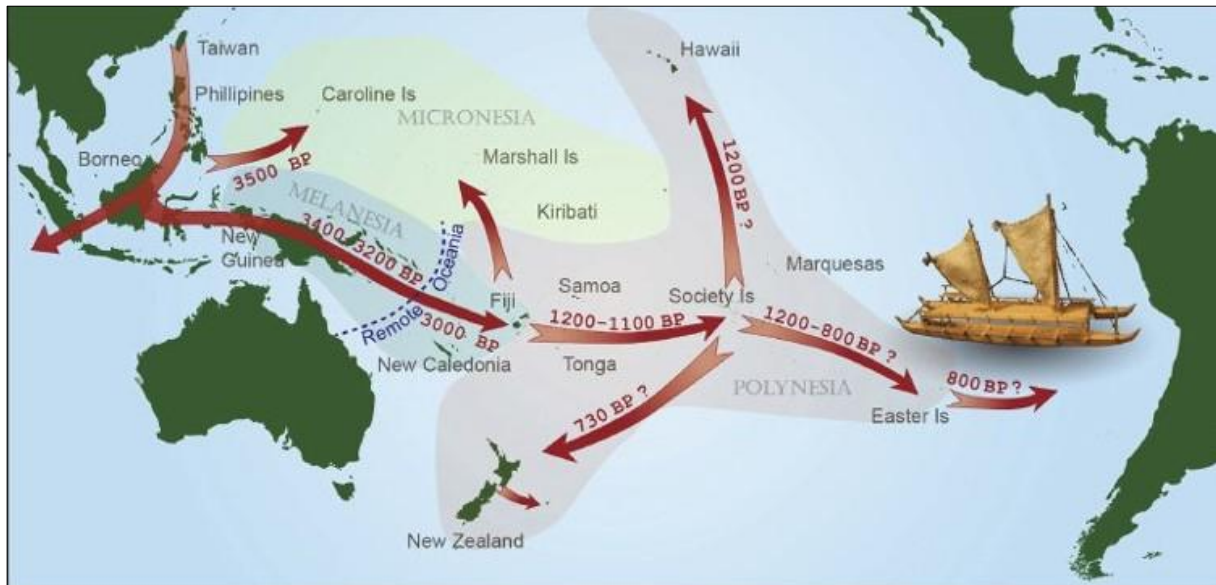


Figure 24 - Représentation de la conquête de l'espace polynésien (Matisoo-Smith, 2022)

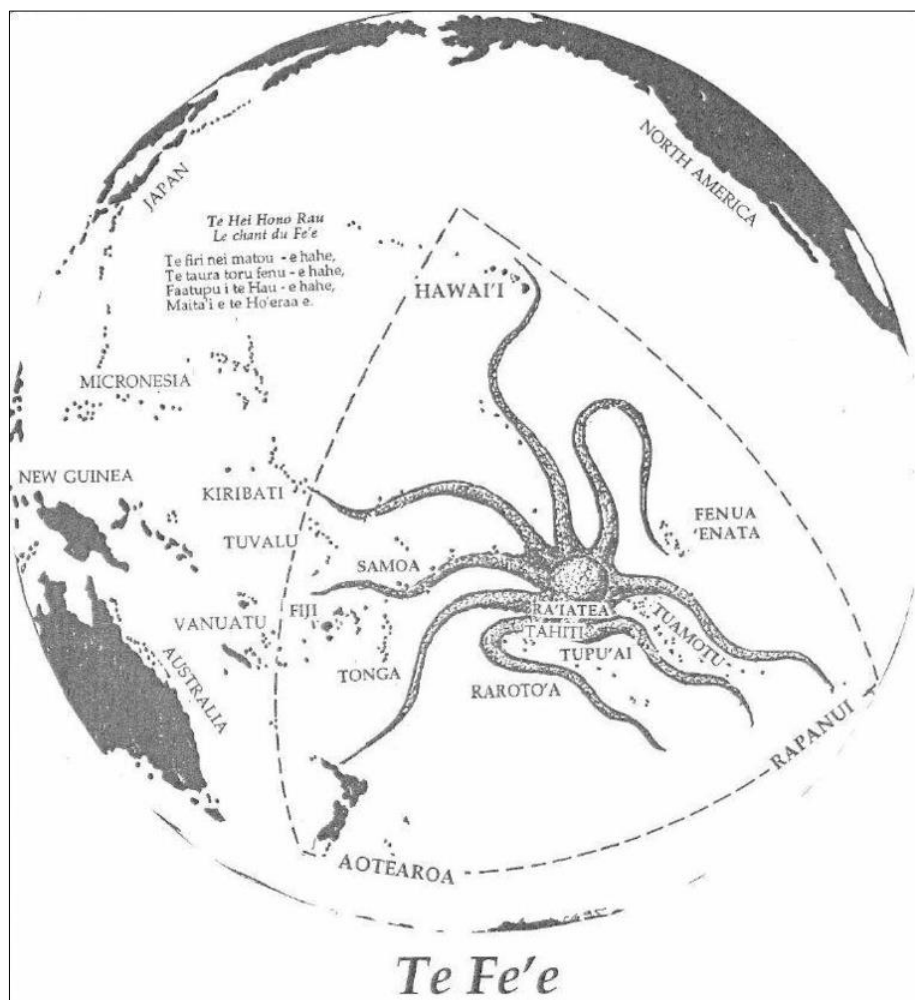


Figure 25 - Te fe'e, la pieuvre, représentation des anciennes routes maritimes (Tahiti Infos, 2017)

C'est sur un socle de savoirs patiemment cherchés, peu à peu retrouvés, que les communautés de ces îles et archipels fondent, depuis plusieurs décennies, leur renouveau culturel et identitaire. Les Polynésiens ont ainsi, depuis cinquante ans à peine, réappris une Histoire millénaire dont les traces ont été, parfois irrémédiablement, effacées. De cette réappropriation sont nés les mouvements se réclamant d'une identité polynésienne contre une culture énoncée comme occidentale. Si cet élan, comme partout ailleurs, comporte sa part de fantasmes, il permet aux communautés du Pacifique d'appréhender les enjeux environnementaux, sociaux et économiques actuels à l'aune d'une culture qui leur est propre, et de proposer leur vision de la marche souhaitée du monde. Une vision que les sciences peuvent étayer et qui est destinée à être connue et étudiée sur la scène mondiale : les peuples autochtones ont effet aujourd'hui, au moins dans les textes, accédé à une légitimité qui, jusqu'à très récemment, leur a été refusée.

Plusieurs accords internationaux intègrent aujourd'hui les droits des peuples autochtones dans l'élaboration des politiques des États et territoires. Ainsi, 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*, garantit-elle, dans son article 8, les droits des populations autochtones sur la nature. Le *Programme 2030 des Nations-Unies pour le développement durable* a également élaboré ses 17 objectifs en y associant les communautés autochtones et un groupe permanent travaille au sein de l'Onu pour renforcer la prise en compte des droits collectifs, de l'autodétermination et d'une approche du développement partiellement différente des modèles de croissance occidentaux, en particulier dans ses liens avec les sensibilités culturelles.

L'histoire du peuplement de l'Océanie donne une place prépondérante à la mer dans l'expression d'une culture commune. La coopération à l'échelle régionale convoque donc naturellement le passé commun des populations insulaires pour aborder, ensemble, les enjeux actuels de leurs environnements maritimes : pêche, protection des espèces marines menacées, impact de l'élévation du niveau de la mer, résilience au changement climatique.

En 2015, la *Déclaration de Taputapuātea sur le changement climatique* (ou *Polynesian Pact*⁶⁶ 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. Et en 2016, une stratégie de protection et de gestion des espaces maritimes à l'échelle du Pacifique sud a ainsi 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*⁶⁷ ». Avec la Polynésie française, les signataires sont les pays et territoires insulaires suivants : les îles Cook, Tokelau, Niue, Samoa, Samoa Américaines, Tuvalu et Tonga. Cette déclaration a été portée à la COP22 à Marrakech au

⁶⁶ [Polynesian Pact, Taputapuātea Declaration on climate change](#), 2015

⁶⁷ « *Te Moana O Hiva. Déclaration sur l'Océan du Groupe des dirigeants polynésiens* », archives de la Présidence de la Polynésie, 2016

Maroc et complétée, au niveau parlementaire, par la *Déclaration de Taraho'i – Pacte pour l'économie bleue durable* signée à Tahiti par le *Groupement des parlements des îles du Pacifique* en 2019⁶⁸.

1.2. *La pensée d'un continuum entre l'homme et la nature, entre la terre et la mer*

L'approche qu'avaient les anciens peuples polynésiens de leur environnement diffère des conceptions occidentales. La protection des espaces naturels et la gestion des activités humaines sont organisées selon la notion de *continuum* entre l'homme et la nature. On ne retrouve pas, dans le monde polynésien, une définition de la culture en tant que située hors de l'état de nature, ni d'opposition entre l'humain et l'animal. Par ailleurs, il n'existe pas non plus de limite conceptualisée entre la terre et la mer⁶⁹. Cette dernière continuité a pu être observée dans la mise en place des Rāhui⁷⁰ d'aujourd'hui, la part d'espace protégé situé entre la terre et la mer étant équivalente à celle des espaces agraires ou aux zones de pêche.

Cette approche holistique est notamment convoquée dans le plan de gestion de l'Aire marine gérée de Polynésie française. Ce document de référence pour les politiques maritimes du Fenua a intégré la culture océanienne et polynésienne comme composante structurelle d'une approche scientifique : « *Les Océaniens et les Polynésiens en particulier conçoivent leur environnement comme une immense généalogie reliant le monde des dieux, les phénomènes naturels, la biodiversité, les hommes et les ancêtres, sans distinction nette entre nature et culture, ni entre monde matériel visible et monde spirituel invisible (...). Tout élément contient une entité spirituelle invisible (vārua, tuputupūa, vērūa) qui est animée par une énergie vitale appelée mauri (qui diminue lors des maladies et disparaît à la mort) et une substance ou essence vitale qui traverse les générations, appelée iho (...). Le règne animal tient une place importante dans le monde polynésien (...). A la différence de la classification scientifique des espèces en groupes, la tradition polynésienne indique que tous les animaux marins sont censés descendre de Tangaroa (Ta'aroa en tahitien, Tana'oa / Taka'oa en Marquisien), dieu des profondeurs océaniques (...). La protection de l'océan est ainsi une préoccupation largement partagée en Polynésie française. La mer est omniprésente dans le quotidien des Polynésiens, qui plus est dans les archipels éloignés ou les habitants tirent l'essentiel de leur nourriture et de leurs revenus du prélèvement des ressources marines (...). A l'image de la philosophie polynésienne dans laquelle l'humain est intégré à la nature, l'aire marine gérée et son plan de gestion visent à assurer un équilibre entre la préservation des écosystèmes et le développement d'activités durables, tout en reconnaissant la forte dimension culturelle associée au milieu marin*⁷¹ ».

Le plan de gestion détaille également les enjeux régionaux dans la gestion et la préservation de l'océan. La Polynésie française s'inscrit ainsi, non seulement dans la politique de création d'aires marines à l'œuvre au niveau mondial et en particulier dans le Pacifique, mais elle joue également un rôle moteur dans la dynamique de préservation et gestion des ressources marines à l'échelle océanienne.

⁶⁸ [Déclaration de Taraho'i, Pacte pour une économie bleue durable](#), Assemblée de la Polynésie française, 2019

⁶⁹ « [Représentations polynésiennes, pratiques culturelles et usages sociaux de la ressource et de son environnement](#) », T.Bambridge, P.Y.Le Meur, C.Jost in Expertise collégiale IRD : les ressources minérales en Polynésie française, 2016

⁷⁰ Voir *Approches transversales/Un équilibre tenable entre connaissance, préservation et gestion des milieux maritimes ?* dans cet ouvrage

⁷¹ *Plan de gestion de l'Aire marine gérée Tainui Atea*, 2023-2037

1.3. Le « Grand mur bleu » du 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 » ou 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**⁷². 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 Congress*). 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, États-Unis, en 2006 : 362 000 km²,
- *Aire marine protégée de l'île de Pâques*, Chili, 2017 : 720 000 km²,
- *Parc naturel de la mer de Corail*, Nouvelle-Calédonie, France, créé en 2014 avec un plan de gestion déposé en 2018 : 1,3 million km²,
- Et pour la Polynésie française, 4,8 million km² constituant une « aire marine gérée » selon le terme choisi, conformément à la demande de la communauté des acteurs, avec une création en 2018 et un plan de gestion déposé en 2023.

Le concept d'Aire marine gérée développé par la Polynésie française a intéressé plusieurs États et territoires du Pacifique 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 États insulaires tels que les îles Cook dont les eaux sont ouvertes aux senneurs⁷³ internationaux.

Par ailleurs, le modèle de pêche durable développé en Polynésie française a attiré l'attention d'autres États et territoires insulaires et la collectivité a montré sa volonté d'aider ses voisins à adopter des pratiques similaires. L'idée d'un « Grand Mur Bleu du Pacifique », qui a émergé par comparaison avec le « Grand Mur Vert » de l'Afrique, a été avancée en 2022, avec une attention

⁷² « Les aires marines protégées dans le Pacifique, les dimensions de la gouvernance des ressources. *Anthropologie sociale et ethnologie* », M.Galeny, 2019

⁷³ Senneurs : navire pratiquant la pêche à la senne, un filet à très petite maille pour encercler et prélever la ressource marine.

particulière portée aux moyens financiers à disposition en faveur de la régénération des milieux océaniques.

En février 2023, l'idée de « Grand Mur Bleu » a été étayée par un projet de « Blue Belt », ceinture bleue du Pacifique, portée au sommet IMPAC5, cinquième *Congrès international sur les Aires marines protégées*, qui a réuni les acteurs publics et privés de la conservation de l'océan à Vancouver, au Canada et sur les territoires traditionnels des Premières Nations de ce pays (peuples Squamish, Musqueam et Tseil-Waututh). Ayant établi que la majorité des zones protégées étaient créées autour des îles, y compris celles rattachées à des États continentaux, il a été demandé un rééquilibrage de la géographie des aires marines à horizon 2030, des actions sur les problématiques du *spill-out* (déplacement des poissons ayant grandi dans les aires marines vers les eaux internationales ouvertes à la pêche). Aujourd'hui, la création d'aires marines dans les eaux internationales et l'établissement de corridors ou « ceintures » de protection autour des ZEE peut tirer parti de l'aboutissement en cours des négociations internationales sur la biodiversité au-delà des juridictions nationales (BBN] i.e. *Biodiversity beyond national jurisdictions*). Le projet de protection des eaux internationales est soutenu par les acteurs de la pêche polynésiens.

1.4. Des stratégies régionales en amont de la Conférence des Nations-Unies sur l'Océan

La troisième Conférence des Nations-Unies sur l'Océan (UNOC3), conjointement organisée par la France et le Costa Rica, qui se tiendra à Nice en juin 2025, offre aux régions, et en particulier au Pacifique, une opportunité de rayonnement et de reconnaissance très attendue. Au-delà de l'étendue de leur espace maritime, les pays et territoires insulaires de cette partie du monde pourront alerter sur leurs enjeux spécifiques, faire valoir leurs spécificités et atouts et mettre en valeur leur culture, les savoir-faire des peuples autochtones étant l'un des axes des travaux des Nations-Unies. Deux documents stratégiques ont été édités en juin 2024, en lien avec l'économie bleue :

➤ La *Stratégie 2050 pour le Continent Bleu du Pacifique (Blue Pacific Way)* du Forum des Îles du Pacifique (FIP), dans sa traduction française⁷⁴, qui exprime la voix collective des dirigeants des pays et territoires insulaires de l'institution. Elle définit leur « *approche à long terme pour travailler ensemble en tant que région, et en tant que pays et territoires, communautés et peuples du Pacifique. Elle encadre [leur] coopération régionale et [leur] action plus large autour de sept domaines thématiques clés qui sont conçus et développés pour soutenir la réalisation de notre vision. Ces domaines thématiques sont les suivants : leadership politique et régionalisme ; développement axé sur les populations ; paix et sécurité ; développement des ressources et de l'économie ; changement climatique et catastrophes ; océan et environnement ; et technologie et connectivité* », avec des partenariats stratégiques aux niveaux nationaux, régionaux et internationaux. Les membres du FIP se reconnaissent comme « *pays océaniques* », occupant ensemble 20% de la surface de la Terre, pour lesquels l'océan constitue un patrimoine commun, n'émettant que 1% des gaz à effet de serre mais étant en même temps les plus vulnérables aux changements climatiques. Les questions de préservation et de développement durable de l'économie maritime sont transversales à toutes les orientations, sociales, économiques et de gouvernance. Les propositions sont fondées autant sur la culture commune et les pratiques à mettre en œuvre que sur les solutions innovantes comme la séquestration du carbone bleu. **L'ambition d'un**

⁷⁴ [Stratégie 2050 pour le Continent Bleu du Pacifique](#), FIP, 2024

leadership visant à apporter une réponse collective aux enjeux régionaux et à affirmer une identité culturelle commune est le premier grand objectif à horizon 2050. Parmi les problématiques en lien avec les milieux maritimes, la préservation des milieux, la gestion durable des ressources marines, la lutte contre la pollution plastique en lien avec la stratégie « Cleaner Pacific 2025 » figurent parmi les thématiques centrales de la prochaine Conférence des Nations-Unies.

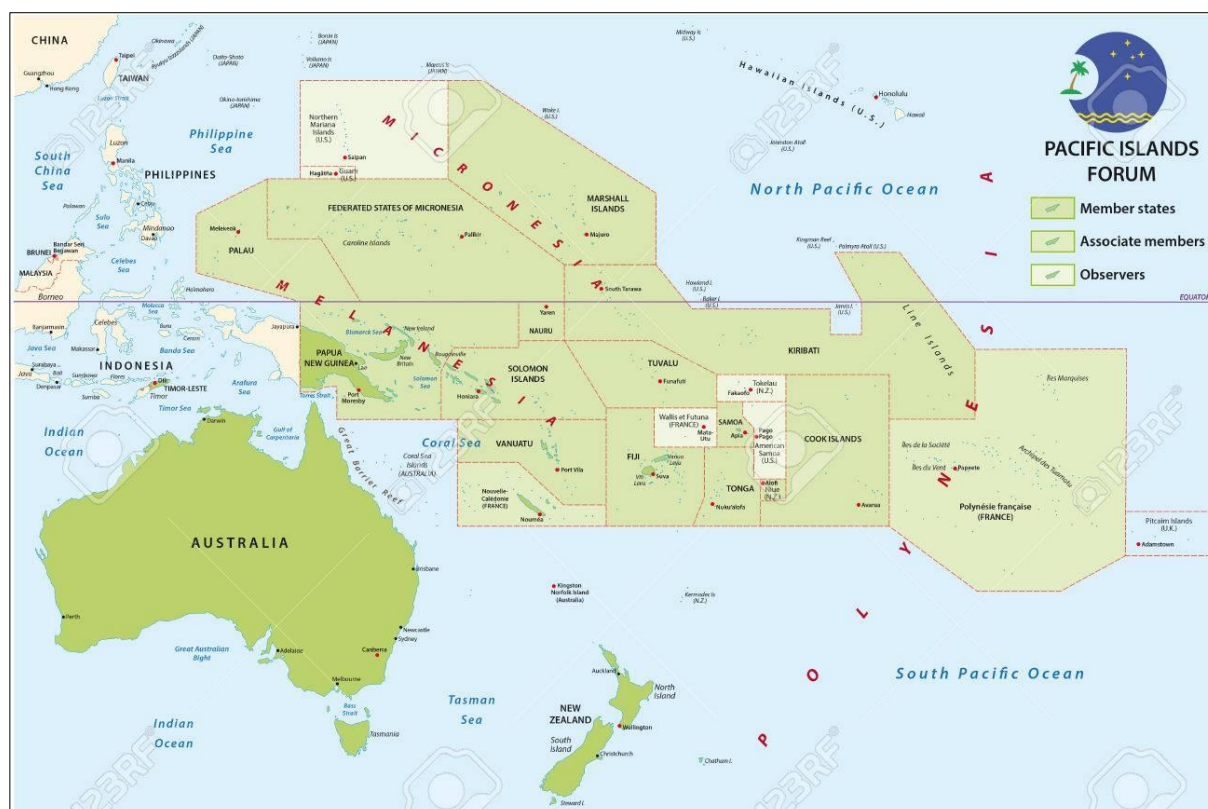


Figure 26 - Pays membres du Forum des Îles du Pacifique (FIP, 2023)

➤ Le rapport « *État des cultures du Pacifique et des industries innovantes* » (*State of Pacific Culture and Creative industries report 2024*), édité à l'issue du 13^{ème} Festival des arts et de la culture du Pacifique, montre ce que ces savoirs, traditions et pratiques ont d'unique et comment ils peuvent contribuer significativement aux économies nationales de la région, tout en conservant un caractère durable pour les générations futures et en étant un levier pour la créativité et l'innovation⁷⁵. Le rapport établit des liens avec la stratégie du Forum des îles du Pacifique pour un Continent Bleu tout en mettant en valeur l'apport et le potentiel de développement fondé sur les spécificités culturelles à travers les secteurs économiques comme le secteur primaire ou le tourisme. Il compare, malgré l'absence de données sur un temps long, l'apport de la culture dans l'économie des territoires insulaires, via l'exportation d'œuvres, d'événements, de pratiques ou de modèles, avec les services quantifiés rendus par la culture à d'autres espaces continentaux. Si l'Europe et l'Asie sont les deux premiers continents bénéficiaires des services économiques de la culture, l'Océanie, au prorata de ses autres activités économiques,

⁷⁵ *State of Pacific Culture and Creative industries Report 2024*, Communauté du Pacifique, 2024

arrive en troisième position de ce classement établi par la *Conférence des Nations-Unies sur le commerce et le développement*. Les fiches récapitulatives établies pays par pays valident, selon ce rapport, le choix fait par la Polynésie française de s'orienter vers un modèle de tourisme inclusif. La perliculture et la bijouterie sont également prises en compte dans ce rapport.

2. La coopération régionale pour le tourisme : un océan en commun

Le tourisme, premier secteur pourvoyeur de ressources propres en Polynésie française, constitue aussi un domaine stratégique pour de nombreux États et territoires insulaires du Pacifique sud. Le potentiel de développement de la croisière dans la région, où le secteur ne représente que 3% des navigations opérées annuellement dans le monde, est avéré et dynamisé par une organisation régionale, la *South Pacific Cruise Alliance*⁷⁶. Ce développement maritime est également inscrit et en lien avec les efforts de structuration régionale du tourisme dans son ensemble, impulsés par des partenariats bilatéraux et également par la *South Pacific Tourism Organisation*, renommée récemment *Pacific Tourism Organisation*, qui s'est réunie à Tahiti en octobre 2023 dans le cadre du Sommet du Tourisme durable (*Pacific Sustainable Tourism Leadership Summit*). Là encore, le lien culturel entre les populations du Pacifique a catalysé la volonté des acteurs à surmonter les contraintes d'un développement sectoriel dans lequel la distance géographique et la petite taille des territoires jouent un rôle majeur.

Dix-huit pays ont participé au Sommet du Tourisme durable, depuis l'Australie jusqu'à la Chine en passant par Fiji, les îles Cook, Samoa, Nauru, Niue ou encore Tuvalu. Avec une telle disparité entre les territoires, la valorisation des cultures ayant des points de jonction historiques et un océan commun constitue une clé pour harmoniser, structurer et rendre plus visible le tourisme et ses objectifs de durabilité et d'inclusivité. Consultation des populations île par île à Hawaï, développement de l'employabilité des jeunes au Fare Natura à Moorea en Polynésie française, critères ethniques pour l'appellation « NZ Maori Tourism » en Nouvelle-Zélande : les expériences partagées et les débats ont abouti à la reconnaissance de normes communes pour le tourisme océanien, nouvelles bases sur lesquelles établir planification et gestion : objectif de prospérité économique, inclusivité, visibilité et valorisation des cultures, santé des îles et océans. De plus, afin de mieux intégrer la culture et le bien-être des communautés dans le développement du tourisme, la Communauté du Pacifique sud a proposé, lors de ce sommet, de faire reconnaître la culture comme bien public commun. L'obligation de protection qui en découle, et qui concerne dans ce cas les savoirs traditionnels et les connaissances, pourrait faire l'objet d'un traité⁷⁷.

Toutefois, ces ambitions de la communauté des pays et territoires insulaires du Pacifique sont freinées, en ce qui concerne le tourisme entre autres, par les différences notables dans la connectivité aérienne : fluide pour certaines destinations comme la Polynésie, encore rare et coûteuse pour le Vanuatu. Un Conseil des ministres du Tourisme du Pacifique s'est donc tenu lors du sommet afin d'aborder ensemble les questions de rentabilité des lignes, de formation des équipages, de mise en place éventuelle d'un « passe Pacifique » ou de partenariats bilatéraux et d'aides disponibles au niveau des organisations supranationales. Le président de la Polynésie française a également insisté sur la nécessité de définir la cible touristique primaire : populations

⁷⁶ Voir : *Approches sectorielles / Croisière : une vision Pacifique ?* dans cet ouvrage

⁷⁷ « La culture régionale comme moteur », Dossier Tourisme, L'Économie Polynésienne, 2024

des îles ou touristes internationaux ? Une question qui interroge la manière de travailler ensemble à une stratégie sectorielle régionale.

3. Océanisation des formations : encore insuffisante

Naître à Tahiti ou aux Marquises. Y grandir et y apprendre à nager, à naviguer, à pêcher. Connaître chaque courant, chaque passe de son île ou de son groupe d'île. Et devoir, pour devenir capitaine d'une goélette de transport maritime insulaire polynésien, aller se former à 15000 kilomètres. Devoir encore passer des modules qui n'auront jamais d'utilité de retour à Tahiti (comme le module gazier). Devoir enfin trouver par soi-même le moyen de financer ses déplacements, son hébergement de l'autre côté du monde et, au fur et à mesure de la carrière et des revalidations, le manque à gagner nécessaire à sa famille... **Entre les aspirations et les aptitudes des Polynésiens et les obligations de formation et de traitement administratif imposées au niveau national, les complications de toute nature ont formé, année après année, un nœud gordien qu'aucune décision n'est jamais venue trancher.** Une problématique similaire concerne la navigation au titre du charter nautique, également contrainte par des référentiels internationaux, tout comme la plongée – pour laquelle une formation locale a été créée récemment.

Les professionnels de la formation ainsi que les administrations compétentes s'efforcent de trouver des solutions et y parviennent parfois : aides ponctuelles, recrutements de formateurs métropolitains en capacité de délivrer formations et diplômes localement. Le nouveau Centre des métiers de la mer de Polynésie française réalise de nets progrès dans ce sens. Toutefois, **aucune adaptation structurelle à l'environnement géographique, l'Océanie, n'a été réellement mise en place alors que les voix ne manquent pas pour rappeler que les îliens du Pacifique partagent un océan, des langues et des cultures communes et que les échanges doivent se multiplier dans différentes filières, depuis la formation initiale.**

Sur ce dernier sujet, l'Université de la Polynésie française, lauréate du *Plan Investissement d'Avenir* avec son programme de formations *Nārua*, a l'ambition de créer un « **Erasmus du Pacifique** » pour les formations initiales, en partenariat notamment avec l'université de Wellington en Nouvelle-Zélande. Il reste néanmoins un long travail à accomplir afin que la fluidité des échanges, la complémentarité des formations et les équivalences de diplômes puissent se développer suffisamment pour permettre à la jeunesse océanienne de se mouvoir et se former aussi facilement dans sa région que les jeunes – et moins jeunes – Européens le font dans la leur.

4. Exemples d'événements économiques régionaux

En plus des travaux menés de manière continue par les institutions du Pacifique – *Forum des Îles du Pacifique*, *Communauté du Pacifique sud...* -, des sommets consacrés au développement économique régional contribuent à maintenir et à créer des liens, des projets et des programmes de développement dans la région.

Le PECC (*Pacific Economic Cooperation Council* ou Conseil de coopération économique du Pacifique), fondé en 1980, compte 23 pays et territoires membres dans la région. Il organise

régulièrement des séminaires dans les territoires d'outre-mer que sont la Polynésie française et la Nouvelle-Calédonie, sous la présidence actuelle de son Comité France – Territoires du Pacifique, actuellement occupée par Pascal Lamy, ancien directeur de *l'Organisation mondiale du commerce* et ancien commissaire européen pour le commerce, actuellement coordinateur des Instituts Jacques-Delors et en charge du programme européen pour l'océan, *Starfish 2030*. L'économie bleue occupe depuis plusieurs éditions une place importante parmi les expertises convoquées lors de ces séminaires, le dernier organisé à Tahiti ayant ainsi mis en lumière les enjeux de la régénération des milieux marins ou encore des grands fonds marins. La prochaine édition du séminaire régional du PECC est programmée pour 2024 à Tahiti et devrait réunir les acteurs sur une thématique économique maritime, en partenariat avec le *Forum de l'Economie Bleue* du CMPF et en tant que marqueur de l'Année de la Mer nationale.

Les *Assises de l'Economie maritime Indopacifique* ont été organisées pour la première fois à Nouméa en octobre 2023 par le Cluster maritime de Nouvelle-Calédonie, en partenariat avec le Cluster maritime français et le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie afin de faire connaître les modèles choisis pour le développement de l'économie bleue et de ses secteurs dans les pays et territoires représentés lors de l'événement. Les participants, publics et privés, étaient issus des départements et territoires d'Outre-mer du Pacifique (Mayotte, La Réunion, Polynésie française), de Nouvelle-Zélande, d'Australie et de France métropolitaine. À l'issue de cette première édition, les Clusters maritimes d'Outre-mer ont co-signé un protocole d'accord (*Memorandum of Understanding*) afin de renforcer les synergies et le travail commun dans les secteurs maritimes suivants : formations, attractivité et féminisation des métiers de la mer ; ressources marines, grands fonds marins et protection des milieux ; études, recherche et innovations ou encore tourisme nautique.

Ces dynamiques collectives demandent à être soutenues, suivies et réitérées. Elles doivent également s'articuler avec les autres organisations et groupements, publics ou privés, en lien avec l'économie maritime dans la région. Les territoires français d'Outre-mer peuvent par exemple aussi s'appuyer, pour le développement régional de l'économie bleue, sur les institutions des pays et collectivités océaniques mais également sur les événements Blue Tech/La French Tech ou sur le réseau des Conseillers du Commerce extérieur dans ses actions en Asie-Pacifique.

4 - Faut-il s'inscrire dans les trajectoires nationales ?

« *Deux fois la route, trois fois la peine* » : l'économie maritime ultramarine donne parfois l'impression de naviguer en permanence au près, cette allure où le navigateur doit louvoyer, rallongeant ainsi mathématiquement sa trace pour avancer contre le vent, tant la connaissance de l'économie des territoires d'outre-mer demeure, au niveau central, l'apanage de seulement quelques-uns, et que la difficulté déjà évoquée à préempter les enjeux maritimes à tous les niveaux s'ajoute à cette trop grande confidentialité. Témoins, les acteurs à pied d'œuvre, certains depuis des décennies, pour souligner les spécificités territoriales, mettre en lumière les atouts particuliers des économies ultramarines ou tenter de résoudre, par voie de compromis le plus souvent, les points de blocage entre Paris et les îles de l'archipel France. Serviteurs des institutions, entrepreneurs ou journalistes, les engagés sont, sinon légion, du moins aussi méritants que d'autres, à tenter de faire porter leurs voix loin sur l'eau mais ils demeurent largement méconnus dans la capitale où se prennent, *in fine*, les décisions. Certes, la reconnaissance des outre-mer, au-delà des crises et tensions mais bel et bien pour le rééquilibrage national et la croissance fondée sur leurs domaines d'activité stratégiques propres, sont indéniables depuis au moins dix ans. Et la chose maritime, constitutive de l'ADN de tous les outre-mer français, est prise en compte aujourd'hui plus qu'hier du fait de son caractère stratégique dans un monde d'alliances interplanétaires jouant sur trois océans. Il n'en reste pas moins que des progrès considérables pourraient être faits pour renforcer la considération accordée aux territoires éloignés de l'Hexagone et intégrer davantage ces derniers dans les politiques économiques nationales, en particulier celles consacrées aux secteurs maritimes. Cette problématique s'avère particulièrement cruciale en Polynésie française et dans les territoires ultramarins où le rattachement à la métropole est politiquement mis en question.

1. Les stratégies nationales pour l'économie bleue et les Outre-mer

1.1. Les décisions du Comité interministériel de la Mer

L'outil gouvernemental de décision pour tout ce qui concerne la mer et les océans est, au niveau national, le CIMER (*Comité interministériel de la Mer*) présidé par la Première ou le Premier ministre. Son origine remonte à 1978 et le décret de 1995, constituant son fonctionnement actuel, établit également la création et les responsabilités du SGMer (*Secrétariat général de la Mer*), chargé d'élaborer le CIMER et de veiller à sa mise en œuvre. Le CIMER réunit annuellement tous les ministères traitant des questions maritimes, « *notamment en matière d'utilisation de l'espace, de protection du milieu, de mise en valeur et de gestion durable des ressources de la mer, de son sol, de son sous-sol et du littoral maritime* », ainsi que « *les différentes actions menées dans le cadre de la fonction garde-côtes*⁷⁸ ».

L'élaboration du CIMER, et c'est l'une de ses forces, résulte d'une concertation non seulement des ministères, directions et services de l'État mais également des filières économiques maritimes à

⁷⁸[Décret n°95-1232 du 22 nov. 1995 relatif au comité interministériel de la mer et au secrétariat général de la mer](#)

travers le Comité France Maritime, task-force public-privé créée en 2017 et, également, à travers le Comité France Océan, instance de dialogue créée en 2018 et réunissant les représentants des

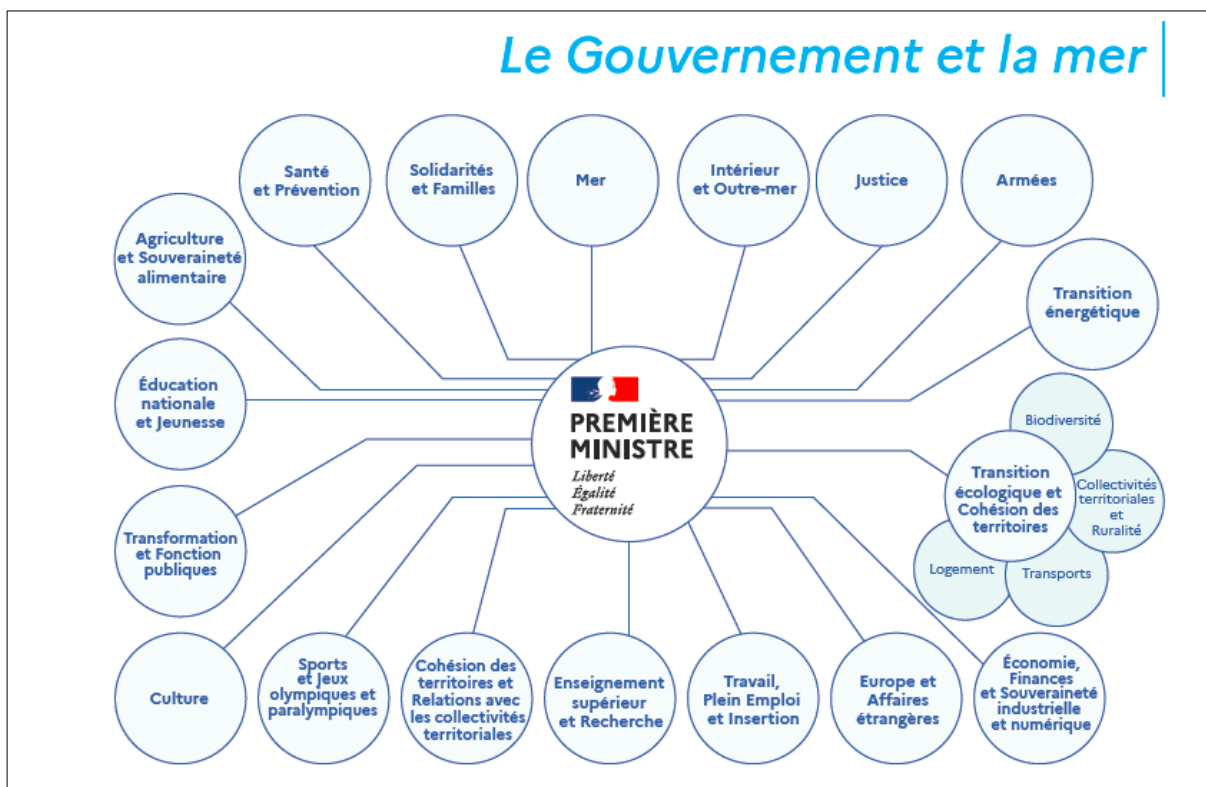


Figure 27 - Gouvernance nationale maritime sous le gouvernement d'E. Borne (SGMer, 2022)

pouvoirs publics en charge de l'écologie et les organisations non gouvernementales engagées dans la protection des océans.

Les mesures du CIMer 2023⁷⁹ s'établissent comme suit :

- **Mesure-phare : Planification maritime et nouvelle *Stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML)*, Espace numérique maritime**

La planification s'inscrit dans les cadres et orientations pris par la France pour la transition écologique et énergétique des territoires : les objectifs européens de réduction des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 et d'atteinte de la neutralité carbone d'ici 2050 ; le développement de l'éolien en mer et, enfin, la durabilité des multiples usagers de l'espace maritime. Un Débat public sur la mer a été organisé au premier trimestre 2024 par la Commission nationale du débat public pour abonder les contributions des territoires à cette stratégie. Le déploiement d'un Espace numérique maritime et d'un guichet unique pour l'administration des activités maritimes accompagne cette planification.

En juin 2024, la nouvelle SNML (*Stratégie nationale pour la mer et le littoral 2024-2030*) a été adoptée⁸⁰. Cadre de référence⁸¹ pour l'ensemble des acteurs et en particulier des politiques publiques depuis son instauration à la suite du Grenelle de la Mer de 2009, la SNML est déclinée sur les façades maritimes de l'hexagone et sur les bassins ultra-marins,

⁷⁹ [Dossier de presse du CIMer de décembre 2023](#)

⁸⁰ [Décret n°2024-530 du 10 juin 2024 portant adoption de la stratégie nationale pour la mer et le littoral](#)

⁸¹ [Stratégie nationale pour la mer et le littoral 2024-2030](#), Secrétariat général de la mer, 2024

par les DSF (*Documents Stratégiques de Façade*) et les DSBN (*Documents Stratégiques de Bassins Maritimes*) dans les Outre-mer. L'objectif 16 est consacré au développement de l'économie bleue et à la préservation de la biodiversité dans ces pays et territoires ultramarins. Un engagement est pris pour les feuilles de route "économie bleue durable dans les Outre-mer" en 2024, territoire par territoire : elle est en cours d'élaboration en Polynésie. A saluer : l'engagement qui vise à associer les Pays et Territoires d'Outre-mer au FEAMPA (*Fonds européen pour les Affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture*), ce qui pourrait leur permettre d'accéder à des financements dont ces secteurs, stratégiques voire vitaux pour les Pays d'Outre-mer tels que la Polynésie, étaient jusqu'à présent exclus. Trois grands domaines sont enfin cités pour les différentes mesures de l'objectif 16 : la protection des écosystèmes remarquables et notamment des récifs coralliens avec une ambition de 100% de protection d'ici 2030 dont la moitié en protection forte ; le développement du tourisme et de la plaisance, ainsi que de la construction et réparation navale ; la formation maritime et la création d'emploi y compris en renforçant les liens régionaux. Les trajectoires de transitions écologique et énergétique, à travers la décarbonation et les énergies marines renouvelables, ou encore les mesures pour la gouvernance, sujets qui concernent l'ensemble des territoires hexagonaux et ultramarins, figurent parmi les priorités de la SNML qui comporte en tout 18 objectifs.

- **Priorité 1 : Protection de l'environnement marin et littoral**

Sur ce sujet, **la première décision concerne la mise à jour de la stratégie pour les grands fonds marins. Le texte réaffirme la position de la France contre l'exploitation des grands fonds et, en même temps, concernant l'exploration, de déployer deux axes : « l'acquisition de connaissances et la protection de la biodiversité marine en vue de la gestion durable et intégrée pour la conservation des grands fonds marins ».** Un article complémentaire, en fin de document, reprend l'annonce du président de la République de lancer 8 missions d'explorations des grands fonds français dans le cadre du plan France 2030.

Autre mesure notable : l'étude du potentiel des énergies marines renouvelables dans les outre-mer (mesure n°5) qui prévoit études, articulation avec les politiques pluriannuelles de l'énergie et la prise en compte de spécificités telles que la bathymétrie⁸².

La plupart des autres mesures ne sont pas applicables à la Polynésie française : soit parce que des zones particulières sont identifiées – volcan sous-marin de Mayotte, zone en Méditerranée – soit parce que pour les secteurs priorités – pêche, plaisance, structures artificielles flottantes – la Polynésie française dispose de sa propre compétence dans le cadre de l'autonomie du territoire. Toutefois, tant les sujets que les projets peuvent inspirer la réflexion et les politiques locales.

- **Priorité 2 : Développement de l'économie maritime**

Le point crucial, pour la Polynésie, concerne les formations maritimes et l'objectif de lancer un plan de déploiement des formations maritimes outre-mer. Plusieurs autres mesures sont spécifiquement fléchées sur des territoires d'Outre-mer relevant de la législation nationale (départements d'Outre-mer).

⁸² La bathymétrie regroupe les sciences et technologies de mesure ou d'estimation de la profondeur. Elle vise à connaître le relief de l'océan profond ou côtier (réf. : Service d'hydrographie et d'océanographie de la Marine)

Par ailleurs, l'accent est mis sur la modernisation portuaire, la transition énergétique de ces derniers et la décarbonation du transport maritime. Le premier point relève d'une stratégie nationale à laquelle la Polynésie n'est pas contrainte. Le second point concerne le secteur polynésien avec deux réserves : l'adaptation de la vision à la taille de la flotte locale et à la prise de risque possible par les armateurs ; l'accès aux fonds d'aide nationaux. **Enfin, l'établissement d'une feuille de route pour une économie bleue durable ultramarine constitue une mesure à part entière**, parallèlement à la décision de développer d'un observatoire de l'économie bleue dans le cadre d'une dynamique européenne.

- **Priorité 3 : Renforcement de la sécurité maritime**

Le CIMER acte plusieurs décisions liées à la sécurité concernant le déminage, la réforme des CROSS et la fonction garde-côtes.

Le CIMER prévoit un suivi des mesures prises et à prendre, ce qui est actuellement en cours d'institutionnalisation à travers un projet de loi porté en mars 2024 par la députée Sophie Panonacle, également présidente du Conseil national de la Mer et du Littoral.

1.2. Les décisions du Comité interministériel des Outre-mer

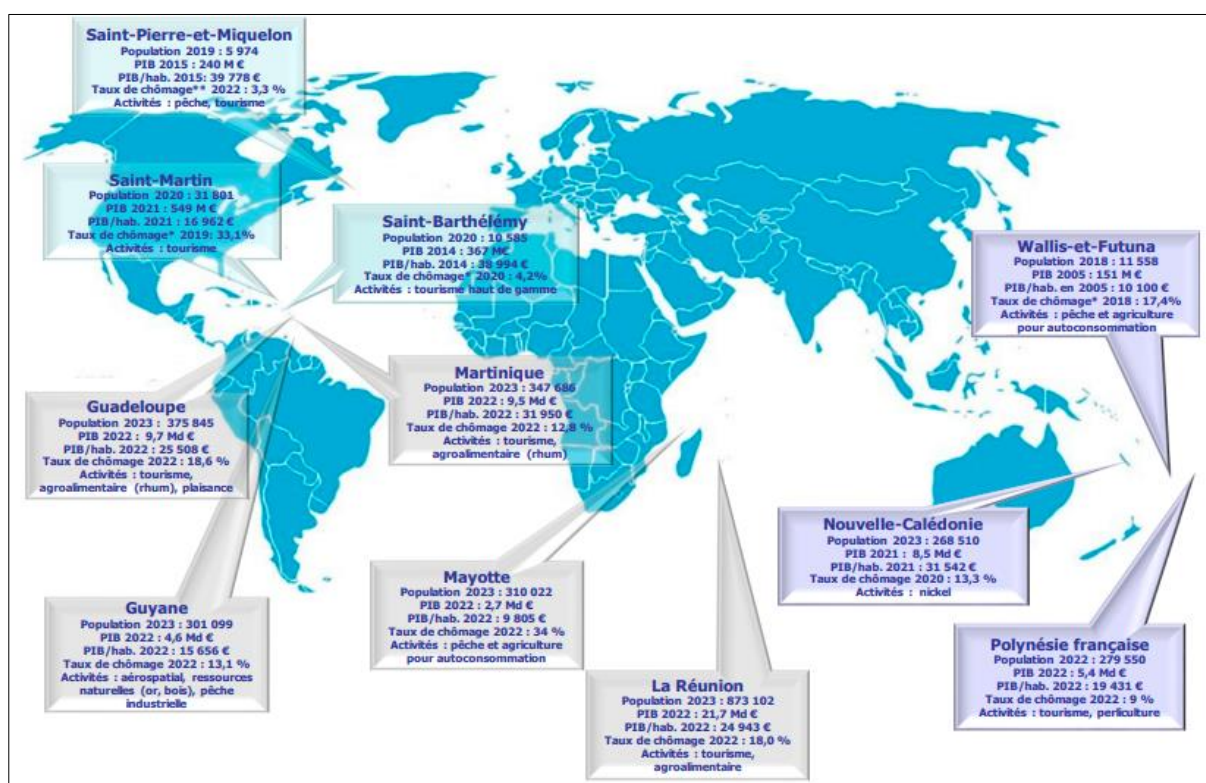


Figure 28 - Tableau de bord économique des Outre-mer (IEOM, 2024)

Le Comité interministériel Outre-mer⁸³ vient compléter ce corpus institutionnel orienté vers le maritime. Présidé par Matignon, ses orientations ont pour objectif la lutte contre la disparité du

⁸³ [Comité interministériel des Outre-mer, juillet 2023](#)

coût de la vie dans les territoires ultramarins et, de manière générale, le développement durable au service de l'égalité républicaine. La fiscalité, point fort parmi les soixante-douze décisions, concerne, au même titre que d'autres nombreuses mesures, exclusivement les départements d'outre-mer. **Afin de mieux prendre en compte les spécificités des collectivités d'outre-mer, une meilleure articulation des points outre-mer avec les problématiques maritimes portées lors des Comités France Maritime Outre-Mer est souhaitable.** De manière générale, une plus grande attention portée à l'économie bleue ira dans le sens de l'intérêt de ces territoires qui, comme la Première ministre le rappelle dans son édito, comptent pour 95% de l'espace maritime français sur trois océans.

1.3. Le plan France 2030

Lancé en octobre 2021, initialement doté de 30 milliards € puis abondé par 24 milliards € supplémentaires issus du PIA4 (*Plan Investissements d'Avenir 4*), le plan *France 2030* s'inscrit dans la lignée du plan *France Relance* lancé en 2020, doté de 100 milliards € dont 40% issus du soutien de l'Union européenne. Alors que France Relance, autour de trois axes – transition écologique, compétitivité et cohésion – propose des mesures à destination de tous, particuliers, entreprises, associations, collectivités, administrations, le plan France 2030 est un plan d'investissement dont 50% des crédits sont fléchés vers la décarbonation et 50% à des acteurs émergents, porteurs d'innovations et susceptibles de faire émerger de nouvelles filières. Piloté par le Secrétariat général à l'investissement pour le compte du Premier ministre et mis en œuvre par l'ADEME (*Agence de la transition écologique*), l'ANR (*Agence Nationale de la Recherche*), Bpifrance et la CDC-BDT (Caisse des Dépôts et Consignations – Banque des Territoires), France 2030 s'est donné dix objectifs précis à une échéance de moins de dix ans :

« *Mieux produire* » :

1. Le développement de petits réacteurs nucléaires modulaires (SMR)
2. Le leadership dans l'hydrogène vert
3. La réduction de 35% des gaz à effet de serre dans l'industrie
4. La production de 2 millions de véhicules électriques et hybrides
5. Le lancement du premier avion bas-carbone

« *Mieux vivre* » :

6. L'investissement dans une alimentation saine, durable et traçable
7. La production de 20 biomédicaments
8. Le leadership dans la production de contenus culturels et créatifs, et dans les technologies immersives

« *Mieux comprendre le monde* » :

9. L'autonomie stratégique dans les nouveaux enjeux du spatial
10. L'exploration des grands fonds marins

Début 2024, 21 milliards € ont été engagés dans 4370 projets. Les secteurs maritimes sont concernés par différents objectifs dont les biomédicaments, le spatial pour la surveillance des espaces maritimes, les énergies renouvelables en lien avec la décarbonation de l'industrie et bien sûr l'exploration des grands fonds marins.

En mars 2024, les résultats de l'appel à projet du CORIMER (*Conseil d'orientation pour la recherche et l'innovation des industriels de la mer*), organisation de coopération État-filières du maritime et opérateur de France 2030, ont fait état de 13 nouveaux lauréats. Les projets concernent notamment le transport maritime vélique, l'hydrogène, l'éolien flottant, la data et l'IA appliquée

au maritime, les drones maritimes pour les fonds marins et sont complétés par un programme dédié à la formation opéré par le *Campus national des industries de la mer*.

Pour 2025, 5,15 milliards de crédits de paiement sont prévus pour soutenir le déploiement des crédits labellisés au titre du PIA4 et de France 2030, auxquels s'ajouteront 0,65 milliards € au titre du précédent PIA3. Les autorisations d'engagement pour ces crédits avaient été inscrites et accordées dans les *Lois de Finances* 2021 à 2023 et ne figurent pas dans les dépenses prévues au *Projet de Loi de Finances 2025*⁸⁴.

2. Articulation entre les stratégies locale et nationale pour le maritime

2.1. Les stratégies de développement polynésiennes en lien avec l'économie bleue

La Polynésie française disposant de nombreuses compétences propres, elle établit de manière autonome ses stratégies de filière et choisit les articulations possibles ou souhaitables avec les dynamiques mises en place en métropole. **Aujourd'hui, le développement de l'économie bleue est encadré par un certain nombre de stratégies, schémas directeurs et orientations votées par l'Assemblée de la Polynésie française :**

- Le *Schéma d'aménagement général de la Polynésie française*⁸⁵, adopté en juillet 2020, qui donne une place majeure au développement maritime
- Le *plan de gestion de Tainui Atea*, aire marine gérée à l'échelle de la ZEE,
- Le *Code de l'environnement* de la Polynésie française,
- Le *Plan Climat*,
- Les *stratégies et schémas directeurs* des secteurs mise en avant dans le plan de relance :
 - Le *Schéma directeur de la Pêche hauturière*,
 - Le *Schéma directeur de l'Aquaculture*
 - *Fāari'ira'a Manihi 2027, Stratégie du Tourisme 2023-2027*, incluant le tourisme nautique et la croisière,
 - Le *Schéma directeur des Transports interinsulaires*
 - Le *Schéma directeur d'aménagement du Port autonome de Papeete*
 - *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 ; moratoire sur l'exploitation des fonds marins) 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

Par ailleurs, une stratégie maritime polynésienne avait été votée en 2012. Elle est en cours d'actualisation au regard des nouvelles orientations politiques et économiques. **Le véritable défi pour la Polynésie, qui a bien pris conscience des atouts de l'économie bleue en faveur du**

⁸⁴ [Projet de Loi de Finances 2025](#), ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie ; ministère chargé du Budget et des Comptes publics, octobre 2024

⁸⁵ [Schéma d'aménagement général de la Polynésie française](#)

développement, de l'autonomie et de la résilience, est de passer à la mise en œuvre des différentes stratégies établies en déroulant, étape par étape, une méthodologie précise et propre à faire émerger, financer et réaliser des projets véritablement structurants à l'échelle de l'ensemble du territoire. Augmentation des ressources propres, autonomie alimentaire, montée des compétences et création d'emplois, résilience : les conditions de la croissance bleue sont claires. La planification, voire la seule définition, des grands projets maritimes, le sont beaucoup moins. L'élaboration, en cours, d'une feuille de route du maritime, détaillant actions et acteurs, pourrait enclencher une nouvelle dynamique.

2.2. Une feuille de route pour une économie bleue durable à horizon 2030

La consultation menée au niveau national pour élaborer une *Feuille de route pour une économie bleue durable dans les Outre-mer à horizon 2030* a été portée par le Haut-Commissariat de la République auprès du Pays et des acteurs privés du maritime. Le CMPF a ainsi pu faire remonter les propositions des entreprises et le Pays construit sa propre réponse de manière interministérielle, en consultant différentes directions, services et agences territoriaux : Ressources marines, Affaires maritimes polynésiennes, Energies, Tourisme, Développement, Formations maritimes, Recherche. **Cette méthode a abouti à décliner plusieurs grands axes de développement :**

- **Développement économique local, durable et autonome de la Polynésie française**
- **Stratégie des infrastructures maritimes et portuaires**
- **Coopération scientifique et acquisition des connaissances**
- **Gouvernance**

Chacun de ces axes comprend plusieurs projets concrets, pour lesquels les actions sont détaillées ainsi que la liste des acteurs, privés et publics Pays/État, à mobiliser pour les mettre en œuvre.

Ce document stratégique, qui doit faire l'objet d'une reconnaissance officielle des pouvoirs publics du Pays, s'inscrit aussi dans la dynamique initiée au fil des rencontres entre le président du Pays, Moetai Brotherson et le Secrétaire d'État chargé de la Mer, Hervé Berville. Selon un « protocole d'intention concernant les politiques publiques maritimes », les deux parties se sont en effet engagées à définir un cadre général de collaboration permettant d'une part, d'identifier les partenariats à mettre en œuvre pour la réalisation des actions et, d'autre part, de faire évoluer la gouvernance pour y associer les acteurs économiques. .

Une telle dynamique est rendue possible par l'adéquation des politiques publiques polynésiennes avec les grandes trajectoires nationales telles que la décarbonation, la transition écologique, le développement des formations maritimes ou encore l'exploration des fonds marins. Si la plupart des projets, sous compétence du Pays, mobilisent ses services et ses budgets propres, la convergence des grands objectifs permet l'utilisation de financements ciblés : le Fonds Vert, le Fonds d'intervention maritime ou France 2030, qui peuvent théoriquement abonder, pour les acteurs privés, l'outil de la défiscalisation. L'assistance technique des agences et services de l'État peut également être mobilisée aux niveaux administratif et scientifique.

2.3. Les recommandations des juridictions financières

L'interjuridiction relative aux finances publiques pour le développement des Outre-mer fait intervenir en Polynésie française la CTC (*Chambre territoriale des comptes*) et la *Cour des comptes*. Concernant l'économie maritime, outre les contrôles menés par secteurs ou projets

(transport maritime interinsulaire, développement du port de pêche de Papeete...), un audit sur la protection et la gestion des ressources dans la ZEE a été mené conjointement par les deux institutions en 2021⁸⁶. Il est rappelé en préambule du rapport qu'en ce qui concerne la ZEE, la collectivité de Polynésie française « dispose de marges de manœuvre importantes sur cet espace, son statut lui reconnaissant depuis 1996 une compétence générale en matière d'exploration, d'exploitation et de protection des ressources de la zone, sans toutefois lui assigner l'obligation d'une approche stratégique et planifiée ». Les recommandations émanent, au cas par cas, des instances de l'État, de celles du Pays ou de leur ensemble. Elles portent sur la stratégie d'exploration des fonds marins conformément au CIMer, sur la planification et la gestion des ressources dans le cadre de l'Aire marine gérée, sur la surveillance, la coordination diplomatique pour les interventions dans les instances scientifiques régionales et internationales, sur une meilleure intégration de la société civile aux décisions de politiques publiques maritimes ainsi que sur l'articulation de la stratégie maritime locale avec la stratégie nationale :

- « *Recommandation n°8 (SGMer, ministère national de la Mer, Collectivité de Polynésie française) : Adopter un document stratégique de politique maritime intégrée pour la Polynésie française*
- *Recommandation n°9 (SGMer, Collectivité de Polynésie française) : Vérifier la bonne articulation entre les stratégies de la Collectivité de Polynésie française et les stratégies nationales (fonds sous-marins, biodiversité, pêche...) ».*

Ce dernier point suppose des consultations régulières et une prise en compte des recommandations portées par la Polynésie française au titre des stratégies maritimes nationales. Or aujourd'hui, si certains projets initiés en Polynésie peuvent effectivement espérer un soutien au titre de l'adéquation entre les visions locale et nationale, comme par exemple la déconstruction des navires, d'autres secteurs, plus ancrés dans les spécificités territoriales, font face à des difficultés de développement.

2.4. Points bloquants pour les secteurs maritimes polynésiens au niveau national

Parmi les secteurs maritimes confrontés à des points bloquants, les formations sont les plus impactées : absence de lycée maritime sur le territoire et, plus généralement, manque de formations initiales aux métiers de la mer ; formations professionnelles des navigants entravées par le manque de formateurs et l'obligation d'aller se former en métropole à partir d'un certain niveau de diplôme ; difficultés liées à la définition internationale STCW des référentiels pour la navigation, sans passerelle ni équivalence au niveau régional océanien ; partage des compétences entre l'État et le Pays ; traitement administratif des demandes d'agrément des organismes de formation locaux et des dossiers des candidats ; manque de moyens financiers... Autant d'obstacles qui, depuis des années, semblent contribuer à écarter les Polynésiens des postes de navigants sur leur propre territoire. Différentes solutions ont été proposées et adoptées ces dernières années, comme des aides financières au déplacement des candidats mais le caractère ponctuel de ces mesures ne suffit pas à améliorer de manière structurelle et pérenne cette filière stratégique. Pour certaines activités, la Polynésie a choisi de développer ses propres diplômes : cela a été le cas pour la plongée par exemple.

⁸⁶ « *Gestion et protection de la zone économique exclusive de la Polynésie française* », Rapport de la Cour des Comptes et de la Chambre territoriale des comptes, 2021

La modernisation et la décarbonation du transport maritime local devrait, quant à elle, s'inscrire dans le projet de Navire Zéro Emission porté par le plan France Mer 2030. Toutefois, à ce jour, l'unique projet de navire décarboné à e-sails initié en Polynésie, pour la liaison entre les archipels de la Société et des Australes, n'a pas été considéré comme éligible à l'aide nationale du CORIMER. En cause : la part d'équipement français du navire, considérée comme insuffisante. Si le porteur de projet se tourne aujourd'hui vers d'autres sources de financement, force est de constater que **la spécificité territoriale pour les projets de transport décarbonés polynésiens (éloignement géographique, très petite taille des flottes, écart majeur entre les capacités financières des chargeurs nationaux et locaux empêchant ces derniers de contribuer à l'armement de ces nouveaux navires) pourrait faire l'objet d'adaptations favorables aux outre-mer.**

En matière d'énergies marines renouvelables, les spécificités territoriales sont également à la peine quant à leur reconnaissance au niveau national : le projet d'énergie thermique des mers à développer à partir de la technologie du Sea Water Air Conditioning, a ainsi longtemps été omis dans les citations des commissions, documents et réunions officielles. Au niveau national, où prédomine l'éolien en mer, on sait peu que les fonds polynésiens, qui tombent très rapidement à 3000 mètres, ne sont pas adaptés à ce nouveau fleuron technologique français. De la même manière, les projets sur l'énergie houlomotrice ou encore hydrolienne ne peuvent avancer qu'avec une persévérance sans relâche des acteurs à faire entendre leur voix depuis le milieu du Pacifique sud.

Enfin, en ce qui concerne les appels à projets pour le maritime, les outre-mer demeurent très faiblement représentés parmi les lauréats. Ils sont totalement absents pour les projets portés par les acteurs privés du maritime en Polynésie. Les appels d'offre du CORIMER et ses quatre axes – *green ship*, *smart ship*, *smart offshore industry* et *smart yard* – ont jusqu'à présent élu des sociétés basées en métropole. Le *Fonds d'intervention maritime* a, lors de son premier appel à projets, écarté les sociétés privées polynésiennes candidates et favorisé les administrations maritimes outre-mer, situation qui pourrait évoluer à l'issue de l'appel d'offres du premier semestre 2024. Il s'agit donc de mieux faire connaître les enjeux et projets maritimes ultramarins, secteur par secteur, au niveau national, afin que de déclencher des prises en compte et des réponses adaptées.

3. Une visibilité accrue pour les acteurs de l'économie bleue Outre-mer

Il faut, en la matière, saluer les efforts menés sans relâche par le *Cluster maritime français* (CMF) pour mettre en valeur les Outre-mer à travers des rencontres institutionnelles au plus haut niveau et des prises de parole significatives. La création des *Clusters maritimes d'Outre-mer*, aujourd'hui au nombre de huit, et leur coordination avec le CMF, a permis, pour les filières maritimes, d'instaurer entre les territoires et l'Hexagone un dialogue qui n'existait pas auparavant. La déclinaison du *Comité France Maritime*, task-force public-privé de l'économie bleue, en volets Outre-mer délocalisés dans les territoires, constitue, en ce sens, une avancée majeure. Elle a contribué à faire valoir, selon Alexandre Luczkiewicz, directeur du Développement technologique et responsable Outre-mer du Cluster maritime français, « des problématiques qui étaient en-dehors du scope des administrations, comme celle de la formation

maritime ultramarine, et institué, à travers un calendrier de rencontres et d'échanges, des marqueurs annuels ». L'institutionnalisation de rencontres régulières entre les Clusters maritimes d'Outre-Mer et Paris doit permettre de mieux « *protéger, développer, [faire] rayonner* » les territoires ultramarins qui, comme Alexandre Luczkiewicz le rappelait aussi en 2019, « *représentent 80% de la biodiversité marine et 97% de notre ZEE, (...) permettent à la France d'être présente dans toutes les mers du monde [et] méritent qu'on les regarde comme de véritables atouts notamment stratégiques dans une compétition internationale féroce*⁸⁷. »

3.1. Le Comité France Maritime Outre-mer : à quand une nouvelle édition à Tahiti ?

Les CFMOM (*Comités France Maritime Outre-mer*) se tiennent traditionnellement après les CMR (*Conférences Maritimes Régionales*). Ces dernières sont organisées, au niveau central et pour tous les territoires, hexagonaux et ultramarins, par le Secrétariat général de la Mer rattaché au Premier ministre, afin d'assister les préfets maritimes dans la coordination des administrations et de l'Action de l'État en mer ; en Polynésie française, elle intègre le gouvernement du Pays. **Pour chaque territoire d'outre-mer, et en particulier pour les plus éloignés, recevoir des représentants de l'État permet à ces derniers d'acquérir une vision moins fantasmée et plus réelle, visites d'entreprises et dossiers à l'appui, des économies insulaires. Pour la Polynésie française, il est souhaitable qu'une Conférence maritime régionale et qu'un Comité France Maritime Outre-mer délocalisé soient planifiés incessamment à Tahiti, la dernière CMR au Fenua datant de 2016**, plusieurs éditions ayant été reportées à la suite de la pandémie de Covid-19 puis de la nomination d'un nouveau Secrétaire général de la Mer en 2022. Le Cluster maritime français a cependant maintenu les Comités France Maritime Outre-mer à l'occasion des déplacements des représentants privés de l'économie maritime ultramarine dans l'Hexagone, ou en visioconférence.

Les mesures du Comité France Maritime Outre-mer 2022, co-présidé par le Secrétaire général de la Mer, Denis Robin, et le Président du Cluster maritime de Polynésie française, Frédéric Moncany de Saint-Aignan, concernaient trois domaines spécifiques : **les infrastructures portuaires et navales, les énergies marines renouvelables et la formation maritime**. Sur chaque sujet, les échanges et débats, entre les représentants de l'État et des secteurs privés dans l'Hexagone et dans les Outre-mer, donnent à ces derniers une tribune pour rappeler les enjeux et projets de développement ainsi que les points bloquants. Des propositions d'alerte, de points d'attention, de concertation sont ensuite formulées avant d'être transmises pour intégration dans les stratégies interministérielles de l'Outre-mer et du Maritime.

Sur les infrastructures portuaires, la Polynésie française a ainsi, de nouveau, fait valoir la question du renouvellement du moyen de levage et carénage du Port de Papeete, nécessaire à l'adaptation à un trafic maritime en évolution rapide. Sur les énergies marines renouvelables, la Polynésie française a remis en avant son expertise sur la climatisation par l'eau froide des profondeurs (*Sea Water Air Conditioning* ou SWAC) et sa volonté d'être soutenue dans l'évolution vers la technologie de l'énergie thermique des mer (ETM). Sur les formations maritimes, les représentants du Fenua ont demandé, à nouveau, un investissement de l'État à la hauteur des enjeux : mettre en place une formation maritime structurée et complète dans les Outre-mer, ainsi qu'une gestion prévisionnelle des emplois et compétences maritimes. Pour la Polynésie française, il a été rappelé

⁸⁷ « [Nos outre-mer sont des atouts stratégiques](#) », interview d'Alexandre Luczkiewicz, Mer et Marine, juin 2019

avec force que le système en place écartait *de facto* les Polynésiennes et les Polynésiens des métiers de la mer. Les questions sur l'adaptation des financements et de la fiscalité aux objectifs, ainsi que sur l'adéquation des montages de l'aide publique nationale aux spécificités ultramarines, ont également été soulevées.

Si la concertation publique-privée officielle qu'est le CFMOM contribue donc à faire entendre la voix des territoires ultramarins à Paris et à conforter la légitimité de leurs représentants à nourrir, par leurs recommandations, les décisions stratégiques pour le maritime, cette avancée trouve néanmoins ses limites dans la dilution naturelle des mesures concernant les outre-mer au niveau du CIMER et, de manière plus préoccupante, dans la lenteur observée pour l'application de certaines mesures. Par ailleurs, l'écoute en faveur des Outre-mer et des spécificités ultramarines semble avoir pâti du changement au niveau de la fonction du Secrétaire général de la Mer, Didier Lallement, qui a succédé à Denis Robin, ayant mis fin aux échanges que ce dernier avait pris l'habitude de tenir, au moins une fois par an en présentiel, avec les représentants de l'économie bleue ultramarine. Enfin, de manière générale, les points portés au CFMOM par les acteurs ultramarins semblent d'autant mieux compris et pris en compte qu'ils rejoignent des problématiques et projets similaires au niveau hexagonal.

3.2. Les recommandations de la Délégation sénatoriale pour les outre-mer

« 97% du potentiel maritime de la France est situé dans les Outre-mer » mais « les Français n'ont pas assez pris conscience de la nature archipélagique de leur pays » : pour la *Délégation sénatoriale aux outre-mer*, qui mène en 2022 une étude sur la place des outre-mer dans la stratégie maritime nationale, il faut prendre au mot le président du CESER de La Réunion, Dominique Vienne et passer « *du pacte jacobin au pacte océanien* » afin de mieux prendre en compte et mieux valoriser les outre-mer dans les décisions et stratégies maritimes nationales⁸⁸.

Selon la délégation, présidée en 2023 par Stéphane Artano, sénateur de Saint-Pierre-et-Miquelon, ce changement de paradigme exige de répondre à un impératif : « *acculturer les populations au fait maritime* » en actionnant deux leviers : « l'éducation et la formation ». Le rapport revient ensuite sur les questions de sécurité maritime pour souligner l'importance de mieux associer les acteurs territoriaux ainsi que l'Union européenne, dans le contexte de cette année-là, marquée par la rupture de confiance après l'échec de la vente des sous-marins français à l'Australie et la création du pacte AUKUS. Il recommande enfin de « *faire de la stratégie maritime le moteur de la transition économique en outre-mer* ». Plusieurs secteurs sont identifiés à ce titre : les infrastructures, à adapter et moderniser ; la réparation navale, à développer ; la redondance et la résilience des câbles sous-marins ; la promotion des filières prometteuses dans l'aquaculture, l'algoculture et les énergies marines, le SWAC de Polynésie française étant cité à titre d'exemple pour cette filière.

3.3. La voix des Outre-mer aux grands rendez-vous du maritime

Les efforts menés sans relâche par le Cluster maritime français pour promouvoir les enjeux maritimes ultramarins portent également leurs fruits lors du premier rendez-vous national de l'économie bleue que sont les Assises de l'économie de la mer⁸⁹. Des

⁸⁸ « *Les Outre-mer au cœur de la stratégie maritime nationale* », rapport d'information n°546 (2021-2022), Sénat

⁸⁹ *Site des Assises de l'économie de la mer* : economie.lamer.ouest-France.fr

personnalités, élus ou acteurs privés, représentant les Outre-mer, ont à plusieurs reprises, lors des dernières éditions, pu s'exprimer en séance plénière, à l'attention de deux mille décideurs publics et privés de l'économie bleue : chef de l'État, ministres, représentants de l'État-major au plus haut niveau, grands capitaines d'industrie, dirigeants d'organismes de recherche, experts. Le ministre de l'Economie bleue en fonction en 2018, Teva Rohfritsch, avait ainsi présenté le potentiel maritime polynésien lors de l'édition 2018 et, plus récemment, Stéphane Renard, coordinateur du Tahiti Cruise Club et du CMPF, était invité à une table ronde sur le thème : « Les croisières et les ferries face à l'acceptation sociétale : la filière s'adapte ». Aux côtés des directeurs des Chantiers de l'Atlantique et de Ponant, le représentant du secteur polynésien a eu l'occasion, rare, de rappeler au public professionnel que 53% des escales de ce secteur sont opérées dans des ports d'outre-mer et de mettre en avant le modèle durable et inclusif développé en Polynésie⁹⁰.

Cette mise en lumière constitue une réelle reconnaissance. Il reste aujourd'hui à franchir une nouvelle étape : faire évoluer la représentation des Outre-mer lors de cet événement que le CMF co-organise avec le groupe Infomer-Le Marin. Une des propositions faites par les acteurs ultramarins serait de ne plus attribuer le temps de parole à une table ronde étiquetée « Outre-mer » mais assurer la représentation systématique des Outre-mer aux différents débats thématiques sur le transport maritime, les grands fonds ou encore la formation des marins. Cette intégration permettrait de lever davantage les préjugés et la méconnaissance des territoires éloignés et de montrer que les problématiques ultramarines rejoignent, quand elles n'en sont pas entièrement dépendantes, les enjeux maritimes nationaux.

Autre rendez-vous notable, également organisé par le groupe Ouest France en partenariat avec le ministère des Outre-mer, le Cluster maritime français et la FEDOM (*Fédération des entreprises Outre-mer*) : les *Assises Economiques des Outre-mer*, événement aujourd'hui 100% digital dont la prochaine édition se tiendra en décembre 2024. Par ailleurs, le magazine « Le Point » organise, depuis plusieurs années, un événement intitulé « *Les Outre-mer aux avant-postes* », dont les temps forts sont publiés dans les éditions en ligne et papier.

3.4. Une meilleure coopération entre l'État et les acteurs privés en Polynésie et dans la région

Tension, frustration, méfiance : la pandémie de Covid-19, qui avait conduit à déclarer l'état d'urgence en Polynésie française et à transférer la compétence pour les mesures sanitaires à l'État, a été marquée par les très grandes difficultés des acteurs du maritime à faire valoir leurs recommandations en faveur du sauvetage de l'économie. Un traitement particulièrement pesant pour les armateurs du transport à passagers et de la croisière, qui avaient pourtant anticipé et multiplié leurs efforts, au-delà de ce qui était requis, concernant les protocoles et les propositions de reprise échelonnée des activités. Si les traces laissées par cette période ont, au moins en partie, marqué les dernières élections territoriales, elles s'estompent aujourd'hui, en ce qui concerne les acteurs privés du maritime, à la faveur d'un nouveau dialogue avec les représentants de l'État. Des échanges réguliers avec le Haut-Commissariat de la République, notamment initiés par le service Missions et Stratégie, qui s'est adjoint une chargée de l'Economie bleue recrutée localement, ont réellement contribué à fluidifier les échanges et restaurer la confiance. Par ailleurs, le tropisme « outre-mer » des représentants de l'État, le cas échéant, compense toujours favorablement la durée de leur fonction dans les territoires, limitée à deux ou trois ans. Dans ce contexte, ainsi que

⁹⁰ « *Assises de la Mer 2023 : les croisières confirment leur vertu* », Jeune Marine, 2023

le souligne le responsable Outre-mer du Cluster maritime français, **l'institutionnalisation des rencontres État/acteurs privés garantit la poursuite et le suivi de la coopération.**

De plus, les acteurs, publics et privés, de l'économie maritime polynésienne ont un rôle à jouer dans l'action des leviers au niveau régional. Comprendre et favoriser les dynamiques océaniques relève de la volonté des gouvernements territoriaux, des acteurs privés locaux mais aussi du niveau national au titre de la projection culturelle et économique de l'État en Indopacifique.

II. APPROCHES TRANSVERSALES

4 - Un équilibre tenable entre connaissance, usages et préservation des milieux maritimes ?

Si l'étendue de la ZEE polynésienne et la limitation, réglementaire ou circonstancielle, des différents usages de l'espace maritime, semblent à première vue rassurantes quant aux impacts sur les écosystèmes, la préservation de ces derniers n'en constitue pas moins une préoccupation légitime. En témoignent les démarches menées ces dernières années en vue d'une planification spatiale maritime et d'une gestion durable et inclusive des milieux marins. La multiplication des activités, en particulier en milieux côtier et lagonnaire, ainsi que la volonté, publique et privée, de développer, parfois de manière significative, certains secteurs économiques nécessitent en effet d'évaluer scientifiquement et rationnellement les mesures à prendre pour préserver l'exceptionnelle biodiversité et la durabilité des ressources pour les générations futures. Les savoirs et savoir-faire traditionnels ne se contentent pas d'enrichir l'analyse en vue de cet objectif : ils l'infléchissent, la restructurent et, dans certains cas, constituent la base même des mesures de préservation adoptées.

1. Préservation des milieux : problématiques

1.1. La pollution des espaces maritimes : déchets, eaux usées, état de Moruroa et Fangataufa

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. Le plastique et les métaux lourds contenus dans les batteries sont les principales sources de pollution. De nombreuses îles des archipels accueillent des décharges à ciel ouvert faute de tri, traitement et équipements adéquats : une partie de ces déchets se retrouvent inévitablement dans les lagons et océans au gré des intempéries.

Le Fenua subit également les conséquences d'un réseau d'assainissement déficient couplé à une croissance de l'urbanisation : les rejets d'eaux usées dans les lagons concernent toutes les îles à l'exception de Bora Bora ; c'est pourquoi le gouvernement actuel a souhaité inscrire des actions précises concernant l'amélioration du réseau d'assainissement et de traitement des eaux usées dans la liste de ses priorités. Il rejoint en cela la demande des acteurs de l'économie bleue qui *« souhaitent que soit rendu public, d'ici à 2030, un état des lieux annuel de l'assainissement dans les îles les plus peuplées de la Polynésie française, avec une identification des zones de rejets critiques, qui puissent déclencher des études scientifiques précises sur les impacts directs et indirects sur les milieux, les ressources, la santé des populations riveraines et l'efficacité des mesures de protection prises dans ces zones⁹¹ »*.

Enfin, le sujet de la pollution maritime en Polynésie française inclut nécessairement l'évaluation écologique des essais nucléaires menés de 1966 à 1996 à partir des atolls de Moruroa et

⁹¹ « Azimut 2030, entre préservation, productivité et résilience : recueil des projets et orientations prioritaires pour le développement maritime durable en Polynésie française », op.cit.

Fangataufa. Le niveau de radioactivité dans ces atolls, demeurée propriété de l'État français et interdits d'accès aux civils, fait toujours l'objet d'une surveillance annuelle dans le cadre de la mission « Turbo » du *Commissariat à l'énergie atomique*. Alors que les négociations sur les indemnisations des victimes du nucléaire sont toujours en cours, les débats ont été ravivés en mars 2021 par la publication de « *Toxique : enquête sur les essais nucléaires en Polynésie française* » du chercheur Sébastien Philippe et du journaliste Tomas Statius. Lors de sa visite officielle au Fenua en juillet de la même année, le président de la République Emmanuel Macron, après avoir convoqué à Paris une table ronde sur le sujet, avait évoqué la dette de la nation envers le territoire avant de faire procéder à l'ouverture d'une majeure partie des archives en octobre. L'effort de transparence s'est poursuivi en 2022 avec la publication imprimée et en ligne d'un ouvrage par le CEA (*Commissariat à l'énergie atomique*) et par l'invitation du nouveau président de la Polynésie française, Moetai Brotherson, sur l'atoll de Moruroa lors de la mission Turbo de mars 2024. En plus des données fournies par *l'Agence internationale de l'Energie atomique* lors de son étude menée entre 1996 et 1998, et aux résultats des missions sur les vingt dernières années diffusées par le CEA, il est également possible de consulter les travaux du *Laboratoire d'étude et de suivi de l'environnement* de *l'Institut de radioactivité et de sûreté nucléaire* basé à Tahiti, qui étudie l'ensemble des sources de contamination radioactives pour plusieurs îles habitées de différents archipels : conséquences actuelles des essais nucléaires, radioactivité naturelle, ingestion d'éléments radioactifs dans la consommation alimentaire de la population. Les atolls qui ont servi de base aux essais continueront de faire, sur décision de l'État, l'objet d'une surveillance annuelle d'un niveau équivalent à aujourd'hui, soit mobilisant 70 personnes, 27 d'entre elles séjournant à l'année à Moruroa.

1.2. Le problème drastique des DCP dérivants : prédation extérieure des ressources, pollution locale

La Polynésie française subit, de plus, l'arrivée de macrodéchets sur les plages de ses îles, au premier rang desquels les DCP dérivants (*Dispositifs de Concentration de Poissons dérivants, par comparaison avec les DCP fixes, amarrés au fond et installés au service des pêcheurs côtiers*) depuis la haute mer jusque dans la ZEE. Ces radeaux de plastique, équipés d'une balise satellitaire et d'appendices allant jusqu'à 80 m de profondeur, sont utilisés par dizaines de milliers dans les zones internationales maritimes contigües à la ZEE, par des armements de pêche de toutes nationalités. Ils sont une menace directe pour les stocks de poisson et pour l'activité des pêcheurs : un seul DCP dérivant peut en effet attirer et agréger jusqu'à 80 tonnes de poissons, y compris des juvéniles, que l'armement étranger peut récupérer quand sa dérive a entraîné le dispositif hors de la ZEE polynésienne. Les DCP dérivants constituent aussi un risque pour les équipements des pêcheurs s'ils se prennent dans les hélices de leurs bateaux, par exemple, et une source de pollution côtière préjudiciable aux écosystèmes. Des études menées par la *Direction des ressources marines* ont 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 Ouest⁹².

Les réponses à apporter à ce problème identifié de longue date comprennent l'intensification du maillage permettant leur localisation et leur interception, grâce à l'action conjointe des moyens de l'État en mer et des acteurs privés de la pêche, du transport et du tourisme nautique et maritime. La *Direction des Ressources marines* a mis en ligne un formulaire de déclaration des

⁹² « *DCPs dérivants et IMPAC5 à Vancouver* », DRM, 2023

observations afin que chaque acteur puisse collaborer au recensement et au retrait de ces dispositifs : une mesure faisant partie du programme « DCPEch » initié avec *l'Université de la Polynésie française* et *l'Institut de recherche pour le développement*. Cependant, une méthodologie et un plan d'actions plus conséquents sont requis par les acteurs, de même que la possibilité de recourir à des condamnations et sanctions. L'escale du navire samoan « *Capt'n Vincent Gann* » à Papeete en décembre 2023, dont le pont était chargé de plusieurs dizaines de DCP dérivants bien visibles, a été relayée dans les médias et provoqué nombre de réactions scandalisées ou inquiètes : autorisés non pas à pêcher dans la ZEE mais à y faire des escales techniques, les navires étrangers suscitent néanmoins la méfiance de la population.

La principale solution doit être actée au niveau international, via les commissions thonières du Pacifique Ouest (WCPFC) et Est (IATTC) et l'Organisation des Nations-Unies dans la continuité du traité de protection de la biodiversité en haute mer (BBNJ ou *Biodiversity beyond national jurisdictions*) afin qu'une réglementation commune soit adoptée par l'ensemble des parties, ou que ces dernières puissent renforcer leurs réglementations nationales. Les acteurs de l'économie maritime, consultés sur ce sujet en 2022, souhaitent que leurs autorités réclament l'interdiction totale de l'utilisation des DCP dérivants par les flottes de senneurs avant 2030, au moins dans le Pacifique sud.

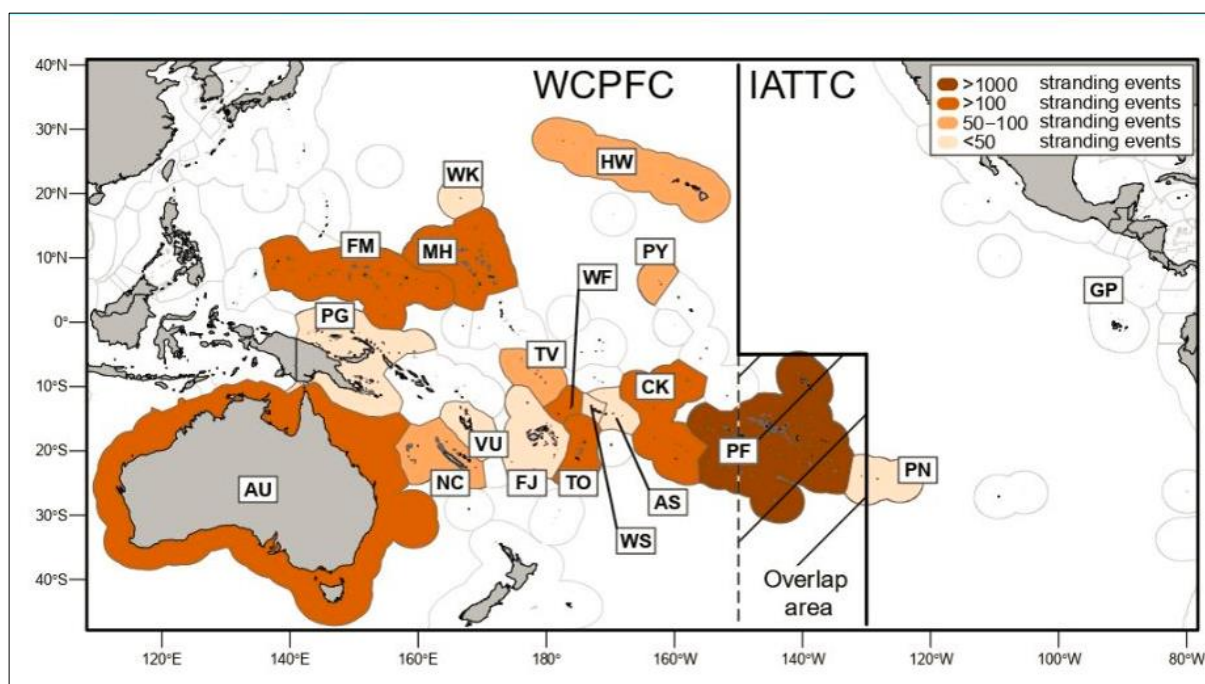


Figure 29 - Carte des DCP dérivants pour le Pacifique Ouest et Est (CPS, 2024)

1.3. L'état des récifs coralliens

« La planète subit actuellement un quatrième épisode mondial de blanchissement des coraux et le second en 10 ans, selon les scientifiques de l'agence américaine d'observation océanique et atmosphérique (National Oceanic and Atmospheric Administration ou NOAA) et le réseau mondial de scientifiques experts des récifs coralliens de l'Initiative internationale pour les récifs coralliens (International Coral Reef Initiative, ou ICRI). Un stress thermique d'ampleur suffisante pour provoquer le blanchissement, résultant de l'augmentation persistante des anomalies de température océanique observées et modélisées par le Coral Reef Watch de la NOAA (CRW), s'est produit – et

perdure encore aujourd'hui – dans de vastes zones des océans Atlantique, Pacifique et Indien⁹³ » : le communiqué publié par l'ICRI en avril 2024 concerne un phénomène en cours depuis plus d'un an, en lien avec le réchauffement climatique et étudié dans plus de cinquante pays. Le blanchissement du corail découle de l'expulsion de son algue symbiotique, la zooxanthelle. Les coraux blanchis, s'ils ne sont pas forcément morts, sont devenus plus vulnérables. La NOAA a établi des niveaux d'alerte pour la mortalité des coraux, sur une échelle de 1 à 5 : à partir du niveau 4, ce sont plus de 50% des coraux du monde qui pourraient disparaître. L'impact sur les ressources océaniques et sur les sociétés humaines serait considérable : les coraux abritent 30% de la biodiversité marine connue et fournissent des services écosystémiques vitaux aux populations littorales, depuis la protection offerte par les barrières récifales contre la submersion jusqu'aux atouts touristiques en passant par la ressource alimentaire prélevée dans les lagons et sur les côtes.

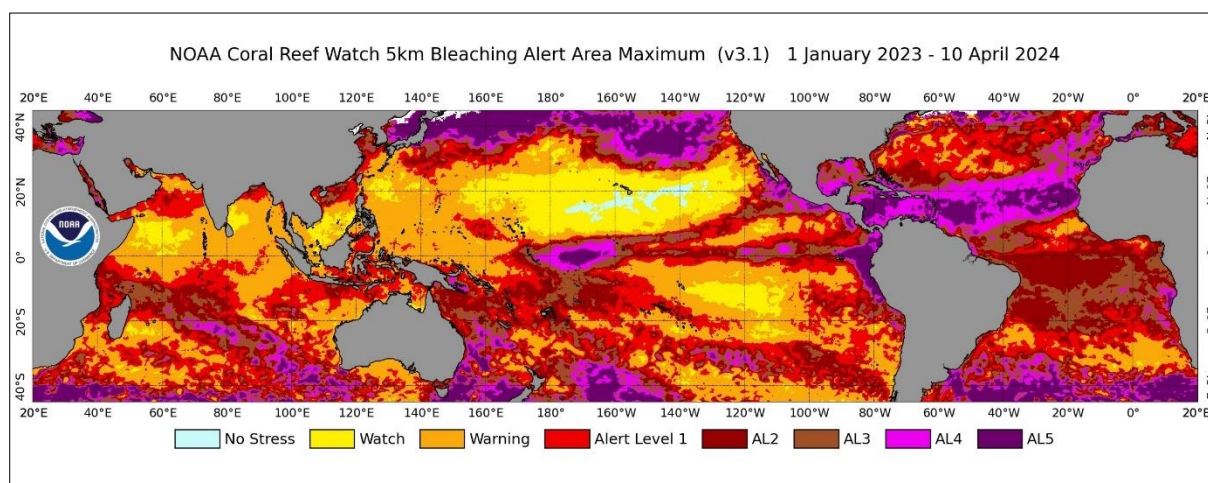


Figure 30 - Blanchissement des coraux au niveau mondial entre 2023 et 2024 (NOAA, 2024)

La valeur financière des services rendus par les écosystèmes coralliens et leurs écosystèmes associés, les mangroves et les herbiers, est évaluée par différentes organisations. L'IFRECOR (Initiative Française pour les Récifs CORalliens) estime que les 4500 km² des récifs de Nouvelle-Calédonie génèrent entre 190 et 320 millions € par an, ou encore que chaque euro investi dans la réserve naturelle de Saint-Martin produit aux alentours de 2€ pour l'économie locale. L'IFRECOR est également représenté en Polynésie française, avec un comité local présidé conjointement par le Haut-Commissaire de la République et par le Président du Pays. L'organisation a établi, en co-construction avec les acteurs publics et privés, une stratégie et un plan d'actions quinquennal 2024-2028 pour les écosystèmes coralliens du territoire.

Les récifs polynésiens couvrent une superficie de 15 047 km², soit 2140 km² de récifs et 12 907 km² de lagons. Ils représentent quatre fois la surface des terres émergées du Pays et comptent pour 26% de l'ensemble des récifs coralliens français. Selon l'IFRECOR, leur valeur économique est estimée à 55 milliards Fcpcf soit 462 millions € et contribuent à plus de 21000 emplois dans la pêche, la perliculture et le tourisme, 80% des visiteurs effectuant une plongée ou un snorkeling⁹⁴. Si leur état général a été évalué comme « bon » selon une étude de

⁹³ « [NOAA and ICRI confirm 4th Global bleaching event](#) », ICRI, avril 2024

⁹⁴ « Valeur économique des systèmes coralliens de Polynésie française », Ifreco, 2016

2020⁹⁵, avec une résilience notable aux événements extrêmes tels que les épisodes d'invasion par l'espèce corallivore *Ancantasther planci*, de blanchissement précédents ou le cyclone Oli en 2010, cette résilience a ses limites. Dans les îles les plus peuplées, les pressions anthropiques s'ajoutent aux impacts du changement climatique et la dégradation des écosystèmes récifaux est visible. Des constats partagés par les différentes organisations qui étudient aussi l'état des coraux polynésiens, comme la *Gump Station (University of California Berkeley)*, l'*Office français pour la biodiversité* qui finance « Recora », un programme sur cinq ans d'études des coraux en Polynésie ou le CRILOBE (*Centre de Recherches Insulaire et Observatoire de l'Environnement*) qui a établi un risque majeur de blanchissement annuel à compter de 2040. Le plan d'actions élaboré par le Comité local de l'IFRECOR définit les actions à mettre en œuvre pour protéger, restaurer et gérer de manière durable les récifs coralliens polynésiens dans le contexte actuel de croissance de l'économie bleue.

Il s'agit, en priorité, de développer la connaissance scientifique des écosystèmes au moyen d'études, de cartographies, d'indicateurs et de partage des données, y compris au niveau régional. Les actions de surveillance de l'état des récifs et de la qualité de l'eau participent également de ce développement de la connaissance, en incluant les sciences participatives. La sensibilisation et la formation concernent l'ensemble des acteurs, en particulier les opérateurs du tourisme mais les modalités d'adaptation des activités économiques aux vulnérabilités des milieux et les évolutions réglementaires possibles ne sont pas détaillées à ce stade. Là encore, la Polynésie a besoin d'évaluer précisément les pressions exercées, zone par zone et secteur par secteur : des études spécifiques sont sollicitées pour la pêche côtière et lagonnaire et le tourisme nautique. Parmi les orientations de développement pré-identifiées, le Comité local de l'IFRECOR favorise une aquaculture multitrophique intégrée, dont les avantages et le caractère durable sont aujourd'hui mondialement reconnus. Les approches innovantes sont recherchées, tant pour augmenter la résilience des milieux aux activités économiques que pour améliorer les pratiques de restauration des récifs.

L'efficacité des méthodes et projets menés en Polynésie en matière de restauration demande, elle aussi, à être évaluée. Les opérations de bouturage des coraux ont été très médiatisées. Toutefois, si elles ont un rôle pédagogique incontestable, et permettent de créer une « banque de données » immergées facilement accessible, elles sont insuffisantes à résoudre le problème global de la dégradation des récifs du territoire qui s'étendent sur 15000 km². De plus, les pépinières sont, comme les récifs naturels, sensibles au réchauffement climatique et ces jardins de corail artificiels peuvent être pareillement détruits par les mêmes changements de température. Le bouturage permet cependant d'identifier les coraux les plus résistants et c'est le travail des chercheurs aujourd'hui, en Polynésie comme ailleurs, que d'étudier ces « super-coraux⁹⁶ », tout comme les coraux des eaux plus froides et profondes présents en Polynésie. Parmi les champs de la recherche, la génétique et l'approche holistique sont convoqués. Le Labex CORAIL (« *Les récifs coralliens face au changement de la planète* ») qui regroupe 9 institutions et 4 universités de métropole et d'outre-mer mène plusieurs projets structurants en Polynésie, sur l'approche intégrée des modes de gestion des écosystèmes ou encore sur la résilience et la connectivité des coraux en milieux et conditions extrêmes⁹⁷. L'observatoire SNO Corail (*Service National*

⁹⁵ « *Bilan 2020 de l'état de santé des écosystèmes des outre-mer français* », Ifrecom, 2020

⁹⁶ « *Etonnants récifs* », sous la direction de Laetitia Hédouin, CNRS Editions, 2021

⁹⁷ *Labex CORAIL : les projets structurants*, site internet, 2024

d'Observation du Corail), service du CNRS et de l'INSU (*Institut national des Sciences de l'Univers*) a également été implanté à Moorea et recueille des données issus des pays et territoires insulaires à l'échelle de la région Pacifique.

Dans le contexte actuel du réchauffement climatique, au vu des connaissances et des études sur les solutions possibles pour maintenir les coraux vivants et en anticipant le risque d'accélération identifié des épisodes de blanchissement des récifs, c'est l'ensemble de la Polynésie qui est convoquée au chevet du corail. La méthode *bottom-up* du recueil des informations, la concertation public-privé dans le processus de décision et la conception holistique des mesures envisagées contribuer à orienter stratégiquement les décisions liées au développement économique en général et des activités maritimes en particulier. L'IFRECOR a, en suivant cette méthodologie, élaboré une stratégie à 5 ans pour les coraux. L'organisation a également annoncé qu'elle allait participer au financement du projet « *Bleaching 2024* » mené par le Criobe, centre de recherche scientifique basé à Moorea, qui vise à caractériser et cartographier le blanchissement des coraux et la mortalité liée sur plusieurs îles de Polynésie française, afin d'orienter les actions de conservation et de restauration⁹⁸. Enfin, la remise d'un concours de projets au service des coraux, les Trophées To'a Reef de l'IFRECOR, sera l'un des temps forts de la cérémonie de célébration du grand océan Pacifique, *Te Mana O Te Moana Nui A Hiva*, organisée mi-novembre à Tahiti pour lancer l'Année de la Mer en Polynésie.

1.4. La pollution liée aux activités maritimes

Outre les pollutions accidentelles, comme les échouements de navires, qui sont pris en charge de manière coordonnée entre le Pays et l'Action de l'État en mer, **les activités maritimes exercées sur la ZEE constituent des sources de pollution à impact plus ou moins conséquent sur les écosystèmes marins. Les conséquences sont les plus importantes sur les milieux les plus fragiles que sont les écosystèmes lagonnaires.**

La perliculture est, en ce sens, responsable de la détérioration des milieux naturels dans les Tuamotu-Gambier : depuis des dizaines d'années, les kilomètres de cordages en polypropylène et les collecteurs en plastique immergés pour la culture des nacres ont massivement contribué à l'eutrophisation des lagons. Le Conseil de la Perliculture avait organisé en 2020 un séminaire sur cette problématique, ce qui a conduit la Direction des Ressources marines à lancer, les deux années suivantes, des opérations de collecte des déchets puis de leur rapatriement sur Tahiti. Il s'agit maintenant de créer une filière de recyclage et de trouver des solutions alternatives et biodégradables à l'usage des plastiques dans le lagon. Deux projets sont menés sur le territoire, l'un pour des collecteurs en biomatériau, développé à l'Université de Polynésie française et l'autre pour des cordages en fibre de coco, porté par une société privée en partenariat avec la DRM et la Communauté du Pacifique. La bioremédiation, étudiée dans le cadre du développement de l'aquaculture, offre aussi des perspectives intéressantes. Enfin, les solutions développées pour le recyclage et de la transformation des macrodéchets plastiques, à l'instar des équipements présentés par l'équipe du navire *Plastic Odyssey* en 2024, pourraient être testées dans certains atolls.

Concernant les activités nautiques, une étude co-financée par l'ADEME en 2017 a mis en exergue de nombreuses non conformités des équipements pour la collecte et le traitement des eaux de carénages, tandis que des solutions à d'autres problèmes identifiés dans ce cadre ont été mises en

⁹⁸ « *L'Ifrecor et le Criobe cherchent à évaluer le blanchissement des coraux... et leur mortalité* », Radio 1 Tahiti, mai 2024

place, comme des points d'apport volontaire pour les déchets dangereux. Globalement, l'impact environnemental du secteur est relativement faible. En revanche, le développement des infrastructures nautiques n'a pas été significatif depuis 2017, ce qui a conduit à la multiplication des mouillages et, aujourd'hui, à des conflits d'usage et à un rejet de la plaisance par les populations. De nouvelles restrictions, à caractère punitif, ont été imposées sans prévenir aux plaisanciers en 2024, de manière inquiétante non seulement pour le développement du secteur mais également quant au processus décisionnel appliqué dans ce cas⁹⁹. Quant au projet Bora'coustic d'évaluation de la pollution par le bruit dans les lagons de Bora Bora, porté par la communes, le centre de recherche Criobe et la société La Polynésienne des Eaux, il est en suspens faute de financements suffisants.

Enfin, le transport maritime et la croisière sont soumis aux normes de l'OMI (*Organisation maritime internationale*) en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre et de particules fines. Le transport maritime interinsulaire et la croisière, malgré un risque de pollution évalué comme faible, tant pour au regard du réchauffement climatique que des pollutions par hydrocarbures ou rejets organiques, ont été pris en compte dans l'élaboration du plan de gestion de la ZEE. Le risque d'échouement concerne majoritairement les navires étrangers de passage dans la ZEE. Enfin, le contrôle des émissions atmosphériques à l'échelle du Pacifique sud pourrait, selon les recommandations des acteurs polynésiens, faire l'objet d'un projet de zone ECA, à l'instar des zones certifiées déjà créées en Europe et en Méditerranée.

1.5. Objectifs et conditions du développement

L'ambition de doubler le nombre de touristes mais également de tripler la pêche et de faire croître significativement l'aquaculture entraîne automatiquement des problématiques liées: érosion du littoral provoquée par les constructions, pollutions anthropiques et, également, risques de pollutions biologiques. Les projets d'aménagement n'en demeurent pas moins nécessaires, voire urgents, au regard des enjeux liés à l'emploi, à la paupérisation d'une partie de la population et à la volonté de la Polynésie de développer encore davantage ses ressources propres et son autonomie alimentaire.

Face aux interrogations, partagées à l'échelle mondiale, sur les conditions d'un développement durable et résilient, le territoire peut s'appuyer sur des mesures et orientations précises : les critères de la transition écologique et énergétique, les études environnementales et l'exigence de conformité aux normes déjà intégrés aux appels d'offres ; la préférence pour les solutions intelligentes et les niches à forte valeur ajoutée. **L'atout principal du Fenua réside cependant dans l'étendue de son espace maritime et dans la dispersion de ses archipels : c'est au niveau de l'aménagement du territoire en entier, par la décentralisation et le rééquilibrage géographique des projets, que les points de croissance peuvent être trouvés.** Ainsi, l'archipel des Marquises est mis en avant comme nouveau pôle de développement touristique et celui des Tuamotu pourrait accueillir davantage d'activités liées à la pêche et à l'aquaculture. Le *Schéma d'aménagement général de la Polynésie française* demeure, à ce titre, une référence.

Autre point fort : le bon état de préservation générale des milieux et de la biodiversité, conséquence des mesures de préservation prises depuis vingt ans pour interdire les captures de certaines espèces et favoriser une pêche durable et à petite échelle, du fait de ses méthodes et de

⁹⁹ « *L'amarrage va coûter 3 à 5 fois plus cher pour les bateaux habités* », Outre-mer la 1^{ère}, février 2024

son accessibilité aux seuls Polynésiens. Cet avantage doit aujourd'hui être consolidé par la mise en œuvre du plan de gestion de la ZEE, véritable pilier d'un développement durable conditionné à des critères de préservation établis sur la base de la connaissance scientifique.

2. Mesures de préservation : du sanctuaire marin à l'Aire marine gérée

Dès 1953, la Polynésie française a commencé à classer certaines îles selon des critères environnementaux. En 1996, la décision a été prise par le ministère de la Mer d'arrêter la vente de licences de pêche aux armateurs étrangers et de développer une filière de pêche locale. En 2002, alors que 51 espaces maritimes bénéficiaient déjà d'un classement, le sanctuaire marin de la Polynésie française a été créé : il 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. L'association *Te Mana O Te Moana*, créée en 2004, agit également pour la conservation de l'espèce à travers des études, des formations, des soins aux animaux blessés et le suivi des éclosions des œufs sur l'atoll protégé de Tetiaroa. 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 ZPR (*Zones de pêche réglementées*) et gère aussi le prélèvement saisonnier de certaines espèces endémiques. Aujourd'hui, 24 zones permettent de protéger 286 km² de lagon et leurs ressources, incluant mollusques et crustacés. Par ailleurs, la création de *Rāhui* 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. On trouve également dans certaines îles, comme Moorea, des PGEM (*Plans de gestion des espaces maritimes*). 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. *Tainui Ātea*, aire marine gérée à l'échelle de la ZEE, a été créée en 2018 avec un *Conseil de gestion État-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 détaillé, établi pour quinze ans 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*.

3. Le plan de gestion de la ZEE : mesures et mise en œuvre

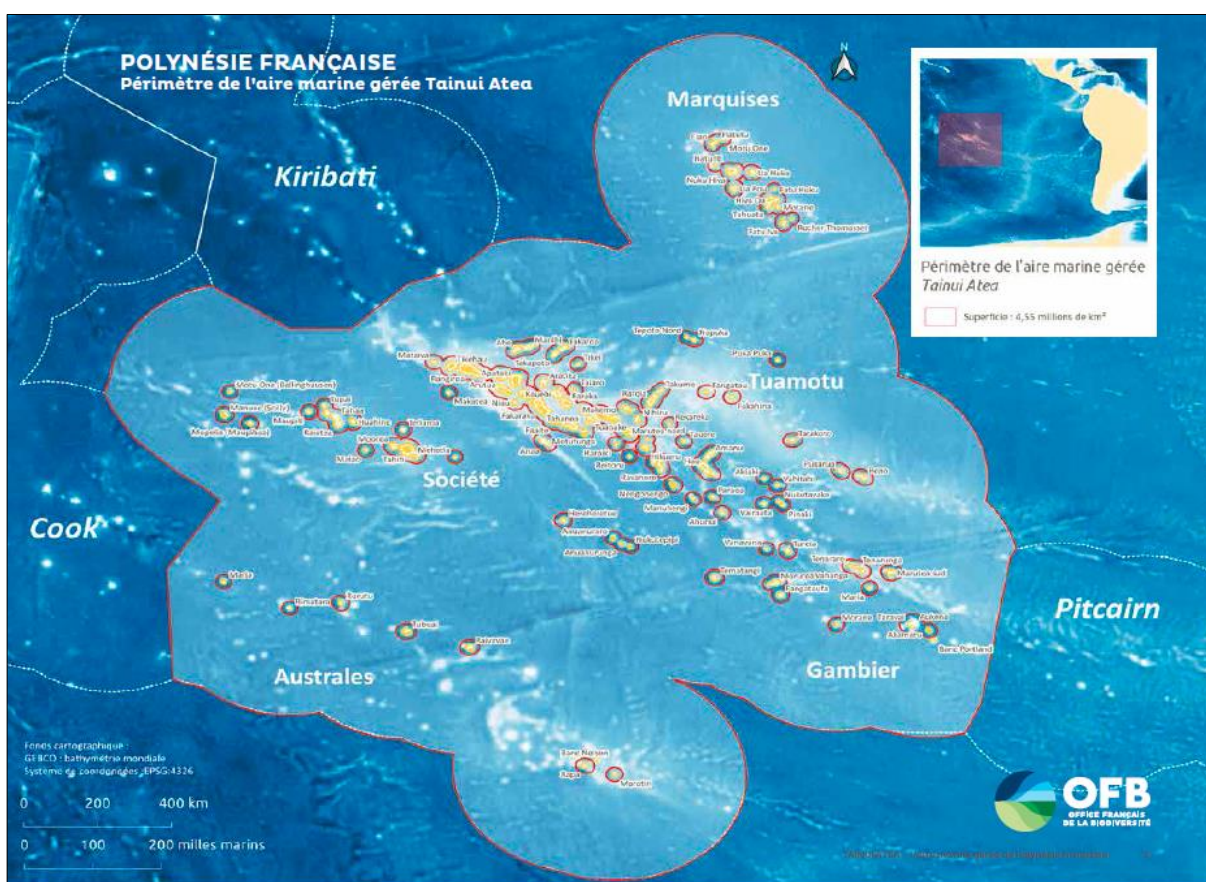


Figure 31 - Périmètre de l'Aire marine gérée Tainui Ātea (OFB, 2022)

3.1. Le plan de gestion 2023-2037 de l'Aire marine gérée *Tainui Ātea*

Approuvé par arrêté ministériel du 14 mars 2023, le plan de gestion de l'AMG (*Aire marine gérée*) *Tainui Ātea*¹⁰⁰ court sur 14 années et concerne la zone comprise entre la limite territoriale des 12 milles nautiques et la limite extérieure de la ZEE (200 milles nautiques), soit 4,8 millions de km². Sur cet espace, **le document-cadre fixe quatre objectifs : préserver les espèces marines emblématiques en atténuant les pressions générées par les activités maritimes ; renforcer la protection des écosystèmes profonds en s'appuyant sur la recherche scientifique et les savoirs traditionnels ; maintenir le bon état de conservation des espèces ciblées par la pêche hauturière ; assurer une gestion spatialisée et partenariale de l'AMG.** Chaque objectif doit pouvoir être atteint en suivant les fiches-actions détaillées dans le volet opérationnel du plan, qui établit également les risques d'impact, activité par activité, sur les différentes ressources marines du Fenua. L'ensemble contribue également à plusieurs des ODD (*Objectifs de développement durable*) de l'Agenda 2030 des Nations-Unies, à savoir les ODD 2 « Faim zéro », 14 « Vie Aquatique », 16 « Paix, justice et institutions efficaces » et 17 « Partenariats pour la réalisation des objectifs ».

Deux questions sont posées par ce schéma : telle activité peut-elle entrer en interaction avec telle composante de l'écosystème ? le cas échéant, quel est le degré d'impact généré par la pression de l'activité ?

Risque d'Impact...		Nul	Faible	Moyen	Fort	Majeur							
		PRESSIONS LIÉES À LA PÊCHE			PRESSIONS LIÉES A LA NAVIGATION		PRESSIONS DIFFUSES		AUTRES PRESSIONS				
		Pêche hauturière (palangriers)	Pêche côtière (poti marara, bonitiers)	Pêche étrangère hors ZEE (senne et palangre)	Transport maritime, croisière	Plaisance	Déchets dérivants	Changement climatique	Câbles sous-marins	Recherche scientifique marine	Prospection minière au sein de la ZEE	Exploitation minière au sein de la ZEE (interdite)	Exploitation minière dans d'autres ZEE
ECOSYSTEME PELAGIQUE	Mammifères marins												
	Requins												
	Rales												
	Tortues												
	Oiseaux marins												
	Chaîne trophique (plancton et niveaux trophiques intermédiaires)												
	Espèces ciblées												
BENTHIQUE	Poissons de fond												
	Habitats benthiques profonds (monts sous-marins, talus, plaines abyssales)												

Figure 32 - Matrice des risques d'impact sur les écosystèmes marins (OFB,2023)

Aux espèces déjà intégralement protégées par le statut de sanctuaire marin de Polynésie, le plan de gestion ajoute trois catégories supplémentaires à étudier et préserver durablement dans le cadre des activités économiques : les scombridés (thons) et marlins, dont plus de cent espèces sont recensées dans la ZEE ; la chaîne trophique (plancton, niveaux trophiques intermédiaires) appelée Te Moana Nui, clé de voûte des écosystèmes marins et, enfin, les habitats profonds (mont

¹⁰⁰ [Plan de gestion 2023-2027 de l'Aire marine gérée Tainui Ātea](#), OFB/Gouvernement de la Polynésie française

sous-marins, plaines abyssales, failles, talus). **La Polynésie française s'est prononcée, à l'instar de la France, pour un moratoire sur l'exploitation des grands fonds et en faveur de l'exploration à visée de connaissance scientifique. Le plan de gestion établit des mesures précises concernant les grands fonds marins polynésiens, en ciblant l'exploration des monts sous-marins afin de développer la connaissance de ces écosystèmes particuliers et, éventuellement, de prendre des mesures de protection sur une base rationnelle.** Mieux connaître pour mieux préserver : le raisonnement s'applique à l'ensemble de l'AMG, de manière évolutive dans le temps.

Le plan de gestion a été élaboré en concertation entre l'État et le Pays en incluant la société civile. *« L'État n'a pas de compétence pour l'environnement en Polynésie française », analyse Franck Connan, directeur de l'OFB en Polynésie, co-auteur du plan. « Nous appliquons la politique environnementale du Pays avec le cadre de gouvernance particulier établi pour l'AMG. Inclure tous les acteurs dans l'élaboration du plan, en incluant la société civile, a été une réussite. L'OFB avait déjà travaillé ainsi pour le projet d'inscription des Marquises au patrimoine mondial de l'Humanité car l'Unesco impose une démarche participative, et c'est ce que nous avons également fait pour l'AMG. Ces opérations de consultations et de concertations prennent du temps, elles exigent des échanges, parfois un peu tendus : cela a été le cas, pour l'AMG, entre les pêcheurs et les associations environnementales ».*

Le travail mené pour élaborer le plan de gestion a également intégré une approche culturelle significative. Ce qui se traduit par la prise en compte du caractère sacré ancestral des différents espaces et espèces – par exemple, les grands fonds sont aussi nommés comme le domaine des anciens dieux – mais également par l'intégration des savoirs traditionnels locaux – comme les noms polynésiens donnés aux monts sous-marins connus de longue date. A l'issue des travaux, il a été montré que *« la démarche inclusive a conduit à reconstruire le cadre de gestion pour mieux l'adapter au territoire et à ses usages. La coordination peut encore être améliorée lors de la mise en œuvre »*, conclut Franck Connan.

3.2. Comment mettre en œuvre le plan de gestion de l'AMG polynésienne ?

Si le plan de gestion entre dans un niveau de détail très abouti, chaque objectif à long terme étant décliné en objectifs opérationnels, actions puis opérations, en citant les acteurs à convoquer pour chacune d'entre elle, la mise en œuvre exige, comme il est courant dans ce type de projet à long terme, une méthodologie et un suivi qui font apparaître de nouvelles contraintes en termes de ressources humaines, de mode d'actions, de modalités d'évaluation et de financements. Les outils méthodologiques existent et peuvent être adaptés au contexte polynésien. **La mise en œuvre réelle du plan de gestion dépend aujourd'hui de l'expression d'une volonté politique forte et une vision claire du projet.**

L'OFB intervient sur la planification et la gestion des espaces, notamment maritimes, dans différents territoires français et elle dispose de cadres méthodologiques à adapter localement. *« En métropole, on travaille sur de petits espaces avec beaucoup de pression et de multiples usages. Ici, la situation est différente donc la méthode l'est également ».*

Le principe d'une gestion durable des ressources n'empêche pas le développement de politiques sectorielles mais ces dernières doivent tenir compte des objectifs fixés par le plan, qui détaille l'articulation entre schémas directeurs, feuilles de route et mesures de gestion. *« Conserver et*

protéger ne signifie pas 'mettre sous cloche' », précise aussi Franck Connan. Le travail de coordination doit être renforcé dans le cadre de la mise en œuvre et les indicateurs nécessaires au suivi devront être mis en place, ce que le recrutement actuel au niveau de la DIREN (Direction de l'Environnement de la Polynésie française) doit permettre.

Parmi les grandes activités exercées dans la ZEE, la pêche hauturière requiert une attention particulière. Le modèle de pêche actuel est très vertueux : la Polynésie a un intérêt à le valoriser. Il faut aussi considérer que malgré ces bonnes pratiques, aucune zone n'est aujourd'hui sous-pêchée en Polynésie. Les différentes opérations et les nombreuses actions détaillées dans le plan concernant les études sur la ressource, les formations et la sensibilisation, les bonnes pratiques, la réglementation et les contrôles ou encore les mesures d'impact incluant celui du changement climatique visent à maintenir cet équilibre dans la durée. Dans ce contexte, l'objectif annoncé de tripler la pêche, au sujet duquel les modalités de méthodologie demeurent à préciser, correspond-il aux critères de durabilité ? Répondre à cette question nécessite davantage d'éléments d'analyse : d'une part, une meilleure connaissance de la ressource marine, avec des études particulières de modélisation halieutique ; d'autre part, des éléments plus clairs sur ce qui doit être multiplié par trois – les volumes ? les armements ? la valeur des captures ? Autant de paramètres qui font envisager un temps long, au-delà d'un seul mandat politique, notamment si le choix est fait de conserver le modèle de pêche à la palangre avec des constructions navales locales. Enfin, le secteur représente un enjeu considérable à travailler avec la région au niveau des pratiques, de la gestion et du contrôle. A ce titre, la vision polynésienne, ancrée dans la culture autant que les principes d'une économie durable, de « Grand Mur Bleu du Pacifique », espace continu de pêche durable à mettre en place en coopération avec les autres territoires insulaires, en lien avec la FFA (*Forum Fisheries Agency*) pour une évaluation régulière des stocks, peut être mise en valeur dans le cadre des différentes rencontres régionales et internationales.

Le transport maritime fait l'objet d'une évaluation quantitative par le plan de gestion, en tant que plus vaste réseau de transport maritime interinsulaire outre-mer, auquel il faut ajouter la croisière et le trafic maritime international. Parmi les actions recensées dans le plan, celle visant à la réduction et au renforcement du contrôle des pollutions sont appuyées par le projet de faire reconnaître certains espaces de la ZEE comme des ZMPV (*Zones maritimes particulièrement vulnérables*) auprès de l'OMI, en charge des réglementations pour le transport. Cette action permettrait notamment de rendre obligatoires les deux « voies maritimes recommandées » et la « zone maritime à éviter » dans l'archipel des Tuamotu, identifiées à la suite des travaux de la Commission maritime mixte État/Pays et faisant l'objet d'un arrêté du Haut-Commissariat pour les navires de plus de 15 mètres.

Compléter le zonage de protection de l'AMG constitue aujourd'hui un véritable enjeu, dont l'ensemble des parties prenantes, en transversalité, doit se saisir. Il s'agit, non pas de scinder les pratiques, mais d'établir un réseau cohérent et représentatif. Plus on se rapproche des côtes, plus le travail est ardu et complexe. Il reste par exemple à prendre des décisions concernant le zonage côtier afin de définir les bonnes pratiques entre les pêches côtière et hauturière, ce point n'ayant toujours pas fait l'objet d'un consensus malgré plusieurs tentatives depuis près de dix ans.

En parallèle de la mise en œuvre du plan de gestion, c'est tout un travail réglementaire qui doit aussi être entrepris, entre le Pays et l'État, dans le cadre du partage des compétences, afin de

faciliter la mise en œuvre des actions identifiées pour la pêche et également pour le transport maritime.

Enfin, si le plan de gestion de l'AMG s'arrête à 12 milles des côtes, chacun est conscient des pressions exercées dans les eaux intérieures, où ont aussi été créées des zones de protection et de gestion multiples et diverses : réserve de biosphère à Fakarava, plan de gestion de l'espace maritime à Moorea, zones de pêche réglementée, rahui... L'OFB, qui mène le diagnostic environnemental de la passe de Tiputa sur l'atoll de Rangiroa, témoigne du nombre d'activités de ce lieu emblématique pour sa population de dauphins : trafic maritime, plaisance, croisière, plongée... Enfin, la pression d'origine terrestre doit être prise en compte, en lien avec les problématiques de l'assainissement et de la gestion des eaux.

4. L'apport des savoir-faire traditionnels : les *Rāhui*

Que les pratiques et connaissances traditionnelles puissent apporter des réponses aux problématiques de préservation des espaces naturels est un constat qui dépasse le cadre de la Polynésie. Lors du congrès des Aires marines protégées qui s'est tenu à Vancouver en 2023, les Premières Nations canadiennes, hôtes de cette édition sur leurs territoires traditionnels, avaient rédigé un rapport déclarant en préambule *« qu'en tant qu'intendants originaux des eaux marines et côtières »*, leurs communautés étaient les mieux placées pour *« diriger les efforts de protection, de conservation et de gestion durable¹⁰¹ »*. La connaissance fine que les communautés autochtones ont de leur environnement est également plébiscitée par les anthropologues pour sa pertinence. L'observation des marqueurs du changement climatique en-dehors des pratiques scientifiques occidentales, avec des manières de classer les données – variations les comportements de la faune, évolution de la flore, répercussions sur les habitants – différentes, apportent de la précision aux données macroscopiques fournies par les satellites¹⁰². En Polynésie française, le renouveau de la pratique des *Rāhui* depuis près de trente ans, et la popularité croissante de cette pratique traditionnelle de mise en jachère des espaces naturels auprès des communautés locales, a été intégré à un programme mené par le centre de recherche CRIOBE/CNRS basé à Moorea dans l'archipel de la Société, en collaboration avec la Direction des Ressources marines et la Communauté du Pacifique sud, utilisant l'intelligence artificielle pour améliorer la connaissance des stocks et cycles de vie des poissons, construire des bases de données au niveau régional et, *in fine*, proposer des indicateurs pertinents pour la gestion des espaces protégés.

« Le Rāhui est une très vieille institution de l'ensemble du triangle polynésien et qui n'existe pas de manière similaire ailleurs dans le Pacifique, la Micronésie ou Palau utilisant traditionnellement des systèmes de gestion des ressources différents », explique Tamatoa Bambridge, sociologue, directeur de recherche au CNRS et président du Conseil scientifique du Centre de Ressources dédié au Rāhui en Polynésie française¹⁰³. « Avec le Mana, le pouvoir issu des Dieux et le Tapu, l'interdit sacré, il est l'un des trois piliers de la civilisation polynésienne. Cependant, alors que les deux premières traditions ont été largement étudiées et documentées depuis le Contact – la première rencontre entre les peuples polynésiens et européens -, le Rāhui est resté

¹⁰¹ [Discours de l'Assemblée des Premières Nations au congrès IMPAC5](#), février 2023

¹⁰² [« Leaning into indigenous knowledge on climate change »](#), Knowable Magazine, 2023

¹⁰³ [Rāhui Center, centre de ressources pour les Rāhui](#), « Accompagner la création de Rāhui en Polynésie française pour assurer la souveraineté des populations locales et la préservation durable des ressources naturelles »

longtemps méconnu ». Faisant référence aux anciens dieux, la pratique a été désacralisée par les missionnaires qui ont orienté les populations vers un usage économique différent des espaces afin de faire vivre les missions. Il faut attendre le renouveau culturel des années 1970 et de l'engagement de personnalités comme Jacky Bryant, militant et co-fondateur du parti politique Heiura-Les Verts, pour que les Polynésiens se ressaisissent de ce savoir. L'élan vient plutôt des îles refusant l'idée d'une administration centralisée : Rapa, aux Australes, notoirement opposée à tout développement de l'aérien, qui recrée un Rāhui en 1990 ; Maiao qui s'est refermée aux étrangers depuis quatre-vingts ans ; ou encore Huahine, berceau de Pouvana'a a Oopa, le père de l'autonomie du territoire. Si traditionnellement les Rāhui étaient plus terrestres que maritimes, ou appliqués sur une zone continue entre terre et mer, le principe de mise en jachère des ressources, sur un espace géré collectivement par un « *Tomite Rāhui* » (Comité), concerne aujourd'hui davantage les espaces maritimes. En trente ans, plusieurs dizaines de Rāhui marins qui ont été créés dans tous les archipels de la Polynésie.

L'objectif, dans la mise en place d'un Rāhui, est d'augmenter les ressources marines : le Rāhui est donc, au départ, une zone intégralement protégée, où toute activité de prélèvement est interdite, et qui peut être ouvert après un temps de jachère, généralement très long, uniquement sur décision du comité. Ces espaces côtiers et lagonnaires se rapprochent fortement, ainsi qu'il a été montré par les études, à ce que la politique et économiste Elinor Orstrom a évalué comme étant un « bien commun » en ce sens que les pratiques du Rāhui respectent les huit principes fondamentaux de gestion et de gouvernance établis par la scientifique, à savoir¹⁰⁴ :

- Des limites nettement définies des ressources et des individus qui y ont accès (qui permettent une exclusion des entités externes ou malvenues),
- Des règles bien adaptées aux besoins et conditions locales et conformes aux objectifs des individus rassemblés,
- Un système permettant aux individus de participer régulièrement à la définition et à la modification des règles (faisceau de droits accordés aux personnes concernées),
- Une gouvernance effective et redevable à la communauté vis-à-vis des appropriateurs,
- Un système gradué de sanction pour des appropriations de ressources qui violent les règles de la communauté,
- Un système peu coûteux de résolution des conflits,
- Une auto-détermination reconnue des autorités extérieures
- S'il y a lieu, une organisation à plusieurs niveaux de projet qui prend toujours pour base ces bassins de ressources communes.

La science et l'innovation se mettent au service de la connaissance des écosystèmes à travers les différentes études menées dans les Rāhui – comptage des poissons, caractérisation des substrats, mise en évidence de liens terre-mer... L'IA est mobilisée au niveau régional afin d'établir, espèce par espèce, la taille moyenne de maturité des poissons : les données, centralisées à la CPS, servent de base pour les réglementations sur les tailles des prises autorisées à la pêche, édictées par les directions des pêches territoriales. Les études montrent également les bénéfices des Rāhui sur l'état des stocks. La principale problématique est la gestion de l'ouverture du Rāhui : le Rāhui Center a mené un travail sur les comportements à prendre, notamment l'autocontrôle, et la

¹⁰⁴ « Elinor Orstrom et les faisceaux de droits : l'ouverture d'un nouvel espace pour penser la propriété commune », Fabienne Orsi, *Revue de la Régulation*, 2013

manière de quantifier le prélèvement, plutôt en temps d'ouverture qu'en poids, lors de l'ouverture de différent Rāhui comme celui de Tautira ou de Papara, à Tahiti. Il montre qu'une mauvaise gestion de l'ouverture peut faire perdre presque immédiatement le bénéfice de plusieurs années de conservation.

La gouvernance des Rāhui est dévolue à des comités dont la composition varie d'un espace à l'autre. A Teahupo'o, sur la presqu'île de Tahiti, le comité réunit des experts de la pêche, des écoles, une pension de famille, un représentant de l'agriculture pour que soit abordées les questions d'impact terre-mer et un expert de la culture polynésienne. La même diversité se retrouve dans tous les Rāhui sachant qu'ils sont tous différents, avec des objectifs variés : augmenter le revenu des pêcheurs pour le Rāhui de Tautira ou renforcer la protection des crabes, entre autres, pour celui d'Afaahiti, par exemple. *« La gouvernance mise en place à Rapa est particulièrement novatrice », se réjouit Tamatoa Bambridge. « Lors de la réunion annuelle traditionnelle de tous les habitants de l'île, l'objectif du Rāhui a été mis en question. Les ressources naturelles ne sont pas actuellement en danger sur cette île. L'accent a été mis sur les générations futures. Cela a amené à deux mesures : une gouvernance de type « trust » avec des gestionnaires actuels pour des bénéficiaires futurs et le devoir, pour les plus de 18 ans, de dédier deux ans de leur vie à la gestion du Rāhui. Ce dernier est ouvert deux fois par an pour la pêche aux langoustes, qui sont vendues par une association basée à Tahiti. L'argent récolté depuis le début de ce projet, plus de 20 millions Fcpcf, a permis l'achat d'un terrain à Tahiti sur lequel sera construit un logement destiné aux jeunes de Rapa à la période où ils obligés de quitter leur île pour venir étudier à Tahiti ».* La population de Rapa ne souhaite pas inscrire son Rāhui dans un modèle réglementaire officiel. Cependant, d'autres îles ont fait classer leurs espaces protégés selon l'un des trois codes institués en Polynésie : le code de Pêches pour un classement en ZPR, le code de l'Environnement ou le code de l'Aménagement pour le classement en PGEM.

Cette reconnaissance juridique officielle permet aux règles du Rāhui d'être opposables aux tiers et aux communautés d'intenter, s'il le faut, des actions en justice pouvant conduire à des sanctions en cas de braconnage¹⁰⁵. Le traitement des infractions et le développement des moyens pour la surveillance sont mis en avant dans le cadre du projet de fédération des Rāhui que va financer la fondation privée Pew Bertarelli à travers son programme « Héritage des Océans » et son antenne polynésienne, qui promeut depuis plusieurs années les aires marines en protection intégrale et la création d'un réseau de Rāhui. La fondation apporte chaque année des subventions pour la recréation de ces espaces traditionnels et cette année, une dotation de 5 millions Fcpcf sera utilisée pour les moyens de contrôle sur l'espace : par exemple, l'achat des jumelles de vision nocturne pour la surveillance de Rāhui de Tautira¹⁰⁶. Tamatoa Bambridge insiste sur la force de la gouvernance traditionnelle pour pallier ces problèmes, *« à condition que la représentativité soit respectée : par exemple, si le comité est dominé par l'industrie touristique et que les pêcheurs sont sous-représentés, les risques de braconnage augmentent. Mais à ces échelles, le contrôle social fonctionne et l'arbitrage des conflits est plus efficace au sein de la communauté qu'en faisant appel à des mécanismes juridiques géographiquement éloignés et longs à mettre en œuvre ».* **Le chercheur rappelle le caractère essentiellement politique du Rāhui : un moyen pour une communauté de conserver le contrôle politique d'un territoire, ou d'être reconnue politiquement¹⁰⁷. Les**

¹⁰⁵ *« Rahui : à Mataiea, des braconniers pointés par les pêcheurs et la commune »*, Polynésie 1ère, 2023

¹⁰⁶ *« La fédération des Rahui prête à financer ses actions avec Pew Bertarelli »*, Tahiti Infos, 2024

¹⁰⁷ *« The Rāhui : legal pluralism in Polynesian traditional management of resources and Territories »*, Tamatoa Bambridge, 2016

interactions avec les services du gouvernement territorial, l'État ou encore les grandes ONG internationales doivent ainsi être étudiées au regard de ce caractère fondamental.

Le même type de réflexion peut s'appliquer à l'échelle de l'Aire marine gérée tout entière afin d'évaluer le degré de verticalité de la gouvernance État/Pays sur la ZEE et les moyens d'intégrer davantage et de manière plus systématique la société civile et les communes dans la mise en œuvre du plan de gestion.

5. La stratégie des grands fonds marins et son application en Polynésie française

5.1. Moratoire pour l'exploitation minière, fonds dédiés pour l'exploration

Comptant pour presque la moitié de l'espace maritime français, la Polynésie française est par nature un laboratoire pour les sciences de l'océan. En 2022, elle a réaffirmé son engagement pour la protection des milieux naturels marins et de leur biodiversité en actant, par son Assemblée territoriale, un moratoire contre l'exploitation minière des grands fonds, dont la levée est conditionnée à de nombreux critères : principe de précaution, garanties sur l'impact environnemental, priorisation de l'économie circulaire par rapport à l'utilisation de minéraux et métaux primaires dans le cadre de la transition écologique et énergétique, assurance de libre-consentement, entre autres. Le vote¹⁰⁸ de l'Assemblée de la Polynésie française sur ce sujet avait précédé de quelques semaines la résolution similaire de l'Assemblée nationale. Les représentants du *Tāvini hui* *ra'atira nō te ao mā'ohi*, dans l'opposition à cette époque, s'étaient abstenus de voter la résolution présentée à l'Assemblée territoriale, arguant du fait qu'elle « ne servait à rien », n'ayant de valeur que dans le cadre d'un statut d'autonomie dont le parti indépendantiste souhaite sortir. En revanche, le député du même parti, Tematai Le Gayic, avait exprimé dans l'enceinte du Palais Bourbon sa satisfaction sur cette mesure destinée à protéger l'océan. **Ces positions mettent en lumière l'enjeu de la gouvernance des océans, en plus de celui de leur connaissance. Cet enjeu est aujourd'hui porté par la France au niveau de l'AIFM (Autorité internationale des fonds marins), Paris agissant activement pour la réforme du code minier international et pour la protection des grands fonds.**

L'exploration, à bien différencier de l'exploitation, recouvre l'ensemble des études scientifiques à mener afin de prendre les mesures de protection nécessaires en se fondant sur les données scientifiques et les découvertes permises par les nouvelles technologies. Bien moins connus, étudiés et cartographiés que l'espace, les grands fonds marins de la planète sont l'une des dernières frontières de la connaissance scientifique : seule 20% de leur topographie a pu être mesurée. Si la volonté de l'État de les explorer était déjà ébauchée auparavant, le *Comité interministériel de la mer 2022* a marqué le lancement d'une stratégie déclinée en missions opérationnelles : cartographie multiparamétriques de haute précision de grandes profondeurs ; surveillance des grands fonds sur la zone du volcan sous-marin de Mayotte ; exploration jusqu'à 6000 m de fond ; investigation par des ROVs (*Remotely operated vehicle*) capable de réaliser des prélèvements. La stratégie nationale pour les grands fonds,

¹⁰⁸ [« Délibération n° 2022-100 APF du 8 décembre 2022 relative à un moratoire sur l'exploitation minière des grands fonds marins »](#), Journal officiel de la Polynésie française, 2022

identifiée comme l'un des dix objectifs de France 2030, est financé, en conséquence, à hauteur de 350 millions € par l'État. « *L'exploration des grands fonds marins se traduira par le recueil de nombreuses données, géologiques, océanographiques, écologiques, biologiques, collecte orientée par l'expertise scientifique* », est-il détaillé dans un communiqué du Secrétariat de l'État chargé de la mer¹⁰⁹. Par ailleurs, l'enjeu de la gouvernance est de nouveau mis en exergue, au titre de l'océanographie opérationnelle. Mercator-Ocean, l'opérateur basé à Toulouse du service européen *Copernicus* de données numériques d'analyse et de prévision de l'environnement marin, a pour tâche de contribuer à la création d'un « jumeau numérique de l'océan » à l'échelle européenne, selon l'initiative annoncée lors du *One Ocean Summit*, sommet international sur les océans organisé par la France en 2022 à Brest.

La Polynésie française est identifiée comme l'une des huit zones ciblées par la stratégie pour l'exploration des grands fonds. Au titre de l'expertise collective scientifique pilotée par l'IRD au niveau national¹¹⁰, elle accueillera, en décembre 2024, la deuxième rencontre de la plateforme régionale d'échanges sur cette thématique dans le Pacifique, après une première rencontre organisée à Nouméa en début d'année. Par ailleurs, l'ambition du Fenua de devenir un laboratoire de l'économie bleue, en mettant l'innovation au service de la connaissance, a été traduite dans le plan de gestion de l'AMG par l'identification de zones devant en priorité faire l'objet de campagnes d'exploration, à savoir les monts sous-marins de la ZEE polynésienne.

5.2. Les monts sous-marins de Polynésie française : des ressources à protéger

L'état de l'art sur ces écosystèmes encore méconnus au niveau mondial, les monts sous-marins, a été mené en Polynésie française par le MNHN (*Muséum national d'Histoire naturelle*) sous pilotage de l'OFB qui, dans le cadre de son partenariat avec le Pays et en collaboration avec la DRM, intervient sur la préservation et la valorisation de la biodiversité et du patrimoine naturel polynésien. La protection des écosystèmes des monts sous-marins selon une approche écologique et socio-culturelle constitue l'un des objectifs opérationnels du plan de gestion de l'AMG et l'étude en elle-même est la mise en œuvre de l'action de catégorisation souhaitée de ces milieux. Les résultats ont été présentés lors d'un séminaire sur les grands fonds marins de la Polynésie qui s'est tenu à la Présidence du Pays le 6 mars 2024 en présence des acteurs publics de l'État, du Pays ainsi que des acteurs privés issus des entreprises et des associations.

Le recensement de l'ensemble des campagnes menées sur les monts sous-marins polynésiens pour des études biologiques, géologiques ou encore hydrologiques ; les résultats de la dernière expertise collégiale menée en 2016 et la soixantaine de publications éditées depuis, ont permis de dresser un bilan des données manquantes sur l'environnement profond et de formuler des hypothèses sur le fonctionnement des communautés biologiques associées aux fonds marins et aux pentes insulaires de la ZEE, ainsi que sur l'endémicité. **Si l'état des connaissances sur le fonctionnement de ces écosystèmes est encore limité au niveau mondial, les monts sous-marins présentent des ressources biologiques et, sous certaines conditions, minérales, d'intérêt économique. Les principales menaces identifiées sont les impacts de la pêche intensive, l'exploitation minière, les pollutions y compris plastiques et les changements**

¹⁰⁹ « [La connaissance de l'océan sera enrichie par l'objectifs 'Grands fonds marins' de France 2030](#) », communiqué du Secrétariat d'Etat chargé de la mer, 2022, mis à jour en 2023

¹¹⁰ « [Lancement de l'expertise Grands fonds marins](#) », IRD, 2023

globaux. Par ailleurs, toujours selon cet état de l'art établi par le MNHN, « *bien que la diversité soit faible comparativement à la région du Triangle de Corail située dans l'Indopacifique (au niveau de la Papouasie Nouvelle-Guinée et Indonésie), la Polynésie française concentre un fort taux d'endémisme* », en particulier dans l'archipel des Marquises. Enfin, dans le contexte d'importantes lacunes dans la connaissance scientifique des monts sous-marins polynésiens, l'étude fournit des critères et recommandations pour acquérir et valoriser de nouvelles données, soulignant l'intérêt de l'exploration au regard de l'unicité géographique de la ZEE. **La taille de cette dernière et le nombre de monts sous-marins oriente vers un échantillonnage et un programme interdisciplinaire d'exploration sur cinq ans**¹¹¹.

5.3. La mise en œuvre de l'objectif 10 de France Relance : volonté et limites

A l'issue du séminaire sur les grands fonds marins de mars 2024, le Président du Pays a engagé la Polynésie française dans l'exploration des fonds marins en portant la candidature du Fenua aux programmes dédiés de l'objectif 10 de France Relance. Moetai Brotherson a rappelé l'objectif de connaissance à visée de protection réglementée mais également les risques que font peser, sur les écosystèmes maritimes polynésiens, le risque croissant d'exploitation minière dans les îles Cook voisines et l'intérêt, pour le Fenua, d'étudier les éventuelles retombées d'activités minières extérieures sur les écosystèmes profonds de la Polynésie voisine. Les monts sous-marins ciblés pour l'exploration au Fenua et les opérateurs choisis ne sont pas encore connus.

Si l'IFREMER (Institut français de recherche dédié à la connaissance de l'océan), guichet unique initial pour les appels d'offre concernant les grands fonds nationaux, est aujourd'hui également considéré comme un opérateur en capacité de mener des campagnes, les entreprises privées présentes sur le Fenua, comme l'antenne locale de la société Abyssa, espèrent être parties prenantes dans les projets à venir. L'expertise d'Abyssa a déjà été requises sur des missions d'exploration dans la zone de Clarion-Clipperton et elle bénéficie des retours d'expérience de sa mission Seamonti sur un mont sous-marin en Corse, qui avait conduit à la découverte de comportement inconnus et remarquables de fouissage par des baleines de Cuvier sur les sites explorés. La mission a également montré que des zones pré-identifiées comme devant faire l'objet de protection intégrale n'étaient pas forcément définies de manière pertinente et les résultats fournis doivent abonder une gestion et une protection idoines pour les grands fonds de cette partie de la Méditerranée. **Il est souhaité que les partenariats mis en place dans le cadre de l'interdisciplinarité requises intègrent les compétences disponibles localement.**

6. Rien ne se fera sans l'accord des populations

L'engagement de la Polynésie dans le développement durable et résilient de son économie maritime, sur la base d'orientations qui demeurent à être clarifiées quant à leur méthodologie, ne pourra pas être tenu sans l'acceptation préalable des projets par les populations des îles et archipels. Plusieurs exemples en témoignent : l'échec du projet de nouvelle marina dans la commune de Tumaraa à Raiatea il y a quelques années, les manifestations organisées par la population de Moorea contre un projet d'aménagement hôtelier sur une partie

¹¹¹ « *Les monts sous-marins de Polynésie française – Etat des lieux des connaissances et recommandations scientifiques* », Office français de la biodiversité, Muséum national d'Histoire naturelle, gouvernement de la Polynésie française, 2024

de l'espace littoral public ou, en 2024, la fronde des habitants de la petite commune de Teahupo'o à Tahiti qui a conduit à modifier, malgré des travaux presque achevés, la construction d'une nouvelle tour des juges destinée aux épreuves de surf pour les Jeux Olympiques 2024. Malgré les études environnementales, les craintes d'une dégradation du récif, les manifestations et l'amplification des antagonismes par les réseaux sociaux ont fait faire marche arrière au Pays et une structure plus légère a finalement été installée.

Les consultations, les délibérations collectives et le consensus sont donc des prérequis dans l'élaboration des stratégies de développement sectoriel et la mise en œuvre des actions. La stratégie sectorielle du Tourisme, premier secteur économique du Fenua, a ainsi été élaborée en co-construction et, en 2024, une consultation en ligne ouverte à l'ensemble de la population a permis de recueillir de nouvelles données sur l'acceptation et l'appréciation du secteur. Le nouveau gouvernement a aussi choisi de se rapprocher des populations des archipels en délocalisant régulièrement le Conseil des ministres et en organisant des congrès thématiques sectoriels sous forme de tournées dans les îles plutôt qu'en réunissant les acteurs à Tahiti. Un gros travail de sensibilisation et de communication reste cependant à faire concernant l'impact des activités exercées sur l'espace maritime, d'autant plus fantasmé qu'il est encore trop méconnu.

5 - Une dynamique de formation professionnelle adaptée aux Polynésiens ?

La montée en compétences et le développement des formations maritimes font partie des sujets prioritaires pour tous les acteurs de l'économie bleue polynésienne. En jeu : l'accès à l'emploi pour les nouvelles générations ; le manque de personnel qualifié dans différents métiers et secteurs, qui conduit à recruter à l'extérieur de la Polynésie et, enfin, la mise en adéquation entre une population naturellement en lien avec la mer et les carrières qui lui sont véritablement proposées. Les conséquences des contraintes et points bloquants qui pèsent sur la formation maritime polynésienne freinent en premier lieu l'accès au métier de marin, pour le commerce ou la plaisance, sur un territoire qui constitue presque la moitié de la ZEE française, pour lequel le transport maritime interinsulaire joue un rôle vital et où le développement du tourisme nautique et maritime constitue un réel levier de développement – à condition que ce développement puisse également se traduire par l'employabilité des Polynésiennes et des Polynésiens.

1. Devenir marin : une vraie gageure pour les Polynésiens

Les titres professionnels à la navigation sont définis au niveau national, en reposant sur les exigences STCW (*Standards of Training, Certification and Watchkeeping*/Convention internationale sur les normes de formation, de délivrance des brevets et de veille des gens de mer). En tant que membre de l'*Organisation maritime internationale*, la France et ses territoires d'outre-mer sont tenus d'appliquer ses règles. Les marins professionnels français, dont les Polynésiens, doivent donc obtenir ces titres STCW pour exercer leur activité dans les secteurs de la navigation de commerce ou de plaisance. En Polynésie française, une double compétence est exercée pour la certification des formations maritimes à la navigation, avec deux autorités administratives responsables de la qualification et de la validation des titres : le *Service des Affaires maritimes* (national) et la *Direction polynésienne des Affaires maritimes*.

En l'absence de formation initiale à la navigation sur le territoire, les enseignements relèvent de la formation professionnelle continue, dispensée principalement par le CMMPF (*Centre des métiers de la mer de Polynésie française*) et par quelques organismes privés. Pour ces établissements, l'accès aux agréments constitue une première difficulté étant donné la complexité et la lourdeur des procédures administratives requises. **De manière générale, la doctrine administrative, pour les titres professionnels comme pour le registre des navires, n'est pas adaptée à la capacité de formation sur le territoire polynésien et elle est aggravée par la dispersion géographique des îles.**

Par ailleurs, le manque de formateurs, dont le niveau de qualification exige qu'ils soient recrutés à l'extérieur de la Polynésie, a entravé la progression de cette filière de formation depuis des années. Malgré un progrès attendu dans les années à venir, tous les modules ne sont pas disponibles en Polynésie et les propositions d'adaptation aux spécificités et difficultés locales ont

toujours achoppé sur la nécessité de respecter les standards de titres internationaux permettant aux marins Polynésiens de naviguer sur toutes les mers du monde, qu'ils en aient le désir ou non. Ultime preuve de l'inadéquation du système administratif à la réalité opérationnelle polynésienne : si tous les critères nationaux et internationaux devaient être appliqués dans la ZEE pour que les marins aient des titres validés leur permettant de naviguer, les retards seraient tels que la quasi-totalité de la flotte locale serait à l'arrêt !... En conséquence, les administrations sont habituées à délivrer des dérogations au cas par cas et cet expédient, insatisfaisant pour tout le monde, conduit certains marins à terminer leur carrière sans avoir validé leurs diplômes et qualités malgré leur expérience.

Le financement des formations freine également l'accès des Polynésiens aux métiers de navigants. Il revient aux opérateurs de financer des cursus qui impliquent parfois des séjours dans l'Hexagone ou encore des déplacements des autorités administratives pour les visites d'homologation de navires, la venue de médecins référents ou de formateurs spécialisés. Cet autofinancement s'applique également à d'autres formations, comme par exemple pour la soudure au-delà de la formation initiale ; les entreprises ont la possibilité de déposer un dossier au *Fonds paritaire de gestion* pour un remboursement partiel éventuel, après la formation. Pour les stagiaires en formation professionnelle continue, les déplacements dans les établissements de formation maritime en métropole, pendant plusieurs mois, peut aussi impacter significativement le niveau de vie de leur famille. La mise en place d'un système de bourse, via le FIM (*Fonds d'intervention maritime nationale*), devrait pouvoir remédier à ce problème, au moins partiellement, pour les trois années à venir mais une solution pérenne doit être trouvée. La résolution de ces blocages est d'autant plus urgente que les effectifs de la marine commerciale polynésienne sont vieillissants : avec les départs en retraite et l'augmentation prévu de la flotte, ce sont, selon la *Confédération des armateurs de Polynésie française*, 20 officiers qui devront être formés tous les ans pendant les cinq prochaines années, l'objectif étant de moins recruter à l'extérieur et de promouvoir l'emploi local. Actuellement, la situation envoie un signal négatif quant à la volonté de l'administration nationale à soutenir l'employabilité et les carrières des Polynésiens eux-mêmes.

Enfin, en ce qui concerne la plaisance, l'exigence de titres au nom de la professionnalisation, dont l'obtention est conditionnée à la validation de plusieurs certificats et modules, a engendré la création de filières de formation dans différents établissements mais a également renforcé les contraintes pour les îles éloignées et en particulier pour les jeunes. De plus, l'évolution à bord ne s'est jusqu'à présent pas faite en faveur des Polynésiens : si le métier d'hôtesse-marin est accessible à celles et ceux qui parviennent à intégrer les cursus disponibles sur le territoire, les formations permettant d'accéder à la fonction de skipper manquent toujours. Un module BC200 Voile devrait être de nouveau dispensé ces prochaines années, après dix ans de carence.

Pour toutes ces raisons, le *Cluster maritime de Polynésie française*, pour lequel les formations maritimes sont le premier sujet à porter auprès des différentes institutions compétentes, alerte depuis des années sur une situation qui conduit à recruter les marins à l'extérieur de la Polynésie et à écarter les Polynésiens des métiers de navigants sur leur propre espace maritime.

2. Un nouveau Centre des métiers de la mer en Polynésie

Aujourd'hui, un nouvel élan pour les formations maritimes est espéré dans les nouvelles infrastructures du CMMPF¹¹², inaugurées en 2024. L'établissement occupe désormais les anciens locaux de l'IRD sur la commune de Arue à Tahiti. Sur un espace de 1700 m², soit trois fois plus qu'auparavant, ce site rénové accueille des salles plus grandes, des simulateurs de navigation neufs (radiocommunication, passerelle de navigation, radar, machine, ECDIS), des ateliers (électricité, hydraulique et froid) et également un internat de 20 chambres permettant d'héberger les stagiaires venues des îles hors de Tahiti. Enfin, le centre prend en charge de nouvelles responsabilités et formations. Il a désormais la charge du *Centre de formation de la perliculture* à Rangiroa aux Tuamotu, qui périclitait ces dernières années et qui a repris depuis un an les formations de greffage des nacres à destination des Polynésiens. Le CMMPF a aussi créé et lancé deux nouveaux modules : la formation scientifique d'échantillonneur en partenariat avec l'organisation non gouvernementale *The Nature Conservancy*, qui convoque aussi les sciences participatives pour mesurer les tailles des prises de pêche d'une part et, d'autre part, une formation à la navigation traditionnelle polynésienne (sans instruments, en suivant les étoiles et les éléments).

Ces enseignements s'ajoutent à la carte de formation historique du CMMPF, à savoir des formations professionnelles centrées sur les métiers de la navigation et de la pêche. Les formations professionnelles à la navigation dispensées au Fenua, vont du certificat de matelot pont jusqu'au brevet de capitaine 3000 UMS et du brevet de mécanicien 250 KW jusqu'au brevet de chef mécanicien 3000 KW. Le centre dispense aussi des formations créées par et pour la Polynésie pour les secteurs de la pêche lagonnaire, côtière ou au large, ainsi qu'une formation pour le tourisme, le certificat de pilote lagonnaire pour la conduite de petits navires à vocation touristique, sportive ou culturelle. Ce corpus est complété par une vingtaine de formations spécifiques : modules de radiocommunication, sécurité ou encore de maîtrise des équipements du navire. Enfin, la mise en place par la DPAM (*Direction polynésienne des affaires maritimes*) de la plate-forme numérique 'Ihitai facilite depuis 2024 la gestion et le suivi de la carrière des marins professionnels : consultation des notes d'examens, brevets certifiés par la blockchain, enregistrement des expériences et visualisation des dates de revalidation des qualifications spécifiques font partie des avantages de ce nouveau téléservice.

Surtout, le nouveau *Centre des métiers de la mer* semble avoir pris en main la problématique structurelle du manque de formateurs et il est parvenu à recruter le double d'effectifs, en passant de 5 à 11 formateurs. L'établissement travaille en partenariat avec plusieurs institutions locales comme la *Direction des Ressources marines* et la *Direction des Affaires Maritimes* de Polynésie mais également avec le *Régiment du service militaire adapté* ainsi qu'avec des établissements de formation initiale et continue en métropole, au premier rang desquels l'ENSM (*Ecole nationale supérieure maritime*) et le *Centre européen de formation continue maritime de Concarneau*. De plus, le CMMPF a organisé, en mai 2024, trois journées de promotion des métiers de la mer, sur plusieurs sites : au centre lui-même, à bord de navires de commerce et de pêche, au JRCC (*Joint Rescue Coordination Center* ou Centre de coordination de sauvetage), les élèves et étudiants ont découvert les formations et métiers maritimes auprès des professionnels et des administrations. Le CMMPF multipliera aussi, dans l'année qui vient, les formations délocalisées

¹¹² [Site du Centre des métiers de la mer de Polynésie française](#)

dans les îles et archipels. **Toutes ces initiatives sont à saluer tant l'attractivité de ces métiers doit être soutenue et promue, le nombre et les spécificités des parcours et débouchés étant encore difficilement lisibles par les candidats en quête d'orientations pour leur avenir.**

3. Typologie des métiers maritimes en Polynésie

Un travail conséquent avait été mené entre 2019 et 2020 par la Cellule Entreprises du *Service de la formation et de l'insertion de Polynésie française* (SEFI), l'équivalent du Pôle Emploi hexagonal, afin de développer un outil qui puisse identifier les besoins des entreprises de l'économie bleue ainsi que les compétences et formations correspondantes disponibles sur le Fenua. Le développement de l'outil a été interrompu par la pandémie de Covid-19, la cellule et la majeure partie du SEFI ayant été réaffecté au sauvetage des entreprises polynésiennes. En l'état, **les premiers travaux vers cet observatoire de l'économie bleue permettent de catégoriser différents secteurs et métiers du maritime présents en Polynésie.**

La classification opérée distingue les métiers maritimes en mer, à terre, et les services liés. Elle se base sur des données réactualisées en date de fin 2019 et sur les équivalences des classifications NAF/ROME entre les normes locales et nationales. En février 2020, 10 grandes familles de métiers avaient été identifiées dans 500 entreprises actives correspondant à 64 codes APE et 1721 métiers.

Les dix grandes familles de métiers ont été identifiées comme suit :

- Activités maritimes en mer
 - Pêche et cultures marines
 - Personnel embarqué
 - Travaux en mer
- Activités maritimes sur terre
 - Construction et maintenance navale
 - Transformation des produits de la mer
 - Services portuaires et aménagements
 - R&D et ingénierie maritime
 - Défense et administration maritime
- Services liés à la mer
 - Hôtellerie et restauration
 - Activités et loisirs maritimes

Dix-sept sous-familles avaient été ensuite définies afin de compléter la première liste. Par exemple, la liste de la catégorie « Service portuaire et aménagements » était déclinée en quatre sous-familles : « Exploitation des ports », « Construction et entretien portuaire », « Aménagement du littoral » et « Production énergétique ».

Une deuxième partie de ce travail avait conduit à quantifier les besoins des entreprises en fonction des demandes transmises au SEFI. Les secteurs les plus demandeurs, selon les statistiques 2018-2019, étaient, par ordre décroissant : la construction et la réparation navale, les services portuaires et aménagements, ainsi que deux secteurs liés au tourisme (hôtellerie et restauration, loisirs nautiques). Quatre-vingt-treize pour cent des offres d'emploi émanaient du privé et 85% des îles du Vent de l'archipel de la Société.

Si la dernière partie de cet observatoire n'a pas pu être réalisée, la méthodologie est réutilisable sur la base des données disponibles cinq ans plus tard. L'outil pourrait, comme d'autres travaux

de recensement sur les métiers en tension dans le maritime menés ces dernières années par le *Cluster maritime de Polynésie française*, également servir les projets de *Gestion prévisionnelle des emplois et compétences* pour le maritime et orienter le développement des formations. Seul le secteur de la pêche hauturière a été étudié et structuré grâce à de tels outils ces dernières années et nombreuses sont les filières maritimes qui exigent toujours un développement des formations et cursus adaptés aux îles et archipels.

4. Rôles du RSMA et de la Marine nationale

Dispositif dédié aux territoires outre-mer, dépendant du ministère des Outre-mer, le RSMA (*Régiment du service militaire adapté*) est une vraie force pour l'économie maritime polynésienne. Chaque année, ses six compagnies accueillent 800 jeunes, soit 1/7^{ème} de cette classe d'âge et il est présent, au fur et à mesure de son développement depuis 1989, dans les archipels des Marquises, des Australes et des Tuamotu en plus de Tahiti. C'est en Polynésie française, par rapport aux autres territoires d'outre-mer, que le RSMA a le plus développé de formations maritimes. Parmi elles, certaines sont montées en partenariat avec des organismes et notamment le CMMPF : le certificat de pilote lagonnaire ; une formation « métiers de la mer » comprenant le certificat matelot-pont, le brevet mécanicien inférieur à 300 Cv et des modules de sauvetage et sécurité ; des formations techniques (soudure, mécanique, électricité, froid et climatisation...) ; la formation au permis côtier... Aujourd'hui, le RSMA propose 33 formations différentes et la carte des formations évolue chaque année afin de correspondre au mieux aux besoins des entreprises et de maximiser le taux d'insertion des stagiaires, qui était en 2022 de 94%. L'acquisition du « savoir-faire » et du « savoir-être » dispensés dans les compagnies apporte un bénéfice considérable aux jeunes qui suivent ce dispositif militaire d'insertion socio-professionnelle.

La Marine nationale agit également pour la formation des jeunes Polynésiens, au-delà des postes embarqués. Un programme intitulé « Choisis Ton Cap ! » avait en particulier été mis en place en 2016 pour quelques années, à l'initiative du commandant de la Base navale alors en fonction à Papeete, en partenariat avec le vice-rectorat, le SEFI (*Service de l'emploi, de la formation et de l'insertion*) et le Rotary Club : il s'agissait d'une filière « méritocratique » permettant à des jeunes en Bac Pro et CAP d'être accompagnés jusqu'à leur première expérience professionnelle. Les jeunes intégrés à ces classes étaient, dans ce cadre, accueillis en stage dans des entreprises qui s'étaient engagés à leur délivrer un emploi au bout de deux ans de formation. Ce projet a malheureusement été interrompu depuis quelques années, faute de pouvoir être suivi en temps de crise sanitaire et économique. En 2024, une convention va aussi être signée avec le CMMPF pour mettre en place des formations maritimes en partenariat.

5. Complexité de la carte des formations maritimes

La dispersion géographique, les carences dans les filières, la double compétence État/Pays, l'existence de formations publiques comme privées et les différents modes de financement disponibles rendent peu lisible la carte des formations maritimes en Polynésie pour les candidats et les recruteurs. La mise en cohérence de l'ensemble doit non seulement servir l'existant mais également aider à développer la polyvalence et les passerelles entre les formations, en particulier dans les îles et archipels éloignés. Ces conditions sont nécessaires

pour que les Polynésiens soient en capacité d'aborder l'évolution de l'économie bleue vers les métiers de demain, en particulier vers les métiers innovants.

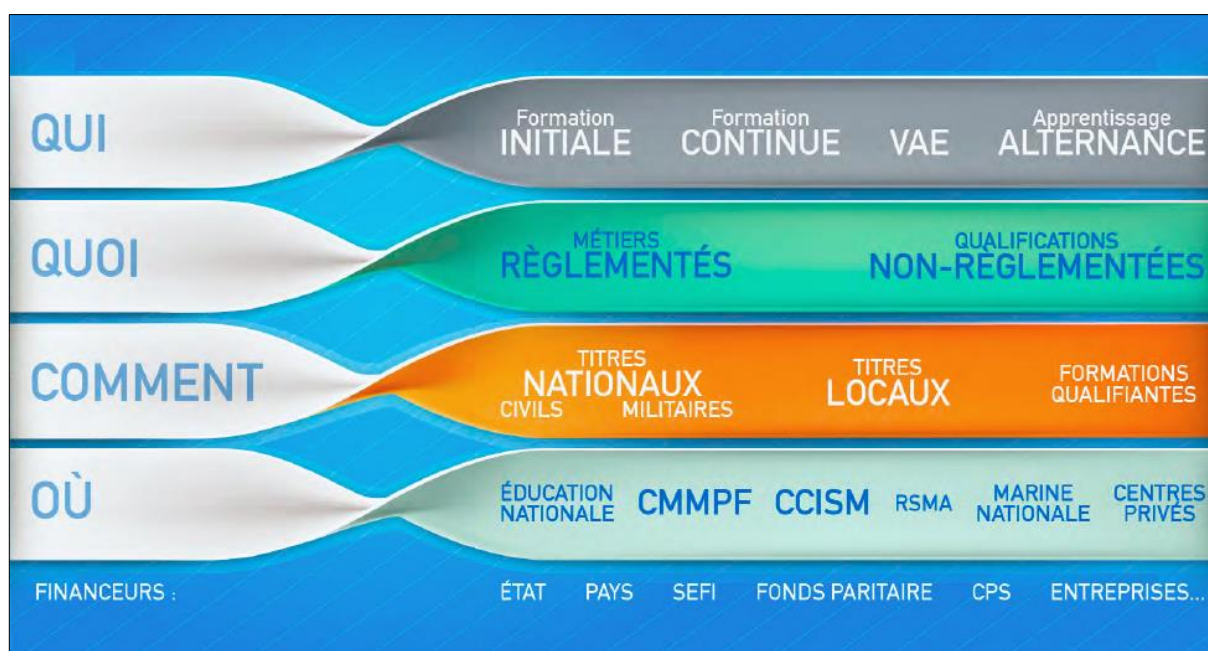


Figure 33 - Complexité de la carte des formations maritimes en Polynésie (CMMPF, 2015)

6. Projet de Campus des métiers et qualifications de la mer

Alors qu'il existe 16 établissements dédiés à la formation initiale maritime en métropole, et en particulier des Lycées professionnels maritimes et aquacoles (LPMA), auxquels il faut ajouter le lycée professionnel Léon de Lépervanche à La Réunion, les autres outre-mer, territoires insulaires, ne bénéficient d'aucune structure de ce type. En Polynésie française, la formation maritime demeure donc la formation professionnelle continue, 99% du financement étant assuré par la collectivité. Seuls quelques établissements proposent des cursus menant jusqu'au CAP avec un choix très restreint, généralement limité au CAP maintenance nautique ou maritime, dans l'archipel de la Société. Le Fenua supporte donc ce paradoxe d'abriter, sur son espace à 99% maritime, un lycée agricole, un lycée hôtelier... mais pas de lycée maritime. En conséquence, une partie de la jeunesse n'a pas accès à des formations qui lui permettrait d'être employée dans les îles et archipels du Fenua. Et la cohérence et la continuité entre les formations initiales et continue ne peut pas être assurée.

Le ministère des Ressources marines, également en charge des formations maritimes, a annoncé le projet de créer une structure dédiée aux formations maritimes initiales en s'appuyant sur le lycée agricole de Opunohu à Moorea. Ce projet est destiné à appuyer le développement de l'aquaculture et il bénéficierait d'un environnement favorable, à proximité du centre de recherche du CRILOBE et des équipements de recherche et développement de la crevetticulture déjà présents sur le site.

Concernant la formation supérieure, une évolution est attendue grâce à l'Université de la Polynésie française, dans le cadre du PIA4 (*Plan Investissement d'Avenir*) pour le développement des formations initiales et dans le cadre du PIOM (*Programme Innovation Outre-mer*) pour la création d'un Pôle PÉPITE (*Pôle Étudiant Pour l'Innovation, le Transfert et l'Entrepreneuriat*) permettant aux étudiants d'accéder plus facilement aux compétences disponibles dans les entreprises pour la création de start-up, en particulier dans le domaine maritime. Par ailleurs, l'UPF a mis en place et propose régulièrement un DU (*Diplôme Universitaire*) « Droit de la mer et droit maritime » dispensé aux professionnels.

Le projet le plus significatif, inscrit dans une convention signée entre l'État et le Pays, est celui du Campus des métiers et qualifications de la mer qui doit être mis en place au Fenua après le Campus des métiers et qualifications de l'hôtellerie et de la restauration. Ce projet est en cours d'élaboration par la *Direction générale de l'éducation et de l'enseignement de la Polynésie* et il doit réunir les acteurs de la formation, la collectivité et ses services ainsi que les entreprises et organisations privées en lien avec la mer pour créer, dans un premier temps, une cartographie du réseau des formations maritimes. L'appellation CMQ relève d'un label national et il existe déjà des CMQ maritimes en métropole, comme le *Campus des métiers et des qualifications d'excellence des industries de la mer de Bretagne*, lauréat du *Programme Investissement d'Avenir* pour la période 2021-2026¹¹³, ou encore le *Campus des métiers et des qualifications du nautisme fluvial et maritime d'Occitanie*¹¹⁴. A l'échelle de la Polynésie française et au vu de la dissémination des archipels, le dispositif paraît particulièrement pertinent pour mettre articuler et coordonner les formations existantes dans un premier temps. Ensuite, le CMQMer a vocation à appuyer les politiques locales de développement et à fournir un cadre cohérent pour l'élaboration d'un ensemble cohérent de formation initiale, de Bac-3 à Bac+3. L'ambition est de mettre en place cette structure d'ici 2025.

7. Recommandation portée au Comité France Maritime Outre-mer 2023

Depuis plusieurs années, le *Cluster maritime de Polynésie française* appelle à la formulation d'une stratégie de développement de la formation maritime en Polynésie française pour les cinq à huit années à venir : une telle stratégie doit comporter une méthodologie précise et propre à concrétiser des solutions progressives, par étapes, permettant la mise en adéquation des formations, du corpus de titres et diplômes exigés, des cadres réglementaires et des pratiques constatées dans la collectivité comme dans d'autres territoires d'outre-mer.

En concertation avec ses partenaires privés et parapublics de la formation maritime, le CMPF préconise donc de créer un ou des groupes de travail, par secteur ou par parcours de formation, réunissant la *Direction générale des Affaires maritimes, de la Pêche et de l'Aquaculture* (national), le *Secrétariat général de la Mer*, la *Direction générale des outre-mer*, les représentants de l'État en Polynésie française, les autorités administratives de la Polynésie française, les acteurs publics de la formations maritime polynésienne, les opérateurs économiques de l'économie bleue et les représentants de la société civile, afin

¹¹³ « *Attractivité des métiers, Orientations / Innovation, Recherche, Mobilité internationale / Formation : point d'étape sur le PIA* », CMQ Industries de la mer de Bretagne

¹¹⁴ Site web : [Promotion des métiers du nautisme fluvial et maritime par le CMQ Occitanie](#)

de travailler ensemble, selon un calendrier à établir, à l'établissement de cette stratégie des formations maritimes pour la Polynésie.

Il s'agit enfin de définir et planifier les moyens financiers nécessaires, et les soutiens pouvant être obtenus, pour la mise en cohérence, le développement et l'évolution des formations initiales et continues, dans les différents métiers maritimes en tension aujourd'hui ou dont l'exercice sera requis au service des filières innovantes dans les prochaines années.

La coordination nécessaire pour ce projet pourrait incomber à un agent administratif dédié ou à un binôme État/Pays et pourrait également figurer parmi les priorités à traiter du futur *Comité d'orientation stratégique maritime et portuaire* de Polynésie française.

6 - Une sécurité maritime efficiente ?

12,5 millions de km² : c'est l'étendue maritime dévolue à l'État français pour le secours et le sauvetage en mer à partir de Tahiti, soit bien au-delà des frontières de la ZEE de 4,8 millions de km². Pour assurer cette mission vitale, les moyens maritimes, aériens et humains sont organisés dans le cadre du dispositif national de l'AEM (*Action de l'État en mer*), relevant des responsabilités du Premier ministre, du Secrétariat général de la Mer qui lui est rattaché et, sur les façades maritimes, des préfets maritimes et des préfets ou hauts-commissaires dans les DROM-COM. En Polynésie française, cette délégation du gouvernement pour l'AEM est donc confiée au HC (*Haut-Commissaire de la République*). Parmi les quarante-cinq missions identifiées de l'AEM, les priorités en Polynésie française sont les suivantes : sauver les personnes et assister les navires en difficulté ; assurer la souveraineté dans les espaces maritimes ; protéger l'environnement marin et les ressources marines ou encore lutter contre les trafics illicites. À noter que l'organisation AEM englobe administrativement l'île française de Clipperton et ses approches, éloignée de 5000km.

1. Action de l'État en mer : vers un renforcement des moyens

L'Action de l'État en mer française repose sur les principes de déconcentration des opérations et de coordination entre les administrations disposant de moyens et de compétences en mer. L'adjonction d'une fonction garde-côtes, qui organise la mutualisation des moyens humains et matériels pour la France sur quatre océans, préférée à un corps de garde-côtes, a été actée le 8 décembre 2009, lors du Comité interministériel de la Mer, dans le cadre de l'adoption du Livre Bleu « *Stratégie nationale pour la mer et les océans* » et, renforcée, notamment, par le gouvernement central avec, en 2019, le lancement d'un premier schéma directeur des moyens de la fonction garde-côtes¹¹⁵.

Depuis Tahiti, le Haut-commissaire s'appuie sur les conseils d'ALPACI (Amiral commandant de la zone maritime du Pacifique) qui est également COMSUP FAPF (COMmandant SUPérieur des Forces Armées en Polynésie Française) et sur la compétence de coordination du Bureau de l'AEM dans l'utilisation des moyens de la Marine nationale, de la Gendarmerie maritime, des Affaires maritimes, de la Gendarmerie nationale, de la Douane et de la Police aux frontières.

Par ailleurs, conformément à la répartition des compétences administratives entre l'État et la collectivité de Polynésie française, la chaîne AEM s'appuie sur plusieurs services locaux telles la Direction polynésienne des Affaires maritimes, la Direction des Ressources marines ou la Direction de l'Environnement. La coordination et la programmation des actions conjointes se fait annuellement lors d'une Commission Maritime Mixte, coprésidée par le HC et le Président du gouvernement de Polynésie française.

Les unités disponibles comprennent, pour la Marine nationale : le BSAOM (*Bâtiment de Soutien et d'Assistance Outre-Mer*) *Bougainville*, la frégate de surveillance *Prairial* et son hélicoptère

¹¹⁵ « [La fonction garde-côtes](#) », Brèves Marines, 2009

embarqué, le POM (*Patrouilleur Outre-Mer*) *Teriiero a Terrieroiterai*, deux remorqueurs portuaires côtiers, le patrouilleur *Jasmin* de la Gendarmerie maritime et trois avions de surveillance maritime *Gardian*. Ces moyens sont complétés par ceux de la Gendarmerie nationale (brigades nautiques), de deux avions de transport Casa de l'Armée de l'Air et de l'Espace et d'une vedette de la PAF. Enfin, deux hélicoptères inter-administration Dauphin, avec équipages de la Marine nationale, sont d'alerte H24 pour le sauvetage terrestre ou maritime.

En 2023, le bilan de l'Action de l'État en mer s'établissait comme suit :

Sauvegarde la vie humaine et surveillance de la navigation :

- 430 opérations de surveillance et d'assistance ayant permis le sauvetage de 281 personnes, 13 décès et/ou disparus restant à déplorer. Parmi les sauvetages effectués en 2023 figurent celui de deux pêcheurs hélitreuillés au large de Moorea alors que leur *potimarara* subissait une voie d'eau, repérés grâce au déclenchement de leur balise de détresse, équipement qui a fait l'objet de plusieurs évolutions réglementaires durant la dernière décennie (exonération de droits de douane et taxes à l'importation en 2016 ; obligation pour les navires neufs depuis 2018, avec des balises types RLS ou PLB).
- Suivi de 2915 navires de commerce en transit.

Ces actions ont été coordonnées par le JRCC Tahiti (*Joint Rescue and Coordination Centre* ou Centre de sauvetage aéromaritime qui opère une veille H24 pour la surveillance de la ZEE de Polynésie française et de Clipperton et assure le recueil et la diffusion de la météo marine. Le JRCC compte 5 officiers de permanence/coordonnateurs des missions de sauvetage et 8 chefs de quart. Il peut faire mobiliser les moyens de l'État et du Pays, publics et privés, présents dans la zone, ainsi qu'aux bénévoles de la Fédération d'entraide polynésienne de sauvetage en mer (voir encadré ci-dessous) ou encore faire appel à tout navire évoluant à proximité du sinistre.

Par ailleurs, chaque année, une campagne de sensibilisation à la sécurité des loisirs nautiques organisée par les services de l'État et du Pays. Menée en métropole comme dans les territoires d'outre-mer, pendant plusieurs mois consécutifs de pédagogie puis de contrôles, elle affiche pour la Polynésie un bilan montrant la nécessité de poursuivre la prévention et les inspections. Ainsi, en 2022, sur 236 contrôles effectués, un usager sur deux était en infraction. Sont en particulier relevés des excès de vitesse dans les lagons (limitée à 5 nœuds), la carence en équipements de sécurité et le non-respect des réglementations concernant l'observation de la faune sous-marine.

La multiplicité des activités en mer – pêche, plaisance, sports nautiques, plongée, *whale-watching*, baignade... -, qui conduit à des conflits d'usage dans les espaces côtiers les plus fréquentés, nécessite, outre un meilleur respect des règles, un entretien du balisage qui doit aussi constituer une priorité de la part des services du Pays, compétent dans ce domaine.

Lutte contre les activités illicites :

- 914 navires de plaisance suivis, dont 4 qui ont fait l'objet d'une surveillance particulière et/ou d'un contrôle à quai ou au mouillage. Ces missions ont été menées depuis le CFIM (*Centre de Fusion de l'Information Maritime*), placé sous la responsabilité du commandement de la zone maritime et chargé de suivre les flux maritimes et de détecter les comportements suspects. Les opérations ciblent le trafic de drogue sur la route de la cocaïne entre l'Amérique et l'Australie. La Polynésie française ne représente pas la cible

de ce marché illégal et les saisies s'opèrent sur des voiliers suivant le flux général des trajets transpacifiques. Pour les années récentes significatives, elles s'élèvent à quelques centaines de kilos par an, au regard d'un marché mondial évalué à 2300 tonnes en 2021¹¹⁶. Le principal fléau lié aux stupéfiants sur le territoire est lié à la consommation de *pakalolo*¹¹⁷ local mais également, de plus en plus, de drogues synthétiques (type « ice¹¹⁸ »).

- 1 opération de protection de l'environnement organisée conjointement avec l'Office central de lutte contre les atteintes à l'environnement et à la sécurité publique (OCLAESP), visant notamment des réseaux de braconnage.

Protection des ressources marines :

- 1176 heures de mer dédiées à la surveillance des pêches et opérées par le patrouilleur *Arago*¹¹⁹, le BSAOM *Bougainville* ou encore la mission « Jeanne d'Arc » d'entraînement des officiers-élèves lors de son passage à Clipperton. Aucune activité de pêche illégale n'a été recensée dans la ZEE depuis 2007 ;
- 3246 navires de pêche étrangers suivis en permanence par le CFIM et ayant donné lieu à 18 contrôles en mer ;
- 258 navires de pêche survolés par les avions Gardian dans la ZEE et à ses abords ;
- 4 signalements de pollution (aucune avérée) ;
- 1 intervention majeure à la suite de l'avarie de la goélette (cargo de la flotte interinsulaire) *Maris Stella III*, en avarie de propulsion. La dérive pouvant mener à un échouement dans la zone de réserve de biosphère de l'atoll de Fakarava aux Tuamotu, une intervention du remorqueur portuaire et côtier *Maroa* de la Marine nationale a remorqué le navire jusqu'au port de Papeete.

L'objectif de renforcer la protection des espaces maritimes et des moyens légers affectés aux Outre-mer figurait déjà dans la LPM (*Loi de Programmation Militaire*) 2019-2025¹²⁰. Annoncée officiellement en décembre 2019 par le président de la République lors des Assises de l'Economie de la mer, la commande de nouveaux POM est en cours de livraison : la Polynésie française a ainsi reçu son premier POM en mai 2024 et le second est prévu pour 2026. En 2024 débute également un cycle de renouvellement des moyens aéronautiques avec le remplacement des avions Gardian F200 par des Falcon 50, dotés d'une meilleure allonge et d'une vitesse plus élevée, ainsi que le renouvellement des équipements radio du JRCC. L'ensemble de ces moyens permettra de doubler les heures de vol et de navigation en mer dans les espaces maritimes protégés depuis Tahiti.

La Loi de programmation militaire 2024-2030¹²¹, adoptée à une très large majorité par l'Assemblée nationale et le Sénat en juillet 2023, s'inscrit dans la même optique de renforcement des Armées. Dotée de 413 milliards d'euros, elle doit permettre de conserver l'objectif préétabli de porter à 2% du PIB le budget de la Défense, comme préconisé par l'Organisation du traité de

¹¹⁶ [Rapport mondial sur les drogues](#), Office des Nations-Unies contre la drogue et le crime, 2023

¹¹⁷ *Pakalolo* ou *paka* : cannabis

¹¹⁸ *Ice* : méthamphétamine

¹¹⁹ Le patrouilleur *Arago* quitte le Fenua à l'été 2024.

¹²⁰ [Loi de programmation militaire 2019-2025](#), ministère de la Défense

¹²¹ [Loi de programmation militaire 2024-2030](#), ministère des Armées

l'Atlantique nord (OTAN). Si le retour de la guerre de haute intensité sur le sol européen figure en première ligne dans la conception de la LPM 2024-2030, cette dernière intéresse également les Outre-mer et, en particulier, l'Indopacifique.

Par ailleurs, la LPM en cours réaffirme l'effort de l'État dans les nouveaux champs de conflictualité comme l'espace, le cyber ou encore les abysses océaniques. Sur ce sujet, l'État annonce l'ambition de développer une capacité de maîtrise des fonds marins permettant d'engager des moyens d'intervention (robots et drones) jusqu'à 6000 m de profondeur.

A ce titre, la protection des intérêts de la nation au regard de l'exploration et de l'exploitation sous-marine – perspectives rejetées par la France dans un moratoire de 2022 – et la nécessité de protéger les infrastructures sous-marines étayent ces nouveaux objectifs. Les grands fonds marins ont été cités lors de la présentation du bilan de l'Action de l'État en mer 2023, qui s'est tenu à Papeete en février 2024, le commandant de la zone maritime exprimant son attention particulière quant à la perspective d'exploitation commerciale des fonds de la ZEE voisine des îles Cook.

2. Pêche illégale : vers de nouvelles actions hors de la ZEE ?

Le « pillage de la ZEE » : telle est la hantise des Polynésiens, que chaque événement lié à un navire de pêche étranger réactive avec fracas sur les réseaux sociaux. En 2020, l'échouement d'un navire chinois, le *Shen Gang Shung 1*, sur l'atoll de Arutua aux Tuamotu, avait donné lieu à un dépôt de plainte de la FAPE (*Fédération des associations de protection de l'environnement de Polynésie française*) à la suite de la découverte de cargaisons d'ailerons de requin dans ses cales. La même année, un contrôle des douanes sur le *Playa Zahara*, navire battant pavillon espagnol, en escale technique à Papeete, avait permis de découvrir des stocks d'ailerons et dents de requins, dont plusieurs espèces protégées par la CITES (*Convention sur le commerce International des Espèces de faune et de flore Sauvages menacées d'extinction, dite Convention de Washington*). Au total, avec 26 kg de dents, 20 kg d'ailerons et 200g de vertèbres de requins, la saisie a constitué l'une des plus importantes de la décennie sur ce type de marchandises prohibées. Ces affaires et les poursuites judiciaires, fondées sur la protection des requins dans la ZEE depuis 2000 et sur l'interdiction, inscrite dans le *Code de l'environnement de la Polynésie française*¹²² (art. 221-3), de transport de requins, morts ou vifs, réactivent d'autant plus les fantasmes sur les « étrangers venant pêcher le poisson des Polynésiens ».

En réalité, depuis 2007, aucune infraction à la réglementation sur la pêche impliquant un navire étranger n'a été relevée dans la ZEE et la posture française est considérée comme dissuasive à cet égard, selon le mot des autorités et confirmé par les différentes autorités politiques en déplacement sur le Fenua¹²³. Désormais, alors que la ZEE est protégée, l'action de l'État contre la pêche illégale dans un but de protection de la ressource marine et de préservation des stocks pour les générations à venir exige d'être exercée au-delà des limites juridictionnelles. Aussi l'Action de l'État en Mer coopère étroitement, sur cet enjeu majeur, avec la WCPFC (*Western and Central Pacific Fisheries Commission* ou Commission des pêcheries du

¹²² <https://www.service-public.pf/diren/partager/code/>

¹²³ Visites du ministre de l'intérieur en aout 2023 et du secrétaire d'Etat à la mer en novembre 2023

Pacifique occidental et central) et la FFA (*Pacific Islands Forum Fisheries Agency* ou Agence des pêcheries du Forum des îles du Pacifique).

Dans ces cadres, la surveillance depuis la Polynésie française peut légalement être opérée en haute mer. Des espaces proches, comme la « *high sea pocket* » adjacente aux Marquises, font l'objet de cette attention. En effet, la partie septentrionale de la Polynésie, positionnée sur la *Tuna Belt* (zone de pêche des thonidés), est un lieu d'attractivité pour les pêcheries étrangères¹²⁴. La répartition des nationalités des navires de pêches étrangers surveillés hors de la ZEE en 2023 par le CMC (*Centre Maritime Commun*) est la suivante: 56% de Taïwanais, 22% de Chinois, 11% de Sud-Coréens, et 6% de navires de pêche Vanuatais, (les 5% restant concernent majoritairement les navires de pêches Américains, Panaméens, et Japonais ou appartenant aux petites flottes des pays de la WCPFC¹²⁵).

La coopération régionale joue un rôle majeur dans la dissuasion contre la pêche illicite. En ce sens, les opérations menées dans le cadre de la FFA depuis la Polynésie française au sein des ZEE des îles Cook, des Kiribati ou encore de la Micronésie aident réellement ces États à assurer leur souveraineté. Malheureusement, ces actions se révèlent aujourd'hui insuffisantes, dans la mesure où ces pays sont vendeurs de licences de pêche et que les armements étrangers actifs dans leurs ZEE sont susceptibles de dépasser leurs quotas de pêche autorisés.

La volonté de l'État français aujourd'hui s'oriente donc vers le *shipriding*, c'est-à-dire l'autorisation d'embarquer sur ses navires, à l'intérieur des ZEE des pays coopérants, un agent local afin de procéder à des inspections réglementaires des cales : « *plus on repoussera les navires qui pêchent de manière illégale, plus on protégera notre propre ZEE. Et c'est aussi une manière pour la France, dans le cadre de la stratégie Indopacifique, de jouer la bienveillance et d'offrir des moyens de protection aux pays étrangers* », le Haut-Commissaire de la République, Eric Spitz, a-t-il expliqué lors de la présentation officielle du bilan de l'Action de l'État en mer 2023¹²⁶.

¹²⁴ [Rapport de la Cour des Comptes et de la Chambre territoriale des Comptes](#), « *La gestion et la protection de la Zone économique exclusive* », 2021

¹²⁵ Données du CMC de Polynésie française, mars 2024

¹²⁶ « [L'action de l'Etat en mer, une montée en puissance en 2024](#) », Radio 1 Tahiti, 2024

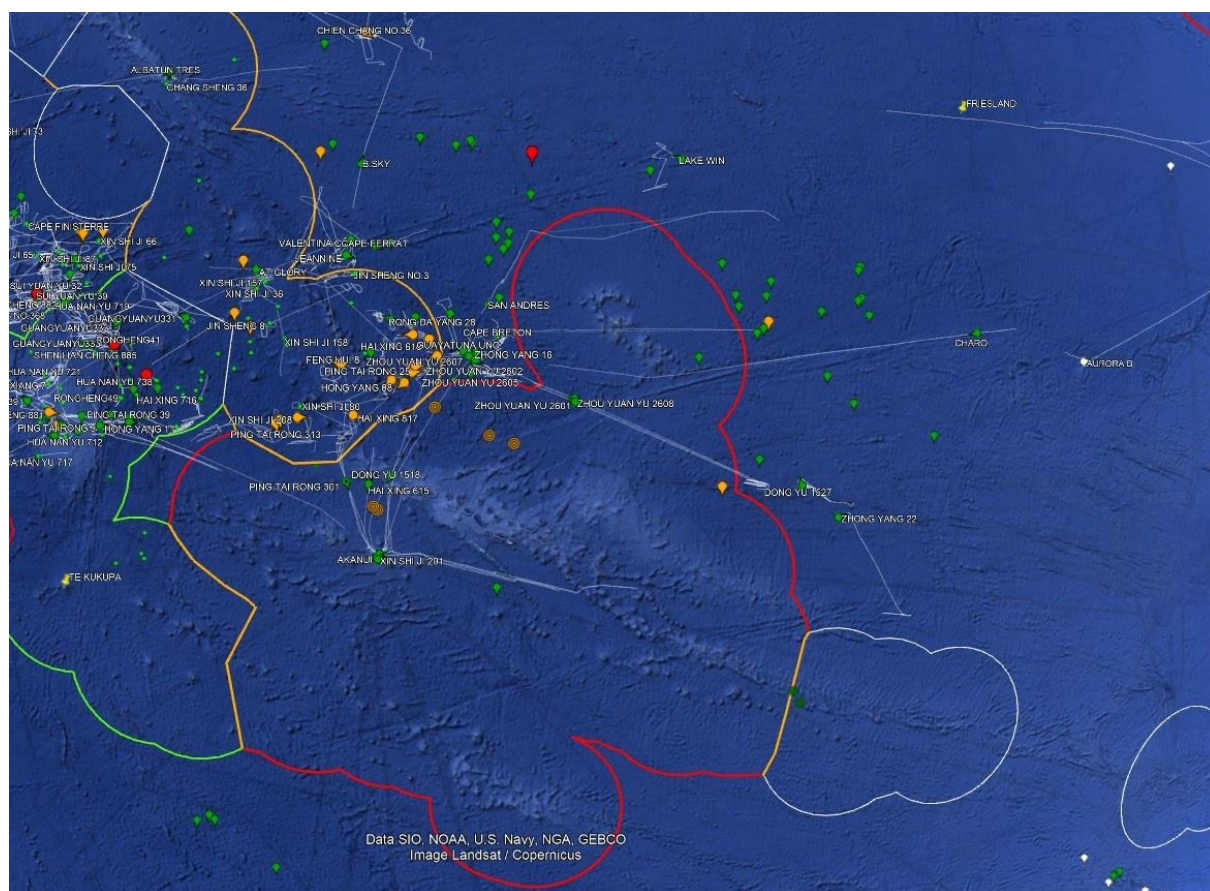


Figure 34 - Surveillance des pêches dans et autour de la ZEE (JRCC, 2024)

La Fédération d'entraide polynésienne de sauvetage en mer en difficulté

L'un des deux grands projets de la Fédération d'entraide polynésienne de sauvetage en mer, avec l'instauration de formations au sauvetage à l'attention de ses bénévoles, est la réception d'une VSAM (Vedette de Sauvetage et d'Assistance Maritime) en 2024. Ce navire, co-financé par l'État et le Pays, a été construit aux Chantiers Navals Bernard à Locmiquelic, en Bretagne. Son acheminement vers les Marquises sera pris en charge par le Ministère des Armées. En effet, la FEPSM souffre depuis dix ans d'un manque de moyens financiers pour structurer efficacement un sauvetage polynésien à l'échelle des cinq archipels.

Créée en 2009, la fédération est née de la demande de l'État, dans les années 2000 environ, de pouvoir utiliser des moyens de proximité en mer, en plus des frégates et des moyens aéroportés. Les débuts du sauvetage polynésien sous cette structure ont été marqué par la mobilisation de très nombreux volontaires dans toutes les îles, pour la plupart des pêcheurs côtiers, désireux de contribuer au secours en mer en mettant à son service leurs bateaux de pêche.

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 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 est dotée, annuellement, de 11 millions d'euros de subvention par l'État, une grande partie du travail de la fédération est consacrée à la recherche de financements. L'aide de l'État a augmenté ces trois dernières années, passant de 26 000 euros à 50 000 euros, cette demeure insuffisante pour établir un comparatif valable avec la SNSM ; de plus, cette aide doit être recontractualisée chaque année faute d'un dispositif pérenne. 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 plate-forme 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). Les fonds recherchés ont pour objectifs l'aide à l'équipement et la formation des bénévoles au sauvetage en mer, après un travail de constitution d'un référentiel mené par la FEPSM avec un ancien personnel de la SNSM.

S'ajoutent à ces difficultés financières des tensions internes concernant la livraison de la VSAM des Marquises et un dialogue parfois crispé, mais jamais interrompu, avec l'État, afin de faire reconnaître la vision propre aux sauveteurs de Polynésie, adaptée aux contraintes précitées et de rechercher, entre le modèle en place en métropole et les spécificités locales, le meilleur compromis possible.

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.

3. La France, puissance d'équilibre en Asie-Pacifique : protection et dissuasion

Du détroit de Béring jusqu'à l'Antarctique et du Panama jusqu'à... la Birmanie : la définition des zones de responsabilité commandées depuis Tahiti surprendrait à n'en pas douter plus d'un Polynésien, qui connaît principalement les forces armées basées sur le territoire pour leurs actions de surveillance et de la sécurité dans la ZEE notamment la lutte contre les activités illégales et le secours médical d'urgence apporté aux îles éloignées de ce territoire archipélagique. **Au titre de cette zone de responsabilité, deux missions militaires incombent à l'amiral commandant de la zone maritime du Pacifique et commandant supérieur des forces armées de Polynésie française, le commandement militaire des opérations impliquant les FAPF (ou, ponctuellement, des unités venant d'ailleurs) et la coopération internationale militaire dans ces espaces.**

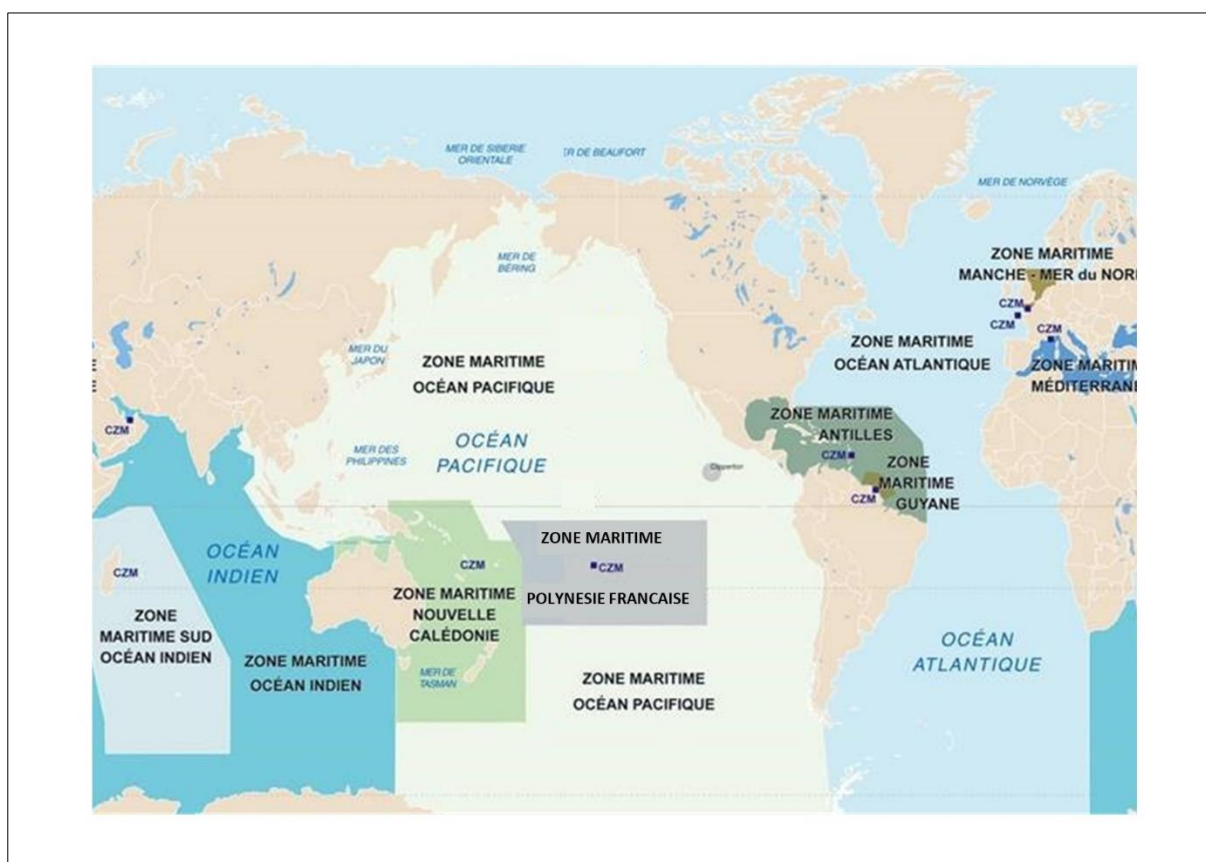


Figure 35 - Les zones maritime Polynésie française et Océan Pacifique (AEM, 2024)

L'ensemble des missions sous la responsabilité d'ALPACI s'exercent ainsi sur un espace dont l'étendue implique des relations avec les États-Unis ou le Chili à l'est et, à l'ouest, des opérations principalement menées jusqu'au détroit de Singapour et aux eaux bordant les deux Corées mais également en profondeur jusqu'à Oulan-Bator, capitale de ce pays enclavé qu'est la Mongolie et dont le rôle historique de zone-tampon entre la Chine et la Russie a été de nouveau mis en lumière en avril 2020 lors du renouvellement de son partenariat, initialement établi en 2012, avec l'OTAN (*Organisation du Traité de l'Atlantique Nord*).

Le contre-amiral Geoffroy d'Andigné, en fonction depuis 2022 depuis le camp d'Arue à Tahiti, visualise l'ensemble de ses missions réparties sur trois cercles concentriques. Selon cette conception géographique et géostratégique, les actions opérées s'étendent, successivement, jusqu'aux limites de la ZEE, celles de l'Océanie et enfin, celles de l'ensemble des espaces océaniques sur lesquels il exerce le contrôle des forces aéronavales françaises déployées à cette échelle.

Priorité est donnée à la protection des Polynésiens et de la Polynésie. Outre le cadre de l'Action de l'État en mer pour le sauvetage maritime et la surveillance de la pêche et des trafics illicites, les moyens militaires sont mis à contribution pour les EVASAN (*ÉVAcuations SANitaires aériennes d'urgence*) du SAMU, entre les archipels et le principal centre hospitalier du territoire, situé à Tahiti, qui accueille 98% des patients nécessitant une prise en charge immédiate. Une étude de l'ISPF, publiée en décembre 2023 sur les conditions de vie en lien avec les inégalités territoriales en Polynésie, recense 5012 transferts sur la période 2010-2018, soit une moyenne de 555 opérations par an, connaissant une croissance annuelle de plus de 3% et continue depuis les années 1980¹²⁷, ce qui nécessite, année après année, davantage de moyens de renfort.

Le déploiement de l'État dans les archipels s'illustre aussi par les missions du RIMaP-P (*Régiment d'Infanterie de Marine du Pacifique-Polynésie*), corps héritier du bataillon mixte du Pacifique créé en 1916 et du souvenir des Tamarii Volontaires engagés dans la première bataille des Forces françaises libres à Bir-Hakeim en 1942. Les opérations menées dans les différents archipels de Polynésie ont pour objectif la formation en cas d'urgence (défense, catastrophe naturelle, EVASAN) mais peuvent également inclure des travaux et chantiers menés avec la population afin de maintenir le lien avec des îles parfois très éloignées de Tahiti. Chaque atoll habité est visité au moins une fois tous les trois ans par le RIMaP-P ou par un navire de la Marine nationale

L'amiral est également le commandement du CEP (*Centre d'Expérimentation du Pacifique*). Presque trente ans après le dernier tir nucléaire, il conserve la responsabilité de la protection des atolls de Mururoa et Fangataufa, respectivement site et base des essais, aujourd'hui propriété de l'État dans les Tuamotu. Chaque année, dans le cadre de la mission TURBO de surveillance radiologique, commanditée par le Département de suivi des centres d'expérimentation nucléaire et appuyée par le CEA (*Commissariat à l'énergie atomique*), le *Bougainville* est déployé pendant environ un mois afin que les scientifiques puissent procéder aux prélèvements et études sur les trois milieux terrestre, lagonnaire et océanique.

Enfin, l'amiral assure le commandement de la Base de Défense, coordonnant à ce titre l'ensemble des services de soutien aux hommes, à l'armement et aux infrastructures et organisant la vie des 1200 personnels des Armées positionnés sur le territoire.

¹²⁷ [« Conditions de vie de la population : le recours aux évacuations sanitaires d'urgence entre 2010 et 2018 »](#), ISPF, 2023

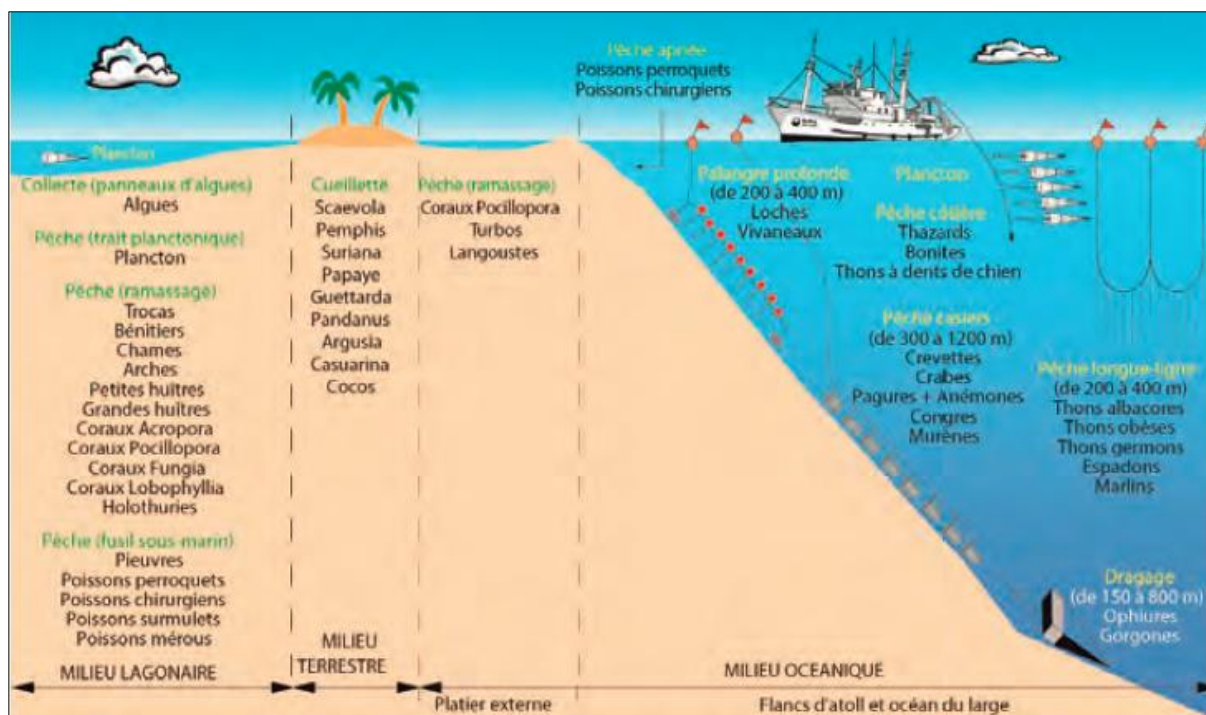


Figure 36 - Mission TURBO de surveillance des atolls de Mururoa et Fangataufa (CEA, 2022)

En ce qui concerne la dimension régionale, le commandement des forces armées est sollicité sur des opérations de différentes natures à coordonner avec les États de la région, certaines incluant une aide civile. La profondeur stratégique française opérée depuis Tahiti trouve ainsi un ancrage dans un deuxième cercle correspondant principalement à l'Océanie.

Outre l'intérêt de veiller à la sécurité et à la stabilité de l'environnement régional de la Polynésie, l'action des FAPF s'exerce dans le cadre de la surveillance des pêches, la coopération sécuritaire classique (qui est régulière, comme par exemple avec les îles Cook) ou en lien avec le réchauffement climatique et les catastrophes naturelles. Dans ce contexte, elles participent non seulement de la solidarité inscrite dans l'ADN maritime mais également de la coopération inter-gouvernementale et de la *Stratégie française en Indopacifique* établie par l'État français en 2022¹²⁸.

Des opérations de secours sont également menées dans le cadre des accords de coopération tripartite FRANZ (*FR*ance, *AU*stralie, *NZ*élande), signés en 1992 afin d'apporter une aide civile et militaire aux États et territoires du Pacifique insulaire victimes de catastrophes naturelles¹²⁹. Proches de la Polynésie - relativement aux distances conséquentes entre les terres émergées du grand Pacifique - des États comme Tonga ou le Vanuatu sont exposés à un risque sismique fort, du fait de leur position sur la Ceinture de feu du Pacifique, un alignement de volcans courant sur le périmètre de l'océan, sur une longueur d'environ 40 000 km. Ainsi, en janvier 2022, l'éruption du volcan Hunga Tonga Ha'apai, dont l'onde de choc a été ressentie jusqu'en Alaska, a couvert de cendres Nuku'alofa, capitale des Tonga, et provoqué un tsunami qui a inondé les côtes japonaises et américaines, tuant deux personnes au Pérou. Les Forces armées de Polynésie

¹²⁸ [La stratégie française en Indopacifique](#), Direction générale des relations internationales et de la stratégie et [La stratégie de la France dans l'Indopacifique](#), gouvernement de la République française, 2022

¹²⁹ Opérations également connues sous l'acronyme « HA/DR » (*humanitarian assistance and disaster relief*)

française, intégrées à la cellule de crise immédiatement activée au Haut-Commissariat, ont préparé et assuré la mission de soutien afin de répondre aux besoins fondamentaux des populations : apport de moyens d'hébergement d'urgence, de vivres et d'eau potable. Cette solidarité a été, remarquablement, abondée par l'aide spontanée des Polynésiens et l'organisation de collectes de dons similaires à celles qui se mettent en place, à travers les associations et œuvres caritatives, après les sinistres occasionnés sur le territoire par des épisodes de fortes pluies et d'inondations conséquentes.

Aux catastrophes d'origine géologique vient s'ajouter, dans cette partie du monde, le risque de cyclones, dont la fréquence et l'intensité varient avec la saison et le phénomène météorologique « El Niño ». En octobre 2023, le Vanuatu, qui avait subi un séisme de magnitude 6,5 et deux cyclones en début d'année, a été dévasté par un troisième cyclone, Lola, qui l'a conduit à déclarer l'état d'urgence. Là encore, l'État français a répondu à la sollicitation des pays de l'accord FRANZ par la République du Vanuatu et a pu déployer une aide d'urgence depuis Nouméa, avec l'aide des Forces armées de la Nouvelle-Calédonie. Le positionnement de la France dans le Pacifique affirme donc sa volonté, à partir de ses territoires d'Outre-mer, d'être un allié des États et territoires insulaires dans cette région du monde, en s'appuyant sur sa présence en Polynésie et en Nouvelle-Calédonie pour contribuer à la défense et à la lutte contre les effets du réchauffement climatique afin d'aider ces pays à garantir leur souveraineté.

Ces arguments ont été clairement énoncés lors de la visite officielle au Vanuatu du président de la République, Emmanuel Macron, en juillet 2023. Ce déplacement constituait le premier de la part d'un chef d'État français depuis celui du général De Gaulle en 1966, à l'époque où le territoire, connu sous le nom de Nouvelles-Hébrides, vivait encore sous le statut de condominium franco-britannique avant son indépendance en 1980. Lors de cette visite, étape marquante d'un parcours incluant également la Nouvelle-Calédonie et la Papouasie-Nouvelle-Guinée et coïncidant avec un déplacement similaire du président des États-Unis, Joe Biden, dans la région, le chef de l'État a rappelé les risques liés à l'ingérence de la puissance chinoise – en particulier dans les îles Salomon – et les axes de la stratégie française pour l'Indopacifique dans lequel la France, seul pays européen riverain des États insulaires, se veut une « *puissance d'équilibres*¹³⁰ ».

Enfin, de la mer de Chine jusqu'à la limite des eaux territoriales du Chili, la France démontre la capacité de projection d'une puissance globale dans cette zone Indopacifique, nouveau centre de gravité du monde, où les enjeux sont sécuritaires, économiques, technologiques et environnementaux. L'accélération continue de son armement par la République populaire de Chine, dont la puissance maritime aura augmenté de 108% entre 2008 et 2030¹³¹ ; la croissance économique du pays depuis les années 2000 et son expansion planétaire – à travers les Nouvelles Routes de la Soie sur terre et la stratégie du Collier de Perles augmentant l'emprise de Pékin sur

¹³⁰ L'expression « puissance d'équilibres » a régulièrement été employée par le président de la République en tant que chef des Armées (ex : [discours à l'Ecole de Guerre du 7 février 2020](#)) ou au titre de son domaine réservé en matière de diplomatie (ex : [discours à l'Élysée lors de la Conférence des ambassadrices et ambassadeurs du 1^{er} septembre 2022](#)). Les mots ont été utilisés pour qualifier la position de la France aussi bien en Europe qu'au Proche-Orient ou dans le Pacifique. Lors du déplacement d'Emmanuel Macron au Vanuatu et en Papouasie-Nouvelle Guinée en 2023, Antoine Bondaz, chercheur à la Fondation pour la Recherche Stratégique, livre dans « Le Monde » du 24 juillet [une analyse de cette expression au regard des enjeux régionaux](#) et recommande de la remplacer, pour cette partie du monde, par le concept de « puissance d'initiatives et de solutions ».

¹³¹ « *La Marine nationale au service des Français : des fonds sous-marins à l'espace exo-atmosphérique* », Centre d'études stratégiques de la Marine, 2022

les infrastructures maritimes—; la rivalité idéologique entre Pékin et Washington sous-tendue par leur interdépendance commerciale : ces nouveaux paradigmes politiques, économiques et civilisationnels ont conduit, en un quart de siècle, à une augmentation inédite du niveau de risque de conflit dans la région. Les tensions ne devraient pas s'apaiser à court terme : la victoire du Parti démocrate progressiste dans les élections présidentielles de Taïwan en janvier 2024 a été estimée comme un grave danger par Pékin, qui a affirmé au lendemain du scrutin que ce dernier n'entraverait pas « *la tendance inévitable d'une réunification avec la Chine*¹³² » ; le budget de la Défense chinoise pour 2024 est prévu en augmentation de 7%, jusqu'à 232 milliards de dollars, soit environ cinq fois celui de la France et un quart de celui des États-Unis ; les pays militarisés de la zone, comme les Philippines, le Japon ou la Corée du nord, renforcent leurs capacités de défense et de coopération militaires¹³³ ; le jeu des alliances s'étend, de plus en plus, aux petits États insulaires du Pacifique, comme en témoigne la rupture, en janvier 2024, des relations de Nauru avec Taïwan au profit de la Chine, deux ans après l'accord de sécurité conclu entre Pékin et les îles Salomon, auparavant allié historique des États-Unis et de l'Australie. Les parties cherchent ainsi clairement à affirmer leur contrôle sur le droit de navigation et à préempter les opérations liées aux ressources marines concernant la pêche comme les grands fonds et elles se montrent, avant tout, déterminées à sécuriser les points de relais stratégiques que constituent naturellement les îles souveraines du Pacifique sud.

La France a, dans ce jeu global, une position et une responsabilité uniques. Par ses territoires d'Outre-mer, elle dispose en effet de la capacité aéronavale à intervenir sur cet espace majoritairement maritime. Les missions PEGASE, organisées par l'Armée de l'Air et de l'Espace tous les deux ans en moyenne dans le Pacifique, et ce pendant plus d'un mois, sont destinées à démontrer une capacité de mobilisation rapide sur de très longues distances. L'exercice 2023 a ainsi constitué la plus longue projection des armées, déployées pendant 40 jours dans l'Indopacifique avec des points d'appui (ex : Emirats Arabes Unis), des escales (ex : Corée du Sud, Japon, Indonésie, Qatar, Djibouti) et des exercices de grande ampleur élaborées avec plus d'une dizaine d'armées dont l'US Air Force à Guam. Cette démonstration de puissance et d'interopérabilité, à objectif dissuasif envers les puissances rivales est, *a contrario*, au bénéfice potentiel des pays insulaires alliés de la région, une garantie de la confiance à accorder à l'État français. La régularité de ces missions depuis 2021 est à souligner.

Autres mouvements significatifs : les passages des navires militaires français dans le détroit de Taïwan, point chaud de la géopolitique mondiale actuelle. Relevant du commandement de la zone Pacifique, ils relèvent d'un degré de sensibilité qui met en alerte le plus haut niveau de l'État-major : en 2022, avec le passage de la frégate *Vendémiaire* et en avril 2023 avec le passage de la frégate *Prairial*. La France s'affirme ainsi, comme les États-Unis qui effectuent régulièrement de telles navigations, comme garante de la liberté de naviguer dans ce détroit et contre la déconstruction du droit international voulue par la Chine, ainsi qu'en témoignent les protestations de Pékin et les manœuvres agressives et fréquentes conduites par les unités chinoises dénoncées par les pays de la région - chaque incident faisant craindre davantage le risque d'une escalade.

¹³² « *Taiwan : Douche froide pour Pékin: le parti démocrate remporte l'élection présidentielle* », La Tribune, janvier 2024

¹³³ « *Indopacifique : face à la menace chinoise, les pays de la région se réarment* », Le Monde, mars 2024

En 2024, la coopération militaire de la France et de ses alliés en Indopacifique s'illustre lors de la dixième édition de l'exercice Marara qui réunit quatorze nations (dont les États-Unis, le Japon, la Nouvelle-Zélande, l'Australie ainsi que des États insulaires du Pacifique tels Cook et Tonga) pour des exercices réunissant plus d'un millier de personnels et une dizaine de moyens terrestres, amphibies et aéronavals dans un environnement typique du Pacifique sud, en associant les populations.

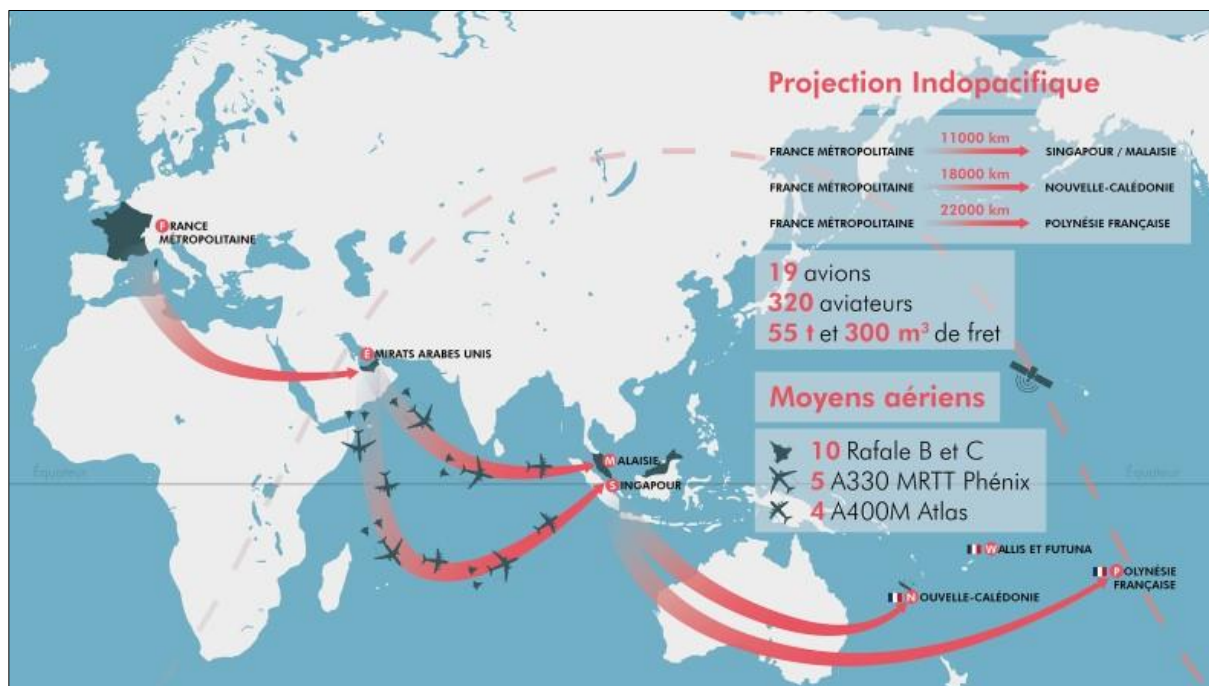


Figure 37 - Projection de la puissance française en Indopacifique, mission PEGASE (MINARM, 2022)

Elle est enfin, depuis le *Brexit*, le seul pays de l'Union européenne riverain de la région (et la seule nation européenne stationnant des forces dans le Pacifique). Enfin, et cela au même titre que ses alliés comme ses rivaux, sa force nucléaire et son statut de membre du Conseil de Sécurité des Nations-Unies lui confère un rang particulier parmi les nations du monde, qui s'ajoute à sa capacité de vente d'armes et d'équipements aux pays alliés – un partenariat a été noué avec Taïwan pour moderniser les frégates livrées en 1991 et Naval Group, passé la rupture du contrat prévu avec l'Australie, demeure positionné sur le marché des sous-marins.

4. La stratégie française en Indopacifique et la place de la Polynésie

Positionnée sur l'axe États-Unis/Australie, 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 aujourd'hui à la périphérie des influences et des tensions géopolitiques, du nouveau centre du monde qu'est l'Indopacifique.

4.1. L'Indopacifique : La France, alliée des États-Unis

Selon les projections établies, l'Indopacifique, qui couvre les deux tiers de la surface du globe et héberge plus de 60% de la population mondiale, représentera en 2040 plus de 50% du PIB global selon les estimations du FMI (*Fonds monétaire international*). En effet, en plus des États-Unis, la région compte les pays les plus dynamiques de la planète : la Chine et l'Inde mais aussi le Japon, la Corée du Sud, l'Indonésie et l'Australie. Le terme « Indopacifique » est apparu au cours des années 2000 afin de matérialiser cette nouvelle donne économique et stratégique. En 2018, la stratégie de défense nationale établie sous l'administration Trump priorise l'Indopacifique afin de conserver la région « libre et ouverte ». A la concurrence, d'une ampleur inédite, avec la Chine, sur ce qui caractérise les États-Unis – première puissance globale : militaire, économique et également civilisationnelle au nom de la démocratie et du libre-échange –, s'ajoutent plusieurs facteurs. La nécessité, soulignée par le président Joe Biden, de maîtriser les approvisionnements en minerais afin d'alimenter la transition énergétique conforte le rôle de l'Indopacifique en tant que région détenant 75% des matières premières dites critiques, dans un contexte de suprématie chinoise : 90% des terres rares et 60% du lithium traité dans le monde. Par ailleurs, l'éventualité d'une agression de Taïwan par la Chine d'ici 2027 est inscrite dans les scénarios américains en matière de défense : « *dans cette optique, le secteur des semi-conducteurs revêt une importance cruciale. Il représente un marché mondial de 600 milliards de dollars, essentiel non seulement pour l'information ou l'automobile mais aussi pour l'industrie de la défense (...). Les groupes américains Broadcom, Qualcomm ou Nvidia jouent un rôle décisif dans leur conception et entretiennent des liens très étroits avec le Taïwanais TSMC et le Coréen Samsung* »¹³⁴, la domination technologique étant la clé de la *3rd Offset Strategy* du département de Défense américain.

Dans ce contexte, la France réaffirme son statut d'allié historique de la puissance américaine. Les liens entre les deux nations se sont renforcés, dans le cadre de l'OTAN, avec le soutien immédiatement apporté par les États-Unis à l'Ukraine dès le début du conflit sur le sol européen en 2022.

4.2. Le rôle des territoires d'Outre-mer français du Pacifique

Sept des treize territoires d'Outre-mer français sont situés dans l'Indopacifique et représentent 1,6 million de citoyens. La *Stratégie de défense française en Indopacifique*, adoptée en 2022, réaffirme l'attachement de la France à un ordre multilatéral fondé sur le droit. Parmi les points saillants : la coopération avec les États-Unis, l'Inde, l'Australie et le Japon ; le soutien au renforcement de l'autonomie stratégique des États de la région et la coopération maritime coordonnée, fondée sur le modèle de l'Action de l'État français en mer. Ces positions correspondent au concept de « puissance d'équilibres » mis en avant par l'État français.

Dans le Pacifique sud, une attention particulière se porte, depuis quelques années, sur les États insulaires indépendants que sont la Papouasie Nouvelle Guinée, Fidji, Palau, Tonga, Tuvalu, Samoa, Vanuatu, Micronésie, Kiribati, Nauru, îles Marshall, îles Salomon, îles Cook et Niue, l'année 2022 ayant vu, de manière inédite, la multiplication des déplacements diplomatiques des États-Unis, de la Chine, de l'Inde, de l'Indonésie et de la France dans une ou plusieurs de ces îles¹³⁵. La rupture des liens diplomatiques, en janvier 2024, entre Taïwan et Nauru, l'un des rares États à

¹³⁴ T. Gomart, *op.cit.*

¹³⁵ [Stratégie d'influence de la Chine dans le Pacifique sud](#), Ecole de guerre économique, 2024

disposer d'une ambassade à Taipei, a marqué l'actualité géopolitique de la région cette année. Le renforcement de la place de la Polynésie française et de la Nouvelle-Calédonie s'inscrit dans cette géostratégie.

La Polynésie française s'est retrouvée, à la suite de la victoire du parti indépendantiste, sous un regard au départ méfiant de la part de l'État, qui avait en 2021 formulé une mise en garde contre « *l'influence de puissances hégémoniques*¹³⁶ », la Chine ayant déjà fourni des soutiens financiers à des mouvements indépendantistes dans le Pacifique. Le caractère stratégique du Fenua pour le fret maritime et la stratégie de défense avait également été mis en avant à cette occasion. La coopération qui s'est établie, depuis, entre le nouveau gouvernement et l'État français, a permis de renouer avec la normalisation des relations entre l'Hexagone et le Fenua.

Enfin, Nouméa a accueilli, en décembre 2023, la réunion des ministres de la Défense du Pacifique sud (*South Pacific Defence Ministers Meeting*), organe de coopération créé en 2013 à l'initiative de l'Australie. Ce sommet réunit sept États membres dotés de forces armées : l'Australie, le Chili, les Fidji, la France, la Nouvelle-Zélande, la Papouasie-Nouvelle-Guinée et les Tonga. Trois États observateurs sont aussi présents : États-Unis, Japon et Royaume-Uni. Le renforcement de l'interopérabilité des corps de défense pour répondre aux enjeux des catastrophes naturelles, de formations communes pour la défense et contre la menace cyber, avec le projet français d'« Académie du Pacifique » et la lutte contre la pêche illégale faisaient partie des points saillants de cette rencontre.

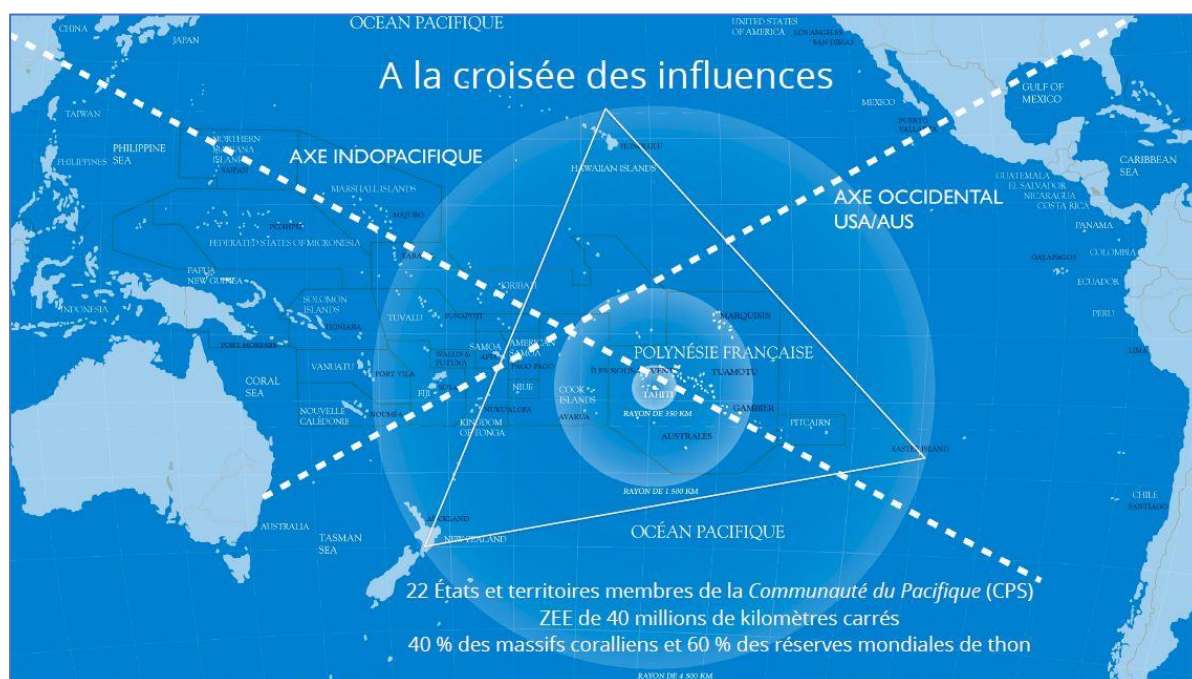


Figure 38 - la Polynésie française dans l'Indopacifique (CMPF, 2021)

¹³⁶ « (...) malheur aux petits, malheur aux isolés, malheur à celles et ceux qui vont subir les influences, les incursions de puissances hégémoniques qui viendront chercher leur poisson, leurs technologies, leurs ressources économiques. », [Discours du président de la République à Papeete, 28 juillet 2021](#)

4.3. Volet économique de la stratégie Indopacifique

En Polynésie française, les investissements, massifs depuis vingt ans, de la Chine dans les États et territoires insulaires d'Océanie, ont vu il y a une dizaine d'années l'émergence d'un projet pharaonique piloté par un investisseur chinois : la création de la plus grande ferme aquacole du monde sur l'atoll de Hao, utilisant 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. L'exemple démontre cependant, *a contrario*, la nécessité d'une stratégie économique pour l'Indopacifique : un volet dédié au développement est ainsi inclus dans la stratégie nationale pour la région. Réagissant à ce dernier document, une mission de l'Assemblée de la Polynésie française a souhaité, en 2022, apporter des compléments quant à ses priorités. Le Cluster maritime de Polynésie française avait, à l'occasion de cette mission de consultation, rappelé le besoin d'obtenir 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 et les télécommunications sont identifiées comme les secteurs prioritaires dans lesquels investir et bénéficier en retour d'un impact politique fort.

Le soutien à une politique régionale de la pêche durable, à la création d'un pôle économique autour de la réparation navale à Tahiti ou encore aux structurations régionales mises en place dans le tourisme peut favoriser le rayonnement économique initié à partir de la Polynésie française et conforter la place d'équilibre de la France dans la région. La nécessaire « océanisation » des compétences doit par ailleurs, non seulement soutenir les Polynésiens dans leurs déplacements vers les établissements de la région mais également favoriser l'accueil et les formations des ressortissants des pays insulaires du Pacifique en Polynésie, pour les formations maritimes en particulier. Les programmes et les projets de coopération identifiés peuvent bénéficier des liens culturels forts existants entre ces territoires. Les premières Assises de l'Economie maritime Indopacifique, qui se sont tenues à Nouméa en octobre 2023 et ont réuni les territoires d'Outre-mer français de La Réunion, Mayotte, Polynésie française et Nouvelle-Calédonie, mais également les représentants officiels de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie, ainsi que de la métropole et de son ambassade pour l'Indopacifique, ont ainsi montré à quel point la projection économique de la France pouvait servir la « thalassopolitique » à l'œuvre dans une région soumise à des tensions de plus en plus intenses.

5. Les défis du cyber : digitalisation et câbles sous-marins

La digitalisation des flux maritimes – déclarations aux Douanes, connaissances, réservations de places de port et de corps-morts entrepris par la Direction polynésienne des Affaires maritimes – confronte l'économie bleue polynésienne aux enjeux de la cybersécurité. Cette problématique concerne évidemment l'ensemble du Fenua, depuis la connexion Internet individuelle jusqu'à la gestion des serveurs. Malheureusement, au niveau de l'opérateur public, des incidents majeurs survenus ces dernières années laissent paraître des failles d'autant plus préoccupantes que les cyberattaques se multiplient au niveau mondial et ont touché en 2024 des infrastructures portuaires australiennes. Le nouveau gouvernement a fait du numérique sa priorité et la cybersécurité a fait l'objet d'un forum inédit co-organisé par la DGEN

(Direction Générale de l'Économie Numérique), le Haut-Commissariat de la République et l'ANSSI (Agence Nationale de la Sécurité des Systèmes d'Information). Concernant l'économie maritime, la DPAM (Direction Polynésienne des Affaires Maritimes) a fait le choix de la *blockchain* pour ses nouveaux programmes numériques et elle travaille en collaboration avec le CNES (Centre National d'Études Spatiales) via leur programme « Connect by CNES » pour le bêta-test de solutions.

Par ailleurs, le développement des câbles sous-marins en Polynésie française augmente significativement la hauteur des enjeux liés à la sécurité numérique. Le sujet relève non seulement du développement économique mais également de la défense et constitue un point-clé de l'approche établie par le ministère des Armées via la Stratégie française pour les grands fonds¹³⁷. En effet, 98% des télécommunications (téléphonie, internet, flux financiers...) passent par les câbles sous-marins, au nombre de 450 environ aujourd'hui à l'échelle mondiale. Si la connectivité de la Polynésie française est encore « sous-maillée » par rapport au reste du monde, du fait de son isolement, le déploiement de ces infrastructures et de la fibre s'est accéléré depuis 2020. Aujourd'hui, un réseau de câbles sous-marins appelé *Natitua* relie Tahiti aux archipels et deux câbles connectent le Fenua avec l'extérieur : *Honotua* vers Hawaï et *Manatua* vers l'Australie via les Samoa. En janvier 2024, le président de la Polynésie française, Moetai Brotherson, a annoncé un partenariat avec Google pour faire de la Polynésie un « hub » de câbles sous-marin, voté à l'unanimité par l'Assemblée du Fenua en juillet 2024¹³⁸. Les premières études sont en cours et le câble transpacifique, long de 14800 km et d'une capacité de 144 téraoctets par seconde, devrait commencer à être construit en 2025.

Ces infrastructures posées au fond des océans n'échappent pas aux rivalités entre puissances. Dans ce « *Seabed warfare* », les petits pays insulaires sont les plus exposés, à cause du coût des projets, aux influences des grands pays¹³⁹. La géopolitique des câbles sous-marins et la sécurité qui doit être opérée sur ces réseaux en profondeur justifient les investissements de l'État pour la conception, l'expérimentation et la mise à l'eau de nouveaux matériels spécifiques comme les drones sous-marins autonomes pour explorer les grands fonds mais aussi les défendre.

¹³⁷ « *Stratégie ministérielle de maîtrise des fonds marins : 10 points-clés* », ministère des Armées, 2022

¹³⁸ « *Google en Polynésie : la pose des câbles en étude* », Polynésie la 1^{ère}, 2024

¹³⁹ « *Le Pacifique insulaire pris dans la toile mondiale ? Géopolitique des câbles sous-marins en Océanie* », Camille Morel, Institut français des Relations internationales, 2022

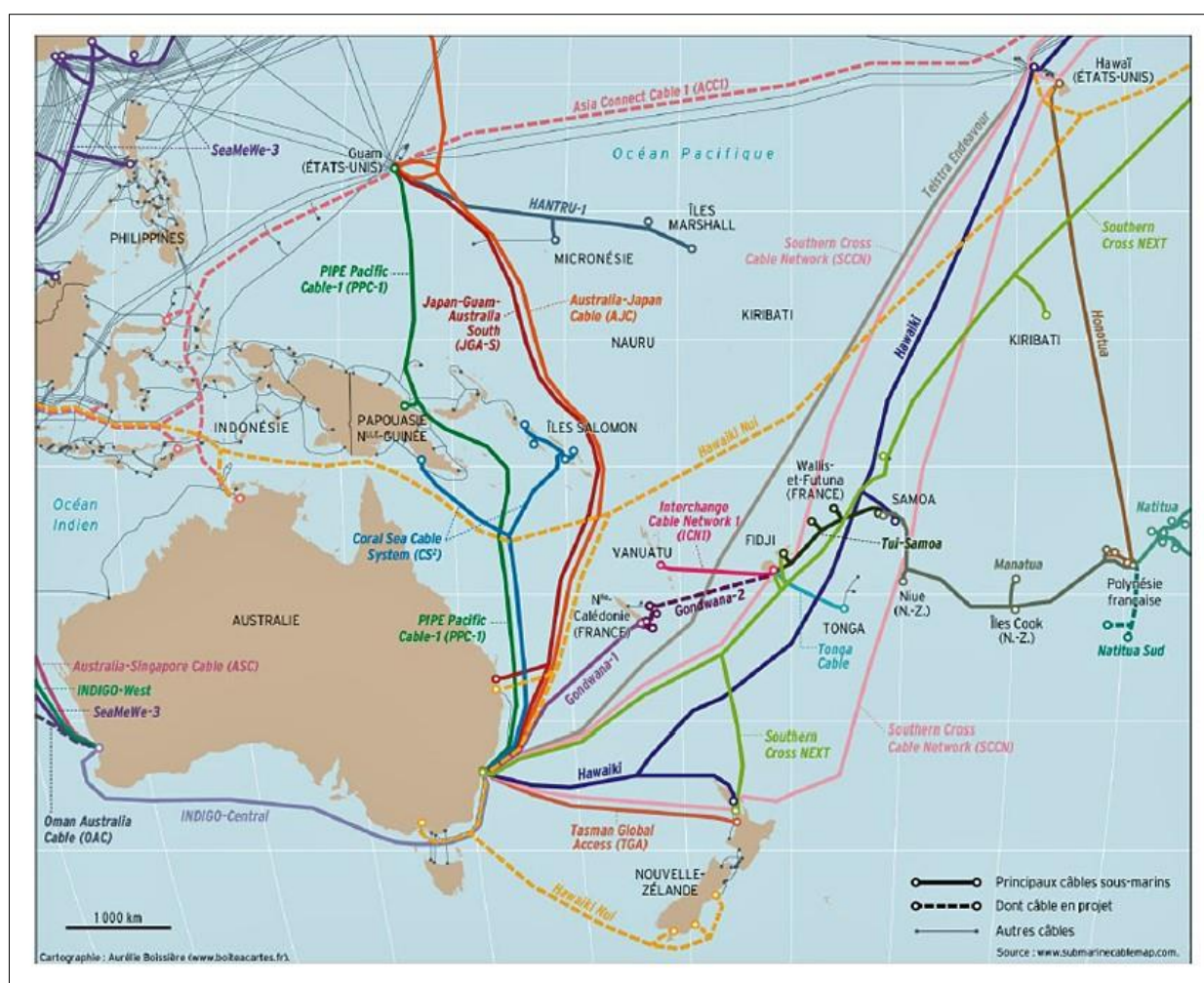


Figure 39 - Les principaux câbles sous-marins du Pacifique (submarinecablemap.com, 2022)

7 - Une vision réaliste pour les infrastructures maritimes ?

Par son isolement au milieu du Pacifique sud et dans un contexte de déficit structurel conséquent de sa balance commerciale, le territoire extra-continental qu'est la Polynésie française dépend stratégiquement de ses importations dont 99% sont acheminées par voie maritime. Depuis le port de Papeete, elles sont ensuite redistribuées dans les cinq archipels de la collectivité, vaste comme l'Europe, par les navires de charge, dits « goélettes », du transport maritime interinsulaire. Les évolutions du transport maritime international, le caractère vital du transport maritime interinsulaire et l'importance stratégique de sa modernisation, la volonté de développer la maintenance navale, la gestion productive des infrastructures ainsi que la nécessité de rééquilibrer le développement en faveur des archipels via la décentralisation constituent les principaux enjeux de l'équipement maritime polynésien aujourd'hui. La croissance de la pêche, du tourisme nautique et de la croisière exige également une gestion de l'espace maritime pensée pour l'accueil des navires¹⁴⁰.

1. Transport maritime international et modernisation du port de Papeete

Qualifié de « poumon économique de la Polynésie française », le port de Papeete a été créé en 1962 par des travaux de remblaiement, la construction d'un quai au long cours et l'élévation d'une digue renforçant la protection naturelle de la rade. En 2023, ce sont plus d'un million de tonnes de produits et marchandises qui y ont été débarqués, pour une valeur de 247,5 milliards Fcpcf, en augmentation de 27% par rapport à l'année précédente. Pour sa population de 278 786 habitants selon le dernier recensement de 2022 et pour les 262 000 touristes accueillis en 2023, la Polynésie importe des biens alimentaires et de consommation, des biens d'équipement, des matériaux de construction, des véhicules et des produits énergétiques (essence, gazole). L'augmentation de la valeur sur la période considérée est liée à l'inflation. **Le taux de couverture réel, de seulement 4,2%, traduit la forte dépendance du pays aux échanges avec l'extérieur et donc au transport maritime international.**

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. Une demi-douzaine de services internationaux sont ainsi opérés, généralement de manière bimensuelle à l'exception des cimentiers dont le service fluctue en fonction de la demande. Le traitement des marchandises se fait jusqu'à présent sur le TCI (*Terminal de Commerce International*). Le Port autonome de Papeete a cependant pris acte du fait que « les infrastructures du TCI sont inadaptées au trafic projeté sur la prochaine décennie [et que] plusieurs défis se posent¹⁴¹ ». Il a l'ambition de se développer selon deux schémas directeurs établis par filière et par projets pour la période 2022-2032¹⁴². Etablissement public d'intérêt commercial, le port de Papeete est 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.

¹⁴⁰ Une partie de ce texte est paru dans une note de synthèse de l'Institut supérieur d'économie maritime en juin 2024

¹⁴¹ Schéma directeur d'aménagement du Port autonome de Papeete 2022-2032/filières

¹⁴² Site du Port autonome de Papeete : www.portppt.pf

Malgré le caractère essentiel, pour la Polynésie, de ces approvisionnements, l'escale de Papeete n'est pas stratégique pour les grandes compagnies maritimes. Avec l'augmentation de la taille des navires de charge en lien avec les nouveaux critères pour la décarbonation fixés par l'OMI (*Organisation maritime internationale*) et les objectifs de rentabilité, **le port de Papeete fait face à un risque de feederisation** : être rayé de la liste des escales sur les lignes principales et être rejoint par une route secondaire opérée par de petits navires, depuis la Nouvelle-Zélande, après transbordement des marchandises. Les tables rondes dédiées au transport et aux infrastructures maritimes organisées par le *Cluster maritime de Polynésie française* à la Présidence du Pays en 2016 avaient montré l'impact négatif d'une telle évolution, en particulier pour l'avitaillement en produits frais indispensables à l'hôtellerie, et les acteurs avaient mis en avant la nécessité d'approfondir la passe de Papeete afin de la rendre accessible aux navires de plus de 11 m de tirant d'eau, après élimination de solutions alternatives comme un projet d'extension du port vers l'Est. Huit ans après, les agents maritimes espéraient que l'annonce d'un appel d'offres international pour les travaux d'agrandissement, évalués entre 4 et 5 milliards Fcpf, serait bien concrétisée en 2024, pour un démarrage du chantier en 2026. Une échéance qui correspond déjà à un retard par rapport au calendrier de l'OMI : fin 2025, la ligne – la plus longue au monde – exploitée par Marfret et CMA-CGM depuis l'Europe jusqu'à la Nouvelle-Zélande et l'Australie via les États-Unis et Panama, et opérée par des cargos de taille modérée – de 2200 à 2300 conteneurs par navire – ne correspondra plus aux nouvelles normes obligatoires. Mais aucune information du Port Autonome de Papeete n'est venue confirmer cette orientation alors que le ravitaillement maritime international de Papeete fait face à une multiplication de problèmes.

Fin 2024, à la suite d'une panne de l'unique remorqueur Aito Nui II du Port Autonome de Papeete, un premier cargo, le « Cap Jervis » de la compagnie maritime Hamburg Sud a dû attendre au large de Papeete pendant trois jours avant de pouvoir utiliser des moyens ponctuels (un ancien remorqueur et des bâtiments de la Marine Nationale) pour franchir la passe. **Mi-octobre, deux autres porte-conteneurs ont décidé de supprimer leur escale de Papeete en l'absence de moyens de remorquage, empêchant ainsi la livraison des marchandises attendues, dont des produits frais.** Les chargements seront débarqués en Nouvelle-Zélande avant de refaire route sur Tahiti. Face à cette situation, CMA-CGM a proposé une solution de secours pour livrer une partie de la marchandises en attente à Auckland et à Tauranga début novembre. Les importateurs et le MEDEF Polynésie déplorent le manque d'anticipation de la problématique et l'absence de visibilité sur les travaux d'agrandissement de la passe¹⁴³.

Autre chantier, estimé entre 4 et 5 milliards Fcpf : la rénovation actuelle du quai au long cours. Cinquante-huit ans après sa construction, cette infrastructure a dépassé de presque une décennie la durée de service habituellement préconisée pour ce type d'ouvrage, et sa détérioration a conduit à limiter son utilisation. Les travaux, en cours, permettront aux cargos, dès le début de l'année 2025, d'accoster sur un nouveau quai, par une profondeur de 14,5 m au lieu de 11. Par ailleurs, un nouveau quai de 230 m de long est prévu, destiné aux navires de croisière et de fret basés au Fenua. Enfin, il est planifié d'agrandir l'ensemble du terminal de commerce international, actuellement d'une superficie de 12,7 ha, pour doubler sa surface afin de s'adapter à l'évolution du trafic, ce qui pourrait être fait en déménageant les zones de stockage actuelles et en récupérant l'emprise utilisée par des bâtiments administratifs ainsi que par les bâtiments loués par le port à des entreprises sans lien direct avec l'activité maritime. Des solutions

¹⁴³ « [Fret maritime : la panne du Aito Nui II va-t-elle perturber les fêtes de fin d'année ?](#) », Radio 1 Tahiti, octobre 2024

intermédiaires sont proposées pour le court terme, comme l'empilement de conteneurs sur un étage supplémentaire ou l'optimisation de la gestion par GPS, comme le proposent deux sociétés d'acconage¹⁴⁴,

Le coût de la modernisation des infrastructures du port de Papeete est évalué à 26 milliards Fcpf et le financement est déjà sécurisé pour un montant de 4,6 milliards Fcpf. L'ensemble des grands projets à mener sur dix ans doit être majoritairement financé par les ressources du port, en particulier par la taxe de péage qui représente 40% de ses recettes. La capacité d'autofinancement de l'EPIC étant relativement importante – entre 1,2 et 1,5 milliards Fcpf – et la durée des projets également longue, le directeur du port, Jean-Paul Le Caill, se veut rassurant quant à la capacité de concrétiser les ambitions de modernisation de la principale infrastructure maritime polynésienne. Son inquiétude porte davantage sur le maintien de l'accès au port pour les pétroliers et le stockage d'hydrocarbures sur la digue de Motu Uta, avec deux nouvelles citernes de stockage prévues pour le pétrole et le gaz respectivement. Le risque d'accident inquiète. Le nouveau projet de terminal gazier sur la côte Est s'ajoute à la capacité de distribution de sources d'énergie en Polynésie sans que le stockage sur Motu Uta ne soit, pour l'heure, remis en question.



Figure 40 - Plan général du port de Papeete (Port autonome de Papeete, 2023)

L'évolution du port de Papeete se traduit également par la digitalisation des flux : après la mise en place d'un Cargo Community System « *Fetia* » pour les connaissances maritimes, de nouvelles plates-formes numériques ont été déployées ou sont en cours de développement par la DPAM *Direction Polynésienne des Affaires maritimes* : *Revatua* pour les connaissances du transport maritime interinsulaire et *Escales* pour la gestion des flux de la croisière dans un premier temps, avec vocation à étendre le service à l'ensemble des navires de plaisance. Par ailleurs, une politique de « verdissement » a été mise en place, cadrée par un

¹⁴⁴ « 26 milliards de chantiers : le port autonome pousse les murs pour se moderniser », Radio 1 Tahiti, 2024

Schéma directeur de la transition écologique et énergétique du port depuis 2021. Avec le soutien de l'Agence française de développement, des études préalables aux travaux sur le réseau d'assainissement de la zone ont été lancées, ainsi que des études destinées à caractériser les pollutions chimiques, bactériologiques et biologiques des eaux de la rade de Papeete. L'installation de panneaux solaires sur les entrepôts est également prévue. Enfin, l'établissement souhaite étudier la pertinence de l'électrification des navires à quai. Il s'agit d'évaluer si ces équipements, qui se sont développés très rapidement sur les continents ces dernières années dans le cadre de la décarbonation, sont adaptés à la taille et aux marchés d'un territoire qui, de plus, utilise encore majoritairement des centrales au gazole pour produire son électricité. De manière générale, la Polynésie devra s'adapter aux évolutions en lien avec la décarbonation du transport maritime international et l'essor du transport hybride-vélique conduit plusieurs porteurs de projet à s'intéresser au territoire. Le président du Pays, Moetai Brotherson, a lui-même rencontré la société Alwena Shipping en 2024, pour poser les bases d'une possible route par navire de charge à la voile entre Tahiti et la Nouvelle-Zélande, armé par une potentielle compagnie semi-publique : les agents maritimes et les opérateurs privés se montrent dubitatifs quant à la rentabilité d'un tel projet.

Enfin, concernant le développement de la maintenance et de la réparation navale, le port donne la priorité à la rénovation de sa cale de halage : construite en 1947 dans le cadre du plan Marshall, sa capacité est seulement de 800 tonnes et les moyens de levage des établissements privés adjacents sont encore plus limités. **La maintenance et la réparation navale bénéficient d'un potentiel réel mais l'ambition de développer un Pôle polynésien de réparation navale fait face à de nombreuses contraintes d'espace** – qui pourra être partiellement résolu après le déplacement en cours des cuves d'hydrocarbures de Fare Ute -, de financement et d'impossibilité à faire aboutir le projet de renouvellement du dock flottant de Papeete.

2. Renouvellement du dock flottant : un projet au point mort

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 CCISM (*Chambre de Commerce, d'Industrie, des Services et des Métiers de Polynésie français*), 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'État à la Polynésie via la Commune de Papeete, 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 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, à Singapour ou au Chili (ce sera le cas pour l'Aranui en 2025). 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 et notamment plus larges ; 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 pour permettre la montée sur le 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 bien 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 institutions nationales et de l'État-major. Il figure dans le rapport de l'Assemblée nationale sur la révision de la Loi Leroy sur l'économie bleue daté de 2017. 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, il 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 Défense pour une question d'emplacement stratégique. **Face à l'incertitude quant à la décision de la Marine nationale, le schéma directeur d'aménagement du Port autonome de Papeete envisage, si l'utilisation du dock actuel devait être prolongée jusqu'en 2040, l'achat d'un élévateur à sangle d'une capacité de 1500 tonnes afin de faire avancer le secteur de la réparation navale et le regroupement, autant que faire se peut, des différentes activités de maintenance aujourd'hui disséminées sur plusieurs sites. Une étude a par ailleurs été lancée en 2024, qui réétudie la possibilité de creuser une forme de radoub. Toujours est-il qu'aujourd'hui, après plus de dix ans de propositions et de concertations entre les parties, le sujet est actuellement au point mort. Alors que La Réunion accueille, en 2024, son nouveau dock flottant, la Polynésie conserve son outil âgé de déjà cinquante ans (65 ans donc en 2040...) à défaut d'une infrastructure moderne et mieux dimensionnée aux besoins stratégiques civils de ravitaillement et de transport des populations isolées des archipels.**

3. L'enjeu de la décentralisation

Malgré sa nature maritime, la connectivité des 78 îles habitées des cinq archipels de la Polynésie a été fondée sur l'aéroportuaire. On compte 46 aérodromes en plus de l'aéroport principal de Tahiti Faa'a, auxquels s'ajoutent 4 aéroports privés et un aéroport militaire à

Moruroa. A contrario, la Polynésie ne compte qu'un seul port, celui de Papeete, et un nombre limité de quais et darses dans les archipels. L'embarquement et le débarquement dans les îles les plus éloignées, 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. La modernisation et le développement de l'équipement maritime doit donc relever un double enjeu : le rééquilibrage de l'économie de Tahiti vers les archipels d'une part et, d'autre part, l'évolution du transport maritime interinsulaire.

Ce dernier constitue le lien vital du Fenua. Les 470 310 tonnes de fret transportées en 2022 sont, pour 82% de ce volume, acheminées de Tahiti vers les îles qui reçoivent ainsi eau potable, énergie, biens de consommation alimentaire et d'équipements. Le fret retour, soit 18% du volume, est composé principalement du produit de l'exploitation des cocoteraies, le coprah, transformé en huile de coco à Tahiti et exporté. Cette activité a connu 14% d'augmentation en volume depuis 2021. Enfin, la Polynésie se classe au troisième rang du transport national par ferry avec 1,59 millions de passagers, très majoritairement entre Tahiti et son île-sœur Moorea.

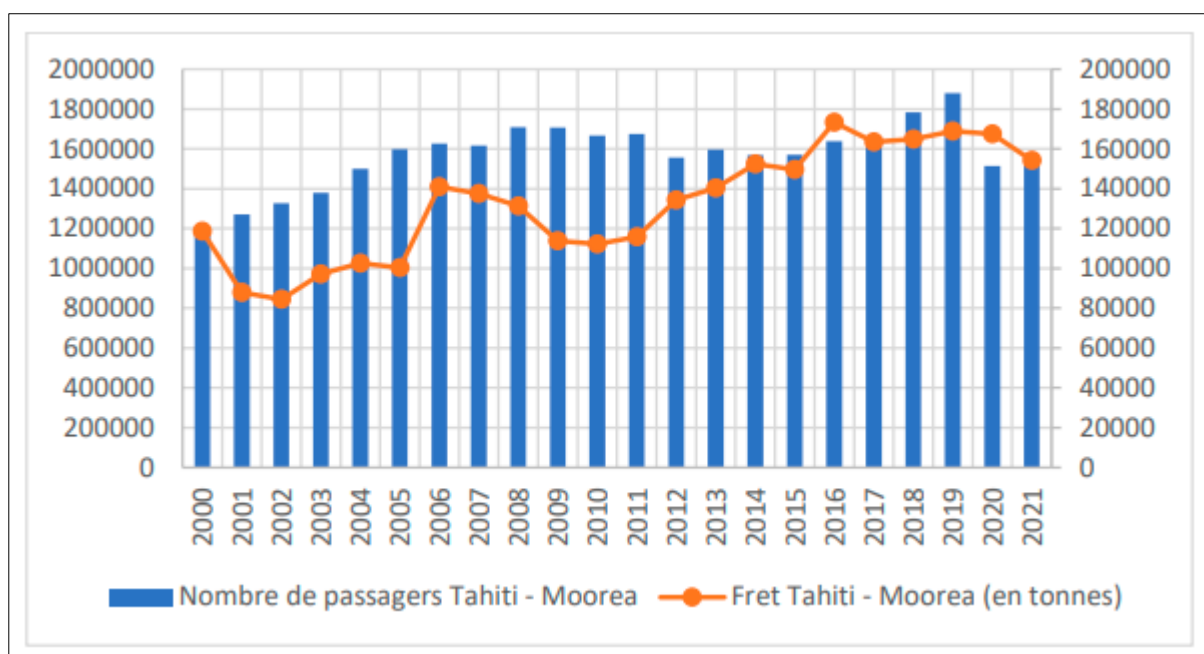


Figure 41 – Evolution du transport maritime de passagers entre Tahiti et Moorea (DPAM, 2022)

Vingt-six navires exploitent les différentes lignes entre les archipels, avec l'obligation de desservir toutes les îles habitées et, pour certaines, de prendre en charge la vente à l'aventure. L'ensemble de ces activités est aujourd'hui régulièrement confronté à des arrêts techniques liés à au vieillissement de la flotte dont la moyenne d'âge est de 25 ans, avec certaines unités en service depuis près de 50 ans.

Un nouveau navire, le NGV « Apetahi Express » construit par le chantier Austal au Vietnam, a été mis en service en 2023 sur la liaison Tahiti-Iles Sous-le-Vent. A l'inverse, la goélette « Taporo VII » qui datait de 1978 est arrêtée depuis 2022 à la suite d'accidents et avaries majeures. Pour les années à venir, plusieurs nouveaux navires sont en commande, certains en remplacement d'anciennes unités et d'autres venant abonder les lignes en exploitation, comme le nouveau « Na Hiro e Pae » de la Société de navigation polynésienne, le premier navire prévoyant des e-sails en chantier pour la SNA Tuhaa Pae opérant sur la ligne Tahiti/Australes ou encore l'« Aranoa » de la

compagnie Aranui, dont le cargo mixte fret/croisière dessert traditionnellement les Marquises, depuis peu les Australes et plusieurs destinations de la région comme les îles Cook ou Pitcairn.

Le Port autonome de Papeete gère directement, outre les infrastructures maritimes de la principale commune de Tahiti, les infrastructures de Vaiare à Moorea, celui d'Uturuoa à Raiatea ainsi que plusieurs marinas et zones de mouillage dans ces îles. A Tahiti, la rénovation des quais de cabotage doit être accompagnée du renforcement de la sécurité sur ces zones, en y limitant la coactivité. Il est également prévu d'augmenter la capacité de stockage à terre. Le démarrage des travaux est prévu en 2024. A Moorea, la modernisation des bâtiments, quai et marina de Vaiare exigent de repenser entièrement la gestion d'un espace saturé, ce qui fait courir l'ensemble du projet de réaménagement à une mise en service en 2033 selon le schéma directeur du port. Enfin, les travaux prévus dans les îles Sous-le-Vent portent sur la plaisance avec la rénovation de la marina gérée par le port.

Pour les autres îles des cinq archipels de la Polynésie, outre le besoin en aménagement et les études nécessaires, parfois déjà menées, comme par exemple pour les Marquises, il importe de mettre en place une véritable gestion portuaire à l'échelle de la ZEE : dans toutes les îles, agents de port, agents et dispositifs de sécurité, entre autres. Aujourd'hui, l'arrivée dans une île, pour un navire de grande ou de petite taille, relève de ses propres ressources.

4. Accompagner le développement des ressources marines

Le potentiel de croissance des ressources marines a été identifié depuis plusieurs années et le nouveau gouvernement de la Polynésie française a annoncé sa volonté de tripler d'ici 10 ans les revenus du secteur de la pêche hauturière. Cette ambition nécessite de réaménager le port de pêche de Papeete. Ce dernier est situé sur des terrains appartenant à la Polynésie française, au Port autonome de Papeete ou en indivision entre les deux. La S3P (*Société du Port de Pêche de Papeete*) était jusqu'à fin 2023 en charge de la gestion des quais, des locaux de mareyage et des tours à glace, sur la base de contrats d'affermage et de délégations de service public. La mise en œuvre de la politique de développement de la pêche nécessite de revoir et simplifier la gestion des infrastructures à Papeete. Le transfert de l'ensemble du foncier au Port autonome de Papeete a été acté entre fin 2023 et début 2024 mais la situation n'est pas pérennisée. Le lancement d'un appel d'offres par le PAP pour la délégation de service public est aujourd'hui attendu. Le port a également embauché en avril 2024 un chargé de mission pour suivre la mise en place du schéma directeur d'aménagement du port autonome et pour élaborer le schéma directeur du port de pêche. Objectif : avancer sur le projet global de réaménagement du port de pêche, attendu depuis plusieurs années.

Par ailleurs, les projets de création de pôles sectoriels pour la pêche hauturière dans les autres archipels, aux Marquises ou à Hao dans les Tuamotu, n'ont pas été concrétisés aujourd'hui.

Pour l'aquaculture, la création de nouvelles infrastructures à Tahiti, avec le projet de *Zone Biomarine* implantée sur 33 hectares à Faratea, devrait fournir aux segments porteurs, comme la crevetticulture, d'augmenter leur production jusqu'à l'objectif de triplement des volumes. La première pierre de ce projet labellisé « Pôle Mer » a été posée en 2023 et l'ouverture est prévue pour 2025.

5. Un nouveau terminal pour la croisière

En 2023, 43 815 croisiéristes ont embarqué sur les navires basés en tête de ligne en Polynésie. En ajoutant les 43 887 « excursionnistes », selon la terminologie utilisée pour les passagers des 63 paquebots en croisière transpacifique escalant en Polynésie, la croisière représente plus de 20% du revenu touristique soit environ 20 milliards Fcpcf de ressources propres pour le Pays, et jusqu'à 20% des réservations sur les lignes aériennes opérant sur Tahiti. Le secteur, qui a pratiquement triplé le nombre d'escales sur les 15 dernières années, devrait poursuivre sa croissance pour les années à venir, selon les projections établies à 2027.

Concernant les infrastructures, l'échéance la plus attendue est l'achèvement des travaux de construction du nouveau terminal de croisière de Papeete. Son objectif, selon le *Schéma directeur d'aménagement du Port autonome de Papeete*, est d'« améliorer la sécurité et le confort des croisiéristes embarquant ou débarquant au Port de Papeete, et de garantir le respect des contraintes imposées par le code international pour la sûreté des navires ». Sont prévus : un quai des paquebots, un terminal, une salle d'exposition pour l'artisanat local, et un parking souterrain. Pour ce qui concerne la gestion des flux, la plate-forme numérique « Escales » déployée par la *Direction polynésienne des Affaires maritimes* est déjà exploitée par les paquebots qui peuvent y réserver leurs escales deux ans à l'avance. L'utilisation de ce service dématérialisé par les usagers du secteur de la plaisance semble présenter davantage de difficultés.

6. La difficile gestion des flux de la plaisance

Par l'étendue de sa ZEE, la variété géographique et culturelle de ses archipels et son régime d'alizés, la Polynésie française incarne toujours le « rêve des mers du Sud » et figure parmi les plus beaux terrains de jeu pour les amoureux de la voile. Le secteur du tourisme nautique, qui génère environ 12% des retombées du tourisme, se divise en trois segments distincts : le charter nautique, qui compte des bases à Tahiti et surtout à Raiatea, dans les îles Sous-le-Vent qui accueillent les plus grandes compagnies telles que Tahiti Yacht Charter, Dream Yacht Charter ou Moorings, exploitant des flottes de catamarans ; les superyachts ou « grande plaisance », le segment à plus forte valeur ajoutée avec 2 milliards Fcpcf de retombées financières pour moins d'une centaine de navires de plus de 24 m ; la plaisance, qui regroupe les voiliers, soit environ 700 unités, visitant chaque année la Polynésie française dans leur route entre l'Amérique et les îles occidentales du Pacifique sud.

Si le développement du nautisme est encouragé et soutenu par des dispositifs de défiscalisation pour le charter nautique ou l'autorisation, pour les plaisanciers, de rester deux ans dans la ZEE sans droit d'importation du navire, le manque d'infrastructures dédiées, marinas ou zones de mouillage équipées de corps-mort, a conduit à la multiplication des mouillages forains, y compris en zone urbaine à Tahiti, et à un rejet du secteur par les populations dans les îles les plus peuplées. Le schéma directeur du Port autonome, qui gère une marina à Uturoa dans les îles Sous-le-Vent, prévoit la modernisation de cette dernière et une planification des zones de mouillages dans l'archipel de la Société a été entreprise par la *Direction polynésienne des Affaires maritimes*.

Ces projets demeurent cependant insuffisants et, parfois, peu adaptés à la réalité des navigations. Les projets de bouées connectées en lien avec un système de réservation de place et de services

se font attendre. Le service numérique « Escales » de réservation des places, s'il est salué par la communauté professionnelle dans son ensemble, rencontre des résistances de la part des plaisanciers, certains voyant dans la nécessité de prévoir un itinéraire précis une entrave à la liberté de navigation. Et le manque de services – gestion des eaux usées, gestion des déchets y compris dangereux – dans la plupart des îles contribue à dégrader l'image du secteur. L'amélioration des prestations est régulièrement demandée par les acteurs du yachting soucieux de se conformer à l'exigence d'une clientèle haut de gamme.

En 2024, les tarifs d'amarrage de la marina Taina à Tahiti, dont la gestion revient au Port autonome, ont été augmentés, sans préavis, de 150% à 250% pour les navires habités de plus de 24 pieds. Le manque de concertation et la brutalité de l'annonce a conduit l'Association des plaisanciers à envisager un recours en justice. En tout état de cause, l'événement traduit une forme de stigmatisation des usagers de la mer en l'absence d'un réel développement des infrastructures et des services malgré une liste de mesures – fiscalité, identification des zones de mouillage forain les plus fréquentées, traitement des rejets maritimes, différenciation entre plaisance de loisir et professionnelle – établies dans la feuille de route du Tourisme et dont la mise en œuvre implique la concertation et le dialogue avec des acteurs privés conscients des contraintes de leur secteur et en demande de solutions. La perspective de remise en question de la défiscalisation inquiète aussi les acteurs du secteur.

Croissance, décentralisation, régulation des flux : l'économie bleue dépend de l'engagement parallèle dans le développement des infrastructures nautiques et maritimes. Le recul, ces deux dernières années, des dépenses liquidées annuellement pour le maritime par la *Direction polynésienne de l'Équipement*, constitue un indicateur préoccupant. L'équipement maritime doit pouvoir être mesuré et soutenu au regard des investissements réalisés dans le routier ou l'aérien, au regard des enjeux de rééquilibrage, de planification et de modernisation.

8 - Des modes de gouvernance adaptés ?

Les modalités selon lesquelles les composantes de la société participent à la prise de décision concernant l'environnement marin, la gestion de l'espace maritime et l'évolution des secteurs de l'économie bleue définissent la gouvernance maritime sur la base d'un corpus de lois, de règles et d'accords. En Polynésie française, un bilan 2014-2022 des grands projets maritimes montrent une part d'ambitions abouties mais également des retards qui peuvent être imputés à un manque de clarté dans la gouvernance. Les niveaux de compétences et leurs articulations complexes, ainsi qu'une méconnaissance des réglementations par l'ensemble des acteurs, expliquent cette fragilité. Un projet de gouvernance inédite en Polynésie, associant le Pays, l'État et les acteurs privés, pourrait contribuer à rendre la prise de décision plus claire et plus efficace dans sa mise en œuvre.

1. Une gouvernance maritime fragile

1.1. La double compétence État/Pays et le rôle de la Commission maritime mixte

On l'a vu, une double compétence est exercée pour le maritime en Polynésie française et elle s'applique à différents sujets et secteurs, comme les formations maritimes mais également le transport maritime, la planification de l'espace maritime ou la sécurité en mer. A titre d'exemple : la Polynésie française est compétente en matière de réglementation dans ses eaux intérieures mais la sécurité et le sauvetage incombent à l'État, qui peut faire appel à la *Fédération d'entraide polynésienne de sauvetage en mer*.

La création de la CMM (Commission Maritime Mixte) État-Pays en 2019, avec une première session en 2020 et une sixième en 2024, permet d'associer, une fois par an, les services de l'État et du Pays répartis en quatre groupes de travail (GT)¹⁴⁵ :

- GT « Surveillance et contrôle des pêches » (*Service des Affaires maritimes* de l'État et *Direction des ressources marines* de Polynésie française). Objectif: rendre le contrôle des pêches maritimes plus efficace et adapté pour répondre aux attentes fortes en matière de protection de la ressource halieutique et de préservation des emplois liés à la pêche en Polynésie française ;
- GT « Surveillance et protection de l'environnement marin » (*Action de l'État en mer* et *Direction de l'Environnement* de Polynésie française). Objectif: prendre en compte les spécificités de la Polynésie française dans la préparation à la gestion des événements de mer. Assurer une surveillance adaptée aux besoins du Pays pour favoriser la protection de l'environnement marin et contribuer à la bonne cohabitation entre les différents usagers de la mer ;
- GT « Sécurité en mer et Loisirs nautiques » (*Joint Rescue Coordination Center* et *Direction polynésienne des Affaires maritimes*). Objectif : mieux coordonner les actions des différents acteurs de la sécurité maritime pour améliorer la sécurité des personnes pratiquant des activités nautiques ;
- GT « Hydrographie » (*Groupe océanographique du Pacifique du SHOM* et *Direction de l'Équipement* de la Polynésie française). Objectif : mettre en application la convention du 10

¹⁴⁵ [Annexe du communiqué de presse de la 4^{ème} Commission maritime mixte](#), 2022

mars 2011 entre l'État et la Polynésie française relative à la coordination en matière d'hydrographie et de cartographie.

Au fur et à mesure des années, la *Commission maritime mixte* a pris de l'ampleur, ce qui témoigne non seulement de son utilité mais aussi de la volonté entre les services du Pays et de l'État de coopérer activement entre eux pour réaliser les actions prévues. La création de voies maritimes recommandées dans les Tuamotu ou de zones pour les mouillages dans certaines îles, ou encore la consolidation du *Code de l'environnement de la Polynésie française* pour permettre aux commandants de bord des aéronefs et bâtiments de l'État de constater des infractions en matière d'espèces protégées sont des actions, parmi d'autres, qui ont bénéficié de la concertation et du suivi organisés dans le cadre de la CMM. Toutefois, cette dernière n'est pas considérée comme un organe de gouvernance. De plus, faute de représentants parmi les membres de la CMM, les opérateurs privés du maritime prennent l'initiative de transmettre leurs sollicitations sans toujours recevoir d'information quant au traitement de leur demande : le projet de statut du sauveteur en mer polynésien, qui ne bénéficie pour l'instant d'aucune couverture ni garantie dans l'exercice de son secours à autrui, demeure par exemple en suspens. Autre exemple : le regret des opérateurs privés de la plaisance professionnelle de ne pas être associés plus en amont à la définition des zones de mouillage, de manière à mieux faire connaître et valoir les sites, parcours et horaires prioritaires dans leur activité.

1.2. Le rôle des communes : exemple de la sécurité des baignades et activités nautiques

En Polynésie française, en plus de la double compétence État-Pays, les 48 communes que comporte la collectivité disposent de compétences spécifiques en lien avec l'économie maritime et le développement durable : assainissement, eau potable, déchets ménagers et énergie, en plus des pouvoirs de police et de sécurité du maire et des compétences hors de ce champ comme, par exemple, l'enseignement du premier degré. L'articulation entre les compétences de l'État, du Pays et des Communes de Polynésie française, ainsi que les conditions d'intervention de chaque partie en fonction des réglementations en vigueur sont détaillées dans la Loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 portant statut d'autonomie de la Polynésie française. La question de la modification et de l'adaptation du champ de compétences des communes est régulièrement débattue, mettant en lumière la disparité qui existe entre les communes en capacité de faire face à une augmentation de leurs prérogatives et les communes de moins de 1000 habitants (au nombre de quinze), les différences dans les approches de chaque archipel et la difficulté de trouver le bon équilibre entre soutien budgétaire et capacité d'autofinancement au cas par cas. Pour l'économie maritime, les difficultés de la gouvernance impactent en particulier la gestion et la sécurité des activités sur les lagons.

Le point sur la sécurité des baignades et activités nautiques a été porté en 2022, dans le cadre du projet de réforme du Code générale des collectivités territoriales, par le *Syndicat pour la promotion des communes de Polynésie française (SPCPF)* auquel adhèrent toutes les communes sauf celles de Faa'a et de Arue à Tahiti. La note exprime la difficulté des maires à exercer leur compétence de police pour la baignade et les activités nautiques « dans la limite des 300m à partir de la limite des eaux » : pour des raisons géographiques (morphologie de la zone avec présence ou non de récif ; découpage de ladite zone dans laquelle sont comprises des espaces relevant de la compétence du Pays ou de l'État, taille du lagon), de moyens ou de multi-activités (mouillage des voiliers quand il est de la compétence du Port autonome par exemple). Le texte mentionne

« une répartition des compétences enchevêtrée (État, Pays, Communes). Il existe une pluralité d'acteurs sur le domaine maritime qui ajoute à la confusion des moyens d'interventions (...). Ce chevauchement de compétences demande de la coordination¹⁴⁶ ». Plusieurs propositions sont avancées concernant la redéfinition des zones sous responsabilité communale, l'augmentation des moyens nautiques et la mise en place d'un groupe de travail cohérent pour aborder ce point. Le SPCPF a prévu en 2024 une formation « Gestion des espaces maritimes » à l'attention des élus et employés des communes.

1.3. L'empilement de compétences au niveau local, national et international

La complexité du problème s'accroît au niveau national. Les usagers polynésiens sont peu familiers avec le droit de la mer et le droit maritime et les formations mises en place par le SPCPF et l'Université de la Polynésie française sont à ce titre bienvenues. Néanmoins, le principal problème, pour les acteurs, réside dans la lourdeur, quand ce n'est pas l'inadéquation des procédures administratives impliquant des organisations basées dans Hexagone, qui découragent les entreprises ou organisations dans leurs projets et progrès. Il a ainsi fallu dix ans pour mettre en place un système de correspondance entre le numéro de Siret hexagonal et le numéro Tahiti du registre de commerce polynésien. Autre exemple : le traitement des dossiers d'agrément pour les organismes de formation qui retardent régulièrement la mise en place de tel ou tel module, d'une année sur l'autre. Enfin, certaines réglementations vont complètement à contre-sens de l'évolution souhaitable pour la Polynésie. Si le renouveau de la pirogue traditionnelle et l'apprentissage des anciens modes de navigation sont salués en métropole, qui accueille volontiers ce type de navire sur des événements maritimes sur ses côtes, peu de responsables maritimes au niveau central savent que les pirogues polynésiennes ne peuvent pas battre pavillon français, faute de correspondre aux critères prévus dans les formulaires d'homologation. La pirogue-école *Fa'afaite*, qui escale dans différents États du Pacifique au cours de ses navigations, arbore donc pour pouvoir naviguer les couleurs des îles Cook. Pour résumer, si les Polynésiens ne connaissent pas tous les réglementations maritimes nationales, les décideurs et services centraux pèchent dans la même mesure par manque d'appréciation des réalités polynésiennes. Dans ce contexte, les demandes de clarification, de simplification et d'adaptation des procédures visent à améliorer leur efficacité.

Au niveau international, adapter les décisions et les règles pour qu'elles servent mieux le progrès économique et social semble un objectif inatteignable. La Polynésie n'a pas la capacité de faire modifier les réglementations de l'Organisation maritime internationale pour que ses marins puissent obtenir des diplômes leur permettant de naviguer dans la ZEE, ni pour que sa flotte de petits navires de charge opérée par des compagnies maritimes possédant une ou deux unités, échappe aux contraintes établies pour la décarbonation. Sur ce dernier exemple, les armateurs témoignent de l'accroissement des procédures et contrôles en lien avec la transition écologique et énergétique lors du montage de projet : tout en étant alignés avec l'objectif environnemental, ils ne disposent pas des mêmes ressources humaines et financières que les grandes entreprises de métropole. Ils savent aussi qu'il sera prochainement exigé de leurs goélettes les mêmes certifications environnementales que celles applicables aux grands navires, sans savoir comment cette évolution pourra être financée.

¹⁴⁶ [Fiche du Syndicat pour la promotion des communes de Polynésie française «Police des baignades et activités nautiques»](#), projet de réforme du Code général des collectivités territoriales dans sa version applicable à la Polynésie française, 2022

1.4. Un manque de vision stratégique maritime

De nombreuses problématiques qui entravent la croissance de l'économie bleue dépendent ainsi de la gouvernance des filières et des espaces maritimes, ainsi que de la connaissance du droit maritime et de son adaptation aux réalités polynésiennes. **L'absence de solution consensuelle sur le renouvellement du moyen de levage et de carénage du port de Papeete, ou encore le manque de planification pour le déploiement des énergies marines renouvelables sont des exemples du manque de vision stratégique maritime à moyen et long terme. Si des feuilles de route sectorielles ont pu être mises en place dans les secteurs liés aux ressources marines, l'évaluation des grands projets du maritime entre 2014 et 2022 expose les retards à rattraper pour réellement mettre en œuvre une véritable vision stratégique de l'économie bleue à horizon 2030.**

2. Les grands projets maritimes de 2014 à 2022

2.1. Bilan des progrès de l'économie bleue polynésienne sur la période

En 2022, **un bilan des progrès de l'économie maritime polynésienne avait été présentée aux professionnels, secteur par secteur et projet par projet.** Cette évaluation prenait comme base l'état des lieux de 2014 sur le sujet et les ambitions en matière de grands projets structurants, à l'échelle de la ZEE, proposés par le CMPF dans son document fondateur, « *Une vision maritime* ».

Parmi les grands projets souhaités en 2014 et réalisés depuis, on peut citer :

- *Pour le transport maritime* : le montage, stable et rentable, d'une ligne de transport maritime fret et passagers inter-archipels, dans les îles Sous-le-Vent pour commencer. Cet objectif a été atteint avec la mise en service de la ligne Apetahi Express entre Tahiti, Raiatea, Taha'a et Bora Bora et il a été dépassé avec la mise en service de nouveaux navires depuis.
- *Pour l'autorité portuaire* : le déploiement d'un *Cargo Community System* ainsi que la mise en place d'outils de gestion numériques, développés par la DPAM comme le service Escales. La surveillance de la ZEE constitue aussi un enjeu poursuivi et efficient.
- *Pour la gestion des espaces partagés et de la ressource* : le plan de gestion de l'Aire marine gérée est un aboutissement à saluer, ainsi que l'augmentation des Zones de pêche réglementée, des Rāhui et des différents types d'espaces protégés et gérés. Le projet Resolag d'observation des lagons constitue aussi un progrès, complété aujourd'hui par les projets liés à l'observation et à la préservation des récifs coralliens. L'augmentation des fonds, publics et privés, dédiés à ce type de projet, participe significativement de ces avancées.
- *Pour les infrastructures nautiques et maritimes* : la période a vu l'émergence d'un véritable pôle d'exploitation de la pêche fraîche, qui dispose encore de potentiel supplémentaire de développement ; de plus, si le développement des infrastructures doit toujours être soutenu, la Polynésie est passée de 7% à 20% des dépenses liquidées par la Direction de l'Équipement en infrastructures maritimes entre 2014 et 2021.
- *Pour les Énergies marines renouvelables*, il convient de saluer le raccordement du Centre hospitalier de Tahiti au Sea Water Air Conditioning.
- *Pour les formations maritimes*, l'évolution du Centre des métiers de la mer ainsi que le développement de l'attractivité des métiers du maritime et la création de nombreuses formations ont marqué la période.

De manière générale, l'économie bleue s'est significativement développée entre 2014 et 2021 et a contribué à la croissance de l'économie polynésienne. Il convient aujourd'hui de soutenir cette dynamique afin de la pérenniser en déployant, projet par projet, les actions identifiées dès 2014 et celles proposées dans les feuilles de route des acteurs privés et publics aujourd'hui. Le principal projet n'ayant pas avancé du tout est celui du *Pôle polynésien de réparation navale* centré autour d'un nouveau dock flottant. Par ailleurs, **il manque encore un pool constitué d'investisseurs d'envergure, et en particulier d'investisseurs extérieurs. Etablir une ligne directrice pour le maritime, rendre visibles les opportunités, augmenter la lisibilité des mécanismes et l'attractivité des filières doivent permettre d'actionner les leviers identifiés de développement.**

2.2. Expression des professionnels pour les projets et orientations à 2030

En 2022, les professionnels publics et privés de l'économie maritime de Polynésie française ont exprimé collectivement leurs demandes lors du 7^{ème} Forum de l'Economie bleue, co-organisé par le CMPF et par le *ministère des Ressources marines de Polynésie française*. **Le recueil de ces orientations et projets à moyen et long terme, élaboré sur la base des restitutions des ateliers de travail par le CMPF, constitue la nouvelle feuille de route de l'organisation. « Azimut 2030 », porté à la connaissance des pouvoirs publics locaux et nationaux, établit quatre axes sectoriels : les ressources marines, les transitions, les formations maritimes et la gouvernance.**

Sur ce dernier point, la communauté maritime polynésienne avait identifié « *quatre projets transversaux et structurants, propices à gagner en efficience, en partage des objectifs, en synergies*¹⁴⁷ » :

- Création d'une instance de gouvernance publique transversale pour le maritime : « *Il est attendu davantage d'interministérialité, par exemple, et la mise en place d'un Comité d'orientation stratégique portuaire et maritime (COSMer), à l'instar des COS existants dans certaines entreprises, établissements, ou organismes, en y intégrant les opérateurs économiques et la société civile* » ;
- Gouvernance participative structurée : « *Avec une planification spatiale maritime encore embryonnaire et peu lisible en Polynésie, la communauté du maritime souhaite qu'un modèle de gouvernance et de gestion participative puisse être appliqué de manière systématique* » ;
- Pilote Port Vert : « *D'ici 2030, il est souhaité que le Port de Papeete puisse (...) faire rayonner la Polynésie française, en devenant un « Port Vert » de référence, en organisant « la mise en réseaux et la collaboration de tous les acteurs travaillant ou intervenant dans ces infrastructures, et l'application de critères environnementaux durables dans tous les projets d'infrastructures maritimes », tel qu'exposé dans la Stratégie de l'Innovation 2030 de la Polynésie française* » ;
- Pôles d'activités maritimes dans les archipels : « *En s'appuyant sur la dynamique du Schéma d'aménagement général de la Polynésie française qui propose de développer des « capitales d'archipel », il est proposé de constituer des « pôles d'activités maritimes », ayant un effet dynamique d'entraînement économique transversal pour plusieurs îles alentour, autour de différentes filières liées à la mer, et en s'appuyant sur des porteurs de projets fiables et disposés à investir aux côtés de la puissance publique* ».

¹⁴⁷ « Azimut 2030, entre préservation, productivité et résilience », op.cit.

Le caractère participatif et inclusif de la gouvernance, présent dans les deux premières recommandations de la communauté, est considéré comme une priorité.

3. Les bénéfices d'une gouvernance inclusive

La consultation et l'association de l'ensemble des différents types d'utilisateurs de la mer dans l'élaboration de la décision politique en matière d'économie maritime ont prouvé leurs bénéfices, ainsi que l'atteste une littérature fournie sur le sujet.

3.1. Pour une gestion intégrée de systèmes écologiques et sociaux complexes

Les enjeux de la gouvernance pour la haute mer, fondée sur le droit de la mer et le droit maritime, ont depuis longtemps mobilisé les experts. Les approches utilisées, reconnaissant la complexité des écosystèmes et des sociétés, ainsi que les vulnérabilités des milieux maritimes, aboutissent à des recommandations qui ont évolué, ces dix dernières années au moins, vers l'élaboration, méthodologique, d'une science « publique » et participative à la connaissance des milieux et vers une gouvernance inclusive. A titre d'exemple, en 2015, l'ouvrage « *Gouvernance des mers et océans*¹⁴⁸ » dirigé par André Monaco du CNRS et Patrick Prouzet de l'Ifremer, aborde point par point les différents secteurs maritimes opérant sur les mers du monde ainsi que les mesures de gestion et de régulation qui leur sont liées. Gouvernance de l'espace et de la ressource en mer, gouvernance du transport maritime et évolution des réglementations en matière de pollution, enjeux juridiques liés au développement des énergies marines renouvelables : ces sujets sont analysés sous le prisme de différentes méthodologies scientifiques et des juridictions internationales, européennes et nationales. Les « nouveaux défis » identifiés à l'époque conduisent à recommander de nouvelles formes de gouvernance et « *la mise en œuvre de la gestion intégrée des mers et littoraux est analysée en soulignant l'intérêt de l'implication des acteurs du secteur pour assurer la durabilité des activités maritimes* ».

3.2. Modalités de la gouvernance pour une économie bleue régénérative

En 2024, l'Union internationale pour la conservation de la nature publie une cartographie de l'économie bleue : « *Vers une économie bleue régénérative*¹⁴⁹ », de Raphaëlla Le Gouvello et François Simard, complète les qualificatifs « durable », « intégrative » et « résiliente » pour l'économie bleue. Les autres ajoutent deux impératifs : la régénération des écosystèmes et la mesure de cette capacité en amont des usages et activités sociales sur les milieux. Ils rappellent l'histoire de l'économie bleue et les variations dans l'acceptation du terme avant d'analyser de manière détaillée une nouvelle approche selon laquelle « *l'économie bleue devient actrice de la lutte contre le changement climatique et la perte de la biodiversité* » : elle devient « *Ocean positive* ». **La justice et la finance bleue participent de cette vision, de même qu'une gouvernance « spécifique à l'économie bleue ».** Le rapport cite plusieurs références et propositions de différents experts ayant travaillé sur « *un système de gouvernance transparent, adapté et clairement mis en application pour entourer le développement d'une économie bleue durable* » : un

¹⁴⁸ « *Gouvernance des mers et océans* », sous la direction d'André Monaco et Patrick Prouzet, ISTE Editions, 2015

¹⁴⁹ « *Vers une économie bleue régénérative* », op.cit.

système « aussi bien 'top-down' que 'bottom-up', participatif et inclusif » (H.J. Niner, 2022) ; une gouvernance « inclusive » (Bennett, 2019) ou encore une stratégie Océan (Agence française pour le développement, 2019) incluant gouvernance, instruments législatifs, modes de prises de décision et gestion des activités en mer. Enfin, « la manière dont se met en place (la) planification en mer est un enjeu en soi » afin d'éviter l'« ocean grabbing », appropriation de l'espace maritime par seulement quelques-uns. Les auteurs font le lien avec la notion de bien commun, avec les recommandations d'évaluation des impacts et de la durabilité proposées par l'Onu et avec la bioéconomie, l'économie sociale et solidaire, l'économie circulaire ou encore le concept de « care ». Ils consacrent un chapitre de cette cartographie à la mise en œuvre au niveau international, national, intra-national, sectoriel et par entreprise. Enfin, une approche étape par étape pour les petits états insulaires issue du PNUD (*Programme des Nations-Unies pour le développement*)¹⁵⁰ est reprise dans le cadre de ce travail, en cohérence avec l'émergence du concept d'« économie bleue régénérative » depuis les pays insulaires du Pacifique en 2020.

3.3. Une méthodologie pour les petits États insulaires

En 2023, le PNUD a proposé une approche pour le développement d'une économie bleue durable pour les petits États insulaires, fondée sur le Parcours de Samoa, adopté par l'Onu en 2014 pour les petits États insulaires en développement, qui reconnaît qu'en matière de développement durable, ces pays et territoires constituent « un cas particulier » en raison de « leurs vulnérabilités uniques et spécifiques ». Le Parcours de Samoa définit de nouvelles modalités d'actions face au changement climatique incluant le risque de catastrophe et cible également la gestion durable des ressources marines au vu de la géographie maritime et de l'alimentation des populations. Si la Polynésie française n'est pas à considérer comme un « petit État insulaire en développement », le plan d'action du PNUD pour l'économie bleue est inspirant au titre de sa méthodologie séquencée et de sa vision du développement durable et résilient, en particulier au titre de la gouvernance réunissant l'ensemble des acteurs et usagers.

Cinq bénéfices principaux sont identifiés pour cette approche :

- *Le renforcement de la protection des écosystèmes océaniques* afin de sécuriser la ressource à long terme ;
- *L'augmentation des investissements* dans les secteurs de l'économie bleue afin d'accroître les bénéfices socio-économiques tirés des ressources existantes dans les territoires ;
- *La stimulation du développement de nouveaux secteurs* économiques afin de diversifier l'économie, de restreindre la pression sur les ressources marines et de créer de nouveaux emplois ;
- *L'augmentation du nombre d'entreprises* dans l'économie bleue et du nombre de personnes en bénéficiant ;
- *L'accroissement de la connaissance partagée* sur le fonctionnement des systèmes océaniques et de la nécessité de les protéger pour maintenir l'économie bleue durable.

Parmi les grands domaines offrant un potentiel significatif de valeur ajoutée figurent l'aquaculture, le tourisme lié à la mer, les énergies marines renouvelables et les biotechnologies bleues. Le plan d'action présente plusieurs cas d'application concrète : aquaculture du homard

¹⁵⁰ « [An ocean of opportunities. How the blue economy can transform sustainable development in island developing states](#) ». Action brief, United Nations Development Program, 2023

dans les îles Vierges britanniques, innovations au service de la cartographie des coraux au Belize ou encore le financement de l'économie bleue aux Seychelles en lien avec le carbone bleu.

Le plan d'action pour le développement d'une économie bleue adaptée aux spécificités des petits États insulaires présente une « roue de la gouvernance » et différentes possibilités d'articulation entre quatre types d'intervenants : les acteurs, les rôles-clés, les facilitateurs et les supports d'aide à la décision. Au premier niveau de la gouvernance, sont considérés comme acteurs le gouvernement, le secteur privé et la société civile. En effet, en dépit de son rôle crucial, *« le gouvernement est limité dans ses capacités à faire croître l'économie bleue ; le rôle de l'investissement privé est un facteur critique, bien que souvent insuffisamment apprécié ou ignoré »*, tandis que *« la prise de conscience, la consultation et la participation publiques sont nécessaires à la mise en œuvre de l'économie bleue »*.

Un exemple est proposé pour la pêche : le gouvernement *« introduit des politiques fiscales incitatives réduisant les risques d'investissement »*, les agences publiques et les communautés locales mettent en place une gestion partagée et coopérative des espaces maritimes sur la base de décisions consensuelles, en incluant les pêcheurs-utilisateurs de la ressource et en s'appuyant sur le long terme sur les communautés locales ayant autorité sur des zones protégées. Enfin, une méthodologie de mise en œuvre des actions est détaillée selon six étapes.

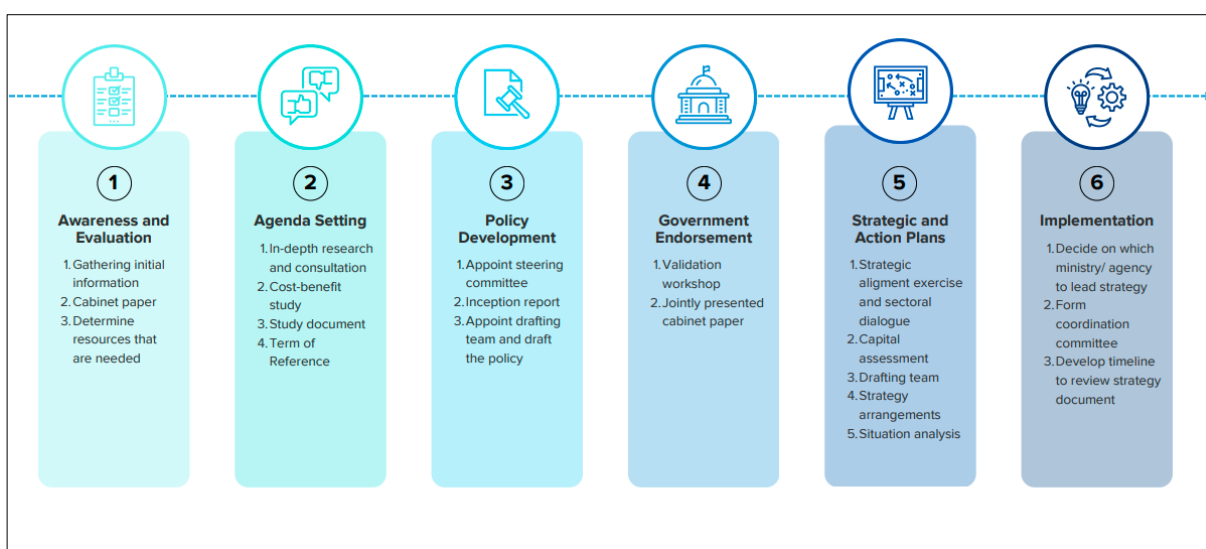


Figure 42 - "Un océan d'opportunités", étapes méthodologiques (PNUD, 2023)

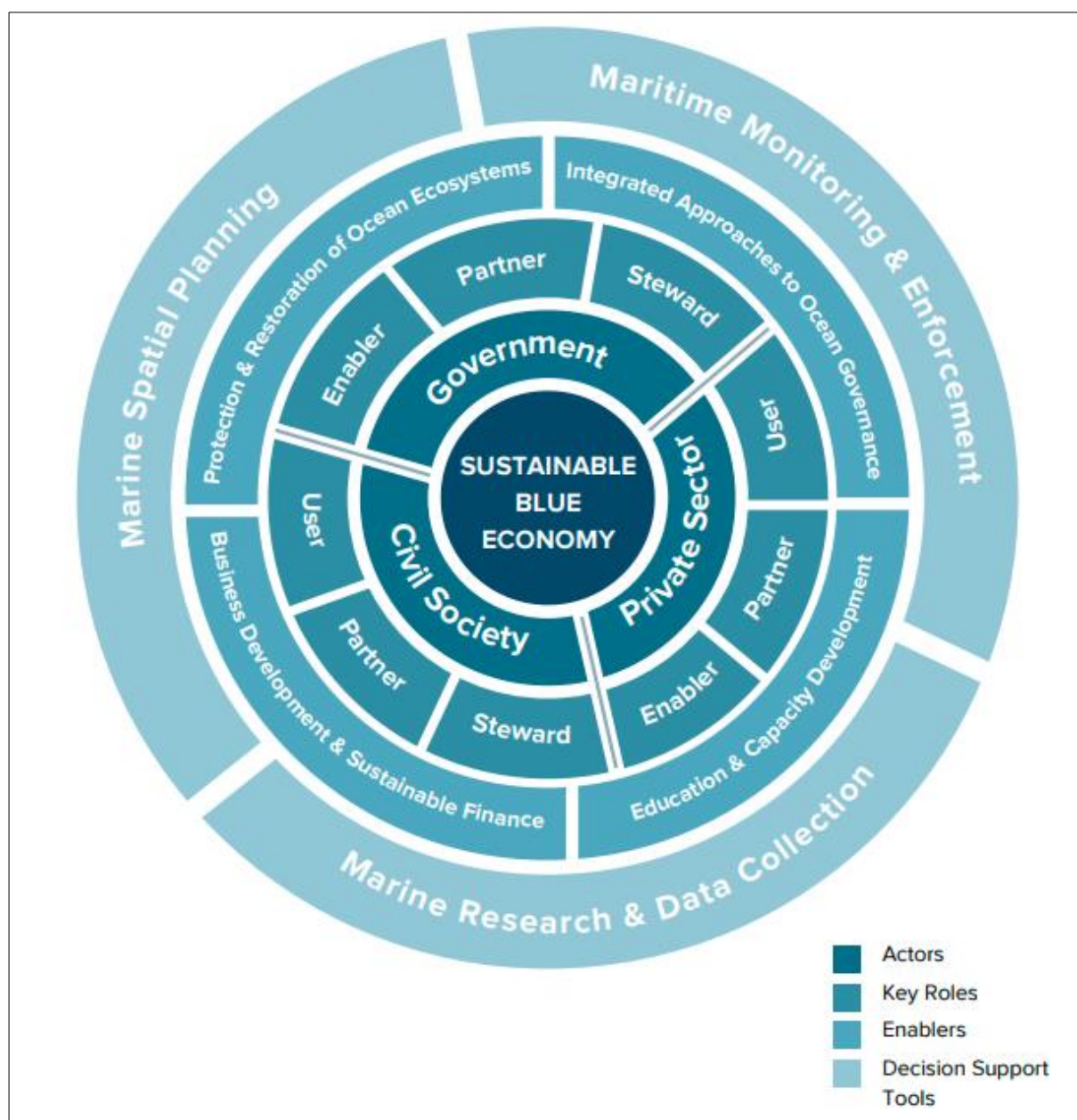


Figure 43 - "Un océan d'opportunités", roue de la gouvernance (PNUD, 2023)

4. Pour un Comité d'orientation stratégique portuaire et maritime polynésien

« Eparses comme les îles polynésiennes, entre ministères, services du Pays, de l'État, ainsi que les Communes, les compétences nautiques et maritimes, ainsi que leur répartition, ne sont toujours pas perçues comme suffisamment lisibles, organisées en transversalité, par les acteurs et les usagers, parfois par les services eux-mêmes » : ce constat de la communauté maritime, retranscrit en 2022 dans la proposition, relayée par le Cluster maritime de Polynésie française, pour établir au Fenua une instance de gouvernance publique transversale pour le maritime, doit pouvoir s'atténuer avec la création prévue d'un COSMer (Comité d'Orientation Stratégique maritime et portuaire) en Polynésie.

Le nouveau gouvernement de la Polynésie française s'est saisi du projet par le biais du président de la Polynésie française, de son délégué interministériel et du *ministère de l'Agriculture et des Ressources marines et de l'Environnement*.

Le COSMer doit être inscrit dans une convention État-Pays, dont le principe a été acté par un protocole d'intention signé le 13 novembre 2023 entre Moetai Brotherson, président de la Polynésie française et Hervé Berville, Secrétaire d'État chargé de la mer, sur la base d'une volonté ambitieuse en faveur des transitions écologique et énergétique exprimée par le Pays et soutenue par l'État dans le cadre des fonds de relance. Le protocole d'intention identifie plusieurs thématiques de collaboration entre l'État et le Pays : le « *développement économique durable, local et autonome* » à travers les filières de formations maritimes, de pêche, d'aquaculture, de transition énergétique des navires et de leur déconstruction ; une « stratégie commune et partagée des infrastructures maritimes et portuaires » en lien avec l'immatriculation des navires, le réseau de mouillages en mer, la signalisation maritime et les infrastructures ; la « *coopération scientifique et l'acquisition de connaissances* » sur les fonds marins et les impacts des activités sur les écosystèmes, partageables dans un but de sensibilisation aux enjeux. Le COSMer figure dans le protocole d'intention et sa composition comprend l'État, du Pays et du secteur privé représenté par le CMPF et par l'organisation des pêches.

La mise en place de ce COSMer devait, sur le papier, être finalisée à la fin du premier semestre 2024, laissant espérer une concertation État/Pays/privés sur la stratégie maritime avant la fin de cette année. Cet organe de prise de décision participative constituerait un fait inédit en Polynésie, dont l'annonce a été saluée par avance par la communauté maritime nationale et internationale. Toutefois, un décalage de calendrier dû, tout d'abord, à l'organisation de l'épreuve de surf des Jeux Olympiques Paris 2024 sur la vague de Teahupo'o à Tahiti puis à la tenue des élections législatives anticipées à la suite de la dissolution de l'Assemblée nationale et enfin au remaniement ministériel tardif au niveau national, a entraîné un retard dans la signature de la convention État/Pays pour le maritime et, *de facto*, dans l'instauration du COSMer, qui demeure attendu par la communauté maritime polynésienne.

5. Vers une feuille de route du gouvernement pour l'économie bleue

Des travaux d'élaboration pour une feuille de route gouvernementale pour l'économie bleue ont été entamés février 2024 et devraient être achevés d'ici fin juin. Dans l'objectif de rédiger de manière participative ce document stratégique, des réunions successives durant le premier semestre 2024 ont permis la consultation la plus large possible des directions et services du Pays en lien avec les sujets et projets maritimes : *direction des Ressources marines* et *délégation à la Recherche*, *direction polynésienne des Affaires maritimes* sous tutelle du *ministère des Grands Travaux*, de *l'Équipement et des Transports*, *direction de l'Énergie* sous tutelle du *ministère de l'Économie et des finances*, *direction de l'Environnement* sous tutelle de la *Vice-présidence du Pays*, *service du Tourisme* sous tutelle de la *Présidence du Pays* et *Agence de développement économique de la Polynésie française*. Plusieurs grands axes ont été établis conformément au protocole d'intention État/Pays et, pour chaque action déclinée, la feuille de route a identifié les acteurs en charge dans les services publics nationaux et locaux ainsi que les acteurs privés. Un calendrier à horizon 2030 est également prévu. A l'heure actuelle, ce travail est toujours en cours.

Pour les usagers et les acteurs économiques du maritime, il est urgent d'abandonner le modèle actuel de gouvernance verticale et fragile de l'économie bleue polynésienne, qui repose sur des visions partielles et non coordonnées. Il s'agit de résoudre les points bloquants liés à l'empilement des compétences, de poser une méthodologie pour la mise en œuvre des stratégies et de la planification spatiale et de vérifier que les actions proposées sont bien en adéquation avec les souhaits et les capacités, financières et humaines, des acteurs privés. La mise en place d'une gouvernance véritablement participative, structurée et systématique constitue un moyen, à l'efficacité prouvée, pour impulser une dynamique collective vers une vision partagée d'un développement de l'économie bleue locale qui respecte les spécificités sociales, économiques, environnementales et culturelles du Fenua.

La clarification de cette vision pourrait étayer la valorisation du modèle économique maritime polynésien au niveau national, régional et international, en tirant partie des temps forts prévus pour l'Année de la Mer nationale à partir de septembre 2024 et jusqu'en juin 2025, date de la Conférence des Nations-Unies pour les Océans accueillie par la France.

III. APPROCHES SECTORIELLES

9 - Le transport maritime polynésien, à la peine ?

Le secteur du transport maritime interinsulaire de Polynésie française compte le plus grand nombre d'armateurs pour un territoire français. La flotte bat cependant pavillon polynésien et est soumise à des réglementations qui sont sous le contrôle du *Service des Affaires maritimes de l'État* pour les navires d'une longueur ou égale à plus de 24 m et pour les navires à passagers et sous celui de la *Direction polynésienne des affaires maritimes* pour les autres (principalement les navires de pêche et de plaisance mais également de petites unités de transport opérant des liaisons dans les archipels). Le secteur doit répondre à trois objectifs majeurs pour la collectivité : garantir la continuité territoriale, promouvoir la cohésion sociale en permettant le désenclavement des archipels et le développement économique ; enfin s'inscrire dans une perspective de développement durable. Aujourd'hui, la filière fait face à deux enjeux principaux : le renouvellement d'une flotte vieillissante d'une part et, d'autre part, la marche vers la décarbonation et les nouveaux modes de propulsion. Parmi les problématiques à résoudre en lien avec le bon fonctionnement du secteur figurent le recrutement et le statut des marins, le développement des infrastructures et la mise en place d'une autorité portuaire à l'échelle de toute la Polynésie.

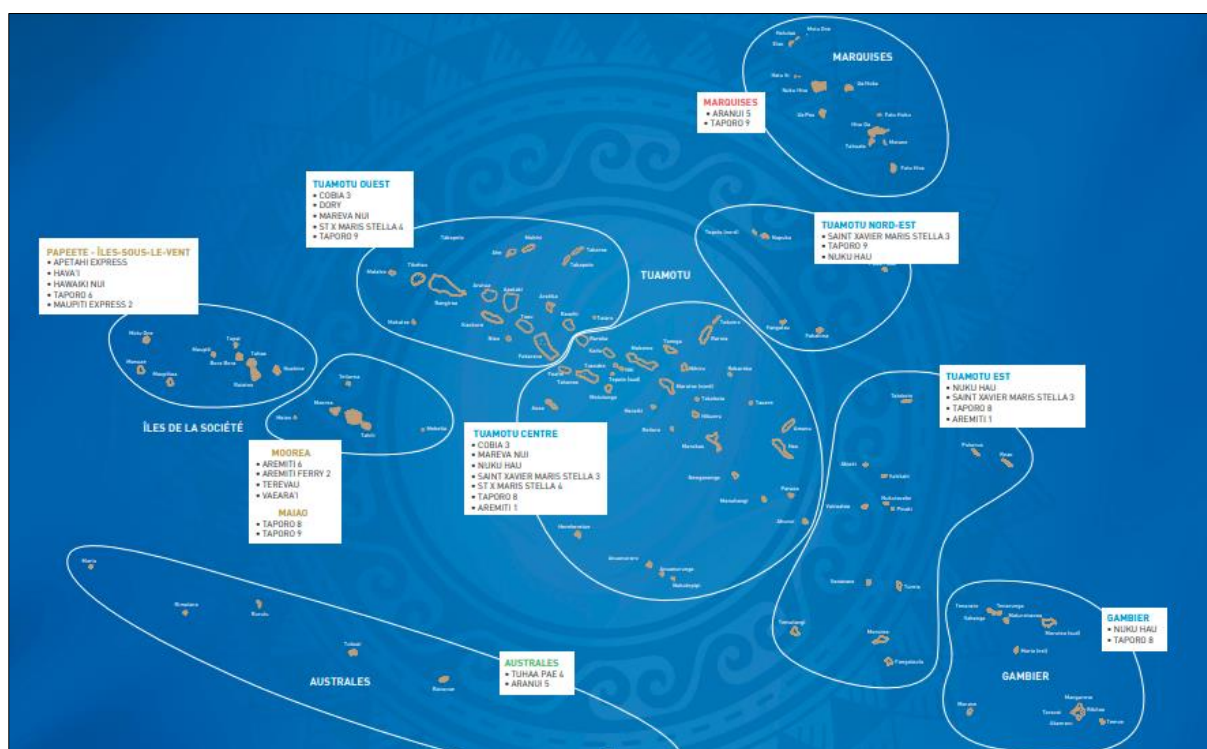


Figure 44 - Répartition des navires en Polynésie (DPAM, 2023)

1. Renouvellement des flottes : l'engagement des armateurs

Si la flotte compte 26 navires immatriculés, tous ne sont pas opérationnels et certains ont plus de 40 ans. Le renouvellement de la flotte se fait pressant. En 2015, le *Schéma directeur des*

déplacements durables interinsulaires a pointé du doigt les navires à remplacer. Depuis 2018, les licences d'exploitation imposent des délais. Les statistiques du fret interinsulaire en 2021 affichaient un total de 470 310 tonnes transportées dans la ZEE, 82% étant acheminé de Tahiti vers les îles et 19% comptant pour le trajet retour, principalement pour le coprah. En 2022, le tonnage transporté entre les archipels augmente de 14%. La flotte privée des navires polynésiens armés au commerce comptait 26 navires en 2022.

1.1. Le remplacement des navires de fret les plus anciens

Sur l'ensemble des navires en exploitation, la moyenne d'âge est de 25 ans mais certaines unités ont près de 50 ans. En 2022, la goélette « *Taporo VII* », mise en service en 1978, est mise à l'arrêt après une succession d'avaries majeures. L'âge de la flotte de fret inter-archipels s'établit comme suit pour les différents archipels :

- Iles Sous-le-Vent : « *Hawaiki Nui* », 1980 ; « *Taporo VI* », 1977 ; « *Hava'i* », 2007
- Marquises : « *Aranui V* », 2014 (cargo mixte fret-passagers) ; « *Taporo IX* », 1976
- Tuamotu-Gambier : « *Cobia III* », 2005 ; « *Dory* », 1976 ; « *Mareva Nui* », 1978 ; « *Nuku Hau* », 1979 ; « *Saint Xavier Maris Stella III* », 1978 ; « *Saint Xavier Maris Stella IV* », 1985 ; « *Taporo VIII* », 1981
- Australes : « *Tuhaa Pae IV* », 2012

Les armateurs, dont les compagnies n'exploitent qu'un à trois navires par société, ce qui augmente mécaniquement le risque et les coûts d'investissement par rapport aux grandes compagnies maritimes telles qu'on les connaît en métropole, se sont engagés ces dernières années dans des projets de rajeunissement de leurs flottes, conformément au schéma directeur sectoriel qui, en 2015, avait désigné une douzaine de navires devant être remplacés. La Société de navigation polynésienne a ainsi acquis en Norvège le « *Hava'i* » pré-cité, un navire d'occasion déjà âgé de 15 ans, en attendant la livraison du nouveau « *Nuku Hau* », navire neuf commandé aux Pays-Bas et d'un nouveau « *Hawaiki Nui II* ». De la même manière, un nouveau « *Maris Stella* » devrait remplacer l'ancien dans les années à venir. Ces commandes de nouveaux navires sont liées à la réglementation qui impose une durée limitée à 30 ans pour l'exploitation des navires.

Toutefois, cette nouvelle orientation établie en 2018, et qui avait conduit les armateurs à s'engager dans des projets de navires neufs, s'est trouvée entravée par la crise sanitaire liée à la Covid-19 dont les conséquences pèsent aujourd'hui sur les compagnies ayant investi. Retards dans les constructions, évolution des prix des matières premières... en trois ans, le prix d'un navire neuf à livrer à Tahiti a doublé. L'incidence de cette conjoncture se ressent sur les projets les moins compétitifs comme par exemple les navires opérant sur les Tuamotu, alors que d'autres lignes maritimes, sur des segments liés au tourisme deviennent très concurrentielles.

1.2. Des investissements significatifs pour les Raromatai

Les Iles Sous-le-Vent, dans l'archipel de la Société, ou *Raromatai*, comprennent les îles de Raiatea, Taha'a, Bora Bora, Huahine et Maupiti. En tout, elles abritent 36 000 habitants et représentent un tiers du fret transporté par voie maritime au Fenua. La concurrence sur cette desserte s'est considérablement accrue en deux ans. En effet, après l'incendie du « *Taporo 7* », seuls deux navires exploitaient la ligne en 2022 ; ce nombre est passé à 4 en 2024 avec la mise en service, tout d'abord du « *Hava'i* » venu remplacer le service du « *Taporo 7* » mais également du « *Vaitere 2* », navire acheté en Scandinavie par le fondateur d'Ocean Products Tahiti, société de pêche et mareyage, qui

entame ainsi sa diversification avant la réception d'un second cargo mixte¹⁵¹. En plus de ces goélettes, le Navire à Grande Vitesse (NGV) « *Apetahi Express* » mis en service en 2023 par la société Tuatea, est également en capacité d'embarquer du fret et le « *Vaeara'i* » d'une compagnie concurrente occupe aussi la ligne pour le transport de passagers, de manière cependant moins régulière.

Certains armateurs s'inquiètent de la capacité ainsi atteinte, qui pourrait dépasser la demande réelle des îles, ainsi que des éventuels problèmes de congestion sur les quais. Cette concurrence accrue, dans l'ensemble cependant bienvenue, oblige les armateurs à améliorer leur offre de service et, pour les usagers, la baisse des tarifs est largement bienvenue. Le transport à passagers opéré sur ces lignes par le NGV « *Apetahi Express* » a connu un succès immédiat, que ce soit entre Tahiti et les Iles Sous-le-Vent ou entre ces dernières îles elles-mêmes, auparavant uniquement desservies par voie aérienne.

1.3. De nouveaux navires pour les passagers

Le transport interinsulaire polynésien se caractérise également par l'importance de son trafic de passagers. Avec 1,9 millions de personnes transportées entre Tahiti et Moorea, dans les Iles-du-Vent, le segment « ferry » occupe la troisième place au niveau national. Par ailleurs, des projets de navires de croisière ont été lancés. Le sistership du cargo mixte « *Aranui* », l'« *Aranoa* », sera équipé de 90 cabines et disposera d'une capacité de fret de 800 tonnes : il devrait desservir notamment l'archipel des Australes. Pour les cargos mixtes fret-croisière, il faut également compter avec le prochain navire de la compagnie Tuhaa Pae, opérant déjà sur les Australes : ce projet de navire décarboné, le premier du Fenua, est également en commande¹⁵². Les nouveaux navires doivent être livrés à partir de 2025. Ces liaisons sont vitales pour les archipels éloignés, non seulement pour le ravitaillement mais également pour le transport des scolaires et l'organisation des secours et des urgences. Le navire de croisière « *Paul-Gauguin* » appartenant à la compagnie Ponant, met ainsi depuis 2024 son équipement médical au service des populations éloignées à la suite d'un partenariat avec le ministère de la Santé de Polynésie française.

Les progrès en matière de structuration sectorielle et de modernisation des unités dépendent donc fortement des volontés d'investissement privés, dans une articulation à laquelle se superposent l'évolution de compagnies d'armement à forte composante familiale. L'accompagnement des pouvoirs publics conditionne la pérennité de ces activités.

2. Une réglementation polynésienne pour des navires polynésiens

La Polynésie française est compétente pour l'organisation du transport maritime interinsulaire : modalités de délivrance des licences d'exploitation, réglementation des activités et tarifs, contrôle, gestion des équipements et infrastructures maritimes. Selon les textes, « *une licence d'exploitation ne peut être délivrée qu'à un armateur, personne physique ou morale, ayant son siège social en Polynésie française, exploitant un navire armé au commerce immatriculé en Polynésie française ; en*

¹⁵¹ « *Vaitere 2 : un quatrième navire de charge sur la desserte des Raromatai* », Polynésie la 1^{ère}, 2024

¹⁵² Voir « *Approches sectorielles – La Polynésie, un laboratoire pour les innovations bleues ?* »

*propriété, crédit-bail ou affrètement*¹⁵³ ». Aujourd'hui, 75 îles sont desservies par le transport interinsulaire, la continuité territoriale pour les îles les moins peuplées et pour lesquels la desserte n'est pas rentable pour les armateurs est garantie par l'obligation de service public¹⁵⁴.

La création de ces nouvelles réglementations en 2017, en remplacement des anciennes datant de 1977, n'a pas été facilement accueillie par les armateurs. Ces derniers rejetaient alors l'idée d'une durée maximale d'exploitation des navires, leur secteur étant le seul soumis à de telles conditions sur des investissements privés, au contraire d'autres secteurs tels que le commerce ou l'hôtellerie ; d'autre part, les nouvelles obligations de service public et les contraintes liées telles que les horaires imposés de chargement et déchargement, les sanctions possibles et l'obligation de présenter les comptes afin de définir avec l'autorité publique la rentabilité ou non-rentabilité des lignes a aussi fait regimber les compagnies. Un *Observatoire du transport maritime interinsulaire* a été créé la même année afin de pouvoir réunir à la même table l'ensemble des parties prenantes : conçu comme un lieu de rencontre et d'échange entre le gouvernement et les armateurs, comprenant également les représentants de l'Assemblée de la Polynésie française, des élus des îles et les autres acteurs du secteur du transport maritime interinsulaire notamment les services administratifs directement concernés par le transport et le coût du fret, le transport des scolaires et les aspects relatifs au rapatriement des déchets et la non diffusion des pestes entre les îles. Destiné à fournir un rapport annuel d'activité à présenter en Conseil des ministres, l'instance s'est réunie en 2019 et, pour la dernière fois, en 2020.

Parmi les sujets de négociation entre les armateurs privés et le Pays, le prix du fret, le coût du carburant et le transport des déchets sont parmi les plus débattus. Le prix du fret est en effet encadré et, pour certains produits, pris directement en charge par le Pays afin de permettre le développement des îles hors Tahiti : une mesure qui bénéficie aux professionnels hors service public et à certains usagers, pour des produits tels que les Produits de première nécessité (PPN), produits alimentaires ou d'hygiène de base¹⁵⁵. Les armateurs bénéficient par ailleurs d'une détaxe sur le prix de leur carburant ainsi que du mécanisme mis en place via le Fonds de régulation polynésien des hydrocarbures (FRPH) créé pour amortir les variations des prix du pétrole. Enfin, la gestion des déchets demeure problématique pour les îles éloignées : le fret retour vers Tahiti constituant une charge pour les archipels, les déchets sont généralement voués à finir dans des décharges publiques de plus en plus encombrées. La crise économique en lien avec la pandémie de Covid-19 et l'augmentation des prix du pétrole ont conduit à de nouvelles négociations en octobre 2022 concernant le prix du fret et le coût du carburant. Ce dernier, dont la part dans les comptes d'exploitation des armateurs, avait augmenté de plus de 10% à la suite de l'inflation, a été abaissé et, pour ne pas grever le budget des usagers, une augmentation « maîtrisée » du fret pris en charge par le Pays a été actée pour les PPN. En décembre de la même année, de nouveaux débats ont émergé à la suite d'une proposition visant à établir des traitements différents pour les NGV, ce qu'a refusé l'armateur de l'« *Apetahi Express* » sur la base du cahier des charges de son navire neuf, les constructeurs devant, suivant les évolutions de l'OMI, répondre à des critères de plus en plus rigoureux quant à leurs émissions de gaz à effet de serre. Enfin, concernant les déchets, le tarif du fret a été réduit de 20% à 25% pour les déchets en provenance des îles et le

¹⁵³ [Délibération n° 2017-124 APF du 14 décembre 2017 relative à la licence d'exploitation et aux obligations de service public dans le transport maritime intérieur](#), Assemblée de la Polynésie française, publication au Journal Officiel, 2017

¹⁵⁴ Conformément à la [Délibération n° 2021-64 APF du 17 juin 2021](#)

¹⁵⁵ [« Prise en charge par le Pays du fret maritime de certains produits »](#), Direction générale des Affaires économiques de Polynésie française, 2023

*Schéma territorial de prévention des déchets en Polynésie française*¹⁵⁶ établi après une consultation publique menée en 2024 sous la nouvelle gouvernance prévoit la création d'un observatoire dédié afin de traiter le point particulier du rapatriement des déchets par voie maritime depuis les îles éloignées.

Enfin, le coût d'investissement pour l'achat de navires ayant évolué avec l'inflation de ces dernières années, passant de 1,5 milliard Fcpf à pratiquement le double pour les navires neufs, les armateurs ont besoin que le système actuel de double défiscalisation, qui peut absorber jusqu'à la moitié de l'investissement, soit maintenu. Ce système ne s'applique qu'aux navires neufs qui ont, en plus, la capacité d'être plus performants au niveau environnemental mais également quant aux opérations de chargement et déchargement. La Polynésie, pour laquelle l'habitude était jusque-là d'acheter des navires d'occasion, voit donc les commandes d'unités plus modernes augmenter ces dernières années et devra répondre aux besoins créés par ce renouvellement de la flotte, en termes de navigants, d'infrastructures et de services portuaires sur son espace maritime vaste comme l'Europe.

3. Evolutions attendues pour les marins, les infrastructures et l'autorité portuaire

La complexité du transport maritime interinsulaire polynésien, autant que son caractère vital pour l'ensemble des populations de la ZEE, conduit à des évaluations régulières. En 2019, la *Chambre territoriale des comptes* rendait un rapport pour la période 2014-2018 pendant laquelle le volume moyen transporté était de plus de 400 000 tonnes par an et en croissance chaque année. Selon le rapport, la politique menée sur la période représentait pour le Pays un coût annuel de 5 milliards Fcpf par an en moyenne, dont 1,5 milliard pour l'entretien des infrastructures portuaires et 3,5 milliards au titre des aides économiques afférentes. Si l'institution salue la mise en place d'un schéma directeur mettant fin à des années de « compromis pratiques » avec les armateurs, et prend acte de l'orientation prise en premier lieu, à savoir la rénovation du cadre juridique et le positionnement du Pays comme autorité organisatrice des transports en redéfinissant les rapports avec les opérateurs privés, elle constate aussi des manques dans la coordination interservices, l'exécution des plans d'actions et la démarche évaluative nécessaire. L'institution soulève également plusieurs problématiques à résoudre, en premier lieu les ressources humaines : *« la structuration du secteur ne semble pas avoir bien pris la mesure de la situation des gens de mer, marins et autres, qui arment les navires. Dans le silence du code du travail de la Polynésie, le cadre juridique appliqué repose sur un maquis de textes à la pertinence contestable. Une réforme d'envergure s'impose, le transport maritime interinsulaire requérant du personnel navigant qualifié pour armer les navires, et pas seulement des bâtiments aux normes ou des installations portuaires en état de fonctionnement*¹⁵⁷ ». Enfin, le rapport insiste sur l'urgence d'une programmation pour le développement des infrastructures portuaires et la mise en place d'une autorité portuaire à l'échelle du Pays : *S'agissant des installations portuaires, le schéma directeur prévoit d'engager des constructions et des réhabilitations plus régulières et mieux ciblées. En effet, l'état général des installations est variable, certaines s'avérant particulièrement*

¹⁵⁶ *Schéma territorial de prévention et de gestion des déchets en Polynésie française*, 2024

¹⁵⁷ *« Collectivité de Polynésie française – Transport maritime interinsulaire »*, rapport de la Chambre territoriale des comptes, 2019

dégradées. L'un des objectifs du schéma risque de demeurer lettre morte, faute d'une programmation raisonnée et argumentée des opérations de réhabilitation et de maintenance, que la collectivité de la Polynésie française n'est pas en mesure de construire. La gestion des installations présente, par ailleurs, de graves dysfonctionnements, sources de risques juridiques et de défauts de sécurité. Ainsi, à l'exception du Port autonome de Papeete, les compétences d'autorité portuaire et la police portuaire relèvent de la Polynésie française, sans qu'aucune entité administrative n'ait été explicitement désignée et chargée des missions afférentes. Et si, depuis plusieurs décennies, la direction de l'équipement de la Polynésie a fait son affaire des difficultés pouvant survenir dans ce domaine, notamment en matière de conflits d'usage, ses interventions se sont opérées, et s'opèrent encore à ce jour, sans cadre juridique défini et sans moyens adéquats. Aussi le Pays ne saurait différer davantage l'installation d'une autorité portuaire conforme aux normes et règlements, et dotée de tous les moyens nécessaires pour le bon accomplissement de toutes ses missions ».

Quatre ans plus tard, la gestion des flux a pris le virage de la digitalisation, l'autorité portuaire est bien établie dans les îles les plus peuplées. Cependant, pour les hommes et les infrastructures, la situation demeure difficile dans les îles éloignées des Tuamotu, des Marquises et des Australes où les marins cumulent les fonctions de navigant, lamaneur et acconier pour le chargement et déchargement dans des conditions parfois stupéfiantes par forte houle, en l'absence de quais et de darses. Une augmentation des dépenses liquidées pour les ouvrages maritimes par la *Direction de l'Équipement de Polynésie* est d'autant plus souhaitée que ces montants sont en baisse depuis deux ans ; en parallèle, des agents portuaires chargés de l'entretien et de la sécurité des quais et infrastructures devraient, pour répondre au souhait des opérateurs privés, être affectés dans tous les archipels, y compris en complément de fonctions déjà exercées, les goélettes ne passant parfois que toutes les deux ou trois semaines dans certaines îles éloignées.

4. Maintenance et réparation navale, déconstruction et recyclage des navires

Si Tahiti, avec le dock flottant de la Marine nationale, la cale de halage de Papeete et les différentes entreprises et chantiers de construction et d'entretien des navires de petite taille, tient la première place dans le secteur de la maintenance et réparation navale, différents chantiers opèrent également dans les îles : à Raiatea dans les Iles Sous-le-Vent, aux Tuamotu pour les voiliers de plaisance ou encore aux Marquises. **La demande pour les prestations et services de maintenance et réparation est en croissance mais la filière demeure conditionnée, pour atteindre un nouveau palier dans les techniques et les compétences des Polynésiens, au renouvellement du dock flottant actuel par un équipement plus moderne, ainsi que par la volonté des acteurs publics de créer un véritable pôle de maintenance navale au cœur du Pacifique sud.**

Autre filière en attente d'un réel développement : la déconstruction et le recyclage des navires. Si le *Fonds d'intervention maritime* national a permis, ces deux dernières années, de déconstruire quelques épaves, la problématique se pose non seulement pour ces navires hors d'usage (NHU) contraints par des lenteurs réglementaires (recherche du propriétaire, notamment) mais également pour les navires destinés à être retirés du service. Des entreprises locales souhaitent investir ce segment de marché et des exemples de filières de déconstruction

des NHU mises en place dans les outre-mer, comme en Nouvelle-Calédonie, peuvent inspirer des pistes de solution. La gestion des déchets issus de la déconstruction doit aussi être prise en compte afin d'évoluer vers une véritable économie circulaire. Enfin, le coût de ces opérations doit être évalué et affecté, certains armateurs demandant que la taxe environnementale qu'ils reversent au Pays pour leurs navires soit directement utilisée à cet effet. Une étude sur le potentiel de développement de ce secteur a été lancée fin 2024, à l'échelle de l'ensemble des archipels.

5. Nécessaire adaptation à la transition mondiale vers la décarbonation

Diminuer de 40% les émissions de CO₂ de la flotte maritime mondiale d'ici 2030, et de 70% en 2050 : tels sont les objectifs ambitieux de la stratégie conduite par l'Organisation maritime internationale. Pour les atteindre, de nouvelles réglementations sont entrées en vigueur au 1^{er} janvier 2023, dans la continuité des mesures visant à limiter les émissions d'oxydes de soufre et d'azote adoptées au 1^{er} janvier 2020 et qui ont imposé des investissements lourds aux compagnies à vocation internationale qui ont dû changer de carburant ou, pour 4000 navires environ, s'équiper de scrubbers (filtres). Les nouvelles réglementations EEXI (*Energy Efficiency Existing Ships Index*) et CII (*Carbon Intensity Indicator*) s'appliquent aux navires neufs et seront étendus rétroactivement aux autres navires, les navires les plus polluants risquant la perte simple de leur certification Marpol. Bureau Veritas a élaboré dans cette optique un outil en ligne : *Veristar Green* qui permet d'ores et déjà aux armateurs de faire leurs calculs¹⁵⁸. Au niveau mondial, la transition s'appuie aujourd'hui sur les technologies existantes, avec l'espoir de progrès significatifs sur les carburants verts qui viendraient à terme remplacer le GNL, solution de transition la plus favorisée à l'heure actuelle pour atteindre la neutralité carbone en 2050. Hydrogène, hydrogène vert, biofioul ou e-méthanol : autant de solutions destinées à alimenter l'émergence de nouvelles filières en métropole grâce à l'investissement conjoint de l'État et des

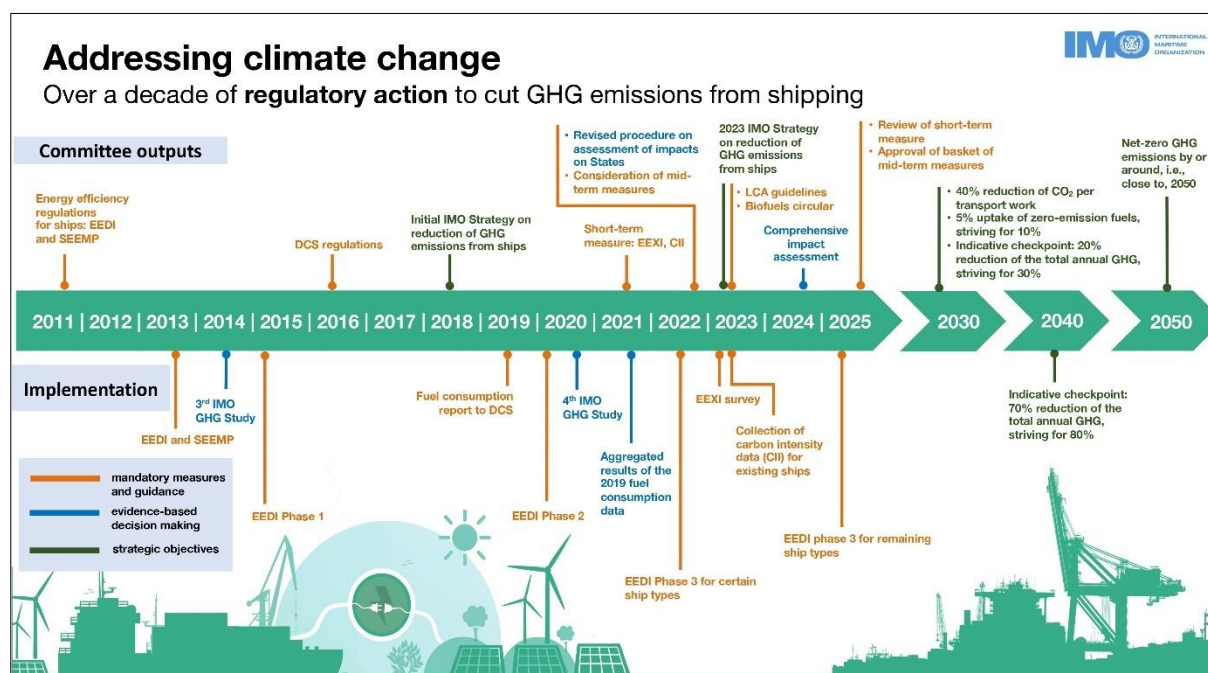


Figure 45 - Réglementations pour la décarbonation du transport maritime international (OMI)

¹⁵⁸ [Application Veristargreen de Bureau Veritas](#)

grands armateurs. Parallèlement, la France s'est placée en quelques années à la pointe du développement des navires hybrides à la voile. Enfin, une politique de construction de *smart vessels* a vu le jour pour répondre à des demandes de maintenance spécifiques (sismique, câbles sous-marins et aujourd'hui éolien en mer).

Si les navires polynésiens ne sont pour l'heure pas concernés par ces contraintes, la transition mondiale vers la décarbonation impacte déjà les armateurs locaux : cahier des charges plus contraignants pour la construction de navires neufs, volonté de certains armateurs de s'orienter vers des modes de transport décarbonés et hybrides, études pour la production locale de biofioul à base d'huile de coprah sont autant d'exemples qui montrent l'intérêt de la Polynésie pour les évolutions en cours. Les navires polynésiens ne sont pas aujourd'hui équipés pour les nouveaux modes de propulsion ; la Polynésie a cependant mené une étude comparative sur l'usage de nouveaux carburants pour son transport maritime interinsulaire en 2022.

Le premier projet de navire décarboné en Polynésie, et le seul à l'heure actuelle, est celui porté par la compagnie SNA Tuhaa Pae. Le nouveau cargo mixte *Na Hiro E Pae* qui assurera la liaison Tahiti-Australes disposera d'une assistance vélique de type rotorsails ainsi que de plusieurs autres améliorations destinées à inscrire la compagnie comme pionnier de la transition énergétique au Fenua : énergie électrique, énergie solaire, évolution de la carène et de différents équipements. Les difficultés de financement de ce projet, malheureusement non éligibles aux fonds nationaux faute de prise en compte de spécificités telles que l'éloignement géographique et de son impact sur les coûts de construction, ont fait craindre pour sa mise en œuvre. Il faut, alors que le navire est aujourd'hui en construction, saluer la volonté sans relâche des porteurs du projet sur ce sujet¹⁵⁹.



Figure 46 - Vue d'artiste du Na Hiro e Pae (SNA TUHAA PAE, 2023)

¹⁵⁹ Voir également *Approches sectorielles / La Polynésie, un laboratoire pour les innovations bleues ?* dans cet ouvrage

Les infrastructures maritimes et portuaires évoluent également en suivant une politique de « verdissement » des ports : branchement des navires à quai pour limiter les émissions de CO₂, réduction des pollutions par le bruit, limitation des risques de pollution y compris la pollution biologique. Le Port de Papeete a engagé une démarche dans ce sens et travaille à la mise en conformité environnementale de ses équipements ainsi qu'au branchement à quai.

Les ports de plaisance et marinas sont aussi, comme les ports de commerce, des acteurs stratégiques de la transition écologique et énergétique, en tant qu'aménageurs et au titre du service à leurs clients. Aujourd'hui, le label « Pavillon Bleu » délivré à certaines infrastructures nautiques, comme la marina Taina, à Tahiti, est surpassé au niveau national par de nouvelles certifications comme « Ports propres » ou « Ports actifs en biodiversité ». En métropole, la co-construction public-privé joue un rôle important dans cette évolution à fort investissement nécessitant cinq étapes (étude-diagnostic, développement d'infrastructures, barrages antipollution, formation des personnels, sensibilisation des usagers) préalables à la certification obtenue entre 9 mois et quelques années après. En Polynésie, la nécessité de développer les infrastructures pour la plaisance afin de répondre au problème de la congestion sur les zones de mouillage s'inscrit dans la recherche de solutions innovantes permettant la préservation et la régénération d'un environnement marin exceptionnellement riche en biodiversité.

10 - La pêche et l'exploitation des ressources marines, limitées ?

La croissance de la pêche hauturière depuis 2015 et les ressources générées par les exportations de thon encouragent la Polynésie à poursuivre ce développement : un objectif de triplement du secteur a été annoncé en 2023 par le gouvernement. La trajectoire, qui semble paradoxale dans un contexte mondial de raréfaction du poisson, doit être analysée au regard des chiffres et du modèle choisi par le Fenua relativement aux autres pêcheries de la région et du monde. Par ailleurs, alors que la pêche mondiale stagne et que l'aquaculture continue de croître, la Polynésie subit encore, pour ce dernier secteur, un retard important lié à de multiples facteurs. Enfin, si la perliculture connaît une embellie, la vigilance reste de mise pour continuer à structurer la filière indépendamment des contingences.

La communauté maritime dans son ensemble, incluant les professionnels comme le grand public usager de la mer, demande à connaître et à participer aux mesures de l'impact de ce développement sur les milieux lagonnaires, côtiers et hauturiers. La réunion, en juin 2024, des portefeuilles de l'Environnement et des Ressources marines dans le même ministère polynésien, à la suite du premier remaniement du gouvernement Brotherson, pourrait faciliter ce travail complexe d'articulation entre protection des espaces et des espèces et régulation des activités pourvoyeuses de sécurité alimentaire et de ressources propres.

1. Pêche hauturière : vers une nouvelle feuille de route

1. Historique de la filière

L'ambition de développer la pêche hauturière en Polynésie française date des années 2000 avec la mise en place d'un dispositif de double défiscalisation, locale et nationale, a conduit à augmenter la flotte de navires, une partie d'entre eux étant construite localement. Cependant, des événements conjoncturels, en particulier un effondrement de la biomasse à cette période en lien avec un épisode d'El Niño et un modèle de gestion et d'exploitation inefficent ont rapidement mis à mal ces efforts. La filière a survécu grâce au marché local et à l'augmentation de la consommation de poisson par les Polynésiens jusqu'à la mise en place d'une nouvelle politique sectorielle en 2015-2016. Si cette stratégie conservait la double défiscalisation, le choix a été fait de se baser uniquement sur l'initiative privée et d'établir *un numerus clausus* pour le nombre de navires mis en activité afin de maîtriser la croissance.

La pêche dans la ZEE, uniquement à la palangre, réservée aux seuls Polynésiens, est opérée par 80 navires sur seulement 40% de la ZEE et détient le label MSC (*Marine Stewardship Council*), certification de durabilité la plus reconnue au niveau international. Aujourd'hui, le secteur assure les deuxièmes revenus de l'exportation hors services de la Polynésie après la perliculture, valorisant le thon obèse « qualité sashimi » sur le marché américain principalement. Les prises ont atteint en 2023 le record de 9000 tonnes. Ce chiffre représente 0,3% de l'ensemble des

captures du Pacifique, les deux tiers des prises dans cet océan était le fait des senneurs ciblant principalement la bonite et opérant surtout dans le Pacifique Ouest. Ainsi, non seulement les prises de la pêche hauturière polynésienne ne sont-elles pas significatives au regard de l'espace océanique du Pacifique mais, de plus, le développement de ce secteur et de la consommation de poissons du large par le marché intérieur a contribué à préserver les espaces lagonnaires et côtiers en reportant la consommation sur d'autres espèces, prélevées plus loin des côtes.

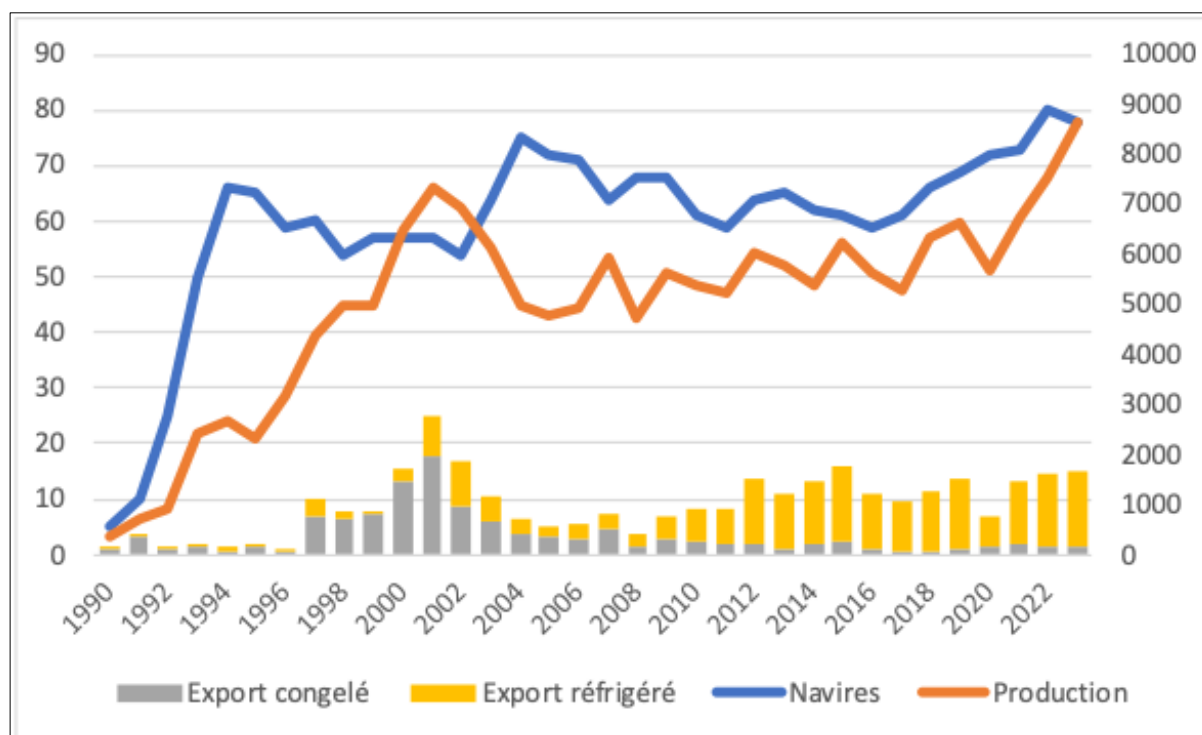


Figure 47 - Evolution de la pêche hauturière en Polynésie (DRM, 2024)

Pour l'année 2023, l'effort de pêche correspond à celui de 78 navires actifs sur 80, avec 6501 tonnes destinées au marché local et 2175 tonnes dont 1530 tonnes exportées en réfrigéré en poisson entier, chair ou filet. Deux sociétés de pêche en particulier ont développé une activité de mareyage : *Vini Vini* et *Ocean Products*.

La politique sectorielle et le schéma directeur 2015-2022 étant échu, leur évaluation est en cours de réalisation par un cabinet d'études indépendant. La consultation des acteurs privés et des directions et services du Pays, en lien avec le ministère, doit permettre d'aboutir à des recommandations pour établir une nouvelle politique sectorielle pour les années à venir. Plusieurs évolutions sont attendues : le zonage de la pêche côtière et de la pêche hauturière par exemple, ou encore la réforme du statut du marin pêcheur.

Production commerciale par espèce (poids vif en t)	
Espèce	Captures 2023 (t)
Thon Germon	5159
Thon à nageoires jaunes	1425
Thon obèse	1192
Marlin bleu	200
Thazard	249
Mahi mahi	62
Espadon	126
Saumon des dieux	66
Marlin rayé	133
Bonite	17
Papio	30
Marlin noir	8
Makaire à rostre court	7,3
Voilier de l'Indo-Pacifique	0,38
Thon rouge du Pacifique	1,82
Total	8 676
<i>dont :</i>	
Réfrigérée	8 469
Congelée	207

Figure 48 - Prises de la pêche hauturière (DRM, 2023)

1.2. Un objectif de triplement des prises

Le ministre de l'Agriculture, des Ressources marines et de l'Environnement a annoncé en 2023 l'objectif du Pays de tripler la pêche hauturière polynésienne. Cette annonce s'inscrit dans l'axe stratégique pris par le gouvernement d'augmenter significativement la souveraineté alimentaire de la Polynésie française.

La force de la pêche hauturière polynésienne, et ce qui a assuré sa croissance ces dix dernières années, est le fait d'être une filière intégrée, structurée et durable, depuis la formation maritime, la construction des navires dans les chantiers locaux, l'exploitation et jusqu'à la transformation du poisson par l'activité de mareyage. Les savoir-faire locaux et l'éco-certification permettent d'envisager raisonnablement un essor du secteur à condition de conserver ses facteurs-clés de succès que sont la qualité, la traçabilité et la durabilité. Toutefois, le réaménagement et le développement du port de pêche et des infrastructures dédiés à Tahiti et dans les îles sont une condition *sine qua non* à ce développement anticipé et il faudra également tenir compte de plusieurs autres facteurs.

Le modèle de financement de ce secteur en Polynésie française est fondé sur des aides du Pays : le montant des subventions qui lui sont accordées avoisine le milliard de francs Pacifique annuel. Le montant du gazole payé par les professionnels de la pêche avoisine les 40 Fcpg/l, contre les 150

Fcpf/l à la pompe pour le particulier. Si cet appui à une filière reconnue pour sa transparence constitue aussi une reconnaissance de sa contribution sociale et économique, l'aspect financier est le premier à prendre en compte dans une perspective d'accélération du développement. Le secteur s'appuie, en plus du Pays, sur la défiscalisation nationale en plus du dispositif local. Toutefois, la mise en place d'un dispositif basé sur les appels à manifestation d'intérêt en 2022-2023, à cause de la lenteur de traitement des dossiers, n'a pas permis de réel progrès dans le développement des flottilles. Dans la perspective à moyen terme d'une évolution des dispositifs d'aide existants, le secteur a besoin de se positionner avec prudence sur les paramètres de son évolution. Côté État, l'ouverture annoncée, encore à mettre en place, du Fonds européen pour les Affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture (FEAMPA), à destination des Pays d'Outre-mer, pourrait offrir d'autres opportunités.

Les professionnels de la construction navale comme les sociétés Nautisport Industries ou Vini Vini souhaitent être associés à ce développement en fournissant des navires de pêche construits dans leurs chantiers, préférablement à l'achat de thoniers à l'étranger : une perspective qui n'est aujourd'hui pas fondée mais qui demeure une crainte. Dans le cadre de la stratégie 2015-2022, la construction des navires mis à l'eau sur la période a bénéficié aux chantiers de Tahiti. Ces derniers évaluent également la pertinence de construire pour l'exportation. Il s'agit donc d'interroger leur capacité de production au regard des investissements souhaités par les armateurs et de la future stratégie du Pays. Ces acteurs ont besoin de pouvoir se projeter à moyen terme afin d'affiner leurs plans de charge et de recrutement.

Multiplier les prises présuppose aussi de pré-identifier les marchés. Ainsi, si l'archipel des Marquises, très poissonneux, offre une capacité de pêche supplémentaire, les captures ne pourront pas être vendues dans le seul archipel et il faut tenir compte de la déperdition de qualité du poisson dans son transport jusqu'à Tahiti. La question de l'écoulement de la production doit également être résolue, à la fois sur le marché intérieur, qu'une augmentation du nombre de touristes peut accroître, mais également sur les marchés extérieurs. Pour ces derniers, le marché américain et, dans des quantités bien moindres, le marché européen présente de réels débouchés pour le thon rouge polynésien, le marché japonais étant, après retour d'expérience, difficile à conquérir et le marché international du thon blanc (thon Germon) étant saturé. Pour l'heure, les opportunités les plus fortes semblent être le renforcement des ventes sur le marché américain pourvu que les vols internationaux maintiennent leur cadence.

Plusieurs autres paramètres doivent être pris en compte, dans le respect du plan de gestion de l'Aire marine gérée en matière de protection et préservation. Il conviendra de distinguer les différentes zones de pêche : alors que sur les îles du Vent, la pêche côtière peut être considérée comme la pêche palangrière, étant exercée sur la même ressource et sur les mêmes zones, dans les autres archipels, les efforts vers la professionnalisation doivent encore être renforcés, tout en maintenant la multi-activités et la complémentarité des types de pêche. L'archipel des Marquises est à considérer avec une attention particulière puisque ces îles connaissent une forte pression pour la pêche hauturière du fait de leur environnement plus poissonneux et de la proximité des senneurs internationaux. Le projet de zonage de la pêche côtière, que les Marquisiens souhaitent établir à trente milles nautiques, ce qui est contraire aux intérêts de la pêche hauturière, illustre bien les difficultés rencontrées dans l'harmonisation du secteur. **Le travail en interministérialité exposé dans le plan de gestion de l'Aire marine gérée a pour but de parvenir à des compromis et à une véritable planification des 4,8 millions de km² de la ZEE.**

L'idée de « sortir de la ZEE » pour renforcer l'effort de pêche est régulièrement et depuis longtemps abordée. Cette perspective est pour l'instant freinée par l'étendue de l'espace maritime polynésien, qui fournit à lui seul une ressource autorisant la croissance du secteur et par le fait qu'au-delà des limites de la Polynésie, la production ne pourrait plus être labellisée MSC. Cependant, la question de la préemption de la ressource aux abords des frontières du Fenua demeure une préoccupation constante et les mesures concernant la surveillance des pêches, la lutte contre la pêche illégale au niveau international et les actions d'influence au niveau des commissions thonières contre l'utilisation de DCP dérivants sont appelées à être maintenues, sinon même renforcées.

En réalité, le triplement de l'effort de pêche n'est pas vu comme étant limité à la pêche hauturière mais équilibré avec la pêche côtière et la pêche lagonnaire.

Pour la pêche côtière, la question de l'évolution des navires se pose, en particulier pour les unités de 12 à 13 m afin de les moderniser et de les amener vers la multi-activités, incluant par exemple le pécaturisme¹⁶⁰. Sur ces navires comme sur les plus grandes unités, la question de la déconstruction doit être intégrée à la stratégie à venir.

La pêche lagonnaire doit quant à elle se professionnaliser d'une part, et mieux évaluer sa pression sur les milieux d'autre part. La Direction des Ressources marines travaille ainsi avec l'organisation non gouvernementale *The Nature Conservancy*, en utilisant l'intelligence artificielle, à mener des inventaires qui pourront être poursuivis grâce à la nouvelle formation d'échantillonneur mis en place par le Centre des métiers de la mer.

Dans l'ensemble, le gouvernement a annoncé vouloir avancer au rythme souhaité par le secteur privé : mareyeurs, pêcheurs et constructeurs, en anticipant une gestion financière à long terme des orientations du secteur. Le projet de réforme du statut du marin pêcheur, encore source de tensions entre les parties à l'heure où nous écrivons ces lignes, entrave encore la visibilité sur les orientations de développement qui seront prises à moyen terme.

2. Difficultés et espoirs pour l'aquaculture

L'aquaculture en Polynésie française est depuis des années identifiée comme un levier de croissance, conditionnée à la connaissance scientifique et à la capacité d'innovation. Les débouchés potentiels intéressent non seulement l'alimentation mais également l'exploitation pharmaceutique et cosmétique ou encore la fabrication d'engrais.

Parmi les productions identifiées comme bénéficiant d'un vrai potentiel, la Crevette bleue élevée en Polynésie (*Litopenaus stylirostris*) bénéficie déjà d'une filière avec une éclosionerie, deux fermes en lagon et trois fermes terrestres. L'ambition affichée est de porter la production annuelle de 150 tonnes à 350 tonnes, les Crevettes bleues étant pour le moment destinées seulement au marché local. Elles proviennent d'une souche à fort potentiel de valorisation du fait de sa qualité, étant la seule à être exempte de maladie à déclaration obligatoire, sur les trois souches élevées dans le monde. Il est prévu un développement de la filière sur la future Zone Biomarine de Faratea avec l'implantation d'aquaculteurs expérimentés comme Aquapac, ainsi que dans les îles grâce à

¹⁶⁰ Pécaturisme : activité touristique qui consiste à découvrir le milieu marin et les pratiques professionnelles de la pêche ou de l'aquaculture, à bord d'un bateau de pêche ou d'un navire aquacole

la volonté de jeunes entrepreneurs. Malheureusement, deux difficultés majeures demeurent à surmonter. La première est la difficulté à maintenir les post-larves pour l'aspect technique : en 2023, la production s'est ainsi effondrée de 43% par rapport à 2022, en raison d'un épisode de mortalité lié à la qualité de l'eau dans les cuves. Autre phénomène, plus déplorable, le vol des productions. En juin 2024, la société Mitirapa Blue Pearl Shrimp a déposé le bilan après onze ans d'exploitation. Les gérants ont exprimé la difficulté de maîtriser l'élevage en lagon et leur incapacité à se relever après le pillage du fruit de leur travail en amont des fêtes de Noël. Un phénomène qui touche également, régulièrement, les stocks de vanille ou encore de nacres dans les îles éloignées.

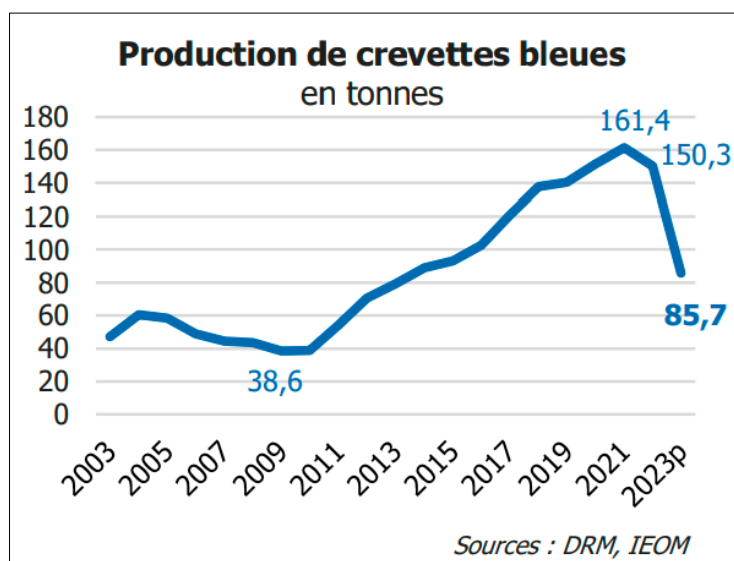


Figure 49 - Production de Crevettes bleues (IEOM, 2023)

D'autres espèces sont ciblées pour l'élevage aquacole à Tahiti et dans les îles. Les holothuries à mamelles (*Holothuria fuscogilva* et *Holothuria Whitmaei*), que les Polynésiens connaissent sous le nom de *rori titi*, offrent également au Fenua un bel espoir pour la recherche et le développement. Sous l'impulsion d'un homme, Auguste Buluc, la société Tahiti Marine Products s'est engagée dans la recherche sur cette espèce, à fins pharmaceutiques et cosmétiques, cette dernière utilisation étant plus rapidement commercialisable. La performance à saluer est la capacité d'atteindre à une maîtrise avancée de l'élevage, grâce à l'engagement du dirigeant et au recrutement d'un spécialiste, ce qui permet à la Polynésie de devancer son concurrent, les Philippines, sur les progrès de cette technique.

Par ailleurs, des programmes sont menés avec l'Ifremer pour l'élevage des huîtres de bouche et certaines expériences sont prometteuses à condition de bénéficier d'un soutien au départ, le temps de maturation de l'espèce étant de cinq ans du naissain à l'assiette. A Raiatea, par exemple, Djelma Ariitai est la première ostréicultrice de Polynésie à élever deux espèces d'huîtres comestibles dans la baie de Faaroa. Collectant le naissain de manière naturelle, sans éclosion, elle utilise à la fois les connaissances actuelles, comme des études sur la qualité de l'eau, autant que des pratiques ancestrales comme l'utilisation du *Tarena*, le calendrier lunaire polynésien.

Autres pistes pour l'aquaculture : l'élevage de bénitiers, dont les résultats dans l'archipel des Australes sont à saluer avec 11 tonnes produites en 2023, ou encore de différentes espèces de poissons, comme le *paraha peu* (*Platax orbicularis*), l'élevage de ce dernier présentant encore de réelles difficultés techniques : au niveau mondial, la pisciculture tropicale en eau de mer n'a pas encore réellement fait ses preuves, contrairement à d'autres types d'élevages tels que ceux du saumon ou du thon d'élevage de Méditerranée.

Néanmoins, le réel potentiel de l'aquaculture et les nombreuses espèces spécifiques à la Polynésie ont conduit le gouvernement du Pays à porter, avec l'État et le label national d'innovation Pôle Mer, le projet de développement d'une Zone Biomarine sur le site de Faratea à Tahiti. Cette dernière devrait être livrée en 2026. Il s'agit de développer les filières afin de générer des ressources propres, d'augmenter la souveraineté alimentaire et de créer des emplois, tout en employant des solutions innovantes comme, par exemple, la bioremédiation, qui permette de respecter les écosystèmes lagonnaires à proximité.

3. La perliculture : nouvelles formations locales

Premier produit d'exportation et unique gemme de la Polynésie française, la perle de Tahiti a connu plusieurs années de quasi-arrêt de la production à la suite de la pandémie de Covid-19. Cette dernière s'est en effet déclarée dans une période où les greffeurs de nacre, majoritairement originaires de Chine, prenaient leur temps de congé et le blocage des frontières, en empêchant leur retour, a par conséquent fortement ralenti l'activité. Le manque de greffeurs formés sur place, les ruptures des chaînes logistiques, les confinements et la crise économique ont pu faire craindre le pire aux professionnels. **En 2023, cependant, le secteur affiche des chiffres records avec 17,8 milliards Fcpf vendus à l'export, soit le double de l'année précédente.** Le prix de la perle, passant de 300 F/g à 800 Fcpf/g, soit son niveau le plus haut depuis quinze ans, est à mettre en lien avec la hausse de la demande et une baisse de la production après trois ans de pénurie.

Plusieurs facteurs peuvent faire espérer une continuité dans la reprise : la lente mais réelle structuration du secteur grâce à des comités de gestion mis en place dans les îles, le financement par le Pays de nouvelles formations de greffeurs dans l'archipel des Tuamotu et une expertise de plus de soixante ans sur la technique de greffe. La collaboration du secteur avec la CIBJO (*Confédération Internationale de Bijouterie, Joaillerie, Orfèvrerie des diamants, perles et pierres*) permet à la perle de Tahiti d'être promue lors de salons, de rencontres et d'événements internationaux, et de continuer à tenir un rang demeuré prestigieux. Autre enjeu pointé du doigt par les promoteurs de la perle à l'international : l'importance d'aller vers une labellisation d'une part et, d'autre part, de diversifier les marchés d'exportation.

En 2023, on comptait en Polynésie :

- 505 producteurs d'huîtres perlières ou de produits perliers
- 9,17 millions de perles produites dans 19 îles, principalement les Gambier et Arutua
- 17,8 milliards Fcpf de valeur d'exportations
- 3 marchés principaux à l'étranger : Hong-Kong, les États-Unis et le Japon.

Secteur iconique de la Polynésie française, première source de recette d'exportation, la perliculture doit aussi faire face à la vulnérabilité des écosystèmes lagonnaires. Depuis plusieurs années, un dérèglement du cycle biologique des huître (nacres), parfois associé à une

surmortalité, est constaté sur certaines îles¹⁶¹. De plus, la pollution par les plastiques et microplastiques a fortement contribué à l'eutrophisation de certains lagons perlicoles et, après études et partenariats, différentes techniques de dépollution sont testées. Il faudra cependant un temps long pour restaurer certains lagons et mettre en place, à l'échelle de la ZEE, des pratiques permettant une perliculture régénérative.

Les projets de développement des ressources marines en Polynésie française bénéficient d'atouts différenciants par rapport aux produits concurrents et d'un potentiel réel à l'international. Ces ambitions sont conditionnées à deux autres axes de développement en parallèle : celui des infrastructures maritimes d'une part et, d'autre part, la recherche de la plus grande valorisation. En effet, la Polynésie ne pourra pas, en termes de ressources, se positionner contre les grands producteurs ou sur des marchés déjà saturés. Il s'agit donc de privilégier les niches, de rechercher la maximisation des effets cumulés et de faire reconnaître le haut niveau de qualité des produits, tout en poursuivant un développement de l'équipement maritime en capacité de préserver l'état des milieux lagonnaires et maritimes. Enfin, au-delà des activités maritimes, les activités terrestres et en particulier l'assainissement et l'usage de pesticides doivent évoluer afin de contribuer pour leur part à la préservation des milieux pourvoyeurs de souveraineté alimentaire et aussi de richesses.

Dans l'objectif d'augmenter l'exploitation des ressources marines et de se tenir au plus près des besoins des populations, le gouvernement de la Polynésie française organise, depuis mai 2024 et jusqu'en octobre de la même année, un *Congrès du Secteur primaire* délocalisé, étape par étape, dans les différents archipels de la Polynésie française. Il s'agit d'informer les exploitants des différents dispositifs d'aides, de formation et de projets d'équipements de stockage des productions existants ou en cours de réalisation mais également de recenser les besoins des professionnels dans les différentes filières. Les étapes réalisées jusqu'à présent attestent de l'exigence des métiers et, pour certains postes, de leur pénibilité. **Le gouvernement encourage le regroupement des exploitants et la création de coopératives afin de mutualiser les charges d'exploitation dans les différents secteurs.**

¹⁶¹ « [L'Économie bleue, combien ça pèse au Fenua](#) », Tahiti Infos, 2022

11 - Croisière : une vision Pacifique ?

2023 a été une année record pour le tourisme en Polynésie. Cette croissance exceptionnelle, après l'année-rebond post-Covid, est en partie tirée par celle de la croisière. Sur les 262 000 visiteurs accueillis au Fenua en 2023, 43 815 sont des croisiéristes venus embarquer sur les navires basés en tête de ligne en Polynésie. Par ailleurs, les 43 887 « excursionnistes » (passagers des 63 paquebots en croisière transpacifique escalant en Polynésie), ajoutés aux visiteurs, porte à presque 306 000 le nombre de touristes pour l'année. Au total, la croisière représente plus de 20% du revenu touristique soit environ 20 milliards Fcfp de ressources propres pour le Pays, et jusqu'à 20% des réservations sur les lignes aériennes opérant sur Tahiti.

L'activité croisière a plus que doublé sur les dix dernières années et devrait avoir triplé d'ici à 2027, en conservant un modèle de petits navires, adaptés à la taille des îles, cohérent avec la stratégie sectorielle du tourisme durable et inclusif établie pour la Polynésie française¹⁶².

1. Un modèle de développement soutenable, attractif et leader dans la région

Le modèle polynésien de la croisière est basé sur le développement des navires en tête de ligne comme l'*Aranui* polynésien ou le *Paul-Gauguin* de la compagnie Ponant, et sur des navires de petite taille itinérant à travers les 5 archipels de la Société, des Tuamotu-Gambier, des Marquises et des Australes. 90% des 1350 escales concernent des navires de moins de 500 passagers et visitent aujourd'hui 37 îles différentes, ce qui maximise les retombées pour les populations locales. Quant aux « megaships », les navires de plus de 3500 passagers, ils ne représentent que 1% des escales et ne sont accueillis que dans les îles de Tahiti, Moorea et Raiatea.

Cette évolution est le fruit d'un travail de structuration sectorielle mené depuis quinze ans par le TCC (*Tahiti Cruise Club*), qui regroupe les acteurs du secteur, en coordination avec le Pays. La moyenne par escale a toujours été maintenue en-deçà des 500 passagers et le nombre d'escales à l'intérieur de la ZEE n'a cessé d'augmenter : moins de 300 escales en 2009, 700 en 2013, 1000 en 2016 jusqu'à 1350 en 2023. Et on dénombre 40 navires différents aujourd'hui, contre 25 il y quinze ans.

Pour 2024, le TCC annonce 1045 escales opérées par 46 navires (auxquelles s'ajoutent 305 escales du petit navire le *Panorama II* de Variety Cruises qui accueille 49 passagers) et, entre 2026 et 2027, deux nouveaux navires seront positionnés en tête de ligne : le Jacques-Cartier de la compagnie Ponant sur 6 mois, et le Wind Star de Windstar Cruises sur l'année. L'annonce a été faite lors du *Seatrade Cruise Global*, le salon mondial de la croisière, qui s'est tenu à Miami en avril 2024. Une avancée qui permet à la Polynésie de se placer devant la Nouvelle-Zélande et l'Australie pour le secteur, avec un modèle de navires adaptés aux îles, et dont la dynamique s'appuie sur un

¹⁶² Une partie de ce texte a été écrite par Stéphane Renard en tant que coordinateur du *Tahiti Cruise Club* : « *La croisière, une vision Pacifique* », Dixit/Revue économique, sociale et culturelle de Polynésie française, 2023

réseau régional créé à Tahiti : la South Pacific Cruise Alliance qui rassemble, avec la Polynésie, les Samoa américaines et les Samoa, les îles Cook, la Nouvelle-Calédonie, Pitcairn, Tonga, le Vanuatu et Wallis-et-Futuna.

Les retombées économiques du secteur en font un leader dans la région Pacifique, autrement dit la zone de navigation qui s'étend de l'Australie à l'Ouest, la Nouvelle-Zélande au Sud, le Chili à l'Est jusqu'aux îles Marshall au Nord, soit l'une des plus vastes du monde. Le secteur, après les deux années liées à la crise Covid-19, a été en capacité de se relever et affiche une expansion régulière pour toute la décennie à venir. La marge de progression pour la région Pacifique, qui ne représente encore que 3% du marché mondial, est importante. Les îles du Pacifique sud peuvent bénéficier de cette croissance et le modèle polynésien peut les inspirer, au même titre qu'il pourrait être mieux connu au niveau européen.

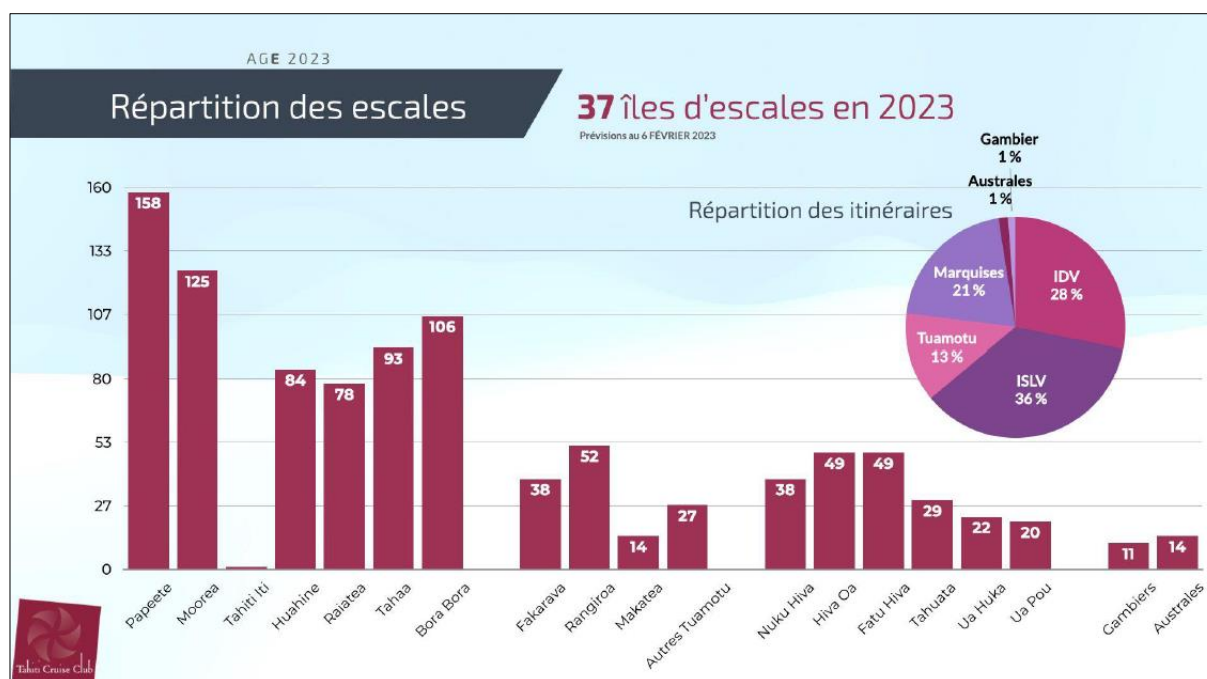


Figure 50 - Escales de croisière en Polynésie française (Tahiti Cruise Club, 2024)

Les retombées économiques de la croisière proviennent des taxes (taxe communale, taxe de développement de la croisière), des dépenses des passagers et de l'équipage (transport aérien pour les navires en tête de ligne, restaurants, hôtels pré/post croisière...), des frais liés au navire (agences maritimes, frais portuaires, remorquage, pilotage, amarrage, gardiennage, maintenance...), des approvisionnements et des frais liés aux contrôles officiels. Selon les évaluations de 2022, les dépenses des passagers représentent 30% des retombées (53% si on ajoute le pré/post croisière), les approvisionnements, 20% et les frais portuaires, 15%.

2. L'importance de la coordination régionale pour le développement du secteur dans le Pacifique

Entre les Samoa, le Royaume de Tonga, Wallis et Futuna, les îles Cook, la Nouvelle-Calédonie ou Fiji, la situation n'est pas homogène : le niveau de structuration, les capacités en termes d'infrastructures tout comme l'offre d'activités diffèrent. Certaines destinations n'accueillent

qu'une à quelques dizaines d'escales par an, quand la Polynésie en totalise plus de 1300, réparties sur une trentaine d'îles. Cependant, de la même manière que plusieurs modèles génériques de tourisme se sont développés progressivement au cours des décennies précédentes dans ces destinations, la taille et la démographie des îles d'escales peuvent favoriser plusieurs modèles différents et complémentaires de croisière.

En octobre 2023, la Polynésie a accueilli l'organisation du 2nd *South Pacific Cruise Forum*, organisé par la *South Pacific Cruise Alliance*, en partenariat avec la *Pacific Tourism Organisation*. La première édition s'était déroulée en 2015. En 2023, l'événement a réuni plus de 20 États et territoires du Pacifique et des représentants de plus d'une dizaine de marques de croisière. Les 130 participants ont pu assister à 8 tables rondes et échanges de haut rang, répartis sur 2 jours, au sein de la Présidence de la Polynésie française.

2.1. *Le Pacifique, destination prisée des navires de luxe et d'expédition*

Les marques et compagnies internationales de croisière présentes lors de ce Forum incarnent collectivement une vision assez homogène qui a favorisé les échanges avec les participants. Ainsi *Ponant* (incluant *Paul Gauguin Cruises*) et *Lindblad Expeditions*, *Windstar Cruises*, *Variety Cruises*, *Aranui Cruises*, ainsi que *Norwegian Cruise Line Holdings* (qui comprend les marques *Norwegian Cruise Line*, *Regent Seven Seas Cruises*, et *Oceania Cruises*) ont fait le déplacement pour exposer et confronter leurs visions avec les délégués des territoires insulaires présents.

Représentants des compagnies d'excellence, parmi les plus prestigieuses au monde, ils ont plaidé, chacun avec leur spécificité, pour un modèle de croisière adapté aux sites d'escales et aux populations qui accueillent les navires. Les capacités de chaque île, à la fois en termes de sécurité, d'infrastructures, de densité démographique, de services aux navires et d'activités pour les passagers déterminent les itinéraires.

Le panorama mondial de l'industrie de la croisière a fortement évolué durant la dernière décennie. Entre des voiliers de caractère, tel que le *Panorama II* de *Variety Cruise*, accueillant une cinquantaine de passagers, et les navires imposants de *Royal Caribbean Cruise Line* et de *MSC* pouvant rassembler jusqu'à 7500 passagers, les modèles et types de navires sont très différents. Les « *megaships* » qui marquent les esprits et concentrent souvent les critiques, ne représentent que 15% des 400 navires de croisière opérant dans le monde (soit une part infime des 70000 navires de commerce qui naviguent autour du globe).

Les navires d'une capacité inférieure à 500 passagers sont aujourd'hui nettement plus nombreux et les marques de luxe et d'expédition ne cessent de se créer, pratiquement chaque année, avec plusieurs unités en commande dans les chantiers navals (3 à 5 nouveaux navires de ces segments de gamme sont attendus chaque année pour au moins les 5 prochaines années).

Chaque territoire, chaque destination, chaque autorité publique, administrative ou politique, maritime ou touristique, peut désormais choisir le modèle qui correspond le mieux à ses propres nécessités, en travaillant sur des programmes de 3 à 5 ans avec les différents armateurs existants. Les résultats sont progressifs mais indéniables, et la Polynésie française illustre particulièrement la possibilité de ne pas subir des flux imposés et non appropriés*.

L'autre aspect mis en avant par les compagnies présentes lors du Forum régional est de parvenir à co-construire la découverte des territoires visités et l'expérience proposée aux passagers avec

les acteurs touristiques, culturels et environnementaux sur place. Les petits navires sont en demande de parvenir à monter des programmes « sur-mesure », avec les professionnels et associations des îles concernées — en respectant les standards de sécurité et de qualité qu'ils s'imposent à eux-mêmes.

2.2. Des organisations au service de la coordination régionale du secteur

D'une part, la SPTO (*South Pacific Tourism Organisation* renommée *Pacific Tourism Organisation*) qui regroupe la quasi-totalité des États et territoires insulaires du Pacifique Sud, et d'autre part les différentes organisations territoriales de structuration sectorielle (*South Pacific Cruise Alliance, Australia Cruise Association, Tahiti Cruise Club*, présentes lors du forum, et aussi *Cruise The West* [Hawaii et la côte Ouest des USA] et *New Zealand Cruise Association*), travaillent main dans la main pour définir les conditions d'un développement acceptable et maîtrisé des opérations de croisière.

Le bassin de navigation du Pacifique Sud est aussi une région où le tourisme durable est très fortement mis en avant, avec des efforts conjoints de structuration en forte croissance. La croisière doit naturellement s'inscrire dans cette dynamique. Il a été rappelé durant les présentations que le plus gros risque que la croisière peut faire courir aux populations des îles visitées concerne bien des flux disproportionnés et non maîtrisés, sur la durée d'une escale (6 à 8 heures en général).

La Polynésie française a réaffirmé à cette occasion l'intérêt et l'importance de parvenir à proposer des capacités de « têtes de ligne » (premier port d'embarquement et/ou dernier port de débarquement d'une croisière complète) dans les territoires insulaires. Plus les navires sont petits et plus les nécessités logistiques sont atteignables pour les destinations. Outre une meilleure répartition des revenus en faveur des territoires, ils peuvent ainsi participer à choisir les compagnies avec lesquelles nouer des partenariats pérennes, et les « attacher » à la zone de navigation régionale.

De fait, les plus gros navires qui peuvent faire escale parfois dans les îles du Pacifique Sud ne font que passer, une à deux fois dans l'année, à la faveur de repositionnements entre d'autres zones de croisière (Alaska et le Grand Nord, l'Asie du Sud-Est, ou l'Amérique du sud et l'Antarctique) ou des itinéraires en tour du monde allant de Panama à l'Océan Indien.

Par ailleurs, la régularité et la visibilité sur les escales des mois et années à venir, permettent aux communautés d'anticiper sur les activités à développer dans leurs îles respectives. Ces revenus directs, bien anticipés, contribuent aux financements d'équipements de transports ou de loisirs, principalement, qui à leur tour accélèrent et renforcent l'attractivité touristique de ces îles pour d'autres visiteurs venus par avion et résidant à terre durant leurs séjours.

La croisière s'avère constituer un levier de développement économique et touristique utile et efficace, durable et raisonné, pour chacun des territoires qui en maîtrise les mécanismes.

3. Les enjeux environnementaux et culturels

La croisière, de manière générale, n'a pas souvent bonne presse, notamment dans l'hémisphère nord. Elle concentre les critiques sur ses impacts environnementaux, son gigantisme, ou encore le contrôle des épidémies et risques sanitaires depuis la dernière crise Covid. Ces préoccupations sont légitimes. L'industrie de la croisière autant que les territoires qui accueillent les navires doivent y faire face de manière responsable et transparente, et si possible davantage dans la collaboration et la co-construction que dans l'affrontement.

3.1. *Empreinte carbone : le facteur Twingo*

La perception négative qui circule quant à l'empreinte carbone du secteur se caractérise par des approximations et des excès. Surtout, elle fait généralement aussi l'impasse sur les échelles d'évaluation. Dans l'industrie du tourisme, la croisière est un marché de niche : on compte environ 33 millions de croisiéristes dans le monde chaque année, contre 1 milliard et demi de touristes utilisant les services de tour-opérateurs. On doit à Jean-François Suhas, pilote maritime et président du Club de la Croisière de Marseille, d'appliquer à son secteur le « facteur Twingo », autrement dit une puissance référentielle d'environ 50 KW, proposé par l'ingénieur et conférencier Jean-Marc Jancovici : *«à quai, le paquebot le plus gros est entre 5 et 10 MW (...) donc quand entre 6000 et 7000 passagers arrivent, c'est l'équivalent d'une centaine ou de 150 Twingo (...). Alors que si ces 7000 passagers arrivaient avec leurs voitures, ce qui est le cas tous les jours à Marseille puisqu'une grande partie du tourisme à Marseille est domestique, on a des milliers de voitures ! (...) Le bateau à quai ça reste quelques Twingo, c'est ça la réalité et [cela] va encore changer, puisqu'en 2025 ou 2026, ces bateaux on va les connecter à 90 %, c'est la loi européenne¹⁶³ »*. Par ailleurs, pour aborder la question de la pollution des navires sillonnant les mers, il faut rappeler que l'on compte environ 320 paquebots contre environ 90 000 navires de charge (cargos, vraquiers, pétroliers...) et que les premiers ont développé, grâce aux investissements des compagnies elles-mêmes, des innovations technologiques qui ont pu ensuite équiper les navires de la marine marchande dans le cadre des obligations réglementaires de l'Organisation maritime internationale.

Aucun secteur économique ne peut prospérer et se développer en reposant sur des craintes et un climat anxigène. L'exemplarité des compagnies de croisière, qui s'est largement améliorée sur les 10 dernières années, doit se poursuivre et s'amplifier par une anticipation et une vigilance sur l'ensemble de ses impacts. Car en effet le tourisme, de manière générale, peut aussi parfois être une source de dégradation des milieux et des modes de vie, d'autant plus dans des îles reculées, fragiles, dont les équilibres peuvent vite être bouleversés. Là encore, le choix des modèles mis en œuvre est hautement stratégique. Les autorités doivent donc veiller à définir le meilleur modèle possible, territoire par territoire au sein de chaque destination, pour préserver voire améliorer tant la qualité de vie que les patrimoines culturels et environnementaux.

En Polynésie française, c'est d'ailleurs tout le sens de la dernière stratégie de développement touristique : « Fāri'ira'a Manihini 2027 ». Les navires de croisière accueillis, mais au-delà également les compagnies qui souhaitent s'inscrire durablement dans la région, pour leur part, sont encouragées à s'investir activement dans des programmes de réduction des impacts négatifs et d'accroissement des impacts positifs.

¹⁶³ [Interview de Jean-François Suhas dans Jeune Marine, 2024](#)

3.2. Retombées pour les populations locales : « value, not volume »

Au-delà des contraintes et mesures prises, de réduction de la vitesse dans les lagons et dans les zones littorales, de réduction du bruit sous-marin, de gestion à bord de l'assainissement et du traitement des déchets, de réduction des émissions atmosphériques, de suppression des plastiques à usage unique... ; il s'agit de pouvoir engager les compagnies, leurs équipages et leurs passagers, d'autant plus que leurs escales sont récurrentes, dans des projets utiles aux populations (gestion de l'eau douce, apports médicaux et sanitaires, rapatriement des déchets complexes ou dangereux produits à terre, valorisation culturelle, missions scientifiques, etc...).

En Polynésie française, par exemple, *Ponant* a signé avec le Gouvernement local une convention de mise à disposition lors des escales de ses équipements et personnels médicaux en soutien aux dispensaires des îles Marquises et Tuamotu, et pour les tournées médicales de spécialistes en visite aux patients des archipels. Cette initiative a été récompensée par un « Award » lors du Seatrade Med, salon international de la croisière tenu à Malaga en Espagne en octobre 2024. D'autres compagnies présentent des modèles de compensation carbone complète (*Lindblad Expeditions*) ou d'audit « énergie et déchets » visant au zéro déchet jetable (*Windstar Cruises*). Des initiatives qui répondent aux priorités des territoires hôtes, telles qu'exprimées lors du *South Pacific Cruise Forum* : « value, not volume ». Bud Gilroy, président du Tahiti Cruise Club, résume l'action du groupement au niveau régional et local pour les années à venir : « *Nous sommes une marquée destination, une destination incontournable avec un taux de satisfaction de plus de 90%. Les compagnies veulent être impliquées avec les communautés visitées. Nous devons, escale par escale, en fonction des capacités et des besoins, pour les prestataires et les futurs emplois, passer à l'action ensemble*¹⁶⁴ »

Enfin, du côté des armements locaux, *Aranui Cruises* poursuit son développement, mêlant cargo et ravitaillement des populations avec une expérience de croisière unique au monde, préparant un nouveau navire prévu pour les Australes et Raromatai, et inspirant d'autres armateurs locaux, comme *Tuhaa Pae* qui prévoit également d'intensifier son offre de croisière avec un navire innovant, intégrant les meilleures technologies actuelles de décarbonation de la propulsion et de la production d'énergie à bord.

Les perspectives pour 2024 confirment ces tendances. Selon Stéphane Renard, coordinateur du Tahiti Cruise Club, « *il est prévu notamment 170 têtes de ligne sur Papeete, à la fois par des navires qui opèrent à l'année dans nos eaux (MS Paul Gauguin /Ponant ; Aranui Cruises ; Star Breeze / Windstar ; Panorama II / Variety Cruises) et pour des opérations ponctuelles d'une à plusieurs semaines (Norwegian Cruise Line ; Oceania Cruises ; Lindblad Expeditions ; Hanseatic ; Seven Seas ; Windstar...).* S'ajoutent à ces croisières complètes dans les eaux polynésiennes des navires de passage en transpacifique d'une trentaine de navires supplémentaires ». En termes de fréquentation, « *cela devrait représenter autour de 100.000 visiteurs liés à la croisière (45% en tête de ligne ; 55% en transpacifique), ce qui nous ramène à la meilleure année historique en matière de fréquentation croisière en 2019* ». Certaines compagnies ont déjà prévu de renforcer leurs opérations en 2025 et 2026, « *ce qui devrait permettre d'atteindre un palier stable autour de 1500 escales d'ici à 2027 et de conforter la croissance de +300% depuis la création du Tahiti Cruise Club il y a quinze ans*¹⁶⁵ ».

¹⁶⁴ « Croisière, les valeurs de la croissance », L'Economie Polynésienne, 2024

¹⁶⁵ « Quel est l'impact de la croisière en Polynésie ? », TourMag, juin 2024

12 - La Polynésie, un laboratoire pour les innovations bleues ?

En 2022, par vote à l'unanimité de son Assemblée, la Polynésie française s'est dotée d'une stratégie de l'innovation à horizon 2030, élaborée en co-construction avec 150 acteurs publics et privés de la recherche et de l'innovation, selon la méthodologie des stratégies de spécialisation intelligente (SSI) en vigueur au niveau européen. Parmi les domaines d'activité stratégique (DAS) identifiés, en capacité de donner au Fenua un avantage concurrentiel, l'économie bleue tient la première position. La mise en œuvre de cette stratégie intitulée *Polynésie Océan d'Innovation – Stratégie de l'Innovation de la Polynésie française pour son développement durable et inclusif*, a été lancée début 2024. Faire du territoire, avec sa colonne d'eau de 4,8 millions de km², un laboratoire pour les innovations bleues, est une ambition évidente, récurrente, pourtant pas encore aboutie. Malgré les programmes nationaux et européens en faveur du développement des nouvelles technologies en lien avec la mer et la décarbonation, et à l'exception du Sea Water Air Conditioning (climatisation par l'eau froide des profondeurs), la Polynésie peine encore à voir émerger dans sa ZEE de grands projets innovants et structurants à son échelle. L'utilisation des savoir-faire et ressources locales par les porteurs de projets extérieurs doit également être renforcée. L'objectif demeure donc de développer, au cœur du Pacifique sud, des innovations bleues qui soient duplicables dans les territoires insulaires présentant des configurations similaires et qui garantissent en même temps le progrès et la montée en compétences des populations du Pays.

1. Structuration de la recherche et de l'innovation en Polynésie française

Tant la stratégie *Polynésie Océan d'Innovation* que les programmes pilotés au niveau de l'Université de Polynésie française en partenariat avec les instituts de recherche et les acteurs socio-économiques visent à une meilleure structuration de la recherche et de l'innovation afin d'augmenter la valorisation de la recherche, de créer des passerelles public-privé permettant d'atteindre les effets de levier attendus et de faire monter la Polynésie en compétences dans ses différents domaines prioritaires de recherche. Ces derniers ont été identifiés comme suit par le précédent gouvernement :

- Récifs coralliens et écosystèmes marins,
- Sociétés polynésiennes,
- Santé des populations,
- Risques naturels et changements climatiques,
- Nouvelles énergies, ressources et outils numériques.

Quatre de ces domaines relèvent clairement de l'économie maritime, l'aspect culturel et social demeurant transversal à toute question de développement économique au Fenua.

La Polynésie accueille sur son territoire différents organismes de recherche. L'objectif aujourd'hui est de mieux articuler recherche fondamentale, ingénierie, transferts de technologie et monde économique afin de créer des filières innovantes viables et pérennes, en capacité de répondre aux enjeux de toutes les parties en termes de solutions, de compétences et de financements.

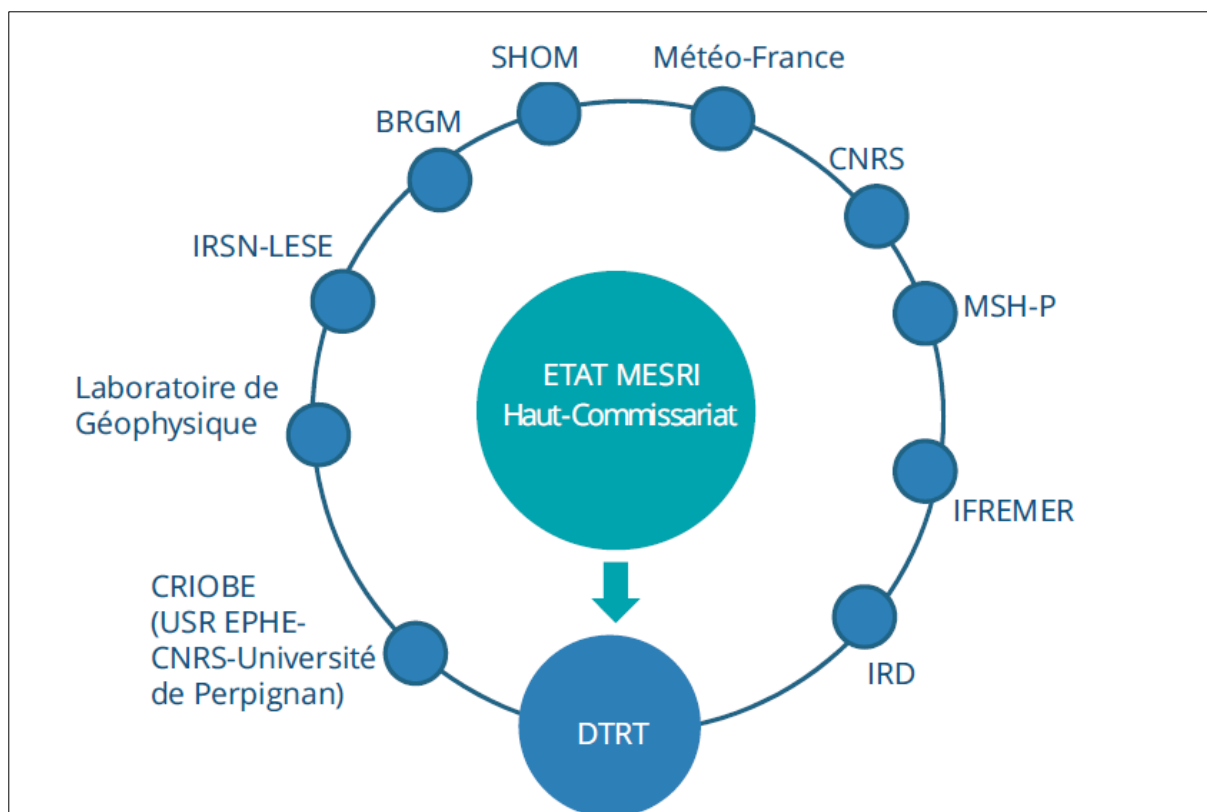


Figure 51 - Extrait : Schéma synthétique de la recherche en Polynésie, Vice-présidence, 2021

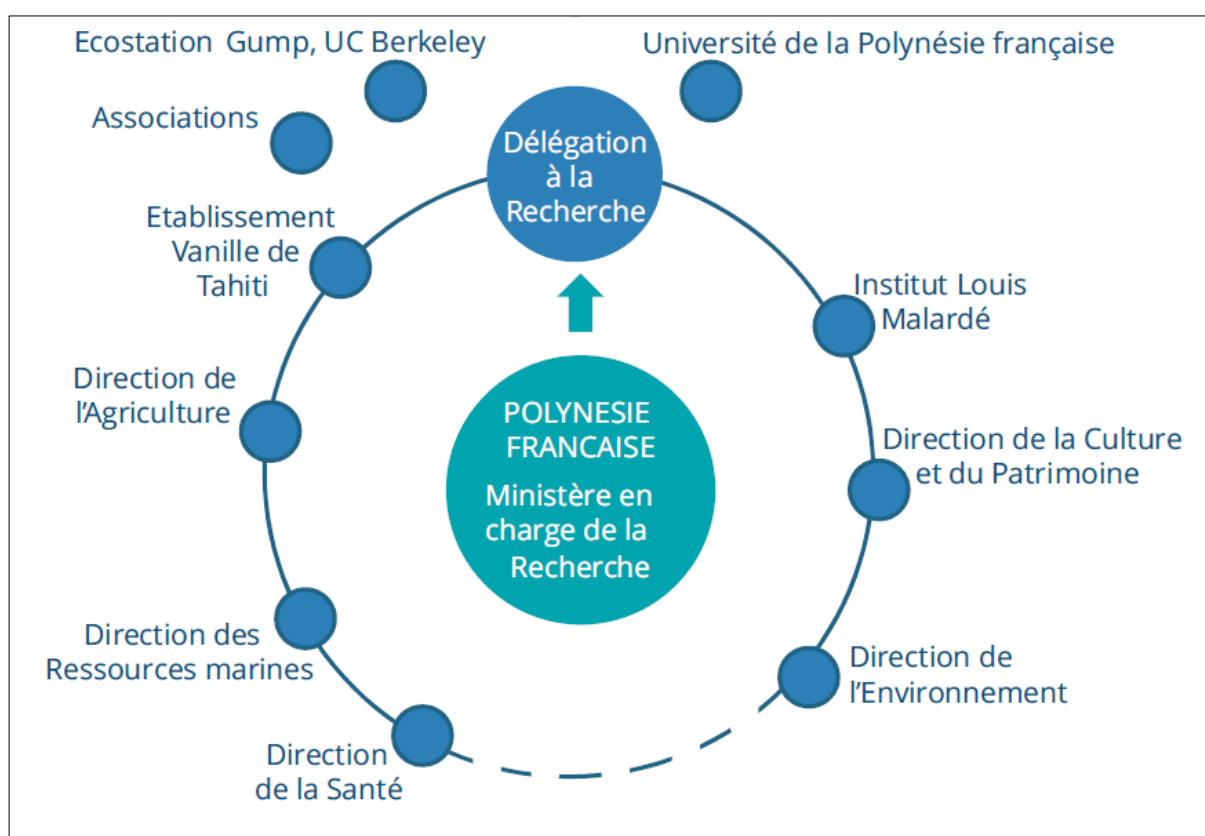


Figure 52 - Extrait 2 : Schéma synthétique de la recherche en Polynésie (Vice-présidence, 2021)

2. Une feuille de route de solutions « bonnes pour les îles »

Penser l'innovation pour un « merritoire » extracontinental tel que la Polynésie française, caractérisée par sa double insularité, c'est-à-dire sa nature archipélagique et son isolement au milieu du Pacifique, c'est placer au cœur de la réflexion non seulement la vulnérabilité de ce Pays et des pays insulaires face au changement climatique mais également sa capacité de répondre par elle-même aux enjeux de transition écologique, alimentaire, énergétique et climatique. L'éloignement des grands pôles d'innovation continentaux et la nécessité de décarboner l'économie imposent de prioriser d'une part l'autonomie et l'autosuffisance du territoire mais également de favoriser des productions d'excellence, seules capables de répondre aux exigences de la compétitivité internationale. L'économie maritime constitue le cadre naturel de ce nouveau modèle de développement. La feuille de route définit deux objectifs spécifiques : « *Fournir un environnement favorable à l'innovation* » et « *Faire émerger des solutions innovantes dans les domaines d'activité stratégiques de la Polynésie française* ».

Le premier objectif spécifique repose sur la diffusion et l'ancrage en Polynésie d'une culture de l'innovation, sur la montée en compétences et sur l'émergence d'idées et de projets innovants inspirés des spécificités polynésiennes. La stratégie souligne l'importance d'établir un cadre social, fiscal, juridique et administratif incitatif pour stimuler l'innovation, mieux accompagner les porteurs de projets et favoriser les investissements. Enfin, dans le but d'intensifier l'impact socio-économique de la recherche, plusieurs mesures sont prévues comme par exemple, la création d'un Pôle PEPITE (*Pôle Etudiant pour l'Innovation, le Transfert et l'Entrepreneuriat*) ou l'accueil des porteurs de projets dans les laboratoires de recherche et, réciproquement, des chercheurs dans les entreprises. La structuration et l'amélioration de l'écosystème recherche-entrepreneuriat-innovation doit ainsi servir la compétitivité du territoire. Plusieurs programmes sont déjà en phase de mise en œuvre pour déployer cet objectif, en particulier au niveau de l'UPF (*Université de la Polynésie française*), lauréate de deux grands appels à projets nationaux : le PIA4 (*Plan Investissement d'Avenir*) et le PIOM (*Programme Innovation Outre-mer*). Le programme *Narua*, lauréat de l'appel à projets ExcellenceS du PIA4, est doté de plus de 11 millions d'euros pour modifier en profondeur la structuration de la formation. Que ce soit par la transformation des formations de premier cycle incluant une réforme complète des licences, par l'accueil de davantage de professionnels dans le cadre de la formation tout au long de la vie ou par l'évolution vers davantage de transdisciplinarité et de multilinguisme, le programme s'inscrit dans la stratégie de développement du Pays et s'articule avec les ambitions pour le numérique avec le programme « Archipels connectés » et pour l'innovation avec le programme *Nahiti* financé par le PIOM.

Ce dernier, dont la mise en œuvre est bien entamée, bénéficie d'une gouvernance élargie aux partenaires socio-économiques à travers le consortium RESIPOL+ (*Recherche Enseignement supérieur Innovation pour la Polynésie*). Le programme est élaboré selon deux volets : « *Sensibilisation et formation à l'innovation* » et « *Soutien à l'émergence et au développement de projets innovants et de start-up* ». Parmi les neuf actions du programme figurent le Pôle PEPITE précité, l'organisation d'un événement de trois jours dédié à l'innovation à Tahiti en 2024 mais également l'identification récurrente, tous les deux ans, d'une cohorte de dix projets innovants à accompagner juridiquement, commercialement et stratégiquement. Sur la première liste de ces projets dits « de fort impact » listés dans un programme intitulé « Polynnov », les propositions en lien avec la maritime constituaient la majorité des solutions retenues pour la première cohorte,

sélectionnée en 2023 par un consortium public-privé incluant l'UPF, les organismes de recherche et les représentations institutionnelles de la recherche pour le Pays et l'État, mais également la Chambre de commerce, La French Tech et le Cluster maritime de Polynésie française. Les entreprises accompagnées dans le cadre de Polynnov ont pour objet la valorisation d'espèces marines (holothuries, algues), le développement de solutions permettant de limiter l'impact des activités sur le milieu marin (collecteurs biodégradables pour la perliculture, haubans textiles pour les voiliers) ou encore le déploiement des énergies marines renouvelables et en particulier du Sea Water Air Conditioning. Un deuxième appel à projets pour dix nouvelles entreprises a été lancé en 2024.



Figure 53 - Composition du consortium Resipol+ (UPF, 2022)

Second objectif spécifique : faire émerger des solutions innovantes dans les domaines d'activité stratégiques de la Polynésie française. Ces derniers sont au nombre de six : économie bleue durable et décarbonée, résilience Terre-Mer, productions d'excellence, bio-économie, valorisation biotechnologique et tourisme éco-culturel. Pour le premier domaine d'activité stratégique, l'économie bleue, également transversale dans les autres DAS, il s'agit de faire de la Polynésie un phare de la transition éco-énergétique dans plusieurs filières.

Trois actions principales ont été définies :

- Engager la transition éco-énergétique de la filière maritime vers des énergies de propulsion alternatives et appliquer des critères environnementaux durables dans tous les projets d'infrastructures maritimes et nautiques ;
- Développer une industrie de construction navale éco-responsables, mettre en place une démarche d'économie circulaire dédiée à l'entretien, la réparation, jusqu'à la déconstruction des navires ;
- Mettre en place des démonstrateurs de faisabilité des énergies renouvelables adaptées aux îles et étudier le potentiel de valorisant des ressources disponibles dans le domaine des biocarburants.

La mise en œuvre de ces actions est pilotée par la *Délégation à la Recherche de la Polynésie française*, avec la participation des acteurs privés. Le développement des énergies marines renouvelables, l'émergence du transport maritime décarboné et, plus généralement, le soutien aux innovations technologiques et biotechnologiques en lien avec la mer sont déjà portés par différentes entreprises présentes sur le territoire mais ont besoin de davantage de soutien qu'elles n'en ont actuellement.

3. Un potentiel identifié pour les énergies marines renouvelables

3.1. Le Sea Water Air Conditioning, fleuron technologique né en Polynésie

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. Elle peut être considérée 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 État (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 CO₂ 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. Les acteurs polynésiens promeuvent également l'évolution du SWAC vers l'ETM (*Énergie thermique des mers*) qui, sur le même principe avec une puissance plus importante mais également garantie, produirait non plus du froid mais de l'électricité. La société la plus engagée sur ce sujet est Airaro¹⁶⁶, créée il y a vingt ans en Polynésie française, responsable de l'assistance à maîtrise d'ouvrage pour le SWAC du Centre hospitalier de Tahiti, la maîtrise d'œuvre ayant été assurée, entre autres, par la branche polynésienne de la société rochelaise Créocéan¹⁶⁷, filiale du groupe Keran.

¹⁶⁶ « [Airaro, un vent de fraîcheur dans le milieu de l'énergie](#) », Ewag, 2022

¹⁶⁷ « [L'expertise rochelaise en ingénierie maritime essaime en Polynésie française](#) », Sud Ouest, 2022

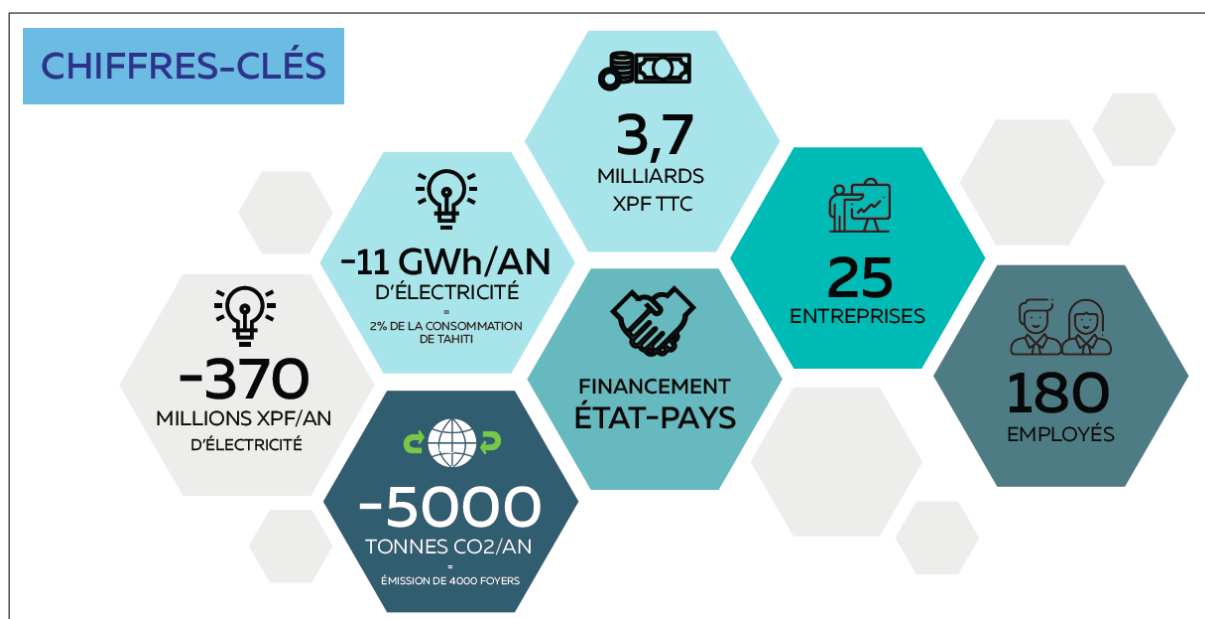


Figure 54 - SWAC du Centre hospitalier de Tahiti (Service des Energies, 2022)

3.2. L'énergie de la houle et les autres EnR en lien avec le maritime

C'est une autre filiale de ce groupe, YS Energies Marine Développement (YSEMD) qui relance aujourd'hui l'énergie houlomotrice en Polynésie française. L'élan est né du *Blue Climate Summit*, événement international privé de haut niveau qui a réuni les scientifiques au Fenua en 2021 et du projet de l'Université de Polynésie française de créer, à la faveur de l'épreuve de surf organisée sur la célèbre « gauche » de Teahupo'o pour les Jeux Olympiques, un concours de solutions houlomotrices dénommé le *Tahiti Wave Energy Challenge*. Après l'appel à manifestation d'intérêt lancé en 2022, YSEMD a retenu deux solutions : les constructeurs, produiront deux démonstrateurs « afin de les amener au contact des gens et former des opérateurs locaux¹⁶⁸ ». YSEMD a également créé une société polynésienne, Are Uira, pour porter les projets houlogénérateurs depuis Tahiti.

Enfin, si l'énergie hydrolienne utilisant la force des courants dans les passes est régulièrement évoquée, aucun résultat n'a été jugé satisfaisant à ce jour malgré les évolutions de la technologie et, par ailleurs, les passes doivent être laissées libres pour le trafic maritime interinsulaire.

4. Une vraie place à prendre pour le transport maritime décarboné

Alors que l'Hexagone s'est emparée du leadership sur le renouveau du transport maritime hybride-vélique et poursuit son engagement vers la décarbonation et les nouveaux modes de propulsion (hydrogène, biofioul) à travers des investissements conséquents de grands armateurs comme CMA-CGM, la Polynésie française, malgré l'étendue de son espace maritime, n'a pas encore opéré de transition similaire. Seule la compagnie maritime Tuhaa Pae, qui dessert l'archipel des Australes, s'est engagée dans un véritable projet de navire à propulsion hybride décarbonée¹⁶⁹.

¹⁶⁸ « YS-Emd développe un projet houloMOTEUR en Polynésie », Ouest-France, 2024

¹⁶⁹ Voir également *Approches sectorielles / Le transport maritime polynésien, à la peine ?* dans cet ouvrage

« Les coûts de combustible représentent plus d'un tiers des coûts opérationnels totaux du cabotage maritime et ce rapport pourrait continuer à croître avec l'augmentation des coûts des énergies fossiles et les futures taxes sur les gaz à effet de serre », explique la compagnie d'armement dans une présentation de son projet de nouveau navire. La marine marchande fait face depuis plusieurs années à un contexte réglementaire changeant et doit répondre aux évolutions édictées par l'Organisation maritime internationale sur la limitation des émissions de particules et de dioxyde de carbone, ainsi que par la réglementation européenne FuelEU (usage de combustibles renouvelables et bas carbone faisant suite aux accords de Paris sur le climat et inclus dans le projet Fit for 55).

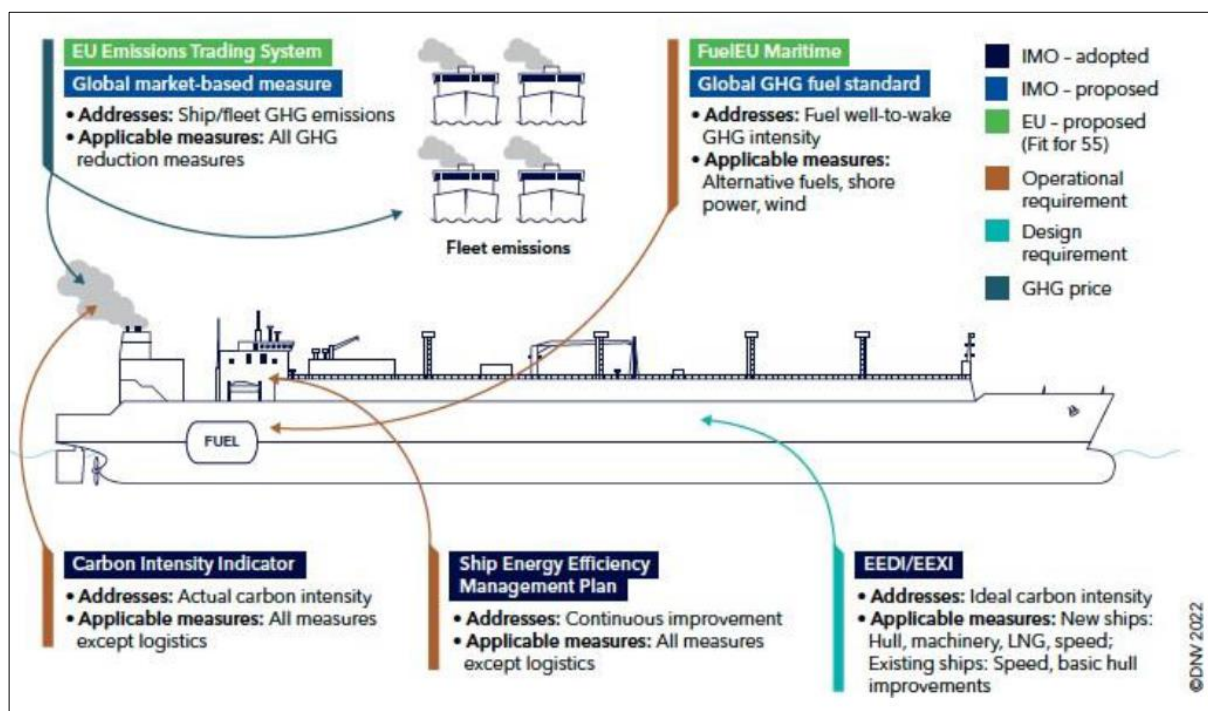


Figure 55 - Vers la réduction des émissions du transport maritime international (OMI-UE, 2022)

Même si les navires polynésiens ne sont, en 2024, pas soumis aux mêmes contraintes en termes d'efficacité énergétique et réduction des émissions de gaz à effet de serre que les porte-conteneurs et autres navires de grande taille, la réglementation est vouée à être appliquée à tous progressivement d'ici quelques années. Le mérite de la SNA Tuhaa Pae est donc de s'engager dans une voie innovante en anticipant ces futures contraintes, avec un projet de navire à assistance vélique. « *Na Hiro E Pae* », cargo polyvalent mixte à propulsion électrique et assistance vélique, doit permettre de réduire les consommations de combustibles de 120 tonnes par an et les émissions de CO₂ de 363 tonnes par an, l'émission de particules Nox étant supprimée avec l'installation de filtres. Les navires polynésiens n'utilisent pas de fioul lourd et sont adaptés à la réglementation sur les particules SOx. Enfin, le projet de la SNA Tuhaa Pae comprend d'une part les calculs d'efficacité énergétique du futur navire mais il intègre également les possibilités d'adaptation aux nouveaux modes de carburant qui pourraient voir le jour ces prochaines années. A l'aune du transport maritime interinsulaire de Polynésie, il s'agit d'un projet innovant, inédit, dont les premiers dessins d'architecture navale ont été relayés dans les médias locaux. La prise de risque pour l'armateur est d'autant plus grande qu'il ne dispose aujourd'hui que d'un seul autre navire, Tuhaa Pae V, et que les chargeurs ne participent pas à l'investissement, contrairement à ce

qui se produit pour la filière de transport maritime hybride vélique dans l'Hexagone. Il est donc d'autant plus regrettable que ce projet inédit n'ait pas bénéficié d'un réel soutien et d'un accès aux fonds nationaux pour la décarbonation, certains de ces fonds ayant clairement été fléchés vers le transport maritime mais n'ayant, pour l'instant, pas bénéficié au projet polynésien. Après un échec de financement auprès du CORIMER, la société en question devrait se tourner vers le nouveau fonds PULSE mis en place par CMA-CGM en faveur de la décarbonation du maritime.

5. La Polynésie, futur laboratoire « Blue Tech » ?

Tous les secteurs de l'économie bleue sont tenus de répondre aux contraintes et, de plus en plus, aux cahiers des charges élaborés en faveur des transitions écologiques et énergétiques. L'énergie et le transport maritimes figurent au premier rang de ces évolutions nécessaires mais de nombreuses autres filières maritimes se transforment déjà, sur les continents, à travers les innovations et les évolutions technologiques. **La Polynésie française, dont le potentiel de développement maritime demeure important, pourrait être un laboratoire de solutions innovantes utilisant au service de son développement maritime et numérique, par exemple :**

- *Les solutions issues du biomimétisme*, notamment pour le développement des infrastructures maritimes, telles que promues par l'*Institut polynésien de biomimétisme* implanté à Tahiti ;
- *Les solutions de bioremédiation* au service de la résilience des milieux ou de leur régénération, en particulier au service de l'aquaculture ;
- *L'Internet des objets*, par exemple les bouées connectées pour la plaisance : un projet-pilote pourrait être mis en place après une première tentative d'implantation de cette solution à Bora-Bora ;
- *Les biomatériaux* issus du maritime ou destinés à remplacer le plastique utilisé en milieu marin, ainsi que les solutions permettant la récupération et le recyclage des plastiques en lien avec l'économie circulaire, à l'instar des solutions « Bioplates » (collecteurs biodégradables pour la perliculture) et « EFTM » (cordages innovants pour remplacer l'inox dans le nautisme) ;
- *Les biotechnologies*, en s'appuyant sur le capital de biodiversité marine de la Polynésie française, où un programme de recherche nommé « Polycônes¹⁷⁰ » est actuellement mené, grâce à des partenariats internationaux, sur les coquillages de type cônes pour leur usage cosmétique et pharmaceutique ; d'autres projets sont en cours sur les algues ou encore les éponges ;
- *Les drones sous-marins* et équipements de pointe destinés à l'exploration des fonds marins, la Polynésie étant destinée à faire l'objet d'un premier programme de recherche sous peu ; l'héritage des savoir-faire traditionnels et leur adaptation jusque dans ce type de secteurs de pointe est attesté, comme par exemple par le drone marin développé en France par la société SeaProven, inspiré des carènes des pirogues polynésiennes ;
- *Ainsi que toutes les technologies et innovations en hydrographie, bathymétrie et mesures pouvant être mise au service des études de la topographie des espaces et écosystèmes maritimes*, que ce soit pour évaluer l'impact du changement climatique (recul du trait de côte par exemple), pour recenser les ressources et cartographier le vivant ou pour faire émerger de nouveaux projets d'aménagement maritime. Le maintien du *Service d'hydrographie et d'océanographie de la Marine* en Polynésie contribue à alimenter cette connaissance, de même que l'activité de jeunes

¹⁷⁰ [Projet Polycônes](#), Criobe

sociétés privées comme *Pacific Sud Survey*, qui investissent dans des équipements de pointe et diversifiés.

Pour toutes ces filières, les partenariats techniques et financiers et les transferts de technologie sont nécessaires à la mise en place des programmes d'innovation. L'apport des sociétés et des projets privés en faveur de l'émergence de projets et de structuration de l'innovation se mesure au nombre des jeunes entreprises créées ces dernières années dans les filières et également aux différents événements qui ont réuni les porteurs de projets locaux, nationaux et internationaux : le *Tech4Islands Summit* créé par La French Tech Polynésie, avec un axe dédié à l'économie bleue ou encore le *Blue Climate Summit* destiné à promouvoir les solutions de résilience à l'impact au changement climatique. Ces événements confortent la vision d'une Polynésie innovante, laboratoire pour la « Blue Tech », à condition d'y associer la montée en compétences des populations locales et de la volonté de faire en sorte que la Polynésie soit le premier bénéficiaire des innovations développées sur son espace maritime.

6. Pour un développement de l'innovation au profit des Polynésiens

Le développement et la structuration de l'innovation en Polynésie doit, pour bénéficier à ses habitants, garantir la préservation de leur environnement et contribuer à la création et au maintien des emplois, en particulier dans les îles et archipels éloignés de Tahiti. Il est en particulier important que les entreprises et talents présents en Polynésie soient impliqués dans les grands projets innovants structurants pour le Fenua. Par ailleurs, la question de la cohérence des partenariats, en lien avec la souveraineté, constitue des points de veille stratégique.

Lors de la visite du président de la République, Emmanuel Macron, en 2021 à Tahiti, la Polynésie avait souhaité réaffirmer et faire de nouveau valoir la position et les atouts d'un territoire à 99% maritime au regard des enjeux géopolitiques, le développement de l'innovation se mettant au service d'une « *économie de la connaissance maritime désormais hautement stratégique* » : « *Si l'écologie est le combat du siècle, l'océan en est un théâtre d'opération majeur, où les puissances régionales qui bordent le Pacifique s'affrontent dans le silence des profondeurs.(...).L'innovation dans le monde maritime représente aujourd'hui le grand défi des nations, après les épopées ferroviaires, automobiles, nucléaires et spatiales du siècle dernier. Pour les États et territoires insulaires, notamment européens, devenir pionniers de ces nouvelles technologies, de ces nouveaux savoirs, de ces nouvelles énergies et ressources, constitue également un enjeu d'équité et d'équilibre*¹⁷¹ ».

¹⁷¹ « *L'Économie de la connaissance en Polynésie française – Recherche et Innovation* », Vice-présidence de la Polynésie, 2021

Conclusion

Le maintien et le développement des services de l'océan au développement et au bien-être de l'humanité imposent de préserver l'intégrité des milieux marins et le bon fonctionnement des processus physiques et chimiques indispensables à la vie. Sur sa ZEE de 4,8 millions de km², isolée au milieu du plus vaste océan du monde, la Polynésie française a mis en place des mesures de gestion de son immense espace maritime et un modèle de pêche durable qui garantissent la préservation de ses ressources marines. Son économie bleue, à travers la structuration de ses différentes filières, peut contribuer au rééquilibrage des activités en faveur de ses îles et archipels, au service de sa population. Elle pourrait devenir un laboratoire pour les solutions innovantes en lien avec la mer et fondées sur la nature, au service de la transition écologique et énergétique, de la souveraineté alimentaire et de la connaissance des grands fonds marins dans un but de préservation.

Le gouvernement de la Polynésie française a annoncé sa participation à la 3^{ème} Conférence des Nations-Unies sur l'Océan (UNOC3) qui se tiendra à Nice en juin 2025. Selon l'Onu, face aux enjeux d'un océan mondial « *en état d'urgence* », la conduite d'une action mondiale coordonnée est indispensable, précisant que sur la base des données et des progrès scientifiques, « *il n'est pas nécessaire (...) que les écosystèmes soient intacts mais il faut qu'ils n'aient pas subi de dommages graves ou irréversibles*¹⁷² ». L'institution souligne également que « *si l'augmentation du bien-être humain se fait souvent au détriment de l'intégrité des écosystèmes, elle peut aussi potentiellement réduire les effets anthropiques négatifs sur le milieu marin, par exemple grâce à une exploitation plus durable des ressources, à des changements dans les modes de production et de consommation et à une meilleure gestion et un meilleur contrôle des activités humaines* ». Avec, pour conditions préalables : « *une bonne gouvernance et un environnement favorable* », selon lesquels « *les projets et les mesures devraient être idéalement conçus et mis en œuvre de manière intégrée, intersectorielle et à plusieurs échelles, conformément à l'approche écosystémique, avec la participation de toutes les parties prenantes* ». Au niveau mondial, il s'agit de réduire les pressions anthropiques (acidification, pollution), de lutter contre la surpêche et la pêche illégale, de contribuer à la régénération des écosystèmes et, avant tout, d'inverser le cours des changements climatiques. La Polynésie française, à l'instar des autres pays et territoires insulaires, est fortement vulnérable à la montée des eaux et à l'intensification des phénomènes météorologiques. Elle a vocation à abonder la connaissance scientifique sur l'océan, comme en atteste la contribution de chercheurs polynésiens aux travaux préalables à UNOC3.

Face aux enjeux océaniques, les approches privilégiées sont celles tournées vers l'action et l'inclusivité. Dans le domaine des systèmes de connaissance, la recherche s'est ouverte aux savoirs traditionnels, aux sciences participatives et à l'interdisciplinarité. Les problématiques relatives aux ressources marines incluent aujourd'hui, en plus des espèces prélevées par les activités de pêche ou élevées dans le cadre de l'aquaculture, les ressources génétiques et les ressources minérales : préservation et partage équitable des avantages figurent parmi les grandes questions à l'agenda international. La décarbonation et la connectivité du transport maritime international, qui achemine 90% des marchandises échangées dans le monde, concerne tous les pays et

¹⁷² « [Mers et océans : objectifs de développement durable correspondants](#) », Département des Affaires économiques et sociales des Nations-Unies

territoires disposant d'infrastructures portuaires. La Polynésie française s'inscrit dans ces évolutions et sa nature insulaire et maritime, autant que son positionnement au milieu du Pacifique, le plus grand océan du monde, lui confèrent un rôle et des responsabilités quant aux activités exercées dans sa ZEE.

Protégée par un moratoire sur l'exploitation des fonds marins adopté à l'unanimité par son Assemblée, ainsi que par des mesures de préservation et de gestion de ses ressources marines vivantes, la Polynésie française a l'ambition de tirer un meilleur parti de ses richesses naturelles afin d'accéder à une plus grande souveraineté alimentaire et d'augmenter ses ressources propres. Elle peut également valoriser des modèles de structuration sectorielle adaptés à son caractère insulaire et à sa démographie, appliqués principalement dans le domaine maritime. Elle peut enfin considérer avec optimisme le potentiel de développement de plusieurs filières de l'économie bleue en faveur du progrès social, dans le respect des écosystèmes marins et de la culture maritime ancestrale des Polynésiennes et des Polynésiens. Lors des précédentes élections territoriales tenues en 2018, le *Cluster maritime de Polynésie française* avait édité pour les candidats à la gouvernance du Pays une proposition de « Pacte Bleu » qui rappelait le lien indéfectible entre la Polynésie et la mer : « *Notre océan est partout, partout autour de nous, mais également en nous. Il imprègne notre langue tahitienne : Moana, Aeha'a, Tahatai, Taitua, Taioto... La plus précise au monde, peut-être, pour définir chaque nuance de nos lagons, de l'océan jusqu'aux différentes formes des vagues. Nos légendes sont peuplées de héros navigateurs ou pêcheurs. Le monde polynésien est imprégné de la puissance de l'eau. Et nos navigateurs ont écrit l'une des plus magistrales épopées maritimes de tous les temps (...)*¹⁷³ ».

L'aventure maritime polynésienne se poursuit aujourd'hui. Le développement ambitieux et singulier d'un modèle socio-économique né de la mer, fondé sur des connaissances scientifiques autant que sur une culture plurimillénaire, ouvre des perspectives pour les Polynésiennes et les Polynésiens aujourd'hui et pour les générations à venir. Ce modèle d'économie bleue est fondé sur le respect et la résilience des espaces lagonnaires et maritimes, encore préservés, du Fenua. Il se veut aussi solidaire, harmonieux, exaltant, à l'image de ce « merritoire » extra-continental qu'est la Polynésie française autour duquel s'étend, immense et inspirant, l'océan des possibles.

¹⁷³ « *Pour un Pacte Bleu* », Cluster maritime de Polynésie française, 2018

Liste des acronymes utilisés

AEM : Action de l'État en mer
AFD : Agence française pour le développement
ALPACI : Amiral commandant la zone maritime du Pacifique
AME : Aire marine éducative
AMG : Aire marine gérée
AMP : Aire marine protégée
BBNJ : *Biodiversity beyond national jurisdictions* (Biodiversité au-delà des juridictions nationales)
CCISM : Chambre de commerce, d'industrie et des services de Polynésie française
CEP : Centre d'expérimentation du Pacifique
CFM : Comité France maritime
CFMOM : Comité France maritime Outre-mer
CIMER : Comité interministériel de la mer
CMF : Cluster maritime français
CMR : Conférence maritime régionale
CMPF : Cluster maritime de Polynésie française
CIBJO : Confédération internationale de la Bijouterie, Joaillerie et Orfèvrerie des diamants, perles et pierres
COP : Conférence des Parties (signataires de la Convention-cadre des Nations-Unies sur le changement climatique)
CORIMER : Conseil d'orientation de la recherche et de l'innovation de la filière des industriels de la mer
COSMer : Comité d'orientation stratégique portuaire et maritime de Polynésie française
CRIOBE : Centre de recherches insulaires et laboratoire de l'environnement
CPS : Communauté du Pacifique sud (Communauté du Pacifique)
DAS : Domaine d'activité stratégique
DCP : Dispositif de concentration de poissons
DIREN : Direction de l'Environnement de la Polynésie française
DPAM : Direction polynésienne des Affaires maritimes
DRM : Direction des Ressources marines de Polynésie française
ETM : Energie thermique des mers
FAPE : Fédération des associations de protection de l'environnement de Polynésie française
FEAMPA : Fonds européen pour les Affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture
FEDOM : Fédération des entreprises d'Outre-mer
FFA : Forum Fisheries Agency (voir : FIP)
FIM : Fonds d'intervention maritime
FIP : Forum des îles du Pacifique
FRPH : Fonds de régulation polynésien des hydrocarbures
GIEC : Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat
GNL : Gaz naturel liquéfié
GPIP : Groupement des parlements des pays insulaires du Pacifique
HC : Haut-commissariat de la République
IATTC : Inter-American Tropical Tuna Commission
IFRECOR : Institut français des récifs coralliens
IFREMER : Institut français de la mer

IEOM : Institut d'émission Outre-mer
IMPAC : *International Marine Protected Areas Congress* (Congrès international des aires marines protégées)
IRD : Institut pour la Recherche et le développement
ISPF : Institut de la Statistique de Polynésie française
JRCC : Joint Rescue Coordination Center (Centre de coordination de sauvetage)
MNHN : Museum national d'histoire naturelle
MPR : Ministère de l'Agriculture, des Ressources marines, de l'Environnement, en charge de la Recherche et de la Cause animale de Polynésie française
MSC : *Marine Stewardship Council*
NHU : Navire hors d'usage
OCTA : *Overseas Countries and Territories Association* (Association des pays et territoires d'outre-mer)
OFB : Office français de la biodiversité
OMI : Organisation maritime internationale
PECC : *Pacific Economic Cooperation Council*
PEPITE : Pôle étudiant pour l'innovation, le transfert et l'entrepreneuriat
PGEM : Plan de gestion de l'espace maritime
PNUD : Programme des Nations-Unies pour le développement
PPN : Produit de première nécessité
RESIPOL : Recherche, enseignement supérieur, innovation pour la Polynésie
RSMA : Régiment du service militaire adapté
SAGE : Schéma d'aménagement général de la Polynésie française
SAM : Service des Affaires maritimes de Polynésie française
SEMer : Secrétaire d'État chargé de la Mer
SGMer : Secrétariat général de la Mer
SHOM : Service d'hydrographie et d'océanographie de la Marine
SPCA : *South Pacific Cruise Alliance*
SPCPF : Syndicat pour la promotion des communes de Polynésie française
SPTO : *South Pacific Tourism Organisation* (Pacific Tourism Organisation)
SSI : Stratégie de spécialisation intelligente
SWAC : *Sea Water Air Conditioning* (Climatisation par l'eau de mer)
TDL : Taxe pour le développement local
UICN : Union internationale pour la conservation de la nature
UNOC : *United Nations Ocean Conference* (Conférence des Nations-Unies sur l'Océan)
UPF : Université de la Polynésie française
WCPFC : *Western and Central Pacific Fisheries Commission*
ZEE : Zone économique exclusive
ZPR : Zone de pêche réglementée

Ressources documentaires

Cadres de référence :

- *Convention des Nations-Unies pour le Droit de la mer*
- *Schéma général d'aménagement de la Polynésie française*
- *Plan de gestion de l'Aire marine gérée Tainui Atea 2023-2037*
- *Schéma directeur de la pêche hauturière 2015-2022*
- *Schéma directeur de l'aquaculture*
- *Schéma directeur des transports maritimes interinsulaires*
- *Schémas directeurs du port autonome de Papeete 2022-2032*
- *Stratégie du Tourisme Fāri'ira'a Manihini 2027*
- *Polynésie Ocean d'Innovation, Stratégie de l'Innovation de la Polynésie française pour son développement durable et inclusif*
- *Code de l'environnement de la Polynésie française*
- *Plan Climat 2022-2030 de la Polynésie française*
- *Schéma territorial de prévention et de gestion des déchets*
- *Polynesian Pact, Taputapuatea Declaration on Climate Change, 2015*
- *Azimut 2030, entre préservation, productivité et résilience : recueil des projets et orientations prioritaires pour le développement maritime durable en Polynésie française, Cluster maritime de Polynésie française, 2022*
- *Stratégie nationale de la mer et du littoral 2024-2030*
- *Stratégie de la France pour l'Indopacifique*
- *Lois de programmation militaire 2019-2025 et 2024-2030*

Ouvrages :

- *Tupuna : voyage sur les traces des ancêtres et dans les îles*, Moaerii Darius, Au Vent des Iles, 2021
- *Une histoire de Tahiti des origines à nos jours*, Ouvrage collectif sous la direction d'Eric Conte, Au Vent des Iles, 2019
- *Oceania*, recueil de la Société des études océaniques, 2019
- *Sur le chemin des étoiles, Navigation traditionnelle et peuplement des îles du Pacifique*, Eric Conte, Au Vent des Iles, 2023
- *Le Droit et la mer, Essais en mémoire de Jean Carroz*, J.P. Lévy, Organisation des Nations-Unies pour l'alimentation et l'agriculture, 1987
- *Droits maritimes*, sous la direction de P. Chaumette, Dalloz, 2022
- *Tahiti, une économie sous serre ?* Bernard Poirine, L'Harmattan, 2011
- *La croissance bleue*, revue Politique internationale n°156, 2017
- *Les essais nucléaires en Polynésie française : pourquoi, comment et avec quelles conséquences ?* Dominique Mongin, Commissariat à l'énergie atomique/Direction des armées, 2022
- *Guerres invisibles : nos prochains défis géopolitiques*, Thomas Gomart, Taillandier Essais, 2022
- *Les ambitions inavouées : ce que préparent les grandes puissances*, Thomas Gomart, Taillandier Essais, 2023

- *Teahupo'o, le miracle du bout de la route*, Tim McKenna, Au Vent des Iles, 2024
- *Poti marara, Tino Poti Deane : une invention polynésienne*, Association Ta'atira'a Parau, 2022
- *Les bénitiers, l'autre perle du Pacifique*, Nabila Gaertner-Mazouni et Jean-Claude Gaertner, éditions de l'Université de la Polynésie française, 2019
- *Fisheries in the Economies of Pacific Island Countries and Territories (Benefish Study 4)*, Robert Gillet et Merelesita Fong, Pacific Community, 2023
- *Atlas climatologique de la Polynésie française*, Victoire Laurent et Keitapu Maamaatuaiahutapu, Météo France, 2020
- *Regards sur l'Indopacifique*, Centre d'études stratégiques de la Marine, 2023
- *La Marine nationale au service des Français : des fonds sous-marins à l'espace exo-atmosphérique*, Centre d'études stratégiques de la Marine, 2022
- *L'Océanie convoitée*, S. Al Wardi, J.-M. Regnault et J.-F. Sabouret, CNRS Editions, 2017
- *Etonnants récifs*, L. Hédouin, CNRS Editions, 2021
- *Gouvernance des mers et océans*, A. Monaco et P. Prouzet, ISTE Editions, 2015
- *Les Outre-mer, l'avantage stratégique français*, A. Parent, Librinova, 2022

Autres publications :

- Bilans, études et notes de l'Institut de la Statistique de Polynésie française
- Rapports et notes de l'Institut d'Emission Outre-mer pour la Polynésie française
- *Documents de politique transversale : Politique maritime de la France*, Annexes aux Projets de Lois de Finances, Ministères chefs de file
- Rapport d'observation de la Chambre territoriale des comptes : « *Collectivité de Polynésie française - Politique publique : Ressources marines, pêche et aquaculture – exercices 2015 et suivants* », 2021
- Rapport d'observation de la Chambre territoriale des comptes : « *Collectivité de Polynésie française - Politique publique : Transport maritime interinsulaire – exercices 2014 et suivants* », 2019
- Rapport de la Cour des comptes : « *La gestion et la protection de la Zone économique exclusive de Polynésie française* », 2021
- Rapport d'évaluation de la politique maritime française, Conseil général de l'Environnement et du Développement durable et de l'Inspection générale des Affaires maritimes, 2013
- *Atlas maritime polynésien*, Direction polynésienne des Affaires maritimes, 2023
- *L'Economie polynésienne*, Fenua Deal, édition 2024
- *Dixit : Revue économique, sociale et culturelle de la Polynésie française*, Créaprint, édition 2024
- *Bilan de l'Action de l'État en Mer*, 2023
- *L'Economie maritime en Polynésie française, levier de transition et enjeu culturel : Cluster maritime de Polynésie française/ Fondation Sefacil*, 2023
- *Littérature, écologique, politique, économique : notre mer à tous*, numéro spécial, Revue des Deux Mondes, décembre 2023-janvier 2024
- *PoeRava, le magazine de la perle de Tahiti*, agence Smile, 2023
- *Pearl Commission Special Report*, CIBJO, 2023

- *Bilan de la surveillance de la radioactivité en Polynésie française 2019-2020*, Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire, 2021
- *L'Economie de la connaissance en Polynésie française, Recherche & Innovation*, Vice-présidence de la Polynésie française, 2021
- *Les Ressources halieutiques polynésiennes, une exploitation française durable et exemplaire*, Vice-présidence de la Polynésie française, 2021
- *Stratégie d'influence de la Chine dans le Pacifique sud*, Ecole de guerre économique, 2024
- *Géopolitique des Outre-mer*, Boukan, le Courrier Ultramarin, 2022
- *Rahui : 50 projets pour préserver nos lagons*, Pew Bertarelli Ocean Legacy, Te Ora Naho Fédération des associations de protection de l'environnement de Polynésie, 2023
- *The Rahui : legal pluralism in Polynesian traditional management of resources and territories*, T. Bambridge, 2016
- *Vers une économie bleue régénérative*, R. Le Gouvello et F. Simard, UICN, 2024
- *Les Outre-mer au cœur de la stratégie maritime nationale, rapport du Sénat*, 2022
- *Abysses, la dernière frontière ?* rapport d'information du Sénat, 2022
- *Grands fonds marins, naissance d'une nouvelle ère ?* F.Vallat, Marine et Océans, 2022
- *Bilan 2020 de l'état de santé des écosystèmes des outre-mer français*, Ifremer, 2020
- *Elinor Ostrom et les faisceaux de droits : l'ouverture d'un nouvel espace pour penser la propriété commune*, F. Orsi, Revue de la Régulation, 2013
- *Les monts sous-marins de Polynésie française – État des lieux des connaissances et recommandations scientifiques*, OFB, MNHN, gouvernement de la Polynésie française, 2024
- *Polynésie : quels enjeux pour les infrastructures maritimes ?* Isemar, 2024
- *Le Pacifique insulaire pris dans la toile mondiale ? Géopolitique des câbles sous-marins en Océanie*, C. Morel, Ifri, 2022