

L'ÉCONOMIE MARITIME DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE

Un territoire extra-continental
au cœur des grands enjeux océaniques

Anne-Mai Do Chi

Cluster maritime de Polynésie française



Coordonné par :

Sohier A., Sohier R. et Zaman M.
avec le soutien de la **Fondation Sefacil**

Septembre 2025

FONDATION
Sefacil
LOGISTIQUE • PORTUAIRE • MARITIME


**Cluster
Maritime Polynésie Française**
Cap sur la croissance bleue

MER
COMMUN
ANNEE DE LA MER

 **UNIVERSITÉ
DE ROUEN**
NORMANDIE

 **IUT
D'EVREUX**


Nimec


EM
NORMANDIE


EM
NORMANDIE


TE MANA
TOI TE MANA HOU A HOU



« Le Code de la propriété intellectuelle du 1^{er} juillet 1992 interdit expressément la photocopie à usage collectif sans autorisation des ayants droit. »

© Editions EMS, 2025

Nous rappelons qu'il est interdit de reproduire intégralement ou partiellement sur quelque support que ce soit le présent ouvrage sans autorisation de l'auteur, son éditeur ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (CFC), 20 rue des Grands-Augustins, 75006 Paris (Code de la propriété intellectuelle, articles L. 122-4, L. 122-5 et L. 335-2).

ISBN : 978-2-38630-336-4

L'ÉCONOMIE MARITIME DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE

Un territoire extra-continental
au cœur des grands enjeux océaniques

Anne-Mai Do Chi

Cluster maritime de Polynésie française

Coordonné par :
Sohier A., Sohier R. et Zaman M.
avec le soutien de la **Fondation Sefacil**

Septembre 2025



136 bd du Maréchal-Leclerc - 14000 Caen

TABLE DES MATIÈRES

Préface	11
Remerciements	13
Introduction	15
Présentation du cadre institutionnel de la Polynésie française	19
Responsabilités du Pays et de l'État, rôle des organisations civiles	19
L'exercice des compétences sur l'espace maritime polynésien	22
Les liens avec les principales institutions internationales	24

I. APPROCHES GLOBALES

L'économie bleue en Polynésie française : singularité inventive ou aspiration illusoire ?	30
Un « merritoire » grand comme l'Europe	31
L'économie polynésienne : sous perfusion et protection	35
La part des ressources propres : le tourisme, premier pourvoyeur	41
De la difficulté d'instituer une gouvernance pour l'économie maritime	43
Typologie des secteurs maritimes	46
Importance et perspectives de l'économie bleue polynésienne	50
Une Zone économique exclusive gérée et officiellement protégée	53
Quels apports concrets pour la collectivité ?	56
L'économie bleue dans le PIB polynésien : une contribution encore faible	57
Ancrage culturel et apport sociétal de plusieurs secteurs maritimes	62
Leviers potentiels : exportations, marchés, nouvelles productions ?	72
Bilan et trajectoires : l'économie bleue polynésienne entre 2014 et 2022	77
Aménager pour décentraliser : l'économie bleue au service des îles et archipels	78
Transitions et résilience : rôles et responsabilités de l'économie bleue	81
L'union et le sacré : la Polynésie française en force à la 3^e Conférence des Nations unies sur l'Océan	84
L'UNOC, lieu d'expression politique pour la préservation de l'océan	87
<i>One Ocean Science Congress</i> , approches scientifiques et projets technologiques	92
L'économie bleue polynésienne à l'UNOC : présentations et perspectives	100
Un rassemblement intersectoriel, populaire et festif pour l'Océan	107
Les Engagements de Nice : en route vers l'UNOC4, en 2028	109
Présentation de l'économie bleue polynésienne à l'UNOC	112
Comment faire émerger une dynamique océanique ?	117
Le peuple de la pirogue et la pensée d'un continuum terre-mer	118
Au Sommet international des Aires marines protégées de 2023 : le « Grand Mur Bleu » du Pacifique	121
Au Forum des Îles du Pacifique : une vision régionale pour l'océan	123
La coopération régionale pour le tourisme : un océan en commun	125
L'Océanisation des formations : encore insuffisante	127
Autres exemples d'événements économiques régionaux	128

Faut-il s'inscrire dans les trajectoires nationales ?	130
Les stratégies nationales pour l'économie bleue et les Outre-mer	130
Articulation entre les stratégies locales et nationales pour le maritime	137
Une visibilité accrue pour les acteurs de l'économie bleue Outre-mer	141

II. APPROCHES TRANSVERSALES

Un équilibre tenable entre connaissances, usages et préservation des milieux maritimes ?	148
Pollutions des milieux marins : problématiques	149
Un plan de gestion pour l'aire marine, une stratégie pour les récifs coralliens	155
Le plan de gestion de la ZEE : création et premières prospectives	161
Nouveaux zonages, nouvelle gestion : le tournant de 2025	165
L'apport des savoir-faire traditionnels : les Rāhui	171
Rien ne se fera sans l'accord des populations	174

Grands fonds marins : la Polynésie, atout régional d'une « diplomatie scientifique » ?	176
Quand une « trump card » américaine coupe le jeu coopératif	176
En Polynésie : des engagements écologiques, scientifiques et politiques pour la préservation des grands fonds	182
Réaffirmation des priorités nationales et polynésiennes pour la protection des grands fonds marins à l'UNOC3	188

Une dynamique de formation professionnelle adaptée aux Polynésiens ?	192
Devenir marin : une vraie gageure pour les Polynésiens	192
Un nouveau Centre des métiers de la mer en Polynésie	194
Typologie des métiers maritimes en Polynésie	196
Rôles du RSMA et de la Marine nationale	197
Développement des formations initiales	198
Complexité de la carte des formations maritimes	199
Projet de Campus des métiers et qualifications de la mer	199
Recommandation portée au Comité France Maritime Outre-mer	200

Une sécurité maritime efficiente ?	202
Action de l'État en mer : vers un renforcement des moyens	202
Les acteurs privés du sauvetage : un soutien nécessaire	207
Pêche illégale : vers de nouvelles actions hors de la ZEE ?	209
La France, puissance d'équilibre dans la région : protection et dissuasion	212
La capacité de projection française dans la région	217
La place de la Polynésie dans la stratégie Indopacifique française	219
Les défis du cyber : nouvelles connexions et enjeux de sécurité	223

Une vision réaliste pour les infrastructures maritimes ?	226
Transport maritime international et modernisation du port de Papeete	227
Réparation et manutention navales : loin du « Pôle »	232
L'enjeu de la décentralisation	234
Accompagner le développement des ressources marines	236
Un nouveau terminal pour la croisière	236
La difficile gestion des flux de la plaisance	237

Des modes de gouvernance adaptés ?	239
Une gouvernance maritime fragile	239
Les grands projets maritimes de 2014 à 2022	243
Les bénéfices d'une gouvernance inclusive	245
Le Comité d'orientation stratégique portuaire et maritime polynésien	249
Une feuille de route du gouvernement polynésien pour l'économie bleue	250

iii. APPROCHES SECTORIELLES

Le transport maritime interinsulaire, à la peine ?	254
Renouvellement des flottes : l'engagement des armateurs	255
Réglementations et autorité portuaires	258
Maintenance et réparation navale, déconstruction et recyclage des navires hors d'usage	262
Nécessaire adaptation à la transition mondiale vers la décarbonation	263
La pêche et l'exploitation des ressources marines, limitées ?	266
Pêche hauturière : vers un nouveau schéma directeur	266
Difficultés et espoirs pour l'aquaculture	271
La perliculture : nouvelles formations locales	274
Croisière : une vision Pacifique ?	277
Une croissance favorisée par l'alliance des acteurs du secteur	277
Un modèle de développement spécifique à la Polynésie	280
L'importance de la coordination régionale pour le développement du secteur dans le Pacifique	284
Les enjeux environnementaux et culturels	287
La Polynésie, un laboratoire pour les innovations bleues ?	290
L'économie bleue au cœur de la stratégie « Polynésie Océan d'Innovation »	290
Les énergies marines renouvelables : encore insuffisamment développées	299
Une vraie place à prendre pour le transport maritime décarboné	304
La Polynésie, futur laboratoire « Blue Tech » ?	305
Pour un développement de l'innovation au profit des Polynésiens	307
Conclusion	308
Liste des acronymes utilisés	311
Ressources documentaires	313
Partenaires de cet ouvrage	316

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 - Répartition des compétences sur l'espace maritime de Polynésie française (SPCPF, 2022).....	22
Figure 2 - Carte des ZEE de l'Océanie (WikiCommons).....	28
Figure 3 - L'Océan Pacifique : un tiers de la planète, un rôle vital et stratégique (SHOM).....	31
Figure 4 - La Polynésie française : une ZEE de 4,8 millions de km ² (DRM).....	32
Figure 5 - Les Clusters maritimes ultramarins, regroupements des acteurs de l'économie bleue dans huit territoires (CMPF).....	34
Figure 6 - Emplois salariés en 2024 (IEOM).....	38
Figure 7 - Recettes fiscales 2024 (IEOM).....	39
Figure 8 - Importations en 2024 (IEOM).....	39
Figure 9 - Exportations en 2024 (IEOM).....	40
Figure 10 - Classification des secteurs de l'économie maritime (CMF/CMPF, 2020).....	46
Figure 11 - L'économie maritime française (CMF, 2023).....	49
Figure 12 - Vers une économie bleue régénérative (UICN, 2024).....	49
Figure 13 - L'économie bleue polynésienne en 2023/2024 (CMPF, 2024).....	51
Figure 14 - Evolution du nombre d'entreprises maritimes en Polynésie (CMPF, 2024).....	52
Figure 15 - Evolution du chiffre d'affaires des entreprises maritimes en Polynésie (CMPF, 2024).....	52
Figure 16 - Evolution des emplois salariés du maritime en Polynésie (CMPF, 2024).....	53
Figure 17 - Principaux agrégats de Polynésie (ISPF, 2023).....	60
Figure 18 - Chiffres de la pêche lagonnaire 2023 (CMPF).....	66
Figure 19 - Chiffres de la pêche côtière 2023 (CMPF).....	66
Figure 20 - Chiffres de la pêche hauturière 2024 (CMPF).....	66
Figure 21 - La perliculture polynésienne en 2024, un an après le record d'exportations de 16,9 milliards Fcpcf de 2023 (CMPF).....	68
Figure 22 - Statistiques du transport interinsulaire 2024 (DPAM).....	70
Figure 23 - Transport interinsulaire de passagers et véhicules 2024 (DPAM).....	70
Figure 24 - Transport inter-îles 2023 (CMPF).....	71
Figure 25 - Répartition du fret interinsulaire en 2023 (CMPF).....	71
Figure 26 - Chiffres du transport maritime polynésien en 2025 (CMPF).....	71
Figure 27 - Le tourisme nautique et maritime en 2024 (CMPF).....	75
Figure 28 - Polynésie Océan d'Innovation (gouvernement de la Polynésie, 2022).....	76
Figure 29 - Projet d'aménagement et de développement durable du Fenua (SAGE, 2020).....	80
Figure 30 - Visuel de Te Mana O Te Moana Nui A Hiva, 2024-2025.....	91
Figure 31 - Lancement de l'Année de la Mer à Tahiti, novembre 2024.....	91
Figure 32 - Façade du Haut-Commissariat de la République de Polynésie française, 2025.....	92
Figure 33 - Recommandations du <i>One Ocean Science Congress</i> , 2025.....	94
Figure 34 - <i>One Ocean Science Congress</i> , 2025.....	95
Figure 35 - Baromètre Starfish de l'économie bleue, 2025.....	96
Figure 36 - Visuels réalisés pour l'UNOC (Direction de l'Environnement de la Polynésie française, 2025).....	104
Figure 37 - Pays membres du Forum des Îles du Pacifique (DLiebisich).....	125
Figure 38 - Gouvernance nationale maritime (SGMer, 2022).....	131
Figure 39 - Tableau de bord économique des Outre-mer (IEOM, 2024).....	135
Figure 40 - Carte des DCP dérivants dans le Pacifique (CPS, 2024).....	152
Figure 41 - Blanchissement des coraux au niveau mondial entre 2023 et 2024 (NOAA, 2024).....	157
Figure 42 - Périmètre de l'Aire marine gérée Tainui Atea (OFB, 2022).....	161
Figure 43 - Matrice des risques d'impact sur les écosystèmes marins (OFB,2023).....	162

Figure 44 - Aires marines de la Polynésie française, septembre 2025.....	165
Figure 45 - Complexité de la carte des formations maritimes en Polynésie (CMPF, 2015).....	199
Figure 46 - Surveillance des pêches dans et autour de la ZEE (JRCC, 2024).....	211
Figure 47 - Les zones maritime Polynésie française et Océan Pacifique (AEM, 2024).....	212
Figure 48 - Mission TURBO de surveillance des atolls de Mururoa et Fangataufa (CEA,2022).....	214
Figure 49 - Projection de la puissance française en Indopacifique, mission PEGASE (MINARM, 2022).....	218
Figure 50 - La Polynésie française dans l'Indopacifique (CMPF, 2021).....	219
Figure 51 - Les principaux câbles sous-marins du Pacifique (submarinecablemap.com, 2022).....	225
Figure 52 - Les prochains câbles mis en service depuis la Polynésie entre 2026 et 2027 (submarinecablemap.com, 2025).....	225
Figure 53 - Le trafic maritime international sur Tahiti (PAP, 2023).....	226
Figure 54 - Plan général du port de Papeete (Port autonome de Papeete, 2023).....	229
Figure 55 - Evolution du transport maritime de passagers entre Tahiti et Moorea (DPAM, 2022).....	235
Figure 56 - « Un océan d'opportunités », étapes méthodologiques (PNUD, 2023).....	248
Figure 57 - « Un océan d'opportunités », roue de la gouvernance (PNUD, 2023).....	248
Figure 58 - Répartition des navires en Polynésie (DPAM, 2023).....	254
Figure 59 - Fret du cabotage local (PAP/DPAM, 2023).....	258
Figure 60 - Réglementations pour la décarbonation du transport maritime international (OMI).....	264
Figure 61 - Vue d'artiste du Na Hiro e Pae (SNA TUHAA PAE, 2023).....	265
Figure 62 - Evolution de la pêche hauturière en Polynésie (DRM, 2024).....	267
Figure 63 - Prises de la pêche hauturière (DRM, 2024).....	268
Figure 64 - Production de Crevettes bleues (IEOM, 2023).....	272
Figure 65 - Escales de la croisière en Polynésie en 2024 (TCC).....	277
Figure 66 - Une moyenne de navires de petite taille (TCC).....	282
Figure 67 - Un enjeu : la répartition des escales dans la ZEE (TCC).....	284
Figure 68 - Organisation de la recherche en Polynésie (VP, 2021).....	292
Figure 69 - Le consortium UPF-RESIPOL.....	296
Figure 70 - Plan Climat de la Polynésie française, 2023.....	300
Figure 71 - Mix énergétique de la Polynésie française, 2023.....	301
Figure 72 - Principe de fonctionnement d'un SWAC (Créocéan).....	301
Figure 73 - Bilan du SWAC du Centre hospitalier de Tahiti (Service de l'Energie de la Polynésie française).....	302
Figure 74 - Vers la réduction des émissions du transport maritime international (OMI-UE, 2022).....	304

Couverture : Port Autonome de Papeete / Création : S.Renard

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 territoire extra-continental au cœur des grands 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 première édition numérique éditée en 2024 sous la supervision de Yann Alix, *délégué général de la Fondation Sefacil* et d'Alexandre Luczkiewicz, *directeur adjoint du Cluster maritime français* ainsi que 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.

Je tiens aussi 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 aidée dans le cadre de ce travail : le contre-amiral Geoffroy d'Andigné et le contre-amiral Guillaume Pinget, *Commandants des zones maritimes du Pacifique et de Polynésie française* ; Paul-Marie Giry-Laterrière, *chef du Bureau de l'Action de l'Etat en mer* ; Alex Genicot, *directeur du JRCC de Polynésie française* ; Cédric Ponsonnet, *directeur des Ressources marines de Polynésie française* jusqu'en 2025 et Thibaut Tellier, *chargé de projets pour la pêche hauturière* ; Franck Connan et Sophie Marinesque, *directeur et directrice de l'Office français de la biodiversité en Polynésie* ; Vaimiti Dubousquet, *chargée de l'innovation scientifique et technologique à la Délégation à la Recherche de Polynésie française* ; 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 et partenaires de cette organisation, en particulier Benoît Le Maréchal au titre de l'aquaculture, Vatea Moarii pour la pêche hauturière, Heifara Trafton pour les formations maritimes, Boris Piel pour la décarbonation du transport maritime, Rémi Labonde et Patrick Michaux au *Service d'Hydrographie et d'Océanographie de la Marine* et Jean-Victor Lussan pour les équipements maritimes connectés.

Merci également aux *Clusters maritimes d'Outre-Mer* et au *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. Spéciale dédicace à Stéphane Renard, coordinateur du *Cluster maritime de Polynésie française*, qui a, le premier, lors des *Assises de*

l'Économie 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.

Enfin et surtout, 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. À 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 l'océan 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. La valeur économique de l'océan, par les services qu'il rend ou qui y sont opérés, est évaluée par l'OCDE (Organisation de coopération et de développement économique) à 3000 milliards de dollars à horizon 2030, soit l'équivalent de la cinquième économie mondiale. Au niveau national, 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 (contre 97 milliards d'euros et 388 000 emplois en 2022), chiffres qui pourraient atteindre 150 milliards d'euros et 1 million d'emplois d'ici 2030¹. En Polynésie française, elle représente le deuxième secteur pourvoyeur de ressources

¹ Chiffres 2023 du Cluster maritime français.

propres, 80 milliards Fc² de chiffre d'affaires pour les entreprises et plus de 13% des actifs (dont 9% des emplois salariés), en augmentation constante depuis dix ans³. 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*⁴, schémas directeurs sectoriels, plan de gestion de l'aire marine protégée 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 ultramarin⁵, en particulier pour la défense 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 en Polynésie française jusqu'en 2025, le Fenua⁶ 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 et en déployant de nouvelles mesures de préservation, 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 »

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 Le dernier comité de pilotage du *Schéma d'Aménagement général de la Polynésie française*, établi sous le précédent gouvernement, date de 2023. Le nouveau pouvoir politique territorial travaille à une nouvelle Stratégie de développement de la Polynésie française, qui devrait être finalisée en 2025.

5 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.

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

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, en partenariat avec Google. 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 archipélagique 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, en particulier autour des récifs coralliens. 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 de 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, non dissocié de la culture locale, propre à créer des emplois pérennes. Les ressources marines, les formations aux métiers de la mer et 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. De plus, l'évolution, indispensable, de la gouvernance maritime, doit être soutenue. La création d'un *Comité d'orientation stratégique maritime et portuaire*, organe de décision incluant l'État, le territoire et les acteurs privés, officiellement créé en 2024, constitue 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 française*, organisation fondée il y a onze 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. Cette feuille de route articule 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 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* et la 3^e *Conférence des Nations unies sur l'Océan* accueillie par la France en juin 2025, ont vivement mis en lumière la richesse et les enjeux maritimes des territoires ultramarins français. 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.

RESPONSABILITÉS DU PAYS ET DE L'ÉTAT, RÔLE DES ORGANISATIONS CIVILES

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*⁷ 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 2004⁸ 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

⁷ *Constitution du 4 octobre 1958*, Conseil constitutionnel de la République française.

⁸ *Loi organique 2004-192 du 27 février 2004 portant statut d'autonomie de la Polynésie française*.

dans les domaines relevant de sa compétence⁹. 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,
- *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.

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. À 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 SEAM (*Service d'État des Affaires Maritimes*) 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.

⁹ Loi organique n°2019-706 du 5 juillet 2019 portant modification du statut d'autonomie de la Polynésie.

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*¹⁰) 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 Assises de l'Economie Maritime Indopacifique* tenues à Nouméa en octobre 2023, par exemple). Il dispose d'un siège au CESEC (Conseil Economique, Social, Environnemental et Culturel de Polynésie française), d'un poste d'administrateur au Centre des Métiers de la Mer de Polynésie française et il est membre de la FEDOM (Fédération des Entreprises d'Outre-Mer). Cette organisation 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.

10 www.cluster-maritime.pf

L'EXERCICE DES COMPÉTENCES SUR L'ESPACE MARITIME POLYNÉSIE

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.

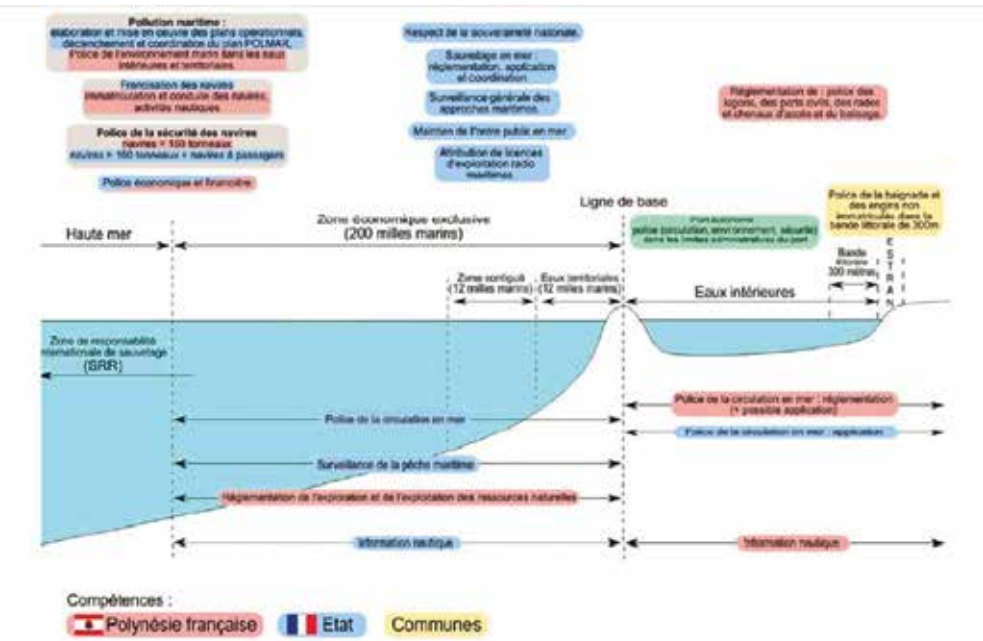


Figure 1 - Répartition des compétences sur l'espace maritime de Polynésie française (SPCPF, 2022)

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* 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 différents institutions et services. Ainsi, la sécurité des navires est du rôle du SEAM (*Service d'État 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*¹¹).

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.

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*).

11 Compétences de la Direction polynésienne des Affaires maritimes, sur le site servicepublic.pf

Afin d'inclure plus significativement les acteurs privés dans la gouvernance du maritime, un organe de décision public-privé a été créé en 2024 : le *Comité d'Orientation Stratégique Maritime et Portuaire de la Polynésie française* (COSMer)¹² réunit l'État, le Pays et le *Cluster maritime de Polynésie française*.

La voix des acteurs privés du maritime est également 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.

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 1982¹³. La

¹² « Economie bleue : première réunion du COSMer », Tahiti Infos, décembre 2024.

¹³ Convention des Nations unies sur le Droit de la Mer.

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 durable¹⁴ ». La participation d'une délégation polynésienne de plus de cent personnes à la 3^e Conférence des Nations unies sur l'Océan, organisée conjointement par la France et le Costa Rica à Nice en juin 2025, a constitué un marqueur fort de cet événement.

- Concernant son statut, la Polynésie française a été inscrite, en 2013, sur la liste des « territoires non autonomes 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. En 2023, après dix ans de « politique de la chaise vide » de l'État français lors des réunions de la commission onusienne en charge des politiques spéciales et de la décolonisation, appelée « la Quatrième Commission », le dialogue a été renoué avec la présence, en 2023, du représentant permanent de la France à l'ONU aux côtés du président de la Polynésie française, Moetai Brotherson. Ce dernier a exprimé le souhait d'une décolonisation « transparente, pacifique, pleine et entière, sous l'égide des Nations unies ». Toutefois, malgré la poursuite du dialogue en 2024, une feuille de route vers l'autodétermination, assortie d'un calendrier, n'a fait l'objet d'aucune résolution et l'État français a rappelé qu'il n'existait aucun processus entre la France et la Polynésie française qui donne un rôle à l'ONU. Les députés autonomistes, adversaires politiques du pouvoir actuellement en place, ont quant à eux exprimé leurs craintes vis-à-vis de l'indépendance, relativement à l'apport de Paris au budget polynésien et à la défense de la ZEE. L'accès à la souveraineté pleine et entière de la Polynésie fait aussi débat au sein même du parti indépendantiste quant au moyen d'y accéder : référendum d'auto-détermination et rapprochement avec le « Groupe d'Initiative de Bakou » créé par l'Azerbaïdjan, influent dans certains territoires ultramarins français, pour les figures historiques du parti plutôt tenants d'une ligne dure ; préférence pour l'accroissement progressif de la souveraineté alimentaire et économique pour le chef du gouvernement local afin de « se préparer » à une indépendance « inévitable¹⁵».

14 *Objectif de développement durable n°14 des Nations unies : « Vie aquatique ».*

15 « *Pour le Président de la Polynésie, l'indépendance est inévitable, il faut s'y préparer* », Grand Entretien, Dis-leur !, août 2025.

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 :

- 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.
- 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. Au total, le GPIP compte 18 membres : le Parlement d'Australie, le Parlement de Fiji, le Sénat de Hawaii, le Parlement des îles Cook, le Conseil des Sages de l'île de Pâques, le Parlement national des îles Salomon, l'Assemblée de Niue, le Congrès de Nouvelle-Calédonie, la Chambre des représentants de Nouvelle-Zélande, le Congrès de Palau, l'Assemblée de la Polynésie française, l'Assemblée législative des Samoa, la Chambre des représentants des Samoa Américaines, le Parlement de Tokelau, l'Assemblée législative de Tonga, le Parlement de Tuvalu, le Parlement de Vanuatu et l'Assemblée territoriale de Wallis-et-Futuna.

L'action du gouvernement indépendantiste a renforcé les liens diplomatiques et culturels entre la Polynésie et les pays et territoires insulaires du Pacifique. Pour le domaine maritime, la question de l'exploration des grands fonds marins a créé des synergies et des engagements communs. Les événements culturels et sportifs jouent également un rôle fédérateur pour les îles de l'Océanie, comme le montre aujourd'hui la préparation de Tahiti2027. L'organisation de ces Jeux du Pacifique, qui réuniront 4500 sportifs de 24 pays et territoires océaniques du 24 juillet au 8 août 2027, a été dotée de 12,5 milliards Fcpcf dont 2,5 milliards Fcpcf au titre de l'État.

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 (WikiCommons)

i. APPROCHES GLOBALES

L'ÉCONOMIE BLEUE EN POLYNÉSIE FRANÇAISE: SINGULARITÉ INVENTIVE OU ASPIRATION ILLUSOIRE?

Parce qu'un mot nouveau traduit, entérine et inspire une manière différente de penser, l'usage, de plus en plus relayé, du terme « merritoire », augure, ou du moins peut-on l'espérer, d'une nouvelle approche et d'une meilleure connaissance de la Polynésie française. Le terme, apparu au début du XXI^e siècle, n'est ni l'équivalent maritime de « territoire », ni son contraire. Sous la plume de Camille Parrain, première géographe française à l'employer en 2012¹⁶, il sert plusieurs objectifs : transcrire la réalité d'un lieu qui est à la fois mouvant et espace de mobilités ; affranchir le discours sur la mer des comparaisons telluriques comme « le sixième continent » ou « la planète océane » ; proposer la mer comme champ d'investigation à part entière pour la géographie humaine et l'étude des liens entre usagers et milieux marins, ces derniers ne devant plus être considérés comme des « territoires du vide » mais comme des espaces stratégiques à considérer sous l'aspect social, environnemental, économique et politique, en interdisciplinarité. L'ensemble de ces arguments coïncide avec le quotidien des Polynésiennes et des Polynésiens qui, en 2025, ont été nombreux à vouloir faire connaître leurs réalités et reconnaître leurs spécificités au niveau local, national et international.

Labellisée « Année de la Mer » par l'État, marquée par l'organisation à Nice de l'UNOC (3rd *United Nations Ocean Conference* ou 3^e Conférence des Nations unies sur l'Océan) et inscrite comme jalon médian de la Décennie des Sciences océaniques, l'année 2025 a mobilisé les forces vives du maritime polynésien, public et privé, pendant plusieurs mois, sur des projets et programmes de différentes envergures. Annonces, consultations, publications, ateliers, événements : avec une vaste délégation portant l'ensemble de ces travaux et projets, le *Fenua*¹⁷ a été exceptionnellement mis en lumière en juin 2025 à l'UNOC, rassemblement au chevet de l'océan dont l'ampleur, inédite, a fait de ce rendez-vous l'événement international le plus important de l'année¹⁸. La conférence de Nice a en effet montré dans quelle mesure les États du monde, des grandes puissances aux pays émergents, étaient aujourd'hui de plus en plus nombreux à élaborer des stratégies de maritimisation de leurs économies. Le rôle de l'océan dans la lutte contre le réchauffement climatique, l'engagement à atteindre les objectifs de développement durable de l'Agenda 2030 et les tensions d'un monde de nouveau multipolaire comptent parmi les facteurs-clés de ces trajectoires.

16 « La haute mer, un espace aux frontières de la recherche géographique », Camille Parrain, *EchoGéo*, 2012
17 *Fenua* : terre, pays, île, en tahitien. Désigne ici la Polynésie française.

18 Voir chapitre 3 : « *L'union et le sacré : la Polynésie française en force à la 3^e Conférence des États-Unis sur l'Océan* ».

Avec une ZEE représentant 40% de l'espace maritime national, 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 de pivot 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. Le pays apporte de surcroît, dans ce nouveau jeu mondial, la force de ce qui, au-delà de la culture, des traditions et des usages, tient ensemble, indissociables, l'homme et la mer qui l'entoure : une tension spirituelle éprouvée hors de tout dogme, littéralement, le sentiment océanique¹⁹.



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

UN « MERRITOIRE » GRAND COMME L'EUROPE

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 « *merritoire extracontinental* », stratégiquement positionné au milieu de l'Océan Pacifique sud. Cette superficie confère à la France le deuxième domaine maritime mondial, derrière les États-

¹⁹ Expression forgée par l'écrivain Romain Rolland en 1927 pour exprimer « le fait simple et direct de la sensation de l'éternel ».

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.

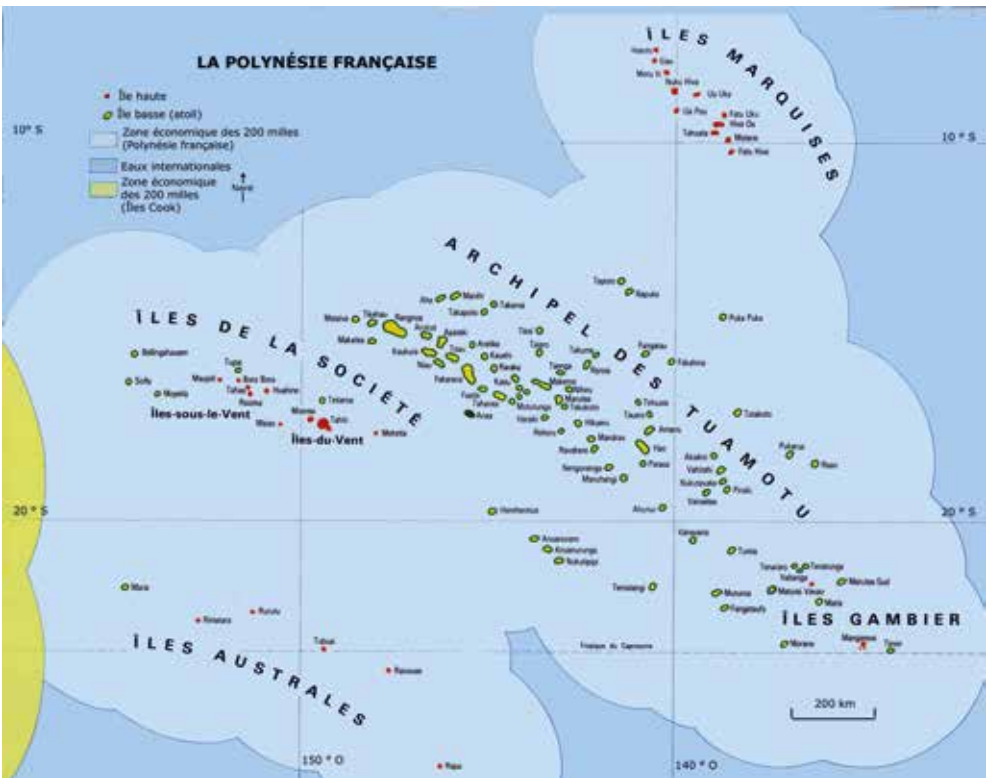


Figure 4 - La Polynésie française : une ZEE de 4,8 millions de km² (DRM)

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, ainsi qu'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 *Hawaii*, *Rapa Nui* (Ile 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 tous les pays et territoires insulaires du Pacifique. Il occupe 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. En 2025, le *Cluster maritime français* et l'*Association nationale des élus des littoraux* (ANEL) ont consacré une publication²⁰ inédite aux apports des outremer français en

20 « *Voyage au cœur de l'archipel France* », Cluster maritime français et Association nationale des élus des littoraux, mai 2025.

matière de souveraineté, d'économie et de biodiversité, qui éclairaient la vision d'une « France sans rivages ».

Néanmoins, l'attention portée à ce territoire extra-continental et la connaissance réelle de ses spécificités disposent 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 réelle de l'atout qu'est la Polynésie française.

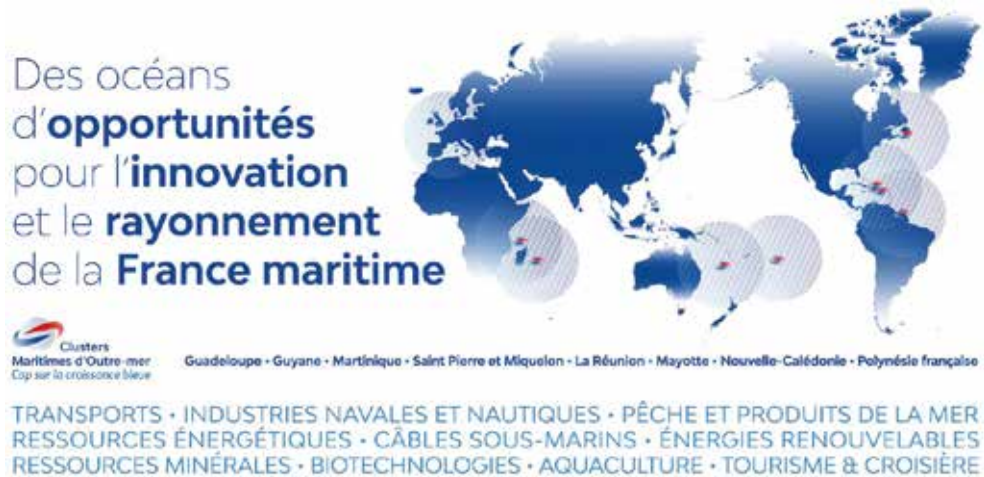


Figure 5 - Les Clusters maritimes ultramarins, regroupements des acteurs de l'économie bleue dans huit territoires (CMPF)

La singularité géographique de la Polynésie française a naturellement créé un modèle économique lié à la mer. 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 sanitaires. Toutes ces activités imposent d'emprunter la voie maritime et demeurent très largement centrées sur l'île principale, Tahiti. D'autres secteurs, comme 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 efficaces 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 décision²¹. 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 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 offshore 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. Elle peut donc 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 contribue ainsi 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.

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^e siècle par cet Établissement français d'Océanie, devenu Territoire d'outre-mer dans la Constitution de la IV^e République votée en 1946, reposait sur des échanges commerciaux : importations par Tahiti de biens manufacturés, exportations de produits agricoles – coprah (amande séchée

21 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). À noter qu'un DPT différent est également présenté pour les outre-mer.

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 1960, 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 tests atomiques menés, jusque-là, dans le 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 long²² » 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

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

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 Fcpf, en hausse constante depuis plusieurs années et de 5% par rapport à l'année précédente. Sur cette somme, 43% finance l'exercice des compétences de l'État, 50% vient en appui à l'exercice des compétences polynésiennes et 7% à celui des communes. Cet apport représente un tiers du PIB polynésien²³. 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^e 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 Fcpf 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%²⁴. À 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 métropolitains²⁵. En 2022, sur 69 200 salariés, on comptait 5 215 employés de la fonction publique territoriale et 10 436 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. En 2024, le nombre de personnes en activité augmente légèrement, avec 105 900 emplois, parmi lesquels un plus grand nombre de salariés de la fonction publique territoriale qui compte aujourd'hui 7 050 agents²⁶.

23 « Dépenses de l'État en 2023 », Haut-Commissariat de la République en Polynésie française.

24 « 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.

25 « Tahiti, une économie sous serre ? » Bernard Poirine, L'Harmattan, 2011.

26 Rapport annuel économique de la Polynésie française, IEOM, juillet 2025.



Figure 6 - Emplois salariés en 2024 (IEOM)

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 (+31% d'écart de prix par rapport à l'Hexagone) 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*²⁷ 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, première recette fiscale de la

²⁷ Rapport de l'Autorité de la Concurrence de Polynésie française, 2021.

collectivité. 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 2024 est marquée par une hausse de +6,1% des recettes fiscales après une hausse de +9,8% en 2023.

Recettes fiscales de la Polynésie française						Évolution
(valeur en millions XPF)						
	2020	2021	2022	2023	2024	24/23
Fiscalité indirecte	72 656	80 588	86 470	93 431	98 509	5,4%
Taxe sur la valeur ajoutée	46 123	50 429	54 344	59 424	62 038	+4,4 %
Droits à l'importation (*)	19 250	21 111	23 075	23 729	24 526	+3,4 %
Droits d'enregistrement	4 263	5 454	5 175	5 696	4 400	-22,7 %
Droits intérieurs de consommation	2 123	2 482	2 460	2 608	2 944	+12,9 %
Droits à l'exportation	60	205	298	599	294	-51,0 %
Autres droits indirects	837	917	1 118	1 375	4 307	+213,2 %
Fiscalité directe	25 985	24 946	31 251	35 866	38 709	7,9%
Impôt sur les bénéfices des sociétés (IS)	9 575	8 510	11 553	12 401	13 854	+11,7 %
Contribution supplémentaire à l'IS	3 814	3 048	4 308	5 308	5 184	-2,3 %
Impôt sur les transactions	3 036	2 929	3 334	3 353	3 613	+7,7 %
Impôt foncier	2 861	2 936	3 085	3 252	3 522	+8,3 %
Droits int.de consommation sur les véhicules	1 441	1 475	1 559	1 601	1 959	+22,4 %
Redevance de promotion touristique	574	772	1 557	1 702	1 738	+2,1%
Autres impôts et taxes directs	4 684	5 276	5 854	8 249	8 839	+7,2 %
Total	98 641	105 534	117 721	129 297	137 217	6,1%

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

©IEOM

Figure 7 - Recettes fiscales 2024 (IEOM)

Importations en valeur , hors éléments exceptionnels					Évolution	Évolution	Part
en millions XPF							
	2021	2022	2023	2024	24/23	24-23	2024
Biens destinés aux ménages :	94 919	115 213	115 557	114 834	-1%	-722	47%
Biens alimentaires	45 423	60 316	57 954	58 860	+2%	+906	23%
Biens de consommation	32 140	35 770	36 402	36 560	+0%	+158	15%
Biens automobiles	17 356	19 127	21 200	19 414	-8%	-1786	9%
Biens destinés aux entreprises :	80 143	95 177	99 124	100 952	+2%	+1 828	40%
Biens d'équipement*	34 749	38 093	45 616	48 974	+7%	+3 357	18%
Biens intermédiaires	45 394	57 083	53 507	51 978	-3%	-1529	22%
Énergie	20 530	37 094	33 204	34 055	+3%	+851	13%
TOTAL	195 593	247 483	247 884	249 841	+1%	+1 957	100%

Sources : Douanes, ISPF, retraitement IEOM * Hors exceptionnels

©IEOM

Figure 8 - Importations en 2024 (IEOM)

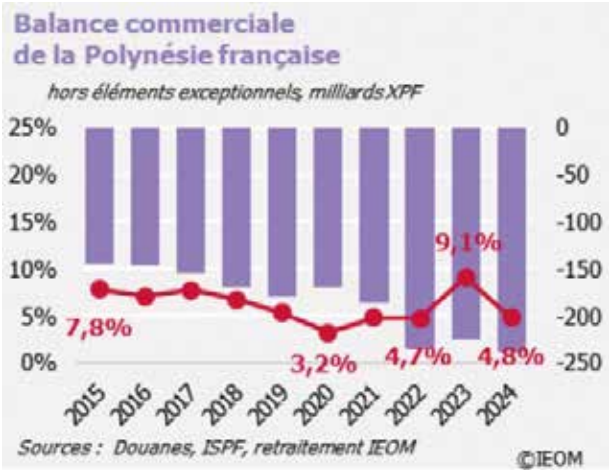
Exportations de produits locaux en valeur

en millions XPF	2021	2022	2023	2024	Évolution 24/23	Évolution 24/22	Part 2024
Produits perliers	4 921	6 240	17 914	7 310	-59%	+17%	61%
dont perles brutes	4 796	6 036	16 975	6 981	-59%	+16%	58%
Poisson	1780	2 411	2 295	2 295	+0%	-5%	19%
Huile de coprah	639	833	340	357	+5%	-57%	3%
Vanille	555	676	560	659	+18%	-3%	5%
Noni	467	301	198	261	-32%	-13%	2%
Monoï	267	279	254	265	+4%	-5%	2%
Nacre	176	261	166	159	-4%	-39%	1%
Bière	7	8	11	9	-19%	+12%	0%
Autres	523	658	815	730	-10%	+11%	6%
TOTAL	9 335	11 672	22 553	12 047	-47%	+3%	100%

Sources : Douanes, ISPF

©IEOM

Figure 9 - Exportations en 2024 (IEOM)



LA PART DES RESSOURCES PROPRES : LE TOURISME, PREMIER 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.

Après le coup d'arrêt causé par la pandémie de Covid-19, un premier record, dépassant les précédents jamais établis, a été atteint en 2023 avec 261 813 touristes (clients d'un hébergement terrestre ou d'un navire de croisière basé en tête de ligne), voire 305 700 en comptant les excursionnistes en croisière transpacifique, ce qui avait généré 85 milliards Fcpcf de recettes et majoritairement contribué à l'augmentation du nombre de salariés (+3,5% en 2023). Les chiffres 2024 ont encore amélioré ces scores puisqu'il a été comptabilisé, sur cette dernière année, 263 813 touristes. Cette croissance est portée par la croisière en tête de ligne et le charter nautique, en pleine expansion (+27,8% de croisiéristes par rapport à l'année précédente) et elle a généré plus de 100 milliards Fcpcf de retombées.

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. Un nouvel objectif quantitatif a été annoncé 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. Bien que certains segments, comme la croisière, laissent augurer d'une croissance permettant de maintenir la tendance globale au développement du secteur dans son ensemble, les modalités et méthodologies pour parvenir au chiffre annoncé doivent encore être confortées.

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*²⁸. 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 sectorielle²⁹. 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-entretenu, 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

28 Définir le *mana* afin de rendre ses significations accessibles à la pensée occidentale fait l'objet de travaux de recherche depuis le XIX^e 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, auxquels il confère un pouvoir, une grandeur, une qualité perceptible et transmissible. Le mot agrège la spiritualité, la magie et la puissance à l'oeuvre depuis les premières mythologies jusqu'à aujourd'hui.

29 « L'objectif du gouvernement est de développer une économie endogène », Polynésie la 1^{re}, février 2024.

de l'augmentation des connaissances et de la compétitivité – sont insuffisantes pour entretenir la croissance dite endogène. Cette dernière dépend donc de l'état 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.

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.

À 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* »³⁰.

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* »³¹. À 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

30 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.

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

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 Pensec en 1981. Lors du remaniement de 2022, la Plateforme 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. Sous le gouvernement de Michel Barnier, Fabrice Loher a été ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé de la Mer et de la Pêche. Dans le gouvernement du Premier Ministre suivant, François Bayrou, le Secrétariat d'État chargé de la Mer a disparu et les missions de Fabrice Loher sont aujourd'hui déléguées à Agnès Pannier-Runacher, ministre de la Transition écologique, dans un portefeuille élargi à la Biodiversité, à la Forêt, à la Mer et à la Pêche. Par ailleurs, un nouveau Secrétaire général de la Mer, Xavier Ducept, a été nommé en avril 2025. 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 la Mer et le *Cluster maritime français*³² 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 a également évolué en 2024 avec la création d'un *Comité d'orientation stratégique maritime et portuaire*, abrégé en « COSMer » et réunissant l'État, le Pays et le *Cluster maritime de Polynésie française*, ce dernier représentant les acteurs privés.

32 Site du *Cluster maritime français*.

TPOLOGIE 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 10 - Classification des secteurs de l'économie maritime (CMF/CMPF, 2020)

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 d'euros 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 climat³³.

« 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 ultramarines³⁴.

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 mondial³⁵. À cette échelle, il est envisagé un doublement de sa valeur pour atteindre presque 3 000 milliards de dollars d'ici à 2030³⁶, soit l'équivalent de la 5^e économie de la planète. Ces chiffres, qui sont aussi ceux de l'OCDE, ont été largement relayés lors de la 3^e Conférence des Nations unies sur l'Océan, qui s'est tenue à Nice en juin 2025.

33 *L'Accord de Paris sur le climat* sur le site des Nations unies.

34 Interview de Nathalie Mercier-Perrin, présidente exécutive du *Cluster maritime français*, Jeune Marine, 2024.

35 *Helm-PwC : Economy of the sea Barometer*, France.

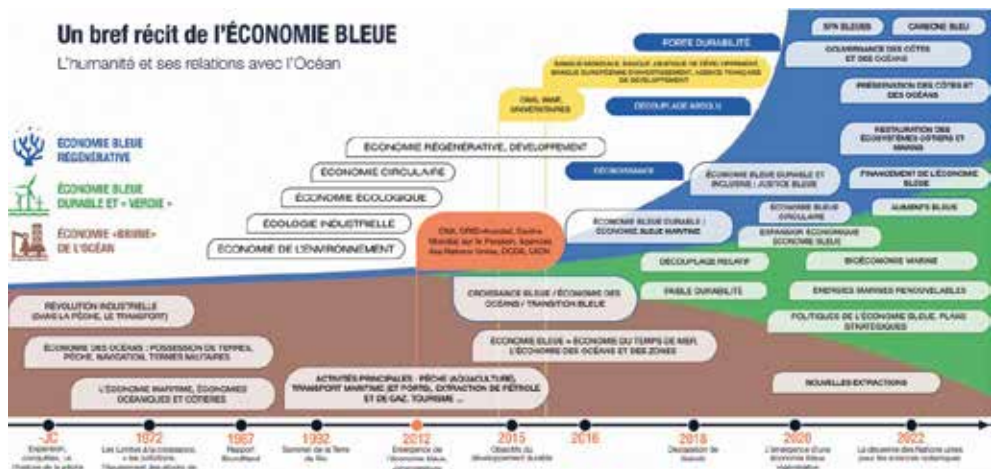
36 « *L'économie bleue durable est essentielle pour les petits pays et les populations côtières* », Onu Info dans le cadre de la Conférence des Nations unies sur les océans, 2022.

Les activités en lien avec les océans, les mers et les littoraux constituent ainsi le premier domaine économique à investir et le premier milieu à protéger, tant au regard des ressources biologiques que de sa capacité d'absorption du CO₂. L'océan est ainsi le premier champ d'action pour les transitions énergétique et écologique. Les projets en lien avec la mer sont au cœur des grands investissements et la mer elle-même, à travers la finance bleue, est en train de rebattre les cartes de la donne économique mondiale. Ce développement demeure néanmoins conditionné au respect de critères de durabilité bien établis : maintien des ressources pour les générations futures, projets adaptés au changement climatique, résilience des territoires. Certains territoires sont déjà, malheureusement, au-delà de l'urgence : le Vanuatu, les Kiribati ou Miquelon ont ainsi pris, ces dernières années, 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 et la dépendance d'un habitant sur deux à la ressource marine pour son alimentation renforcent ainsi 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 bleue³⁷ qui, d'une part, rappelle l'histoire de cette appellation et de ses différentes acceptions 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.

37 « Vers une économie bleue régénérative », Raphaëlla Le Gouvello et François Simard, UICN, 2024.



IMPORTANCE ET PERSPECTIVES DE L'ÉCONOMIE BLEUE POLYNÉSIEENNE

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 2023/2024³⁸, l'économie maritime polynésienne représente la deuxième source de ressources propres du Pays et compte pour 13% des actifs. 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 océanienne. 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

38 Tous les chiffres de 2024 ne sont pas consolidés à l'heure où nous écrivons ces lignes (NdA).

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 seconds³⁹ ». 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 internationales⁴⁰ ».



Figure 13 - L'économie bleue polynésienne en 2023/2024 (CMPF, 2024)

39 « Les ambitions inavouées – Ce que préparent les grandes puissances », Thomas Gomart, Tallandier, 2023.
40 « Azimut 2030 : entre préservation, productivité et résilience. Recueil des projets et orientations prioritaires pour le développement maritime durable en Polynésie française », CMPF, 2022.



Figure 14 - Evolution du nombre d'entreprises maritimes en Polynésie (CMPF, 2024)



Figure 15 - Evolution du chiffre d'affaires des entreprises maritimes en Polynésie (CMPF, 2024)



Figure 16 - Evolution des emplois salariés du maritime en Polynésie (CMPF, 2024)

UNE ZONE ÉCONOMIQUE EXCLUSIVE GÉRÉE ET OFFICIELLEMENT PROTÉGÉE

Selon l'UICN (Union internationale pour la conservation de la nature), une aire protégée est « *un espace géographique clairement défini, reconnu, spécialisé et géré par des moyens légaux ou d'autres moyens efficaces, visant à assurer la conservation à long terme de la nature et des services écosystémiques et valeurs culturelles qui y sont associés*⁴¹ ».

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 protégées⁴² incluant les outre-mer qui représentent 97% de l'espace maritime français⁴³ 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. L'avancée de la France sur cette trajectoire se traduit en 2022 par l'organisation du *One Ocean Summit* à Brest et le classement en AMP de la réserve naturelle des Terres australes et antarctiques françaises, qui a porté à 33% la superficie des espaces maritimes français protégés.

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

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

43 Portail des limites maritimes officielles françaises.

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.

Le Fenua s’est engagé à sa manière pour la protection de son espace maritime, annonçant ses projets devant la communauté internationale depuis la première Conférence des Nations unies sur l’Océan qui a été organisée à New York en 2017.

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. Une annonce a été faite lors de la première Conférence des Nations unies sur l’Océan qui s’est tenue à New York en 2017 : la Polynésie s’est alors engagée à classer l’intégralité de sa ZEE en « Aire marine gérée » et, autre engagement tenu, à créer un réseau d’Aires marines éducatives, espace maritime côtier géré de manière participative par des scolaires.

La terme « Aire marine gérée » (AMG), officiellement adopté en 2018, a été préféré alors car il correspondait à la réalité vécue par les acteurs en mer, en particulier les pêcheurs. L’AMG a reçu un nom, *Tainui Ātea*, et a été 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*⁴⁴ ». 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,

⁴⁴ 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.

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

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

Enfin, lors de la 3^e Conférence des Nations unies sur l'Océan, en juin 2025, la Polynésie française a annoncé le classement de *Tainui Ātea* en Aire marine protégée de catégorie VI, ce qui confère à ses mesures et plan de protection une reconnaissance internationale et fait de la France le pays ayant le plus d'espace maritime protégé au monde.

Par ses efforts et actions de préservation, traduits dans ses lois, la Polynésie française souhaite ainsi développer une économie bleue qui semble correspondre 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 sociale⁴⁵. 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.

45 « Vers une économie bleue régénérative », R. Le Gouvello et F. Cimard, *op.cit.*

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'ohi⁴⁶ ») 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*⁴⁷ », 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. Une enquête sur le budget des familles, menée en 2015, montrait que 26% des Polynésiens vivaient alors sous le seuil dit de bas revenus contre 14% en métropole. Dix ans plus tard, une étude tirée du recensement général de la population et de ses biens d'équipement conclut qu'environ 20% de la population vit toujours dans la pauvreté. Pour bien mesurer l'ampleur de la disparité entre Outre-mer et Hexagone, il faut notamment tenir compte du fait que les Polynésiens sont structurellement plus vulnérables et plus dépendants de l'économie en l'absence d'amortisseurs sociaux tels que, par exemple, une caisse de chômage⁴⁸. Enfin, si, comme préconisé par la commission Stiglitz-Sen-Fitoussi⁴⁹, 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

46 *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^e 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 Îles, 2021).

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

48 *Diagnostic territorial de la Polynésie française*, Institut de la statistique de la Polynésie française, 2022.

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

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 programmation relative à l'Egalité réelle Outre-mer* du 28 février 2017, dite « loi EROM »⁵⁰. 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 et 2024, faisant suite à une année 2022 confirmant la réalité de la reprise après la crise sanitaire et économique, confortent la croissance du territoire 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.

L'ÉCONOMIE BLEUE DANS LE PIB POLYNÉSIEN : UNE CONTRIBUTION ENCORE FAIBLE

Les derniers comptes économiques de la Polynésie française, publiés en juillet 2025, 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. Le PIB nominal (à prix courants, c'est-à-dire hors inflation) s'établissait en 2023 à 706 milliards Fcpcf, en augmentation de 3% après +4,5% de croissance en 2022 et +2,1% en 2021. Il dépasse ainsi de 10% celui d'avant

⁵⁰ 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.

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.

Une reprise liée au tourisme depuis 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. Le tourisme tire aussi la reprise de l'emploi. Dès 2022, les effectifs de l'hôtellerie et de la restauration étaient en augmentation de 20% et, pour l'ensemble, ceux du secteur tertiaire non marchand de 7,3%. Pour comparaison, les emplois étaient en hausse dans 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.

La tendance a été 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 rapport⁵¹. *« 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,

51 Rapport économique annuel 2023 de la Polynésie française, IEOM, 2024.

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.

En 2024, la croissance du tourisme s'est poursuivie, les recettes du secteur ayant atteint 77 milliards Fcpcf contre 61 milliards Fcpcf en 2022. Cette croissance est tirée par celle de la croisière en tête de ligne qui compense une baisse de l'hébergement terrestre, cette dernière étant liée à la moindre fréquentation de la clientèle américaine, ce qui constitue un point d'attention. Une étude sur l'hébergement touristique (recensement de l'existant, scénarios prospectifs et plans d'actions), schéma directeur pensé pour les dix prochaines années, a été présentée par le Pays en décembre 2024.

L'évaluation de fin d'année 2024⁵² est positive, avec une croissance de l'indicateur du climat des affaires et de l'emploi salarié marchand, tandis que la hausse des prix à la consommation est restée modérée sur l'année (+1,4%). La stabilité économique enregistrée sur 2024 ne préjuge pas des résultats de 2025 car la poursuite de la relance dépendra de celle des investissements, en recul de la part des entreprises comme des ménages. Les chefs d'entreprises affichaient, en décembre 2024, un certain optimisme et le recul de leurs investissements (passés de 58,6 milliards Fcpcf en 2023 à 38 milliards Fcpcf en 2024, soit en baisse de plus d'un tiers) est à comparer avec le caractère exceptionnel de 2023, le montant des crédits accordés en 2022 étant de 36,8 milliards Fcpcf. En revanche, l'investissement des ménages demeure léthargique et le marché immobilier, en particulier, accuse une baisse de 23% pour les crédits à l'habitat. Dans l'ensemble, l'hétérogénéité des taux de croissance au niveau mondial et les incertitudes qui pèsent sur le commerce international renforcent l'exigence de planifications et lignes directrices claires pour renforcer à moyen terme l'économie polynésienne dans ses composantes extérieures et intérieures.

52 *Tendances conjoncturelles de la Polynésie française, Quatrième trimestre 2024, IEOM.*

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 17 - Principaux agrégats de Polynésie (ISPF, 2023)

L'économie bleue, deuxième secteur pourvoyeur de ressources propres

Les exportations du secteur primaire et les chiffres records de la perliculture marquent l'année 2023. En 2024, les ventes exceptionnelles de perles ne se renouvellent pas mais le poisson continue de bien s'exporter. Dans l'ensemble, 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 2022⁵³. 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.

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

Les ressources marines, le transport maritime et la construction et réparation navales 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 Fcpf 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.

De manière générale, l'économie bleue est bien davantage prise en compte aujourd'hui qu'il y a dix ans. Les analystes disposent d'un ensemble de données actualisées annuellement pour différents secteurs comme les ressources marines ou le transport maritime. On retrouve aussi une certaine considération pour les enjeux maritimes dans différentes publications économiques spécialisées ou éditées à l'attention du grand public⁵⁴. Conforter la croissance de cette économie maritime suppose aujourd'hui de poursuivre le soutien à l'émergence ou à la poursuite de projets économiques viables, de contribuer à leur évaluation *via* des banques de données actualisables et partageables et, surtout, de porter et de mettre en œuvre une vision du développement maritime, nécessairement spécifique, de la Polynésie.

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 comme les deux premiers secteurs exportateurs du Pays.

De 2022 à 2024, les exportations des produits de la mer fluctuent. En 2022, elles s'élèvent à 6 milliards Fcpf pour la perle et 2,4 milliards Fcpf pour le poisson, loin derrière les exportations de services mais devant les autres secteurs exportateurs du secteur primaire terrestre – coprah, vanille. La croissance est structurelle pour les produits de la pêche et conjoncturelle pour la perle de Tahiti.

54 « *Tahiti, tu connais ?* », J.-M. Regnault, éditions Api Tahiti, 2019.

2023 est une année exceptionnelle : 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. La pêche hauturière maintient son niveau d'exportations avec 2,1 milliards Fcpf contre 2,3 milliards en 2022, ce qui représente 20% des ventes de productions locales sur les marchés étrangers.

En 2024, les exportations de perles ont retrouvé un niveau moins extraordinaire : la gemme demeure la première exportation du Pays, soit 54% des exportations totales pour une valeur de 7 milliards Fcpf et les ventes de thon rouge à l'étranger se maintiennent avec une valeur de 2,3 milliards Fcpf.

Enfin, les activités de transport maritime et de construction et maintenance navales poursuivent leur développement. À ces secteurs traditionnels, il faut ajouter les bons résultats de la croisière. Après une année 2023 évaluée à 16 milliards Fcpf sur 85 milliards Fcpf de retombées touristiques, les chiffres 2024 confirment que le secteur génère 20% des revenus du tourisme.

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. Son rôle 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.

ANCRAGE CULTUREL ET APPORT SOCIÉTAL DE PLUSIEURS SECTEURS MARITIMES

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.

À 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*⁵⁵ ». En 2024, la production est estimée à 7064 tonnes, un chiffre comparable à celui de 2023 et 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 344 navires recensés en 2024. La plupart de ces navires de pêche côtière sont des *potimarara*. 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

55 *Statistiques de la pêche lagonnaire 2022*, Direction des Ressources marines de Polynésie française, 2023.

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 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.

Les équipements pour la pêche recensés en 2024 comprennent les Dispositifs fixes de concentration de poisson (DCP fixes) utiles aux pêcheurs côtiers et lagonnaires et le matériel dédié au froid (machines à glace et chambres froides). En 2024, on compte⁵⁶ :

- 43 nouveaux DCP fixes ancrés sur l'année, portant le total à 101 DCP actifs répartis sur les 5 archipels :
 - Îles du Vent : 15 DCP
 - Îles Sous-le-Vent : 11 DCP
 - Tuamotu-Gambier : 47 DCP
 - Marquises : 22 DCP
 - Australes : 6 DCP
- 36 machines à glace et 10 chambres froides, répartis comme suit :
 - Îles du Vent : 19 équipements
 - Îles Sous-le-Vent : 8 équipements
 - Tuamotu-Gambier : 6 équipements
 - Marquises : 8 équipements
 - Australes : 5 équipements

La pêche hauturière alimente aussi le marché intérieur, contribuant à la consommation moyenne de 54 kg de poisson par an en Polynésie française mais sa valeur ajoutée réside principalement dans sa capacité à être exportée. En 2024, avec 8676 tonnes pêchées sur l'année dont 89% de thonidés, elle assure 2,2 milliards Fcpcf 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'État⁵⁷ : il s'agit d'une

⁵⁶ *Statistiques de pêche en Polynésie française*, Direction des Ressources marines de la Polynésie française, 2024.

⁵⁷ *Intervention du président de la République aux 18^e Assises de l'Economie de la Mer*, 2023.

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 2 500 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 large⁵⁸. 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 contre certaines maladies. 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 quantités⁵⁹. En mai 2024, le *ministère de l'Agriculture, des Ressources marines et de l'Environnement* a lancé un *Congrès du secteur primaire* qui a couvert, étape après étape, tous les archipels de la Polynésie. Lors de ces déplacements, l'accessibilité à une alimentation plus locale et plus saine a constitué l'un des principaux sujets d'échanges avec les professionnels et le public. Formations maritimes, aide au stockage et à l'équipement et développement de l'agrotransformation ont fait l'objet de demandes particulières de la part des îles et archipels éloignés de Tahiti.

58 « *Comportements alimentaires en Polynésie française* », ISPF, 2015.

59 « *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.



Figure 18 - Chiffres de la pêche lagonnaire 2023 (CMPF)



Figure 19 - Chiffres de la pêche côtière 2023 (CMPF)



Figure 20 - Chiffres de la pêche hauturière 2024 (CMPF)

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

Dans les cosmogonies polynésiennes, au commencement étaient le néant et les ténèbres du Pō⁶⁰, 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, perle⁶¹. 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 Japon⁶², 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 »⁶³. Les résultats pour 2023 affichaient un record d'exportations lié à des ventes exceptionnelles à Hong-Kong, consécutive à une pénurie de perles sur le marché mondial. Le retour à des chiffres moins spectaculaires en 2024 montre que les critères conjoncturels influencent significativement les tendances pour ce secteur toujours structurellement contraint.

60 *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).

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

62 « 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 Îles, 2021.

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



Figure 21 - La perliculture polynésienne en 2024, un an après le record d'exportations de 16,9 milliards Fcpcf de 2023 (CMPPF)

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^e 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. 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 2022 affichaient un total de 451 004 tonnes transportées dans la ZEE⁶⁴, 82% étant acheminé de Tahiti vers les îles et 19% comptant pour le trajet retour, principalement pour le coprah. 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

64 *Atlas maritime polynésien*, Direction polynésienne des Affaires maritimes, 2023.

l'ensemble des navires en exploitation, la moyenne d'âge est de 27,5 ans mais certaines unités ont près de 50 ans. Le renouvellement de la flotte est en cours.

En 2023, le tonnage transporté entre les archipels augmente de 14%. Un nouveau navire, le NGV « Apetahi Express » du groupe Tuatea, a été mis en service sur la liaison Tahiti – Iles Sous-le-Vent, depuis mi-2023 et, en 2025, un nouvel Havaiki Nui, construit par le chantier Royal Bodewes en Hollande pour la Société de Navigation Polynésienne, est venu remplacer l'ancien. Par ailleurs, 2022 a vu le retrait de la goélette « Taporu VII », mise en service en 1978 jusqu'à une succession d'avaries majeures. 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.

En 2024, le fret total transporté s'élève à 441428 tonnes⁶⁵.

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'Equipeement 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 près de 2 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.

Transport maritime interinsulaire et international font face à des exigences de modernisation liées, pour le premier, principalement à l'âge de la flotte et, pour le second, à l'évolution des navires de charge internationaux et des réglementations contraignantes de l'Organisation maritime internationale (OMI) qui affecteront également, à brève échéance, la flottille locale. Les infrastructures portuaires

65 Statistiques 2024 de la Direction Polynésienne des Affaires maritimes.

prennent également le virage de la numérisation des flux. 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.

ANNEE 2024										
FRET	IDV	ISLV	AUSTRALES	MARQUISES	TUAMOTU OUEST	TUAMOTU CENTRE	TUAMOTU EST	TUAMOTU NORD-EST	GAMBIER	TOTAL GENERAL
Alimentaire	20 125	34 509	2 034	5 513	5 706	2 344	532	184	1 387	72 334
Mat construction	8 608	37 763	6 496	6 628	12 359	3 433	993	242	1 897	78 419
Hydrocarbone	23 816	51 251	4 622	11 862	10 269	2 660	734	384	2 581	108 179
Divers	54 466	36 432	5 169	7 373	9 823	2 633	545	324	1 134	117 899
Fret Aller	107 015	159 955	18 321	31 376	38 157	11 070	2 804	1 134	6 999	376 831
Coprah	186	1 033	121	655	1 955	1 059	983	421	1	6 414
Produits de la mer	1	34	38	44	192	82	25	6	8	430
Produits agricoles	1 534	2 318	1 169	623	27	5	12		13	5 701
Productions des îles	5 964	954	430	1 192	509	25	1		174	9 249
Déchets	4 593	1 644	59	17	210	161	40		184	6 908
Divers	9 523	18 798	1 518	2 065	2 351	954	189	146	351	35 895
Fret Retour	21 801	24 781	3 335	4 596	5 244	2 286	1 250	573	731	64 597
Total Fret (en t)	128 816	184 736	21 656	35 972	43 401	13 356	4 054	1 707	7 730	441 428

PASSAGERS									
Aller	937 429	33 499	292	70	463	8		2	971 763
Retour	930 748	30 507	476	1	429	28	18	1	962 208
Croisière + tournée			422	2 900	11	7		154	3 494
Total	1 868 177	64 006	1 190	2 971	903	43	18	3	1 937 465

Aller = Papeete vers îles
Retour = îles vers Papeete

Figure 22 - Statistiques du transport interinsulaire 2024 (DPAM)

ANNEE 2024										
PASSAGERS	MOOREA						MAIAO			TOTAL IDV
	AREMITI 5	AREMITI 6	TAUATI FERRY	TEREVAU	VAEARAT	TOTAL MOOREA	SXMS 3	TAPORO 9	TOTAL MAIAO	
Aller	198 682	245 957	240 810	63 828	188 150	937 427		2	2	937 429
Retour	180 284	248 157	249 178	61 934	191 194	930 747		1	1	930 748
Total	378 966	494 114	489 988	125 762	379 344	1 868 174		3	3	1 868 177

VOITURES	AREMITI 5	AREMITI 6	TAUATI FERRY	TEREVAU	VAEARAT	TOTAL MOOREA	SXMS 3	TAPORO 9	TOTAL MAIAO	TOTAL IDV
Aller	9 662	5 544	50 594	4 501	28 683	98 984				98 984
Retour	9 824	4 935	49 867	4 131	28 400	97 157				97 157
Total	19 486	10 479	100 461	8 632	57 083	196 141				196 141

2 ROUES (motos + velos)	AREMITI 5	AREMITI 6	TAUATI FERRY	TEREVAU	VAEARAT	TOTAL MOOREA	SXMS 3	TAPORO 9	TOTAL MAIAO	TOTAL IDV
Aller	15 767	24 247	11 275	4 272	6 989	62 550				62 550
Retour	14 500	25 360	11 922	4 173	6 763	62 718				62 718
Total	30 267	49 606	23 197	8 445	13 752	125 267				125 267

POIDS LOURDS	AREMITI 5	AREMITI 6	TAUATI FERRY	TEREVAU	VAEARAT	TOTAL MOOREA	SXMS 3	TAPORO 9	TOTAL MAIAO	TOTAL IDV
Aller			4 032		3 129	7 161				7 161
Retour			3 756		3 337	7 093				7 093
Total			7 788		6 466	14 254				14 254

Figure 23 - Transport interinsulaire de passagers et véhicules 2024 (DPAM)



Figure 24 - Transport inter-îles 2023 (CMPF)



Figure 25 - Répartition du fret interinsulaire en 2023 (CMPF)



Figure 26 - Chiffres du transport maritime polynésien en 2025 (CMPF)

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 dépendants 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 crucial⁶⁶. 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.

Développer les exportations des produits de la mer ?

La pêche hauturière, malgré l'isolement de la Polynésie est 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 et 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 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 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'attendaient à une baisse des résultats du secteur en 2024 et en effet, la valeur

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

des exportations est, pour cette année, tombée à 6,9 milliards Fcpf. La perliculture est contrainte à plusieurs niveaux : par des causes spécifiques au territoire, comme la nécessité de former davantage mais, également, par 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 internationaux⁶⁷. 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 en 2026, de la Zone Biomarine de Faratea à Tahiti, un projet qui bénéficie du label d'innovation Pôle Mer Méditerranée. Il est envisagé, notamment, de tripler la production de la crevetticulture jusqu'à 450 tonnes. Les bons résultats obtenus sur l'élevage de bécasses et de holothuries à mamelles peuvent aussi faire espérer le développement des marchés de niche.

Les dernières statistiques détaillant le PIB polynésien secteur par secteur datent de 2018 : la pêche et l'aquaculture représentaient alors 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'Institut de la Statistique de Polynésie française (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)⁶⁸. 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.

Tourisme maritime : le *lead* de la croisière

L'objectif annoncé par le président du Pays, Moetai Brotherson, de vouloir atteindre les 600 000 touristes en Polynésie française, soit le double du chiffre actuel, sera-t-il atteint grâce à la croisière ?

Si 2023 a été un record, après le rebond post-Covid, avec 11% d'augmentation du nombre de touristes par rapport à 2019 et si 2024 a confirmé cette tendance avec une croissance de +1,2% de visiteurs par rapport à 2023 et près

67 *Pearl Commission Special Report*, Congrès de la Confédération internationale de Bijouterie, Joaillerie, Orfèvrerie des diamants, perles et pierres, 2023.

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

de 100 milliards de retombées, le *lead* est tenu par le tourisme maritime. En 2024, la croisière et le charter nautique enregistrent en effet une croissance spectaculaire de +27%. En revanche, le taux de remplissage des hôtels est passé de 74% à 69% entre 2023 et 2024.

La volonté d'augmenter encore le nombre de touristes au Fenua est très bien accueillie. Le secteur contribue à absorber les productions locales et notamment celles des ressources marines, que ce soit en volume ou en valeur grâce à la transformation des produits de la mer (poisson, crevettes, perles montées en bijoux). De plus, 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.

Plusieurs risques doivent toutefois être pris en compte : la baisse enregistrée en 2024 du marché émetteur américain, le premier pour la Polynésie avec 46% des touristes en 2023 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 2023⁶⁹ 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.

La croisière tire donc à la hausse les chiffres du tourisme et elle participe de la dynamique de diversification et de rééquilibrage des retombées pour l'ensemble des archipels. 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 bénéfices 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, inauguré en 2025 à Papeete, constitue 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

69 « Polynésie : fréquentation record en 2023 ! », TourMag, mars 2024.

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, le problème principal réside dans le 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'exacerber les tensions. Un programme de digitalisation et de gestion des flux est en cours d'élaboration par la Direction polynésienne des Affaires maritimes, en lien avec l'installation de corps-morts.

Enfin, le développement des activités nautiques telles que la plongée, le *whale-watching* (observation des baleines) ou le surf est lié à celui du tourisme. La plongée bénéficie de la réputation mondiale des spots polynésiens mais demeure à être davantage développée dans les archipels d'une part et à être régulée. Les associations environnementales sont en effet de plus en plus actives à œuvrer pour la protection des zones les plus visitées, comme la passe de Tiputa à Rangiroa, en raison des perturbations possibles dans les comportements de la faune sauvage. Le whale-watching est quant à lui déjà très encadré, avec des réglementations sur les périodes et les distances d'observation à respecter. Enfin, 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.



Figure 27 - Le tourisme nautique et maritime en 2024 (CMPF)

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 climatique⁷⁰ ».

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.



Figure 28 - Polynésie Océan d'Innovation (gouvernement de la Polynésie, 2022)

⁷⁰ « Polynésie Océan d'Innovation, stratégie de l'Innovation 2030 de la Polynésie française pour son développement durable et inclusif », 2022.

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 privées 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.

Parallèlement, de nouveaux produits et services, existant ailleurs mais non développés au Fenua, pourraient participer à la croissance et au rééquilibrage de la balance commerciale, comme par exemple :

- La transformation des espèces marines exploitables ;
- L'amélioration des techniques d'élevage des espèces marines ;
- La réutilisation des déchets naturels de la pêche et des déchets perlicoles ;
- La création d'une vraie filière de démantèlement et recyclage des navires ;
- Les services en lien avec la mer comme la finance bleue ou encore la fiscalité bleue, mis en place dans d'autres pays...

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.

BILAN ET TRAJECTOIRES : L'ÉCONOMIE BLEUE POLYNÉSIENNE ENTRE 2014 ET 2022

Lors de son 7^e Forum de l'Economie bleue organisé en 2022 à Tahiti, le *Cluster maritime de Polynésie française* a présenté le bilan de huit années de développement et de structuration maritime au Fenua. L'organisation s'est basée sur sa vision initiale⁷¹, éditée lors de sa création en 2014 et déclinée en 14 grands projets transversaux, à déployer à l'échelle de la ZEE et en intersectorialité, pour faire un état des lieux de l'avancée de ces différentes propositions. Certaines

71 « Une vision maritime pour un développement économique et de l'emploi en Polynésie française », CMPE, 2014.

d'entre elles ont été réalisées ou sont en cours de réalisation : le regroupement des acteurs privés et parapublics du maritime au sein du Cluster lui-même ; la participation de l'économie bleue à la relance économique depuis huit ans ; le renouvellement des flottes ; la création d'une autorité portuaire à l'échelle du Pays ; la gestion des espaces maritimes ou encore, le développement des énergies marines renouvelables. D'autres projets ont trouvé des solutions alternatives, comme la proposition de créer un Lycée de la mer : le Pays s'oriente aujourd'hui vers des formations initiales maritimes accueillies au sein du Lycée agricole de Opunohu à Moorea d'une part, et l'élaboration et la labellisation nationale « Campus des Métiers et Qualifications de la Mer » pour l'ensemble des programmes existants. Le manque de visibilité et, parfois, de cohérence des trajectoires constitue un frein considérable à l'investissement, extérieur comme local, sur l'ensemble des secteurs maritimes polynésiens et il convient de saluer l'engagement des acteurs publics et privés qui ont, sur ces dix dernières années, mesuré les opportunités offertes par le développement maritime au Fenua.

Le secteur ayant le plus besoin de soutien et de progrès est celui des infrastructures nautiques et maritimes dédiées à l'accostage mais aussi à la maintenance et à la modernisation. Si les dépenses liquidées pour le maritime ont augmenté ces dernières années, force est de constater l'absence de filière de réparation navale autour d'un pôle constitué, ainsi que le retard pris dans l'évolution des équipements maritimes, pour leur modernisation à Tahiti comme pour leur développement dans les archipels qui ne sauraient développer une économie bleue à l'échelle de leurs îles sans infrastructures adaptées.

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*⁷²), 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 procédures⁷³. 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

72 *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.

73 *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.

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 ;
- *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 Hawaii et les Marquises et en août 2025, l’annonce a été faite d’un prochain doublement des vols entre Honolulu et Papeete. En revanche, le projet de Village Tahitien, infrastructure hôtelière majeure envisagée 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, l’accélération du développement de l’aquaculture dans les Tuamotu, inscrite dans le schéma d’aménagement, se fait attendre. Un nouveau schéma de développement économique est en cours d’élaboration en 2025.

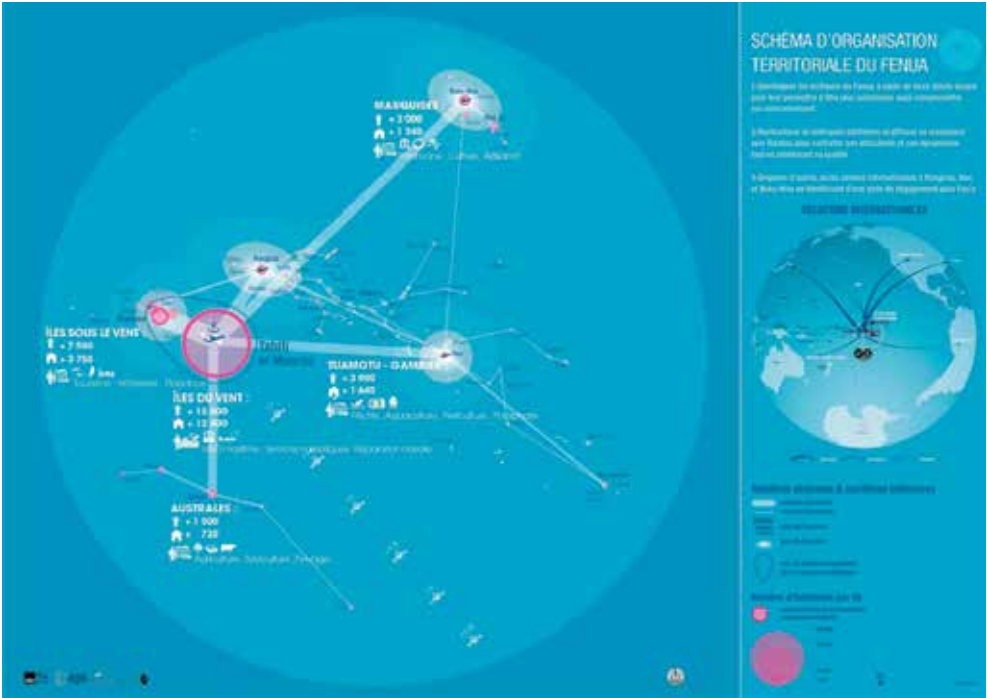


Figure 29 - Projet d’aménagement et de développement durable du Fenua (SAGE, 2020)

Enfin, 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. Un nouveau projet a été présenté par le ministre des Grands Travaux, de l’Équipement et des Transports de la Polynésie française, Jordy Chan, fin juillet 2025 : le déplacement, en trois phases et à horizon 2032, de 1 500 agents de la fonction publique territoriale depuis la zone urbaine de Papeete qui concentre aujourd’hui les trois-quarts

de l'administration du Pays. Ces déplacements seraient limités à l'île de Tahiti, en faisant de la commune de Taravao, porte de la presqu'île, un nouveau centre d'activité névralgique⁷⁴.

TRANSITIONS ET RÉSILIENCE : RÔLES ET RESPONSABILITÉS DE L'ÉCONOMIE BLEUE

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 marine⁷⁵. 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'UMRi LIENSs⁷⁶ 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

⁷⁴ *Présentation du projet de décentralisation*, conférence de presse du gouvernement de la Polynésie française, juillet 2025.

⁷⁵ « *L'impact du changement climatique sur la Polynésie française* », Victoire Laurent, The Conversation, 2022.

⁷⁶ Unité mixte de recherche interdisciplinaire Littoral, Environnement et Sociétés.

de, 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)⁷⁷ ». 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, 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.

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 des 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.

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

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 7^e Forum de l'Economie bleue organisé par le CMPF (*Cluster maritime de Polynésie française*) 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 l'aire marine Tainui Ātea. 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, a été 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 institue une forme de gouvernance inédite pour l'économie maritime polynésienne⁷⁸.

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.

⁷⁸ « Le premier comité stratégique de la mer en marche », Tahiti Infos, novembre 2023.

L'UNION ET LE SACRÉ : LA POLYNÉSIE FRANÇAISE EN FORCE À LA 3^E CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR L'Océan

« Mobilisation », « batailles », « victoire » : à Nice, en ce 9 juin 2025, dans l'enceinte de l'organisation internationale dédiée au maintien de la paix, le premier discours⁷⁹ d'Emmanuel Macron, président de la République française et co-président de la 3^e Conférence des Nations unies sur l'Océan, occupe le champ lexical de la guerre. Si le chef de l'État convoque l'étymologie grecque de la ville-hôte, dédiée à Athéna-Nikè, déesse des triomphes, c'est moins pour souligner la prospérité économique d'une cité liée à la mer depuis l'Antiquité que pour scander, de nouveau, les objectifs du combat auquel 175 délégations du monde entier – comptant 75 chefs d'États – et, plus largement, 15 000 personnes, sont venues prendre part : la défense d'un seul océan, vital et vivant, face aux assauts mercenaires ; la protection de la démocratie face au désengagement. En ligne de mire : la politique des États-Unis, dont l'absence est dûment signalée. À l'horizon : la réalisation de l'Objectif de développement durable n°14 de l'Agenda 2030 des Nations unies⁸⁰, « Vie aquatique / Conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable », ainsi que l'a rappelé Antonio Guterres, Secrétaire général de l'ONU, dans un discours officiel d'ouverture précédé par un '*ōrero*'⁸¹ déclamé par la Tahitienne Hinano Murphy. Reconnue comme l'une des gardiennes les plus éminentes des savoirs ancestraux polynésiens, la directrice culturelle de la Tetiaroa Society⁸² a invoqué, presque incanté, la part ontologique de l'océan pour les peuples du Pacifique, cet océan considéré comme un *marae*⁸³ – un lieu sacré, fondateur, inaliénable. Cet accueil honorifique à la tribune des nations, en introduction au plus grand événement international de l'année, a entériné la reconnaissance du lien spirituel et culturel qui unit les populations insulaires de notre partie du monde au plus vaste des océans et il a profondément ému la délégation de la Polynésie française qui a rassemblé, à l'UNOC, plus de 110 membres.

79 Discours du président de la République française à la Conférence des Nations unies sur l'Océan à Nice, 9 juin 2025.

80 Objectifs de développement durable / 17 objectifs pour sauver le monde, site des Nations unies.

81 *ōrero* : art déclamatoire polynésien, discours élaboré selon les codes de cet art.

82 *Tetiaroa Society* : organisation dédiée à la conservation de l'atoll de Tetiaroa en Polynésie ainsi que dans de nombreux programmes scientifiques et éducatifs liés aux milieux marins.

83 *Marae* : espace sacré et lieu socio-culturel central dans la civilisation polynésienne, dont les plateformes de pierre volcanique et de corail constituent aujourd'hui les vestiges.

Ce nombre exceptionnel, sans doute le plus grand et le plus diversifié jamais réuni pour une participation de la Polynésie française à un événement de l'autre côté du globe, reflète la valeur de la mer dans la vie sociale, économique, culturelle et politique de notre « merritoire » composé à 99,9% d'eau salée. Il atteste aussi de la capacité de certaines conjonctures à faire mettre de côté débats et politiques et à créer, au contraire, de la cohésion. La perspective de représenter et faire valoir les enjeux marins et maritimes polynésiens à la 3^e Conférence des Nations unies sur l'Océan a fait émerger, sinon l'intégralité, du moins l'essentiel des composantes favorisant une union sacrée. Représentants du Pays et de l'État, du monde académique, de l'économie et de la société civile : chacune et chacun, avec sa vision, ses missions et ses projets propres, ont travaillé pendant un an en amont pour arriver ensemble au rendez-vous de Nice et y présenter, de manière forte, lisible et visible, la trajectoire polynésienne en faveur de l'océan. Cette dynamique, officiellement lancée en novembre 2024 à Tahiti, lors d'une grande cérémonie officialisant l'entrée dans l'Année de la Mer nationale, porte un nom : « Te Mana O Te Moana Nui A Hiva – Unir nos actions pour préserver le Mana de notre Océan ». Affichée à l'entrée du pavillon de la Polynésie française à Nice comme au fronton du Haut-Commissariat de la République à Papeete et, sous son logo inédit, en tête de toutes les communications internes et externes de la task-force progressivement constituée en vue de l'UNOC, elle présente cinq engagements⁸⁴ communs de la Polynésie française pour l'océan, portés par l'ensemble des acteurs réunis. Ces engagements s'écrivent comme suit :

- Préserver ses récifs coralliens et la santé de ses lagons,
- Renforcer la coopération scientifique et la connaissance sur les grands fonds marins, dans le respect du moratoire adopté par la Polynésie,
- Partager son modèle unique de gestion des espaces et des ressources marines, son aire marine gérée, son rahui traditionnel, sa pêche durable, son sanctuaire mondial pour les mammifères marins, ses réserves de biosphère, ses aires marines éducatives,
- Déployer sa stratégie 2030 « Polynésie Océan d'Innovation » : économie bleue durable et décarbonée, productions d'excellence, valorisation biotechnologique,
- Développer des énergies marines renouvelables innovantes.

Ces cinq engagements ont été tenus et relayés à Nice, dans le cadre d'une multiplicité d'interventions et d'échanges menés, pendant près de deux semaines continues, à tous les niveaux de décision politique, d'engagement partenarial et de collaboration possibles, dans les trois « zones⁸⁵ » de l'événement. Cette

84 *Te Mana O Te Moana Nui A Hiva – Unir nos actions pour préserver le Mana de notre Océan* : vidéo YouTube.

85 La 3^e Conférence des Nations unies sur l'Océan était organisée, du 2 au 13 juin 2025, sur trois zones géographiques de Nice : la « Zone Bleue », à Port Lympia, a accueilli le One Ocean Science Congress puis l'UNOC proprement dit, avec les conférences réunissant les États ; la « Zone Verte », dans le Palais des Expositions renommé « La Baleine », accueillait les pavillons d'exposition et des conférences ouvertes au public ; la « Zone Rouge », à flot, réunissait les grandes fondations à bord de navires prestigieux. Des side-events ont également été organisés à Monaco (Blue Economy and Finance Forum), Nice (Nice Ocean Business Forum) et Paris (Forum des Iles) en lien avec l'UNOC.

cohérence et ce respect de l'intégralité des annonces expliquent, bien plus que l'effectif en soi de la délégation, la réussite avérée du déplacement de la Polynésie française à l'UNOC.

Il est également remarquable de constater à quel point l'économie bleue n'est plus dissociée des préoccupations de préservation des espaces et des espèces mais, au contraire, est mise en avant comme la solution à privilégier pour atteindre l'ODD14 de l'Agenda 2030 des Nations unies. Que ce soit dans le cadre des panels politiques, des conférences ouvertes à tous publics ou encore lors des side-events comme le *Blue Economy and Finance Forum* organisé par la principauté de Monaco ou le *Nice Ocean Business Forum*, la croissance et la valeur de l'économie bleue font partie des chiffres répétés et relayés. En 25 ans, l'apport financier des secteurs maritimes et des services rendus par l'océan a doublé jusqu'à atteindre 1300 milliards de dollars au niveau mondial et la tendance se poursuit avec des prévisions de valeur financière à 2600 milliards de dollars à horizon 2030. Certaines régions ont pu faire état de leurs propres estimations, comme l'Union Européenne qui avance les montants de 250 milliards d'euros en valeur nette et 5 millions d'emplois en 2025. Ce plébiscite inédit pour l'économie bleue, en tant que « première solution contre le changement climatique et ses conséquences⁸⁶ », est renforcé par le calcul du « coût de l'inaction » : l'aggravation du changement climatique, de la pollution, de l'acidification des océans et de la mauvaise gestion des ressources marines est en effet évaluée *a contrario* à 8 trilliards de dollars. La nécessité de renforcer les apports financiers au service de l'ODD14, le moins soutenu des 17 objectifs de l'Agenda 2030, a mobilisé l'ensemble des acteurs, à Nice et à Monaco, sur des appels et des levées de fonds pour une économie bleue « prospère », « régénérative » et « innovante ». La Polynésie française s'est inscrite dans cette trajectoire en présentant ses propres modèles de gestion et de développement de ses ressources marines et de ses innovations. Le *Cluster maritime de Polynésie française*, créé il y a onze ans pour promouvoir l'économie bleue en tant que moteur d'un développement résilient de sa collectivité ultramarine, est intervenu à différents niveaux lors de l'UNOC. Les urgences liées au réchauffement climatique engendrent de nouvelles nécessités : décarboner et installer des sources d'énergie renouvelable pour l'électricité, le transport ou la climatisation ; assurer une sécurité alimentaire à partir des productions locales ; développer des ressources propres. Le CMPF a, dans ce contexte, été rassuré de constater qu'au plus haut niveau décisionnel, l'économie n'était plus décorrélée de la recherche de solutions pour la résilience au changement climatique mais qu'au contraire, elle était intégrée aux modèles et aux réflexions pour son apport de solutions nouvelles. Au niveau mondial, l'économie de l'environnement et du changement climatique est, enfin, investie par les chercheurs en macroéconomie, économie urbaine ou développement économique, après des décennies de « bunkerisation », autrement dit d'isolation

86 *Mobilizing finance for ocean action in the support of SDG 14, Ocean Action Panel 3, UNOC, 10 juin 2025.*

par rapport à leurs collègues spécialistes du climat. Les points d'attention d'une nouvelle génération d'experts comprennent la finance bleue, le coût du réchauffement climatique ou l'élaboration d'outils plus complexes que la seule valorisation monétaire pour intégrer la nature dans les modélisations⁸⁷.

Sans entrer dans le détail de toutes les actions déployées, ni de toutes les annonces partagées au fil des dix journées intenses qui se sont déroulées à Nice du 2 au 13 juin, il demeure possible de distinguer, parmi elles, celles qui impulsent un nouvel élan sur la trajectoire choisie par la Polynésie, dans sa recherche d'un équilibre entre productivité de ses diverses activités maritimes et résilience de ses exceptionnels écosystèmes marins.

L'UNOC, LIEU D'EXPRESSION POLITIQUE POUR LA PRÉSERVATION DE L'OcéAN

Parmi les déclarations formulées à l'UNOC, celles concernant la préservation tiennent la première place et elles sont politiques autant qu'écologiques. Pour la Polynésie française, le président Moetai Brotherson a annoncé le 9 juin 2025, jour de l'ouverture de l'UNOC, le classement de la ZEE polynésienne, soit 4,8 millions de km², en Aire marine protégée (AMP) selon les critères de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN) : une mesure adoptée en Conseil des ministres à Papeete quelques jours auparavant et une évolution réglementaire qui fait de l'espace maritime polynésien la plus grande AMP du monde. Le président de la Polynésie française invoque comme raison à cette mesure une prise de responsabilité incombant à une population ayant une conception holistique de l'océan : « nous sommes, avec nos cousins et voisins du Pacifique sud, ce que certains appellent 'petites nations insulaires' mais nous préférons nous nommer 'grands états océaniques' (...) Nous faisons partie de l'Océan et l'Océan fait partie de nous⁸⁸ ». Considérant comme un « devoir sacré » d'être « les gardiens de l'Océan », il a rappelé les mesures déjà prises, depuis les années 1990, pour la préservation des eaux polynésiennes, dont les principales sont le statut de sanctuaire pour les mammifères marins, les raies, requins et tortues, la mise en place d'une pêche durable et labellisée et la création d'un statut spécifique, « Aire marine gérée », non reconnu à l'international mais bénéficiant d'un plan de gestion. Il a également souligné l'écart entre la taille des espaces maritimes des États et territoires insulaires du Pacifique (7% de la surface de la Terre) et la réalité des moyens à leur disposition pour en assurer une gestion durable (les PIB cumulés représentant moins de 0,1% du PIB mondial). Nonobstant cette dernière difficulté, le chef du Fenua a complété

87 « Le lent réveil des économistes devant l'urgence écologique », Le Monde, juin 2025.

88 Allocution de Moetai Brotherson, président de la Polynésie française, Ocean Action Panel 1 : « *Conserving, sustainably managing and restoring marine and coastal ecosystems including deep-sea ecosystems* », 3^e Conférence des Nations unies sur l'Océan, 9 juin 2025.

l'annonce du classement de la ZEE polynésienne en AMP de catégorie VI⁸⁹ par deux autres engagements : d'une part, le classement de plus d'1,1 million de km² en AMP de catégorie I et II, plus restrictives quant aux activités pouvant y être exercées et, d'autre part, l'augmentation, d'ici le 8 juin 2026, prochaine Journée mondiale de l'Océan, de ces AMP de classes I et II de 500 000 km² supplémentaires. Très largement applaudie pour ces mesures, la Polynésie française a été fortement mise en avant durant tout le reste de la conférence onusienne et des événements parallèles liés au maritime. Sa décision confère aujourd'hui à la France le plus vaste espace maritime protégé du monde : 32,5% des eaux françaises de métropole et, principalement, d'outre-mer, étaient déjà sous protection en 2022. Avec le classement en AMP de la ZEE polynésienne, qui représente 44,8% de l'espace maritime français, la France peut se prévaloir d'un espace maritime, le deuxième mondial, à plus de 70% protégé.

La préservation des écosystèmes marins et du vivant qui y évolue est une question politique. L'urgence planétaire, c'est le réchauffement du climat, contre lequel l'océan lutte en première ligne, en tant que capteur de CO₂ et fournisseur d'oxygène : « une respiration sur deux, nous la devons à l'Océan » est certainement l'une des phrases les plus entendues durant le sommet. Le deuxième grand sujet, c'est l'enjeu vital qui dépend des mers et océans, tant au regard de la biodiversité planétaire que de l'alimentation et du développement des générations futures. Mener le combat de l'océan, dans l'enceinte de l'UNOC, c'est d'abord reposer deux conditions liminaires, inhérentes aux principes des Nations unies et de la Conférence sur l'Océan en particulier : d'une part, faire avancer les débats et, le cas échéant, conclure des accords qui soient fondés sur la connaissance scientifique, établie dans les règles de l'art ; d'autre part, garantir le partage équitable des bénéfices de l'exploitation des milieux à l'ensemble des pays et territoires du monde. Or les usages que l'humanité fait aujourd'hui de « son océan » – le continuum entre les espaces maritimes qui recouvrent 70% de la planète ayant fait disparaître, dans les discours, l'usage du pluriel – dérogent trop largement et de plus en plus radicalement à ces exigences. L'exercice du pouvoir par le quarante-septième gouvernement américain augmente dramatiquement les risques de catastrophe pour la planète entière et la 3^e Conférence des Nations unies sur l'Océan, qui a réuni 90% des nations, s'est clairement positionnée contre la manière Trump dans laquelle s'amalgament climato-scepticisme, encouragement au forage pétrolier, volonté de préemption sur les grands fonds marins internationaux, antiscience et mépris affiché de toute mesure en faveur de la biodiversité. De plus, d'autres défis, engageant bien plus qu'un seul pays, voire l'ensemble de la communauté internationale, demeurent à relever : la préservation de la biodiversité en haute mer ; la lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (dite « pêche INN ») ; la connaissance des abysses, dont il est coutume de dire qu'elles

⁸⁹ Les catégories des aires protégées de l'UICN, sur le site de l'UICN.

sont moins bien cartographiées que la Lune ; ou encore, l'amélioration de la gouvernance des océans.

Dans ce contexte, trois priorités ont été proclamées à l'ouverture de la conférence par le président de la République française en tant que président de la Conférence :

- Le multilatéralisme, « première bataille » pour garantir les équilibres à travers le dialogue et la recherche de consensus ;
- La protection de la biodiversité :
 - D'une part, avec la réglementation de la haute mer par le traité international *Biodiversity Beyond National Jurisdictions* (BBNJ) ou Biodiversité au-delà des juridictions nationales⁹⁰) qui permettra de protéger et d'étudier 60% de l'Océan. Deux ans après son adoption par une majorité de parties, le traité attendait encore, pour entrer en vigueur, sa ratification par 60 pays. La France a joué un rôle de pilote au sein de l'Union Européenne et de moteur au niveau mondial dans cette seconde étape de la ratification. Avec 51 signatures obtenues en juin 2025, le succès de l'entreprise a été annoncé, avec une ratification officielle attendue en fin d'année ;
 - D'autre part, en atteignant l'objectif des 30% d'espace maritime protégé d'ici 2030 et en allant plus loin pour les pays ayant déjà atteint cet objectif.
- La protection des grands fonds marins, défendue actuellement par les 33 États qui se sont prononcés en faveur d'un moratoire sur l'exploitation minière dans le cadre de l'Autorité internationale des fonds marins. « Les abysses ne sont pas à vendre, pas plus que le Groënland n'est à vendre », a martelé le président Macron. « Je ne suis pas contre l'activité économique, au contraire mais [ce serait] de l'obscurantisme d'exploiter sans explorer », autrement dit, sans études préalables, sans connaissance scientifique avérée, en prenant le risque de « libérer des puits de carbone (...) dans des milieux dont nous ne connaissons rien(...). Nous parlons d'un bien commun ». Un plan pour la protection des grands fonds marins a été annoncé après cette allocution très applaudie.

La Polynésie française a pris des engagements significatifs sur les deuxième et troisième points énoncés par la France. Concernant la biodiversité, en plus des classements en AMP précités, elle s'est montrée particulièrement active au niveau régional pour encourager les pays insulaires du Pacifique à ratifier le traité BBNJ. Un travail diplomatique a été mené au niveau du Forum des Iles du Pacifique et, également, dans le cadre de l'initiative *Tiaki Moana*, rassemblant

⁹⁰ Traité international pour la protection de la haute mer et de la biodiversité marine (BBNJ), sur le site du Secrétariat général de la mer, juin 2025.

35 pays et territoires du Pacifique, qui a débuté en mars 2025 par un symposium pour la protection de l'Océan organisé à Papeete, en collaboration avec la Fondation Blue Cradle et avec l'appui de financements du Fonds Pacifique français, du gouvernement de la Polynésie française, du Département d'Etat américain et de la fondation Pew Bertarelli Ocean Legacy. La *Déclaration de Papeete pour la résilience de l'océan et la préservation des cultures*⁹¹, signée par huit pays à l'issue du symposium, engage les parties pour la ratification de BBNJ. Elle souligne la volonté de promouvoir non seulement la coopération régionale en faveur d'une « gouvernance plus inclusive des océans » mais également d'une meilleure « inclusion des peuples indigènes, des communautés locales et des savoirs traditionnels ».

L'intégration des savoirs et savoir-faire autochtones dans les politiques publiques constitue non pas l'un des dix-sept objectifs de développement durable des Nations unies mais un critère transversal à l'Agenda 2030. En ce qui concerne la Polynésie française, gouvernée par le parti indépendantiste *Tāvini hui ra'atira nō te ao mā'ohi* depuis mai 2023, cet argument historique, patrimonial et social est aussi un levier dans la politique régionale et dans l'affirmation de l'identité maohi commune au triangle polynésien dont les sommets sont Hawaii, la Nouvelle-Zélande (Aotearoa) et l'Ile de Pâques (Rapa Nui). La position adoptée par le président Brotherson, concernant l'indépendance, est celle d'un temps long, incluant une période de transition, ce qui explique la poursuite d'une coopération soutenue avec l'État français. Néanmoins, durant ces deux dernières années, le parti au pouvoir en Polynésie s'est activement engagé dans l'avancée du dossier de la décolonisation à l'ONU et a renforcé ses revendications quant à la réparation des conséquences des expérimentations nucléaires à Moruroa. Aujourd'hui, la revendication identitaire occupe, bien plus largement que sous la précédente mandature autonomiste, l'espace politique. Dans le cadre de l'UNOC, les discours du président du Pays désignent la collectivité comme « Maohi Nui – Polynésie française » – la reconnaissance par l'État français du « peuple de Maohi Nui » ayant fait l'objet d'une proposition de résolution déposée en février 2024 à l'Assemblée nationale. Surtout, les parties et observateurs concernés n'ont pas manqué de relever la simultanéité, le 9 juin, de l'ouverture de l'UNOC à Nice incluant les annonces de protection de la Polynésie française d'une part et, d'autre part, de la tenue au siège new-yorkais de l'ONU du Comité spécial pour la décolonisation, lors duquel l'envoyée du gouvernement territorial a établi un parallèle entre des essais nucléaires qui seraient « crime contre l'humanité mais aussi crime contre l'océan ». Une intervention qui a remis en lumière les divergences entre l'État et le Pays sur la question de la souveraineté, ainsi que les tensions sur les questions de financement des actions voire sur le protocole, la Polynésie française n'étant pas, malgré la taille de sa ZEE et l'importance de

91 Déclaration de Papeete pour la résilience de l'Océan et la préservation des cultures, mars 2025, site de la Présidence de la Polynésie française.

son apport aux avancées sur les enjeux océaniques, un État à part entière, et à ce titre ne pouvant se prévaloir ni des prérogatives ni des responsabilités des parties siégeant à l'ONU.

Enfin, la mise en avant d'une vision holistique de l'océan par les pays et territoires insulaires du Pacifique, parmi lesquels la Polynésie française mais également le Sénat coutumier de Nouvelle-Calédonie, abonde l'idée d'un « continent bleu »⁹² par opposition à la vision occidentale d'un Pacifique considéré comme vide. Cette vision, tout comme le concept de continuum terre-mer ou encore la notion d'outre-mer⁹³, est celle de la stratégie 2050 portée par le *Forum des Iles du Pacifique*. Elle figure aussi au cœur des nouvelles approches sur l'océan qui ont été portées en amont de l'UNOC lors du *One Ocean Science Congress*.



Figure 30 - Visuel de Te Mana O Te Moana Nui A Hiva, 2024-2025



Figure 31 - Lancement de l'Année de la Mer à Tahiti, novembre 2024

92 *2050 Strategy for a Blue Pacific Continent*, Forum des Iles du Pacifique.

93 Repenser le rôle et la place des outre-mer, *The Conversation*, juin 2025.



Figure 32 - Façade du Haut-Commissariat de la République de Polynésie française, 2025

ONE OCEAN SCIENCE CONGRESS, APPROCHES SCIENTIFIQUES ET PROJETS TECHNOLOGIQUES

Deux mille scientifiques réunis à Nice

« Pas de bataille des océans sans une science libre, ouverte, partenariale. Ce n'est pas une question d'opinions mais de faits établis » : si les mots du président de la République en ouverture de l'UNOC visent, une fois de plus, le gouvernement Trump, dont les menaces, après les coupes budgétaires, ont réussi à tenir les chercheurs américains loin du sommet pour l'océan, ils concluent aussi le *One Ocean Science Congress* qui s'est tenu, du 3 au 6 juin, dans le même espace qui a ensuite accueilli les chefs d'États à Nice. Pendant trois jours, ce sont plus de 2000 scientifiques du monde entier qui se sont réunis sur les questions et approches liées à l'océan, cumulant plus de 500 conférences. Co-présidé par le Centre national pour la recherche scientifique (CNRS) et l'Institut français de la mer (Ifremer), le congrès a porté, dans le détail et dans la diversité des problématiques en lien avec les populations, sur les grands défis identifiés par la communauté scientifique pour les milieux maritimes : le réchauffement climatique, la biodiversité marine, la surpêche et la sécurité alimentaire, la pollution plastique et la limitation des émissions de gaz à effet de serre par le transport maritime. Le *One Ocean Science Congress* s'est conclu sur plusieurs déclarations majeures :

- Les Recommandations à l'attention des chefs d'États et de gouvernements⁹⁴, incluant un résumé exécutif en six langues ainsi que des infographies ;
- L'appel urgent pour les récifs coralliens⁹⁵ ;
- La note d'orientation « Connaissance pour un océan prospère⁹⁶ » ;
- Le manifeste à l'attention des délégations à l'UNOC3⁹⁷ ;
- L'article « Les coupes budgétaires de l'État fédéral américain menacent la science océanique et la diplomatie internationale⁹⁸ ».

Le *One Ocean Science Congress* a également dévoilé le premier Baromètre Starfish⁹⁹, bulletin mondial sur la santé de l'océan, dont la parution sera désormais annuelle. Paru dans la revue scientifique *State of the Planet*, ce premier état des lieux a été réalisé sous la coordination du CNRS et de Mercator Ocean International, centre de prévision océanique basé à Toulouse, placé sous mandat européen pour opérer le service marin de l'observatoire Copernicus et développer le jumeau numérique de l'Océan.

94 Gattuso J.-P., Houllier F., Adams J., Amon D., Bambridge T., Cheung W., Chiba S., Cortes J., Duarte C., Frölicher T. L., Gelcich S., Gephart J., Gjerde K., Greaves D., Haugan P., Li D., Takoko M., Tuda A., 2025. *Recommendations to Heads of State and Government from the International Scientific Committee of the One Ocean Science Congress*, Nice, 3-6 June 2025.

95 *Urgent call for coral reefs*, One Ocean Science Congress, juin 2025.

96 Gattuso J.-P. et al. (2025). *Knowledge for a thriving ocean*. IDDRI and Europe Jacques Delors. Paris, 4 p. doi:10.5281/zenodo.15533851

97 *Science for Ocean Action, One Ocean Science Congress Manifesto*.

98 Gattuso, J.P., Houllier, F., Adams, J. et al. *US federal cuts threaten international ocean science and diplomacy*. Nat Ecol Evol (2025).

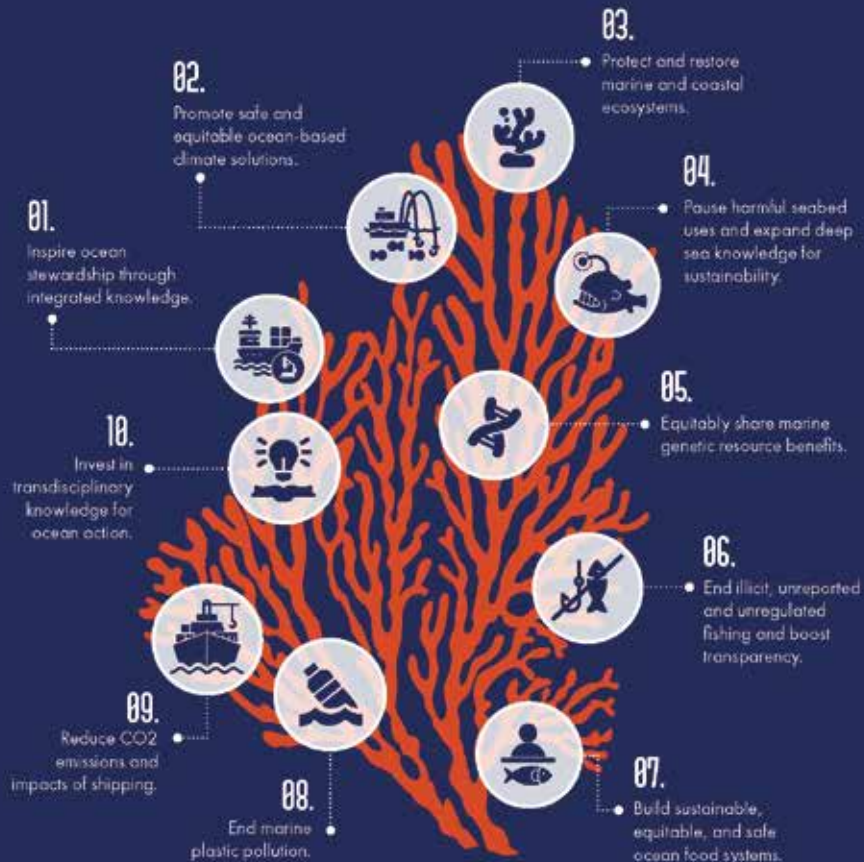
99 *Starfish Barometer*, site starfishbarometer.org



**ONE OCEAN
SCIENCE
CONGRESS**

RECOMMENDATIONS

FROM THE ONE OCEAN SCIENCE CONGRESS



**NICE FRANCE
3-6 June 2025**

cnrs

Ifremer

Figure 33 - Recommendations du One Ocean Science Congress, 2025

A KNOWLEDGE-DRIVEN OCEAN FUTURE: WHY DOES POLICY MATTERS NOW?

From Crises to Opportunities
Insights from the One Ocean Science Congress

THE PROBLEMS



Ocean in crisis

Climate change, overexploitation, pollution, and biodiversity loss are accelerating



Geopolitical focus shift

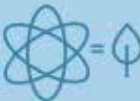
Unilateral prioritization of resource extraction is undermining existing commitments to climate, biodiversity, and ocean sustainability.



Weak integration of knowledge systems

Critical ocean data gaps, fragmented governance, underfunded science and poor integration of indigenous & local knowledge

THE OPPORTUNITIES



Knowledge is the foundation

Sound science + Indigenous & local knowledge = smarter decisions, greater equity



A regenerative blue economy needs a healthy ocean

\$2.6 trillion per year in ocean services, including climate regulation, and food security depend on a healthy ocean



Change is within reach

The OOSC presents 10 sets of concrete actions to guide national and multilateral leadership

5 KEY MESSAGES



Invest in knowledge for security and prosperity



Support science to meet multilateral commitments



Integrate diverse knowledge systems



Bridge the science-policy gap



UNOC3 is a window of opportunity

UNOC delegates must champion investment in transdisciplinary ocean science, support inclusive knowledge integration, and commit to delivering an equitable and sustainable ocean future.

Figure 34 - One Ocean Science Congress, 2025



Figure 35 - Baromètre Starfish de l'économie bleue, 2025

L'engagement scientifique de la Polynésie

Tout comme elle a préparé sa participation à la 3^e Conférence des Nations unies sur l'Océan, la Polynésie française était représentée et activement engagée dans le *One Ocean Science Congress*. Tamatoa Bambridge, chercheur du CNRS, rattaché au Centre de Recherche Insulaire et Observatoire de l'Environnement (Criobe) à Moorea, anthropologue et sociologue spécialiste du Rāhui¹⁰⁰, était le seul Polynésien et, également, le seul Français à siéger au Conseil scientifique du congrès. Le chercheur a, pendant deux ans, avec ses confrères, préparé les thématiques, lu les quelques 5000 contributions scientifiques proposées et posé la base scientifique de l'événement. Il est également intervenu, à titre de speaker ou d'animateur, dans près d'une trentaine de conférences lors du congrès.

Parmi les sujets portés, le concept d'*'ocean literacy'*, parfois traduit par « alphabétisation océanique » ou « littératie océanique » recouvre les champs de connaissance de l'océan au titre de la compréhension par les populations de son rôle essentiel à la vie sur Terre. Dans le cadre des Nations unies, la notion est en particulier portée par la *Déclaration de Venise* de 2024¹⁰¹, visant à mieux éduquer et enseigner l'océan afin de lui redonner sa place, au-delà des sciences physique ou biologique, dans l'identité et l'imaginaire de la prochaine

100 Rāhui : pratique traditionnelle polynésienne de conservation et de gestion des espaces naturels.

101 Déclaration de Venise pour la Littératie océanique en action / Comment inciter la société à régénérer l'écosystème le plus précieux de notre planète? , Commission océanographique intergouvernementale de l'Unesco, juin 2024.

génération humaine, à horizon d'une trentaine d'années. Si les interventions sur le sujet, qui ont pourtant réuni près d'une quinzaine d'experts internationaux, n'ont pas fait la une des médias envoyés sur place, l'importance stratégique de cette approche éducative et intergénérationnelle pour l'océan a été soulignée, à l'issue du congrès scientifique, par Olivier Poivre d'Arvor, envoyé spécial du président de la République pour l'UNOC, ambassadeur de France pour les Pôles et les Océans.

Autre grand thème investi par les scientifiques, en Polynésie et dans la région Océanie : les méthodes de préservation et de gestion des espaces maritimes avec, au centre, les pratiques des populations locales et autochtones au regard des critères de l'UICN concernant les AMP et de l'objectif, inchangé, de protéger 30% de l'espace maritime à horizon 2030. Sont comptés en faveur de cet objectif non seulement les AMP mais également les « Autres mesures de conservation efficace par zone » (AMCEZ, selon lesquelles la conservation n'est pas un but mais le résultat de bonnes pratiques). Or depuis la COP21 de 2015, il a été montré que 80% de la biodiversité la mieux conservée était le fait des communautés autochtones, qui ne représentent que 6% de la population mondiale¹⁰². La Polynésie a, dans ce contexte, mis en avant sa volonté de faire reconnaître l'efficacité des ouvertures temporaires des Rāhui, espaces marins gérés traditionnellement, en organisant des débats ouverts avec les plus grands spécialistes de la conservation, comme par exemple Joachim Claudet, chercheur en écologie marine et chargé de mission sur les AMP au CNRS. Elle a également proposé que soient étudiées les résultats obtenus par les petites pêcheries du monde, qui représentent 2/3 de la pêche mondiale et fonctionnent également selon un principe d'ouverture temporaire de l'espace marin. Le principe d'une telle étude a été accepté au regard de l'ODD14 mais également des ODD2 (« Faim Zéro ») et 10 (« Réduction des inégalités »). De manière plus générale, l'approche culturelle océanienne quant à la gestion et à la gouvernance des espaces maritimes a fait l'objet de plusieurs interventions communes par les pays et territoires insulaires du Pacifique. On peut citer, par exemple, la conférence « La culture, pour une nouvelle gouvernance des océans : les modèles polynésien et kanak » qui a réuni à la tribune chercheurs, associations et élus – dont la présidente du Conseil économique, social, environnemental et culturel de Polynésie française, Voltina Dauphin –, pour mettre en avant l'apport des connaissances et pratiques autochtones dans des modèles de gestion en apparence tous différents mais en réalité fondé sur une approche traditionnelle commune. En conséquence, l'idée de « Grand Mur Bleu du Pacifique¹⁰³ », forme d'AMP autochtone, a aussi connu des avancées après des échanges entre le

102 *Discours de Victoria Tauli-Corpuz, rapporteure spéciale sur les Droits des peuples autochtones*, 71^e session de l'Assemblée générale des Nations unies, octobre 2016.

103 Grand Mur Bleu du Pacifique : modèle d'espace maritime protégé à l'échelle régionale, élaboré en 2023, similairement au « Grand Mur Vert » africain par le précédent gouvernement de Polynésie française. Voir l'article de Radio 1 Tahiti : « *Grand Mur Bleu du Pacifique : la proposition de la Polynésie séduit l'UICN* », 2023.

Vanuatu, les Salomon, la Papouasie, la Nouvelle-Calédonie et la Polynésie française.

La question du carbone bleu en Océanie, présentée sur les panels économiques comme l'une des solutions à déployer pour atteindre l'ODD14, a aussi fait l'objet d'une intervention particulière de Tamatoa Bambridge, qui plaide pour une évaluation dynamique des stocks de carbone séquestrés par l'océan au niveau des îles, peu peuplées, du « continent bleu ». Un tel travail exige d'évaluer à la fois les projets émetteurs de CO₂, comme le développement d'infrastructures maritimes par exemple, au regard des projets compensateurs comme la préservation des mangroves ou les cultures d'algues. Il doit également prendre en compte la biomasse animale, les animaux marins jouant, tout au long de leur vie, un rôle important dans la séquestration du carbone. Cette orientation proposée par le chercheur pourrait, entre autres, servir deux usages : d'une part, la réglementation sur le vivant et l'évaluation financière de préjudices causés par le braconnage ou les accidents – par exemple au royaume de Tonga, où la jurisprudence évolue rapidement afin de reconnaître une personnalité morale à la baleine¹⁰⁴ – et, d'autre part, la capacité des pays et territoires insulaires du Pacifique à construire ensemble, avec la confiance nécessaire à tout cadre transactionnel et spéculatif, une méthodologie robuste d'évaluation de la valeur carbone qu'ils tirent ensemble de l'océan, opposable à toute volonté marchande agressive de la part d'États financièrement développés. Une telle évaluation dynamique pourrait aussi être appliquée aux câbles sous-marins et à l'échange de data dans la région. L'idée d'un séminaire océanien sur le carbone bleu de la région a été lancée et portée auprès, notamment, de Linwood Pendelton, inventeur, avec Carlos Duarte, de la notion de Blue Carbon. Tamatoa Bambridge rappelle enfin que l'idée d'un moratoire sur l'exploitation des fonds marins avait été acceptée par la grande majorité des parties de la COP21 car la proposition était conditionnée par la création d'un fonds sur le carbone bleu, qui n'a jusqu'à présent pas vu le jour et compromis, autant que les problématiques géopolitiques, la préservation des abysses de la planète.

Cette question des grands fonds marins bénéficiera néanmoins d'une avancée scientifique majeure en Polynésie française, avec la création par l'Ifremer d'une chaire internationale dédiée à l'exploration de la colonne d'eau, basée à Tahiti. Ce projet doit contribuer à faire de la Polynésie française un centre de recherche majeur dans le Pacifique. Autre chaire intéressant la Polynésie : la nouvelle chaire outre-mer de Sciences Po dans un format de gouvernance renouvelé, dirigée par Camille Mazé-Lambrechts, directrice de recherche au CNRS, et dont le conseil scientifique devrait inclure plus largement des chercheurs et experts ultramarins et, pourquoi pas, océaniens, afin d'aborder les enjeux multiculturels et ultramarins avec, enfin, un regard décentré par rapport à Paris.

104 « *Tonga moves to grant legal personhood to whales* », *Tonga Independent*, juin 2025.

« Même si certaines négociations n'ont pas abouti, comme celles sur la pêche INN, et même si l'UNOC a compté des absents parmi les nations impliquées dans la question des grands fonds marins, la conférence a accueilli de très nombreuses interventions sur des sujets très divers en lien avec l'océan. Elle a débouché sur des accords multilatéraux à différentes échelles, elle a montré des évolutions dans la gouvernance avec l'inclusion de la société civile comme par exemple en Polynésie et les débats vont se poursuivre », conclut Tamatoa Bambridge, qui rappelle que « c'est la première fois que les sujets des dix recommandations du One Ocean Science Congress sont mis sur la table à ce niveau, avec une telle diversité de parties prenantes aux échanges ».

Les grands fonds et la colonne d'eau de la Polynésie : des études et des projets à déployer

Parmi les publications scientifiques les plus lues et les plus fiables figurent celles acceptées par la vénérable revue *Nature* et c'est donc une large audience qui a pu découvrir, la veille de l'ouverture de l'UNOC, le texte co-signé par le président de la Polynésie française, Moetai Brotherson et le président de Palau, Surangel Whipps Jr, '*A message from island leaders : protect the Pacific Ocean from deep-sea mining*¹⁰⁵', adressé aux dirigeants du monde entier. Si Moetai Brotherson avait déjà affiché sa position dans différentes tribunes médiatiques, ce nouvel article passe en revue les risques écologiques, mais aussi financiers et géopolitiques, du *deep-sea mining*. La Polynésie française est en revanche favorable à l'exploration. Un accord de coopération a été signé l'an dernier entre l'État, le Pays et l'Ifremer dans ce sens, qui devrait être financé à travers le plan France 2030 dont l'objectif 10 concerne la connaissance des fonds marins. Si aucune précision n'a encore été apportée quant au calendrier ni aux sites, il a néanmoins été spécifié que ces derniers seraient au nombre de trois et cibleraient, probablement, les monts sous-marins, à la suite du travail mené sur le sujet depuis plusieurs années avec les scientifiques nationaux.

Le chef du gouvernement territorial s'est aussi dit particulièrement intéressé par la prochaine mission européenne Neptune, dont le lancement a été annoncé pour 2026 par le président Macron. Le programme doit mobiliser les capacités d'études océanographiques et spatiales, publiques et privées, pour une exploration globale de l'océan d'ampleur inédite, financée à hauteur de 80 milliards d'euros sur quinze ans. Neptune sera déployé en lien avec le Pacte Européen pour l'Océan¹⁰⁶ signé le 5 juin 2025. Cet engagement des pays de l'Union, présenté à l'UNOC par la présidente Ursula van der Leyen, est amplifié par l'appel adressé aux scientifiques internationaux, et en particulier

105 *A message from island leaders : protect the Pacific Ocean from deep sea mining*, M. Brotherson & S. Whipps Jr, *Nature*, juin 2025.

106 *European Ocean Pact*, Commission Européenne, Direction générale des Affaires maritimes et de la Pêche, 5 juin 2025.

ressortissants des États-Unis, pour intégrer les programmes océanographiques européens.

Les grands fonds marins de Polynésie ont fait l'objet d'une conférence dédiée, ouverte par le ministre des Outre-mer, Manuel Valls, dans la « zone bleue » accueillant les chefs d'État lors de l'UNOC et close par le président de la Polynésie française, Moetai Brotherson. Les participants à cet événement, porté par la Tetiaroa Society, organisation scientifique et culturelle de préservation des écosystèmes marins en Polynésie, ont également eu l'honneur et le privilège d'entendre à la tribune le Dr Sylvia Earle, légende de l'océanographie et de l'exploration, première directrice scientifique d'une *National Oceanographic and Atmospheric Administration* (NOAA) ostensiblement absente de Nice. L'originalité de cette conférence dédiée aux abysses polynésiennes résidait non seulement dans le niveau politique et scientifique des plaidoiries en faveur de la préservation des fonds marins mais, également, dans l'exposé des possibilités offertes pour le développement économique dans la colonne d'eau. La Tetiaroa Society a ainsi présenté son projet de submersibles à vocation à la fois scientifique et touristique et la société Airaro, son expertise du *Sea Water Air Conditioning* ainsi que son ambition de développer l'Énergie thermique des mers (ETM) et de la Désalinisation par osmose inverse de l'eau de mer profonde (DSRO ou *Deep Sea Reverse Osmosis*). Les dix ans d'exploitation du SWAC placent les acteurs polynésiens en chefs de file pour cette technologie alors même que l'air conditionné représente, au niveau mondial, 60% des pics d'énergie et que ce chiffre devrait doubler d'ici 2040. Ces interventions du secteur privé mettent en évidence le potentiel, encore largement inexploité, de l'espace maritime profond au service d'une économie locale, durable, innovante.

L'ÉCONOMIE BLEUE POLYNÉSIENNE À L'UNOC : PRÉSENTATIONS ET PERSPECTIVES

Suivant la tendance mondiale, l'économie bleue de la Polynésie a connu une croissance continue depuis une décennie. Promu comme « moteur de la relance » il y a dix ans, son développement durable a permis non seulement la création d'entreprises et d'emplois mais également l'émergence de projets innovants, tout en parvenant à maintenir, grâce à des modèles et méthodologies spécifiques, l'équilibre entre usage de l'espace maritime et résilience des écosystèmes. Ces résultats ont été présentés à la communauté maritime mondiale.

Un modèle de gestion et des enjeux mis en avant par les pouvoirs publics locaux

Encore mal connue, y compris par les Polynésiens, malgré son établissement en 2018 et le vote de son plan de gestion 2022-2037¹⁰⁷ par l'Assemblée de la Polynésie française, *Tainui Ātea*, Aire marine gérée à l'échelle de la ZEE, devenue aujourd'hui AMP de catégorie VI, a été présentée à plusieurs occasions. Un grand panel dédié à ce « modèle polynésien de gestion de l'océan » a réuni le ministre des Ressources marines et de l'Environnement de la Polynésie, Taivini Teai, le ministre des Grands Travaux et de l'Équipement, en charge des Transports, Jordy Chan, le Service d'État des Affaires maritimes, la Direction de l'Environnement de Polynésie française, l'Ifremer et l'IRD. Un documentaire de 52 mn sur *Tainui Ātea* a également été diffusé en avant-première à l'UNOC, avant son passage à la télévision polynésienne¹⁰⁸. Les grands principes de gestion, témoignant des mesures de protection mises en place depuis vingt ans et de la volonté d'inclure la diversité des acteurs dans les décisions de gestion, étaient par ailleurs visiblement affichés sur le pavillon polynésien de l'UNOC et s'écrivaient ainsi :

- Une gestion collaborative, avec des compétences partagées entre l'État et la Polynésie française et une gouvernance tripartite incluant la société civile.
- Une vision sur quinze ans pour atteindre 4 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 en bon état de conservation les espèces ciblées par la pêche hauturière ;
 - Assurer une gestion spatialisée et partenariale de l'aire marine gérée.
- Un sanctuaire de biodiversité marine comptant 788 monts sous-marins, 24 espèces de mammifères marins, 28 espèces d'oiseaux marins, 7 espèces de raies, 30 espèces de requins, 5 espèces de tortues marines, 174 espèces de poissons et 612 espèces d'invertébrés recensées.
- Un modèle de pêche durable, par et pour les polynésiens :
 - Pêche à la senne interdite depuis 1997 ;
 - ZEE réservée aux navires polynésiens ;
 - Certification MSC depuis 2018 ;
 - Interdiction de la pêche de fond depuis 2022 ;
 - 80% des captures destinées au marché local.
- Une économie tournée vers l'océan.

107 Pour le détail des mesures de gestion applicables à la ZEE de la Polynésie française, voir la partie « Approches transversales ».

108 *Tainui Ātea*, documentaire réalisé par Teuia André Vohi, à regarder sur Youtube.

Le Conseil économique, social, environnemental et culturel de la Polynésie, également appelé « quatrième institution de la Polynésie française », a quant à lui présenté le rapport d'une auto-saisine très complète sur l'économie bleue¹⁰⁹, fondé sur plus d'une quinzaine de consultations des secteurs. Ce rapport a par ailleurs été complété par une consultation publique, menée en ligne, ayant réuni près de mille contributions sur les enjeux de préservation de la ZEE. Les recommandations du CESEC sont les suivantes :

- Intégrer l'éducation maritime et l'engagement des jeunes dans la préservation des océans, à travers le renforcement des Aires marines éducatives (AME) et la création d'un Lycée de la mer ;
- Interdire les DCP dérivants dans les eaux internationales ;
- Mettre en place une gestion intégrée des lagons et une loi « littoral » en Polynésie française ;
- Accélérer l'exploration et la recherche scientifique des fonds marins pour une gestion éclairée ;
- Renforcer la coopération régionale et internationale en matière de gestion marine ;
- Sauvegarder l'océan Pacifique grâce au Rahui, un outil révolutionnaire ;
- Accroître le soutien aux initiatives innovantes et durables, comme le Sea Water Air Conditioning et l'Energie thermique des mers (ETM) ;
- Déployer rapidement des projets dédiés à l'adaptation des sociétés insulaires aux défis climatiques.

Des problématiques spécifiques ont aussi été abordées. Ainsi, le ministre des Ressources marines et de l'Environnement, Taivini Teai, a-t-il dénoncé la pollution des îles par les DCP (Dispositifs de concentration de poissons) dérivants dans le Pacifique et s'échouant sur les rivages polynésiens. La Polynésie française se montre active dans son influence internationale sur ce sujet et de nouvelles mesures contraignantes ont été annoncées lors de la Commission thonière du Pacifique Est en septembre 2025.

Dans l'ensemble, ce sont l'intégralité des corps publics qui se sont emparés, à l'occasion de l'UNOC, des enjeux maritimes polynésiens. En plus du président et de deux ministres du gouvernement local, du Haut-Commissaire et de représentants de l'État en Polynésie, la délégation comprenait des élus polynésiens de l'Assemblée nationale et du Sénat, des représentants à l'Assemblée de Polynésie et au CESEC, des représentants du Syndicat pour la promotion des communes de Polynésie française (SPCPF) et des élus des communes et communautés de communes, en particulier issus de Bora-Bora, île en pointe des expérimentations maritimes innovantes ainsi que des Marquises, archipel

109 8 axes prioritaires : Le développement durable de Te Moana Nui a Hiva, notre patrimoine marin, entre préservation et exploitation – Quelle vision de la Polynésie française ? Rapport du Conseil économique, social, environnemental et culturel de Polynésie française, juin 2025.

engagé dans la défense de son propre modèle de pêche, position qui nourrit encore, à l'intérieur de la ZEE polynésienne, des controverses virulentes.

La pêche polynésienne : des chiffres, des annonces et des débats

Chacun cherche en effet encore, en ce qui concerne la pêche en Polynésie, le moyen de mettre un terme aux discordes et clivages qui résonnent du nord au sud de la ZEE, sur plusieurs milliers de milles marins. Alors que l'annonce du classement de la ZEE en AMP, incluant deux zones restrictives pour la pêche, est saluée par la communauté internationale, elle a laissé dans l'insatisfaction la Communauté de commune des îles Marquises et, similairement, l'archipel des Australes. Ces deux groupes d'îles ont en effet, depuis plus de dix ans, élaboré, en partenariat avec l'ONG Pew Bertarelli-Héritage des Océans, des projets de zonage stricts en faveur de leurs pêches artisanales : le projet *Te Tai Nui a Hau* des Marquises vise à préserver la pêche côtière jusqu'à 30 milles marins et à créer, en plus, des réserves intégrales ; le projet *Rāhui Nui Nō Tuha'a Pae* trace, quant à lui, une grande réserve autour de l'archipel des Australes. Toutefois, en l'absence de toute étude scientifique attestant d'une éventuelle raréfaction ou d'une nécessité de protection des thonidés au niveau des îles Marquises, la limite pour la pêche côtière a été posée par le gouvernement territorial à 15 milles nautiques, afin d'établir un compromis, notamment pour les zones septentrionales de la ZEE, privilégiées par les navires thoniers. L'opposition s'est élevée très fermement de la part des élus des Marquises et le président de la Polynésie française s'est donné un an, jusqu'au 8 juin 2026, afin de faire aboutir les négociations avec les pêcheurs hauturiers, également circonspects quant aux projets de zonages et réserves.

S'opposant au clivage entre pêcheurs des Marquises et pêcheurs de Tahiti, ressortissant d'un même territoire, le *Cluster maritime de Polynésie française* a consacré une partie de ses interventions à l'UNOC à l'ensemble des pêches hauturière, côtière et lagonnaire. L'organisation a fait valoir l'excellence du modèle de pêche hauturière et ses différences, reconnues, par rapport à des techniques et des moyens de pêche bien plus prédatrices, utilisées à l'extérieur de la ZEE et par les grands armateurs sillonnant les eaux internationales. Le CMPF a également rappelé que les prises de thonidés dans la ZEE représentaient seulement 0,2% des prises totales du Pacifique et que la prédation était principalement le fait des flottilles étrangères pêchant aux abords de la ZEE, comme en témoignent les cartes satellites. L'organisation rappelle également que les produits de la pêche hauturière constituent la deuxième exportation du Pays après la perle et que 80% des prises sont consommées par le marché intérieur, les Polynésiens limitant ainsi, au moins pour le poisson, les dépenses d'importation.

Ces questions concernant le zonage à l'intérieur de l'AMP de catégorie 6 à l'échelle de la ZEE ont continué d'être débattues après l'UNOC¹¹⁰. Le Président de la Polynésie française a fixé la date du 8 juin 2026 comme dernière échéance pour les réglementations à venir sur ces sujets.



Figure 36 - Visuels réalisés pour l'UNOC
(Direction de l'Environnement de la Polynésie française, 2025)

110 Présentation reproduite en fin de chapitre.

Les innovations bleues : méthodes et projets dans le Pacifique sud

Les succès et progrès des technologies marines et maritimes développées dans la ZEE polynésienne confirment la capacité d'une économie bleue prospère à rattraper le retard sur la trajectoire de l'ODD14. À Nice, une conférence commune à la Polynésie française et à la Nouvelle-Calédonie a été organisée pour promouvoir la « Blue Tech », à savoir l'ensemble des solutions issues de l'océan au service du développement durable et de la résilience. La Polynésie française a présenté sa stratégie de spécialisation intelligente¹¹¹ *Polynésie Océan d'Innovation* ainsi que plusieurs projets innovants de son économie bleue. L'une des idées fortes, portée par Tea Frogier, déléguée à la Recherche de la Polynésie française est qu'au regard de l'isolement et de la géographie maritime du Fenua, en matière d'innovation technologique, la « low tech » est aussi stratégique que la « high tech ». La Polynésie a donc pu valoriser, lors de cet événement, ses solutions pionnières liées à l'océan profond comme le *Sea Water Air Conditioning*, son fleuron technologique, mais également l'aquaculture durable de holothuries à mamelles, un projet de plus petite taille mais tout aussi prometteur, porté par la société Tahiti Marine Products.

Lauréat d'un premier appel à projets en 2019, la société est parvenue, six ans plus tard, à maîtriser le cycle de reproduction de l'espèce en bassin et à extraire des molécules bioactives, ce qui lui a permis d'investir le marché de la cosmétologie dans un premier temps, avec des perspectives pharmaceutiques et médicales en très bonne voie pour les années à venir. Ce type de projet est emblématique de ce qui peut être développé dans les territoires insulaires : il est inclusif (associant les communautés locales), durable, innovant et brevetable, répliquable dans d'autres territoires, associant les savoir-faire traditionnels et pourvoyeur de revenus complémentaires dans les petites îles isolées des archipels.

L'ensemble de ces solutions innovantes, de même que les pratiques des secteurs traditionnels, ne sauraient enfin se développer durablement sans évaluations et données constantes quant aux milieux et aux espèces. L'intervention de la *Communauté du Pacifique* (ex-Communauté du Pacifique sud/Pacific South Community ou CPS/SPC) sur le panel a remis en lumière cet enjeu : Stuart Minchin, le directeur de la CPS, a exposé les avancées sur le sujet, notamment l'utilisation de l'I.A. et l'outil collaboratif *Digital Earth Pacific*¹¹² dont l'objectif est de produire de la data dynamique et libre d'accès, en lien avec l'évolution du climat.

111 Stratégie de spécialisation intelligente : méthodologie développée par l'Union européenne pour flécher efficacement les financements sur la recherche et l'innovation.

112 *Digital Earth Pacific*, Communauté du Pacifique, site dédié.

Une feuille de route pour une économie bleue durable en Outre-mer

Après plus d'un an de consultations des différents secteurs maritimes ultramarins ainsi que des institutions, la feuille de route de l'État pour une économie bleue durable en Outre-mer a été présentée à l'UNOC par le Directeur général des Affaires maritimes, de la Pêche et de l'Aquaculture, Eric Banel et le Directeur général des Outre-mer, Olivier Jacob. Ce document présente les axes communs à l'ensemble des outre-mer français en les reliant aux documents de planification maritime existants, avant d'aborder les priorités spécifiques à chaque territoire. Enfin, il rappelle les différents fonds accessibles au développement de projet dans les collectivités et départements d'outre-mer, qu'ils soient nationaux à travers France 2030 ou européens à la suite de l'élargissement du Fonds Européens pour les Affaires maritimes, la Pêche et l'Aquaculture (FEAMPA). Le financement de projet demeure en effet, pour la Polynésie française comme pour l'économie bleue en général, le plus grand défi à relever.

Financement de l'économie bleue : Blue Economy and Finance Forum et recommandations portées à l'UNOC

L'ODD14 est aujourd'hui le moins financé des 17 objectifs de l'Agenda 2030 et l'océan n'est pris en compte que très partiellement dans le financement des autres objectifs. Le manque de moyens pour la mer constitue un obstacle systémique à la mise en œuvre de programmes pour lutter contre le réchauffement climatique, développer une résilience à la montée des eaux et sécuriser l'alimentation – autant de risques particulièrement élevés pour les pays et territoires insulaires. Ce constat a été porté dès en amont de l'UNOC, lors du *Blue Economy and Finance Forum* de Monaco, auquel la Polynésie française et son *Cluster maritime* ont également participé. L'événement, qui a réuni les acteurs du monde économique et financier ainsi que de nombreux chefs d'États, a permis de créer un sursaut audacieux pour le financement de l'économie bleue. En tout, ce sont 8,7 milliards d'euros qui ont été annoncés, dont 1 milliard d'euros a déjà été décaissé pour les cinq années à venir. Ce résultat a été salué lors du One Ocean Panel n°3 de l'UNOC, '*Mobilizing finance for ocean action in support of SDG14*'. Lors de ce panel co-présidé par la Jamaïque et la Suède, une liste d'actions à déployer plus largement a été proposée par les parties, qui ont également mentionné les différents points de blocage contrariant le bon développement de l'économie bleue. Enfin, intéressant plus spécifiquement la Polynésie française, Salomon et Palau, le président de ce dernier État s'exprimant au titre du Forum des Iles du Pacifique, ont exprimé les demandes spécifiques aux territoires et pays insulaires.

Actions à déployer :

- Reconnaissance de la valeur économique d'une gestion durable des espaces maritimes,

- Engagement de davantage de financements publics et privés,
- Programmes d'échange dette/projets bleus durables,
- Assurance paramétrique fléchant les fonds vers la restauration d'écosystèmes marins,
- Finance « panachée » (*blended finance*), obligations bleues (*blue bonds*),
- Programmes Carbone Bleu,
- Création de centres régionaux de mobilisation des financements.

Freins et point de blocage mentionnés :

- Trop de fragmentation des investissements,
- Manque de prise en compte du rôle de l'assurance comme « premier domino » du financement,
- Nécessité d'élargir les financements (tourisme éco-durable, transport maritime vert, robotique),
- Risque encore trop important de dérive des subventions vers la pêche INN,
- Insuffisance de l'aide fléchée vers les infrastructures maritimes.

Demandes spécifiques pour les États et territoires insulaires, qui représentent 20% des ZEE mondiales et reçoivent seulement 0,22% des financements climatiques :

- Adaptation des mécanismes de financement aux spécificités insulaires ; priorisation écrite de l'économie bleue dans l'accès aux fonds,
- Simplification des procédures d'approbation des dossiers,
- Ajout d'un indice de vulnérabilité dans les critères d'éligibilité,
- Transparence,
- Priorisation des innovations bleues.

Sur l'ensemble de ces points, un concept paper¹¹³ a été publié par les Nations unies, la même démarche ayant été adoptée pour l'ensemble des dix panels thématiques de l'UNOC.

UN RASSEMBLEMENT INTERSECTORIEL, POPULAIRE ET FESTIF POUR L'Océan

Le succès de la 3^e Conférence des Nations unies, tel qu'il a été unanimement salué, tient à l'ampleur de ce qui a été, non pas pendant les trois jours de conférences des parties mais pendant presque deux semaines, un rassemblement international, multisectoriel et populaire au chevet de l'Océan. L'accueil de la ville de Nice, sur plusieurs sites, dans ses transports en communs mis à disposition gratuitement pendant les trois jours de plus forte affluence, ont réuni dans l'espace grand

¹¹³ Concept paper : « Mobilizing finance for ocean action in support of SDG14 », UNOC, juin 2025.

public de « La Baleine », Palais des Congrès transformé, 15000 visiteurs. En tout, 450 événements parallèles à la 3^e Conférence des Nations unies ont été organisés, ce qui a inauguré un format totalement inédit pour la mobilisation internationale autour des enjeux marins et maritimes.

L'unanimité de la communauté mondiale à se réunir, malgré l'accroissement des conflits et des tensions géopolitiques, pendant deux semaines, afin de proclamer d'une seule voix la priorité absolue de la question climatique et de la préservation de la santé de notre premier poumon, l'Océan, a fait la une de la quasi-totalité des médias nationaux et de nombreux reportages à l'international. La Polynésie française, parmi les outre-mer, a ainsi pu bénéficier d'une remarquable couverture médiatique à Nice, justifiée par les annonces du gouvernement de la Polynésie française quant au classement en AMP de la ZEE polynésienne mais également par la visibilité des dizaines de Polynésiennes et de Polynésiens réunis sous la houlette de Muriel Pontarollo, coordinatrice de la dynamique *Te Mana O Te Moana Nui A Hiva* depuis le lancement de l'Année de la Mer à Tahiti en novembre 2024.

Cette organisation a permis à la Polynésie de participer à des conférences à tous les niveaux, d'occuper un pavillon de 100 m² et surtout, grâce à des financements de l'État et du Pays, d'y accueillir des acteurs pour lesquels une telle visibilité, inédite, a servi de véritable tremplin. C'est le cas des associations, et en particulier des petites structures situées dans les îles, comme par exemple l'association de protection du grand requin marteau, *Mokarran Society*, basée sur l'atoll de Rangiroa aux Tuamotu.

Parmi les ONG polynésiennes ayant participé aux événements organisés pour le Fenua à l'UNOC, on compte le comité français de l'UICN, le comité local de l'Initiative française pour les récifs coralliens, la Fédération des associations de protection de l'environnement de Polynésie française, *Te Mana O Te Moana*, association active depuis 20 ans pour la préservation des tortues marines et rayonnant dans l'ensemble du Pacifique sud, *Tama No Te Tairoto*, jeune association en pointe sur l'étude scientifique et la protection des coraux, *Coral Gardeners*, association reconnue internationalement pour ses actions de restauration des coraux, ou encore *Mokarran Society*, précédemment citée. Chacun de ces acteurs, tout comme les organisations scientifiques, les institutions publiques ou les organisations privées, se sont autant investies dans les rencontres professionnelles qu'auprès du grand public. Elles ont organisé ou collaboré à des temps de cohésion festifs, parmi lesquels on peut citer la restitution des recommandations du *One Ocean Science Congress* sous forme de prestation lyrique à l'Opéra de Nice, ou encore les navigations et accueils sur une grande pirogue de haute mer, *Okeanos*, construite par une fondation qui a permis d'équiper en moyens de navigation traditionnels le Vanuatu, la Nouvelle-Zélande ou encore les îles Fiji.

LES ENGAGEMENTS DE NICE : EN ROUTE VERS L'UNOC4, EN 2028

La 3^e Conférence des Nations unies a été clôturée, au son des cornes de brume, sur un engagement commun intitulé Plan d'Action de Nice pour l'Océan, qui se décline en deux volets : d'une part, une *Déclaration politique du Plan d'Action de Nice*¹¹⁴ signée le 13 juin 2025 par l'ensemble des parties pour les Nations unies et, d'autre part, les *Engagements de Nice pour l'Océan*¹¹⁵, incluant, en plus des pays et territoires, les scientifiques, les institutions internationales et les organisations civiles.

Parmi les engagements signés à Nice, sont à retenir :

- *Sur la protection nationale et territoriale des milieux marins* : l'annonce la plus importante a été le classement de la ZEE polynésienne en AMP de catégorie VI, la plus vaste au monde aujourd'hui et contribuant significativement à atteindre l'objectif de protéger 30% des espaces maritimes d'ici 2030. D'autres nouvelles aires marines ont été annoncées, comme par exemple dans les eaux territoriales espagnoles.
- *Sur la gouvernance internationale des océans* :
 - La ratification, au 11 juin 2025, par 19 pays, en plus des 31 pays l'ayant déjà ratifié, du Traité sur la biodiversité au-delà des juridictions nationales (*BBNJ*), ce qui a porté à 50 le nombre de ratifications sur un total attendu de 60. Quinze autres pays s'étant engagé à ratifier ce traité, il entrera en vigueur en 2026, après l'Assemblée générale des Nations unies en septembre 2025. Si le résultat espéré au départ, à savoir l'annonce de la ratification lors de l'UNOC même, n'a pas été atteint, la mobilisation a été maximale et le total de 60 signatures a été atteint en septembre 2025. Une COP de l'Océan a aussi été annoncée pour 2026 ;
 - L'engagement de 37 États en faveur d'un moratoire sur l'exploitation des fonds marins ;
 - L'adhésion de 103 États à l'accord *Fish1* de l'Organisation mondiale du commerce pour mettre fin à la pêche INN ;
 - La tenue, pour la première fois, à Nice, d'un « Parlement de la Mer » réunissant 100 parlementaires qui se sont engagés à porter un « paquet législatif » pour l'océan dans leurs parlements nationaux.
- *Une mobilisation des financements*, visant à atteindre l'ODD 14, parmi lesquels :
 - 8,7 milliards d'euros annoncés lors du Blue Economy and Finance Forum de Monaco par des philanthropes, des banques privées et des acteurs institutionnels,

114 Déclaration politique, 2025 UN Ocean Conference.

115 *Engagements de Nice pour l'Océan*, site du ministère de la Transition écologique, juin 2025.

- 1 milliard d'euros annoncés par la Commission européenne,
 - Différents engagements nationaux : 100 millions d'euros annoncés par l'Allemagne, 52 millions de dollars par la Nouvelle-Zélande pour le renforcement de la gouvernance des océans dans le Pacifique,
 - La création d'une « obligation corail » (coral bonds) par la Banque mondiale et l'Indonésie afin de contribuer au financement de la restauration des récifs dans ce pays.
- *Des engagements sectoriels :*
 - La signature par 95 pays d'un Traité ambitieux pour réduire la pollution plastique¹¹⁶ (*Nice wake-up call for an ambitious plastic treaty*) ;
 - La signature par 37 pays d'une *High Ambition Coalition for a Quiet Ocean*, afin de lutter contre la pollution sonore sous-marine ;
 - Un Pacte pour un Tourisme Bleu Durable ;
 - De nouveaux engagements pour la décarbonation du transport maritime d'ici 2050 et l'avancement vers la durabilité des ports.
 - *Le développement de coalitions régionales ou territoriales, en particulier dans le Pacifique :*
 - Tenue du 6^e *Sommet Pacifique-France* dans le cadre de l'UNOC, avec une annonce de la France d'une contribution de 2 millions d'euros à la *Pacific Resilience Facility* du Forum des Iles du Pacifique,
 - Institutionnalisation de la coalition *Ocean Rise and Coastal Resilience* et établissement d'un plan d'actions au bénéfice d'un milliards d'individus vulnérables,
 - Création de la coalition *One Oceana* par les communautés autochtones ; création de « L'Alliance des petites îles » par l'organisation SMILO (*Small Island Organisation*),
 - Création du *Pacific Center for Deep Ocean Science*.

La communauté maritime polynésienne a, dans son ensemble, été renforcée, tant en nombre qu'en cohésion, par sa participation à l'UNOC. Le niveau, l'ampleur et le rayonnement de l'événement ont ouvert de nouvelles perspectives, éclairé des champs de la connaissance, créé et renforcé des liens. De retour au milieu du Pacifique sud, il lui faut à présent franchir les différentes marges de progrès dévoilées, souhaitées et annoncées à l'UNOC, tout au long d'un calendrier à court et moyen termes qui comporte plusieurs échéances : l'année 2026, avec une date limite fixée pour la gestion des pêches dans la ZEE, le 8 juin, et une possible tenue de la COP1 de l'Océan ; l'année 2028, celle de l'UNOC4 qui se tiendra au Chili. Entre-temps, l'agenda politique fixe, lui aussi, des rendez-vous

116 UNOC-3 : 95 pays signent l'appel de Nice pour un Traité ambitieux sur les plastiques, France Diplomatie, 10 juin 2025.

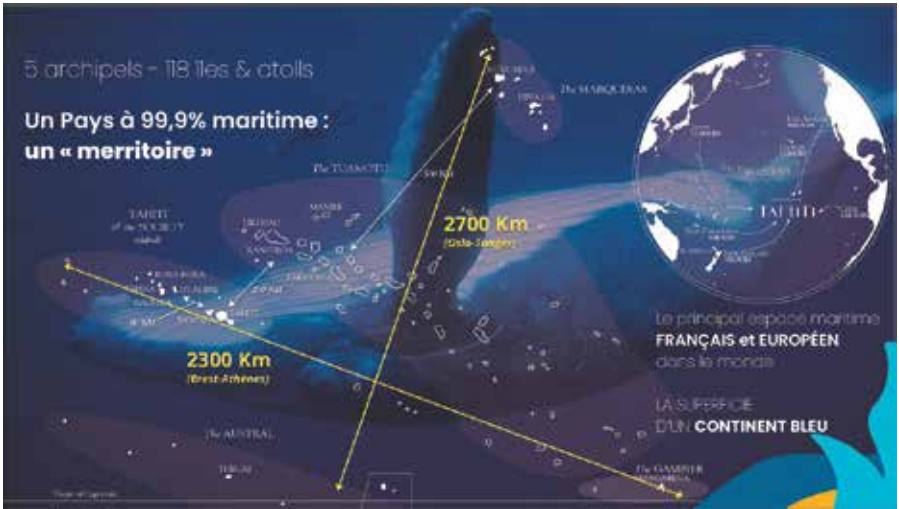
stratégiques dont le plus important : l'élection du président de la République française en 2027.

Quelle place le modèle d'économie bleue polynésien prendra-t-il dans cette configuration temporelle ? Quels sont les leviers à actionner pour déployer son action à l'échelle de la région Océanie ? Quelles sont, parmi les nombreuses actions écrites dans les feuilles de route, élaborées à tous les niveaux de décision, les mesures urgentes à adopter pour protéger les écosystèmes marins uniques de la Polynésie, tout en développant de manière pérenne des secteurs et des emplois maritimes prospères ?

La somme des travaux pour préparer et participer à la 3^e *Conférence des Nations unies sur l'Océan* témoigne de la conviction, ressentie par l'ensemble des acteurs polynésiens, de l'urgence à agir, à leur propre manière, pour cet océan qui est, pour ces populations caractérisées par leur double insularité, peuple archipélagique au milieu du Pacifique sud, un lieu et un mode de vie. Néanmoins, ni la conscience ni la bienveillance ne suffiront, seules, à engager le Fenua sur une trajectoire lisible en faveur des emplois, des technologies, des solutions et des outils économiques « bleus » de demain. La mobilisation pour l'économie bleue doit aujourd'hui, bien plus largement et significativement qu'hier, être du budget. Identifier et utiliser les liquidités accessibles pour développer une économie bleue durable et résiliente, sécuriser les instruments financiers pour les investisseurs, faciliter l'accès des porteurs de projets polynésiens aux subventions fléchées pour les transitions écologique et énergétique, en un mot, engager l'argent public et privé dans des projets maritimes structurels à l'échelle de la ZEE demeure, en Polynésie française comme à l'échelle de la communauté mondiale présente à l'UNOC, le seul moyen de réaliser la volonté commune.

PRÉSENTATION DE L'ÉCONOMIE BLEUE POLYNÉSIENNE À L'UNOC

par le *Cluster maritime de Polynésie française*, juin 2025



l'économie bleue en Polynésie française un socle économique stratégique

Sur les secteurs principaux :

- Pêche et produits de la mer
- Industrie navale et nautique
- Commerce
- Transport maritime
- Autres principaux services

+13%
DES ACTIFS (9% DES SALAIRES)

+80%
DES EXPORTATIONS (EN VALEURS)

+99%
DES BIENS IMPORTÉS
PAR VOIE MARITIME

0,2%
DES PRISES DE THONIDES
DANS LE PACIFIQUE

UNE MENACE DE PRÉDATION RÉGIONALE

LA PÊCHE

UNE GESTION STRATÉGIQUE
DES RESSOURCES POLYNÉSIENNES

30 000 DCP
DERIVANTS, LACHES AUX ABORDS
DE LA ZEE DE POLYNÉSIE

Un enjeu majeur pour
l'autonomie alimentaire
de la Polynésie

Pêche Exclusive Economique Zone (Pêche
Polynésie)

UNE PLANIFICATION SPATIALE EN CONSTANTE ÉVOLUTION

4.8

MILLIONS DE KM²

PROTÉGÉS :
SANCTUAIRE, AMG → AMP,
RÉSERVES, RAHUI, AME...

SANCTUAIRE

DES MAMMIFÈRES MARINS EN 2002
DES TORTUES, REQUINS ET RAIES EN 2006

Le plus grand sanctuaire au monde
pour la protection et la sauvegarde
des mammifères marins, des tortues, requins et raies

65

ZONES

maritimes réglementées
ZPR - PGEM - AMP
Réserves & Rahui

RÉSERVE DE BIOSPHERE DE FAKARAVA DEPUIS 1977

renouvelée en 2006 et 2017,
qui regroupe les 7 atolls de la commune,
avec des zones de protection stricte,
des zones tampon et de transition,
en faveur de la biodiversité des Tuamotu.





AQUACULTURE

- Le bœnitiier (pâhua)
- La crevette bleue (*litopenaeus stylirostris*)
- Le poisson lune (*paraha peue*)
- L'holothurie (*reri*)
- Les algues
- L'huître de roche comestible (*tio*)
- Le poisson lapin et le poisson lait (*marave et pati*)
- Le crabe vert (*upe'i*)...

Maîtrise du cycle de vie larvaire de ROR1 TITI
par Tahiti Marine Products
(*Holothuria fuscogilva*/*Holothuria whitmaei*)
sans ajout médicamenteux en Avril 2021.

VERS UNE
AQUACULTURE
RESPONSABLE
SANS MÉDICAMENT
avec des débouchés
alimentaires,
alimentation animale,
engrais, cosmétique,
biotoxines,
filières médicinales.



FORMATION

RAYONNEMENT DU CHIFFRE VERBES LIÉS
 FORMATION COLLEGE 2015
 DANC - 11.3.2015 - 11.3.2015 - 11.3.2015



• CMMPF : 5 titres et brevets locaux, 8 titres et brevets internationaux, 16 modules et titres spécifiques
PARTENAIRE DEL'ENSM
PÊCHE, COMMERCE, PLAISANCE, PERICULTURE

- **DU Droit de la Mer à l'UPF**
- **Bac Pro maritime et classes BiMer...**



TRANSPORTS



- **180 ESCALES INTERNATIONALES** (11 M tonnes transportées)
 - **804 ROTATIONS INTER-ÎLES** (+8500 du cabotage)
 - **12 MILLIONS DE PASSAGERS MARITIMES** (4ème port Ferry français)
 - **10 ARMATEURS 20 NAVIRES** (+14 navires publics)
-
- **PÔLE POLYNÉSIE DE RÉPARATION NAVALE**
 - **SCHEMA DE DEVELOPPEMENT DU PORT AUTONOME DE PAPEETE**
 - **MOYENS ET SURVEILLANCE DE L'ACTION DE L'ÉTAT EN MER ET DE LA MARINE NATIONALE**
-
- **RENOUVELLEMENT ET DÉCARBONATION DE LA FLOTTE**
(+27 ans d'âge moyen)

LEADER RÉGIONAL DU TOURISME MARITIME

TOURISME NAUTIQUE

UNE STRUCTURATION EXEMPLAIRE ET MAÎTRISÉE (croisière & charter)

35%
DES VISITEURS EN PF
ont choisi un
hébergement flottant

89% ESCALES
DE PAQUEBOTS DE
-600 PASSAGERS

- 25 MARQUES MONDIALES DE CROISIÈRE (+ de 1000 escales /an)
- 200 MILLIONS € DE RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DIRECTES
- 1/3 DE L'OFFRE HÔTELLIÈRE (Environ 1000 Cabines Proposées)
- DYNAMIQUE POUR L'INDUSTRIE NAVALE ET NAUTIQUE LOCALE



PIONNIER SUR LES SOLUTIONS EAUX OCÉANIQUES PROFONDES

ÉNERGIES

DES SOLUTIONS EMR QUI RÉPONDENT AUX ENJEUX

- SWAC maîtrisés depuis 20 ans
- 10 MWF pour les 3 SWAC produits chaque année
- ÉVOLUTIONS DSRO & OTEC/ETM
- Potentiels houlomoteurs



UN TERRITOIRE PILOTE POUR LES TRANSITIONS BLEUES

HUB SCIENTIFIQUE

L'ÉCONOMIE DE LA CONNAISSANCE

- STRUCTURATION DE L'ÉCOSYSTÈME : RECHERCHE / INNOVATION / FORMATION
- CONSORTIUMS RESIPOL & RESIPOL+
- NĀHITI : Nouvelles Approches pour l'Innovation et la Technologie dans les îles de Polynésie française



LA POLYNÉSIE FRANÇAISE, TERRITOIRE DÉMONSTRATEUR DE SOLUTIONS INSULAIRES CONCRÈTES ET ÉQUITABLES POUR RÉPONDRE AUX GRANDS ENJEUX DES TRANSITIONS.

40 ACTIONS STRATÉGIQUES : 300 PROJETS IDENTIFIÉS ET DÉPLOYÉS DEPUIS 2023

COMMENT FAIRE ÉMERGER UNE DYNAMIQUE OCÉANIEENNE?

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 ancêtre¹¹⁷, apparition des premières pirogues doubles nécessaires aux plus grandes navigations vers les îles éloignées de l'actuelle Polynésie¹¹⁸. 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) : il s'agit d'une représentation simplifiée de la Polynésie en tant que région dans le Pacifique. En effet, d'anciens sites polynésiens ont pu être identifiés en-dehors de ce triangle et cet espace maritime continue de faire l'objet d'études géographiques, anthropologiques et linguistiques. Le symbolisme attaché à la géographie convoque aussi l'image de la pieuvre, dont les tentacules figureraient les routes empruntées par les pirogues. Le continent Océanie inclut quant à lui l'Australie ainsi que les îles et archipels de Mélanésie, Micronésie et Polynésie.

Le renouveau culturel, la volonté de se réapproprier l'Histoire du Pacifique et l'affirmation d'une identité liée au *Fenua* se traduisent aussi bien dans le domaine socio-économique, comme avec le réapprentissage de la navigation « sensorielle » (sans instruments) dans l'enceinte du Centre des métiers de la mer ou à travers l'actuelle structuration de l'artisanat, que dans la sphère politique. Par exemple, la proposition de créer une « citoyenneté polynésienne » est remise en lumière par les partis de tous bords avec des différences dans l'approche initiale du sujet : plutôt économique et en lien avec l'emploi pour les candidats tenant de l'autonomie, davantage en lien avec la culture côté indépendantiste, le mot *mā'ohi* étant alors préféré à celui de « polynésien ».

La notion de peuple autochtone est particulièrement importante en ce qu'elle lie, au-delà des frontières de la ZEE polynésienne, de nombreux pays et territoires insulaires du Pacifique qui partagent la même origine et des aspects culturels communs mais aussi en ce qu'elle bénéficie d'une légitimité reconnue internationalement. 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,

117 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.

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

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.

Enfin, la création d'une dynamique océanienne portée par les pays et territoires insulaires s'inscrit dans le jeu géostratégique des grandes puissances de l'Indopacifique.

LE PEUPLE DE LA PIROGUE ET LA PENSÉE D'UN CONTINUUM TERRE-MER

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 lien à l'Océan pour aborder, ensemble, les enjeux actuels.

Te Moana O Hiva - Déclaration sur l'Océan, 2016

En 2015, la *Déclaration de Taputapuātea sur le changement climatique (ou Polynesian Pact*¹¹⁹ 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 sociale¹²⁰ ». 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 Maroc et

119 *Polynesian Pact, Taputapuātea Declaration on climate change*, 2015.

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

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 2019¹²¹. Enfin, en décembre 2024, la *Déclaration de Papeete pour la résilience de l'Océan*¹²², signée par sept nations et territoires du Pacifique, incluant l'Australie, en amont de l'UNOC, promeut la coopération régionale en mentionnant l'inclusion des savoirs indigènes et une gouvernance plus inclusive pour la protection de la haute mer.

La renouveau de la navigation sensorielle : un marqueur culturel et maritime régional

La navigation sensorielle, de nouveau enseignée à Tahiti, d'abord par une école de loisirs et depuis 2024 par le Centre des métiers de la mer de Polynésie française, contribue à faire découvrir ou redécouvrir, à des centaines d'habitants du triangle polynésien, les savoirs de leurs ancêtres navigateurs. Catalysant le renouveau culturel polynésien, la construction des pirogues doubles traditionnelles et des épopées maritimes « aux étoiles » sont aussi devenues de vrais porte-étendards pour les revendications adressés aux décideurs d'aujourd'hui, sur des sujets d'actualités liés à l'économie maritime, en particulier la protection des grands fonds, séjour des dieux dans les cosmogonies polynésiennes.

On doit à feu Francis Cowan, né en 1926 à Papeete, la construction de *Hawaiki Nui*, la première grande pirogue double polynésienne de l'ère moderne, dans les années 80. La pirogue effectuera un voyage jusqu'en Nouvelle-Zélande en 1985. Aujourd'hui, la pirogue double *Fa'afaite* navigue régulièrement de Tahiti jusqu'à Hawaii sans instrument et permet aux volontaires de redécouvrir les pratiques ancestrales de l'orientation et de la culture maritime ; elle aura son ponton attitré dans la commune de Faa'a à Tahiti en 2025. Autres navigations célèbres : celles des pirogues doubles *Hōkūle'a* et *Hikianalia* de la *Polynesian Voyaging Society*, présidée par le navigateur hawaïen Nainoa Thompson. En juin 2025, la première étape de leur voyage à travers le Pacifique a conduit les deux pirogues sur le *marae* le plus sacré du triangle polynésien, *Taputapuātea*, sur l'île de Raiatea en Polynésie française. Le cérémoniel et l'ampleur de l'accueil réservés à cet événement, retransmis en direct et suivi par milliers sur les réseaux sociaux, témoignent de l'attachement et de la fierté des Polynésiennes et des Polynésiens à une Histoire maritime océanienne, conquérante et vivante. Quant à *Okeanos*, construite par la fondation éponyme qui remet la navigation sensorielle en valeur au Vanuatu, à Fiji et en Nouvelle-Zélande, elle a participé à la parade nautique de Nice lors de l'UNOC et accueilli des événements organisés par la délégation polynésienne.

121 *Déclaration de Taraho'i, Pacte pour une économie bleue durable*, Assemblée de la Polynésie française, 2019.

122 Cf. supra.

La pensée d'un continuum entre l'homme et la nature, 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 mer¹²³. Cette dernière continuité a pu être observée dans la mise en place des Rāhui¹²⁴ 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 protégée de Polynésie française, qui couvre l'ensemble de la ZEE. 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 (...). À 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 (...). À 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 marin¹²⁵ ».*

123 « 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.

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

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

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 océanique.

AU SOMMET INTERNATIONAL DES AIRES MARINES PROTÉGÉES DE 2023 : 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. À 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, comme on l'a vu plus haut, 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 gouvernance¹²⁶. 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 protégés sous le statut

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

d'Aire marine gérée à sa création en 2018, gérés par un plan depuis 2023 et classés sous le statut d'AMP en 2025.

Le concept original 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 senneurs¹²⁷ 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 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 des négociations internationales sur la biodiversité au-delà des juridictions nationales (BBNJ i.e. *Biodiversity Beyond National Jurisdictions*). Le projet de protection des eaux internationales est soutenu par les acteurs de la pêche polynésiens, de même que l'idée de voir les pays insulaires voisins se convertir à la technique de la palangre.

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

AU FORUM DES ILES DU PACIFIQUE : UNE VISION RÉGIONALE POUR L'OCÉAN

En amont de l'UNOC

Deux documents stratégiques pour l'économie bleue à l'échelle de l'Océanie ont été édités en juin 2024, en amont de l'UNOC :

La *Stratégie 2050 pour le Continent Bleu du Pacifique (Blue Pacific Way)* du Forum des Iles du Pacifique (FIP), dans sa traduction française¹²⁸, 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 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.

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^e 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'innovation¹²⁹.

128 *Stratégie 2050 pour le Continent Bleu du Pacifique*, FIP, 2024.

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

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, 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.

Un plaidoyer pour « un Océan de paix »

Le 54^e Forum des Îles du Pacifique, qui s'est tenu en septembre 2025 aux îles Salomon, a été l'occasion pour le Président de la Polynésie française, Moetai Brotherson, de plaider pour une réponse collective des membres du forum aux enjeux climatiques, économiques et sécuritaires de l'océan Pacifique. Il a également rappelé les mesures annoncées par la Polynésie française à l'UNOC (protection des espaces maritimes, pêche durable, opposition à toute exploitation des fonds marins). Les représentants au sommet ont par ailleurs soutenu ensemble la proposition des îles Fiji de proclamer « un océan de paix » qui écarte les nations et territoires insulaires du « tourbillon de la rivalité entre les grandes puissances ». Des accusations ont également visé l'ingérence de la République Populaire de Chine dans le Pacifique¹³⁰.

L'évolution rapide des annonces concernant les grands fonds, la nécessité de conforter les dynamiques annoncées à l'UNOC et l'escalade rapide des conflits au niveau mondial incitent ainsi les nations et territoires insulaires à se positionner plus fermement quant à leurs positionnements et à leurs volontés d'un développement durable pensé spécifiquement pour les îles face aux enjeux du changement climatique et de prédation des ressources.

130 « Forum des Îles du Pacifique : Moetai Brotherson plaide pour un Pacifique uni », Polynésie la 1^{re}, septembre 2025.

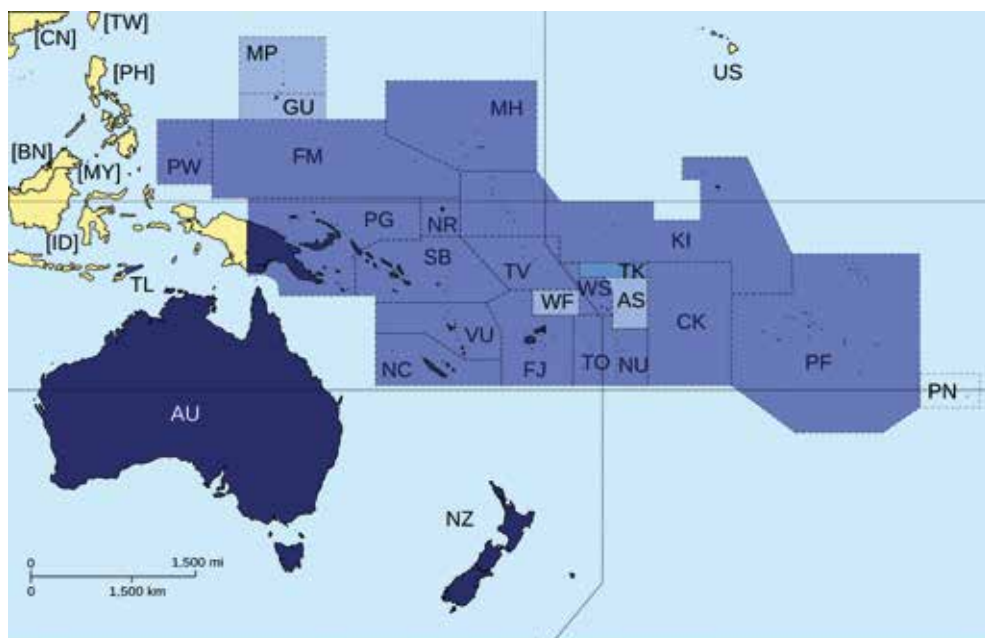


Figure 37 - Pays membres du Forum des Iles du Pacifique (DLiebisch)

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*¹³¹. 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.

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

Dix-huit pays ont participé au Sommet du Tourisme durable de 2023, 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 Hawaïi, 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 traité¹³².

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

Enfin, l'immense terrain de jeux qu'est le grand Pacifique pour les navigateurs à voile justifie l'investissement des acteurs publics et privés de la Polynésie pour accueillir et attirer des voiliers de croisière traversant d'est en ouest. Des initiatives comme le *Pacific Puddle Jump*, organisé à Panama en amont de la grande traversée ou la *Tahiti Moorea Sailing Rendez-Vous*, rallye de voiliers de passage, sont organisées chaque année pour mettre en valeur la destination auprès des plaisanciers internationaux.

132 « La culture régionale comme moteur », Dossier Tourisme, L'Economie Polynésienne, 2024.

L'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 mais également avec de nombreux petits Etats insulaires du Pacifique. 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.

AUTRES EXEMPLES D'ÉVÉNEMENTS ÉCONOMIQUES RÉGIONAUX

En plus des travaux menés de manière continue par les institutions du Pacifique – *Forum des Iles 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. L'édition 2024 du séminaire régional du PECC a ainsi été organisée en partenariat avec le *Forum de l'Economie Bleue* du CMPF sur la thématique du Jumeau numérique de l'Océan.

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. Malheureusement, aucun fonds n'a pu être fléché à ce jour pour réitérer le succès de cette initiative.

Enfin, en septembre 2025, la Polynésie française a participé au *European Union Business Forum*. Le gouvernement de la Polynésie française, l'Agence pour le Développement économique de la Polynésie française ainsi que des entreprises

privées de l'économie bleue se sont déplacées en délégation à Fiji afin de promouvoir les opportunités économiques du Fenua ainsi que les dispositifs fiscaux propres à y attirer des investisseurs.

Ces dynamiques collectives demandent donc 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 : La French Tech/Blue Tech, les Clusters maritimes, le réseau des Conseillers du commerce extérieur, pour citer les organisations présentes en Polynésie. De nombreuses étapes doivent encore être franchies pour faire de l'Océanie un espace social, économique et culturel cohérent, porté par sa propre dynamique maritime.

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 à laquelle le marin 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, a fait en dix ans des progrès indéniables. 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 avancées considérables pourraient être réalisées afin de renforcer la considération accordée aux territoires éloignés de l'Hexagone et d'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.

LES STRATÉGIES NATIONALES POUR L'ÉCONOMIE BLEUE ET LES OUTRE-MER

Les priorités du Comité interministériel de la Mer de 2023 à 2025 : de l'économie à la souveraineté maritime

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-côtes¹³³ ».

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

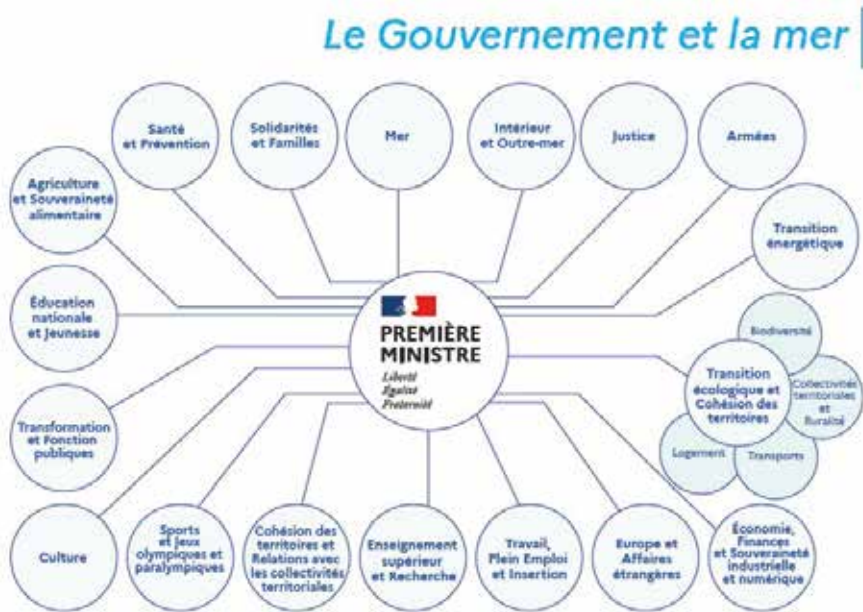


Figure 38 - Gouvernance nationale maritime (SGMer, 2022)

Les mesures du CIMER 2023¹³⁴ s'établissaient 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

133 Décret n°95-1232 du 22 nov. 1995 relatif au comité interministériel de la mer et au secrétariat général de la mer.

134 Dossier de presse du CIMER de décembre 2023.

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.

- *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 bathymétrie¹³⁵.

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 prioritaires – 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).

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

135 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).

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, 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.

En juin 2024, la nouvelle SNML (*Stratégie nationale pour la mer et le littoral 2024-2030*) a été adoptée¹³⁶ (cadre de référence)¹³⁷ 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, 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 une feuille de route «économie bleue durable dans les Outre-mer» en 2024, territoire par territoire : la stratégie a été présentée en juin 2025 à l'UNOC. À 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.

136 Décret n°2024-530 du 10 juin 2024 portant adoption de la stratégie nationale pour la mer et le littoral.

137 *Stratégie nationale pour la mer et le littoral 2024-2030*, Secrétariat général de la mer, 2024.

Enfin, en mai 2025, le nouveau Premier Ministre, François Bayrou, a présenté depuis les chantiers navals de Saint-Nazaire les grands lignes du CIMER 2025-2026¹³⁸. Si l'esprit de la stratégie maritime française ne varie pas significativement, on peut noter une volonté de simplification administrative appliquée aux Documents Stratégiques de Façade (DSF) pour les lier plus rapidement à la SNML et, également au pavillon Wallis-et-Futuna pour la croisière. Par ailleurs, concernant les outre-mer, le résultat des études commanditées pour les EMR selon le CIMER 2023 oriente vers un développement de l'éolien à La Réunion mais omet visiblement les techniques liées à l'eau de mer profonde, utilisées en Polynésie.

Toutefois, concernant le Fenua, une mesure importante a été prise en 2025 : la création d'un baccalauréat professionnel maritime polyvalent, particulièrement bienvenu en l'absence de lycée maritime sur le territoire. Le point principal de ce CIMER 2025 concerne la souveraineté et la défense. Il résulte des trois Conférences Nationales Maritimes (CNM) qui se sont tenues entre 2024 et 2025 afin de mettre en œuvre une flotte stratégique française sur tous les océans du monde.

Les décisions du Comité interministériel des Outre-mer

Le Comité interministériel Outre-mer (CIOM) vient compléter ce corpus institutionnel orienté vers le maritime. Présidé par Matignon, ses orientations ont pour objectif la lutte contre la disparité du 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. En 2025, un premier CIOM s'est tenu en juillet, centré sur la reconstruction de Mayotte et un second comité est prévu avant la fin de l'année.

Les CIOM ne semblent pas, aujourd'hui, suffisamment articulés avec les mesures du CIMER ni avec les problématiques maritimes portées par l'instance public-privé qu'est le Comité France Maritime Outre-Mer. Or une plus grande attention portée à l'économie bleue ne pourra qu'aller dans le sens de l'intérêt de ces territoires ultramarins qui, comme la Première ministre en 2023, Elisabeth Borne, le rappelait dans son édito, comptent pour 95% de l'espace maritime français sur trois océans.

138 Dossier de presse du CIMER 2025 sur le site du Secrétariat général de la mer.



Figure 39 - Tableau de bord économique des Outre-mer (IEOM, 2024)

Les financements du plan France 2030

Lancé en octobre 2021, initialement doté de 30 milliards d'euros puis abondé par 24 milliards d'euros 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 d'euros 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 » :

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

« Mieux vivre » :

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

« Mieux comprendre le monde » :

- L'autonomie stratégique dans les nouveaux enjeux du spatial
- L'exploration des grands fonds marins

Début 2024, 21 milliards d'euros 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 milliard d'euros 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 2025¹³⁹. La Polynésie sera bénéficiaire de lignes de crédit, annoncées en 2025, pour des projets innovants, certains relevant du maritime ; par ailleurs, des financements de France 2030 opérés par le Pôle Mer Méditerranée et fléchés vers le développement des biotechs marines et de l'aquaculture ont été présentés à Tahiti en septembre 2025.

¹³⁹ *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.

ARTICULATION ENTRE LES STRATÉGIES LOCALES ET NATIONALES POUR LE MARITIME

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*¹⁴⁰, 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*,
- Le *Plan 2025-2028 de suppression des plastiques*,
- 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.

Enfin, la Polynésie française s'est dotée de sa propre feuille de route pour une économie bleue durable à horizon 2030. Élaborée par l'ensemble des directions polynésiennes concernées, sous la tutelle du ministère des Ressources marines,

140 *Schéma d'aménagement général de la Polynésie française.*

de l'Agriculture et de l'Environnement, en charge de la Recherche et de la Cause animale, elle actualise la précédente stratégie maritime territoriale qui datait de 2012.

Le véritable défi aujourd'hui, pour faire valoir les atouts de l'économie bleue du Fenua en faveur de son développement, de sa souveraineté et de sa résilience, est de passer à la mise en œuvre de cette feuille de route. Les conditions de la croissance bleue sont claires. La planification des grands projets maritimes l'est moins.

Une nouvelle feuille de route nationale pour une économie bleue durable à horizon 2030

Les travaux préparatoires à la feuille de route pour l'économie bleue polynésienne, ainsi que les recommandations portées par le *Cluster maritime de Polynésie française* dans son document stratégique de 2022, ont alimenté le travail mené au niveau national pour élaborer une feuille de route dédiée à l'économie bleue ultramarine. Après plus d'un an de consultations, cette Feuille de route pour une économie bleue durable en Outre-mer a été présentée à l'UNOC par les directions nationales des Outre-mer et des Affaires maritimes. Ces lignes directrices et séries de mesures résolvent en partie le problème du cloisonnement entre ministères nationaux et celui de la décorrélation du Comité interministériel Outre-mer avec le maritime.

Plusieurs grands axes de développement ont été identifiés pour la Polynésie française :

- Développement économique local, durable et autonome
- 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.

L'adéquation des politiques publiques polynésiennes avec les grandes trajectoires nationales permet au Fenua d'utiliser des fonds nationaux ciblés. Le Fonds Vert, le Fonds d'intervention maritime ou France 2030 peuvent soutenir les projets de décarbonation, de transition écologique, de formation ou d'exploration des fonds marins. L'assistance technique des agences et services de l'État peut également être mobilisée aux niveaux administratif et scientifique. Pour maximiser son efficacité, cette stratégie doit être réciproque : les spécificités polynésiennes doivent pouvoir intégrer le cadre des ambitions nationales. Il reste aujourd'hui à franchir ce pas, notamment en adaptant les appels d'offre pour les financements au niveau des seuils d'éligibilité, des procédures administratives et de la rapidité dans la transmission de ces

informations qui intéressent toujours vivement les entreprises polynésiennes. Une meilleure connaissance de la taille de ces dernières (majoritairement des TPE) et des contraintes liées à l'éloignement pourrait fluidifier et améliorer l'accès aux dispositifs mis en place et accélérer la réalisation des projets locaux.

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 2021¹⁴¹. 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.

141 « *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.

Points bloquants pour les secteurs maritimes polynésiens au niveau national

Parmi les secteurs maritimes confrontés à des points bloquants, les formations ont longtemps été les plus impactées : 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, durant des années, ont semblé contribuer à écarter les Polynésiens des postes de navigants sur leur propre territoire.

Une amélioration est constatée depuis deux ans. Différentes solutions ont été proposées et adoptées : partenariat solide entre le Centre des métiers de la mer de Polynésie française et l'Ecole nationale supérieure maritime ; projets de nouvelles formations initiales (création d'un baccalauréat professionnel maritime, volonté de l'Université de la Polynésie française de créer une licence dédiée au maritime dans le cadre du Programme Investissement d'Avenir) ; aides financières au déplacement des candidats dans le cadre du Fonds d'Intervention Maritime. Tout n'est pas fait, ni pérenne. Il faudrait aujourd'hui dépasser le caractère ponctuel de certaines mesures et assurer un financement au principal centre de formation maritime polynésien afin qu'il puisse construire une stratégie à long terme. Par ailleurs, la simplification administrative demeure un point bloquant et pour certaines activités, la Polynésie a choisi de développer ses propres diplômes : cela a été le cas pour la plongée par exemple.

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 représentées parmi les lauréats. 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.

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 adjoint du Cluster maritime français et responsable de la zone Indopacifique, « 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*¹⁴². »

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

Les CFMOM (Comités France Maritime Outre-mer) se tiennent traditionnellement après les CMR (Conférences Maritimes Régionales). Ces dernières sont

142 « Nos outre-mer sont des atouts stratégiques », interview d'Alexandre Luczkiewicz, Mer et Marine, juin 2019.

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 atelier territorialisé du Comité France Maritime Outre-mer 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, puis en 2025. Le *Cluster maritime français* a cependant maintenu les réunions plénières du Comité 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 à l'époque 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. 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. 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. Un changement est vivement espéré avec le nouveau Secrétaire général de la Mer, Xavier Ducept, qui a accepté une rencontre avec les acteurs maritimes polynésiens très peu de temps après sa nomination en 2025.

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 nationales¹⁴³.

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.

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

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 mer*¹⁴⁴. Des 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, suivi par le vice-président de la Polynésie, Tearii Alpha, en 2021 et, en 2023, 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 Polynésie¹⁴⁵.

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 Économiques des Outre-mer, événement aujourd'hui 100% digital. 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.

144 Site des Assises de l'économie de la mer : economiedelamer.ouest-france.fr

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

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'une nouvelle forme de dialogue, apaisée et fructueuse, avec les représentants de l'État sur le territoire.

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 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. La préparation collective de l'UNOC a enfin contribué à la multiplication des rencontres et au renforcement des échanges.

Les acteurs privés de l'économie maritime polynésienne ont aussi un rôle à jouer au niveau des représentations de l'Etat dans la région Océanie. Actuellement, leurs projets et recommandations ne sont pas aujourd'hui suffisamment pris en compte. 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 de l'État en Indopacifique. Cette dernière relève évidemment de la défense et un effort est actuellement visible en faveur des projets culturels. Il reste à remettre l'économie, et en particulier l'économie maritime, au cœur du jeu.

ii. APPROCHES TRANSVERSALES

UN ÉQUILIBRE TENABLE ENTRE CONNAISSANCES, USAGES ET PRÉSERVATION DES MILIEUX MARITIMES?

Si l'étendue de la ZEE polynésienne et les limitations progressivement imposées, depuis près de trente ans, aux 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 marine de la Polynésie et la durabilité de ses 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.

En 2025, le gouvernement de la Polynésie française a souhaité renforcer différentes mesures de protection et assurer leur pérennité en faisant évoluer la réglementation : c'est le sens des classements en Aire Marine Protégée (AMP) de la ZEE et de plusieurs espaces maritimes intérieurs, annoncés lors de la 3^e Conférence des Nations unies sur l'Océan et adoptés en Conseil des ministres du territoire en septembre 2025. Les nouvelles réglementations concernent les fonds marins, l'activité de pêche, la protection stricte de vastes zones maritimes et la lutte contre les pollutions du milieu marin. Elles font aussi évoluer les modalités de gestion et de gouvernance de la ZEE.

Le débat collectif sur la gestion et la gouvernance des espaces maritimes convoque l'ensemble des acteurs publics et privés du territoire mais également les juridictions étrangères et internationales, à la fois dans le cadre des plans de gestion des ZEE voisines et de l'entrée en vigueur du traité sur la protection de la haute mer (BBNJ ou *Biodiversity beyond national jurisdictions*). La mise en œuvre de nouvelles actions figure, étape par étape, à l'agenda 2026 du ministère des Ressources marines et de l'Environnement du Pays.

POLLUTIONS DES MILIEUX MARINS : PROBLÉMATIQUES

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

À 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.

En 2025, une nouvelle loi contre l'usage du plastique est entrée en vigueur : après les sacs plastiques dans les supermarchés, l'ensemble de la vaisselle en plastique ou en aluminium à usage unique est interdite à la fabrication, à l'importation, à la vente et à l'utilisation depuis le 1^{er} juillet. Les contenants alimentaires en plastique et en aluminium demeurent autorisés jusqu'au 1^{er} juillet 2026, le temps d'une transition vers des produits de substitution en verre ou à base de fibre végétale, ces derniers pouvant être produits localement. La fin de tous les plastiques à usage unique est prévue pour 2028 avec l'arrêt de l'utilisation des films plastiques alimentaires, très couramment employés au Fenua.

Concernant les batteries, la société Enviropol porte un projet de recyclage des batteries provenant des installations énergétiques, des véhicules ou encore des vélos électriques. Le gouvernement a annoncé en juillet 2025 son soutien à ce projet nommé « Ekopol », qui pourrait aussi intégrer le démarrage d'une vraie filière de démantèlement des navires hors d'usage au Fenua et s'intéresser à la revalorisation des gaz frigorigènes¹⁴⁶.

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*

146 « Le Pays prêt à soutenir le recyclage local des batteries », Radio 1 Tahiti, juillet 2025.

*l'efficacité des mesures de protection prises dans ces zones*¹⁴⁷ ». Le financement des projets d'assainissements relève majoritairement des communes, avec un soutien de l'Etat et du Pays dans le cadre de contrats de développement et de transformation qui ont bénéficié à 9 communes sur 48 en 2023. En ce qui concerne l'eau potable, seules 9 communes en bénéficient aujourd'hui. Lors du déplacement du ministre des Outre-mer, Manuel Valls, en juillet 2015, la commune de Hiva Oa aux Marquises a présenté et lancé ses grands travaux qui devrait en faire la première île de l'archipel à proposer de l'eau potable à ses habitants.

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 Fangataufa. Le niveau de radioactivité dans ces atolls, demeurée propriété de l'État français et interdits d'accès aux civils, fait l'objet d'une surveillance annuelle dans le cadre de la mission « Turbo » du *Commissariat à l'énergie atomique*. 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 Stadius et depuis l'alternance politique, la question nucléaire, fer de lance des indépendantistes dans leurs argumentations avec l'État, occupe régulièrement la une des médias polynésiens. Lors de sa visite officielle au Fenua en 2021, 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. La communication de l'État s'est poursuivie en 2022 avec la publication d'un ouvrage édité 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. Enfin, en plus des données fournies par l'*Agence internationale de l'Énergie atomique* lors de son étude menée entre 1996 et 1998 et des comptes-rendus 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.

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

Le problème drastique des DCP dérivants : prédation extérieure des ressources, pollution locale, premières avancées

La Polynésie française subit l'arrivée de nombreux macrodéchets sur les plages de ses îles, au premier rang desquels les DCP dérivants¹⁴⁸ 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, 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 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. Cette prédation est cependant limitée par la dérive des DCP vers le sud moins poissonneux. Le véritable problème causé par ces appareils réside dans la pollution des îles. Des études menée 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 Ouest¹⁴⁹. Enfin, les DCP dérivants constituent aussi un risque pour les équipements des pêcheurs s'ils se prennent dans les hélices de leurs bateaux. À l'échelle mondiale, la Polynésie française est, avec la Somalie et les Seychelles, l'un des trois territoires les plus touchés par cette pollution.

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 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 relève du niveau international, *via* les organisations régionales de la gestion de la pêche (ORGP), au sein des commissions thonières du Pacifique Ouest (WCPFC) et Est (IATTC). Il s'agit d'aboutir à une réglementation commune, adoptée par l'ensemble des parties.

148 *Dispositifs de Concentration de Poissons dérivants*, par comparaison avec les DCP fixes, amarrés au fond et installés au service des pêcheurs côtiers.

149 « *DCPs dérivants et IMPACS à Vancouver* », DRM, 2023.

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. En attendant, des résultats significatifs ont été obtenus à l'IATTC grâce aux efforts de la Polynésie et par la voix du membre siégeant, la France : lors de la session de septembre 2025, une résolution a été adoptée par l'ensemble des parties pour que les senneurs récupèrent leurs DCP dérivants, grâce à leur localisation par les balises fixées dessus et laissées actives. Un fonds d'un million de dollars, fourni par l'industrie de la senne, a été annoncé pour rendre opérationnel cette contrainte de retrait et aider les pays côtiers dans leurs opérations de dépollution.

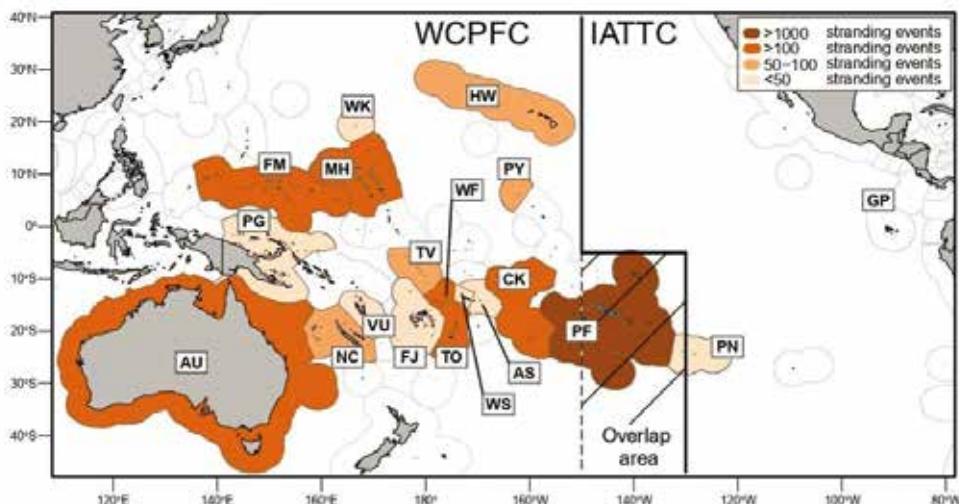


Figure 40 - Carte des DCP dérivants dans le Pacifique (CPS, 2024)

Pays et territoires représentés sur la figure ci-dessus : Australie, Papouasie Nouvelle-Guinée, États fédérés de Micronésie, îles Marshall, Wake (États-Unis), Hawaii (États-Unis), Palmyra (États-Unis), Wallis et Futuna (France), Tuvalu, Nouvelle-Calédonie (France), Vanuatu, Fiji, Tuvalu, Tonga, Samoa, Samoa Américaines (États-Unis), îles Cook, Polynésie française, Pitcairn (Royaume-Uni), Galapagos (Équateur).

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 grave sur les écosystèmes marins. Les conséquences sont les plus préoccupantes sur les milieux particulièrement 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.

Plusieurs projets sont menés sur le territoire :

- La DRM a mis en place RESOLAG, un projet assisté d'instruments de mesures, pour pallier le manque de données sur l'environnement des lagons perlicoles ;
- Des opérations de dépollution des lagons sont également menées depuis 2022 ;
- Des collecteurs en biomatériau sont développés à l'Université de Polynésie française ;
- Une étude sur le remplacement du polypropylène par de la fibre de coco ou un hybride fibre de coco/Dyneema, plus résistant, a été menée par la société Polyacht en partenariat avec la DRM et la Communauté du Pacifique ;
- Le projet Te Ma Taioto (« lagon propre ») de la société Odewa a recensé 5800 tonnes de déchets immergés sur certaines îles, avec un coût d'extraction manuel pouvant atteindre les 5 milliards Fcpg pour une seule île. Elle propose donc un équipement automatisé pour l'extraction de ces déchets.

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 très nombreuses non conformités des équipements pour la collecte et le traitement des eaux de carénages mais de premières solutions à d'autres problèmes identifiés dans le cadre de l'étude ont, depuis, été mises en 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 cas¹⁵⁰. L'Association des Voiliers en Polynésie, qui avait contré la mesure en justice, a été déboutée et les ordres de quitter certains mouillages, notamment près de la principale marina de Tahiti, se sont multipliés en 2025. Enfin, la pollution par le bruit des activités maritimes fait l'objet d'un programme d'étude dans le lagon de Bora-Bora, intégrant l'utilisation de l'I.A.

Autres secteurs sur lesquels l'attention se porte dès qu'il est question de pollution maritime : le transport maritime et la croisière. Au niveau local, leur activité a été prise en compte dans l'élaboration du plan de gestion de la ZEE et de nouvelles mesures concernant la biosécurité ont été annoncées en septembre 2025 pour lutter contre le risque de pollution biologique. Le secteur est soumis aux normes de l'OMI (*Organisation maritime internationale*) pour limiter ses émissions de gaz à effet de serre et de particules fines. Il manque encore une volonté régionale pour contrôler les émissions atmosphériques à l'échelle du Pacifique sud et créer une zone certifiée ECA, à l'instar de ce qui se fait déjà en Europe et en Méditerranée. Enfin, le dernier point de vigilance concernant le transport maritime est le risque d'échouement des navires. Il concerne majoritairement les navires étrangers qui traversent la zone mais face à différents événements et au risque de pollution majeure, des voies maritimes (deux voies recommandées, une à éviter) ont été créées aux Tuamotu, zone la plus à risque pour les échouements, les atolls étant peu visibles au-dessus de l'eau. La mise en place de ces voies maritimes, qui concernent les navires de plus de 15 m de long, doit être une première étape vers la reconnaissance internationale de certaines parties de la ZEE en tant que Zones Maritimes Particulièrement Vulnérables (ZMPV), un critère de l'OMI qui autorise des mesures de protection spécifiques¹⁵¹.

Objectifs et conditions du développement économique

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

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

151 « Trafic maritime : voies maritimes recommandées, une première étape avant les ZMPV », Présidence de la Polynésie française, 2021.

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 a pu être mis en avant pour le tourisme et la pêche ; celui des Tuamotu pourrait accueillir davantage d'activités liées à l'aquaculture. Un schéma de développement, succédant au Schéma d'aménagement général établi par la précédente gouvernance du territoire, est en préparation.

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 son accessibilité aux seuls Polynésiens. Cet avantage doit aujourd'hui être consolidé par la mise en œuvre du plan de gestion de la ZEE approuvé en 2023, véritable pilier d'un développement durable conditionné à des critères de préservation établis sur la base de la connaissance scientifique. Cette mise en œuvre sera également liée aux nouvelles réglementations, prescriptives ou prohibitives, établies en septembre 2025 avec, notamment, la création de grandes réserves marines (Aires marines protégées de catégorie 1 et 2).

UN PLAN DE GESTION POUR L'AIRE MARINE, UNE STRATÉGIE POUR LES RÉCIFS CORALLIENS

Du sanctuaire marin à l'Aire marine protégée

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 Tuatea 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.

À 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*.

La classification en Aire marine protégée de l'ensemble de la ZEE, selon les critères de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN), a enfin été annoncée lors de la 3^e Conférence des Nations unies sur l'Océan en juin 2025, à Nice. Unanimement saluée, cette décision fait de *Tainui Ātea*, l'aire marine polynésienne à l'échelle de la ZEE, la plus grande AMP au monde.

Une stratégie pour les coraux

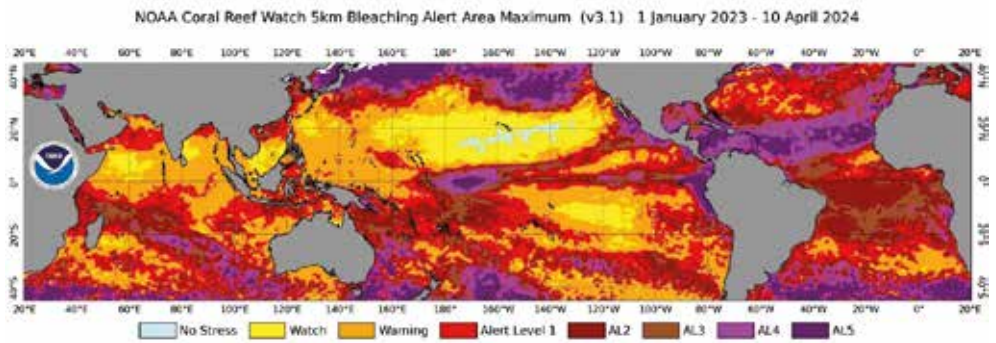


Figure 41 - Blanchissement des coraux au niveau mondial entre 2023 et 2024 (NOAA, 2024)

« 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 Indien¹⁵² » : 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

152 « NOAA and ICRI confirm 4th Global bleaching event », ICRI, avril 2024.

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.

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 4 500 km² des récifs de Nouvelle-Calédonie génèrent entre 190 et 320 millions d'euros par an, ou encore que chaque euro investi dans la réserve naturelle de Saint-Martin produit aux alentours de 2 euros 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 2 140 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 d'euros et contribuent à plus de 21000 emplois dans la pêche, la perliculture et le tourisme, 80% des visiteurs effectuant une plongée ou un snorkeling¹⁵³. Si leur état général a été évalué comme « bon » selon une étude de 2020¹⁵⁴, 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.

153 « Valeur économique des systèmes coralliens de Polynésie française », Ifrecor, 2016.

154 « Bilan 2020 de l'état de santé des écosystèmes des outre-mer français », Ifrecor, 2020.

Il s'agit, en priorité, de développer la connaissance scientifique des écosystèmes au moyen d'études, de cartographiques, 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-coraux¹⁵⁵ », 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 extrêmes¹⁵⁶. L'observatoire SNO Corail (*Service National 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.

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

156 Labex CORAIL : *les projets structurants*, site internet, 2024.

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 restauration¹⁵⁷.

Enfin, le comité local de l'IFRECOR organise depuis 2024, chaque année, un concours de projets au service des coraux, les Trophées To'a Reef. Temps fort de l'Année de la mer, ce concours permet de toucher l'ensemble de la communauté polynésienne en impliquant les scolaires, les scientifiques, les associations ainsi que des partenaires publics et privés. Les solutions proposées, dont certaines font appel aux sciences participatives, sont mises en valeur au niveau national et international. Ainsi, l'association *Tama No Te Taioto* (« les enfants du lagon »), qui étudie la synchronicité de la ponte de l'espèce *Porites Rus* à l'échelle de la planète, a-t-elle pu organiser une observation simultanée du phénomène dans les trois océans au moyen d'une application numérique et d'une communication planétaire.

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

LE PLAN DE GESTION DE LA ZEE : CRÉATION ET PREMIÈRES PROSPECTIVES

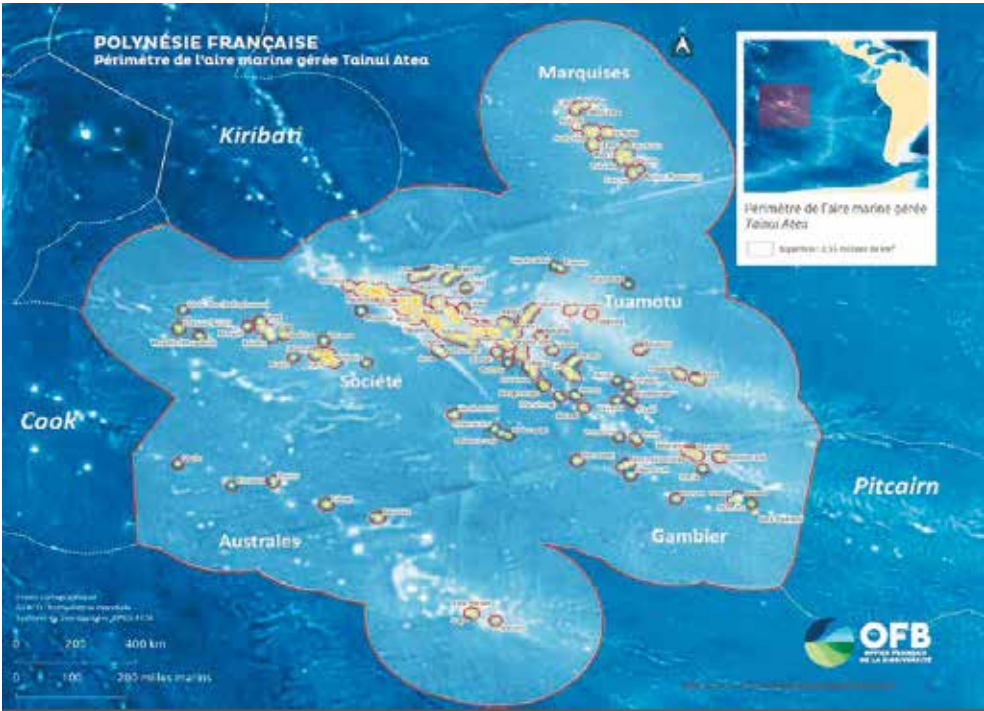


Figure 42 - Périmètre de l'Aire marine gérée Tainui Atea (OFB, 2022)

Le plan de gestion 2023-2037 de l'Aire marine protégée Tainui Ātea

Approuvé par arrêté ministériel du 14 mars 2023, le plan de gestion de l'Aire marine protégée (AMP) *Tainui Ātea*¹⁵⁸ court sur quatorze 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'AMP. 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

¹⁵⁸ Plan de gestion 2023-2027 de l'Aire marine gérée Tainui Atea, OFB/Gouvernement de la Polynésie française.

des Objectifs de Développement Durable (ODD) 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 ?



Figure 43 - 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 (monts 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'Aire marine protégée, 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'Office français de la biodiversité (OFB) en Polynésie, co-auteur du plan. « Nous appliquons la politique

environnementale du Pays avec le cadre de gouvernance particulier établi pour l'Aire marine gérée¹⁵⁹. 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'Aire marine gérée, 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. À 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.

Mise en œuvre du plan de gestion : analyse de l'OFB

Si le plan de gestion entre dans un niveau de détail très abouti, la mise en œuvre exige 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.

159 Propos recueillis avant la classification de la ZEE en Aire marine protégée.

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 annoncer 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. À 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.

La question du zonage pour les différentes pêches à l'intérieur de la ZEE, satisfaisant pour toutes les parties, demeure. Des zones intégralement protégées ont été annoncées lors de la 3^e Conférence des Nations unies sur l'Océan mais le zonage côtier, qui doit réglementer les limites entre pêche hauturière et côtière, n'a toujours pas fait l'objet d'un consensus. L'objectif devrait être d'établir un réseau cohérent et représentatif des activités, qui ne pénalise pas l'une ou l'autre, en tenant compte des capacités de la pêche hauturière à exporter sa production et ainsi à générer des ressources propres. Une échéance a été annoncée sur cette question : le 8 juin 2026, prochaine Journée Mondiale de l'Océan.

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 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, *rāhui*... L'OFB, qui mène le diagnostic environnemental de la passe de Tiputa

NOUVEAUX ZONAGES, NOUVELLE GESTION : LE TOURNANT DE 2025

Conformément aux annonces faites à la 3^e Conférence des Nations unies sur l'Océan, le gouvernement de la Polynésie française a acté, en Conseil des ministres du 24 septembre 2025, les nouveaux classements pour la ZEE de Polynésie française : l'Aire Marine Protégée de catégorie 6 pour la ZEE et, à l'intérieur, deux nouvelles zones de protection stricte (Aires marines protégées de catégories 1 et 2) et notamment interdites à la pêche. Le même arrêté acte un zonage côtier délimitant l'activité des pêches hauturière et côtière autour de plusieurs archipels, sachant qu'une évolution est prévue pour ceux des Marquises et des Australes, à échéance de juin 2026. Une présentation des mesures a été faite lors d'une conférence de presse organisée à la Présidence du Pays en septembre 2025.



En termes de périmètre, la nouvelle réglementation établit notamment :

- La consolidation du classement de l'ensemble de la ZEE en AMP de catégorie 6 au titre du code de l'environnement local (équivalent catégorie VI de l'UICN), espace appelé « aire marine gérée – Tainui Ātea » (déjà institué par arrêté en 2018) ;
- Le classement de deux nouvelles aires marines protégées au sein de l'aire marine Tainui Ātea : au nord-ouest de la ZEE l'« aire marine de la Société », réserve naturelle intégrale de catégorie Ia au code de l'environnement de Polynésie couvrant 680 000 km² ; à l'est de la ZEE l'« aire marine des Gambier », parc territorial de catégorie II couvrant 220 000 km². Sur l'ensemble de ces zones, la pêche palangrière industrielle est strictement interdite ;
- La mise en place de zones de pêche règlementées, zones réservées à la pêche côtière/artisanale, autour des Gambier (12 MN), autour des Marquises (jusqu'à 15 MN), autour des îles Australes (20 MN), autour de la Société (30 MN), représentant au total 200 000 km² de protection côtière forte ;
- L'interdiction d'exploitation des fonds marins sur l'ensemble de la ZEE.

Le gouvernement exprime ainsi sa volonté de faire entrer dans la loi de nouvelles mesures de protection et, également, de préciser et renforcer le cadre réglementaire de l'aire marine gérée – Tainui Ātea. En effet, l'arrêté de 2018 de création de l'Aire marine gérée n'intégrait aucune réglementation spécifique liée à cet espace, les réglementations encadrant l'exercice de la pêche ou visant la protection des espèces marines ayant été prises indépendamment et progressivement à travers d'autres actes réglementaires (délibérations des pêches, code de l'environnement, etc.). Par ailleurs certaines déclarations ou orientations politiques telles que le moratoire de 2022 sur l'exploitation des fonds marins ou l'interdiction de certaines méthodes de pêches (ex. sennes tournante coulissante) n'avaient pas encore été traduites dans la réglementation. La consolidation de l'arrêté de Tainui Ātea a donc pour vocation de fixer réglementairement le modèle de gestion actuel de la ZEE reconnu comme durable. Cette étape constitue un élément déterminant dans le processus de reconnaissance internationale en aire marine protégée de Tainui Ātea.

En complément de cette démarche, la création de deux zones en protection stricte à l'Est (autour des Gambier) et à l'Ouest de la ZEE (au nord-ouest de la Société) répond à une volonté du gouvernement de la Polynésie française de donner un signal fort de protection de sa ZEE en bordure de zones présentant des enjeux géostratégiques, avec l'ambition d'impulser des discussions pour renforcer la protection de ces zones hors de sa juridiction. Au nord-ouest de la Société, la zone de protection stricte est adjacente d'une part de la ZEE des îles Cook, qui ont exprimé leur volonté de démarrer l'exploitation minière des grands fonds marins (avec des incidences potentielles sur les écosystèmes profonds de la ZEE polynésienne) et d'autre part d'une poche de haute mer dans

laquelle s'exercent d'importantes activités de pêche au thon avec des méthodes non autorisées en Polynésie française. Sur ce dernier secteur, l'entrée en vigueur du traité sur la protection de la haute mer (BBNJ) pourrait permettre d'ouvrir au niveau régional des discussions pour la protection de cette zone. À l'est de la ZEE, la nouvelle zone de protection stricte autour des Gambier jouxte la ZEE de Pitcairn, territoire britannique qui bénéficie déjà d'un statut de protection en mer depuis 2015, avec une aire marine protégée de 600 000km² environs¹⁶⁰, qui pourrait être étendu et renforcé avec pour objectif de limiter la pression de pêche en bordure de la ZEE Polynésienne (incluant l'usage des DCP dérivants). Cette démarche pourrait conduire au renforcement de la coopération entre les deux territoires, par exemple en matière de surveillance, et donner lieu le cas échéant à la création d'un espace protégé transnational. Ce projet sera poursuivi avec la Grande Bretagne, à travers sa représentation en Nouvelle-Zélande (le Haut-Commissaire britannique notamment en charge des îles Pitcairn) et avec le gouvernement français dès sa nomination par le nouveau Premier Ministre.

La réglementation associée à l'ensemble de ces espaces protégés de Polynésie française est fixée par un arrêté du conseil des ministres de Polynésie française du 24 septembre 2025. Elle vient à la fois institutionnaliser des modes opératoires déjà pratiqués de manière informelle et identifie de nouvelles interdictions et prescriptions. Parmi les nouvelles mesures figurent : la limitation de la taille des navires de pêche polynésiens à 25 m, la lutte contre les pollutions en mer à travers, des mesures de biosécurité (obligation de déclaration de la part des navires et armateurs), l'obligation de transmission des données bathymétriques et géophysiques de tout navire effectuant des recherches dans la ZEE ou des mesures visant la lutte contre les DCP dérivants déjà interdit d'usage dans la ZEE. L'arrêté fixe également les modalités d'une nouvelle gouvernance intégrée. Cette dernière comprend un conseil de gestion incluant la société civile, un comité technique, un comité consultatif ainsi que des comités locaux incluant les populations des archipels concernés pour chacune des zones strictement protégées.

Enfin, des discussions se poursuivent pour l'éventuel classement de zones fortement ou strictement protégées complémentaires aux Marquises et aux Australes avec pour objectif de les valider pour juin 2026.

En amont des actes législatifs, la Direction de l'Environnement a annoncé, lors d'une présentation au Conseil Économique, Social, Environnemental et Culturel de Polynésie française, le démarrage d'un partenariat avec les ONG incluant un soutien technique et financier au Pays pour la mise en place de comités locaux, l'élaboration et la validation de plans de gestion pour les nouvelles aires marines instaurées et enfin de la mise en œuvre de ces plans. Un premier appel à candidature avait été émis fin août 2025 pour un poste de consultant

160 « *About Pitcairn Island Marine Reserve* », site du gouvernement des îles de Pitcairn.

chargé « *d'accompagner la mise en œuvre d'un réseau d'aires marines protégées au sein de Tainui Atea* », recruté et rémunéré par Pew Bertarelli Héritage des Océans¹⁶¹. Cette appellation de « réseau » recouvre les zones en protection plus forte au sein de l'AMP Tainui Ātea : les zones de pêche réglementées à la côte (autour des Marquises, Australes, Gambier et Société) ainsi que les aires marines interdites à la pêche palangrière créées dans les parties occidentales et orientales de la ZEE. Quelques heures après cette présentation au CESEC, une subvention de 4 millions de dollars a été annoncée en faveur de la Polynésie française : elle provient du *Bezos Earth Fund*, fondé par le créateur d'Amazon, et sera fléchée sur « *les nouvelles aires marines protégées (AMP) et zones de pêche réglementées (ZPR) annoncées lors de la 3^e Conférence des Nations unies sur l'Océan*¹⁶² ». Cette subvention s'inscrit dans un programme nommé *Unlocking Blue Pacific Prosperity*, coordonné par la Communauté du Pacifique et approuvé dès novembre 2023 lors du 52^e Forum des Îles du Pacifique qui s'était tenu aux Tonga. Au total, 12 pays et territoires insulaires du Pacifique ont été désignés lauréats de ce programme, parmi lesquels la Polynésie française, la Nouvelle-Calédonie ou encore Palau, Fiji, les îles Salomon et Tuvalu. C'est donc une somme globale de 37,5 millions de dollars qui a été annoncée par le fond de Jeff Bezos, faisant partie d'une « *aide plus globale de 100 millions de dollars visant à soutenir les États et territoires du Pacifique*¹⁶³ ». Le Bezos Earth Fund fait enfin partie d'un groupe d'ONG internationales, très majoritairement américaines, nommé *Te Moana Collective* et dont fait également partie l'ONG Pew Bertarelli Héritage des Océans. Cette dernière organisation est également à l'origine de la création de l'aire marine protégée de Pitcairn, pour ce qui concerne cette partie du Pacifique.

Ces financements ne devraient pas être les seuls à soutenir les projets de préservation marine en Polynésie française dans la mesure où, d'une part, le classement en AMP est reconnu par l'UNEP (*UN Environment Program* ou Programme Environnement des Nations unies) et où, d'autre part, le Président de la République française a annoncé à l'UNOC un soutien de l'État français à ces efforts de protection. Il a néanmoins été annoncé la participation des ONG précitées à la gestion, la surveillance et la gouvernance des espaces maritimes, en tant que renforts, avec l'accord du gouvernement de la Polynésie française et également, concernant les mesures, « en fonction des orientations et sensibilités des organismes donateurs¹⁶⁴ ».

161 Offre de recrutement, août 2025. Les modalités de rémunération ont évolué par la suite.

162 *Communiqué de la Présidence de la Polynésie française*, septembre 2025.

163 « *La fondation de Jeff Bezos accorde près de 32 millions aux États et territoires du Pacifique* », *Outremer360*, septembre 2025 – Par ailleurs, parmi les autres financeurs soutenant les projets de protection dans la ZEE polynésienne, ont été cités : Bloomberg Initiative, The Wyss Foundation, Blue Nature Alliance, Ocean 5, Blue Marine Foundation.

164 Conférence de presse, Présidence de la Polynésie française, 25 septembre 2025.

Réactions des acteurs : satisfactions et questionnements

L'annonce du renforcement de la protection des espaces maritimes, à l'échelle de la ZEE et à l'intérieur de cette zone, ainsi que l'interdiction d'exploitation minière des grands fonds, a été favorablement accueillie par les Polynésiennes et les Polynésiens, toujours inquiets face aux risques de prédation extérieure de leurs ressources, qu'elles soient minérales ou vivantes. Les associations environnementales se montrent également satisfaites. Enfin, le *Cluster maritime de Polynésie française* salue la volonté de co-construction du gouvernement local et la mise en valeur par les pouvoirs publics locaux de la pêche durable polynésienne, à la fois dans les présentations aux médias et au sein du Forum des Iles du Pacifique – le Président de la Polynésie française ayant exprimé la volonté de promouvoir le modèle de la pêche palangrière dans les pays insulaires voisins. Les armateurs des navires hauturiers montrent cependant davantage de circonspection.

On rappellera ici que la pêche hauturière est, pour la Polynésie, certifiée durable par le label MSC (*Marine Stewardship Council*) : en effet, la palangre, ligne de 60 km équipée de 2 000 à 3 000 hameçon, est déroulée une seule fois par jour et par navire et permet de remonter environ 40 prises quotidiennes en moyenne sur l'année. L'activité est aujourd'hui opérée par seulement 82 petits navires sur une zone de plusieurs millions de km². Enfin, l'exportation des prises de pêche, soit 20% des captures, rapportent chaque année à la Polynésie quatre fois le montant de la subvention annoncée par le *Bezos Earth Fund*. Les pêcheurs hauturiers souhaitent donc ne pas voir leur activité stigmatisée comme contraire aux bonnes pratiques environnementales, ni voir oublier leur contribution à la création de ressources propres pour la Polynésie. Ils s'inquiètent également des difficultés potentielles si, un jour, ils souhaitaient construire de plus grands navires afin de sortir pêcher, toujours à la palangre, dans les eaux internationales à l'extérieur de la ZEE. Certes, la limite obligatoire de 24m pour la taille des navires est celle qui prévaut depuis des années et la mesure a été prise en concertation avec les pêcheurs. Néanmoins, ils craignent, pour tout projet futur, de se voir contraints, une fois de plus, de prouver le caractère vertueux d'une activité qui présente depuis longtemps toutes les caractéristiques de la durabilité.

Autre préoccupation des pêcheurs hauturiers : le zonage côtier. Les mesures présentées en septembre 2025 ont été le fruit d'accords et concessions entre pêcheurs côtiers et hauturiers. Il a cependant été annoncé une évolution de ces mesures, avec la possible création de grandes réserves autour des archipels des Australes et surtout des Marquises, zone la plus proche de la « tuna belt » (zone de présence du thon tropical). Les maires des îles Marquises, qui souhaitent créer leur propre pôle de pêche hauturière, ont été invités à une rencontre sur le port de pêche de Papeete afin de découvrir, pour certains, les ateliers de découpe et mareyage ainsi que les conditions d'exportation du

poisson. Le sujet devrait alimenter l'actualité maritime du premier semestre 2026 en Polynésie.

Concernant les obligations de transmission des données bathymétriques et géophysiques qui ont été incluses dans les mesures annoncées lors de la présentation du nouveau zonage, les bases législatives et réglementaires ne devraient pas, plus que les procédures actuelles, être modifiées pour le moment. Ces bases législatives sont au nombre de trois : le code de la Recherche¹⁶⁵, applicable en Polynésie française ; le code de la Défense¹⁶⁶ et le code minier de la Polynésie¹⁶⁷. La convention entre l'Etat, la Polynésie et le SHOM relative à la coordination en matière d'hydrographie et de cartographie marine indique que le SHOM transmet, sur demande, à la Polynésie française, les données et produits, et qu'à l'inverse, la collectivité transmet au SHOM les données nécessaires à la mise à jour de la cartographie. La principale difficulté, aujourd'hui, se situe au niveau de la transmission effective des données par les détenteurs d'autorisation de travaux à la mer : dans les outre-mer comme en métropole, le taux de retour est faible.

Une certaine incompréhension a accueilli l'annonce d'une possible participation des ONG, au titre du financement, à la surveillance et au contrôle des nouvelles réserves marines. La surveillance de la ZEE relève en réalité de l'Action de l'État en Mer, au titre des compétences régaliennes en Polynésie. Les nouvelles modalités de la gouvernance, l'articulation avec l'existant, l'opposabilité des réglementations constituent autant de points qui devraient être précisés dans les mois à venir.

Enfin, la création de la grande réserve autour de l'archipel des Gambier s'est accompagnée de déclarations concernant le développement de l'écotourisme dans cette région éloignée de Tahiti mais présentant un réel potentiel d'attractivité par sa géographie, sa biodiversité marine unique et son patrimoine historique. Cette orientation, très favorablement accueillie par les habitants des Gambier, demeure à préciser quant à ses mesures et actions, dans une transversalité incluant la gouvernance de l'Environnement, des Ressources marines, du Tourisme et de la Culture.

165 « Les renseignements et les données recueillis lors des recherches et intéressant la sécurité de la navigation ainsi que ceux concernant les propriétés physico-chimiques ou les mouvements des eaux sous-jacentes tombent immédiatement dans le domaine public. Ils sont directement communiqués, dès leur obtention, à Météo-France et au service hydrographique et océanographique de la marine à raison de leurs missions respectives. », articles L251-1 à 3, Code de la Recherche.

166 « Toute autorisation donnée à des organismes français et étrangers de réaliser des recherches dans les eaux sous juridiction nationale peut être subordonnée à l'engagement de communiquer au SHOM, sur sa demande, les données recueillies ainsi que les éléments nécessaires à leur exploitation », articles 3416-3 et 3416-6, Code de la Défense.

167 « Les personnels désignés et habilités par le service en charge des mines ont accès à tous sondages... soit pendant, soit après leur exécution, et quelle que soit leur profondeur. Ils peuvent se faire remettre tous échantillons et se faire communiquer tous les documents et renseignements d'ordre géologique, géotechnique, hydrologique, hydrographique, topographique, chimique ou minier », article LP 3120, Code minier de la Polynésie française.

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 durable*¹⁶⁸ ». 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 satellites¹⁶⁹. 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 française¹⁷⁰. « *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 longtemps méconnu* ». Faisant référence aux anciens dieux, la pratique a été désacralisée par les missionnaires qui ont orienté les populations vers un usage

168 *Discours de l'Assemblée des Premières Nations au congrès IMPAC5*, février 2023.

169 « *Leaning into indigenous knowledge on climate change* », Knowable Magazine, 2023.

170 *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 ».

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 savoir¹⁷¹ :

- 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

171 « 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.

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 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. À 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 Fcpg, 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 braconnage¹⁷². Le traitement des infractions et le développement des moyens pour la surveillance sont mis

172 « Rāhui : à Mataiea, des braconniers pointés par les pêcheurs et la commune », Polynésie 1^{re}, 2023.

en avant dans le cadre d'un deuxième réseau, différent du Rāhui Center : la fédération des Rāhui, *Te Mara'e Mo'a*, lancée en 2024 avec le soutien de l'ONG Pew Bertarelli Héritage des Océans. L'ONG apporte chaque année des subventions pour la recreation de ces espaces traditionnels et en 2024, une dotation de 5 millions Fcwf avait été annoncée pour les moyens de contrôle sur l'espace : par exemple, l'achat des jumelles de vision nocturne pour la surveillance de Rāhui de Tautira¹⁷³. 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 politiquement¹⁷⁴. Les 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 protégée 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. Le nombre de consultations publiques menées en amont de la 3^e Conférence des Nations unies sur l'Océan et le fort taux de participation à ces échanges et questionnaires en ligne témoignent de l'intérêt de l'ensemble de la population pour la gestion de ses espaces maritimes.

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 : le délai d'acceptation d'une nouvelle marina dans la commune de Tumara'a à Raiatea, inaugurée en 2025 après des années d'attente et des périodes de contestation ; les manifestations organisées par la population de Moorea contre un projet d'aménagement hôtelier sur une partie de l'espace littoral public ou, en 2024, la fronde des habitants de la petite commune de

173 « La fédération des Rāhui prête à financer ses actions avec Pew Bertarelli », Tahiti Infos, 2024.

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

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 et Paralympiques 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. La mobilisation collective pour l'UNOC doit être poursuivie. 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.

GRANDS FONDS MARINS : LA POLYNÉSIE, ATOUT RÉGIONAL D'UNE «DIPLOMATIE SCIENTIFIQUE»?

Le principe de l'océan comme « bien commun de l'humanité » est remis en cause : la première puissance mondiale s'est, en avril 2025, arrogé le droit de légiférer sur l'utilisation des grands fonds internationaux, outrepassant le mandat quarantenaire de l'Autorité internationale des Fonds marins. L'Assemblée de la Polynésie française a voté un moratoire sur l'exploitation minière des abysses en 2022 et, en septembre 2025, un arrêté stipulant l'interdiction absolue d'une telle activité dans les abysses de la ZEE a été passé en Conseil des ministres. Elle s'est ainsi d'abord ralliée aux pays dits « de la pause » avant de prendre une décision que la France a été, pendant un temps, seule à défendre sur la scène internationale. Avec les pays et territoires insulaires du Pacifique sud, le Fenua porte un plaidoyer : explorer pour connaître, protéger sur la base de résultats avérés, respecter le patrimoine culturel marin des populations et mener, au nom de la gouvernance internationale des abysses, une diplomatie scientifique.

QUAND UNE « TRUMP CARD¹⁷⁵ » AMÉRICAINE COUPE LE JEU COOPÉRATIF

De toutes les annonces assénées *ex abrupto* par le 47^e président des États-Unis depuis son investiture le 20 janvier 2025, aucune n'aura autant sidéré la communauté maritime internationale que l'*executive order* (décret-loi) du 24 avril 2025, intitulé « Unleashing America's offshore critical minerals and resources¹⁷⁶ ». Si l'exacerbation de la rivalité politique sino-américaine et son volet économique, traduit par un relèvement brutal des barrières douanières, engendrent de nouvelles préoccupations aussi bien chez les stratèges que parmi les acteurs d'un commerce mondial transporté à 90% par voie de mer, rien n'équivaut au choc provoqué par la préemption, sans coup férir, des eaux internationales.

Depuis 1982, la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM, communément appelée « Convention de Montego Bay ») définit la haute mer comme le « patrimoine commun de l'humanité¹⁷⁷ ». Ce principe est si

175 *Trump card* (eng.) : atout.

176 « *Unleashing America's offshore critical minerals and resources* » (Libérer les ressources et minéraux stratégiques offshore de l'Amérique), The White House, 24 avril 2025.

177 *Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM)*, article 136 : « La Zone et ses ressources sont le patrimoine commun de l'humanité », 10 décembre 1982. « On entend par 'Zone' les fonds marins et leur sous-sol au-delà des limites de la juridiction nationale » (CNUDM, article 1^{er}).

fondamental à l'esprit de la CNUDM, notre « Constitution des océans », qu'il est le seul à ne pouvoir faire l'objet d'aucun amendement¹⁷⁸. Or par une directive à effet immédiat adressée, comme la Constitution des États-Unis l'autorise, au Département du Commerce et à plusieurs agences, Washington s'est octroyé le droit d'agir et de réglementer par lui-même au-delà des limites de la ZEE américaine, dans les grands fonds marins internationaux, afin d'y délivrer des permis d'exploration (études scientifiques) et d'exploitation (activités minières). Cet acte est imposé contre la volonté des 169 États signataires de la CNUDM, qui sont *de facto* membres de l'Autorité internationale des fonds marins (AIFM). Les États-Unis n'ont jamais ratifié la CNUDM mais l'AIFM leur avait accordé un statut d'observateur et ses ressortissants collaboraient jusqu'à présent librement aux travaux scientifiques de l'organisation.

L'Autorité internationale des fonds marins : une longue route vers le code minier

Existant légalement depuis 1994 mais définie et dotée d'un corpus de tâches depuis la signature de la CNUDM en 1982, l'AIFM comprend, parmi ses responsabilités et compétences :

- La réglementation de toutes les activités d'exploration et d'exploitation des ressources minérales des grands fonds marins dans « la Zone » (appellation choisie pour désigner les eaux internationales) ;
- La redistribution aux États parties des paiements ou des contributions en nature provenant de la future exploitation des ressources non vivantes du plateau continental au-delà de 200 milles marins ;
- La promotion et l'encouragement de la recherche scientifique marine (RSM) dans la Zone, ainsi que la coordination et la diffusion des résultats ;
- L'organisation du transfert de technologie et le renforcement des capacités des États en développement.

Lorsque l'idée de l'AIFM a émergé, il y a quarante-trois ans, aucune technologie n'existait qui permette de développer des activités minières dans les abysses. La communauté internationale s'est ainsi dotée, par anticipation, d'un corps constitué fondé sur le principe de l'égalité souveraine de tous ses membres et dont la gouvernance est assurée par une assemblée dans laquelle chaque membre dispose d'une voix, les décisions étant prises à la majorité. La première priorité citée dans la CNUDM concernant les activités amenées à être supervisées par l'AIFM est « l'intérêt de l'humanité », assuré par « un partage équitable, sur une base non discriminatoire » des avantages financiers, technologiques et scientifiques entre l'ensemble des États membres.

178 CNUDM, *op.cit.*, article 311.6 : « Les Etats Parties conviennent qu'aucune modification ne peut être apportée au principe fondamental concernant le patrimoine commun de l'humanité énoncé à l'article 136 et qu'ils ne seront parties à aucun accord dérogeant à ce principe ».

L'entrée en vigueur de la Convention de Montego Bay date de 1994, douze ans après son écriture et il en va de même pour l'AIFM. L'évolution des connaissances scientifiques et technologiques marque celle des travaux de « l'Autorité », dont il est attendu qu'elle établisse les procédures, règles et réglementations applicables à l'utilisation des ressources présentes dans les eaux internationales et, notamment, le « code minier » régissant les activités dans les grands fonds. *Homo Sapiens Sapiens* est en effet désormais à même de conquérir ces écosystèmes qui évoluent sur la croûte océanique depuis environ 200 millions d'années. Ce sont donc 169 nations membres, parmi lesquelles ne figurent pas les États-Unis, non signataires de la CNUDM, qui doivent s'entendre pour créer *ex nihilo* les lois internationales qui prévaudront dans nos abysses : un code minier qui, malgré l'urgence, se fait toujours attendre.

Les grands fonds : des richesses minérales intactes et stratégiques

Le plancher des océans, ou « plaines abyssales », s'étend sur plus de la moitié de la surface terrestre, par environ 6000 mètres de fond si l'on excepte les fosses océaniques plongeant, pour la plus profonde, jusqu'à 11 000 mètres. Seuls 20% de leur topographie a jusqu'ici été mesurée. La connaissance scientifique actuelle, fruit de campagnes d'exploration géologique développées depuis les années 1950, permet d'établir des cartographies des gisements de métaux rares, critiques ou stratégiques. Cette typologie, actualisée régulièrement, s'applique aux métaux difficilement disponibles et d'importance économique significative. Parmi les éléments identifiés dans les grands fonds, on trouve le nickel, le cobalt, le manganèse, les métaux du groupe dit des « terres rares » ou encore le platine. Géologiquement, on distingue les amas sulfurés, les encroûtements cobaltifères et les nodules polymétalliques. Ces derniers, gros galets posés sur le plancher océanique¹⁷⁹, suscitent les plus grandes convoitises : les métaux qu'ils contiennent entrent dans la composition des batteries, des superalliages et de nombreux équipements primordiaux pour une industrie mondiale à la fois engagée dans la décarbonation et la numérisation. Selon l'AIE (Agence internationale de l'énergie), la demande pour ces minéraux pourrait doubler voire tripler d'ici 2030¹⁸⁰.

La zone de fracture de Clarion-Clipperton, cible des explorations

Jusqu'à présent, en ce qui concerne les eaux internationales, seuls des permis d'exploration, autrement dit d'études sans activités minières, ont été accordés par l'AIFM : on compte aujourd'hui trente-et-un permis, accordés à vingt-deux pays pour une durée de quinze ans. Avec cinq permis d'exploration, la Chine s'est positionnée en première ligne de l'activité ; *a contrario*, les États-Unis, non

179 « Les nodules polymétalliques, galets de métaux dans les abysses », Ifremer.

180 *Outlook for key minerals*, Global critical minerals outlook, IEA, 2024.

membres de l'AIFM, ne sont pas habilités à solliciter de licences sur les fonds marins dans les eaux internationales. Les permis délivrés par l'AIFM s'appliquent à plusieurs types de substances minérales : les nodules polymétalliques, les sulfites polymétalliques et les encroûtements cobaltifères. La plupart de ces programmes concernent la zone dite « de fracture » de Clarion-Clipperton, qui s'étend sur 4,5 millions de km² dans le Pacifique nord. Découverte en 1950, la fracture géologique du plancher sous-marin est à l'origine de la sédimentation et de l'amalgame, au fond de l'eau, de champs de nodules polymétalliques dont la masse est estimée jusqu'à 34 milliards de tonnes¹⁸¹. Cartographiée et partagée entre les nations par l'autorité internationale, la zone de Clarion-Clipperton se compose aujourd'hui de neuf réserves à but de protection et de seize concessions minières.

La France dispose, au titre de ces concessions, d'une zone de 75000 km². L'AIFM lui a également attribué, *via* l'Ifremer (Institut français de la mer), deux permis d'exploration, activité dont le financement est budgété par l'État, à hauteur de 350 millions d'euros. Parmi les autres bénéficiaires de permis d'exploration dans la zone de Clarion-Clipperton figurent aussi plusieurs petits États insulaires du Pacifique, dépositaires de concessions accordées par l'AIFM au titre du partage des avantages garanti par la Convention de Montego Bay. Ces nations insulaires négocient, depuis plus de vingt ans, avec des compagnies minières disposant des techniques et technologies propres à mener des prélèvements dans les grands fonds.

La société la plus engagée en la matière est *The Metals Company*, groupe canadien basé à Vancouver. Depuis 2011, elle a signé un partenariat avec la république de Nauru, pays insulaire et l'un des plus petits États du monde, situé en Micronésie. Sans ressources propres depuis la fin de l'exploitation de ses phosphates, centre de détention à ciel ouvert pour les migrants arrivés illégalement en Australie, Nauru est le partenaire du projet NORI-D (Nori Ocean Resources, Inc.), basé sur le permis délivré par l'AIFM d'exploration de nodules polymétalliques sur une zone de 74830 km². De manière similaire, *The Metals Company* dispose depuis 2020, à travers la société TOML, en partenariat avec le royaume océanien de Tonga, de droits d'exploration dans un deuxième espace de 74713 km². Enfin, jusqu'en 2024, la société était aussi partie prenante, grâce à la république de Kiribati, du projet Marawa. Le coup de force du gouvernement américain dans le domaine des grands fonds intervient dans un contexte d'arrivée à maturité des technologies et d'affichage sans fard des convoitises pour les richesses minérales stratégiques.

181 « La zone de Clarion-Clipperton (...) pourrait contenir jusqu'à 34 milliards de tonnes de nodules, dont 350 millions de tonnes de nickel et 275 millions de tonnes de cuivre », Ifremer, article cité, note de bas de page n°5.

Le nouveau clivage géopolitique lié aux fonds marins internationaux

« Abysses : la dernière frontière ?¹⁸² » : tel est le titre du rapport du Sénat publié en 2022 après la mission intitulée « L'exploration, la protection et l'exploitation des fonds marins : quelle stratégie pour la France ? ». Le terme de *frontier*, emprunté au vocabulaire de la conquête de l'Ouest américain, traduit à la fois l'ambition de préempter un territoire et la rivalité géopolitique qui peut en découler. Le rapport du Sénat place la gouvernance comme premier enjeu de ce rapport. La question des grands fonds est en effet avant tout une question politique.

En l'espace de quelques mois, le sujet des ressources minérales profondes a vu un changement de braquet de la part de nations auparavant engagées dans un principe de précaution né, sinon d'un credo écologique fort, du moins d'un exercice de patience en attendant le code minier international. L'élection d'une nouvelle présidente anti-exploitation, Leticia Reis de Carvalhos, à la tête de l'AIFM en août 2024, a évidemment inquiété les grandes compagnies détentrices d'équipements prêts à être opérés. Le changement de gouvernance a aussi déçu les petits États insulaires que sont Nauru et Kiribati, qui attendent encore de voir se concrétiser la promesse des extraordinaires recettes prévues de la future industrie minière. Les enjeux environnementaux, économiques et politiques des pays du Pacifique liés aux grands fonds ont rapidement fait la une de nombreux médias régionaux.

En février 2025, la Nouvelle-Zélande annonçait envisager de revenir sur la position adoptée par la précédente première ministre Jacinda Ardern, qui soutenait une interdiction internationale de l'exploitation des fonds marins¹⁸³. Le même mois, le premier ministre des îles Cook, plus proche voisin occidental de la Polynésie, passait un accord avec Pékin¹⁸⁴ pour l'exploration des fonds marins de leur ZEE de 1,8 million de km². En mars 2025, une potentielle collaboration¹⁸⁵ avec Pékin était annoncée par Kiribati, quelques mois après la fin de son partenariat avec *The Metals Company*. Enfin, en août 2025, les îles Cook doublent leur partenariat en passant un accord avec les États-Unis pour l'exploration des abysses de leur ZEE.

Ainsi que l'explicitent les chercheurs Emmanuel Hache, Emilie Normand et Candice Roche, la question des fonds marins, dans la course pour l'accès aux ressources minières, a créé un nouveau clivage géopolitique : « des modalités de régulation de l'exploitation minière en eaux profondes, le débat porte

182 « *Abysses : la dernière frontière ?* », M. Canvet et T. Rohfritsch, rapport du Sénat, 2022.

183 « *La Nouvelle-Zélande n'exclut plus l'extraction minière en eaux profondes* », Polynésie la 1^{re}, février 2025.

184 « *Accord entre les îles Cook et la Chine pour explorer les fonds marins de l'archipel riches en minéraux* », Polynésie la 1^{re}, février 2025.

185 « *Les Kiribati discutent avec la Chine d'un accord pour explorer leurs fonds marins* », Polynésie la 1^{re}, mars 2025.

désormais sur l'opportunité même de miner ces ressources. Deux camps sont discernables : d'une part, les pays mobilisés en faveur d'une accélération du processus d'autorisation (*fast track*) de l'exploitation comme la Chine ou Nauru et, d'autre part, les pays se prononçant en faveur d'un moratoire de 10 à 15 ans comme le Canada ou le Pérou, d'une « pause de précaution » comme le Brésil ou l'Irlande ou d'une interdiction comme la France¹⁸⁶ ». En déclarant préempter la législation internationale sur les grands fonds, les États-Unis ont porté cette tension internationale à un point de rupture.

La nouvelle gouvernance américaine autoproclamée des grands fonds internationaux : priorité à l'exploitation commerciale

L'administration Trump fait porter le blâme sur l'AIFM dans le retard de l'établissement de son code minier pour s'arroger le droit d'octroyer par elle-même la délivrance de permis d'exploration et d'exploitation en haute mer, dans les espaces maritimes en-dehors de sa juridiction. Elle argue de sa légitimité en invoquant une antériorité juridique de Washington en matière de gouvernance des fonds marins internationaux. Cet historique est rappelé dans un texte publié par le Congrès américain le 25 avril 2025, soit le lendemain de l'annonce du président des États-Unis. Le memo¹⁸⁷ en question rappelle que dès 1980, les États-Unis avaient adopté le DSHMRA (*Deep Seabed Hard Mineral Resources Act* ou *Loi sur les ressources minérales dures des grands fonds*) en tant que mesure intérimaire, permettant à leur nation (opérateurs publics comme entreprises privées) d'opérer des activités minières sur le plancher océanique américain et international jusqu'à ce qu'une législation internationale soit mise en place. Pour les eaux relevant de la juridiction américaine, l'octroi de permis avait alors été attribué à un Bureau relevant du Département de l'Intérieur et pour les eaux internationales, à la NOAA (*National Oceanic and Atmospheric Administration*) qui avait, en 1984, délivré quatre permis d'exploration dans la zone de Clarion-Clipperton à un ensemble de compagnies américaines, européennes et japonaises. C'est donc de nouveau à cette dernière agence que Donald Trump a confié, dans son décret-loi d'avril 2025, la responsabilité d'attribuer les permis d'exploration et d'exploitation des fonds marins hors juridiction américaine et cela, malgré les coupes claires opérées, au nom d'une meilleure gestion de l'administration, dans le budget de ladite agence quelques semaines plus tôt. Les recommandations et études relatives à l'adhésion ou non des États-Unis à la CNUDM et à l'AIFM orientent les débats sur la rivalité économique et politique sino-américaine et l'enjeu de la possession des minéraux stratégiques, sans qu'il ne soit fait mention de préservation des écosystèmes profonds ni d'autres critères établis dans le cadre de l'AIFM comme le partage des techniques et technologies.

186 « *Exploitation des fonds marins : un nouveau clivage géopolitique ?* », Revue de l'Institut Polytechnique de Paris, juillet 2024.

187 « *U.S. Interest in Seabed Mining in Areas Beyond National Jurisdiction: Brief Background and Recent Developments* », C.Keating-Bitonti, CRS Products (Library of Congress), 25 avril 2025.

Le 29 mars 2025, The Metals Company, dont le P-D.G. avait auparavant multiplié les échanges avec le président des États-Unis, a annoncé « une première mondiale¹⁸⁸ » : sa filiale américaine a sollicité un permis d'exploitation commerciale (minage) à la NOAA au titre du DSHMRA, ainsi que deux permis d'exploration. Donald Trump n'a jamais caché sa prédilection pour tout type de forage, du *fracking* pétrolier au minage des grands fonds : l'expression « Drill, baby, drill » (« Fore, mon petit, fore ») est l'une de celles écrites en lettres capitales dans son dernier programme électoral¹⁸⁹. *A contrario*, il a toujours également affiché son dédain aussi bien des problématiques environnementales que des processus de négociation internationaux en général et des conventions onusiennes en particulier. Sans surprise mais avec effroi, après les coupes budgétaires opérées dans leurs organisations, les scientifiques américains spécialistes des grands fonds marins et collaborateurs de l'AIFM ont subi des pressions suffisamment efficaces pour compromettre leur participation à la 3^e Conférence des Nations unies sur l'Océan co-organisée par la France et le Costa-Rica à Nice en juin 2025.

Paris a en effet, depuis plusieurs années, pris le lead en matière d'appel à la protection des grands fonds et plusieurs territoires ultramarins français ont déjà pris des mesures fortes pour leurs ZEE respectives, la Polynésie ayant légiféré sur le sujet dès 2022.

EN POLYNÉSIE : DES ENGAGEMENTS ÉCOLOGIQUES, SCIENTIFIQUES ET POLITIQUES POUR LA PRÉSERVATION DES GRANDS FONDS

Moratoire puis interdiction d'exploitation des grands fonds polynésiens

« Il faudra passer sur mon cadavre » : la réaction de Moetai Brotherson, président de la Polynésie française, quant à envisager une exploitation minière des grands fonds de la ZEE, a été publiée dans les colonnes du *Guardian* britannique en avril 2025¹⁹⁰, dans ce contexte de tensions et d'inquiétudes parmi les pays et territoires insulaires du Pacifique. Moetai Brotherson avait déjà, en 2024, fait état de ses craintes quant aux retombées potentielles sur l'environnement profond de la ZEE polynésienne en cas d'exploitation dans la ZEE adjacente des îles Cook. Dans le cadre des travaux menés en vue de la 3^e Conférence des

188 « Première mondiale : TMC USA sollicite une demande de récupération commerciale des minéraux des grands fonds marins en haute mer en vertu du Code américain sur l'exploitation des fonds marins », site de The Metals Company, avril 2025.

189 « Make America Great Again – Dédicace aux femmes et aux hommes oubliés d'Amérique », plateforme du parti républicain des États-Unis, 8 juillet 2024.

190 « 'Jouer aux dieux avec le berceau de la vie' : le Président de la Polynésie française met en garde contre l'exploitation minière en eaux profondes », The Guardian, avril 2025.

Nations unies sur l'Océan, le gouvernement local a préparé le terrain pour une interdiction de toute exploitation en Polynésie, ce qui s'est traduit en septembre 2025 par un acte législatif supplémentaire par rapport au moratoire déjà voté en décembre 2022¹⁹¹.

La levée de ce moratoire était conditionnée à de nombreux critères : respect du principe de précaution, garanties à fournir concernant l'impact environnemental de toute activité potentielle, priorisation de l'économie circulaire par rapport à l'utilisation de minéraux et métaux primaires, assurance de libre-consentement, entre autres. Il impliquait donc d'avoir établi des conclusions avérées quant aux conséquences de l'exploitation, sur la base de la connaissance de ces grands fonds. Les mesures de protection qui pouvaient ainsi découler de l'exploration, autrement dit des études, étaient ainsi fondées sur la science et non sur le dogme.

Aujourd'hui, l'interdiction d'exploitation vient renforcer la loi du Pays, tout en permettant à la Polynésie française de poursuivre des démarches scientifiques quant à la connaissance de ses abysses. Dans la poursuite de ces travaux de protection et d'exploration, la Polynésie française suit une trajectoire définie dans le plan de gestion de son aire marine gérée Tainui Ātea¹⁹², qui comprend l'ensemble de son espace maritime hauturier (au-delà de la limite côtière de 12 milles marins).

Protéger et mieux connaître les écosystèmes profonds : les travaux scientifiques

Le deuxième objectif à long terme du plan de gestion s'intitule en effet : « Renforcer la protection des écosystèmes profonds, en s'appuyant sur la connaissance scientifique et les savoirs traditionnels » et il est décliné en trois mesures opérationnelles précises :

- « *Caractériser et catégoriser les monts sous-marins selon une approche écologique et socio-culturelle* »,
- « *Protéger les monts sous-marins par l'utilisation d'outils de gestion adaptée* »,
- « *Renforcer les connaissances sur les écosystèmes profonds, avec une priorité sur les monts sous-marins* ».

191 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.

192 Plan de gestion 2023-2037 de Tainui Ātea, aire marine gérée de la Polynésie française, approuvé par Arrêté 2272 MCE du 14 mars 2023, Journal officiel de la Polynésie française.

Réalisation d'un état de l'art sur la connaissance des monts sous-marins :

Les connaissances sur les grands fonds de Polynésie française reposent, entre autres, sur les expertises collégiales de l'IRD, menées en 2016 et en 2024. En 2016, des encroûtements cobaltifères ont notamment été identifiés, dans des zones entre 800m et 4000 m de profondeur, ayant, quant à leur quantité, un potentiel de classe mondiale. Le territoire ne recelant pas de nodules polymétalliques ni de boues sédimentaires riches en terres rares (i.e. contenant des concentrations élevées d'éléments de la classe des lanthanides ou proches, comme l'yttrium utilisé dans les batteries) en quantité suffisante pour susciter un intérêt commercial, les préoccupations quant à la connaissance et à la protection ciblent les monts sous-marins. La protection de ces écosystèmes particuliers selon une approche écologique et socio-culturelle doit, selon le plan de gestion de l'Aire marine gérée de Polynésie, s'appuyer sur leur catégorisation. Un état de l'art sur la connaissance des monts sous-marins de Polynésie française a donc été réalisé par le MNHN (Muséum national d'histoire naturelle) sous pilotage de l'OFB (Office français de la biodiversité).

Ce travail a été présenté lors d'un séminaire qui s'est tenu en mars 2024 à la Présidence du Pays¹⁹³. La MNHN a procédé au recensement de l'ensemble des campagnes menées sur les monts sous-marins polynésiens pour des études biologiques, géologiques ou encore hydrologiques. Sur cette base, ainsi que sur l'expertise collégiale de 2016 et sur la soixantaine de publications éditées entre 2016 et 2024, plusieurs résultats scientifiques ont été diffusés :

- Un bilan des données manquantes sur l'environnement profond ;
- Des hypothèses sur le fonctionnement des communautés biologiques associées aux fonds marins et aux pentes insulaires de la ZEE ;
- Des données sur l'endémicité de ces communautés biologiques : le rapport conclut en particulier que *« 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 Marquise ;
- L'identification des principales menaces incluant la pêche intensive, l'exploitation minière, la pollution y compris plastique et les changements globaux.

¹⁹³ « Organisation d'un séminaire Grands Fonds le 6 mars 2024 », site de la Direction des Ressources marines de Polynésie française.

L'étude conclut par 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 ans¹⁹⁴.

Deuxième plate-forme régionale d'échanges sur les grands fonds marins :

Du 10 au 12 décembre 2024, Tahiti a accueilli, à l'Université de la Polynésie française, la deuxième plate-forme régionale d'échanges sur les grands fonds marins. Plus d'une centaine de représentants de gouvernements, autorités coutumières, organisations régionales, scientifiques et associations, venus de quatorze pays, se sont réunis sous le pilotage de l'IRD. Commanditée par le Secrétaire d'État à la Mer dans le cadre de l'expertise scientifique « Grands fonds marins » de l'IRD au niveau national, dans l'objectif d'éclairer les politiques publiques, la plate-forme d'échanges a poursuivi les débats entamés en mars 2024 à la CPS (Communauté du Pacifique sud) à Nouméa. Les résultats et recommandations de la plateforme ont été présentés à la 3^e *Conférence des Nations-Unis sur l'Océan*. Ils portent sur six enjeux :

- Une vision globale de l'océan intégrant les savoirs scientifiques, autochtones et professionnels pour aborder « des thèmes-clés comme les ressources minérales profondes, le stockage du carbone, les enjeux de souveraineté et le poids des héritages coloniaux(...). Ces discussions ont souligné la dépendance des États océaniques à l'océan, dans une tension entre exploitation et conservation qui engage leur responsabilité mais dans un contexte de vulnérabilité à un changement climatique dont ils ne sont, en revanche, pas (ou très marginalement) responsables¹⁹⁵ » ;
- La mobilisation des savoirs dans la décision publique et en particulier des savoirs autochtones proposés par les pays insulaires du Pacifique ;
- L'impact social, jusque-là en retrait par rapport à l'impact écologique quant à son évaluation dans les scénarios établis pour les usages possibles des grands fonds ;
- Les inégalités d'accès aux ressources stratégiques et la corrélation entre le niveau d'information des nations du Pacifique et leur place ou leur pouvoir politique ;
- Les défis liés aux temporalités (scientifique, politique, climatique, économique) et la manière dont elles influencent les décisions ;
- L'articulation des échelles et la dimension régionale : « l'unité

194 « 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.

195 « Tahiti : la politique des grands fonds marins, entre savoirs, usages et gouvernance », site de l'IRD, 2024.

océanienne (...) a imprégné les débats. Les questions de souveraineté et de nationalisme des ressources ont émergé, en lien avec la défense du Continent Bleu du Pacifique, promu par le Forum des Iles du Pacifique. Le besoin d'un point de vue holistique dépassant les enjeux nationaux a été affirmé, tout comme l'importance d'espaces régionaux tels que les plateformes de Nouméa et Tahiti¹⁹⁶ ».

Biodiversité des abysses : plongée dans l'inconnu

La question des grands fonds est généralement abordée sous l'angle de ses ressources minières valorisables. En réalité, les scientifiques attachent un intérêt tout aussi vif à la découverte et au fonctionnement des formes de vies, foisonnantes et largement inconnues, qui peuplent les abysses. Sans la lumière, qui ne touche pas ces profondeurs, pas de photosynthèse, pas d'algues, pas de source de nourriture. Pourtant, des milliers d'espèces y vivent : crustacés, échinodermes, vers marins, éponges, coraux des eaux froides... Chaque espèce s'est développée, dans cet environnement mystérieux, sur lequel les campagnes scientifiques commencent à peine à lever le voile, par des comportements et des aptitudes particulières : migration verticale nocturne et quotidienne entre le fond et la surface pour certains crustacés minuscules¹⁹⁷, capacité des microorganismes des grands fonds à réaliser une chimiosynthèse des éléments (méthane, hydrogène, sulfure...) présents dans les sources hydrothermales (« fumeurs noirs ») par des températures dépassant les 100°C, moules vivant sous une pression 250 fois supérieure à celle de la surface. « À chaque campagne océanique, les scientifiques découvrent de nouvelles espèces inconnues », écrit l'Ifremer qui étudie la biodiversité des abysses au moyen du sous-marin « Nautille », de ROV (Remote Operated Vehicle) et grâce à des observatoires qui sont l'équivalent des stations spatiales pour l'océan¹⁹⁸.

En ce qui concerne la Polynésie française, les travaux précités du MNHN ont mis en évidence la présence d'une « faune originale et discrète¹⁹⁹ » : une première liste de 471 espèces recensées, dont 169 nouvellement décrites, avait été établie et publiée dans la revue *Scientific Reports* en 2019. Les futurs travaux d'exploration qui doivent être menés dans la ZEE dans le cadre du plan France 2030 augurent sans nul doute de nouvelles découvertes à ce jour inconcevables.

196 « Tahiti : la politique des grands fonds marins, entre savoirs, usages et gouvernance », voir note de bas de page n°13.

197 Sur ce sujet, le livre « *Peuple des abysses : la grande migration verticale* » présente plus de 600 photos inédites d'observations menées en Polynésie. Ouvrage édité par la maison « Au Vent des Iles », octobre 2023.

198 « Dans les grands fonds marins foisonne une biodiversité originale », site de l'Ifremer.

199 « En Polynésie française, les grands fonds riches en minéraux hébergent une faune originale et discrète », alerte presse du MNHN, 2019 et « *Deep-sea benthic communities in the largest oceanic desert are structured by the presence of polymetallic crust* », Delavenne, Kezler, Castelin, Lozouet, Maestrati et Samadi, Nature, Scientific reports, 2019.

Missions prévues en Polynésie dans le cadre de la stratégie nationale pour les abysses

La volonté de la France de mieux connaître les abysses autrefois divinisées, dont « le mythe s’efface devant la science », date de plusieurs décennies²⁰⁰ mais ce n’est qu’en 2022 que le Comité interministériel de la mer a établi la première stratégie nationale pour les grands fonds²⁰¹. Elle est déclinée en plusieurs axes et 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 ou encore, mise en place d’un démonstrateur en vue d’une exploitation durable. La stratégie nationale pour les grands fonds, identifiée comme l’un des dix objectifs de France 2030, est financée, en conséquence, à hauteur de 350 millions d’euros 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 mer²⁰².

La Polynésie française est identifiée comme l’une des huit zones ciblées par la stratégie pour l’exploration des grands fonds. Un accord de coopération scientifique a été passé en décembre 2024 entre l’Ifremer, l’État et le gouvernement de la Polynésie française afin d’acter des missions et de les caractériser. Parmi les objets de l’accord figurent notamment :

- La caractérisation du fonctionnement des écosystèmes de trois monts sous-marins : un dans l’archipel des îles Marquises qui bénéficie d’un contexte océanographique unique et d’un fort enjeu culturel ; un à proximité de Tahiti qui est soumis à des usages anthropiques ; et un aux îles Australes qui présente une activité volcanique et un enjeu d’extension de la ZEE de Polynésie française ;
- La compréhension des liens entre les communautés biologiques et les encroûtements cobaltifères ;
- La description des habitats et des écosystèmes dans la zone frontalière avec les îles Cook²⁰³.

200 Ouvrage collectif « *Abysses* », Centre d’études de la Marine, 2015.

201 Voir la *Circulaire relative à la stratégie nationale d’exploration et d’exploitation des ressources minérales dans les grands fonds marins*, Premier Ministre de la République française, 5 mai 2021.

202 « *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.

203 « *L’Etat, la Polynésie et l’Ifremer ont signé un accord de coopération scientifique sur les grands fonds marins* », site de l’Ifremer, décembre 2024.

RÉAFFIRMATION DES PRIORITÉS NATIONALES ET POLYNÉSIENNES POUR LA PROTECTION DES GRANDS FONDS MARINS À L'UNOC3

La France, pays organisateur, leader de la défense des fonds marins internationaux

Hôte de la 3^e Conférence des Nations unies (UNOC) à Nice, du 7 au 13 juin 2025, la France a porté haut la voix de la protection de l'Océan devant les nations assemblées. Le président de la République, Emmanuel Macron, avait rappelé lors d'une interview en direct sur TF1, le 13 mai 2025, les défis de la France : entrée en vigueur du traité sur la haute mer « *Biodiversity Beyond National Jurisdictions* » (BBNJ), extension des aires marines protégées partout dans le monde et, en deuxième priorité après BBNJ, « l'élargissement de la coalition des pays en faveur du moratoire sur l'exploitation des grands fonds marins²⁰⁴ ».

Il faut reconnaître à Paris son rôle de chef de file à l'international sur cet enjeu des abysses. En 2022, le président de la République s'était prononcé devant les nations, à l'ouverture de la COP27 sur le climat en Égypte : « interdiction de toute exploitation des grands fonds marins dans les eaux internationales²⁰⁵ ». En janvier 2023, l'Assemblée Nationale a voté une résolution sollicitant le gouvernement à défendre à l'AIFM un moratoire sur l'exploitation minière des fonds marins, au titre de l'engagement de la nation pour la protection des écosystèmes et du principe de précaution qui implique un « indispensable » et « long travail de recherche » sur ces milieux mal connus avant toute exploitation²⁰⁶. Par ailleurs, dans le cadre des travaux de l'AIFM, la France a activement participé à l'élaboration de la feuille de route 2023-2024 visant à aboutir, à la demande contraignante de l'état de Nauru, à l'adoption d'un code minier en 2025, qui est aujourd'hui davantage envisagé pour 2026.

Cependant, les « pays de la pause », partisans d'un tel moratoire, garde-fou intransigeant quant à la préservation des écosystèmes des grands fonds, ne sont qu'un très petit nombre : 33 aujourd'hui, sur 169 États. Ce nombre a légèrement augmenté ces dernières années. En plus du Royaume-Uni, tenant d'un moratoire sur l'exploitation depuis mars 2023, du Danemark et du Pérou depuis 2024, cinq États (l'Autriche, le Guatemala, Malte et Tuvalu) se sont alignés sur cette trajectoire lors de la 30^e session de l'AIFM en mars 2025. Mais, ainsi que l'analyse Francis Vallat, président-fondateur du *Cluster maritime français* et de son groupe de travail « Grands fonds marins », la campagne diplomatique

204 « Les défis de la France, interview du Président Emmanuel Macron sur TF1 », site de l'Elysée, 13 mai 2025.

205 Discours prononcé par le président de la République lors de l'ouverture de la COP27 sur le climat en Égypte en 2022, voir « Emmanuel Macron veut interdire l'exploitation des fonds marins », Le Monde, 7 novembre 2022.

206 Résolution, adoptée par l'Assemblée nationale, invitant le Gouvernement à défendre un moratoire sur l'exploitation minière des fonds marins, le 17 janvier 2023, T.A. n° 61.

menée par la France ces deux dernières années n'a pas suffi à créer un véritable groupe homogène d'États autour d'une vision partagée.

Le Cluster maritime français a été la première organisation, il y a quatre ans, à proposer l'idée d'un « moratoire conditionnel », dont le modèle a été adopté par les « partisans de la pause ». Aujourd'hui, à l'aune des évolutions récentes et de l'affichage, désormais sans fard, des appétits portés sur les richesses minérales des abysses par différentes entreprises et nations, pour lesquelles le multilatéralisme et, partant, le principe de « bien commun de l'humanité » constituent non une ambition vers laquelle tendre mais un obstacle contre l'accaparement, Francis Vallat appelle à « ne pas disqualifier [l'AIFM], seule institution au monde ayant la légitimité et la compétence pour publier des réglementations universelles²⁰⁷ ». Le risque de fracture entre les parties serait d'autant plus sérieux pour la France qu'arrive à échéance, en 2026, les permis d'exploration que lui a délivré l'AIFM dans la zone de Clarion-Clipperton et que notre pays, rempart contre une exploitation dévastatrice, pourrait se voir supplanté par des États moins précautionneux.

Dans la crise qui a éclaté au printemps 2025, l'AIFM n'a jusqu'à présent jamais cédé sur la mission dont elle a été investie il y a plus de quarante ans. Au mois de mai, elle a accordé au géant minier chinois MinMetals, qui avait déposé, en avril 2024, un rapport garantissant la conformité de son projet aux clauses environnementales établies par l'Autorité, l'autorisation d'opérer ses véhicules collecteurs d'échantillons dans la zone de Clarion-Clipperton. Une décision qui, si elle exacerbe la guerre économique entre Pékin et Washington, réaffirme la légitimité d'une institution dont l'objet surclasse amplement le seul aspect financier des opérations, menées ou à mener, dans les abysses de la Terre.

La Polynésie présente dans les débats au nom de son héritage culturel

Lors de la 30^e session de l'AIFM en mars 2025, la première sous la présidence de la nouvelle secrétaire générale Leticia de Carvalho, les négociations et débats ont également porté, avec succès, sur la reconnaissance d'un « patrimoine culturel subaquatique » relatif aux vestiges, et à leur propriété, pouvant être découverts lors des futures campagnes. La voix des peuples autochtones s'est fait entendre lors de ces débats. La Polynésie française, invitée de l'AIFM depuis trois ans, y était représentée par Hinano Murphy, consultante culturelle de la Tetiaroa Society, organisation conservatrice du patrimoine naturel et culturel de l'atoll de Tetiaroa dans les îles-du-Vent, mondialement renommée pour ses programmes de recherche et d'éducation. La chercheuse espère que davantage de représentants des États insulaires d'Océanie seront présents lors de la

207 « Connaissance, exploration, exploitation... quel avenir pour les grands fonds marins ? », F. Vallat, Marine & Océans, avril 2025.

session de juillet 2025 afin que puisse évoluer la manière de considérer l'océan, « héritage culturel » des peuples du Pacifique²⁰⁸. Entre-temps, après avoir introduit la 3^e Conférence des Nations unies à Nice et, pendant quelques minutes en amont de l'ouverture officielle, fait résonner son appel pour l'océan devant les chefs d'Etat et les délégations, elle a également participé à l'événement dédié aux grands fonds organisé par la Polynésie française à l'UNOC.

Un side-event sur les grands fonds du Pacifique sud à l'UNOC

La mobilisation de la Polynésie française en faveur de ses grands fonds s'illustre enfin par la cohésion et l'endurance dont elle a fait preuve afin de porter ce sujet devant les nations réunies à la 3^e Conférence des Nations unies sur l'Océan (UNOC). Le travail de structuration, entamé en juin 2024, porté par la dynamique collective *Te Mana O Te Moana Nui A Hiva – Unir nos actions pour préserver le Mana de notre Océan*, a permis au Fenua, territoire de la République, de présenter son propre *side-event* dédié aux grands fonds marins dans la « Zone Bleue » de la conférence internationale, espace accueillant les rencontres entre les chefs d'États.

L'originalité de cet événement, relativement au sujet porté, est le choix fait par la Polynésie française de présenter les enjeux liés à l'intégralité de sa colonne d'eau : non seulement la volonté de mieux connaître et de protéger les abysses mais également la capacité du Fenua à avoir développé, dans une zone pélagique moins profonde, par 900 m de fond, la climatisation par l'eau de mer (Sea Water Air Conditioning). Par ailleurs, la collectivité a su rallier d'autres territoires à sa cause en accueillant sur son *side-event* la Nouvelle-Calédonie, Wallis-et-Futuna ainsi que l'État de Palau. Enfin, la présence à la tribune du Dr Sylvia Earle, légende de l'océanographie, a marqué les esprits par la force et la conviction de son plaidoyer en faveur d'un océan préservé.

Le collectif scientifique réuni autour du sujet « Les grands fonds marins de la Polynésie française : un espace à protéger, une source d'énergie propre et durable » a été élaboré en quatre séquences afin de présenter une vision à 360° :

- Approche culturelle avec la Tetiaroa Society et Wallis-et-Futuna ;
- Approche scientifique avec la participation de l'IRD et de l'Ifremer pour un recentrage de la question des grands fonds sur la région et pour une présentation de l'angle d'approche pris par l'expertise collective et ses trois axes (pluralités des savoirs; usages et impacts et dispositifs de gouvernances). La question de la diplomatie est également mise en avant afin de proposer une réponse scientifique à la problématique politique se posant actuellement dans la région. La création d'une chaire sur les

208 « Extraction des fonds marins : 'notre océan n'est pas à vendre mais à protéger' estime Hinano Murphy », Polynésie la 1^{re}, mars 2025.

grands fonds de l'Ifremer à Tahiti doit contribuer à renforcer la place scientifique de la Polynésie en Océanie.

- Cette approche scientifique inclut enfin la présentation des résultats de recherche de l'Université de la Polynésie française menés sur dix ans d'expérimentation du SWAC, afin de faire connaître les potentiels de valorisation des eaux profondes.
- Démonstration par l'exemple de la technologie polynésienne utilisée dans la colonne d'eau, pouvant être dupliquée dans d'autres régions du monde : submersibles, SWAC ;
- Gouvernance, avec l'intervention des gouvernements de Palau, de la Nouvelle-Calédonie et de la Polynésie française.

Le Congrès de Nouvelle-Calédonie a adopté, en 2025, un moratoire de cinquante ans non seulement sur l'exploitation de sa ZEE de 1,8 million de km² mais également sur son exploration à l'exception des « recherches scientifiques non invasives ». Cet engagement est d'autant plus significatif que l'histoire moderne de la Nouvelle-Calédonie s'est construite sur l'exploitation minière du nickel. Les représentants du Pacifique sud ont également rappelé leur volonté d'inscrire la culture dans l'approche choisie pour les grands fonds. Il y a désormais, pour les petits pays et territoires insulaires, un caractère d'urgence à légiférer : au titre du principe de précaution et de la préservation des écosystèmes mais, également, en vertu des droits conférés aux populations de ces îles, pour lesquelles l'Océan n'est pas un marché mais le lieu de multiples formes de vies et un espace traditionnellement sacré.

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.

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. De grands progrès ont été constatés depuis deux ans mais tous les modules ne sont pas disponibles en Polynésie et les propositions d'adaptation aux spécificités et difficultés locales achoppent toujours 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. Enfin, il faut souligner la disproportion existante entre le soutien financier du Pays et celui de l'Etat au CMMPF, le premier étant équivalent à dix fois le second.

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*, vingt 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. Avancée notable : un module BC200 Voile est de nouveau dispensé aujourd'hui, 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.

UN NOUVEAU CENTRE DES MÉTIERS DE LA MER EN POLYNÉSIE

Les nouvelles infrastructures du CMMPF²⁰⁹, inaugurées en 2024, semblent avoir accompagné un nouvel élan pour les formations maritimes. L'établissement occupe désormais les anciens locaux de l'Institut pour la Recherche et le Développement (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 périssait 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

209 Site du Centre des métiers de la mer de Polynésie française.

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 plateforme 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. Au total, sur les cinq dernières années, le centre aura formé 320 marins au pont, 96 capitaines 200, 32 capitaines 500 et 16 officiers chef de quart passerelle, ainsi que 56 capitaines de thoniers et 96 capitaines de pêche côtière. Le nombre de capitaines 500 pour la marine marchande devrait augmenter en 2025 avec une nouvelle classe de 16 candidats au diplôme.

Le CMMPF a aussi entrepris un travail de sensibilisation en organisant, 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 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.

TPOLOGIE 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.

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^e 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.

DÉVELOPPEMENT DES FORMATIONS INITIALES

Dans le cadre du Comité interministériel de la Mer de 2025, le Premier ministre, François Bayrou, a annoncé la création d'un bac pro polyvalent pont-machine porté par le Lycée agricole de Opunohu à Moorea. Ce développement de la formation initiale est attendu depuis longtemps et laisse espérer l'équivalent d'un Lycée de la mer sur l'île-sœur de Tahiti. L'établissement pourrait également appuyer le développement de l'aquaculture en bénéficiant d'un environnement favorable, à proximité du centre de recherche du CRIOBE et des équipements de recherche et développement de la crevetticulture déjà présents sur le site. Sur ce dernier point, les aquaculteurs professionnels expriment néanmoins deux recommandations. D'une part, ils souhaitent la prise en compte, dans la stratégie de développement des formations aquacoles, de celles déjà dispensées par le Lycée d'enseignement agricole privé de Taravao, proche des sites de production de Tahiti et collaborant déjà avec la Direction des Ressources marines de Polynésie française sur un projet de formation, « Formaqua », financé par le Fonds d'Investissement Maritime. D'autre part, ils préconisent un axe « surveillance de l'environnement » pour le développement des formations aquacoles à Moorea, en lien avec les infrastructures de recherche géographiquement proches. Enfin, de manière générale, le développement des formations aquacoles ne doit pas faire perdre de vue l'équilibre nécessaire entre le nombre de personnes formées et la capacité réelle des organisations et entreprises à accueillir des stagiaires ou de nouveaux employés.

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.

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 45 - Complexité de la carte des formations maritimes en Polynésie (CMPF, 2015)

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 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 2021-2026²¹⁰, ou encore le *Campus des métiers et des qualifications du nautisme fluvial et maritime d'Occitanie*²¹¹.

À 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. Les travaux d'élaboration de cette structure se poursuivent en 2025.

RECOMMANDATION PORTÉE AU COMITÉ FRANCE MARITIME OUTRE-MER

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

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

211 Site web : *Promotion des métiers du nautisme fluvial et maritime par le CMQ Occitanie*.

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 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 du *Comité d'orientation stratégique maritime et portuaire* de Polynésie française.

UNE SÉCURITÉ MARITIME EFFICIENTE?

Douze millions et demi 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 (*Départements et régions d'outre-mer/Collectivités d'outre-mer*). 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 5 000 km.

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-côtes²¹².

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.

212 « La fonction garde-côtes », Brèves Marines, 2009.

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 embarqué, le POM (*Patrouilleur Outre-Mer*) *Teriiero a Terrieroiterai*, deux remorqueurs portuaires côtiers, le patrouilleur *Jasmin* de la Gendarmerie maritime et, jusqu'en 2025, trois avions de surveillance maritime *Gardian*. En avril de cette année, le déploiement d'un premier Falcon 50 à Tahiti marque le début du renouvellement de la flotte de surveillance aérienne de la ZEE. 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 2024, le bilan de l'Action de l'État en mer s'établissait comme suit²¹³ :

Sauvegarde de la vie humaine et surveillance de la navigation :

- 450 opérations de surveillance et d'assistance ayant permis le sauvetage de 285 personnes, 9 décès et/ou disparus restant à déplorer. Par rapport à l'année précédente, le nombre d'opérations et de personnes sauvées est en augmentation, tandis que le nombre de pertes de vies humaines est en baisse. Le repérage grâce au déclenchement des balises de détresse s'améliore également, à la suite des évolutions réglementaires concernant ces équipements 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 3055 navires de commerce en transit, un nombre également en augmentation. Parmi ces navires surveillés figurent deux unités affrétées par la société Google, devant étudier les fonds marins avant la pose des câbles.

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/

213 Bilan 2024 de l'Action de l'Etat en Mer en Polynésie, février 2025.

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 :

- 683 navires de plaisance suivis, dont 36 qui ont fait l'objet d'une surveillance particulière et/ou d'un contrôle à quai ou au mouillage : par rapport à 2023, le nombre de navires étroitement suivis a considérablement augmenté. Ces missions sont 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. Elles ciblent le trafic de drogue sur la route de la cocaïne entre l'Amérique et l'Australie, en augmentation significative, ce qui justifie les deux opérations spéciales ciblant cette menace, organisées en 2024. 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 2021²¹⁴. Le principal fléau lié aux stupéfiants sur le territoire est lié à la consommation de *pakalol*²¹⁵ local mais également, de plus en plus, de drogues synthétiques (type « ice²¹⁶ »). Toutefois, la recrudescence du trafic de cocaïne dans la région, y compris

214 *Rapport mondial sur les drogues*, Office des Nations unies contre la drogue et le crime, 2023.

215 *Pakalolo* ou *paka* : cannabis.

216 *Ice* : méthamphétamine.

par l'utilisation de sous-marins, et la transformation significative de Fiji en lien avec cette problématique justifient le maintien d'une vigilance constante en Polynésie.

- 1 opération de surveillance particulière en lien avec le dispositif d'organisation de l'épreuve de surf des Jeux Olympiques à Teahupo'o en 2024.

Protection des ressources marines :

- 432 heures de mer dédiées à la surveillance des pêches et opérées par le patrouilleur *Arago*²¹⁷, 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 ;
- 408 navires de pêche étrangers suivis en permanence par le CFIM et ayant donné lieu à 18 contrôles en mer ;
- 154 navires de pêche survolés par les avions Gardian dans la ZEE et à ses abords.

Cette partie du bilan de surveillance montre des chiffres en baisse par rapport à l'année précédente. Cette différence s'explique par une circonstance, à savoir la préparation et le départ du patrouilleur *Arago*, mais également par un redéploiement des opérations. Les aéronefs ont ainsi participé à de nombreux déploiements en coopération avec les Etats insulaires voisins, afin de s'assurer de l'absence illicite dans les ZEE de ces pays aussi bien qu'en Polynésie, ce qui a joué sur la comptabilité des heures de vol. Quant aux navires de pêche surveillés, il a été constaté un moins grand nombre de navires en 2024 mais une durée plus longue de stationnement autour de la ZEE, du fait d'une apparente restructuration des flottes étrangères. La mission de l'Action de l'Etat en Mer se fonde ainsi non sur un quota d'heures de surveillance mais sur l'analyse des mouvements à l'extérieur de la ZEE et sur une compréhension large, incluant les espaces maritimes alentour dans le cadre de partenariats, des zones à surveiller.

Gouvernance maritime :

- Organisation du séminaire international des garde-côtes du Pacifique sud ;
- Formation interministérielle à l'utilisation de la plate-forme d'échange maritime IORIS dans le cadre d'un programme européen.

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*) 2019-2025²¹⁸. Annoncée officiellement en décembre 2019 par le

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

218 Loi de programmation militaire 2019-2025, ministère de la Défense.

président de la République lors des Assises de l'Economie de la mer, la commande de nouveaux POM (Patrouilleurs d'Outre-mer) est en cours de livraison : la Polynésie française a ainsi reçu son premier POM de nouvelle génération, plus rapide et plus endurant, « Terieroo a Terierooiterai », en mai 2024 ; le second est prévu pour 2026. En 2025 a également débuté 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, parmi lesquels l'accès au nouveau système AML (Advanced Mobile Location) permettant de géolocaliser les appels en temps réel. 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 2024-2030²¹⁹, 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 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 création d'une « flotte marchande stratégique », renfort civil en appui à la Marine Nationale, alimente les débats entre les armateurs et le politique, les premiers s'affirmant favorables à une telle contribution à condition qu'elle ne pénalise pas leur activité opérée sur un marché mondial ultra-concurrentiel.

Enfin, 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.

À 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 étaient 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.

²¹⁹ Loi de programmation militaire 2024-2030, ministère des Armées.

LES ACTEURS PRIVÉS DU SAUVETAGE : UN SOUTIEN NÉCESSAIRE

Difficultés de la Fédération d'entraide polynésienne de sauvetage en mer

Créée en 2009, la FESPM 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 marqués 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.

En effet, 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. Si l'aide de l'État a augmenté ces trois dernières années, passant de 26 000 euros à 50 000 euros, cette somme demeure insuffisante pour établir un comparatif valable avec la SNSM. Cette aide doit aussi 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.

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, a été, ces dernières années, la construction d'une VSAM (Vedette de Sauvetage et d'Assistance Maritime) pour les Marquises. 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 a été pris en

charge par le Ministère des Armées. Cependant, alors que la vedette a bien été livrée en 2025, son attribution à la fédération de sauvetage a été compromise à la suite de tensions à la fois internes et dans le dialogue avec l'Etat, les tentatives de médiation ayant échoué à les résoudre.

Aujourd'hui, la FEPSM tente toujours de faire reconnaître sa vision propre du sauvetage en 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.

Soutien universel du Cluster maritime de Polynésie française au secours en mer

Quelle que soit la distance qui les sépare et qui n'est, finalement, que de leur eau, les gens de mer ont en commun des principes et un code : le droit de la mer. En 2018, alors que le navire *Ocean Viking* de l'association SOS Méditerranée se voyait refuser l'accès à quai en France, au mépris des vies sauvées entre l'Afrique et l'Europe, le *Cluster maritime de Polynésie française* s'indignait publiquement et, exceptionnellement, en capitales romaines, par la voix écrite de son président. En 2025, alors que SOS Méditerranée souffle sa dixième bougie sous l'étendard « Toujours là », nous reproduisons ci-dessous le texte publié il y a plus de deux mille jours :

« L'océan est hostile. Celles et ceux qui vont sur la mer savent combien il est essentiel, de tous temps, en tous lieux, de pouvoir compter sur les autres, les autres navigants, les autres navires ; et combien l'entraide — tout comme la discipline — sont essentiels à la survie. Il ne s'agit pas de confort, il s'agit de survie. L'océan ne se dompte pas, ni ne se domine. Et l'humilité, la prudence, la solidarité s'imposent comme des nécessités impérieuses, depuis toujours, et pour longtemps encore, pour celui ou celle qui, de tous temps, en tous lieux, souhaite prendre la mer. Au travers des calomnies et des attaques indignes successives que SOS Méditerranée endure depuis des mois, les principes et la nécessité d'assurer et d'organiser le sauvetage en mer sont remis en cause. Aucune nation maritime moderne ne peut tolérer de laisser, au large de ses côtes, des enfants, des femmes et des hommes se noyer sans que toutes les tentatives de sauvetage ne soient soutenues et encouragées, qu'elles émanent des États ou des ONG. Gérer les questions migratoires, aussi complexes soient-elles, ne peut se traduire par l'acceptation silencieuse de milliers de noyades qui pourraient être évitées. Depuis plusieurs mois maintenant, un État dicte de manière unilatérale aux autres États, aux organisations, aux autorités qui délivrent les pavillons internationaux, ce qui serait acceptable ou non, au

mépris des conventions internationales. — Et les cadavres se multiplient ainsi par milliers dans les eaux de la Méditerranée.

Cette situation constitue un précédent dramatique pour toute la communauté maritime, dont les règles et conventions en usage sont ainsi bafouées, sans qu'aucune voix ne s'élève avec la force requise pour appeler à respecter le droit maritime international. Le combat de SOS Méditerranée est donc pour nous celui du sauvetage en mer – il est donc le combat de toutes celles et tous ceux qui ont navigué ou naviguent encore. Il faut préserver et soutenir ce principe simple. Il ne s'agit pas d'un choix, mais d'une nécessité préalable – et notre dignité collective en dépend, en tant que marins et que « gens de mer ». Membres du Cluster Maritime de Polynésie française, au centre du plus vaste continent océanique de la planète, nous souhaitons saluer et témoigner de notre respect, de notre gratitude, de notre estime aux équipes de l'Aquarius, qui durant les campagnes menées se sont portés au secours de ces familles, ces enfants, ces femmes et ces hommes résolus, pour des raisons diverses, à braver les océans dans des conditions de fortune, au péril de leur vie. Nous formulons le vœu que les autorités de notre nation travaillent avec diligence à pouvoir permettre, au plus vite, à ce navire et ses navigants de reprendre la mer. Et que le principe du sauvetage en mer, en toutes circonstances, en tous temps, et en tous lieux, puisse être garanti et défendu avec tout l'engagement et la détermination dont la seconde puissance maritime mondiale qu'est la France doit être capable ».

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*²²⁰ (art. 221-3), de

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

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 Fenua²²¹. 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 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 étrangères²²². La répartition des nationalités des navires de pêches étrangers surveillés hors de la ZEE en 2023 par le CMC (*Centre Maritime Commun*) était 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 WCPFC²²³).

La coopération régionale joue un rôle majeur dans la dissuasion contre la pêche illicite. Ainsi, l'opération à 360° « Rai Balang 2024²²⁴ » menée par les Forces armées de Nouvelle-Calédonie avec l'appui des moyens de la Polynésie française, avait pour missions à la fois la lutte contre la pêche illégale et le renforcement de la coopération entre les pays du « Pacific-Quad²²⁵ ». 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. Le risque de pêche illicite est important dans ces pays qui vendent leurs licences de pêche, les armements étrangers actifs dans leurs ZEE étant d'autant plus susceptibles de dépasser leurs quotas de pêche autorisés que les contrôles par ces petits Etats s'avèrent souvent insuffisants.

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

222 *Rapport de la Cour des Comptes et de la Chambre territoriale des Comptes, « La gestion et la protection de la Zone économique exclusive », 2021.*

223 Données du CMC de Polynésie française, mars 2024.

224 « FANC-Rai Balang 2024 », ministère des Armées, avril 2024.

225 Alliance entre la France, l'Australie, la Nouvelle-Zélande (accords FRANZ) et les États-Unis.

Contre ce risque, la volonté de l'État français s'oriente 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 2023²²⁶.



Figure 46 - Surveillance des pêches dans et autour de la ZEE (JRCC, 2024)

226 « L'action de l'Etat en mer, une montée en puissance en 2024 », Radio 1 Tahiti, 2024.

LA FRANCE, PUISSANCE D'ÉQUILIBRE DANS LA RÉGION : 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 47 - Les zones maritimes 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. La profondeur du champ opérationnel s'étend même 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 de 2022 à 2024, visualisait 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 ALPACI exerce le contrôle des forces aéronavales françaises déployées à cette échelle. Selon le contre-amiral Guillaume Pinget, qui commande les zones maritimes de Polynésie française et du Pacifique depuis août 2024, une nouvelle forme de multilatéralisme caractérise ce troisième champ d'opérations.

Les opérations dans la ZEE

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. Ce dernier, situé à Tahiti, accueille 98% des patients nécessitant une prise en charge immédiate. Une étude de l'ISPF (*Institut de la Statistique de la Polynésie française*), 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 1980²²⁷, 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). Elles 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

227 « Conditions de vie de la population : le recours aux évacuations sanitaires d'urgence entre 2010 et 2018 », ISPF, 2023.

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, ALPACI 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.

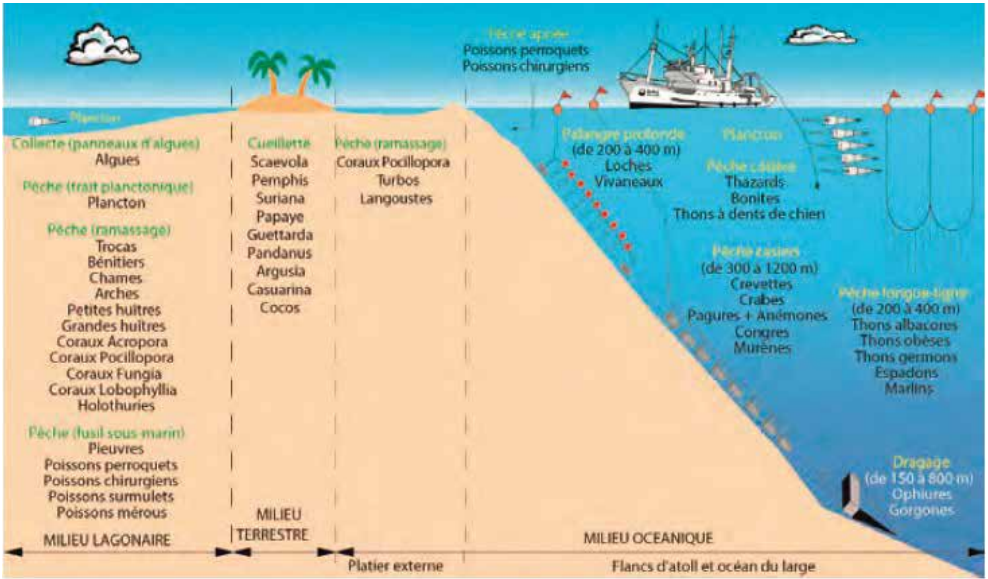


Figure 48 - Mission TURBO de surveillance des atolls de Mururoa et Fangataufa (CEA,2022)

Les opérations dans la région océanienne

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 2022²²⁸.

Des opérations de secours sont également menées dans le cadre des accords de coopération tripartite FRANZ (*FRance, Australie, Nouvelle-Zélande*), signés en 1992 afin d'apporter une aide civile et militaire aux États et territoires du Pacifique insulaire victimes de catastrophes naturelles²²⁹. 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 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. En décembre 2024, le même dispositif a été sollicité pour un nouveau séisme au Vanuatu, de magnitude 7,3. L'État français opère dans le cadre de l'accord FRANZ en déployant une aide d'urgence, 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

228 *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.

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

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*²³⁰ ».

Asie-Pacifique : la recomposition des alliances

La République populaire de Chine dont la puissance croît palier par palier, et qui est en ce sens qualifiée d'« incrémentale », a prévu dans son budget 2025 un montant évalué à 245 milliards de dollars (soit cinq fois celui de la France et un quart de celui des États-Unis), poursuivant ainsi l'augmentation planifiée de 7% par an de ses dépenses pour l'équipement militaire. Sa puissance maritime aura augmenté de 108% entre 2008 et 2030²³¹. La croissance économique du pays depuis les années 2000 et son expansion planétaire se matérialisent à travers les « Nouvelles Routes de la Soie » sur terre d'une part et, d'autre part, *via* la « stratégie du Collier de Perles » visant à augmenter l'emprise de Pékin sur les infrastructures maritimes. Il faut, à ces éléments de stratégie militaire, ajouter la rivalité idéologique entre la Chine et les États-Unis, ainsi que leur interdépendance commerciale, pour prendre l'envergure complète des paradigmes politiques, économiques et civilisationnels qui ont conduit, en un quart de siècle, à une augmentation inédite du niveau de risque de conflit dans la région. La seconde investiture de Donald Trump, en janvier 2025, confirme la polarisation de la vision américaine contre la puissance chinoise. Si le relèvement des barrières douanières fait entrer le monde dans un nouveau chapitre de la guerre économique, l'accroissement des dépenses américaines pour l'armement naval est bien antérieur et directement lié à l'augmentation des opérations en mer de Chine. Les mouvements stratégiques repolarisant les États-Unis sur l'Indopacifique sont désormais entrés dans une phase d'extrême tension.

230 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'École 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 1er 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 ».

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

Le contre-amiral Guillaume Pinget détaille la nouvelle multilatéralisation des alliances, qui montre que l'Indopacifique constitue de longue date la priorité de l'exécutif américain. Parmi les jalons significatifs figurent le pacte de sécurité AUKUS (Australie, Royaume-Uni, États-Unis) de 2021, le retour des États-Unis aux Philippines avec la signature d'un accord de défense fin 2024 après plusieurs revendications chinoises sur des espaces maritimes de la ZEE gouvernée par Manille²³², le renforcement des liens entre la première puissance mondiale et le Japon, ou encore la récente tournée du Secrétaire de la Défense américain Pete Hegseth dans le Pacifique en mars 2025.

La question de Taïwan, que seul un très petit nombre de pays reconnaît aujourd'hui, ajoute à des tensions qui ne devraient pas s'apaiser à court terme : en janvier 2024, 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* »²³³. Aux côtés de cette dernière, la Corée du Nord renforce aussi sa stratégie de défense et de coopération militaire²³⁴, tandis que 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 CAPACITÉ DE PROJECTION FRANÇAISE DANS LA RÉGION

En ce nouveau centre de gravité du monde qu'est l'Indopacifique, la France démontre, depuis la mer de Chine jusqu'aux eaux territoriales du Chili, la capacité de projection d'une puissance globale, ainsi qu'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

232 « Aux Philippines, le grand retour des États-Unis pour contrer la Chine », Le Monde, juin 2024.

233 « Taïwan : Douche froide pour Pékin : le parti démocrate remporte l'élection présidentielle », La Tribune, janvier 2024.

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

distances. L'exercice 2023, réitéré en 2024, constitue 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 élaborés 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.

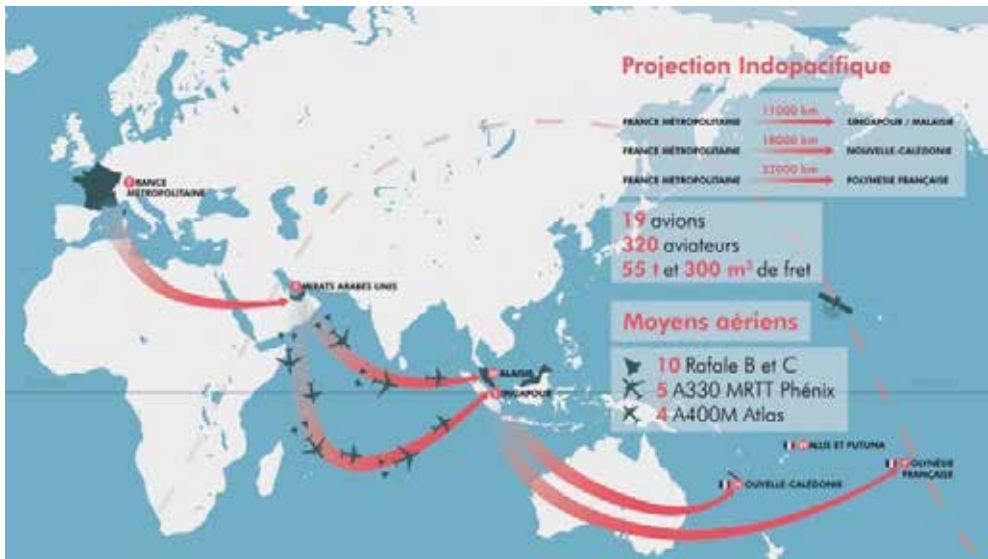


Figure 49 - Projection de la puissance française en Indopacifique, mission PEGASE (MINARM, 2022)

Parmi les autres mouvements significatifs, les passages des navires militaires français dans le détroit de Taïwan, point chaud de la géopolitique mondiale actuelle, relèvent du commandement de la zone Pacifique. Leur degré de sensibilité exige de mettre en alerte le plus haut niveau de l'État-major : cela a été le cas, par exemple, 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. 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.

La France est aussi, 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.

LA PLACE DE LA POLYNÉSIE DANS LA STRATÉGIE INDOPACIFIQUE FRANÇAISE



Figure 50 - La Polynésie française dans l'Indopacifique (CMPF, 2021)

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.

L'Indopacifique : la France, « alliée non alignée » des États-Unis

Le terme « Indopacifique » est apparu au cours des années 2000 afin de matérialiser la nouvelle donne économique et stratégique de cet espace

qui couvre les deux tiers de la surface du globe et héberge plus de 60% de la population mondiale. Selon les projections établies, l'Indopacifique, représentera en 2040 plus de 50% du PIB global selon les estimations du FMI (*Fonds monétaire international*). 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.

En 2018, la stratégie de défense nationale établie sous la première administration Trump priorise l'Indopacifique afin de conserver la région « libre et ouverte ». À 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* »²³⁵, la domination technologique étant la clé de la 3rd Offset Strategy du département de Défense américain.

Dans ce contexte, la France a réaffirmé 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. C'est également en 2022 qu'a été institué le Shangri-La Dialogue, qui réunit en mai à Singapour les ministres et acteurs de la Défense en Indopacifique. En mai 2024, il est revenu à Sébastien Lecornu, ministre des Armées, de rappeler la position de la France et la présence de 1,6 million de citoyens français dans une région abritant 90% de l'espace maritime national. La rivalité sino-américaine et les tensions en mer de Chine figurent au centre des échanges, de même que le rapprochement « préoccupant » entre la Russie et la Corée du Nord.

Toutefois, la France entend maintenir le dialogue avec l'ensemble des parties, et échange notamment avec les pays de l'ASEAN (Association des Nations de l'Asie du Sud-Est) comme Singapour, la Malaisie et l'Indonésie. L'évolution du second gouvernement Trump dans la géopolitique mondiale s'est accompagnée, de la

235 T. Gomart, *op.cit.*

part de la France, d'une altération parallèle de son vocabulaire diplomatique. En 2025, c'est la « complémentarité » avec les États-Unis qui est mise en avant, traduite dans la formule « allié non aligné », pour reprendre l'expression de Marc Abensour, ambassadeur de la France dans l'Indopacifique, lors de sa visite à Tahiti en avril 2025. Cette étape, inscrite dans une tournée comprenant Washington et Hawaï, rappelle aussi la position géographique et politique de la Polynésie française dans la région.

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 îles²³⁶. La rupture des liens diplomatiques, en janvier 2024, entre Taïwan et Nauru, l'un des rares États à disposer d'une ambassade à Taïpei, 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*²³⁷ », 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.

236 *Stratégie d'influence de la Chine dans le Pacifique sud*, Ecole de guerre économique, 2024.

237 « (...) 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.

Du côté de la population, l'influence de la Chine fait l'objet de craintes principalement lors d'événements visibles comme les escales de navires : escales techniques des navires de pêche qui ravivent les craintes de pillage de la ZEE ou escales autorisées de navires scientifiques équipés de systèmes de surveillance aérienne particulièrement visibles. En septembre 2024 enfin, l'amerrissage, à quelques centaines de kilomètres de la ZEE, d'un tir de missile de longue portée, a affolé les réseaux sans pour autant faire réagir les autorités de l'Etat en fonction à Tahiti, prévenues à l'avance de cet essai que la Nouvelle-Zélande et le Japon ont néanmoins qualifié de « préoccupant ».

Autre collectivité française du Pacifique sud, la Nouvelle-Calédonie avait 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 avait réuni 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. À la suite des émeutes de 2024 en Nouvelle-Calédonie, Tahiti demeure le premier territoire français du Pacifique à poursuivre de tels projets de coopération, notamment *via* l'Université de la Polynésie française, dont le fonctionnement dépend significativement de l'Etat, à travers des programmes pédagogiques en lien avec la Nouvelle-Zélande notamment.

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'année 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.

LES DÉFIS DU CYBER : NOUVELLES CONNEXIONS ET ENJEUX DE SÉCURITÉ

La numérisation 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*) utilise 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 fonds²³⁸. 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 Hawaii 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 2024²³⁹. Le développement de ces infrastructures numériques sous-marines est conçu ainsi :

- *Projet Honomoana* : système de câbles optiques sous-marins construit pour relier les États-Unis à l'Australie et à la Nouvelle-Zélande. Deux branches dérivées permettront à la Polynésie, selon l'annonce du Président Brotherson, de multiplier la capacité actuelle par 50. La mise en service est annoncée pour fin 2026.
- *Projet Bulikula* : système de câbles optiques sous-marins reliant Guam, les îles Mariannes, Hawaii, Fiji et la Polynésie française. La demande de licence pour la construction, l'atterrissage et l'exploitation a été déposée fin 2024 par Starfish Infrastructure, filiale de Google.
- *Projet Humbolt* : premier câble optique sous-marin reliant l'Océanie à l'Amérique du sud, sur 14800 km entre Sydney et Valparaiso. L'accord entre le gouvernement chilien et Google a été signé en juin 2025. Le câble passera en Polynésie française.

La surveillance de la pose de ces câbles sera de la responsabilité de la Marine Nationale basée à Tahiti, en lien avec Google. En effet, 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 pays²⁴⁰. 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.

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

239 « Google en Polynésie : la pose des câbles en étude », Polynésie la 1^{re}, 2024.

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

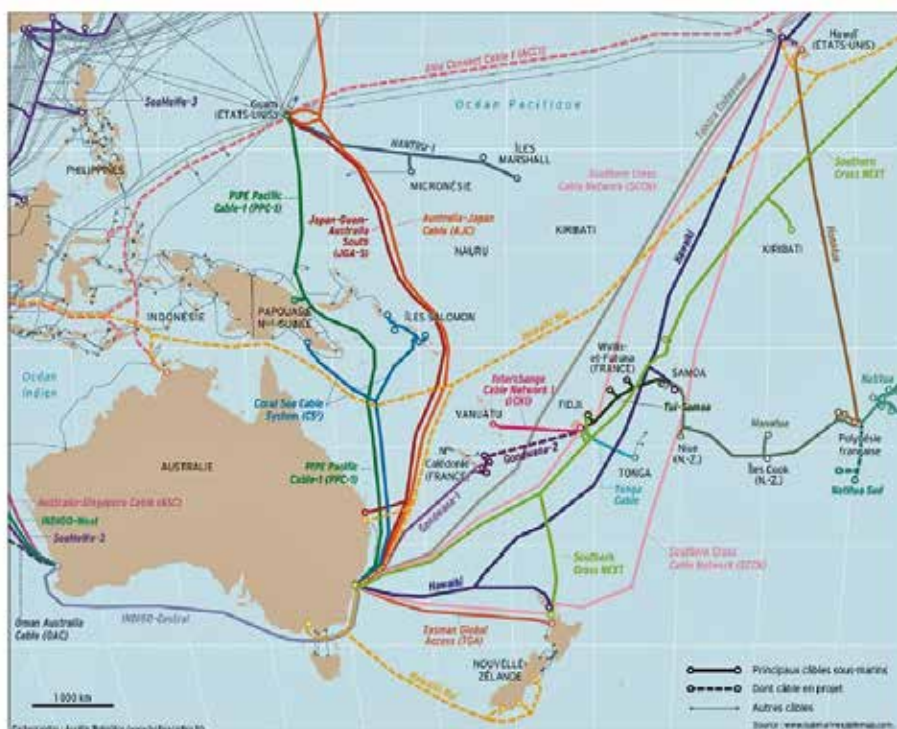


Figure 51 - Les principaux câbles sous-marins du Pacifique (submarinecablemap.com, 2022)

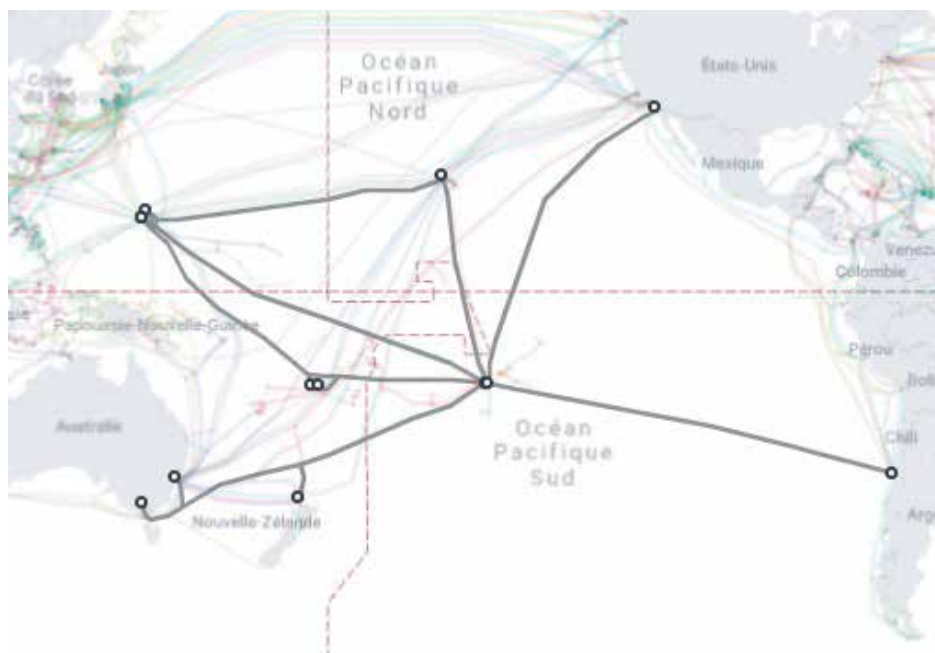


Figure 52 - Les prochains câbles mis en service depuis la Polynésie entre 2026 et 2027 (submarinecablemap.com, 2025)

TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL ET MODERNISATION DU PORT DE PAPEETE

Un lourd retard dans la modernisation des infrastructures portuaires

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 1,4 million de tonnes de produits et marchandises qui y ont été débarqués, en recul de 5,4% : après des années impactées par le Covid-19, le trafic retrouve ses niveaux d'avant la pandémie. Pour sa population de 278 786 habitants selon le dernier recensement de 2022 et pour les 263 766 touristes accueillis en 2024, 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). 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.

Une demi-douzaine de services internationaux sont opérés vers et depuis Papeete, 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 posent*²⁴² ». Établissement 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. Il a l'ambition de se développer selon deux schémas directeurs établis par filière et par projets pour la période 2022-2032²⁴³. 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.

Malgré le caractère essentiel de ces approvisionnements pour la Polynésie, 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

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

243 Site du Port autonome de Papeete.

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.

Neuf ans après, en mars 2025, l'appel d'offres pour l'agrandissement de la passe a enfin été lancé. La réponse à ce marché public de 2,5 milliards Fcpf doit permettre d'accueillir en 2027 les porte-conteneurs de « nouvelle génération », qui naviguent déjà depuis plusieurs années sur les autres mers du monde. 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 est toujours aujourd'hui opérée par des cargos de taille modérée – de 2200 à 2500 TEU. Quant aux autres opérateurs utilisant des unités plus conséquentes, ils ne peuvent escaler qu'en chargeant à un ou deux tiers maximum leurs navires. À compter de 2027, ce sont des navires de 3500 TEU, de plus fort tirant d'eau et de plus grande capacité, qui arriveront à Tahiti : la passe doit donc être creusée jusqu'à 14,8 m de fond contre 12 m aujourd'hui et également, agrandie jusqu'à 130 m de large au lieu de 110 m.

Un autre chantier est 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, doivent permettre aux cargos 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 démenageant 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 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'acconage²⁴⁴.

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

244 « 26 milliards de chantiers : le port autonome pousse les murs pour se moderniser », Radio 1 Tahiti, 2024.

de péage qui représente 40% de ses recettes. La capacité d'autofinancement de l'EPIC étant relativement importante – entre 1,2 et 1,5 milliard Fcwf – 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.



ses parts au groupe Balguerie. Le groupe s'oriente aujourd'hui vers un véritable développement régional dans le Pacifique sud, avec l'ouverture d'une agence au Vanuatu en plus de celle de Fiji et des projets pour Tonga, Wallis-et-Futuna, Samoa et les Samoa Américaines ainsi que la Papouasie-Nouvelle Guinée. Pour la Polynésie, force est de constater le retard préjudiciable de la modernisation portuaire, à l'heure d'une évolution radicale du transport maritime qui a, par comparaison, métamorphosé la façade Atlantique de l'Afrique en seulement quelques années. La gouvernance portuaire, fondée sur des schémas anciens, sans conseil de surveillance ni directoire, devrait également être modernisée pour répondre plus rapidement, de manière plus agile et avec davantage de prospective, aux enjeux d'un secteur essentiel.

Le pilotage à Tahiti : Te Ara Tai, « veilleur des mers »

Experts chevronnés des passes, courants et mascarets des îles et atolls de Polynésie, les pilotes maritimes ont choisi de « privatiser » leur station, nommée Te Ara Tai, en 1996. Ces marins sont de fait indépendants, propriétaires du matériel de pilotage (bateaux, équipements de sécurité, équipements informatiques...) et opèrent un service à tour de liste générant une rémunération commune. Leur activité d'assistance aux capitaines, obligatoire dans la passe de Papeete ainsi que dans certains atolls des Tuamotu pour les navires de plus de 90m, demeure néanmoins sous tutelle des autorités maritimes du Pays. C'est une mission d'intérêt général, pouvant être assurée 24h/24 tous les jours de l'année. La réglementation du pilotage en Polynésie date, selon les sources collectées par la station Te Ara Tai, de 1842 mais l'activité elle-même est attestée par les explorateurs européens dès le début du XIX^e siècle. Aujourd'hui, la station Te Ara Tai est affiliée à la Fédération Française des Pilotes Maritimes, qui a mis en place à Papeete un système de gestion de la qualité, certifié par *Lloyd's Register Quality* et conforme à la norme ISO 9001-2015. En 2023, la station, en veille 24h/24, avait réalisé 2594 manœuvres d'entrée et de sortie, correspondant à un volume total de 5 millions de m³ pilotés²⁴⁵.

Le problème du remorquage

Mi-octobre 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 Hambürg 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. Deux porte-conteneurs ont aussi 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. L'étude de plusieurs solutions de secours a conduit le Port autonome de Papeete à affréter depuis la Nouvelle-Calédonie

245 Direction Polynésienne des Affaires Maritimes, 2024.

un remorqueur de la compagnie Chambon : une solution d'urgence et par conséquent coûteuse. Malgré les demandes des opérateurs, doter la Polynésie d'un second remorqueur pour pallier l'ancienneté du premier n'est toujours pas envisagée ou écartée pour des raisons de coût.

La numérisation des flux portuaires et la transition écologique et énergétique du port

L'évolution du port de Papeete se traduit également par la numérisation 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 *Escale* 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 *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 entreprend des travaux pour assurer l'électrification des navires de cabotage à quai avec, d'ici 2030, l'installation de 160 prises. Il faut néanmoins 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. Le transport maritime décarboné fait partie des évolutions attendues pour le secteur aucune stratégie n'a été élaborée en ce sens pour l'instant. Il revient aux armateurs de s'engager par leurs propres moyens dans cette voie.

La compagnie de cabotage local *Tuhaa Pae* a ainsi passé commande d'un navire à propulsion hybride-vélique pour la ligne Tahiti-Australas. CMA-CGM, l'acteur principal du transport maritime international à Tahiti, s'est pour sa part engagé au niveau mondial dans une stratégie « Net Zero » (zéro émissions de CO₂) à horizon 2050 et étudie les alternatives aux énergies fossiles en même temps qu'il augmente sa flotte. Ce ne sont pas moins de 170 navires qui sont en production pour le groupe d'ici deux à trois ans et l'énergie décarbonée privilégiée est, pour l'instant, le LNG. Toutefois, ce carburant moins polluant n'est pas utilisé sur les lignes venant à Tahiti pour le moment.

RÉPARATION ET MANUTENTION NAVALES : LOIN DU « PÔLE »

Porté par les acteurs privés du maritime, repris en 2017 dans un amendement à la loi nationale sur l'économie bleue (Loi « Leroy ») et en 2018 dans le programme politique du gouvernement élu aux élections territoriales à cette date, le projet de « Pôle polynésien de réparation navale », conçu autour d'une nouvelle infrastructure de levage et carénage, n'a toujours pas été amorcé.

Renouvellement du dock flottant : plus de dix ans d'attente

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. 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 monocoque pour permettre la montée sur le dock. Est enfin pris en compte, dans l'éventualité d'une nouvelle infrastructure de levage, 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. Des sites alternatifs au 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.

Rénovation de la cale de halage et acconage

Concernant le développement de la maintenance et de la réparation navale, le port a donné 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.

Par ailleurs, il est possible qu'un appel d'offres soit lancé pour réformer l'organisation de la manutention portuaire, trois sociétés d'acconage se partageant à l'heure actuelle le marché au détriment de la fluidité de

l'organisation. Aujourd'hui, une seule de ces sociétés dispose d'un nombre de grues suffisant pour opérer seule mais elle est engagée dans un bras de fer judiciaire avec le Port autonome de Papeete à la suite de l'achat d'une troisième grue, contre deux seulement autorisées, à exploiter sous obligation de service public. Le règlement de l'affaire et l'évolution possible de l'acconage polynésien sont prévus à échéance 2027.

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 transférés 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 et les 469 312 tonnes transportées en 2023 sont, pour les quatre cinquièmes 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 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 million de passagers, très majoritairement entre Tahiti et son île-sœur Moorea.

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. À l'inverse, la goélette « Taporu 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. À 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. À 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.

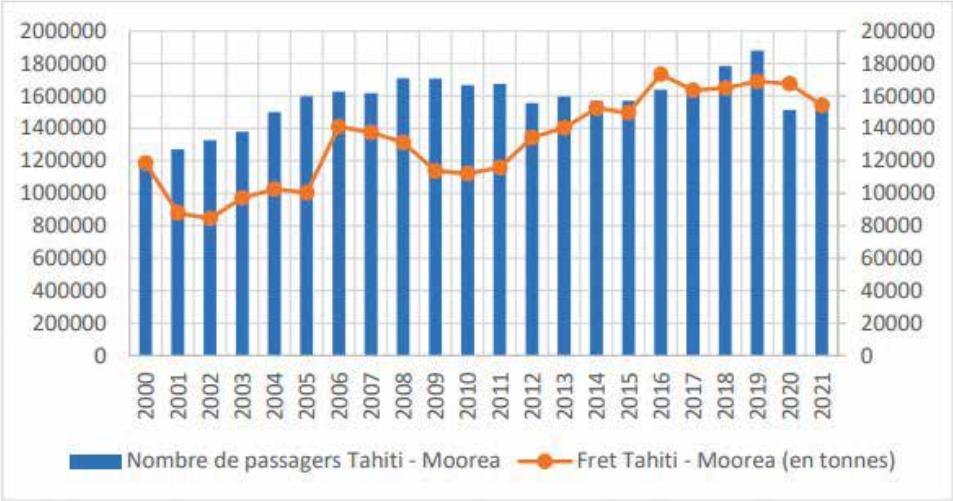


Figure 55 – Evolution du transport maritime de passagers entre Tahiti et Moorea (DPAM, 2022)

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. L'objectif prioritaire est d'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.

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.

Pour les passagers comme pour les acteurs du secteur, l'achèvement et l'inauguration du terminal de croisière à Papeete ont été attendus et salués. L'objectif du nouveau bâtiment érigé sur le front de mer de Tahiti, 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 ». De ce qui avait été prévu, le quai des paquebots, le terminal et la salle d'exposition pour l'artisanat local ont été réalisés. En revanche, les projets de parking et la passerelle piétonne n'ont pas abouti. 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.

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 (loi Girardin) 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 plusieurs marinas et zones de mouillage, prévoit la modernisation de plusieurs infrastructures nautiques. Une planification numérique des escales a été élaborée par la *Direction polynésienne des Affaires maritimes* et elle est actuellement en déploiement.

Ces projets se sont fait attendre longtemps et certains publics déplorent leur manque d'adaptation à la réalité des navigations. Le service numérique « Escales »

de réservation des places est salué par la communauté professionnelle dans son ensemble : il est déjà en usage pour la croisière et en phase de co-construction et d'échanges réguliers avec les acteurs du charter nautique. Toutefois, il rencontre quelques résistances de la part des plaisanciers, certains d'entre eux voyant dans la nécessité de prévoir un itinéraire précis une entrave à la liberté de navigation. Les tensions entre les plaisanciers et les pouvoirs publics ont encore été exacerbées en 2024, lorsque 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 à la fois auprès des tribunaux de Paris et de Papeete, qui ont tranché en faveur de l'augmentation des tarifs.

La feuille de route dédiée au développement du tourisme en Polynésie liste un certain nombre de mesures à mettre en place : évolution de la fiscalité pour les plaisanciers, traitement des rejets maritimes, gestion des déchets parmi lesquels les déchets dangereux, différenciation entre plaisance de loisir et plaisance professionnelle. La mise en œuvre de ces recommandations implique la concertation et le dialogue avec des acteurs privés conscients des contraintes de leur secteur et en demande de solutions.

Croissance, décentralisation, régulation des flux : l'économie bleue dépend de l'engagement parallèle dans le développement des infrastructures nautiques et maritimes. Le pourcentage des dépenses liquidées annuellement pour le maritime par la *Direction polynésienne de l'Équipement*, constitue un indicateur à suivre. 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.

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.

UNE GOUVERNANCE MARITIME FRAGILE

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. À 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)²⁴⁶ :

- 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).

²⁴⁶ Annexe du communiqué de presse de la 4ème Commission maritime mixte, 2022.

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 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.

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 coordination²⁴⁷ ». 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.

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

²⁴⁷ 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.

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. On peut aussi citer l'exemple du temps de traitement des dossiers d'agrément pour les organismes de formation qui ont conduit, au fil des années, à de très longs retards dans la mise en place de différents modules. 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 pêchent 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.

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.

LES GRANDS PROJETS MARITIMES DE 2014 À 2022

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

En 2022, un bilan des progrès de l'économie maritime polynésienne avait été présenté 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 réglementées, 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 Energies 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.

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^e *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 synergies²⁴⁸ » :

- 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 ». Ce COSMer a été mis en place en 2024 et s'est réuni en septembre 2025.
- 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

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

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 ».

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

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.

Pour une gestion intégrée des 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. À titre d'exemple, en 2015, l'ouvrage « Gouvernance des mers et océans²⁴⁹ » 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 leurs sont liés. 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

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

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 secteurs pour assurer la durabilité des activités maritimes ».

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 régénérative²⁵⁰ », de Raphaëlla Le Gouvello et François Simard, complète les qualificatifs « durable », « intégrative » et « résiliente » pour l'économie bleue. Les auteurs 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 système « aussi bien 'top-down' que 'bottom-up', participatif et inclusif » (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*)²⁵¹ 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.

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

251 « An ocean of opportunities. How the blue economy can transform sustainable development in island developing states », Action brief, United Nations Development Program, 2023.

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 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 56 - « Un océan d'opportunités », étapes méthodologiques (PNUD, 2023)

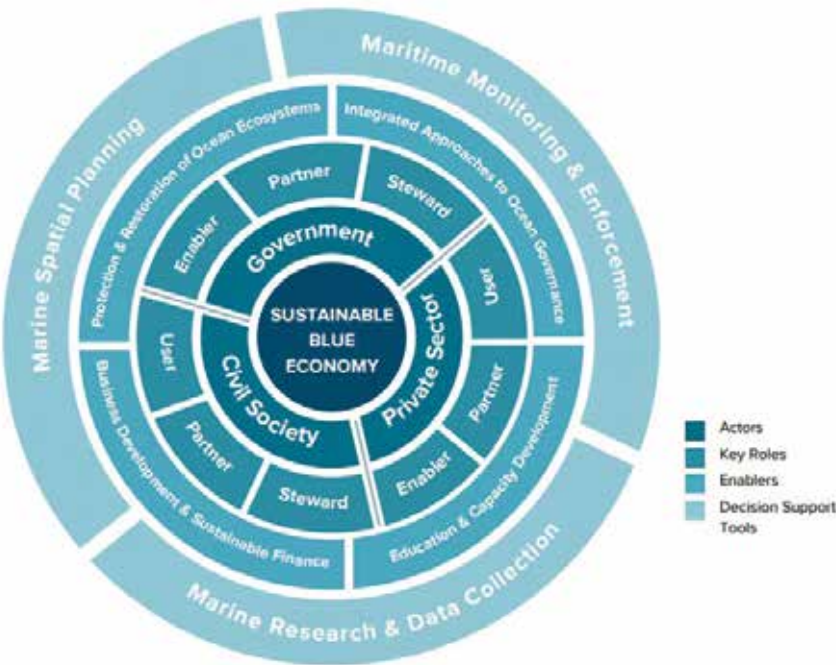


Figure 57 - « Un océan d'opportunités », roue de la gouvernance (PNUD, 2023)

LE COMITÉ D'ORIENTATION STRATÉGIQUE PORTUAIRE ET MARITIME POLYNÉSIE

« *Éparses 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 du COSMer (Comité d'Orientation Stratégique maritime et portuaire).

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*. Établi en 2024, le COSMer s'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 acte une concertation État/Pays/privés sur la stratégie maritime, fondée sur une cadence de réunions régulières et sur la pérennité du dispositif. Cet organe de prise de décision participative constitue un fait inédit en Polynésie, dont l'annonce a été saluée par avance par la communauté maritime nationale et internationale.

En septembre 2025, le COSMer a réuni la Présidence de la Polynésie française et ses ministères, le Haut-Commissariat de la République et le *Cluster maritime de Polynésie française* sur les sujets suivants : bilan des actions menées depuis la création du COSMer en 2024, nouvelles formations maritimes, gestion des espaces maritimes (protection, pêche, escales des voiliers, balisage) et des

grands fonds, avancée du projet de démantèlement et recyclage des navires hors d'usage.

Les acteurs privés ont salué la méthodologie de co-construction d'une réponse collective aux enjeux maritimes polynésiens. L'une de leur principale recommandation concerne le besoin en études scientifiques sur différents sujets maritimes : états des lieux environnementaux, stocks de thonidés (les seules données disponibles proviennent d'études menées au niveau du Pacifique et non de la Polynésie seule), résultats des mesures de conservation prises dans des espaces créés à fins de protection. Il s'agit, *in fine*, de pouvoir prendre des décisions concernant l'espace et l'économie maritimes de Polynésie sur la base de résultats scientifiques validés.

UNE FEUILLE DE ROUTE DU GOUVERNEMENT POLYNÉSIEN POUR L'ÉCONOMIE BLEUE

Des travaux d'élaboration pour une feuille de route gouvernementale pour l'économie bleue ont été entamés février 2024 pour s'achever la même année. 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. Le calendrier a été fixé à horizon 2030 dans le cadre des objectifs de durabilité internationaux.

Les usagers et les acteurs économiques du maritime saluent la volonté d'abandonner le modèle actuel de gouvernance verticale et fragile de l'économie bleue polynésienne, qui reposait sur des visions partielles et non coordonnées. Il s'agit aujourd'hui de mettre cette feuille de route en œuvre et 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. La dynamique qui a émergé lors de la 3^e Conférence des Nations unies sur l'Océan et dans le cadre de l'Année de la Mer nationale doit pouvoir être sollicitée non seulement au chevet de l'environnement des milieux marins mais également dans l'effort nécessaire pour développer et structurer les filières économiques maritimes locales.

iii. APPROCHES SECTORIELLES

LE TRANSPORT MARITIME INTERINSULAIRE, À LA PEINE?

Le secteur du transport maritime interinsulaire de Polynésie française compte le plus grand nombre d'armateurs pour un territoire français. La flottille 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 ; s'inscrire dans une perspective de développement durable. Aujourd'hui, la filière fait face à deux enjeux : 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 le développement de l'autorité portuaire à l'échelle de toute la Polynésie.

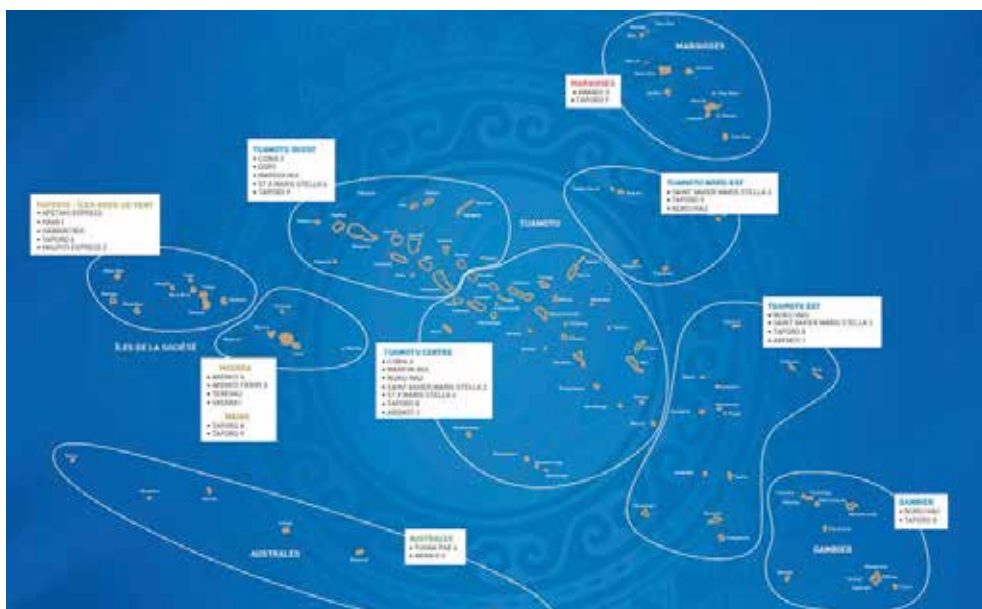


Figure 58 - Répartition des navires en Polynésie (DPAM, 2023)

RENOUVELLEMENT DES FLOTTES : L'ENGAGEMENT DES ARMATEURS

Il faut, avant tout propos, reconnaître et saluer l'investissement des armateurs polynésiens dans une activité soumise à de multiples contraintes : nécessité d'importer de très loin les navires, difficulté à atteindre les équilibres financiers (coûts élevés, faible population), impossibilité de réaliser des économies d'échelle (taille des flottes par compagnie limitée à deux ou trois bateaux), problématique du recrutement de marins qualifiés, concurrence interne au secteur et externe avec l'aérien... Maintenir des dessertes régulières pour 78 îles habitées, dispersées sur un espace maritime aussi vaste, traduit un véritable engagement au service des Polynésiennes et des Polynésiens.

Le remplacement des navires de fret les plus anciens

Si le secteur du transport maritime interinsulaire compte 26 navires immatriculés, tous ne sont pas opérationnels et certains ont plus de 40 ans : le renouvellement de la flotte, qui accuse une moyenne d'âge de 27,5 ans, est impératif. 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 2022 affichaient un total de 469 312 tonnes²⁵² (dont 7831 tonnes de poisson) transportées dans la ZEE, 84% étant acheminé de Tahiti vers les îles et 16% comptant pour le trajet retour, principalement pour le coprah.

En 2022, la goélette « Taporo VII », mise en service en 1978, était mise à l'arrêt après une succession d'avaries majeures. L'âge de la flotte de fret inter-archipels s'établissait 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 se sont engagés ces dernières années dans des projets de rajeunissement de leurs flottes. *La Société de navigation polynésienne* a ainsi acquis en Norvège le « Hava'i » pré-cité, un navire d'occasion déjà âgé de 15 ans et en 2025, son « Hawaiki Nui 2 », navire neuf construit aux Pays-Bas par le chantier Royal Bodewes, est arrivé à Tahiti. De la même manière, un

²⁵² *Trafic portuaire 2023*, rapport d'activité du Port Autonome de Papeete.

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.

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 mixte²⁵³. 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.

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

De nouveaux navires à passagers et une nouvelle ligne

Le transport interinsulaire polynésien se caractérise également par l'importance de son trafic de passagers. Avec 1,9 million 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 commande²⁵⁴. 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.

Une nouvelle ligne a ouvert en juillet 2025 : l'Apetahi Express qui opère la liaison Tahiti-Raromatai propose, depuis le 15 juillet, des trajets aller ou retour, en fonction des jours de la semaine, entre la presqu'île de Tahiti et Papeete. Durant 1h15, le trajet permet d'éviter les embouteillages vers et depuis la « capitale » à des habitants qui passent parfois jusqu'à 3 ou 4 heures dans leur voiture pour se rendre sur leur lieu de travail. Les passagers ayant inauguré la ligne se déclarent unanimement satisfaits et déplorent une programmation sur des trajets en sens unique, correspondant aux rotations vers ou depuis les Raromatai. La mise en place d'une ligne régulière permettant de décongestionner l'unique voie rapide de Tahiti vers la presqu'île dépendra, comme l'a annoncé la compagnie, d'un éventuel soutien de la part du Pays.

Les progrès en matière de structuration sectorielle et de modernisation des unités dépendent ainsi 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.

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

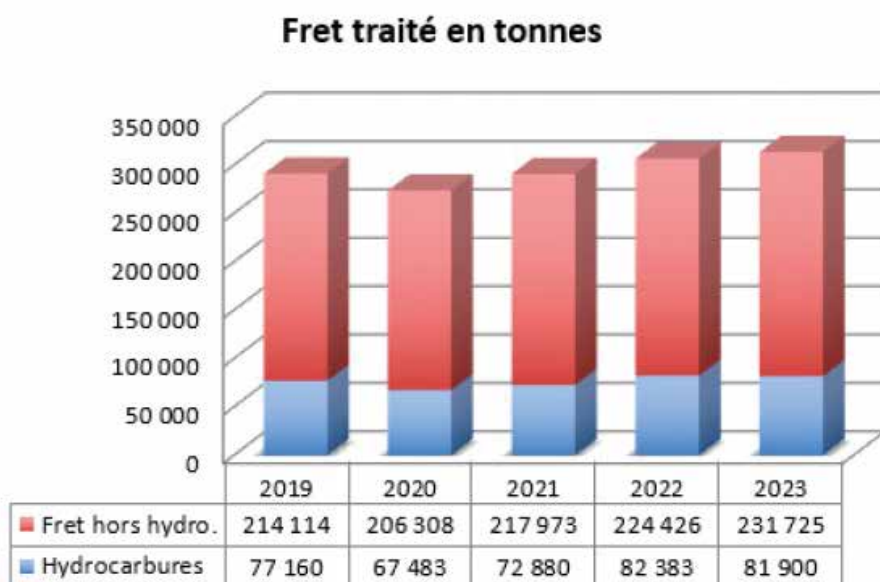


Figure 59 - Fret du cabotage local (PAP/DPAM, 2023)

RÉGLEMENTATIONS ET AUTORITÉ PORTUAIRES

Des règles polynésiennes 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 propriété, crédit-bail ou affrètement²⁵⁵* ». 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 public²⁵⁶.

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

²⁵⁵ 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.

²⁵⁶ Conformément à la Délibération n° 2021-64 APF du 17 juin 2021.

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 base²⁵⁷. 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 récusé 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

257 « Prise en charge par le Pays du fret maritime de certains produits », Direction générale des Affaires économiques de Polynésie française, 2023.

déchets en provenance des îles et le *Schéma territorial de prévention des déchets en Polynésie française*²⁵⁸ 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 Fcpcf 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.

La vitesse des navires en question

Sanctuaire pour les mammifères marins depuis plus de vingt ans, la Polynésie s'est vivement émue de l'agonie, filmée et retransmise sur les réseaux sociaux, de la baleine nommée « Sweet Girl » à la suite d'un choc fatal avec un navire en 2024. La réduction de la vitesse des navires à 10 nœuds maximum jusqu'à un mille des côtes a été proposée sans recevoir l'accord des professionnels du transport maritime : les armateurs qui opèrent le trafic en ferry entre Tahiti et Moorea travaillent avec des associations pour veiller aux collisions pendant la saison de reproduction des cétacés sur l'ensemble du trajet et les pilotes maritimes alertent sur le danger d'une vitesse trop réduite pour les navires de fort fardage comme les gros paquebots et les cargos. La démarche participative et consultative quant à l'aménagement de la réglementation par l'Assemblée de la Polynésie française, incluant les acteurs privés, mérite néanmoins d'être saluée.

Évolutions 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

²⁵⁸ *Schéma territorial de prévention et de gestion des déchets en Polynésie française*, 2024.

rapport, la politique menée sur la période représentait pour le Pays un coût annuel de 5 milliards Fcpcf 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 fonctionnement²⁵⁹ »*. 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 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 numérisation, l'autorité portuaire est bien établie dans les îles les plus peuplées. Cependant,

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

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.

MAINTENANCE ET RÉPARATION NAVALE, DÉCONSTRUCTION ET RECYCLAGE DES NAVIRES HORS D'USAGE

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 navale²⁶⁰, différents chantiers opèrent également dans les îles : à Raiatea dans les Îles 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 ces prochaines années. Des entreprises locales investissent aujourd'hui ce marché afin de créer une vraie filière d'économie circulaire. Une étude sur le potentiel de développement de ce secteur a été lancée fin 2024, à l'échelle de l'ensemble des archipels et le Pays a confirmé son soutien à un projet porté par la société polynésienne Enviropol pour la création d'une filière de recyclage des batteries qui pourrait intégrer la déconstruction des NHU ainsi que des BPHU (bateaux de plaisance hors

²⁶⁰ Voir partie II, *Approches transversales*.

d'usage). La société a déjà, en collaboration avec le Chantier naval du Pacifique sud et en collaboration avec le Pays, la Direction Polynésienne des Affaires maritimes et le Port Autonome de Papeete, mené avec succès la déconstruction de plusieurs navires. Si le projet de nouvelle filière de déconstruction des NHU aboutit, il concernera sept thoniers hors d'usage et une quinzaine de navires de loisirs dans les prochaines années. Une réflexion sur les huiles usagées a également été entamée avec la société polynésienne Technival. L'un des points bloquants demeure le manque d'infrastructure dédiée pour l'activité, répondant aux normes environnementales : en attendant la réalisation d'une telle infrastructure, c'est la cale de halage de Papeete qui est utilisée. Enfin, concernant l'aide au démarrage et à la pérennisation de cette filière, plusieurs armateurs ont demandé que la taxe environnementale qu'ils reversent au Pays pour leurs navires soit directement utilisée à cet effet.

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 4 000 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 calculs²⁶¹. 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 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).

²⁶¹ Application Veristargreen de Bureau Veritas.

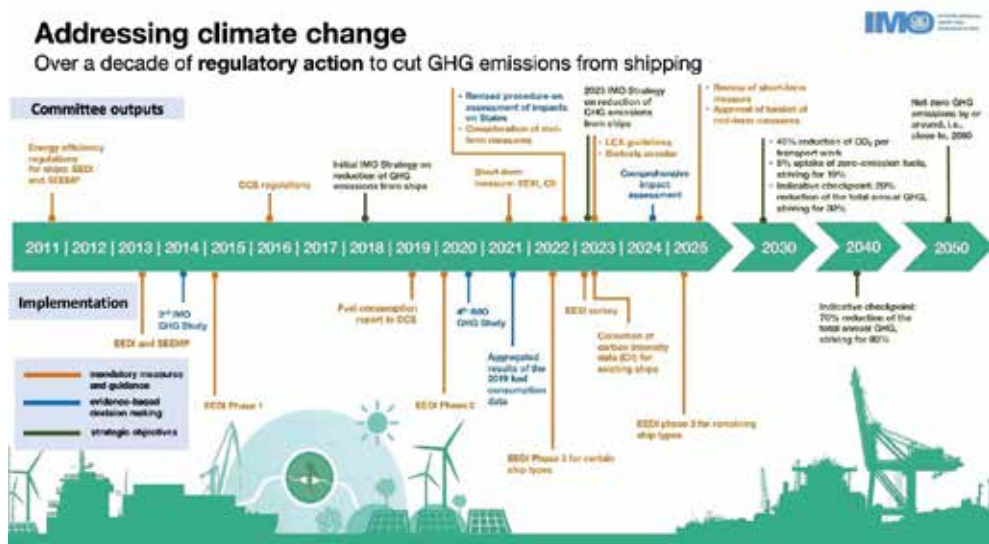


Figure 60 - Réglementations pour la décarbonation du transport maritime international (OMI)

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 sujet²⁶².

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



Figure 61 - Vue d'artiste du Na Hiro e Pae (SNA TUHAA PAE, 2023)

Le président du Pays, Moetai Brotherson, a de son côté 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. Si les agents maritimes et les opérateurs privés se montrent dubitatifs quant à la rentabilité d'un tel projet, l'essor du transport hybride-vélique conduit de plus en plus de porteurs de projet basés en Europe à s'intéresser au territoire.

Les infrastructures maritimes et portuaires évoluent également en suivant une politique de « verdissement » des ports : le Port de Papeete suit son schéma vers une transition écologique et énergétique et 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.

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 française à poursuivre ce développement : un objectif de triplement du secteur a été annoncé en 2023 par le gouvernement territorial. 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. En 2025, le classement de la ZEE en Aire Marine Protégée et la création de deux réserves interdites à la pêche sur presque un million de km² d'espace maritime ont ravivé les débats entre les pêcheurs hauturiers basés à Tahiti, les pêcheurs côtiers des archipels et le gouvernement de la Polynésie. Ce dernier s'est donné jusqu'au 8 juin 2026 pour établir les limites des différentes pratiques de pêche, y compris son interdiction sur certaines zones, dans l'ensemble de la ZEE.

PÊCHE HAUTURIÈRE : VERS UN NOUVEAU SCHÉMA DIRECTEUR

Historique de la filière

L'ambition de la pêche hauturière en Polynésie française date des années 2000 avec la mise en place d'un dispositif de double défiscalisation, locale et nationale. Cela 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 82 navires mesurant entre 13 et 25m de long. Leur activité concerne 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 8676 tonnes et un volume équivalent a été enregistré en 2024, soit 8 790 tonnes.

En comparaison avec l’ensemble de la pêche régionale, la pêche hauturière polynésienne représente seulement 0,3% de l’ensemble des captures du Pacifique. Les deux tiers des prises dans cet océan sont 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 lagunnaires et côtiers en reportant la consommation sur d’autres espèces, prélevées plus loin des côtes.

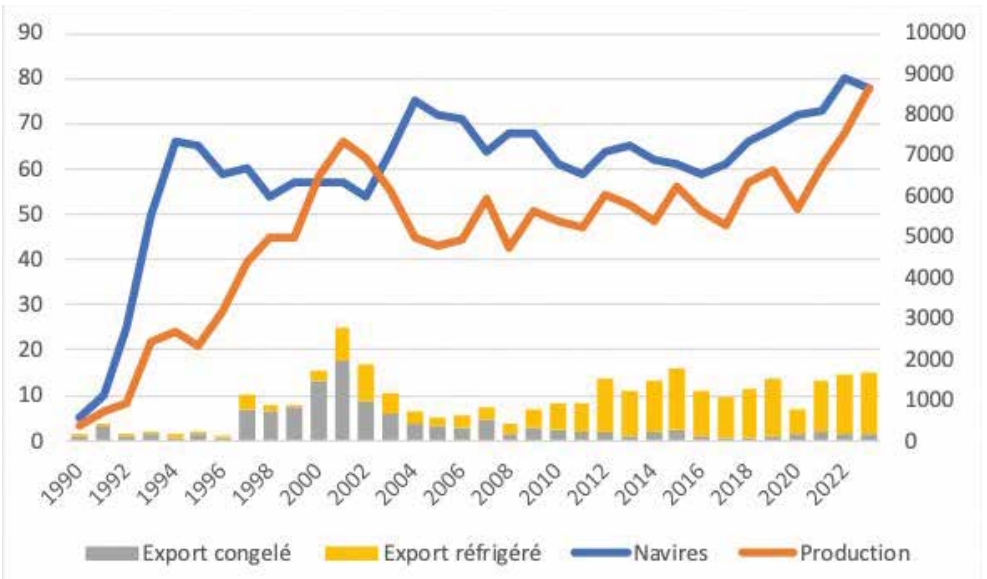


Figure 62 - Evolution de la pêche hauturière en Polynésie (DRM, 2024)

Pour l’année 2024, l’effort de pêche correspond à celui de 82 navires actifs, avec 20% de la production, soit 1738 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 échus, 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 parmi lesquelles le zonage de la pêche côtière et de la pêche hauturière.

Espèce	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Thon Germon	3 393	2 780	2 660	4 122	5 159	5 001
Thon à nageoires jaunes	1 309	1 080	2 220	1 309	1 425	1 577
Thon obèse	934	855	1 021	1 354	1 192	1 250
Marlin bleu	274	240	172	176	200	214
Thazard	228	231	188	166	249	284
Mahi mahi	73	81	42	61	62	49
Espadon	168	162	172	146	126	116
Saumon des dieux	109	111	93	72	66	68
Marlin rayé	88	97	128	68	133	163
Bonite	14	14	13	17	17	13
Popio	34	28	20	23	30	34
Marlin noir	11	18	18	8	8	7
Makaira à rostre court	8,7	4,9	4,4	6,4	7,3	13
Voilier d'Indo-Pacifique	0,7	0,5	0,2	0,3	0,4	1
Thon rouge du Pacifique	0,2	-	0,4	2,4	1,8	1
Total	6 644	5 701	6 752	7 532	8 676	8 790

Figure 63 - Prises de la pêche hauturière (DRM, 2024)

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 Fcpf/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. En effet, le marché japonais s'avère, après retour d'expérience, difficile à conquérir ; quant au thon blanc, sa commercialisation est freinée à la fois par une saturation sur le marché mondial et par une méconnaissance du produit frais. 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 protégée 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 pratiquement équivalente à 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 protégée *Tainui Ātea* 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. Par ailleurs, 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. Les pêcheurs polynésiens ont sollicité le ministre des Outre-mer, Manuel Valls, sur ce dernier sujet, lors de sa visite sur le port de pêche de Tahiti en juillet 2015 : disposant d'un siège et d'une voix dans les Organisations régionales de gestion de la pêche (ORGP), la France est en mesure d'y porter les demandes des acteurs du Fenua.

Deux ans après l'annonce du gouvernement territorial sur le triplement de l'effort de pêche, il apparaît aujourd'hui que cette croissance n'est pas projetée comme reposant sur la seule pêche hauturière mais équilibrée 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 pescatourisme²⁶³. Sur ces navires comme sur les plus grandes unités, la question de la déconstruction doit être intégrée à la stratégie à venir.

263 Pescatourisme : 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 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 de la Polynésie française 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. La création de réserves intégrales à l'Ouest et à l'Est de la ZEE, annoncée lors de la 3^e *Conférence des Nations unies sur l'Océan*, n'est a priori pas en lien avec la pêche mais plutôt, côté occidental, un avertissement sur la protection à l'adresse des pays désireux de miner leurs grands fonds et, côté oriental, une volonté de créer un corridor d'Aires marines protégées jusqu'au Chili dans le Pacifique sud. Les acteurs de la pêche hauturière n'opèrent généralement pas dans ces zones mais attendent des solutions relevant du compromis pour toutes les questions de zonage.

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 éclosion, deux fermes en lagon et trois fermes terrestres. L'ambition affichée est de porter la production annuelle d'une centaine de 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.

Malheureusement, la Crevette Bleue a traversé une crise en 2023 et a amorcé une période de rétablissement en 2024. Pour cette espèce prometteuse, 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. En 2024, la production de Crevettes Bleues a de nouveau atteint 116 tonnes, soit 33% de mieux qu'en 2023 : c'est un nouveau départ pour la filière qui génère 275 millions Fcwf de chiffres d'affaires et maintient 28 emplois à temps plein. 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. Les problèmes de vol touchent aussi la pisciculture lagonaire: la ferme Tahiti Fish Aquaculture estime les vols à environ 10% de sa production annuelle.

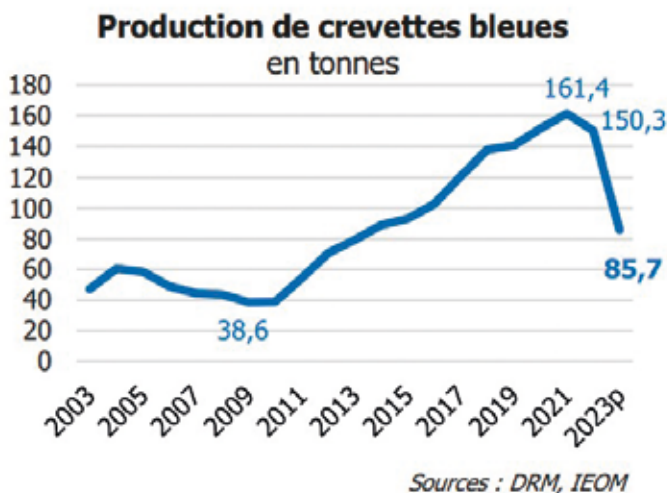


Figure 64 - Production de Crevettes bleues (IEOM, 2023)

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. À 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 écloserie, 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 et, en 2024, la délivrance de 64 permis d'exportation conformes aux normes édictées par la CITES (Convention sur le commerce international de faune et de flore sauvage menacées d'extinction) : une activité rendue possible grâce à l'abondance du stock mais aussi grâce à des techniques aquacoles comme le collectage de naissain. La Polynésie française élève aussi différentes espèces de poissons comme le *paraha peu* (*Platax orbicularis*), dont l'élevage présente encore de réelles difficultés technique. À noter qu'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. En 2024, on note aussi le retour dans les assiettes du Barramundi ou Loup Tropical (*Later calcarifer*) élevé en aquaponie, un système combinant l'élevage du poisson et la culture végétale.

Forts de cette connaissance des potentiels et des risques, les professionnels souhaitent aujourd'hui avoir une vision plus claire de la politique sectorielle, avec une définition précise des objectifs à moyen terme et des moyens qui seront alloués pour y parvenir. Il est en effet indispensable de rassurer les investisseurs dans un secteur nécessitant un appui stratégique dans ses phases de développement ou de crise (à ce titre, aucun dispositif d'aide spécifique n'a été créé pour aider les fermes lors de la crise que traverse encore la crevetticulture). Les professionnels attendent aussi une réglementation spécifique pour plusieurs espèces : les bénitiers et les poissons d'ornement. Enfin, ils soulignent que le soutien du Pays en ressources humaines dédiées au développement et à l'appui technique des filières aquacoles est en diminution depuis plusieurs années alors même que de nouvelles filières, et donc de nouveaux besoins émergent : ils recommandent soit une correction de cette évolution, soit un transfert de ces compétences et financements vers le secteur privé afin de pouvoir poursuivre un développement à même de faire atteindre aux productions les tailles critiques nécessaires.

Le soutien le plus important au développement de ce secteur à potentiel réel, fondé sur les nombreuses espèces spécifiques à la Polynésie, est celui apporté au projet de Zone Biomarine. Cette infrastructure dédiée, implantée sur le site de Faratea à Tahiti, émerge, malgré un certain retard, grâce au double soutien de l'État et du Pays, ainsi qu'à travers le Pôle Mer Méditerranée, label d'innovation et référent sectoriel pour les dispositifs de financement *via* le plan France 2030. La Zone Biomarine doit être livrée en 2027. Elle doit permettre de revenir à des normes d'au moins 150 tonnes de Crevettes Bleues produites par an à partir de 2025, puis augmenter progressivement. Elle pourrait employer des solutions innovantes comme, par exemple, la bioremédiation, qui permette de respecter les écosystèmes lagonnaires à proximité. Des aquaculteurs expérimentés comme Aquapac, spécialisé dans la production de Crevettes Bleues, ont prévu de s'y implanter.

Les espoirs que fonde la Polynésie sur son aquaculture sont validés, d'une part par l'augmentation globale et locale de la demande pour certains produits du secteur et, d'autre part, par la qualité environnementale de ses productions. En effet, comme le précise la Direction des Ressources Marines de Polynésie française dans son Bulletin des Statistiques 2024, « toutes les fermes polynésiennes aquacoles de production de crevettes et de poissons sont écoresponsables dans la mesure où elles n'utilisent aucun produit chimique ni médicamenteux dans les élevages, depuis l'arrivée des juvéniles issus d'écloserie et cela jusqu'à l'assiette du consommateur. Aussi, selon le code de l'environnement Polynésien les exploitations sont soumises à autorisation d'exploitation d'Installations Classées Pour l'Environnement (ICPE) à partir de 5 tonnes de production annuelle ».

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, le secteur a affiché 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 Fcpg, soit son niveau le plus haut depuis quinze ans, était à mettre en lien avec la hausse de la demande et une baisse de la production après trois ans de pénurie. Les chiffres de 2024 accusent donc des taux baissiers conséquents (-59% en valeur et -52% en volume) tout en maintenant la perle de Tahiti comme premier produit d'exportation du Fenua.

Plusieurs actions contribuent à soutenir la perliculture : les efforts de la Direction des Ressources marines pour structurer le secteur en créant 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 ; 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 mais pourrait bénéficier de davantage de soutien. 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 2024, on comptait en Polynésie :

- 500 producteurs d'huîtres perlières ou de produits perliers
- 386 détaillants-bijoutiers
- 18 îles productrices, principalement situées aux Tuamotu, sur 7500 ha de lagon au total
- 6,53 millions de perles contrôlées
- 5,6 millions de perles exportées pour une valeur de 7 milliards Fcpf
- 2 marchés principaux à l'étranger : Hong-Kong 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 huîtres (nacres), parfois associé à une surmortalité, est constaté sur certaines îles²⁶⁴. De plus, la pollution par les plastiques et micro-plastiques 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 a organisé, entre mai et octobre 2024, un *Congrès du Secteur primaire* délocalisé, étape par étape, dans les différents archipels de la Polynésie française. Il s'agissait 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

²⁶⁴ « L'économie bleue, combien ça pèse au Fenua », Tahiti Infos, 2022.

ont attesté de l'exigence des métiers et, pour certains postes, de leur pénibilité. Le gouvernement a encouragé le regroupement des exploitants et la création de coopératives afin de mutualiser les charges d'exploitation dans les différents secteurs.

CROISIÈRE: UNE VISION PACIFIQUE ?

L'année 2024 a, de nouveau, été une année record pour le tourisme en Polynésie. Cette croissance exceptionnelle est en largement tirée par celle de la croisière. Sur les 326 632 visiteurs accueillis au Fenua, 34% sont soit des croisiéristes venus embarquer sur les navires basés en tête de ligne en Polynésie, soit des excursionnistes, passagers des paquebots en croisière transpacifique escalant en Polynésie. 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 en moyenne sur les lignes aériennes internationales opérant sur Tahiti. L'activité croisière, en nombre d'escales, a plus que doublé sur les dix dernières années et devrait avoir triplé d'ici à 2027.

UNE CROISSANCE FAVORISÉE PAR L'ALLIANCE DES ACTEURS DU SECTEUR

En février 2025, le *Tahiti Cruise Club* a fêté son quinzième anniversaire et célébré une croissance globale de +300% sur la période. La date coïncidait aussi avec l'inauguration, sur le front de mer de Papeete, du terminal de croisière attendu depuis plusieurs années par les professionnels, ainsi qu'avec l'annonce, lors de l'Assemblée générale ordinaire du groupement et de la Conférence annuelle du GIE Tahiti Tourisme, des résultats 2024 et d'une « nouvelle dynamique générale de croissance » à partir de 2025.

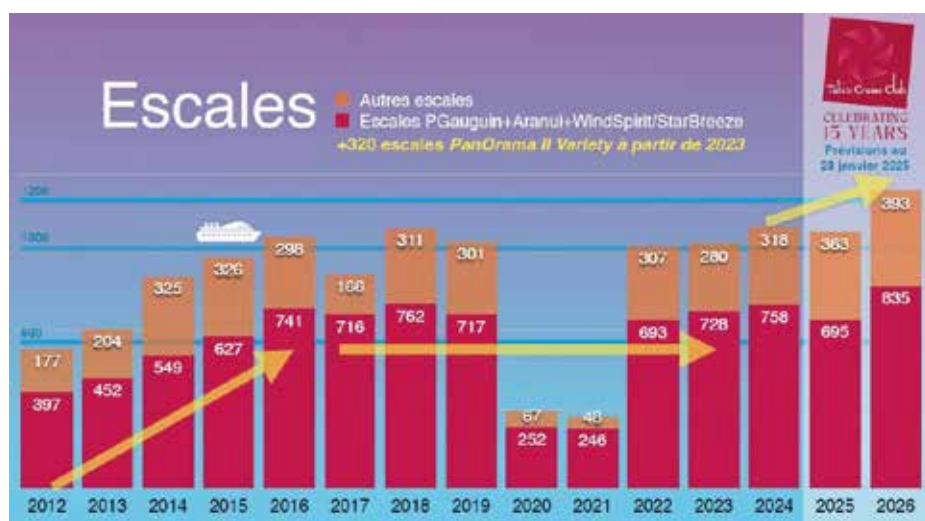


Figure 65 - Escales de la croisière en Polynésie en 2024 (TCC)

En 2024, 34% des visiteurs en Polynésie, soit près de 115 000 passagers, découvrent essentiellement la destination par la mer. Le nombre d'escales pour l'année, cohérent avec les prévisions, est de 1076, en augmentation par rapport à 2023 (1008 escales) et confirmant le retour du secteur à son niveau d'avant la crise du Covid19, durant laquelle la reprise séquencée du tourisme nautique et maritime avait été durement négociée par les acteurs de la croisière et leurs partenaires, face aux autorités nationales en charge de la gestion de crise sous l'état d'urgence.

Une tendance à la hausse est prévue pour les prochaines années, en corrélation avec la croissance mondiale de la croisière et la commande de 70 nouveaux navires d'ici 2030, qui permettra un renouvellement de 19% la flotte mondiale, composée actuellement de 370 unités. En Polynésie française, ce sont 24 à 32 marques qui sont opèrent chaque année, principalement *Ponant* ; *Paul Gauguin* ; *Lindblad Expeditions* ; *Princess* ; *Aranui* ; *Royal Caribbean* ; *Windstar Cruises* ; *Variety Cruises* ; *Holland America Line* ; *Norwegian Cruise Line* ; *Silverseas* ; *Regent Seven Seas Cruise* ; *Oceania Cruise* ; *Carnival* ; *Azamara Cruise* ; *Hapag-Lloyd Cruise* ; *Seabourn* ; *MSC Cruise* ; *Scenic* ; *Ambassador* ; *Costa* ; *Celebrity Cruise et Cunard*.

Ces chiffres, hormis la période exceptionnelle de la crise liée au Covid19, sont à comparer avec l'état du secteur en 2010. À l'époque, alors que le tourisme de croisière connaît une croissance de 7,4% par an au niveau mondial, la situation de la Polynésie est contradictoire, avec une baisse de 30,5% des croisiéristes entre 2008 et 2009. Le nombre de paquebots en transpacifique est en chute libre, passant de 40 escales en 2008 à 33 en 2009 et à 21 seulement pour 2010. Les navires effectuant des croisières inter-insulaires, touchant différentes îles de la ZEE, connaissent une situation encore plus préoccupante : certains, comme *Star Flyer*, désertent la destination ; d'autres, comme les compagnies locales Bora Bora Cruises ou Haumana, connaissent des difficultés d'exploitation. La crise économique de 2008 n'est pas la seule cause à l'origine de ce recul. Deux freins majeurs sont pointés du doigt par les acteurs : d'une part, une réglementation trop complexe, trop contraignante ; une fiscalité inadaptée et des lourdeurs administratives ; d'autre part, le manque d'aménagements touristiques et d'animations lors des escales. Ces conclusions résultent d'un audit de la croisière commandé par le Port autonome de Papeete en 2009 et sont confirmées par le retour d'expérience de la participation des acteurs au *Seatrade Cruise Global*, le salon mondial de la croisière, d'où Tahiti était absent depuis quinze ans.

Le regroupement des professionnels du secteur au sein du *Tahiti Cruise Club*, en 2010, leur permet de porter d'une seule voix leurs problématiques et recommandations auprès des décideurs publics. La même année, un projet de loi modifiant drastiquement la réglementation de la croisière est soumis au vote de l'Assemblée de la Polynésie et à la consultation du Conseil économique, social et culturel par le Président de la Polynésie, Gaston Tong-Sang. L'esprit du texte

et les mesures proposées visent à favoriser le développement du secteur selon trois axes :

- L'harmonisation et la simplification fiscale (régime uniformisé, redevance territoriale unique, assujettissement des navires internationaux auparavant exemptés, perception de la taxe par le Port autonome de Papeete) ;
- Le fléchage des recettes vers le développement sectoriel (création d'un compte spécial au budget du Pays, alimenté par la redevance sur la croisière ; élargissement des missions du compte, de la simple promotion touristique à la mise en place des moyens nécessaires au développement de la croisière) ;
- L'automatisation des exonérations (à l'exception de la redevance pour la croisière, les opérateurs et prestataires sont exonérés de tous impôts, droits et taxes – ex. : carburant, avitaillement ; les navires battant pavillon étranger exercent leur activité dans la ZEE en suspension totale de droits et taxes d'importation, par dérogation à différents articles du code des douanes de la Polynésie française et en conformité avec la convention d'Istanbul de 1990 relative à l'admission temporaire ou, le cas échéant, avec le régime douanier de mise à la consommation)²⁶⁵.

Dans les années qui suivent, le développement du secteur accuse une croissance notable de 2012 à 2017. Le cap des 600 escales pour 45 navires, générant entre 8 et 10 milliards Fcpf de retombées, est franchi en 2014, pour s'établir et se stabiliser à un peu plus de 1000 escales de 2017 à 2019. Plusieurs mesures et actions ont favorisé cette croissance²⁶⁶ :

- La structuration régionale, avec la création de la *South Pacific Cruise Alliance* en 2011, afin d'attirer davantage de paquebots dans cette partie du monde et avec l'organisation d'un premier *South Pacific Cruise Forum* en 2015 à Papeete ;
- La présence annuelle au *Seatrade Cruise Global* afin de promouvoir la destination et, surtout, d'entretenir la relation avec les armateurs des différentes compagnies par le biais d'une représentation stable et spécialisée (le président du club de la croisière) ;
- L'évolution dans la gestion et la numérisation des escales depuis 2012 ;
- Les études et travaux portant sur les infrastructures pour la croisière depuis 2013²⁶⁷ ;

265 Avis sur le projet de « loi du pays » portant réglementation applicable aux paquebots effectuant des croisières touristiques en Polynésie française, Saisine du Président de la Polynésie française ; Conseil économique, social et culturel de la Polynésie française, juillet 2010.

266 « La Croisière en Polynésie française : Point de situation et perspectives/Mission Seatrade Cruise Global », Ministère du Tourisme de la Polynésie française, 2019.

267 Exemple avec l'inauguration d'un site d'accueil dédié aux paquebots à Moorea en 2019 : « Le site d'accueil des croisières de Papetoai a été inauguré », Polynésie la 1^{re}, 2019.

- La simplification des procédures de visas pour la mobilité des équipages internationaux en 2014 ;
- La création d'un Comité de pilotage de la croisière au sein du Ministère du Tourisme de Polynésie française en 2017 ;
- L'éligibilité du secteur à la défiscalisation locale et nationale en 2018.

La croisière représente aujourd'hui 20% des revenus générés par le tourisme, ce qui était déjà le cas en 2010. Cependant, le montant des externalités de l'industrie s'élève aujourd'hui à 20 milliards, pour 114 977 passagers en 2024 contre 5 fois moins en 2010. De plus, la hausse du secteur de la croisière vient compenser la baisse de la fréquentation hôtelière enregistrée en 2024 et donc équilibrer l'ensemble du secteur touristique. Les retombées économiques de la croisière proviennent de la redevance pour le développement du secteur, des dépenses des passagers et de l'équipage (transport aérien pour les navires en tête de ligne, restaurants, hôtels pré/post croisière, excursions...), des frais liés au navire (agences maritimes, frais portuaires, remorquage, pilotage, amarrage, gardiennage, maintenance...), des approvisionnements et des frais liés aux contrôles officiels. Selon des évaluations établies en 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%.

En 2026, le *Tahiti Cruise Club* anticipe de dépasser les 1200 escales avec 1240 escales prévues (hors opérations d'un petit navire, le *Pan Orama II*, de la compagnie *Variety Cruises*, qui embarque moins de 50 passagers). Le groupement réunit aujourd'hui dix-neuf organisations : compagnies de croisière, agences maritimes, gestionnaires des principales infrastructures portuaires et aéroportuaires de Polynésie, plusieurs communes de l'archipel de la Société, des représentants des compagnies pétrolières implantées au Fenua ainsi que la Chambre de commerce, d'industrie et des services de la Polynésie. Pour son président, Bud Gilroy, également président du Conseil d'administration du GIE Tahiti Tourisme et directeur de l'Agence maritime de Fare Ute (Amfu), la priorité est à la maîtrise du développement avec trois priorités : optimiser la gestion des flux, maintenir le modèle économique basé sur une majorité de navires de petite taille, et accroître les opérations en tête de ligne.

UN MODÈLE DE DÉVELOPPEMENT SPÉCIFIQUE À LA POLYNÉSIE

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, adapté à la taille des îles, itinérant à travers les 5 archipels de la Société, des Tuamotu-Gambier, des Marquises et des Australes. Ces arguments sont cohérents avec la stratégie sectorielle établie pour le tourisme en Polynésie française, *Fa'ari'ira'a Manihini 2027*, dont l'objectif est de développer un modèle de tourisme durable et inclusif.

Les croisières en tête de ligne

Les opérations en tête de ligne, par lesquelles les passagers sont embarqués et débarqués sur le territoire, sont celles qui génèrent le plus grand impact économique par croisiériste, en particulier grâce aux retombées pré et post-croisière (transport aérien, hébergement terrestre, autres dépenses liées au tourisme). En 2019, trois compagnies, Aranui Cruises, Paul Gauguin Cruises (groupe Ponant) et WindStar Cruises opéraient 118 têtes de ligne en Polynésie. En 2023, la compagnie Variety Cruise a rejoint ce segment. Depuis 2017, en nombre de passagers, le port de Papeete est désormais le 4^e port de tête de ligne au niveau national (y compris outre-mer) et le 3^e pour l'ensemble des destinations du Pacifique Sud.

Ce segment devrait confirmer son développement dans les années à venir, notamment grâce aux investissements engagés par les armateurs locaux. *Aranui Cruises*, spécialisé dans les navires mixtes fret-croisière, propose une expérience unique avec l'Aranui, qui sera abondée par la mise en service en 2026 de son nouveau navire, « Aranoa », prévu pour les Australes et Raromatai. La compagnie SNA Tuhaa Pae, qui opère la ligne Tahiti – archipel des Australes, prévoit également d'intensifier son offre de croisière avec un navire innovant équipé de voiles turbo, intégrant les meilleures technologies actuelles de décarbonation de la propulsion et de la production d'énergie à bord.

Enfin, lors du *Seatrade Cruise Global 2024*, une annonce avait été faite pour deux nouveaux navires positionnés en tête de ligne entre 2026 et 2027 : le Jacques-Cartier de la compagnie Ponant sur 6 mois, et le Wind Star de Windstar Cruises sur l'année. Il est donc prévu, pour 2026, un accroissement de 20% des opérations en têtes de ligne, ce qui conforte la finalisation et l'inauguration du terminal de croisière dans le port de Papeete en 2025.

Des navires de petite taille

En 2019, la taille des navires de croisière opérant en Polynésie était conforme à la répartition suivante, pour 1010 escales :

- Moins de 300 passagers : 57,5% des escales
- De 301 et 500 passagers : 27,3%
- De 501 à 1000 passagers : 3,4%
- De 1001 à 2000 passagers : 6,9%
- De 2001 à 3000 passagers : 3,4%
- Plus de 3000 passagers : 1,5%

Le nombre moyen de passagers par escale est inférieur à 500 chaque année depuis 2010, et la tendance a été maintenue lors de la reprise post-Covid19, avec un nombre moyen de passagers par escale établi à 492 pour 2024 dans le cadre d'une répartition présentée comme suit, pour 1076 escales :

- Moins de 300 passagers : 45%
- De 301 à 600 passagers : 44%
- De 601 à 1200 passagers : 6%
- De 1201 à 2400 passagers : 2%
- De 2401 à 3600 passagers : 2%
- Plus de 3600 passagers : 1%



Figure 66 - Une moyenne de navires de petite taille (TCC)

Concernant la taille des navires, une estimation des écarts peut être constatée en comparant le nombre de passagers relativement au nombre d'escales en Guadeloupe ou en Nouvelle-Calédonie :

- Polynésie (2024) : 114 111 passagers pour 1076 escales
- Guadeloupe (2023/2024) : 355 000 passagers pour 245 escales²⁶⁸
- Nouvelle-Calédonie (2023) : 343 703 passagers pour 119 escales²⁶⁹, l'activité 2024 ayant été considérablement impactée par les émeutes déclenchées au mois de mai.

Ce nombre d'escales peut aussi être rapporté aux 3 742 escales comptabilisées pour l'ensemble des destinations de croisière française incluant l'ensemble des outre-mer, les façades maritimes de l'Hexagone et la Corse et qui représentaient, en 2023, un nombre de passagers évalué à 5,15 millions²⁷⁰.

Enfin, les plus gros navires de plus de 3 500 passagers, représentant 1% des escales en Polynésie, ne sont accueillis que dans les îles de Tahiti, Moorea et Raiatea. La commune de Bora Bora a quant à elle choisi, en 2022, de ne

268 Comité de Tourisme des îles de Guadeloupe, 2024.

269 Chambre de commerce et d'industrie de Nouvelle-Calédonie, 2024.

270 Baromètre des croisières maritimes françaises 2023, Atout France.

plus accueillir plus de 1000 passagers par jour, ce qui en fait l'une des six destinations françaises à appliquer une limitation de cette nature, les cinq autres se trouvant en Méditerranée. La même année, les médias avaient relayé la volonté du gouvernement de la Polynésie d'interdire les paquebots de plus de 3500 passagers ; toutefois, cette annonce n'a pas été suivie au niveau législatif, Papeete et Moorea continuant d'accueillir par exemple « Quantum of the Seas » (4180 passagers) ou encore le « Royal Princess » (3560 passagers) les 19 et 23 avril 2025 respectivement, quelques jours avant les escales du « Celebrity Edge » (2918 passagers, le 29 avril) et du « Sapphire Princess » (2696 passagers, le 30 avril).

Un nombre d'escales croissant à l'intérieur de la ZEE

Développer et répartir les itinéraires sur l'espace maritime polynésien en multipliant le nombre d'escales permet de maximiser et de distribuer les retombées de la croisière dans différentes îles de Polynésie. Pour les visiteurs, c'est aussi le moyen de découvrir l'aspect le plus authentique et préservé du territoire, en s'éloignant du centre urbanisé de Papeete. Pour les compagnies, la géographie de la Polynésie et la diversité des îles facilite la construction d'une offre similaire, pour ce qui concerne les temps de navigation, à un itinéraire dans le bassin des Caraïbes, tout en évitant l'inconvénient des formalités administratives liées au changement de pays ou de territoire entre deux escales. Et pour certaines îles, c'est l'opportunité de développer une nouvelle offre commerciale touristique comme à Raiatea, dans les îles Sous-le-Vent de l'archipel de la société, où l'arrivée d'une quarantaine de touchées supplémentaires de paquebots a fait émerger une nouvelle génération de prestataires de services tels que les transports terrestres ou les activités nautiques²⁷¹. Parmi ces dernières, les excursions nautiques sur le lagon se sont particulièrement bien développées à Tahiti, entraînant de nouveaux investissements pour des segments auparavant moins développés.

En 2024, ce sont 33 îles et atolls, sur les 78 habitées que compte la Polynésie, qui ont accueilli des navires de croisière (contre 37 en 2023). Ce sont aussi plus de 40 navires différents qui escalent en Polynésie aujourd'hui, contre 25 il y a quinze ans. Aux navires opérant en tête de ligne à l'année, il faut ajouter les compagnies ayant développé des opérations d'une à plusieurs semaines, comme Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises, Lindblad Expedition, Hanseatic ou encore Seven Seas.

La régulation des flux, outre son impact économique dans les îles moins fréquentées, est également rendue nécessaire par la taille des infrastructures, limitant le nombre de navires à quai. Elle vise enfin à lisser l'activité sur l'année pour limiter la saisonnalité et son incidence négative sur l'économie

271 « En 2025, une quarantaine de paquebots supplémentaires à Raiatea », TNTV, janvier 2025.

locale. Le rôle de l'autorité portuaire, exercé par la Direction polynésienne des Affaires maritimes, et l'outil numérique « Escales », constituent des éléments indispensables pour gérer, mais aussi maîtriser la croissance à moyen et long terme.

Si la croissance du secteur est, effectivement, de 300% sur quinze ans²⁷², « on n'a jamais eu l'ambition d'atteindre 2000 escales », explique Bud Gilroy, président du *Tahiti Cruise Club*. « Pour l'instant, on est autour de 1000 à 1100 et ça convient très bien. Notre prochain objectif sur dix ans sera d'aller chercher les 1500 escales²⁷³ ». Un chiffre qui pourrait être atteint dès 2027.



Figure 67 - Un enjeu : la répartition des escales dans la ZEE (TCC)

L'IMPORTANCE DE LA COORDINATION RÉGIONALE POUR LE DÉVELOPPEMENT DU SECTEUR DANS LE PACIFIQUE

Les retombées économiques du secteur font de la Polynésie un leader dans le 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. La marge de progression pour la région, 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.

272 « Quel est l'impact de la croisière en Polynésie ? », TourMag, juin 2024.

273 « La croisière s'envole au Fenua », Tahiti Infos, février 2025.

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 d'un millier, 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.

Le Pacifique, destination prisée des navires de luxe et d'expédition

Les marques et compagnies internationales de croisière qui étaient 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.

Ces acteurs 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 gigantesques navires de Royal Caribbean Cruise Line et de MSC pouvant rassembler jusqu'à 7500 passagers, les modèles d'offres sont très différents. Les « *megaships* » qui marquent les esprits et concentrent souvent les critiques, représentent aujourd'hui 15% des 400 navires de croisière opérant dans le monde – pour comparaison, ce sont 75000 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. La Polynésie française constitue un exemple de structuration à cet égard.

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.

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 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 et l'Australie, 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.

L'enjeu est donc, pour chacun des territoires, de maîtriser les mécanismes du secteur et de construire une stratégie à long terme permettant un développement touristique raisonné, efficace et durable.

LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET CULTURELS

La croisière, de manière générale, n'a pas 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. Plusieurs municipalités ont pris, ces dernières années, des mesures restrictives pour l'activité : interdiction des paquebots de plus de 180 mètres de long et de plus de 25 mètres de haut à Venise depuis 2021, mesure similaire adoptée à Amsterdam en 2023, puis dans plusieurs villes côtières américaines. En France, et particulièrement sur la façade méditerranéenne, l'industrie fait face à l'activisme du collectif « Stop Croisières » ou encore du mouvement « Extinction Rébellion »²⁷⁴. Face à ces préoccupations légitimes, l'industrie préfère le dialogue à l'affrontement, de manière à battre en brèche les excès et de rappeler les véritables échelles d'évaluation.

La croisière, marché de niche dans l'industrie du tourisme

En février 2025, France Inter accueillait ainsi ensemble Bertrand Picard, ancien capitaine de la marine marchande, au titre du collectif « Stop Croisières » et Jean-François Suhas, pilote maritime, au titre du Marseille-Provence Cruise Club, sur le même plateau, à la faveur d'une actualité concernant le maire de Nice, Christian Estrosi, et son interdiction annoncée des navires de croisière de plus de 900 passagers dans le port de Villefranche-sur-Saône²⁷⁵. Dans cette interview, J.-F. Suhas rappelle avant tout que la croisière est un marché de niche : on comptait environ 35 millions de croisiéristes dans le monde en 2024, contre 1 milliard et demi de touristes utilisant les services de tour-opérateurs. Il détaille également les évolutions technologiques pour la décarbonation, résultats directs des investissements des armateurs de croisière eux-mêmes : utilisation du GNL

274 « A Marseille, les opposants aux croisières dénoncent une activité néfaste aux retombées économiques incertaines », Le Monde, 25 octobre 2024.

275 « Faut-il interdire les bateaux de croisière ? », interviews croisées de B. Picard (Stop Croisières) et de J.F. Suhas (Marseille Provence Cruise Club), France Inter, février 2025.

(pour 50% des arrivées à Marseille en 2024, en nombre de passagers, et pour 60 navires de croisière sur 400 dans le monde contre seulement quelques ferries et porte-conteneurs), électrification des ports, équipements de recyclage de l'eau et des déchets à bord incomparablement plus efficaces que les équipements terrestres. Pour Nice, il rappelle les origines de la pollution atmosphérique : 2% pour l'ensemble du trafic maritime, 26% pour l'aviation et 52% pour le routier.

En mars 2025, le maire de Nice a choisi de revenir sur sa décision et de temporiser, pour évaluer, après étude, la taille de navires qui puisse figurer comme compromis « entre les enjeux de santé publique et l'économie locale²⁷⁶ ». Selon J.-F. Suhas, l'augmentation de la capacité des paquebots est directement liée à la démocratisation de l'activité et doit, plutôt que la stigmatisation de toute une classe de population, inciter à la négociation avec les armateurs et à une vraie réflexion sur l'ensemble des émissions de « CO₂-loisir », incluant les avions, les camping-cars et les voitures.

Le facteur Twingo

Il est ainsi possible d'appliquer au secteur de la croisière 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 6 000 et 7 000 passagers arrivent, c'est l'équivalent d'une centaine ou de 150 Twingo (...). Alors que si ces 7 000 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 européenne*²⁷⁷ ». Par ailleurs, pour aborder la question de la pollution des navires sillonnant les mers, il faut rappeler la proportion entre les 400 paquebots en activité et les 90 000 navires de charge (cargos, vraquiers, pétroliers...). Ces navires de la marine marchande s'équipent aujourd'hui, dans le cadre des obligations réglementaires de l'Organisation maritime internationale, des innovations technologiques développées pour la décarbonation par l'industrie touristique.

La croisière dans la stratégie du tourisme durable de Polynésie

Les innovations portées par les compagnies de croisière doivent se poursuivre et s'amplifier par une anticipation et une vigilance sur l'ensemble des impacts du secteur. 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

²⁷⁶ « Interdiction des croisières à Nice : Christian Estrosi rétropédale », L'Echo Touristique, mars 2025.

²⁷⁷ Interview de Jean-François Suhas dans Jeune Marine, 2024.

bouleversés. Et aucun secteur économique ne peut prospérer et se développer en reposant sur des craintes et un climat anxieux. 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.

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 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 marque de 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*²⁷⁸ ».

²⁷⁸ « Croisière, les valeurs de la croissance », L'Economie Polynésienne, 2024.

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 500 acteurs publics et privés de la recherche et de l'innovation. Parmi les domaines d'activités stratégiques (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 2030 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, une référence, au sein du Pacifique sud, pour les innovations bleues, est une ambition évidente, récurrente – pourtant pas encore aboutie. Malgré les programmes, notamment 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'objectif demeure donc de développer en Polynésie des innovations bleues issues des richesses marines et des spécificités polynésiennes, 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.

L'ÉCONOMIE BLEUE AU CŒUR DE LA STRATÉGIE « POLYNÉSIE OCÉAN D'INNOVATION »

Les acteurs de la recherche en Polynésie française

La recherche en Polynésie française relève principalement du secteur public et s'articule, selon la double compétence de l'État et du Pays, en lien, respectivement, avec la Délégation Territoriale à la Recherche et à la Technologie (DTRT) et la Délégation à la Recherche.

« L'écosystème de la Recherche-Innovation » en Polynésie française comprend un établissement public du Pays, l'Institut Louis Malardé (ILM), et des établissements publics de l'État comme le Centre de Recherches Insulaires et Observatoire de l'Environnement (CRIOBE), l'Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer (IFREMER), l'Institut de Recherche pour le Développement (IRD), l'Institut de Radioprotection et de Sécurité Nucléaire (IRSN), le Laboratoire de Géophysique (LDG) de Pamatai (antenne du Département Analyse Surveillance Environnement du Commissariat à l'Énergie atomique

et aux énergies alternatives CEA), Météo-France, le Service hydrographique et océanographique de la marine (SHOM), l'Université de la Polynésie française (UPF), auxquels il faut ajouter la station de recherche biologique Richard Gump de l'University of California, Berkeley (UCB). Ces organismes regroupent une centaine de chercheurs et d'enseignant-chercheurs.

Les entreprises innovantes, en particulier dans le domaine de la biologie marine, s'appuient sur ces acteurs publics pour leur développement. Par exemple, le projet de l'entreprise Tahiti Marine Products d'élever et valoriser deux espèces de holothuries (« concombres de mer ») pour la cosmétologie et, à terme, la pharmacie, est porté par la société elle-même en partenariat avec l'Ifremer, le Pôle Mer Méditerranée et la Direction des Ressources marines de Polynésie française.

La recherche privée est, par rapport à ces établissements publics, plus limitée dans ses moyens et marchés mais présente néanmoins, en particulier dans le développement de programmes et l'accueil de chercheurs en lien avec l'étude et la conservation des écosystèmes et de la biodiversité – c'est le cas, par exemple, de la Tetiaroa Society, dédiée à la conservation de l'atoll.

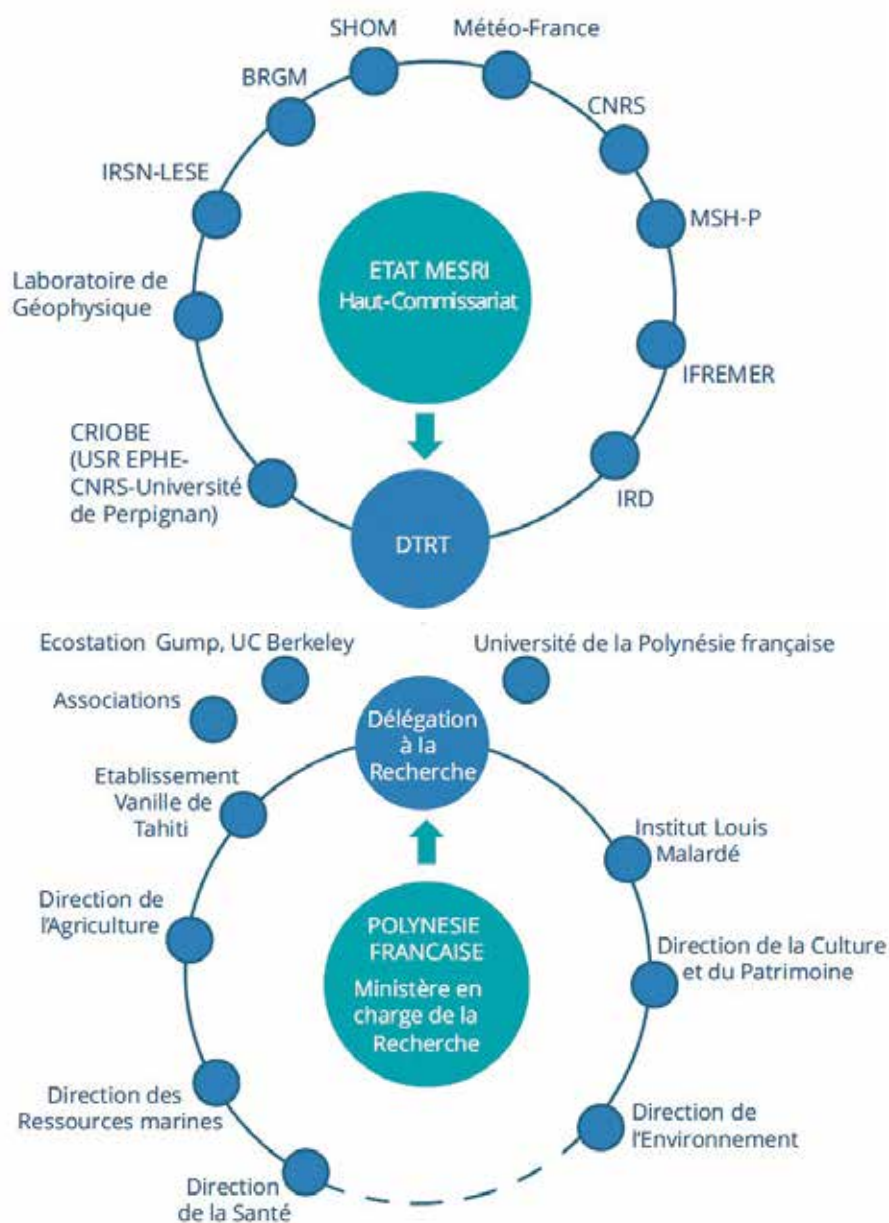


Figure 68 - Organisation de la recherche en Polynésie (VP, 2021)

Structuration et financement de l'innovation en Polynésie

Conception et mise en œuvre d'une feuille de route de solutions « bonnes pour les îles »

Penser l'innovation pour un « territoire » 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.

« *Polynésie Océan d'Innovation* », la stratégie de l'innovation de la Polynésie française, a été élaborée en conformité avec le cadre des stratégies de spécialisation intelligente (SSI) en vigueur au niveau européen. Tout le travail de structuration vise à 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. La valorisation de la recherche, la création de passerelles public-privé, le soutien aux projets et technologies en capacité d'être déployés au-delà de la Polynésie doivent bénéficier d'un soutien et d'un renforcement significatifs.

La conception de la stratégie s'est faite selon une méthodologie de co-construction, rassemblant près de cinq cents acteurs de l'innovation de tous horizons : acteurs académiques, économiques, institutionnels et sociétaux. À l'issue de plus d'un an de travaux, la stratégie « Polynésie Océan d'Innovation », établie à horizon 2030, a été présentée devant l'Assemblée de la Polynésie qui l'a adoptée à l'unanimité en 2022. La prééminence des projets liés à l'économie bleue, premier domaine d'activité stratégique identifié, justifie le nom de cette nouvelle dynamique²⁷⁹.

La mise en œuvre de la stratégie, qui engage l'État, le Pays, les Communes et les acteurs privés selon un calendrier 2024-2030, s'appuie sur un plan d'actions. Ce dernier comprend 40 actions, déclinées en 300 « projets à impact ». L'ensemble est articulé selon deux objectifs spécifiques : d'une part, l'objectif « Structuration de l'écosystème d'innovation » afin de fournir un environnement favorable à l'innovation et, d'autre part, l'objectif « Domaines d'activités stratégiques »

279 *Polynésie Océan d'Innovation, Stratégie de l'Innovation 2030 de la Polynésie française pour son développement durable et inclusif*, sur le site service-public.pf

visant à faire émerger des solutions innovantes en matière de décarbonation, de résilience, de valorisation et d'écotourisme. L'inclusion, dans la mise en œuvre de la stratégie, de personnes du secteur privé, prenant sur leur temps d'activité pour faire aboutir un programme collectif, a nécessité de maximiser l'autonomie et l'agilité du travail requis. Une plate-forme numérique a été mise en place et des « Groupes Actions » autonomes ont été constitués selon les distinctions suivantes :

- Un Groupe Action Ecosystème, correspondant au premier objectif spécifique, pilotant 153 projets.
- Quatre Groupes Actions Décarbonation, Résilience, Valorisation et Ecotourisme, pilotant 145 projets.

En 2024, première année de la mise en œuvre de la stratégie, le travail des groupes actions a consisté, tout d'abord, à hiérarchiser les projets, sur la base de leur faisabilité et de leur effet levier, puis à établir une planification sur six ans. En 2025 a débuté la phase de pilotage proprement dite, accompagnée d'un événement dédié au financement des projets mis en œuvre dans le cadre de la Stratégie de l'Innovation. Organisé à la Présidence de la Polynésie française, ce temps fort a réuni une centaine de personnes autour de 7 organismes de financement et des autorités du Pays et de l'Etat : le succès des rencontres B to B fait espérer la répétition de ce type de synergies régulièrement jusqu'en 2030 au moins.

Développement d'une culture de l'innovation en Polynésie : le rôle de l'Université

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. Il est également prévu d'intensifier l'impact socio-économique de la recherche en renforçant les interactions entre les entreprises, les laboratoires de recherches et les projets d'étudiants. La structuration et l'amélioration de l'écosystème recherche-entrepreneuriat-innovation doit ainsi servir la compétitivité du territoire. L'Université de la Polynésie française (UPF) joue un rôle stratégique dans la mise en œuvre de ce premier objectif.

Lauréate en 2022 de l'appel à projet national ExcellenceS du PIA4 (Plan Investissement d'Avenir) pour son programme Nārua²⁸⁰, l'UPF bénéficie de plus de 11 millions d'euros pour modifier en profondeur la structuration de la

280 Le projet Nārua, site de l'Université de la Polynésie française.

formation. Plusieurs actions sont prévues : la transformation des formations de premier cycle incluant une réforme complète des licences, l'accueil de davantage de professionnels dans le cadre de la formation tout au long de la vie ou encore, l'évolution vers davantage de transdisciplinarité et de multilinguisme. Les connexions avec la région Indopacifique sont privilégiées, « en partenariats étroits avec des universités australiennes, néo-zélandaises et hawaïennes » comme le rappelle Jean-Paul Pastorel, élu nouveau président de l'établissement en avril 2025, à la suite de Patrick Capolsini qui avait porté l'appel à projet initial puis entamé son développement. Nārūa, soutenu par le ministère national de l'Enseignement supérieur, 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 un autre programme de l'université, baptisé Nāhiti (Nouvelles Approches pour l'Innovation et la Technologie dans les Iles de Polynésie française).

L'objectif de Nāhiti²⁸¹, lauréat d'un autre appel à projet, celui du PIOM (Plan Innovation Outre-Mer) en 2023 et doté de 1,5 million d'euros jusqu'en 2026, accélère la structuration de l'innovation sur le territoire polynésien à travers la formation et l'émergence de start-ups. Très partenarial, le programme est doté d'une gouvernance élargie aux partenaires socio-économiques à travers le consortium RESIPOL+ (*Recherche Enseignement supérieur Innovation pour la Polynésie*). Nāhiti comprend deux volets, « *Sensibilisation et formation à l'innovation* » et « *Soutien à l'émergence et au développement de projets innovants et de start-up* », déclinés en neuf actions. Parmi ces dernières figurent en particulier :

- La création d'un Pôle PEPITE (Pôle Etudiant Pour l'Innovation, la Technologie et l'Entrepreneuriat), lancé en 2025, pour lequel plusieurs entreprises du maritime ont rapidement manifesté leur volonté de tuteur les étudiants ;
- L'identification récurrente de cohortes de projets innovants à accompagner juridiquement, commercialement et stratégiquement (dix projets en année 1 puis 5 projets les années suivantes). 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

281 Le projet Nāhiti, site de l'Université de la Polynésie française.

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 et un troisième en 2025 ;

- L'organisation d'événements dédiés à l'innovation. En 2024, les Nahiti Innovation Days ont ainsi réuni pendant trois jours les acteurs publics et privés de la recherche, de l'innovation, de l'entrepreneuriat et du financement de projet sur le campus de l'université. En 2025, un événement visant à mettre en valeur les innovations dans l'aquaculture et la perliculture est à l'agenda de l'université et du *Cluster maritime de Polynésie française*, dans le cadre de l'Année de la Mer.



Figure 69 - Le consortium UPF-RESIPOL

L'extension de cette montée en qualifications et compétences à l'échelle de la ZEE est prise en compte dans le cadre du programme « Archipels connectés », inspiré des « Campus connectés » de l'Hexagone mais autrement plus impactant dans la mesure où l'étudiant des Marquises se trouve à 1400 km de son université de référence à Tahiti. Ces campus connectés sont aujourd'hui présents dans chacun des cinq archipels de la Polynésie : les îles Sous-le-Vent, second groupe d'îles de l'archipel de la Société, les Tuamotu, les Australes et les Marquises.

Enfin, l'UPF a renforcé sa capacité de recherche et d'innovation ces dernières années. Un nouveau Pôle Recherche a été inauguré en 2023 pour l'établissement, qui rassemble plus d'une centaine d'acteurs et en fait le premier acteur de recherche interdisciplinaire du territoire. De plus, en septembre 2024, une convention-cadre visant à renforcer les collaborations entre l'UPF et le CNRS sur la formation, la recherche et l'innovation a été signée. Cet accord stratégique s'inscrit dans le renforcement de la place du CNRS dans les outre-mer comme dans le Pacifique.

Les projets maritimes innovants intégrés dans la stratégie du Pays

Pour « faire émerger des solutions innovantes dans les domaines d'activité stratégiques de la Polynésie française », le second objectif spécifique de la stratégie de l'innovation distingue six domaines : 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 académiques, économiques, institutionnels et sociétaux.

L'économie bleue figure en bonne place parmi l'ensemble des projets identifiés et suivis dans la mise en œuvre de la stratégie :

- Pour la décarbonation, on peut citer la déconstruction des navires hors d'usage, le développement d'outils innovants de collecte et de traitement intelligent de données relatives à la filière maritime (flux de navigation, gestion des escales...), l'évaluation de l'impact des EMR sur l'environnement, la mise en place d'un « Pilote Port Vert » ou encore la propulsion maritime décarbonée ;
- Parmi les projets en lien avec la résilience figurent la cartographie et l'approfondissement des connaissances des habitats marins et de leur biodiversité dans les zones inexplorées (récifs profonds, monts sous-marins, fonds marins), le renforcement des techniques de prélèvements raisonnés respectueuses des stocks naturels, et la valorisation des produits de la pêche durable et sélective.

Les participants dans les différents groupes actions sont en charge du suivi, du choix des indicateurs-clés, de la vérification des données et de l'évaluation de l'avancée des projets. La diversité des acteurs, publics et privés, à l'intérieur des groupes, garantit l'équilibre dans le pilotage.

Financement des projets innovants

« 400 millions Fcpf (soit 3,35 millions €) mobilisés, à parité par l'Etat et le Pays, pour accompagner les entreprises innovantes » : la présentation aux porteurs de projets, en novembre 2024, du volet régionalisé de France 2030 opéré par BPI France, a fait salle comble. Quelques mois plus tard, en mars 2025, une nouvelle présentation des dispositifs de financement, nationaux mais également locaux, a de nouveau rassemblé les acteurs à la Présidence du Pays avec le même succès. L'événement a réuni une centaine d'acteurs et sept organismes de financement : BPI France, l'Office français de la biodiversité, l'ADEME, l'Agence française pour le développement, l'Océanienne de Capital Investissement (filiale de la banque polynésienne Socredo), la Sofidep (société d'économie mixte) et le cabinet Invest in Pacific. Les rendez-vous B to B ont été organisés autour de trois axes : l'émergence de nouvelles filières, les projets de recherche et les projets portés par le privé.

Le partenariat pour l'innovation entre la Polynésie et l'Etat résulte d'échanges menés dès janvier 2024, en particulier lors d'un déplacement du président Moetai Brotherson à Paris et d'échanges avec BPI France, qui avaient abouti à la sécurisation de fonds pour les entreprises innovantes en Polynésie et à l'annonce d'une augmentation des fonds pour l'Outre-mer, ce dernier point ayant été remis en cause après la dissolution du Parlement national en juin 2024. Il n'en reste pas moins que la structuration de l'innovation polynésienne, entamée en 2021, a visiblement fait émerger les initiatives en même temps qu'elle a contribué à augmenter et mieux flécher le soutien financier mais aussi technique et juridique apportés aux jeunes entreprises.

Les appels à projets et appels à manifestation d'intérêt nationaux retiennent aussi l'attention des acteurs privés locaux engagés dans les transitions écologique et énergétique. Concernant le maritime, des aménagements aux critères établis par l'Etat pourraient être étudiés afin de mieux correspondre aux spécificités territoriales polynésiennes. C'est par exemple le cas de l'appel à projets du CORIMER (Conseil d'Orientation de la Recherche et de l'Innovation de la filière des industriels de la Mer) pour les navires décarbonés : les contraintes relatives aux cahiers des charges, notamment l'obligation de construire dans l'Hexagone, viennent en effet grever les coûts d'investissement des petites compagnies locales n'armant qu'un ou deux navires et devant déjà supporter le coût de l'éloignement des chantiers de construction navale.

LES ÉNERGIES MARINES RENOUVELABLES : ENCORE INSUFFISAMMENT DÉVELOPPÉES

La dépendance et le mix énergétiques

92,5% : c'est la part des énergies importées en Polynésie en 2022²⁸², et le plus bas sur une décennie où ce taux est de 93,6% en moyenne. Sur l'ensemble, 54% de la consommation d'énergie primaire est utilisée par les transports (dont 40% pour les transports terrestres) et 36% à la production d'électricité. La politique énergétique de la Polynésie française vise donc à la fois à réduire cette dépendance aux importations et à se mettre en conformité avec les objectifs de l'Accord de Paris à travers le développement respectif d'énergies locales et renouvelables.

Pour ce qui est de son empreinte carbone, au regard des objectifs mondiaux de décarbonation, le Fenua est loin d'être un bon élève. En 2021, un habitant de Polynésie émettait en moyenne 11 tonnes équivalent CO₂. Pour comparaison, la moyenne mondiale par habitant était, à cette même date, de 7 tonnes équivalent CO₂/an ; la moyenne pour un citoyen des États-Unis, environ 15 tonnes et pour un Français de métropole, environ 5 tonnes (4,74 en 2024). L'objectif de l'Accord de Paris à horizon 2030 demeure inchangé, à 2 tonnes équivalent CO₂/an. Le Pays a mis en ligne un simulateur d'empreinte carbone permettant à chacun de calculer rapidement son bilan individuel et de se situer par rapport à la moyenne locale²⁸³. Soixante pour cent de ce bilan carbone est lié à l'importation des biens de consommation courante et des denrées alimentaires, les 40% restant couvrant les transports, la production d'électricité et, de manière beaucoup moins significative, le coût de mauvaises pratiques comme par exemple dans la gestion des déchets, leur dégradation étant émettrice de méthane. La Polynésie a importé, en 2022, 377 millions de litres d'hydrocarbures : 229 millions de litres pour les transports (74% pour la voiture individuelle, qui reste le mode de transport principal ; 17% pour le transport maritime interinsulaire et 9% pour le transport aérien local) et 114 millions pour la production d'électricité. Cela étant, ces chiffres demeurent en-deçà des moyennes calculées pour les autres territoires ultramarins. Et à l'échelle mondiale, en tenant compte de la démographie, l'Océanie entière, Australie comprise, représente seulement 1,2% des émissions de gaz à effet de serre²⁸⁴. La Polynésie a cependant souhaité s'inscrire dans une démarche active de décarbonation en établissant un nouveau document stratégique en 2022.

Ce Plan Climat, une obligation en métropole pour les communes de plus de 20 000 habitants, est issu, pour la collectivité, d'une démarche volontaire.

282 Observatoire Polynésien de l'Energie, 2022.

283 Simulateur d'empreinte carbone en Polynésie : simulcarbone-pf.org

284 Chiffres-clés du climat France, Europe et Monde, Ministère de la Transition Énergétique, édition 2023.

Un précédent plan avait fixé un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 7% sur la période 2015-2020, sans succès. Le nouveau plan, qui compte 432 pages, couvre la période 2024-2030. Il détaille les modalités d'un développement résilient et énergétiquement optimisé des activités économiques, ainsi que l'importance d'augmenter les productions locales pour faire baisser le coût énergétique lié aux importations. Il s'agit de décarboner l'économie et de s'adapter au changement climatique. La préservation des ressources marines y figure, de même que la préservation du littoral et des espaces terrestres.

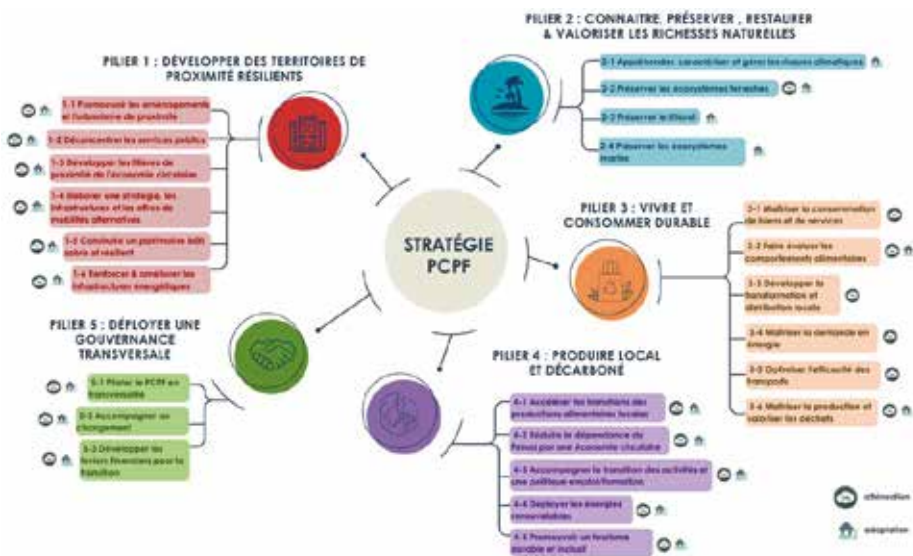


Figure 70 - Plan Climat de la Polynésie française, 2023

La production d'électricité offre de vraies perspectives d'économies d'énergies fossiles. En 2022, grâce à un record de l'hydroélectricité et de l'apport du nouveau SWAC de l'hôpital de Tahiti, la part d'EnR a atteint le pourcentage inédit de 35,91% de la consommation totale d'électricité, ce qui correspondait à 7,34% de la consommation primaire d'énergie. Cette part est en augmentation avec, en 2025, l'établissement d'un nouveau record pour l'île de Tahiti : les EnR ont représenté 50% de la production d'électricité. Le Plan Climat consacre une vingtaine de pages (mesures 4.4.) aux énergies locales renouvelables et à l'objectif de produire 75% d'EnR d'ici 2030, tout en précisant qu'un objectif de 60% d'EnR est considéré comme « plus réaliste ». Deux sources sont principalement soutenues : l'hydroélectricité et le solaire. La première est la plus prometteuse : il s'agit d'améliorer le parc de production existant : le dernier ouvrage, le barrage de la rivière Papenoo à Tahiti, date de 1996, et les améliorations apportées depuis 2017 peuvent encore être optimisées pour augmenter la production de 15% sur l'île de Tahiti, presque île comprise. Pour la seconde, l'objectif est de maintenir la croissance actuelle de la filière, à savoir 2% par an, que ce soit pour le photovoltaïque au sol ou en toiture. L'énergie

par la biomasse, les agrocarburants et les biocarburants sont enfin cités comme étant des filières à investir selon le Plan Climat. Ce dernier ne fait cependant mention d'aucune action particulière prévue pour la recherche vers l'Energie Thermique des Mers (ETM), évolution du Sea Water Air Conditioning (SWAC). Equipant déjà trois sites dont le principal hôpital du territoire, cette technologie développée au Fenua n'est pas citée dans le document stratégique autrement que dans les évaluations statistiques.

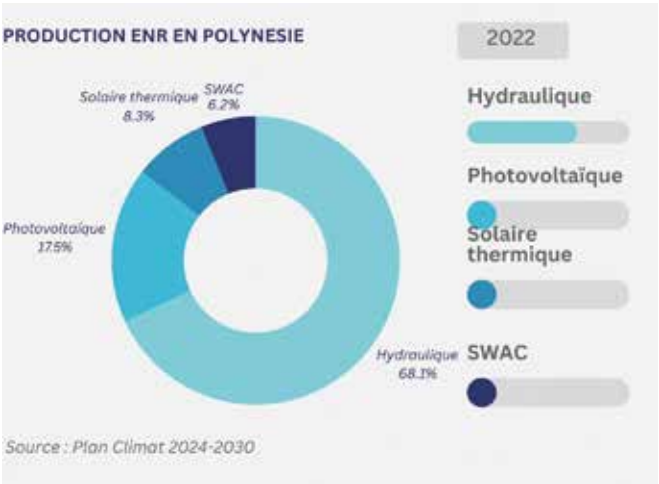


Figure 71 - Mix énergétique de la Polynésie française, 2023

Le Sea Water Air Conditioning, fleuron technologique du Fenua

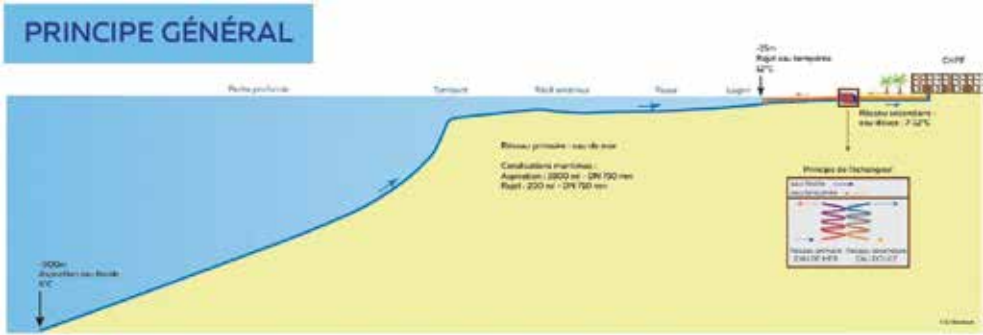


Figure 72 - Principe de fonctionnement d'un SWAC (Créocéan)

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*. Cette technologie de rupture est 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 5 000 tonnes de CO₂ par an, soit les émissions de 4 000 foyers du Fenua.



Figure 73 - Bilan du SWAC du Centre hospitalier de Tahiti (Service de l'Energie de la Polynésie française)

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 Airaro²⁸⁵, 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,

285 « Airaro, un vent de fraîcheur dans le milieu de l'énergie », Ewag, 2022.

entre autres, par la branche polynésienne de la société rochelaise Créocéan²⁸⁶, filiale du groupe Keran.

En 2025, la société Airaro a annoncé deux nouveaux partenariats : le premier, avec la société Albioma, est destiné à développer la technologie SWAC dans les territoires ultramarins français ; le second concerne les deux sociétés Pacific Sud Survey, implantée en Polynésie et Sea360, émanation de la société française Neotek, spécialisée de l'instrumentation océanographique et hydrographique. Ce deuxième partenariat concerne non seulement le SWAC et l'ETM mais également le développement de la technologie DSRO (Deep Sea Reverse Osmosis), système d'osmose inverse utilisant l'eau de mer profonde pour produire de l'eau désalinisée. Enfin, en septembre 2025, la Sofidep (Société de financement du développement de la Polynésie française) a annoncé son entrée au capital d'Airaro afin de contribuer à faire de la technologie Swac une vraie filière d'exportation polynésienne.

L'énergie de la houle : le projet Are Uira

YS Energies Marine Développement, filiale du groupe Keran, a relancé 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*. En 2023, un atlas de l'énergie des vagues en Polynésie française, sur la base des données récoltées entre 1993 et 2022, a été publié par Météolien. En 2024, la société Are Uira a été créée, intégrant à YS et Météolien le bureau d'étude Créocéan, également affilié au groupe Keran, afin de construire le premier parc houlogénérateur de Polynésie française. Ce projet, nommé TWEC, est planifié jusqu'en 2030 et compte parmi ses partenaires le Centre des métiers de la mer de Polynésie française. Après une première phase d'études, il est prévu la construction de deux prototypes connectés au réseau électrique, cette phase de démonstration devant durer six mois. Le Centre des métiers de la mer intervient dans la phase suivante de formation des futurs opérateurs, avec un objectif de 60 personnes formées sur quatre ans, soutenues par un dispositif boursier. En termes d'énergie, l'objectif est de 40 MW répartis sur les cinq archipels, dont 10 MW sur Tahiti. Ce projet a obtenu le label « Année de la Mer » de la part du ministère national de la Transition écologique.

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.

286 « L'expertise rochelaise en ingénierie maritime essaime en Polynésie française », Sud Ouest, 2022.

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 décarbonée²⁸⁷.

« 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).

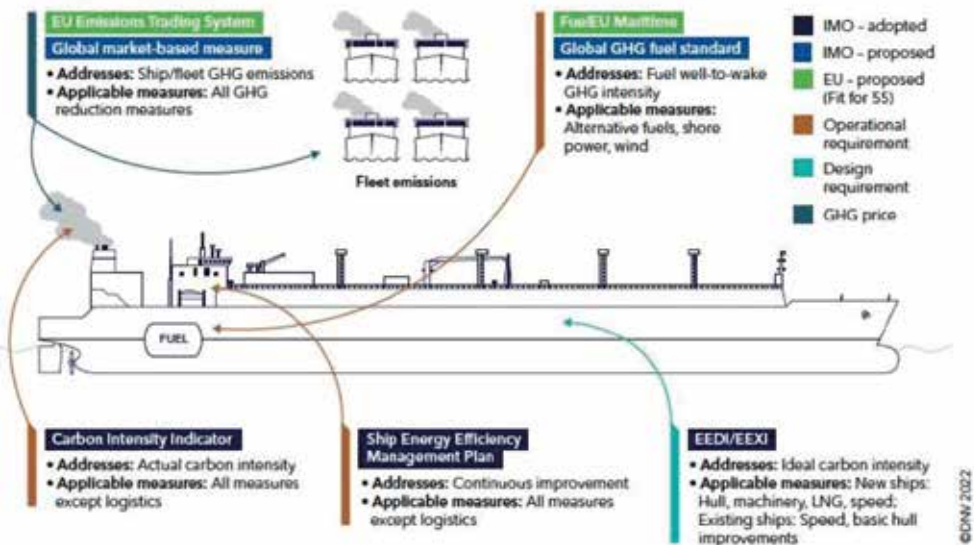


Figure 74 - Vers la réduction des émissions du transport maritime international (OMI-UE, 2022)

287 Voir également *Approches sectorielles / Le transport maritime polynésien, à la peine ?* dans cet ouvrage.

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. À 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 comme celui du CORIMER par exemple. Une adaptation des mécanismes nationaux de financement de ces projets devrait pouvoir être étudiée afin de tenir compte des spécificités économiques des territoires ultramarins, qui intéressent de plus en plus les acteurs nationaux du transport décarboné qui, après leur développement sur le bassin Atlantique, étudient les opportunités pour développer des liaisons maritimes dans le Pacifique ou équiper les armateurs locaux de nouvelles technologies de propulsion décarbonée.

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. Des bornes connectées pour la mesure et la facturation de l'eau et l'électricité sont déployées, depuis plusieurs années, dans différentes infrastructures nautiques des Iles-du-Vent, par la société locale Galatea.io ;
- *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 « Polycônes²⁸⁸ » 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 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

²⁸⁸ Projet Polycônes, Criobe.

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.

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'équilibre²⁸⁹* ».

289 « *L'Économie de la connaissance en Polynésie française – Recherche et Innovation* », Vice-présidence de la Polynésie, 2021.

CONCLUSION

Si l'Océan, son espace, ses profondeurs, composent la « dernière frontière » de l'Humanité par caractère conquérante, la Polynésie française doit-elle s'ériger en forteresse contre l'avidité, se présenter en modèle parmi les nations, se proposer en partenaire pour des réponses inédites aux enjeux planétaires qu'aborderont les prochaines générations ?

Depuis le milieu du Pacifique sud, depuis le point le plus entouré d'eau salée de la planète, sans souveraineté établie, le Fenua coopère pourtant aujourd'hui, au plus haut niveau, pour relever ces défis pour l'avenir. Selon l'ONU, face aux enjeux d'un océan mondial « *en état d'urgence* », la conduite d'une action internationale 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*²⁹⁰ ». L'institution mondiale engagée pour la paix 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 marine, comme en atteste la contribution de la Recherche polynésienne à la 3^e Conférence des Nations unies sur l'Océan (UNOC3).

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 et de protection de son immense espace maritime et un modèle de pêche durable pour garantir 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

290 « *Mers et océans : objectifs de développement durable correspondants* », Département des Affaires économiques et sociales des Nations unies.

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 fait connaître son modèle de gestion maritime et ses ambitions pour la préservation à la 3^e Conférence des Nations unies sur l'Océan qui s'est tenue à Nice en juin 2025. 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. À cet égard, le classement de l'entièreté de la ZEE en Aire marine protégée, aujourd'hui la plus vaste au monde, a été unanimement salué.

Pour ce qui est des modèles socio-économiques relatifs à l'économie bleue, les approches privilégiées par la Polynésie française 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 : la Polynésie française s'inscrit dans les engagements internationaux pour le partage équitable des avantages. Quant à la décarbonation et à la connectivité du transport maritime international, qui achemine 90% des marchandises échangées dans le monde, elles concernent tous les pays et territoires disposant d'infrastructures portuaires et le Fenua s'efforce de s'y inscrire. 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 mais son isolement et son manque de visibilité dans l'élaboration des normes lui sont un frein.

Avec des fonds marins protégés de toute exploitation, d'abord par un moratoire puis, à compter de septembre 2025, par une interdiction légale ; protégé par de nouvelles mesures de préservation de ses espaces maritimes et par des modes de gestion durables et éprouvés de ses ressources marines vivantes, le Fenua 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. Il peut également valoriser des modèles de structuration sectorielle adaptés à son caractère insulaire et à sa démographie, appliqués principalement dans le domaine maritime. Il 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 (...)*²⁹¹ ».

La Polynésie française demeure une source d'inspiration, d'interrogation et d'action. Son idéal et son image sont présents et représentés dans la création artistique, tant polynésienne qu'internationale, incitent et font perdurer les longues navigations à la voile, suscitent fantasmes, convoitises, inquiétudes.

En réalité, le Fenua est aujourd'hui cité en exemple autant pour ses efforts que pour sa vulnérabilité. Il confère à la France le deuxième espace maritime du monde et la plus grande aire marine protégée de la planète. Il est fragile, face au réchauffement climatique et à la dilatation en conséquence de l'océan qui gagne sur ses littoraux. Il subit aussi la marche du monde et, dans son périmètre, les décisions de la première puissance mondiale relativement au climat, aux droits de douanes, aux conditions de développement du tourisme, aux risques de prédation et plus généralement à la préservation de sa culture ancestrale. Dans son élan politique actuel vers l'indépendance, espoir qui de nos jours ne saurait se réaliser sans alliance, la Polynésie française rejoint aussi parfois l'ancienne Europe, celle de Venise qui, malgré sa richesse et son indépendance, prête avant tout à la mer allégeance²⁹². Le réapprentissage de la navigation, depuis l'orientation aux étoiles jusqu'aux instruments connectés, par les enfants de Tahiti et des îles de Polynésie, depuis les nouvelles pirogues à voile jusqu'aux plus grands navires traversant toutes les mers, doit redevenir une priorité.

L'aventure maritime polynésienne se poursuit. 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. Il a besoin d'être soutenu. Ce modèle d'économie bleue ou plutôt, de société maritime, 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.

291 « *Pour un Pacte Bleu* », Cluster maritime de Polynésie française, 2018.

292 « *Desponsamus te, mare, in signum veri perpetuique dominii* » (« Nous t'épousons, mer, en signe de véritable et perpétuelle domination »), cérémonie vénitienne.

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 :	<i>Biodiversity Beyond National Jurisdictions</i> (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 :	<i>International Marine Protected Areas Congress</i> (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 :	<i>Marine Stewardship Council</i>
NHU :	Navire hors d'usage
OCTA :	<i>Overseas Countries and Territories Association</i> (Association des pays et territoires d'outre-mer)
OFB :	Office français de la biodiversité
OMI :	Organisation maritime internationale
PECC :	<i>Pacific Economic Cooperation Council</i>
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
SEAM :	Service d'État des Affaires maritimes
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 :	<i>South Pacific Cruise Alliance</i>
SPCPF :	Syndicat pour la promotion des communes de Polynésie française
SPTO :	<i>South Pacific Tourism Organisation</i> (Pacific Tourism Organisation)
SSI :	Stratégie de spécialisation intelligente
SWAC :	<i>Sea Water Air Conditioning</i> (Climatisation par l'eau de mer)
TDL :	Taxe pour le développement local
UICN :	Union internationale pour la conservation de la nature
UNOC :	<i>United Nations Ocean Conference</i> (Conférence des Nations unies sur l'Océan)
UPF :	Université de la Polynésie française
WCPFC :	<i>Western and Central Pacific Fisheries Commission</i>
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*
- *Feuille de route pour une économie bleue durable en Polynésie française à l'horizon 2030*
- *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*
- *Une vision maritime, Cluster maritime de Polynésie française, 2014*
- *Pour un Pacte Bleu, Cluster maritime de Polynésie française, 2018*
- *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, 2021*
- *Lois de programmation militaire 2019-2025 et 2024-2030*
- *Déclaration de Venise pour la Littérature Océanique en Action, Unesco, 2024*
- *Feuille de route pour l'économie bleue durable outre-mer, DGOM-DGAMPA, 2025*

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
- *Un jeu sans fin*, R. Powers, 2025

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
- *Trafic portuaire*, Port Autonome de Papeete, 2024
- *Bulletins statistiques*, Direction des Ressources marines de la Polynésie française, éditions annuelles
- *L'Economie polynésienne*, Fenua Deal, éditions annuelles
- *Dixit : Revue économique, sociale et culturelle de la Polynésie française*, Créaprint, éditions annuelles
- *Bilan de l'Action de l'État en Mer*, éditions annuelles
- *Guide Moana de la Mer*, éditions annuelles
- *L'Économie 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'Économie 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
- *Polynésie : quels enjeux pour les infrastructures maritimes ?* Isemar, 2024
- *Ports ultramarins*, série Outre-mers 360, 2024
- *SOS Méditerranée : positionnement du Cluster maritime de Polynésie française*, 2018
- *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
- *Les territoires marins et les aires marines protégées en Océanie : affichages naturalistes et enjeux souverainistes*, F.Féral, Géraldine Giraudeau. *Les enjeux territoriaux du Pacifique. Actes du colloque des 3 et 4 juillet 2018*, UNC, Presses universitaires de Nouvelle-Calédonie
- *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*, Ifreco, 2020
- *Elinor Orstrom 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
- *Dans les abysses*, Hors-série Epsilon, 2025
- *Le Pacifique insulaire pris dans la toile mondiale ? Géopolitique des câbles sous-marins en Océanie*, C. Morel, Ifri, 2022
- *Outre-mer France 3 Océans*, Ministère des Outre-mer, 2025
- *Atlas scientifique des océans*, Le Monde, 2025
- *Feuille de route vers un océan en bonne santé en 2030*, collectif BirdLife, ClientEarth, Oceana, SeasAtRisk, Surfrider Foundation Europe et WWF, 2025
- *Océan, ce qu'il va falloir comprendre*, revue Epsilon, 2025
- *Voyage dans l'archipel France*, Cluster maritime français, 2025

PARTENAIRES DE CET OUVRAGE

LE CLUSTER MARITIME DE POLYNÉSIE FRANÇAISE

Créé en 2014 sur le modèle et avec la contribution du *Cluster maritime français*, le *Cluster maritime de Polynésie française* (CMPF) est une organisation indépendante, association loi 1901 autofinancée par les cotisations de ses membres et fonctionnant de manière démocratique sur le principe : « un membre, une voix ». Sa composition se veut représentative de l'environnement maritime et marin de la Polynésie française. En 2025, l'organisation compte une soixantaine de membres, dont plusieurs groupements et syndicats professionnels sectoriels, représentant en tout plus de deux cents entreprises polynésiennes.

L'organisation a pour objet la promotion et la défense des activités maritimes et marines de la Polynésie française et d'activités connexes, l'étude de leurs possibilités de développement et l'engagement d'actions dans les champs d'intervention de ces activités²⁹³. Le CMPF s'attache à promouvoir les grands projets maritimes structurants à l'échelle de la ZEE ; à développer et entretenir des relations avec les pouvoirs publics locaux, nationaux, régionaux et internationaux à cette fin ; à fédérer les acteurs publics et privés du maritime en créant des synergies, notamment à travers l'organisation d'événements professionnels ; à communiquer et informer sur les enjeux maritimes de la Polynésie française.

Le CMPF siège au Conseil économique, social, culturel et environnemental de la Polynésie française ainsi qu'au Conseil d'administration du Centre des métiers de la mer de Polynésie française. Elle est également membre de la Fédération des Entreprises d'Outre-mer. Parmi les grands rendez-vous annuels, le CMPF organise le *Forum de l'Économie Bleue de la Polynésie française* à Tahiti et participe aux *Assises nationales de l'Économie de la Mer* ainsi qu'aux *Journées de coordination des Clusters maritimes d'Outre-mer* du *Cluster maritime français*.

Secteurs représentés et membres du Cluster maritime de Polynésie française :

Formations maritimes :

- *Le Centre des métiers de la mer de Polynésie française* : établissement public administratif qui a pour mission la formation professionnelle des officiers et marins de commerce, de la pêche et plus généralement de tout marin professionnel
- *Cefogem* : centre de formation continue, plate-forme de compétences pluridisciplinaires dans les domaines du maritime et de la sécurité

²⁹³ Statuts du Cluster maritime de Polynésie française, 2014, révisés en 2018.

- *Allucyne* : société de formation et d'apprentissage immersif, spécialiste de l'ingénierie digitale 3D et pédagogique

Ressources marines :

- *Association des pêcheurs hauturiers de Polynésie française* : regroupement des armateurs et mareyeurs polynésiens
- *Société du Port de Pêche de Papeete* : société d'économie mixte chargée de la gestion du port de pêche de Papeete et de son marché d'intérêt territorial
- *Coopérative des Aquaculteurs de Polynésie française* : regroupement des aquaculteurs polynésiens
- *Fédération perlière de Polynésie française* : représentation, promotion et défense des intérêts économiques du secteur perlicole polynésien

Transport et infrastructures maritimes :

- *Confédération des armateurs de Polynésie française* : regroupement des armateurs au commerce interinsulaire polynésien
- *Groupe Tuatea* : armateur opérant des liaisons dans l'archipel de la Société
- *Société de navigation polynésienne* : armateur de plusieurs navires opérant des liaisons dans les archipels de la Société et des Tuamotu
- *SNA Tuhaa Pae* : armateur opérant sur la ligne Tahiti-archipel des Australes
- *Station de pilotage Te Ara Tai* : station de pilotage des îles de la Société
- *Syndicat des Agents Maritimes* : regroupement des agents maritimes au long cours

Construction et maintenance navale, travaux sous-marins :

- *Chantier naval du Pacifique sud* : réparation et maintenance navale de navires et d'infrastructures maritimes, engagé dans la déconstruction des navires
- *Nautisport Industries* : construction navale, en particulier des navires thoniers polynésiens
- *Optifluids* : réparation et maintenance navale
- *Pacific Ocean Scuba Services* : travaux sous-marins en Polynésie

Tourisme nautique et maritime :

- *GIE Tahiti Tourisme* : groupement d'intérêt économique pour la promotion et l'animation du tourisme en Polynésie
- *Tahiti Cruise Club* : regroupement des acteurs de la croisière en Polynésie
- *Syndicat du nautisme Taimoana* : regroupement des acteurs du nautisme en Polynésie, affilié au Medef Polynésie
- *Tahiti Yacht Charter* : société de charter nautique, flotte basée dans les Iles Sous-le-Vent
- *Poe Charter* : société de charter nautique, flotte basée à Tahiti
- *Tahiti Private Expeditions* : expéditions à bord de superyachts et plongée
- *Sail Tahiti* : yacht-broker et concessionnaire de plusieurs marques de voiliers en Polynésie
- *Association des Voiliers en Polynésie française* : regroupement des plaisanciers locaux et de passage en Polynésie
- *Sin Tung Hing Marine* : distributeur d'équipement pour le nautisme et la pêche

- *Tahiti Sports* : distributeur d'équipements pour le nautisme, la pêche et le sport
- *Groupe Pacific Beachcomber* : groupe hôtelier très fortement engagé dans la protection des milieux et espèces marines de Polynésie

Energies :

- *Actemium* : marque du groupe Vinci Energies, Actemium développe des solutions et services dans différentes filières liées aux grands travaux d'équipement
- *Airaro* : spécialiste des énergies marines en milieu insulaire et en particulier du Sea Water Air Conditioning
- *Are Uira* : projet de développement de l'énergie houlomotrice en Polynésie, regroupant plusieurs acteurs de la recherche et de l'innovation, publics et privés
- *Petropol* : distributeur des carburants et lubrifiants Mobil depuis plus de 50 ans en Polynésie
- *TEP* : société de transport d'énergie électrique en Polynésie

Recherche, technologie et innovation :

- *Université de Polynésie française* : établissement public d'enseignement supérieur et de recherche en Polynésie
- *Ifremer* : station Pacifique de l'Institut français de la mer
- *Assystem Polynésie* : ingénierie de systèmes et maîtrise des technologies dans les domaines de la sécurité, du naval, des télécommunications, du transport et de l'industrie
- *Galatea.io* : intégrateur et fournisseur de solutions utilisant l'internet des objets, spécialisé dans la mesure, la collecte et l'analyse des données ainsi que le pilotage d'équipements à distance

Environnement :

- *Enviropol* : société spécialisée dans le tri, transfert, enfouissement et valorisation des déchets
- *Polynésienne des Eaux* : société gestionnaire de l'eau et de l'assainissement en Polynésie
- *Office français de la biodiversité* : agence de l'État dédiée à la surveillance, la préservation, la gestion et la restauration des milieux terrestres, aquatiques et marins en métropole et dans les Outre-mer
- *Te Mana O Te Moana* : association environnementale de rayonnement régional et international, engagée depuis plus de vingt ans dans la protection de la faune marine et en particulier des tortues marines
- *Ifrecor Polynésie* : Comité local de l'Initiative française pour les récifs coralliens
- *Pew Bertarelli Ocean Legacy* : association née du partenariat entre Pew Charitable Trusts et Donna Bertarelli afin de promouvoir la création d'Aires marines protégées en Polynésie

Hydrographie, bathymétrie, cartographie :

- *SHOM Polynésie* : antenne du Service Hydrographique et Océanographique de la Marine, basée à Papeete
- *Pacific Sud Survey* : hydrographie et topographie, déploiement et promotion des technologies innovantes dans ces domaines

Bureaux d'études et conseil :

- *Créocéan* : études sur l'environnement marin, l'aménagement du littoral et l'océanographie
- *Sealink* : société d'études et conseil spécialisée dans le domaine maritime et les technologies de mesure innovantes
- *Tohora Marine* : bureau de conseil spécialisé dans le domaine maritime
- *Odewa (Ocean Deep Water Engineering)* : bureau d'études spécialisé dans le domaine maritime
- *Ocean4Climate* : conseil en environnement marin
- *Fab Consult* : conseil en formations maritimes

Financement de projet, défiscalisation et assurance :

- *Banque des Territoires* : antenne de la Banque des Territoires (Caisse des Dépôts) en Polynésie
- *Agence Française de Développement* : antenne de l'AFD en Polynésie
- *Sofidep* (Société de financement du développement de la Polynésie) : assure une mission publique de développement économique
- *OCI Socredo* : filiale spécialisée dans le capital-investissement de la banque Socredo
- *Star Invest* : cabinet de défiscalisation loi Girardin basé dans plusieurs outre-mer français
- *Inter-Invest* : société proposant des solutions d'investissement innovantes, parmi lesquelles la défiscalisation loi Girardin
- *Ecofip* : expert historique de la défiscalisation loi Girardin en Polynésie
- *Poe-Ma Insurances* : société d'assurances engagée dans la couverture des risques maritimes

Sauvetage en mer :

- *Fédération d'entraide polynésienne de sauvetage en mer* : regroupement des stations de sauvetage à l'échelle de la ZEE et formations des bénévoles au sauvetage en mer

Email : contact@cluster-maritime.pf

LA FONDATION SEFACIL

Première fondation francophone dédiée à la recherche appliquée à la logistique marine et portuaire internationale. Initiée en 2010 par la communauté portuaire et logistique du Havre, placée sous l'égide de la Fondation de France, la Fondation Sefacil propose, grâce à ses donateurs, son expertise à travers ses nombreux travaux de recherche et ses interventions dans des conférences internationales. Parmi ses missions figurent la dotation de bourses de recherche, le déploiement de partenariats Nord/Sud ou Sud/Sud, l'accompagnement de projets de recherche appliquée et la création d'outils pédagogiques innovants, ou encore la publication d'ouvrages et de notes stratégiques. Les ressources documentaires sont librement accessibles sur le site de la fondation.

Site web : sefacil.com

UNIVERSITÉ DE ROUEN NORMANDIE

L'université de Rouen Normandie, qui accueille 35 000 étudiants, est un acteur majeur de la formation et de la recherche en Normandie. Elle accorde une attention particulière aux enjeux de démocratisation de l'enseignement supérieur et de développement économique et social du territoire. Créatrice de connaissances par l'activité de ses laboratoires, l'université de Rouen Normandie ambitionne de se placer sur le terrain de l'excellence scientifique au niveau national et international. Parmi ses ambitions, celle de devenir l'Université des transitions est primordiale à l'URN. Transitions environnementales et transitions sociétales sont des éléments majeurs de la stratégie de l'établissement.

Site web : www.univ-rouen.fr

IUT D'ÉVREUX

Avec près de 1 500 étudiants, le Campus universitaire d'Évreux constitue un acteur majeur de l'enseignement supérieur et de la recherche dans l'agglomération d'Évreux et le département de l'Eure. Réparti sur deux sites, il offre une large sélection de formations du Bac+3 au Bac+8, directement adossées à des laboratoires de recherche reconnus (en sciences de gestion, chimie, biologie et matériaux). Le campus joue un rôle essentiel dans le développement du territoire en favorisant l'innovation, le transfert de technologie et les partenariats avec les acteurs socio-économiques. Le Campus d'Évreux rassemble l'IUT d'Évreux, l'INSPE, l'UFR Sciences et l'UFR Santé. Il dispose également d'une bibliothèque universitaire et, plus récemment, d'un Campus Connecté permettant à des étudiants inscrits en formation à distance de bénéficier d'un accompagnement tutoral individualisé et collectif.

Site web : <https://iutevrex.univ-rouen.fr/>

NIMEC

Le NIMEC, Normandie Innovation Marché Entreprise Consommation, est le laboratoire universitaire de sciences de gestion de Normandie, il développe ses activités sur les trois campus de Caen, du Havre et de Rouen. Il fédère l'intégralité des enseignants chercheurs des établissements universitaires de la Région : IAE (pour Rouen et Caen), IUT normands (TC et GEA), UFR Affaires Internationales Le Havre et l'ISEL Le Havre. Le laboratoire bénéficie d'un maillage géographique lui permettant de couvrir la totalité du territoire normand. Le NIMEC est rattaché à l'Ecole doctorale Economie-Gestion de Normandie (ED 242) qui regroupe les laboratoires d'économie et de gestion des universités de Caen, du Havre et de Rouen. Au total, le NIMEC accueille une cinquantaine de doctorants et plus de 90 enseignants-chercheurs. Le NIMEC travaille en collaboration avec les acteurs socio-économiques locaux et nationaux. Il réalise ainsi de nombreuses prestations visant au développement d'outils opérationnels dans le domaine du management des équipes, de la coopération inter-firmes, du pilotage des organisations, et de l'analyse des comportements de consommation.

Site web : <https://www.nimec.fr/>

EM NORMANDIE/MÉTIS LAB

Fondée en 1871 parmi les premières grandes écoles de commerce françaises, l'EM Normandie s'est imposée comme une institution de référence dans le monde des Business Schools. Elle détient les accréditations internationales EQUIS, AACSB et AMBA. Avec plus de 6 600 étudiants dans ses programmes de formations initiales diplômantes et 30 000 membres de l'association Alumni EM Normandie à travers le monde, l'école est implantée sur six campus, à Caen, Le Havre, Paris, Oxford, Dublin et Dubaï. L'EM Normandie forme les managers de demain, futurs gouvernants responsables préparés à la conduite du changement dans un environnement multiculturel, et elle accompagne les salariés et dirigeants d'entreprises tout au long de leur carrière.

Site web : www.em-normandie.com

Les activités de recherche académique et appliquée de l'EM Normandie sont regroupées au sein du Laboratoire Métis.

Pour retrouver les expertises des enseignants-chercheurs :
www.blog.ecole-management-normandie.fr

L'ÉCONOMIE MARITIME DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE

Un territoire extra-continental
au cœur des grands enjeux océaniques

Anne-Mai Do Chi
Cluster maritime de Polynésie française

Forte d'une Zone économique exclusive de 4,8 millions de km², caractérisée par la double insularité que lui confèrent sa nature archipélagique et son positionnement au milieu du Pacifique sud, la Polynésie française a développé un modèle d'économie bleue durable, apte à créer des ressources propres au bénéfice de sa population, tout en préservant les équilibres de ses exceptionnels écosystèmes marins.

L'économie maritime polynésienne s'inscrit dans les contraintes et transformations à l'œuvre à l'échelle de la planète : préservation accrue des milieux marins, décarbonation, basculement géostratégique vers l'Indopacifique. Lors de la 3^e Conférence des Nations unies sur l'Océan, qui s'est tenue à Nice en juin 2025, le Fenua a annoncé le classement de l'ensemble de sa ZEE en Aire marine protégée. Les représentants de ce « territoire extra-continental » ont aussi, durant ce rassemblement d'une ampleur inédite au chevet de l'océan, fait valoir les orientations choisies pour la structuration de leurs secteurs maritimes : la filière de pêche palangrière, intégrée, labellisée ; le développement raisonné de la croisière, privilégiant les navires de petite taille ; la réussite du Sea Water Air Conditioning, levier vers le développement de l'énergie thermique des mers ; la stratégie « Polynésie Océan d'Innovation » ; la progression des formations maritimes, depuis le plus jeune âge.

Cet ouvrage s'inscrit dans la dynamique de l'Année de la Mer. Il est destiné à mieux faire connaître les différentes composantes de l'économie bleue de la Polynésie française aujourd'hui ainsi que les enjeux liés, pour demain, à la gestion et à la gouvernance de son vaste espace maritime, au cœur du plus grand océan du monde.