


ISEMAR

 INSTITUT SUPÉRIEUR D'ÉCONOMIE MARITIME
NANTES - SAINT NAZAIRE

L'Outre-Mer: Ports et connectivités

La mondialisation incite les ports à moderniser leurs infrastructures portuaires (agrandissement des quais, des chenaux, des capacités foncières, de nouveaux portiques). Dans le même temps, les ports craignent une obsolescence ou une inadaptation de ces investissements du fait de ce système mondialisé, instable et prêt à rebattre les cartes du jeu du commerce maritime à tout moment. Les impacts liés à la globalisation sont d'autant plus prégnants dans les DOM/COM où l'économie dépend des importations de produits manufacturés et de matières premières transportés par voie maritime. Dans les DOM/COM, la balance commerciale est structurellement déficitaire en raison du boom de la consommation des ménages, d'un marché intérieur et d'une production quasi-inexistante. Les principaux secteurs sont l'import-export, l'hôtellerie ainsi que le tourisme. En raison de l'éloignement géographique des Outre-Mer vis-à-vis de la métropole, le coût du fret maritime représente 5 à 10% du prix de vente au consommateur. Il semble clair que le premier objectif des ports des DOM/COM est de sécuriser leur position actuelle ainsi que les lignes régulières directes d'approvisionnement afin d'éviter des délais et des coûts supplémentaires et participer encore un peu plus à la cherté de la vie insulaire. Déjà durement touchées par le chômage avec un taux en moyenne deux fois plus important qu'en métropole, ces îles sont en recherche constante de nouveaux débouchés. La mer, les ports, la connectivité constituent des éléments clés de leur essor économique. Elles tentent chacune à leur manière de faire de leur éloignement une opportunité.

La connectivité des DOM/COM aux routes maritimes

Points d'entrée et de sortie au commerce, les ports d'Outre-Mer tiennent un rôle incontournable dans la connectivité avec le reste du monde. Les ports doivent constamment mener des opérations de séduction s'ils souhaitent rester les dessertes des grands armateurs tels que CMA CGM, Maersk ou MSC. A l'exemple des sept Grands Ports Maritimes (GPM) de métropole, les ports d'Outre-Mer des DOM¹ ont fait l'objet d'une réforme portuaire avec la loi du 22 février 2012², pour devenir des

GPM à leur tour. Désormais établissements publics d'Etat en charge de missions d'autorité, d'ingénierie, de promotion de la place portuaire et de gestion du domaine public. Ce nouveau statut a pour objectif de faciliter l'investissement portuaire, de rendre les ports plus compétitifs ainsi que de donner une place plus forte aux collectivités territoriales.

Les Collectivités d'Outre-Mer (COM), de Polynésie française, de Wallis-et-Futuna, de Saint-Barthélemy, de Saint-Martin et de Saint-Pierre-et-Miquelon ainsi que de la Nouvelle-Calédonie (collectivité *sui generis*) bénéficient de statuts juridiques spéciaux fixés par la Constitution leur conférant une plus grande autonomie. Les ports des DOM comme des COM doivent faire preuve d'adaptabilité afin de répondre aux évolutions du transport maritime. Quels choix stratégiques maritimes les DOM/COM ont-ils adoptés afin de rester dans le jeu du fret maritime?

Le développement portuaire face aux choix stratégiques des opérateurs maritimes : le phénomène de hub

Afin de rester une place portuaire attractive, les autorités portuaires doivent se réinventer et investir pour accueillir des navires de plus en plus grands. L'objectif étant de ne pas recourir aux *feeders* afin de ne pas surenchérir le temps de transit et le coût du passage portuaire. La maîtrise des taux de fret est un enjeu majeur des plans stratégiques des ports des DOM/COM.

Le GPM de La Réunion se divise en deux, avec d'un côté le port Ouest qui concentre les activités nautiques, militaires et de pêche et le port Est qui a une vocation plus commerciale et industrielle. Avec 4 Mt de marchandises traitées annuellement, Port Réunion se situe au premier rang des ports d'Outre-Mer en termes de tonnage et à la quatrième place des ports français pour les conteneurs. La Réunion ne correspond pas à une desserte directe pour les lignes conteneurisées. 80% du trafic conteneurisé sont issus d'un transbordement maritime provenant du Moyen-Orient et de Singapour, et seulement 20% sont issus de lignes directes venant de l'Europe.

La croissance soutenue des économies africaine et sud-américaine tend à un rééquilibrage stratégique des transporteurs vers la ligne Extrême-Orient-Afrique-Amérique du Sud. Les îles de La Réunion et de Mayotte bénéficient donc d'un atout géoéconomique indéniable. Elles concentrent aussi un volume important de trafics

¹ Anciennement ports d'intérêts nationaux à Fort-de-France (Martinique), Rémire-Montjoly (Guyane), Port-Réunion (La Réunion) et le Port Autonome à Pointe-à-Pitre (Guadeloupe).

² Loi n° 2012-260 du 22 février 2012 portant réforme des ports d'Outre-Mer relevant de l'Etat et diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'UE dans le domaine des transports.

domestiques en provenance de l'Europe. Comme hub régional Port Réunion devra a priori faire face à la concurrence de Port Louis à l'île Maurice, hub régional (qui souhaite aussi se spécialiser notamment dans le *bunkering*) et alternative aux ports sud-africains congestionnés.

De ce hub de transbordement régional, dépendent d'énormes investissements en infrastructures et en outillages portuaires avec l'acquisition de trois nouveaux portiques super over Panamax, l'allongement du quai à conteneurs (160 mètres), d'une optimisation de l'offre foncière pour un meilleur stockage bord à quai et permettre l'implantation d'activités industrielles et logistiques, le dragage du port afin de pouvoir accueillir des porte-conteneurs de 9 000 evp et de 14,50 mètres de tirant d'eau au terminal à conteneurs. Des travaux ont débuté en août 2014 pour une durée de 18 mois pour un coût de plus de 80 M€. Cette modernisation de Port Réunion est le fruit de l'engagement du groupe CMA CGM et de sa nouvelle ligne de transbordement Nemo (North Europe Med Oceania)³ reliant l'Europe à Port Réunion puis à l'Australie. Dans un même temps, CMA CGM devient manutentionnaire et prend le contrôle de la société de manutention de La Réunion (SAMR). Désormais, cinq escales hebdomadaires sont prévues à partir du Havre ou de Marseille-Fos en partenariat avec la compagnie Hapag Lloyd. Parallèlement, Maersk a annoncé la création d'un nouveau service desservant directement Port Réunion depuis les principaux ports chinois. Cette ligne poursuivra sa route vers l'Afrique du Sud et de l'Ouest. Désormais, l'armateur danois dispose de trois lignes touchant port Réunion (les deux autres sont en provenance d'Asie du Sud-Est et de la zone océan Indien). Port Réunion sera le point nodal de l'océan Indien ainsi que de certains ports de la région des Mascareignes et du Sud-Est africain. Dans le canal du Mozambique, le port de Longoni à Mayotte a traité en 2014, 54 000 evp dont 30% ont été redistribués dans les îles des Comores ainsi qu'au Nord de Madagascar. Longoni est devenu le premier port touché pour le service de Steinweg au départ d'Anvers et desservant l'océan Indien, afin de concurrencer les lignes conteneurisées et ainsi diminuer le coût du transport.

Le projet de massification des flux à Port Réunion a pour ambition de passer d'un trafic de 225 000 evp en 2014 à 400 000 evp en 2018. Avec de fortes retombées économiques en termes d'emplois, de délai d'acheminement, de réduction du coût de la manutention des conteneurs et du transport maritime en général. Le tout s'inscrivant dans une démarche d'optimisation

environnementale. Le plan d'investissement 2014-2018 est évalué à 140 445 M€ (subvention, emprunt et autofinancement). Cet effort d'investissement profitera en grande partie au secteur de la conteneurisation (extension du port, étude d'exondement permettant l'augmentation de la surface des terre-pleins pour les conteneurs, approfondissement de la darse, acquisition de portiques...). Il est financé en grande partie par l'Union européenne, le GPM ainsi que l'Etat et les collectivités. On constate que les plans stratégiques d'investissement des ports sont dépendants des choix stratégiques des opérateurs maritimes.

Pour ce qui attrait à la mer Caraïbes et à la création d'un futur hub de transbordement en Guadeloupe ou à la Martinique, ce projet semble peu probable, au regard du contexte géoéconomique en présence. En effet, on compte cinq autres sites déjà bien ancrés sur le secteur du transbordement international avec le nouveau port de Mariel à Cuba, Freeport aux Bahamas, Kingston en Jamaïque, Caucedo en République Dominicaine, Limón au Costa Rica, Colón, Cristobal et Balboa au Panama et enfin Carthagène en Colombie. Ces ports présentent l'avantage de bénéficier de charges sociales et salariales faibles, d'une fiscalité plus attrayante et de normes environnementales moins contraignantes.

Ports des DOM/COM, trafics 2014

	Pop en M/hab	Tonnes	EVP	Pax croisière
Degrad de Cannes	250	629 185	55 111	7 900
St-Pierre et Miq.	6	ND	ND	5 300
Fort de France	381	3 576 348	171 889	411 200
Pointe à Pitre	404	3 316 107	69 296	234 304
Saint Martin	37	45	ND	ND
Saint Barthélémy	9	221 300	ND	48 800
Nouméa	269	5 142 854	183 922	350 357
Papeete	270	1 388 683	100 598	112 496
Wallis et Futuna	12	ND	ND	ND
Saint Denis	845	4 249 000	241 000	17 000
Longoni (Mayotte)	226	725 000	54 000	ND

Compilation ISEMAR

Les ports de Martinique et de Guadeloupe doivent quant à eux palier à tout mouvement social qui viendrait éroder leur image, mener des réflexions sur l'organisation du travail et des terminaux (création d'un opérateur unique).

En 2015, CMA CGM a finalement obtenu une concession de terminal à conteneurs à Kingston ce qui lui permet de jouir d'une position centrale pour développer son grand hub Panama/Caraïbes. Le plus probable serait de voir le GPM de la Guadeloupe devenir un hub régional dans les Caraïbes Sud en misant sur un service fiable et de qualité.

³ CMA CGM compte trois autres lignes de transbordement reliant La Réunion : les lignes Marcareigne, Mozex et Midas.

Pointe-à-Pitre a le vent en poupe, puisque de mai à décembre 2015 le trafic de transbordement a augmenté de 40%. Sa stratégie se concentre sur les lignes Europe/Caraïbes. Il souhaite tisser son réseau de manière plus dense autour des Guyanes. Le Conseil économique social et environnemental dans son rapport de 2015 "*Les ports ultra-marins au carrefour des échanges mondiaux*" préconise la création d'une véritable synergie portuaire entre la Martinique et la Guadeloupe en renforçant leur complémentarité afin de gagner en compétitivité.

La filière banane des Antilles : Un secteur vital

Les flux des GPM de la Martinique et de la Guadeloupe se nourrissent à l'importation de biens de consommation en provenance de France et à l'exportation de la banane. La banane est le premier produit à l'exportation des Antilles françaises, cela représente 75% des échanges entre les Antilles et la métropole, et permet de faire vivre 10 000 personnes toutes activités confondues, soit un actif sur vingt sur les îles. Le secteur de la banane est vital pour les îles de Martinique et de Guadeloupe avec un chiffre d'affaires de plus de 200 M€ (hors aides communautaires). La filière de la banane est un marché très concurrentiel, la Martinique et la Guadeloupe réunies se placent 11^e sur l'échelle des pays exportateurs de bananes. L'Equateur, le Costa Rica et les Philippines sont les trois premiers exportateurs mondiaux de banane, la main d'œuvre y étant beaucoup plus abordable. En 2015, la Guadeloupe et la Martinique ont produit 265 000 t de fruits. Deux bananes sur cinq entrant sur le territoire français sont réexpédiées dans un autre pays européen. La France constitue donc la plateforme de la banane aux côtés du port d'Anvers. Pour autant, cette filière bénéficie d'aides financières de l'Europe.

Le groupe CMA CGM implanté depuis plus de 80 ans dans le transport de banane, offre aujourd'hui une liaison hebdomadaire avec quatre navires sur sa ligne *North Europe - French Atlantic Coast - French West Indies* reliant les ports de Pointe des Grives (Fort de France) et Port-Jarry (Pointe-à-Pitre) au Nord de l'Europe. Le groupe CMA CGM propose la ligne *Mediterranean Caribbean* au départ de Fos avec un nombre d'escales plus important et un temps de trajet doublé. Deux services feeder, un service avec les États-Unis ainsi que des escales de lignes transitant par la zone (Brésil, Guyane) complètent la couverture de la région. Récemment, le groupe CMA CGM a annoncé qu'il renforcerait sa liaison Europe/Antilles avec des navires d'un plus grand gabarit. De nouveaux trafics de transbordement sur les petites Antilles et le Nord de l'Amérique du Sud sont prévus par le groupe, afin de répondre aux 3% de croissance par an qu'affichent le marché antillais et l'embellie des trafics intra Caraïbes.

Le port du bassin" Guyane "

L'économie de la Guyane est très dépendante de l'industrie spatiale. Les importations d'Asie s'effectuent par centrales d'achat basées en Europe. Les importations des Caraïbes concernent quasi exclusivement des hydrocarbures provenant de Trinidad et Tobago. Le GPM de Guyane comporte le port de commerce de Dégrad des Cannes ainsi que le port de Pariacabo (port de la base spatiale de Kourou et d'hydrocarbures destinés à l'économie locale). La Guyane a pour projet la création d'une plate-forme portuaire off-shore multiusage d'ici 2030 d'une superficie de 30 hectares, elle comprendra un hub capable de traiter jusqu'à 200 000 evp par an, les conteneurs déchargés seront ensuite acheminés par feeders fluvio-maritimes dans les ports de Guyane, du Guyana, du Surinam, du Nord du Brésil. Cette plateforme palliera le trop faible tirant d'eau, elle accueillera un terminal ro-ro et une base logistique pétrolière. Pour le moment ce projet de 1,5 Mds€ reste à l'étude.

Situations particulières de St Barthélemy et de St Martin

Le port de Gustavia à Saint Barthélemy et celui de Marigot à Saint Martin sont affectés au transport de passagers. Leur stratégie de développement porte essentiellement sur un tourisme haut de gamme avec une clientèle nord-américaine. L'île de Saint Martin révèle une particularité puisqu'elle se divise en deux avec au Nord une partie française et au Sud néerlandaise. Bien que Saint Martin bénéficie d'une forte attractivité touristique, cette embellie profite essentiellement à la partie néerlandaise qui concentre 99,7% de l'activité croisière sur l'île. Et ceci pour différentes raisons : départ de certaines compagnies vers d'autres destinations, conditions climatiques défavorables, défaut d'infrastructures touristiques suffisantes... Saint Martin a des projets d'extension de son port afin de pouvoir accueillir plus de conteneurs et ainsi se positionner comme une plate-forme de distribution vers les îles alentours.

Un hub de transbordement pour Saint-Pierre-et-Miquelon

L'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon situé au large de Terre Neuve souhaiterait renouer avec l'époque faste de la prohibition, où il était la plaque tournante du trafic d'alcool. Aujourd'hui, le port de Saint-Pierre envisage d'être une base d'éclatement de conteneurs à destination de l'Amérique du Nord. Il pourrait accueillir de gros navires et viendrait concurrencer les ports du Canada et des États-Unis, fortement syndiqués et soumis à une législation contraignante en matière de nationalité des équipages et de la fiscalité. L'objectif serait de créer un hub de transbordement modeste d'une capacité de 100 à 200 000 conteneurs.

Des stratégies d'investissement portuaire

Dans les départements d'Outre-Mer les ports constituent bien plus qu'une infrastructure de transport ou qu'une voie d'approvisionnement, il s'agit de véritables poumons économiques, d'un lieu vital pour le fonctionnement de leur économie. L'ère du gigantisme et du développement de l'activité de croisière, font peser des contraintes énormes sur les ports en termes d'accès, de profondeur, de moyens de manutention, d'extension des quais, des postes d'arrimage, des écluses s'ils souhaitent être desservis directement.

A Port-Jarry en Guadeloupe comme à Pointe-des-Grives en Martinique, des agrandissements des terminaux conteneurs et croisière sont en cours, les travaux de

dragage sont quant à eux terminés. Du côté Pacifique, le plan stratégique du port autonome de Papeete (PAP) devra arbitrer entre une extension (200 M€) ou le dragage de la passe et des postes à quai (84 M€) que seuls aujourd'hui les navires d'un tirant d'eau inférieur à 11 mètres peuvent emprunter. Le projet sera financé en partie par les subventions européennes. La situation du trafic maritime en Polynésie est en berne, de 2010 à 2014 le nombre de navires de commerce y faisant escale a chuté de 25%. Comme l'a dit Stéphane Mercadal, directeur de l'agence CMA CGM en Polynésie ; *"Le transport maritime est très important pour Tahiti, mais absolument pas l'inverse."* La ligne *Panama direct line* de CMA CGM fait escale à Papeete deux fois par mois. Les navires ne peuvent pas arriver chargés à plein du fait du faible tirant d'eau et repartent à vide faute de produits à exporter. Le PAP semble déjà disqualifié et la montée en gamme des navires avec l'ouverture de la nouvelle écluse du canal de Panama ne va pas améliorer les choses. Maersk dessert la Nouvelle Zélande sans s'arrêter à Tahiti et Hamburg Süd ne s'y arrête que deux fois par mois au cours de son trajet Auckland-Australie-Papeete-Oakland.

Cette boulimie infrastructurelle n'est pas sans poser des questions quant aux choix stratégiques d'investissement ainsi qu'à la disponibilité du foncier. Une optimisation du foncier doit être entreprise en concordance avec la planification territoriale prenant en compte l'hinterland, le SCOT (Schéma de cohérence territoriale) ainsi que les PLU (Plan local d'urbanisme). Le secteur de la croisière en Guadeloupe, en Martinique, en Polynésie française⁴ et en Nouvelle-Calédonie oblige les décideurs à prendre en compte l'interface ville-port, défi spatial indispensable pour assurer la vie de l'économie locale (artisanat, hôtellerie, restauration, centre commerciaux de proximité ...).

Coopération interportuaire et régionale

La coopération interportuaire semble indispensable afin de faire face à la concurrence des pays voisins qui produisent à moindre coût. La Martinique et la Guadeloupe, concurrents historiques, forment aujourd'hui un marché antillais unique, c'est à dire qu'elles constituent un espace de libre échange où les marchandises importées sont introduites et déclarées à la "frontière" de chacun de ces départements mais y transitent librement. Un travail d'harmonisation douanier et administratif entre la Guadeloupe et la Martinique doit être poursuivi, l'objectif étant de faciliter au maximum le transit dans l'espace de libre échange.

⁴ La Polynésie française en 2014 affichait une hausse de la fréquentation de 22% par rapport à 2013, avec 112 496 croisiéristes. Des études sont en cours afin de construire un nouveau terminal à croisière d'un coût estimé entre 600 à 800 M€.

Le secteur de la croisière des DOM/COM

Le secteur de la croisière affiche une belle progression de la fréquentation en Polynésie mais la Nouvelle-Calédonie reste la lauréate avec plus de 350 000 croisiéristes en 2014. Des travaux d'aménagement sont en cours de réflexion. Dans l'océan Indien, les ports de l'AOP (Association des ports des îles de l'océan Indien) avec La Réunion- Mayotte- Madagascar- Maurice- Les Seychelles joueraient la carte de la complémentarité avec des circuits complets de la zone Mascareignes afin de gagner en visibilité. Port Réunion pourrait-être la base arrière enavitaillement de nourriture et en carburant de ces paquebots (offre de soutage au GNL). La Martinique et la Guadeloupe affichent elles aussi de bons résultats avec une hausse respective de 50 et de 31% de croisiéristes entre 2013 et 2014. L'engouement de la population locale explique en partie cette embellie. En Guyane, l'activité de croisière y est inexistante (sauf escale au large de Kourou dans les îles du Salut). Une réflexion est en cours afin d'inciter les armements de croisière à y faire escale (Compagnie du Ponant).

Les territoires d'Outre-Mer doivent se livrer à une compétition constructive. Le conseil de coordination interportuaire Antilles-Guyane a pour objectif de faire gagner en compétitivité et en visibilité les politiques portuaires des Outre-Mer en misant sur la coopération régionale et sur la mutualisation des moyens. Comme par exemple par la mise en place d'un cabotage entre le Plateau des Guyanes et la Mer des Antilles. Le constat de ce conseil reste à l'heure actuelle mitigé et sans grande ambition. Pourtant l'idée reste pertinente et pourrait être transposée dans l'océan Indien avec une synergie Réunion/Mayotte ainsi que dans le Pacifique entre Wallis et Futuna, la Nouvelle-Calédonie et la Polynésie française. Les flux commerciaux des DOM/COM avec la métropole représentent 70 à 80 %. Malgré l'accord de Cotonou signé en 2000 entre l'UE et 77 Etats d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (ACP) leur permettant d'accéder au marché européen en franchise de droit de douane et sans contingentement, des accords de réciprocité ainsi qu'un renforcement des liens économiques doivent être encouragés afin de rompre avec cette dépendance.

Les stratégies d'intégration régionale sont aussi importantes pour les DOM/COM. Ainsi, la Nouvelle-Calédonie et la Polynésie française sont membres observateurs du *Forum des îles du Pacifique* et demandent leur adhésion à l'accord de libre échange des Etats du Pacifique (PICTA). Dans les Antilles, les DOM se sont rapprochés de la CARICOM (*Caribbean Community and Common Market*) alors que les ports sont eux intégrés dans le *Port Management Association of the Caribbean* qui promeut la coopération portuaire régionale.

Camille VALERO, ISEMAR



L'Outre-Mer: Ressources et territoires

Les territoires ultra-marins confèrent à la France 97% de son domaine maritime, soit plus de 11 M de km² d'eaux territoriales et de ZEE (Zone Economique Exclusive). Certaines îles sont inhabitées en raison de leur trop grand éloignement. Cette ZEE dote la France d'un potentiel en énergies fossiles, en énergies renouvelables, en biotechnologies ou bien encore en ressources halieutiques. Ces richesses sont sources de convoitises et de conflits de souveraineté, à charge pour l'Etat français d'en assurer la protection (lutte contre les trafics illicites en mer, acte de piraterie dans l'océan Indien, pêche illégale au large de la Guyane et de la Réunion, protection de l'environnement...). Les DOM ainsi que Saint-Pierre-et-Miquelon, la Polynésie française, Wallis et Futuna et la Nouvelle-Calédonie abritent un bassin d'emplois, des sources d'énergie, des infrastructures portuaires performantes, un marché intérieur qui leurs sont propres. Derrière l'aspect spatial, c'est surtout le potentiel économique que les Etats convoitent avec la présence d'hydrocarbures, de gaz, de sulfures hydrothermaux, d'encrouement cobaltifères, de nodules polymétalliques, de terres rares, de ressources biologiques et halieutiques. L'éclatement géographique, démographique fait naître des situations économiques et des stratégies de développement diverses mais présentant tout de même des points communs.

Des territoires d'Outre-Mer source de convoitises et d'opportunités

Les DOM/COM dotent la France d'une aura internationale avec des frontières connexes aux Etats d'Amérique du Nord, du Sud des Caraïbes, d'Afrique du Sud et de l'Est ainsi que d'Océanie. Ces appendices français sont aussi le théâtre de prétentions nationalistes dans l'océan Indien ; l'île Maurice revendique Tromelin, Madagascar réclame les îles Eparses depuis 1973. Derrière cette tension territoriale se trame un enjeu économique avec la présence non encore avérée de réserves d'hydrocarbures. En 1979, une résolution des Nations Unies préconisait à la France l'ouverture de discussions pour la restitution de ces îles. Une proposition de cogestion avait été émise par le Président de Madagascar en 2014, projet qui est resté lettre morte jusqu'à aujourd'hui. Ségolène Royal, Ministre de l'écologie et du développement durable, a d'ailleurs annoncé en septembre 2015 le renouvellement de permis

d'exploration de deux compagnies minières et de forage au large de l'île Juan de Nova, dans le canal du Mozambique.

Un accord de pêche a été conclu avec Madagascar précisant les limites de la zone de pêche malgache et prenant en considération les zones sous juridiction françaises. Les Comores revendiquent Mayotte. Les Seychelles ont conclu en 2001 un accord avec la France délimitant les espaces autour des îles Glorieuses (France) et des îles Astove et Assomption. En Océanie, les îles volcaniques de Matthew et Hunter situées à plus de 300 km de la Nouvelle-Calédonie sont revendiquées par le Vanuatu depuis les années 1980.

Selon l'article 76 de la Convention de Montego bay, un Etat côtier a la possibilité d'étendre son plateau continental si sa marge continentale se situe au-delà des 200 milles marins accordés *de facto* aux Etats côtiers. Ces droits portent sur l'exploration et l'exploitation des fonds marins et de leur sous-sol, cela ne concerne pas les eaux au-dessus, qui demeurent du domaine de la haute mer. En Atlantique, le Canada conteste la demande d'extension du plateau continental de Saint-Pierre-et-Miquelon rendue par sentence arbitrale en 1992 et qui accordait à la France l'extension de son plateau continental et un long corridor de ZEE rendant impraticable toute gestion cohérente de la pêche. Depuis 2003, la France a mis en place un programme appelé Extraplac, lui permettant de déposer des demandes d'extensions de ses plateaux continentaux sous couvert de preuves scientifiques devant la Commission des limites du plateau continental (CLPC). 600 000 km² ont déjà été obtenus (extension des plateaux continentaux du golfe de Gascogne, de la Guyane, de la Nouvelle-Calédonie, des Antilles et des Kerguelen). Une demande conjointe de la France et de l'Afrique du Sud a été déposée pour l'archipel de Crozet (France) et les îles du Prince Edouard (Afrique du Sud). Cinq demandes sont en attentes de différends diplomatiques; à la Réunion, Saint Paul et Amsterdam, Wallis et Futuna, la Nouvelle-Calédonie et Saint-Pierre-et-Miquelon. Les dossiers de Clipperton et de la Polynésie restent à déposer. Dans l'attente d'un règlement (accord spéciaux ou sentence arbitrale) entre Etats, la solution retenue pour délimiter les espaces est celle de l'équidistance.

Corrélativement à la défense de sa souveraineté, la France doit assurer la défense de ses intérêts nationaux via notamment la présence sur zone de la Marine Nationale. Les moyens militaires bien qu'existants ne peuvent suffire à assurer à 100% la protection de ses territoires. La surface à surveiller est bien trop grande et les coûts seraient disproportionnés. La Marine Nationale a pour mission de lutter contre le pillage d'épaves (canal du Mozambique), la pêche illicite, d'assurer la protection de l'environnement ainsi que des ressources naturelles et minérales. L'océan Indien représente 64% des flux commerciaux maritimes mondiaux, c'est une zone riche en hydrocarbures et en ressources halieutiques. Le contexte instable de l'océan Indien peut avoir une grande influence sur l'économie mondiale. La sécurisation de cette zone est un enjeu majeur. La présence française via la mission Atalante⁵ permet de réduire de manière considérable les attaques de pirates au large de la Somalie.

De la richesse naturelle des territoires ultramarins... A leur recherche technologique

Les territoires d'Outre-Mer détiennent un potentiel d'hydrocarbures, de gaz et minier conséquent. Présence de cobalt et de platine en périphérie de la ZEE de la Polynésie française, de sites hydrothermaux à Wallis et Futuna ainsi que de nodules polymétalliques, spéculation sur la présence de pétrole au large de la Guyane et de Saint-Pierre-et-Miquelon. Les collectivités d'Outre-Mer bénéficient d'un statut spécifique, ainsi la Polynésie française et la Nouvelle-Calédonie fixent elles-mêmes l'accès à leurs ressources naturelles (exploration et exploitation des fonds marins) et non l'Etat français. Les COM deviennent maîtres de leur développement. Les DOM relèvent toujours de la compétence étatique au grand dam de certains industriels suite aux propos de la Ministre de l'Ecologie, du développement durable et de l'énergie Ségolène Royal qui est venue geler tout espoir d'obtention de nouveaux permis de recherche d'hydrocarbures conventionnels. La Guadeloupe, la Guyane, les îles Eparses ainsi que Saint-Pierre-et-Miquelon ont fait l'objet de demandes de permis de recherche offshore. Faute de forages, il n'existe aucune certitude sur la richesse de ces eaux.

La situation de la Nouvelle-Calédonie

La Nouvelle-Calédonie détient la deuxième réserve mondiale de nickel exploitable dans le monde. L'exportation de nickel représente 80% du volume exporté par conteneur. 27% des emplois salariés de l'île relèvent de la production de nickel. La récession chinoise et la saturation du marché mondial ont fait chuter de moitié la valeur du nickel passant de 20 000 dollars la tonne fin 2014 à 10 000 dollars un an plus tard. Conséquence directe : de graves crises sociales à Nouméa ainsi qu'un trafic maritime en berne. La Nouvelle-Calédonie est donc à la recherche de nouveaux débouchés comme l'exploitation off-shore, la pisciculture, la R&D en biologie marine ou encore la croisière.

Outre les énergies fossiles que contiennent les Outre-Mer, certains de ces territoires misent sur le secteur de la pêche et de l'aquaculture. Dans l'océan Indien, Mayotte se place au premier rang des producteurs de poissons d'élevage des DOM/COM avec la production de 150 tonnes d'ombrines ocellées par an. Des projets de pisciculture d'une production de 1 000 tonnes par an sont à l'étude. Les eaux des TAAF sont connues pour être très poissonneuses avec la pêche du poisson des glaces et de la légine australe à forte valeur ajoutée. La pêche constitue le deuxième secteur d'exportation de La Réunion avec la création de 300 emplois directs et de 1 000 créés indirectement. La réglementation des TAAF impose le débarquement de toutes les captures, du fait de la forte valeur ajoutée de la légine (c'est l'un des poissons les plus chers sur le marché international, environ 16 \$/kg à la débarque). Les TAAF ont fait l'objet d'une importante pêche illégale mettant en danger la ressource halieutique du plateau de Kerguelen dans les années 90. Les patrouilles de la Marine nationale en collaboration avec les autorités australiennes ont permis de maîtriser la pêche illégale et de la relayer à l'extérieur de la ZEE française des îles australes.

Dans l'océan Pacifique, la Nouvelle-Calédonie élève des crevettes bleues et des huîtres creuses. Soucieuse de l'environnement, elle se refuse à l'emploi d'antibiotiques et préfère recourir à la sélection génétique. En Polynésie, l'aquaculture se concentre sur l'élevage de crevettes et de platax essentiellement pour le marché local. Mais elle ne compte pas en rester là et prévoit de créer d'ici fin 2016 une ferme aquacole géante (3 000 cages) en collaboration avec la société chinoise Tian Rui dans l'atoll des Tuamotu pour un montant de 1.5 Mds d'euros sur 10 ans. La production pourrait atteindre les 100 000 tonnes de poissons par an directement envoyées sur le marché chinois. Créateur d'emplois et de compétence en Polynésie, certains s'inquiètent des retombées néfastes pour l'environnement. En effet, la préservation de l'environnement dans ces écosystèmes très particuliers est indispensable pour assurer la pérennité des activités de pêche, d'aquaculture, de plaisance et de loisirs

⁵Opération militaire menée par l'UE sous mandat des résolutions du Conseil de sécurité des Nations Unies pour la lutte contre la piraterie et les actes de brigandage au large des côtes somaliennes : fournir une protection aux navires affrétés par le PAM ; protéger les navires marchands ; recourir aux moyens nécessaires, y compris à l'usage de la force, pour dissuader, prévenir et intervenir afin de mettre fin aux actes de piraterie ou aux vols à main armée qui pourraient être commis dans les zones où ceux-ci s'exercent.

nautiques. Les documents stratégiques doivent permettre une gestion intégrée des activités maritimes et littorales d'Outre-Mer, alliant développement économique et préservation de l'environnement. La coexistence des deux n'est pas antinomique, bien au contraire, la nature peut être au service d'une l'économie durable, source d'avancées technologiques.

On constate que le challenge que constitue la vie insulaire peut être une forte source d'innovation technique, d'emplois et de savoir-faire qui alimentent la *French touch* à l'international que ce soit dans la recherche biologique ou bien dans le domaine des énergies marines renouvelables. En effet, les centres de R&D français ne manquent pas. On dénombre pas moins de six centres de recherche attelés à découvrir les secrets que recèlent les eaux des DOM/COM⁶. Les débouchés sont considérables que ce soit dans le domaine de la médecine, de la cosmétique, de l'alimentation humaine et animale ou encore de l'environnement ou de l'énergie (biocarburant). Ces recherches constituent une chance pour le développement économique de ces régions insulaires mais pas uniquement, elles pourront avoir à terme des répercussions à l'international.

Autre domaine dans lequel les territoires d'Outre-Mer sont à la pointe; les EMR. L'Outre-Mer se caractérise par son éloignement vis-à-vis de l'hexagone, cette insularité se traduit par une forte dépendance aux énergies fossiles. A titre d'exemple La Réunion dépend à hauteur de 60% du fuel et du charbon. Pour autant, la loi relative à la transition énergétique du 17 août 2015 pose comme objectif *"de parvenir à l'autonomie énergétique dans les départements d'Outre-Mer à l'horizon 2030, avec, comme objectif intermédiaire, 50 % d'énergies renouvelables à l'horizon 2020 dans les quatre DOM et 30% à Mayotte."* Les DOM et Saint-Pierre-et-Miquelon doivent élaborer un programme pluriannuel de l'énergie (PPE). Les DOM/COM se sont attelés à trouver des solutions alternatives afin de leur assurer, dans les années à venir, leur autosuffisance énergétique. Ces territoires ultramarins bénéficient d'un fort potentiel d'EMR, ce sont de véritables laboratoires d'idées générateurs d'emplois.

La Polynésie souhaite innover en permettant au groupe DCNS de tester un projet de climatisation par eau de mer (SWAC *See water air conditioning*) par l'utilisation directe de l'énergie thermique des eaux froides profondes. Projet qui pourrait rayonner sur l'ensemble du Pacifique. Ce

système de climatisation alimente déjà un hôtel de luxe à Bora Bora. Il est prévu de l'installer aussi dans le nouvel hôpital de Tahiti. La Réunion s'intéresse à cette technologie et souhaite l'utiliser pour ses bâtiments publics-privés, son aéroport, ses centres commerciaux et les universités de Saint Denis et de Sainte Marie.

La Martinique développe les énergies thermiques des mers (ETM) en collaboration avec DCNS. Cette technique utilise les eaux chaudes de surface, elle n'est qu'à sa phase préindustrielle mais pourrait à terme s'exporter à La Réunion et en Polynésie française. L'avantage de ces énergies est qu'elles sont exploitables à n'importe quel moment de l'année et de la journée. Cette nouvelle filière industrielle est aussi créatrice d'emplois au plan local et répond aux besoins croissants d'énergies de ces îles.

Les registres d'immatriculation de l'Outre-Mer : Un atout pour la compétitivité du pavillon français

Tout navire possède une seule nationalité, celle dont il arbore le pavillon. Ce sont les Etats qui fixent les conditions d'attribution de leur nationalité ainsi que les droits et les devoirs qui s'y rattachent. L'article 91 de la Convention de Montego Bay (CMB) impose l'existence d'un *"lien substantiel"* entre le navire et l'Etat auquel il se rattache. L'Etat devra *"exercer effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines techniques, administratif et social"*. Pour autant cette notion de lien substantiel est relative puisque que la CMB ne définit pas concrètement en quoi il consiste. D'où le développement de la libre immatriculation avec des standards en matière de sécurité, de droit du travail ou de normes environnementales très faibles (réduction des charges sociales, salariales, des impôts, des frais d'entretien des navires) faisant courir un risque pour la sécurité maritime. La France occupait le 10^e rang mondial en termes de tonnage au cours des années 1970, aujourd'hui elle n'est qu'au 28^e rang. Afin de rester compétitive, la France a créé des registres *bis* venant concurrencer dans une moindre mesure les pavillons de complaisance et éviter la disparition du pavillon et de l'emploi français toute proportion gardée⁷. Ces navires doivent être immatriculés dans un port dans lequel ils sont exploités, ils doivent obligatoirement le *"toucher"* au moins une fois par semestre ou bien que l'armement y ait son siège ou une agence, sauf dérogation du Ministre des Outre-Mer et du Ministre de la Marine Marchande. Cet article est suranné en raison de la mondialisation que connaît aujourd'hui le fret maritime. Il faut noter que ce décret ne s'applique qu'à Wallis et Futuna.

⁶ Le CIRAD (Centre de coopération internationale en recherche agronomique pour le développement), Ifremer (Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer), l'IRD (Institut de recherche pour le développement), l'INRA (Institut national de recherche agronomique), le BRGM (Bureau de recherches géologiques et minières) le LEMA (Laboratoire d'étude des microalgues).

⁷ Décret du 22 juin 1960 portant règlement d'administration publique et relatif aux navires immatriculés dans les territoires d'Outre-Mer de la République.

Ces registres "bis" offrent aux armateurs une fiscalité plus attrayante, leur permet d'embaucher des marins étrangers avec un taux de rémunération et une protection sociale adossés au niveau de vie de leur pays respectif et en conformité avec la Convention MLC 2006 relative au bien-être des marins. Ces registres ne lésinent pas en matière de sécurité et de sûreté. La France compte cinq registres d'immatriculation : le registre applicable dans la métropole et les départements d'Outre-Mer appelé 1^{er} registre, le registre international français (RIF⁸) créé par la loi du 3 mai 2005, et remplaçant le registre des Terres Australes et Antarctiques Françaises (TAAF), le registre de Nouvelle-Calédonie, le registre de Wallis et Futuna ainsi que le registre de Polynésie française. L'objectif de ces différents registres consiste pour l'Etat français de voir augmenter le nombre de navires battant pavillon français ainsi que de préserver l'emploi français. De manière synthétique, la flotte domiciliée dans les Antilles ainsi qu'à Saint-Pierre-et-Miquelon est immatriculée au premier registre ou bien au RIF. Ces navires sont pour la plupart des navires à passagers.

Le registre Wallis et Futuna

Né au début des années 70, le pavillon de Wallis et Futuna répond aux besoins armatoriaux français de la zone Pacifique. L'objectif est de créer un pavillon et de surcroît une flotte française dans le Pacifique, compétitive et répondant aux exigences de sécurité maritime. Fin des années 80 pour compléter le registre TAAF, le registre Wallis et Futuna s'ouvre aux navires de croisière. Au premier juillet 2015, le registre Wallis et Futuna comptabilisait 6 navires enregistrés, tous étant des navires de croisière. Cinq issus de la compagnie du Ponant et un de la compagnie du Club Med (shipmanagement par V. Ships Leisure).

Les craintes d'une disparition de registre de Mata Utu avec l'apparition du RIF ont été dissipées. Les registres RIF et Wallis et Futuna sont complémentaires. Le principal avantage du registre Wallis et Futuna est qu'il ne restreint pas l'emploi de personnel non européen, contrairement au registre RIF qui impose qu'au moins 25% de l'équipage soient ressortissants de l'Union européenne. Pour autant le bilan reste mitigé puisque le registre de Mata Utu ne comptabilise que six navires à son actif.

⁸ Peuvent être immatriculés au RIF les navires de commerce au long cours, au cabotage international et aux navires armés à la plaisance professionnelle de plus de 24 mètres. Les navires à passagers ne peuvent bénéficier du RIF. Ils doivent être obligatoirement inscrits au premier registre, et doivent embarquer 100% de marins communautaires. Ce secteur est aujourd'hui le premier employeur de marins français.

Flotte de transport sous pavillon français entre 1 janvier 2012 et le 1^{er} janvier 2015

Registres	Nbr		Tonnes brutes (000)		TPL (000)	
	2012	2015	2012	2015	2012	2015
RIF	95	74	5412,8	4246,3	7918,5	5879,1
1 ^{er} registre	76	66	895,2	813,4	186,7	180,5
Polynésie française	27	27	38,8	42,7	25,3	23,9
Nlle Calédonie	6	6	7,8	6,3	5,7	5,1
Wallis et Futuna	8	6	73,7	49,5	52,2	6,0
Total	212	179	6428,5	5158,3	8188,7	6094,7

Compilation ISEMAR

Le registre de Polynésie française et de Nouvelle-Calédonie

Les registres de Polynésie et de Nouvelle-Calédonie relèvent des compétences du gouvernement des collectivités territoriales. Le registre Polynésie française comptabilise 27 navires au 1^{er} juillet 2015, dont 18 sont des navires de charge et 9 des navires à passagers. La Polynésie française s'étend sur plus de 2 500 000 km² soit l'équivalent de l'Europe, elle se compose de 118 îles pour une population avoisinant les 274 000 habitants dont ¼ vit excentré. Le cabotage inter-île vit des subventions et de mesures de défiscalisation de Bercy pour l'achat de nouveaux navires. La double fonction du Cargo mixte l'ARANU III de la Compagnie polynésienne de transport maritime (CPTM) faisant du cabotage et de la croisière aux Marquises et aux Tuamotu semble être une solution à la non rentabilité de cette activité. La Nouvelle-Calédonie comptabilise 6 navires au 1^{er} juillet alors qu'en septembre 2014 elle en comptait une quinzaine. Trois sont des navires à passagers, deux des navires de charge et un navire pétrolier. L'attractivité des registres d'outre-mer reste relative et l'on remarque que le nombre de navires tend à décroître au rythme des années.

Comme nous avons pu le remarquer tout au long de ces deux notes de synthèse, les îles des DOM/COM situées aux quatre coins du monde dotent la France d'un atout géoéconomique et géostratégique de premier ordre. La volonté de ces territoires insulaires de peser dans la politique maritime française ainsi qu'internationale n'est pas prête de s'essouffler et compte bien se renforcer dans les années à venir sous couvert d'une réelle volonté politique.

Camille VALERO, ISEMAR