GOUVERNEMENT

Liberté
Égalité
Fraternité

Feuille de route pour l'économie bleue durable ultramarine à l'horizon 2030

SOMMAIRE

MOT DES AUTORITÉS.....4

INTRODUCTION.....6

SECTION 1 : POTENTIEL ET DEFIS POUR
L' ÉCONOMIE BLEUE ULTRAMARINE
A L'HORIZON 2030.....12

SECTION 2 : PRIORITÉS COMMUNES IDENTIFIEES
A L'ISSUE DES TRAVAUX DE CONCERTATION.....21

SECTION 3 : MESURES OPÉRATIONNELLES
PAR TERRITOIRE.....30

ANNEXES-CRÉDITS NATIONAUX.....69

FONDS EUROPÉENS.....70

BIBLIOGRAPHIE.....71

© Alexis Rosenfeld

MOT DE MONSIEUR MANUEL VALLS, MINISTRE D'ETAT, MINISTRE DES OUTRE-MER

La publication de la feuille de route pour l'économie bleue ultramarine vient concrétiser un objectif défini dans le cadre du comité interministériel de la mer du 17 novembre 2023 et confirmé par la stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML) 2024-2030.

A travers nos Outre-mer, la France rayonne sur trois océans. Partout, les atouts et le potentiel issus de la mer sont considérables.

Au regard de la prégnance des défis économiques, sociaux et environnementaux de chaque territoire, l'économie bleue est un levier qui ne doit pas être négligé.

Développer la formation maritime à travers la création d'un établissement dédié à l'enseignement maritime ou l'ouverture d'un nouveau diplôme, c'est offrir des opportunités concrètes d'insertion et d'épanouissement à nos jeunes ultramarins.

Défendre la révision des lignes directrices de la politique commune des pêches et se battre pour le renouvellement de la flotte de pêche dans les régions ultrapériphériques françaises, c'est défendre un modèle économique et social qui contribue à la souveraineté alimentaire de chaque territoire ultramarin.

Soutenir le développement des énergies marines renouvelables, c'est valoriser nos Outre-mer comme terres d'innovation et territoires pionniers dans l'adaptation au changement climatique.

Développer nos infrastructures portuaires ultramarines, c'est conforter le positionnement stratégique et la souveraineté de la France, au cœur du commerce maritime mondial.

Protéger la biodiversité marine et prévenir les pollutions en mer, c'est défendre un patrimoine naturel exceptionnel dont nous pouvons collectivement être fiers.

Ainsi, il est aujourd'hui essentiel de tenir compte des besoins spécifiques des acteurs ultramarins du monde maritime sous le prisme de la durabilité économique.

En mettant en perspective les priorités communes à nos territoires avec les défis de l'économie ultramarine à horizon 2030, la présente feuille de route vise à définir les grandes orientations qui doivent guider la mise en œuvre des politiques publiques maritimes au niveau local.

La concertation des acteurs locaux a été au cœur de la méthode, afin de prendre en considération les spécificités de chaque territoire. La feuille de route définit le cadre, rappelle les outils et identifie les priorités : il revient désormais à l'ensemble des membres des communautés maritimes ultramarines de s'approprier ce document, et surtout, de le faire vivre.

En effet, l'économie bleue doit être une matière vivante, en particulier dans les territoires ultramarins.

Les Outre-mer seront à l'honneur de la troisième conférence des Nations Unies pour l'océan (UNOC), comme l'illustre le Pavillon des Trois Océans situé au cœur de la Baleine, à Nice. Il s'agit d'une formidable tribune pour faire connaître les atouts de nos territoires et créer les synergies nécessaires au développement de l'économie bleue ultramarine.

MOT DE MADAME AGNES PANNIER-RUNACHER, MINISTRE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE, DE LA BIODIVERSITE, DE LA FORET, DE LA MER ET DE LA PECHE

La feuille de route pour l'économie bleue ultramarine est l'aboutissement d'un travail commun entre l'État et les territoires d'outre-mer. Elle marque une volonté forte de bâtir ensemble des politiques publiques plus efficaces et mieux adaptées aux réalités locales.

En tant que ministre de la Transition écologique, de la Biodiversité, de la Forêt, de la Mer et de la Pêche, je réaffirme l'engagement du Gouvernement à travailler étroitement avec chaque territoire ultramarin. Notre ambition est claire : construire une économie bleue à la fois prospère, durable et inclusive.

Ce document stratégique vise à accompagner les territoires ultramarins dans le développement durable de leurs activités maritimes et littorales d'ici 2030. Il s'inscrit dans la perspective d'atteindre la neutralité carbone, de renforcer la résilience des territoires et des écosystèmes, d'améliorer le bien-être des populations et de consolider la compétitivité de notre économie bleue.

Ces priorités s'intègrent pleinement dans la Stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML), révisée pour la période 2024-2030, ainsi que dans les stratégies de bassins maritimes actuellement mises en œuvre dans les Antilles, en Guyane, dans le sud de l'océan Indien et à Saint-Pierre-et-Miquelon. Construites de manière participative avec les acteurs locaux, ces stratégies traduisent notre volonté de promouvoir une gouvernance maritime partagée, fondée sur les besoins et les spécificités de chaque territoire.

La feuille de route aborde un large éventail de thématiques, allant de l'attractivité des métiers de la mer au développement d'un transport maritime performant, en passant par la structuration de pôles de recherche stratégiques. Parmi ces priorités, le renouvellement de la flotte de pêche constitue un enjeu majeur pour la structuration de l'économie bleue dans les outre-mer.

La pêche est en effet un pilier essentiel de l'économie bleue ultramarine. Renouveler les navires, c'est non seulement garantir la durabilité de l'exploitation des ressources halieutiques, mais aussi renforcer la compétitivité économique des filières locales.

Dans le contexte de la troisième Conférence des Nations Unies pour l'océan (UNOC), la mise en œuvre de cette feuille de route positionnera la France et ses outre-mer comme des acteurs engagés dans un développement territorial inclusif au service d'un leadership maritime mondial.

Introduction

La feuille de route pour l'économie bleue ultramarine présente les priorités exprimées par les territoires d'outre-mer pour accompagner le développement durable de leurs activités maritimes et littorales, à l'horizon 2030 et au-delà.

Elle rassemble et répertorie les développements communs et spécifiques de l'économie bleue sur chacun des territoires en établissant des pistes d'action pour son déploiement local, en lien avec les stratégies conduites par l'Etat et les projets de feuille de route des collectivités territoriales et gouvernements locaux.

Ces priorités et mesures opérationnelles constituent des leviers de croissance bleue contribuant à l'exercice de gestion intégrée de la mer et du littoral des 10,9 millions de km^2 de zone économique exclusive française (ZEE), située à 97 % en outre-mer[1].

Pour accompagner les territoires, un comité, animé par la Direction générale des outre-mer (DGOM) et la Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA) et rattaché au conseil national de la mer et des littoraux, assurera le suivi de la mise en œuvre de la feuille de route, en associant les collectivités et l'ensemble des parties prenantes concernées, notamment les comités maritimes ultramarins de bassins ainsi que les différents services de l'Etat concernés. Ce suivi et les indicateurs dédiés qui seront établis permettront de suivre l'évolution et le déploiement d'une économie bleue durable dans les territoires ultramarins et contribueront au rapportage prévu pour la stratégie nationale mer et littoral 2024-2030.

A court terme, la mise en œuvre de la feuille de route s'inscrit dans l'horizon de l'Année de la mer, qui a débuté le 1er janvier 2025. En juin 2025 aura lieu la troisième Conférence des Nation Unies sur l'Océan (UNOC) organisée par la France et le Costa Rica à Nice.

Dix ans après la COP21 et l'Accord de Paris, l'UNOC-3 entend réunir l'ensemble des Etats-membres des Nations Unies, les agences spécialisées, la société civile, le secteur privé et les donateurs internationaux autour des enjeux liés aux espaces maritimes. Ce sommet permettra de poursuivre les efforts pour la bonne inclusion des territoires d'outre-mer au déploiement de l'économie bleue et plus largement à la gestion intégrée de la mer et du littoral.

1. A titre d'exemple, la ZEE de l'île de La Passion-Clipperton équivaut à la ZEE de l'hexagone.

Comment a été élaborée cette feuille de route ?

La feuille de route pour l'économie bleue ultramarine est le fruit d'un travail de concertation proposé par le Gouvernement afin de répondre à l'attente des élus ultramarins, lors de leur rencontre avec le Président de la République le 7 septembre 2022, de construire avec les territoires des politiques publiques plus efficaces et adaptées à leurs singularités.

Elle a fait l'objet de consultations écrites et de réunions de synthèse conduites par les préfets et hauts-commissaires, auprès des acteurs du monde maritime local, et par la DGOM et la DGAMPA auprès des services déconcentrés et des collectivités.

Ces concertations ont permis d'identifier, par champs d'intervention, des priorités communes (section 2) et des mesures opérationnelles par territoire (section 3), pour le déploiement de l'économie bleue en outre-mer.

La feuille de route permet de donner davantage de visibilité aux singularités locales par rapport aux autres stratégies et de conforter l'importance des secteurs maritimes ultramarins comme leviers de croissance pour les filières en leur permettant de créer de la valeur et des emplois souvent non délocalisables et attractifs. Du fait de leurs richesses et spécificités maritimes diverses, mettre l'accent sur un mode de gouvernance bleue durable est un enjeu stratégique pour les outre-mer français.

A quels territoires s'adresse cette feuille de route ?

La feuille de route s'adresse à l'ensemble des territoires ultramarins : Guadeloupe, Guyane, La Réunion, Martinique, Mayotte, Nouvelle-Calédonie, Polynésie française, Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Saint-Pierre-et-Miquelon, Wallis-et-Futuna et les Terres australes et antarctiques françaises (TAAF).

L'île de la Passion-Clipperton ne disposant pas de population permanente, des politiques publiques spécifiques y sont déployées.

Dans quel cadre s'inscrit cette feuille de route ?

La feuille de route intervient en application de :

- L'objectif de développement durable n°14 des Nations unies « conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable » ;

- L'objectif 16 de la stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML) 2024-2030 : « accompagner dans les Outre-mer le développement de l'économie bleue et valoriser une biodiversité préservée, selon les particularités et les atouts de chacun », dont l'une des mesures est d'« adopter une feuille de route ambitieuse pour le développement de l'économie bleue dans les Outre-mer français » ;

- La mesure B1.7 « construction d'une feuille de route pour l'économie bleue ultramarine » du comité interministériel de la mer du 17 novembre 2023.

Elle donne corps aux stratégies conduites par l'Etat :

- Les exercices de gestion intégrée de la mer et du littoral, en application de la directive-cadre planification de l'espace maritime (DCPEM) avec, au niveau national, la stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML), et au niveau territorial pour les bassins Antilles, Guyane et Sud Océan Indien, les documents stratégiques de bassins maritimes (DSBM) en vigueur ;

- La stratégie nationale portuaire (SNP) qui encadre l'ensemble des actions publiques relatives au développement économique des ports de commerce et de leurs hinterlands ainsi qu'à leur participation à la décarbonation de l'économie, des transports, à la transition énergétique, ou encore, à la préservation de la biodiversité et à l'adaptation des ports aux effets du changement climatique ;

- La stratégie nationale pour la biodiversité (SNB) 2030 qui traduit l'engagement de la France au titre de la convention sur la diversité biologique (1992). Cette stratégie fixe des objectifs visant à réduire les pressions sur la biodiversité, protéger et restaurer les écosystèmes et susciter des changements en profondeur afin d'inverser la trajectoire du déclin de la biodiversité. Les Outre-mer, qui concentrent 80 % de la biodiversité nationale, constituent un enjeu majeur de cette stratégie ;

- La stratégie nationale bas carbone (SNBC) qui fixe les priorités en matière de lutte contre le changement climatique.

La feuille de route s'inscrit également dans le cadre de la circulaire du 10 juillet 2024[2] sur la coordination de l'action du Gouvernement dans les outre-mer, visant le « réflexe outre-mer » dans toutes les réformes et tous les projets impliquant la puissance publique.

Elle intervient en complément des projets de feuille de route économie bleue conduits par les gouvernements locaux de Nouvelle-Calédonie et de Polynésie française.
Elle prend en compte la stratégie de développement de Wallis et Futuna 2017-2030.

Qu'est-ce que l'économie bleue durable et quels sont les champs d'intervention en cours de développement communément identifiés en outre-mer ?

La Commission européenne décrit l'économie bleue comme « tous les secteurs et toutes les industries liées aux océans, aux mers et aux côtes, qu'ils relèvent du milieu marin (comme le transport maritime, la pêche, la production d'énergie) ou du milieu terrestre (comme les ports, les chantiers navals, l'aquaculture terrestre et la production d'algues ainsi que le tourisme littoral) ».

Selon la communication de la Commission européenne relative à une nouvelle approche pour l'économie bleue durable dans l'Union européenne de 2021,[3] les objectifs de transformation dans les chaînes de valeur des secteurs du maritime se traduisent par :

- L'atteinte des objectifs de neutralité climatique et de zéro pollution
- Le développement de l'économie circulaire et la prévention des déchets
- La préservation et la protection de la biodiversité
- La résilience côtière, en privilégiant les infrastructures vertes contribuant à préserver la biodiversité, les écosystèmes et les paysages côtiers notamment
- Le développement de systèmes alimentaires responsables

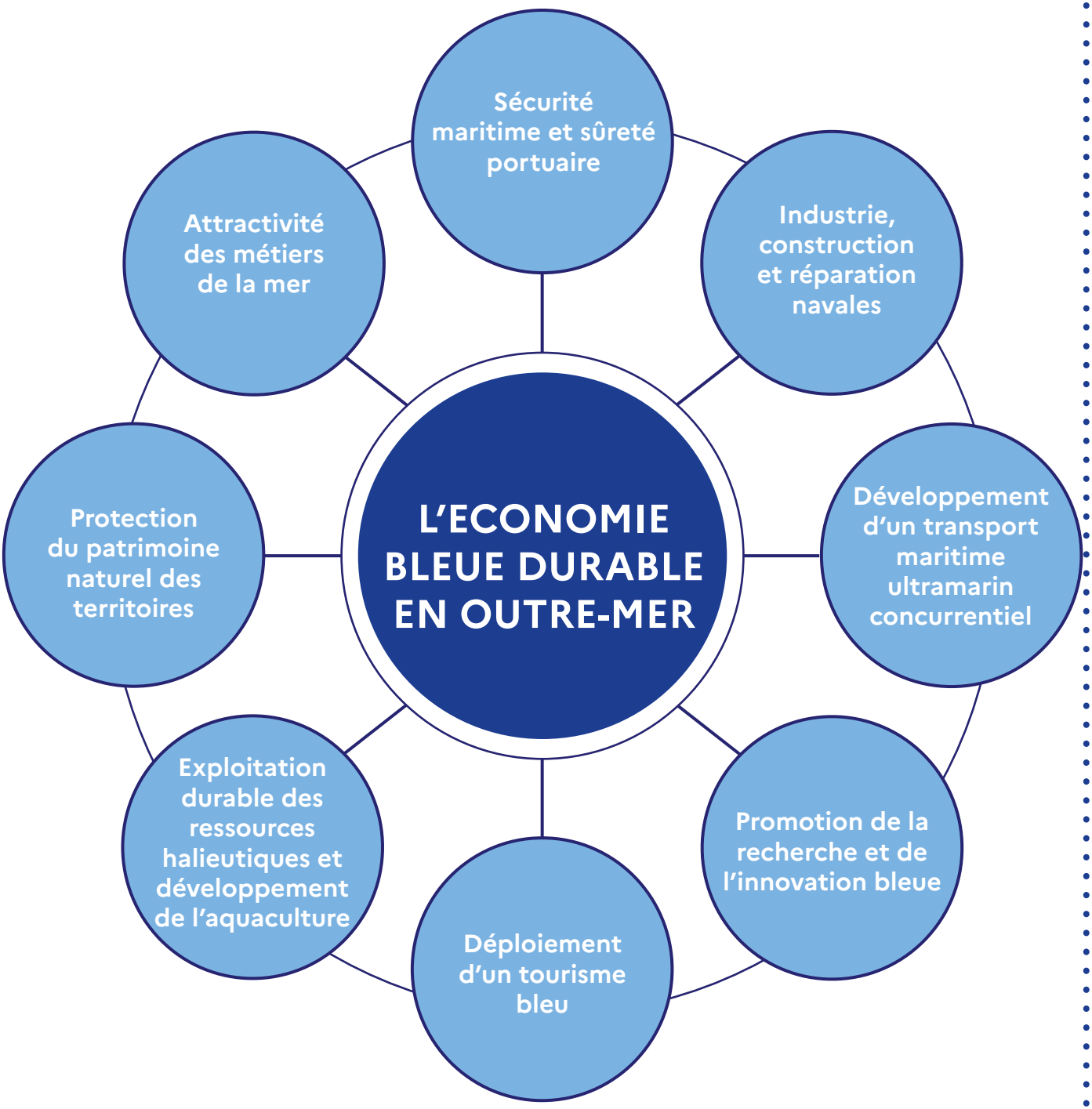
2. https://www.legifrance.gouv.fr/download/pdf/circ?id=45575
3. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021DC0240&qid=1705499035536

Selon les travaux du Comité France Maritime,[4] « ***l'économie maritime française est composée de cinq secteurs dits « traditionnels » : le transport maritime, la pêche, l'industrie et la construction navale et nautique, les télécommunications/câbles sous-marins et les ressources énergétiques. Ces cinq secteurs sont complétés par cinq secteurs « émergents » tels que les ressources minérales, le tourisme, les biotechnologies, les énergies marines renouvelables et l'aquaculture. Pour atteindre l'objectif d'un développement durable de l'économie maritime, ces dix secteurs précités devront utiliser le dynamisme de dix autres secteurs qui leurs sont communs à savoir l'environnement, les infrastructures portuaires et les réseaux, les infrastructures en mer, les digues et polders, le numérique, les sciences et l'innovation, les services (assurance, courtage, droit et finance), la sûreté et la sécurité, la surveillance et enfin la formation.*** »

En d'autres termes, l'économie bleue est une économie composée de plusieurs secteurs d'activités qui contribuent à la gestion intégrée de la mer et du littoral, dans une perspective de développement durable, à savoir concourant à la résilience des territoires et des écosystèmes maritimes et littoraux ; au bien-être des populations, salariés et acteurs du maritime et des zones littorales ; et à la compétitivité de l'économie maritime et littorale. Il s'agit de 3 des priorités de la stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML). L'économie bleue est le résultat d'une économie locale basée sur la mise en valeur de ses spécificités maritimes comme source solide de développement tout en maintenant des océans en bonne santé.

A l'échelle des outre-mer, les champs d'intervention en cours de développement communément identifiés à l'issue des concertations figurent dans le schéma ci-après :

4. L'économie bleue en France, CFM, édition 2022


L'ECONOMIE BLEUE DURABLE EN OUTRE-MER
Sécurité maritime et sûreté portuaire
Industrie, construction et réparation navales
Développement d'un transport maritime ultramarin concurrentiel
Promotion de la recherche et de l'innovation bleue
Déploiement d'un tourisme bleu
Exploitation durable des ressources halieutiques et développement de l'aquaculture
Protection du patrimoine naturel des territoires
Attractivité des métiers de la mer

POTENTIEL ET DEFIS POUR L'ECONOMIE BLEUE ULTRAMARINE A L'HORIZON 2030

SECTION 01

Port de Pariacabo, Guyane
©DGOM

Les espaces maritimes et littoraux ultramarins abritent une biodiversité exceptionnelle, soumise à plusieurs pressions.

Couvrant 97 % de la zone économique exclusive française (ZEE) de près de 11 millions de km², les outre-mer concentrent 80 % de la biodiversité française.

- Mayotte et La Réunion hébergent un quart des espèces mondiales de mammifères marins.[5]

- La Nouvelle-Calédonie possède la deuxième plus longue barrière récifale du monde, où vivent plus de 9000 espèces marines identifiées[6] la surface récifale de la Polynésie française couvre 15 000 km² de récifs et lagons, soit plus d'un quart (26 %) de la surface totale des récifs coralliens français.

- La Guyane héberge 70 % des mangroves françaises.[7]

- Dans les Antilles françaises, les services écosystémiques des récifs coralliens sont estimés à près de 340 millions d'euros.[8]

- Saint-Pierre-et-Miquelon est le seul territoire d'outre-mer situé en Atlantique nord reconnu pour sa biodiversité marine subarctique.

- Les Terres australes et antarctiques françaises (TAAF) représentent plus de 2,2 millions de km², soit plus de 20 % du territoire maritime français et abritent l'une des plus riches communautés d'oiseaux marins du monde, dont la première population mondiale de manchots royaux.[9]

Dans un contexte de changement climatique, cette biodiversité exceptionnelle subit d'importantes pressions liées à certains phénomènes naturels (acidification des mers, canicules marines, blanchiment des coraux, évolution des espèces et des ressources) ou d'origine anthropique (surexploitation de certaines ressources halieutiques, extraction des ressources fossiles et les risques générés, multiplication des axes de transport maritime, accentuation des flux touristiques sur les littoraux, pollutions issues des activités terrestres par les eaux usées). Ces éléments menacent l'équilibre et la résilience des écosystèmes marins. Par exemple, 80 % des récifs coralliens sont dégradés aux Antilles.[10] Près de 60 % des habitats littoraux sont fortement dégradés à La Réunion. 70,5 % des masses d'eau ont été évaluées de qualité moyenne à médiocre à Mayotte.[11] En Guyane, 84 % des habitants recensés résident sur les communes littorales, fortement exposées aux évolutions du trait de côte qui peuvent atteindre des variations annuelles comprises entre 100 et 300 mètres par an, pour les côtes les plus sensibles à l'érosion.

5. DSBM SOI 2020-2026.
6. Chiffres clés 2021 du Gouvernement de Nouvelle-Calédonie.
7. Comité Ifrecor Polynésie français.
8. Ifrecor, donnée DSBM Antilles 2021-2027.
9. TAAF- 2019-2020, bilan d'activité.
10. DSBM 2021-2027.
11. DSBM SOI 2020-2026.

La gestion intégrée de la mer et du littoral vise à réduire ces impacts, tout en favorisant le développement économique et social des territoires.

Les documents stratégiques des bassins maritimes (DSBM) en vigueur aux Antilles, en Guyane et dans le sud océan Indien exposent précisément les différentes pressions subies à l'échelle des bassins respectifs de ces territoires et établissent, sur la base d'un état des lieux, une vision stratégique pour l'avenir de leurs espaces maritimes et littoraux, incluant des priorités et des actions ciblées pour le développement durable de leurs usages sociaux et économiques.

Les gouvernements locaux de Nouvelle-Calédonie, Polynésie française et Wallis-et-Futuna travaillent également à l'élaboration de stratégies de gestion intégrée de la mer et du littoral, co-construites avec les parties prenantes, afin d'inclure aux perspectives de développement économique et social de leurs territoires, la sauvegarde des équilibres écologiques et biologiques.

Dans son communiqué de presse « Vers une gestion intégrée de l'espace maritime de la Nouvelle-Calédonie », le Gouvernement de Nouvelle-Calédonie mentionne ainsi l'importance de cohérence entre l'approche par secteur d'activité – exploitation des ressources halieutiques, tourisme bleu, innovation et recherche, … – et les objectifs de gestion des différents espaces maritimes et littoraux.

Concrètement, le déploiement de l'économie bleue dans les territoires implique de mobiliser le potentiel de chacun des champs d'intervention identifiés lors des concertations pour l'élaboration de la feuille de route.

Le rapport du Sénat de février 2022 met[12] en avant le potentiel sous-exploité des outre-mer et l'importance d'accompagner leur transition économique.
La délégation sénatoriale aux outre-mer insiste sur la nécessité de structurer l'économie bleue.

L'étude de 2022 pilotée par la DGOM évalue le potentiel des territoires ultramarins dans le secteur de l'économie bleue à horizon 2050. Trois scénarios, articulés autour du changement climatique, ressortent de cette étude : un scénario optimiste avec une transition écologique réussie, un scénario intermédiaire et enfin, un scénario catastrophique dans lequel les ressources et territoires habitables sont en constante diminution. La notion d'économie bleue « durable » induit alors un développement pérenne de l'économie maritime dans une volonté de lutter contre le réchauffement climatique.

12. DSBM SOI 2020-2026.

Les activités maritimes en outre-mer sont généralement concentrées sur la pêche, le transport maritime, les activités portuaires, le tourisme, la plaisance et le nautisme. D'autres secteurs émergent tels que l'aquaculture ou celui des énergies marines renouvelables mais font face à des défis structurants notamment liés au changement climatique et aux singularités géographiques des territoires (isolement, éloignement, insularité pour certains et risques cycloniques auxquels ils sont exposés[13] ou l'exposition à des aléas naturels singuliers).

Formation et emploi

En 2019, l'emploi maritime concentre plus de 525 000 emplois, pour une valeur ajoutée de 43 milliards d'euros.[14] A l'échelle des territoires d'outre-mer, il représente en 2018 près de 12 500 emplois, soit 2,4 % de l'emploi marchand.[15] Le défi principal réside dans l'adaptation et l'attractivité de l'offre de formation locale pour répondre aux besoins spécifiques d'emploi des territoires.

Une mission d'inspection a été mandatée par le Gouvernement en juin 2024 pour recenser l'offre de formation outre-mer en faveur de l'emploi maritime, navigant et à terre. Les recommandations que cette mission devrait formuler au cours de l'année 2025 pourront utilement servir à compléter cette offre de formation pour tirer parti du potentiel de développement particulièrement important de l'économie bleue et pour anticiper et préparer l'évolution des compétences qui permettront d'accompagner la transition écologique.

Protection du patrimoine naturel

La protection du patrimoine naturel maritime par des mesures de gestion spécifiques pour l'exercice de l'ensemble des activités maritimes (pêche, recherche, tourisme, transport maritime, surveillance de la navigation) est essentielle pour une utilisation durable et intégrée des espaces maritimes.

Pêche et aquaculture – exploitation durable des ressources halieutiques et développement de l'aquaculture

Le secteur de la pêche est essentiel pour nourrir les populations locales. C'est une source majeure d'emplois pour les populations et indispensable au développement économique des territoires. L'un des enjeux de l'économie bleue est la préservation des ressources naturelles et des écosystèmes marins dont elles dépendent, à un niveau biologiquement durable pour la bonne santé des océans.

13. Article 349 Traité de fonctionnement de l'Union européenne
14. Chiffres clés de la mer et du littoral 2024, SDES
15. Étude IEDOM-IEOM, 2018

Dans le respect de cet équilibre entre préservation de la ressource et capacités de pêche, le renouvellement de la flotte ultramarine est un objectif primordial pour que les professionnels puissent disposer de navires modernes (moins polluants, répondant aux normes de sécurité et améliorant les conditions de travail des marins). La spécificité des flottes de pêche immatriculées dans les régions ultrapériphériques a été reconnue dès 2018 par la Commission européenne. Après de longues négociations, elle a autorisé en 2022 la possibilité de financer la construction d'unités de pêche productives neuves dans le cadre de régimes d'aides d'Etat notifiés. Chaque année, la Commission européenne rend un avis sur la base d'un rapport capacité rédigé par les services de l'Etat. Cet avis autorise ou non des segments de flotte de pêche ultramarine à bénéficier d'aides d'Etat pour le nouvellement de leurs capacités de production. L'Etat porte une attention particulière dans la défense des intérêts des territoires à l'occasion de ces décisions annuelles.

Parmi les enjeux structurants du secteur de la pêche figure également l'endiguement de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN), en particulier en Guyane, du fait des pressions exercées sur les ressources halieutiques. A titre d'exemple, au premier semestre de l'année 2024, les autorités françaises en Guyane ont contrôlé 126 navires battant pavillon tiers à l'Union européenne en infraction pêche INN.

Tourisme bleu, plaisance et nautisme

Le secteur du nautisme et de la plaisance est en plein essor. Il représente un potentiel fort d'emploi, de structuration et de régulation des usages, notamment par la sensibilisation et l'éducation au développement durable.

La plaisance touristique polynésienne permet au territoire de bénéficier des retombées économiques similaires aux exportations du secteur de la pêche ou près de trois fois supérieures aux exportations de vanille ou de monoï. De même, le bassin caribéen est actuellement l'un des premiers bassins de navigation et de pratique nautique au monde. La Martinique est devenue en un peu plus d'une décennie une place incontournable de la filière nautique antillaise, notamment pour la location, l'entretien et la réparation de navires de plaisance, avec 260 entreprises pour environ 1000 emplois. La plaisance et le nautisme font l'objet d'une feuille de route nationale actuellement en cours d'élaboration avec la filière. La Guadeloupe abrite quant à elle la plus grande Marina des petites Antilles avec 1 131 anneaux dédiés aux plaisanciers et aux loueurs de Point-à-Pitre.

Adaptation au changement climatique, énergies marines renouvelables, biotechnologies – promouvoir la recherche et l'innovation bleues

Sur le plan de la transition énergétique, les énergies marines renouvelables (EMR) constituent une opportunité de mix énergétique et font l'objet d'études de potentiel dans les territoires d'outre-mer.

Sur le plan scientifique et de la recherche, il s'agit de mieux connaître les grands fonds marins, dont moins de 3 %[17] ont été explorés jusqu'à présent dans le monde, notamment leur rôle dans la régulation du climat.

Transport maritime - développer un transport martinime ultramarin concurrentiel

Sur le plan économique et de la communication, 90 % du commerce international se fait par voie maritime. La France dispose d'un réseau portuaire dense constitué de grands ports de commerce, notamment en outre-mer, connectés aux grandes routes maritimes et axes logistiques stratégiques. Le transport multimodal (marchandises acheminées par au moins deux types de transport) tend également à se déployer en outre-mer et permettrait de désengorger certains axes routiers. Certains territoires d'outre-mer dépendent de leurs grands ports maritimes pour optimiser et maintenir une connexion au niveau régional et avec l'hexagone.

Au niveau national, le transport maritime de marchandises s'est élevé à 326,1 millions de tonnes en 2023.[18] Les ports de Guadeloupe, Guyane, La Réunion et Martinique y contribuent, notamment pour le transit régional et les échanges internationaux. En Martinique, par exemple, le grand port maritime totalise un trafic de conteneurs de plus de 187 252 équivalent vingt pieds (EVP) en 2023 et de 216 006 EVP pour le grand port maritime de Guadeloupe. Pour La Réunion, un trafic de conteneurs d'environ 393 000 EVP a transité par les installations portuaires du grand port maritime en 2021.

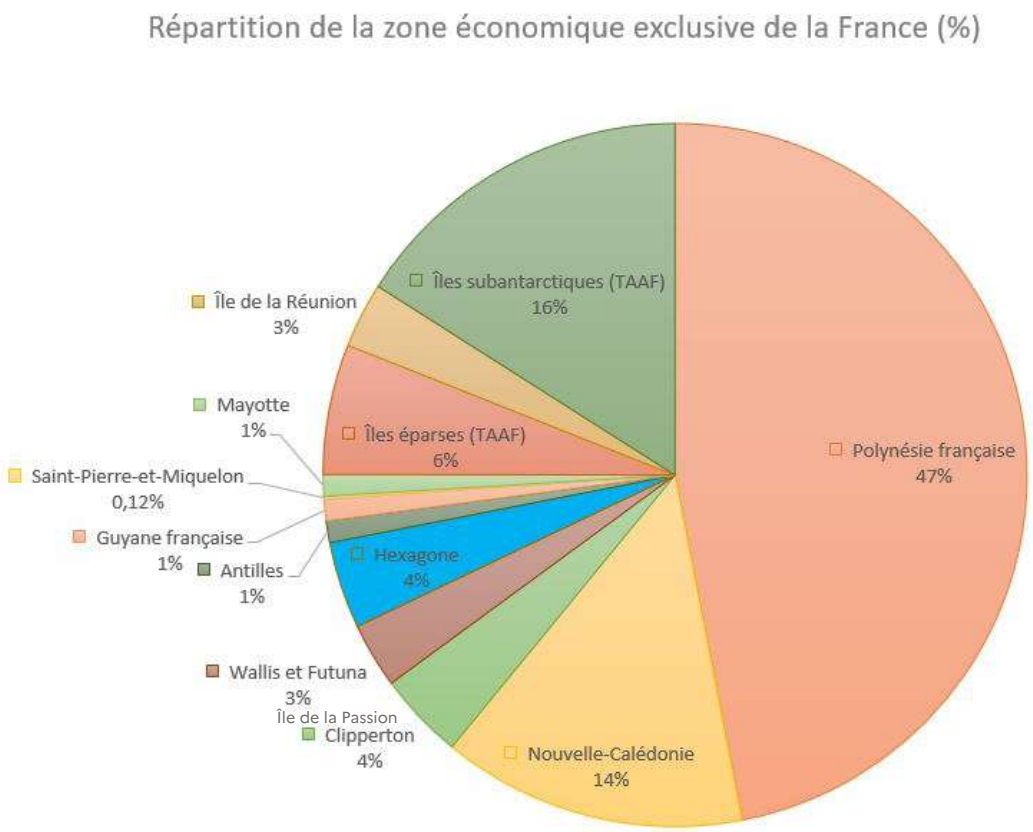
Industrie, construction et réparation navale

L'industrie navale française repose sur un savoir-faire technique historique, soutenu par une recherche maritime de haut niveau. L'excellence de sa flotte navale (navires militaires, de commerce et de plaisance) lui permet d'être une puissance exportatrice, disposant d'un pavillon internationalement reconnu.

Sécurité maritime et sûreté portuaire

Le rapport du Sénat précité de février 2022[19] appelle à renforcer la surveillance et la défense des territoires face aux enjeux tels que la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) et la piraterie.

17. France 2030 : 11 lauréats pour investir le champ des grands fonds marins : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/23.04.2024%20-%20DP%20Grands%20Fonds%20Marins.pdf
18. Transport maritime de marchandises, SDES, 2024
19. https://www.senat.fr/rap/r21-546/r21-546.html



Source des données : Office français pour la biodiversité (OFB)

EN RÉSUMÉ

Avantages

→ Espaces maritimes : **97 % de la ZEE** française située en outre-mer
→ **90 %** du commerce se fait par voie maritime
→ **80 %** de la biodiversité française se trouve en outre-mer

Opportunités

→ Adaptation au changement climatique dans les services écosystémiques naturels
→ Recherche et innovation bleues
→ Tourisme bleu durable
→ Espaces maritimes comme source majeure d'emploi, territoires attractifs pour les jeunes entrepreneurs
→ Renouvellement de la flotte de pêche et gestion halieutique durable
→ Synergies par bassin
→ Coopération régionale : transport maritime concurrentiel
→ Année de la mer 2025, Conférence des Nations Unies sur l'Océan (UNOC-3)

Faiblesses

→ Insularité et manque de connectivité
→ Manque de main-d'oeuvre qualifiée
→ Faiblesse d'investissement
→ Peu d'intégration des outre-mer dans les dynamiques régionales
→ Territoires principalement tournés vers l'Union européenne
→ Manque de connaissances sur l'etat des stocks halieutiques et des écosystèmes marins
→ Limite de moyens de contrôle, de surveillance et de souveraineté en mer

Menaces

→ Territoires en première ligne face au changement climatique (cyclones, sargasses, montée des eaux)
→ Pêche illicite, non réglementée, non déclarée (INN)
→ Trafic de stupéfiants et criminalité en mer
→ Impact du chlordécone sur la pêche et les écosystèmes marins
→ Déchets portuaires, de l'industrie navale et des activités de pêche

PRIORITES COMMUNES IDENTIFIEES A L'ISSUE DES TRAVAUX DE CONCERTATION

SECTION 02

Pêche dans le lagon de Mayotte
© Lizot Pierrick

L'ensemble des territoires d'outre-mer sont marqués par des réalités locales différenciées mais également par des caractéristiques communes liées aux enjeux de l'ultrapériphéricité. Cette section répertorie les priorités communes exprimées par les territoires, DROM et COM lors des travaux de concertation, pour une économie bleue durable.

FORMATION ET EMPLOI - RENFORCER L'ATTRACTIVITE AUX METIERS DE LA MER

- Sensibiliser aux enjeux maritimes ;
- Développer des offres de formation continues et diversifiées : assurer des formations de marins-pêcheurs, moderniser les outils pédagogiques, renforcer l'attractivité des formations, adapter les compétences des formateurs aux spécificités ultramarines des filières maritimes, valoriser les qualifications, intégrer un prisme environnemental dans les formations, former à la gestion environnementale des ports de plaisance, mutualiser certaines formations du nautisme et de la plaisance (passerelles/équivalences), développer la communication autour de l'offre professionnelle ;
- Etendre l'emploi : favoriser l'installation des jeunes entrepreneurs et l'emploi des populations locales ;
- Promouvoir la place des femmes dans les métiers de la mer ;
- Encourager la formation de bénévoles pour la sécurité en mer dans les territoires ;
- Etudier la possibilité de déployer une filière de « mentorat dans l'univers maritime » pour accompagner les jeunes d'outre-mer par des professionnels issus de l'ensemble des filières maritimes et contribuer ainsi à faire naître des vocations ;
- Favoriser l'insertion de personnel ultramarin dans la marine par le biais du service militaire adapté (SMA), lequel a noué récemment un partenariat avec la Marine nationale ;

Les résultats de la mission d'inspection sur la formation maritime outre-mer (voir page 17) attendus en 2025 permettront d'enrichir, d'éclairer et d'approfondir les mesures «formation» contenues dans cette feuille de route.

Les documents de planification maritime et stratégies gouvernementales applicables aux territoires des bassins maritimes Antilles, Guyane, Sud Océan Indien et Saint-Pierre-et-Miquelon :

- Objectif 9 de la SNML 2 « Affirmer les dimensions sociales et durables des activités maritimes et consolider les formations initiales et continues pour répondre à l'évolution des besoins ». Cet objectif comprend un focus outre-mer qui vise à assurer le développement des formations adaptées et à valoriser les initiatives locales ;
- CIMER, mesure N°5 « Développement des formations maritimes en outre-mer ». Cette mesure acte la participation de l'Etat au financement de la construction du lycée des métiers de la mer en Guyane, le lancement d'un plan de déploiement des formations maritimes dans les outre-mer, la création d'un CAP maritime au lycée agricole de Matiti et le lancement d'une mission « inter inspections ».

PROTECTION DU PATRIMOINE NATUREL

- Sensibiliser la population aux enjeux de protection des milieux marins pour en faire des acteurs de l'économie bleue ;

- Valoriser le patrimoine naturel pour le rendre attractif (aires marines protégées, tourisme d'observation passive) tout en veillant à préserver les milieux naturels des risques de sur fréquentation ;

- Renforcer la protection de l'environnement marin en mobilisant les outils les plus appropriés : Aires Marines Protégées réglementées (réserves naturelles, parcs nationaux) ou contractuelles (parc naturel marin) et autres zones à enjeux du territoire.

Les documents de planification maritime et stratégies gouvernementales applicables aux territoires des bassins maritimes Antilles, Guyane, Sud Océan Indien et Saint-Pierre-et-Miquelon :

- Objectif 2 de la SNML 2 « Atteindre le bon état écologique et restaurer la biodiversité marine et littorale avec des outils adaptés ». Cet objectif comprend un focus outre-mer relatif à la protection des mangroves et des récifs coralliens. Il mentionne également la nécessité d'assurer le développement de la recherche, du suivi et de la réhabilitation de ces milieux fragiles. Le suivi et la collecte des données sur les stocks halieutiques sont aussi des mesures prioritaires ;

- Objectif 4 de la SNML 2 « Assurer la protection de la zone littorale grâce à une action coordonnée entre bassins versants et façades maritimes pour assurer une eau de qualité et réduire les pressions de la terre vers la mer » ;

- Objectif 5 de la SNML 2 « Accroître la résilience des écosystèmes marins aux changements climatiques et mieux gérer le domaine public maritime » ;

- La stratégie nationale biodiversité (SNB) rappelle la nécessité d'accélérer la restauration des écosystèmes ultra-marins.

PÊCHE ET AQUACULTURE – EXPLOITATION DURABLE DES RESSOURCES HALIEUTIQUES ET DEVELOPPEMENT DE L'AQUACULTURE

- Renouveler la flotte de pêche ultramarine : moderniser les équipements et améliorer la sélectivité des engins de pêche ;

- Utiliser durablement les ressources halieutiques dans le respect des réglementations européennes Politique commune de la pêche (PCP), aires marines protégées (AMP), avis scientifiques : préserver et conserver des stocks de pêche et des écosystèmes marins via le réseau d'aires marines protégées, réduire les captures accidentelles d'espèces protégées ou sensibles ;

- Accentuer la présence de la France dans les Organisations Régionales de Gestion des Pêches compétentes, s'appuyant sur une expertise locale des pêcheries ;

- Développer des infrastructures de débarquement permettant le recensement et la traçabilité efficients des espèces pour une pêche durable ;

- Déployer une aquaculture durable adaptée aux spécificités naturelles des territoires (en milieu naturel ou hors sol) et avec des infrastructures résistantes au changement climatique ;

- Renforcer la connaissance liée aux ressources halieutiques ;

- Evaluer les pistes d'amélioration de la protection des données halieutiques du fait de leur dimension géopolitique, notamment dans le cadre de la pêche thonière.

Les documents de planification maritime et stratégies gouvernementales applicables aux territoires des bassins maritimes Antilles, Guyane, Sud Océan Indien et Saint-Pierre-et-Miquelon :

- Objectif 11 de la SNML 2 « Soutenir et promouvoir un modèle de pêche durable et une aquaculture performante et respectueuse de l'environnement, pour améliorer notre souveraineté alimentaire » ;
- CIMER, mesure N°3 « Renforcement de la collecte halieutique en outre-mer » ;
- Plan aquaculture d'avenir 2021-2027.

TOURISME BLEU, PLAISANCE ET NAUTISME

- Promouvoir l'éco-tourisme, notamment les activités nautiques à propulsion vélique, le rétablissement les sentiers côtiers naturels, l'encadrement de l'observation passive d'espèces endémiques (exemple de l'observation des cétacés à La Réunion soumise à des mesures strictes - arrêté préfectoral du 7 juillet 2021) ;

- Développer une filière croisière durable ;

- Développer la filière nautisme et plaisance – attractivité par des infrastructures adaptées, polyvalentes, durables et sécurisées et organisation d'évènements sportifs – transition environnementale des ports de plaisance et labellisation (feuille de route nautisme et plaisance) ;

- Valoriser le patrimoine culturel nautique des outre-mer (yoles, pirogues, surf, doris, voiles traditionnelles…) ;

- Evaluer l'opportunité d'accompagner le tourisme bleu par une fiscalité adaptée.

Les documents de planification maritime et stratégies gouvernementales applicables aux territoires des bassins maritimes Antilles, Guyane, Sud Océan Indien et Saint-Pierre-et-Miquelon :

- Objectif 3 de la SNML 2 « Valoriser le patrimoine littoral et maritime », le focus outre-mer précise notamment qu'il serait utile d'encourager l'éco-tourisme, la valorisation des traditions et de l'artisanat local pour promouvoir l'emploi ;
- Objectif 16 de la SNML « Accompagner dans les outre-mer le développement de l'économie bleue et valoriser une biodiversité préservée selon les particularités et les atouts de chacun » ;
- La feuille de route nautisme plaisance en cours d'élaboration pourra orienter le développement de l'économie bleue sur ces thématiques.

ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE, ÉNERGIES MARINES RENOUVELABLES, BIOTECHNOLOGIES – PROMOUVOIR LA RECHERCHE ET L'INNOVATION BLEUES

- Projeter des pôles de recherche stratégiques ;
- Approfondir les connaissances sur les ressources marines et sur le fonctionnement des écosystèmes marins : collecte de données sur les stocks de pêche, rôle des barrières de corail (protection contre l'érosion), rôle des puits de carbone (mangroves) ;
- Développer la science liée aux biotechnologies et aux énergies marines renouvelables (EMR) tel que le Sea Water Air Conditionning (SWAC) qui est déployé en Polynésie française et qui fait l'objet d'appels à manifestation d'intérêt dans les Antilles françaises ou encore l'énergie houlomotrice ou thermique ;
- Promouvoir les initiatives d'exploration des grands fonds marins pour mieux les connaître, notamment leur rôle dans la régulation du climat et mieux les protéger ;
- Accroître les moyens innovants pour permettre une économie circulaire : déchets portuaires, de l'industrie navale et des activités de pêche (engins) ;
- Soutenir le développement de technologies sous-marines innovantes permettant l'étude environnementale et sismologique des grands fonds marins et une meilleure connaissance des conséquences du dérèglement climatique et aléas naturels sur ces milieux fragiles ;
- Développer et améliorer les études sur les conséquences du changement climatique pour les outre-mer, et mettre en œuvre des plans d'adaptation ;
- Valoriser les innovations liées à la prévention du changement climatique, notamment avec les solutions fondées sur la nature et identifier des financements associés ;
- Adapter les infrastructures nautiques, portuaires et aquacoles au changement climatique.

Les documents de planification maritime et stratégies gouvernementales applicables aux territoires des bassins maritimes Antilles, Guyane, Sud Océan Indien et Saint-Pierre-et-Miquelon :

- Objectif 7 de la SNML 2 « Promouvoir l'innovation technologique et numérique pour des activités performantes, soutenables et un meilleur partage des connaissances ». Le focus outre-mer encourage la création d'un réseau d'observatoire locaux de l'environnement et des usages, la pérennisation des infrastructures de surveillance et d'alerte et l'accroissement des connaissances sur les phénomènes météorologiques extrêmes ;
- CIMER, mesure N°5 « Le développement des énergies marines renouvelable en outre-mer ». Le CIMER acte la mise en place d'un état des lieux pour le développement des énergies marines renouvelables et l'intégration aux réseaux de distribution d'électricité ;
- CIMER, mesure N°2 « Identifier en outre-mer une ou plusieurs missions d'exploration des grands fonds marins dans le cadre de la stratégie France 2030 » ;
- CIMER, mesure N°10 « Inventaire du potentiel en ressource de granulats marins, cette mesure concerne particulièrement la Guyane ».

TRANSPORT MARITIME - DÉVELOPPER UN TRANSPORT MARITIME ULTRAMARIN CONCURRENTIEL

- Développer les coopérations inter et intra bassins sur le plan économique et universitaire entre les Antilles et la Guyane (hub Antilles et transbordement jusqu'en Guyane) ; au sein du bassin océan Indien entre La Réunion, Mayotte et les Etats voisins ; entre la Nouvelle-Calédonie, la Polynésie Française, Wallis-et-Futuna et les Etats voisins du Pacifique ;
- Poursuivre les concertations dans le cadre du conseil de coordination interportuaire Antilles-Guyane (CCIAG) ;
- Déployer une stratégie ultramarine liée à la décarbonation du transport maritime adaptée aux enjeux singuliers des territoires d'outre-mer (adaptation des réglementations européennes, déploiement d'alternatives locales à l'utilisation d'un carburant fossile tel que le cabotage à la voile ...) ;

INDUSTRIE ET RÉPARATION NAVALES

- Étudier les capacités de déploiement d'infrastructures flottantes à des fins de réparations navales (par exemple des docks flottants) ;
- Renouveler la flotte de pêche et développer une filière de construction propre et respectueuse de l'environnement inexistante à ce jour ;
- Etablir des filières locales de déconstruction-recyclage des bateaux de plaisance en fin de vie à l'image du réseau de l'association pour la Plaisance Eco–Responsable (APER) dans l'hexagone.

SÉCURITÉ MARITIME ET SÛRETÉ PORTUAIRE

- Assurer la sécurité maritime sous l'angle de la planification maritime (réduction des conflits d'usage, renforcement des moyens de contrôle et de surveillance) ;

- Lutter contre la cybercriminalité dans les ports maritimes, lutter contre les trafics illicites en mer, protéger les ressortissants et les navires, défendre les intérêts économiques, promouvoir un domaine maritime international sûr.

Ministère de l'intérieur et des outre-mer *© P.LERAITRE*

MESURES OPÉRATIONNELLES PAR TERRITOIRE

SECTION 03

NOUVELLE-CALÉDONIE

Gouvernance maritime

- La première priorité du territoire est de mettre en place un organe de gouvernance maritime local ou « comité stratégique maritime » basé sur un partenariat public-privé, dans l'esprit des conseils ultramarins de bassin (CMUB) prévus par le code de l'environnement pour les territoires des bassins Antilles, Guyane, Saint-Pierre-et-Miquelon et Sud océan Indien. Ce système de gouvernance sera fondé sur le décloisonnement et la concertation entre les parties prenantes – élus, administrations, acteurs économiques et scientifiques, société civile et permettra au territoire de mobiliser l'ensemble des forces vives locales dans le contexte actuel de définition de la future reconstruction économique. Dans le cadre de la feuille de route, il est proposé d'apporter un appui méthodologique au territoire dans le cadre d'un groupe de travail dédié ;

- Par ailleurs, la stratégie de la France dans l'Indo-pacifique est déployée depuis 2018. Elle prévoit, à l'échelle de la Nouvelle-Calédonie, la protection des espaces sous souveraineté française, en particulier la ZEE, et la coopération régionale et internationale.

Simplification administrative et outils modernes de gestion intégrée

- Promouvoir, faire connaître et utiliser les outils de gestion privilégiés que sont la planification stratégique spatiale maritime, les réseaux de connaissance, d'exploration, de suivi et de surveillance de la mer (milieux, ressources, biodiversité, activités, changement climatique, ...) et la structuration des bases de savoirs (hub de données) accessibles et ouvertes ;

- Appuyer la réalisation d'une cartographie des emprises de responsabilités et de décisions pour une optimisation de la gestion ;

- Apporter un appui dans le travail d'exploration et d'inventaire des potentiels économiques des espaces maritimes et les patrimoines à protéger ;

- Apporter un appui méthodologique dans l'élaboration d'indicateurs clés, fondés sur des critères environnementaux, sociaux et économiques, et dans la mise en place d'un système de suivi.

Formation et emploi - renforcer l'attractivité des métiers de la mer

- Former et renforcer la culture maritime par l'éducation et la promotion d'offres de formation attractives ;
- Sensibiliser la jeunesse aux métiers et aux enjeux du maritime dans le cadre d'un « parcours éducatif mer » afin de favoriser les vocations ;
- Favoriser l'égalité des genres dans l'éducation et l'entreprenariat ;
- Développer une offre de formation adéquate aux besoins en ressources et vivier.

Protection du patrimoine naturel

- Poursuivre les objectifs de préservation de la biodiversité exceptionnelle des zones marines bordant la Nouvelle-Calédonie tout en favorisant l'attractivité touristique de la région et la gestion durable des ressources halieutiques, au sein du Parc naturel de la mer de Corail ;
- Moratoire interdisant l'exploitation des fonds marins pour 10 ans tout en favorisant des campagnes d'exploration de la ZEE dans un objectif de mieux connaître les patrimoines naturels (géosciences, biodiversité, énergies, évolution à long terme...) et des objets sous-marins emblématiques ;
- Favoriser la mise en place d'aménagements innovants dans les zones littorales et côtières : mouillages, sentiers de découverte...

Pêche et aquaculture – exploitation durable des ressources halieutiques et développement de l'aquaculture

- Promouvoir la diversification et le développement d'une aquaculture marine durable dans l'optique d'une meilleure autosuffisance alimentaire.

Changement climatique, énergies marines renouvelables, biotechnologies – promouvoir la recherche et l'innovation bleues

- Promouvoir la formation d'un centre stratégique d'innovation bleue via des plateformes technologiques avancées : le « pôle mer » calédonien et pour faire de Nouméa une base technologique et un port scientifique dans le Pacifique sud ;
- S'inspirer et s'insérer dans la feuille de route nationale de la décarbonation du maritime afin de trouver des solutions adaptées au territoire.

Activités portuaires

- Conduire des études de faisabilité et de détermination des modèles économiques associés pour la construction des premières infrastructures portuaires et pourra être examiné la possibilité d'inclure des moyens de maintenance et de levage adaptés et les infrastructures d'une filière de déconstruction et d'entretien/réparation navale ;

- Conduire des études de faisabilité vers les plugs électriques de navires à quai, les solutions innovantes pour les navires transporteurs de passagers ou de fret, l'inventaire des ressources énergétiques originales ;

- Promouvoir l'implantation d'un centre international en matière d'économie bleue.

Transport maritime – développer un transport maritime ultramarin concurrentiel

- Promouvoir la mobilité intra-territoire via les espaces maritimes ;

- Renforcer l'axe francophone et européen Pacifique et l'ouverture à l'Océan Indien.

Coopérations

- Développer l'intégration et la coopération régionale notamment avec l'Australie, la Nouvelle-Zélande, le Japon et des partenariats avec les Etats insulaires voisins.

Bonnes pratiques

- Recréer, à partir du plan de sauvegarde, de refondation et de reconstruction (PS2R) du gouvernement de Nouvelle-Calédonie, les conditions d'une adaptation de la filière maritime aux conséquences économiques des événements de mai 2024 ;

- Observatoire calédonien pour l'économie bleue porté au titre de l'édition 2023 du Fonds d'intervention maritime (FIM). Par le biais de cet observatoire soutenu à hauteur de 50 000€, le Cluster maritime de Nouvelle-Calédonie accompagne le développement de projets liés au maritime, oriente les politiques publiques de développement et peut anticiper les besoins en infrastructures et emplois dans le secteur de l'économie maritime.

Kitesurf en Nouvelle-Calédonie
© Gendarmerie/SIRPA/F.BALSAMO

WALLIS-ET-FUTUNA

Protection du patrimoine naturel

- Protéger l'environnement marin, notamment le lagon sensible de Wallis-et-Futuna, face au changement climatique et aux pressions anthropiques.

Pêche et aquaculture – exploitation durable des ressources halieutiques et développement de l'aquaculture

- Professionnaliser (par le biais de formations) le tissu de la pêche côtière tout en préservant les ressources halieutiques dans une optique de garantir un bon état de santé des Wallisiens et des Futuniens notamment via une alimentation saine et équilibrée ;

- Accompagner le renforcement du secteur aquacole (opportunités de marché).

Tourisme bleu, plaisance et nautisme

- Promouvoir le développement du tourisme bleu (à l'échelle du territoire) et l'attractivité des activités nautiques sportives pour un développement économique de l'archipel ;

- Evaluer le potentiel d'une pêche hauturière dans les eaux de Wallis-et-Futuna.

Changement climatique, énergies marines renouvelables, biotechnologies – promouvoir la recherche et l'innovation bleues

- Promouvoir des partenariats avec les Etats voisins.

Transport maritime – développer un transport maritime ultramarin concurrentiel

- Soutenir le désenclavement de l'archipel par l'instauration de nouvelles liaisons maritimes inter-îles mais également vers les Etats voisins ;

- Développer des partenariats.

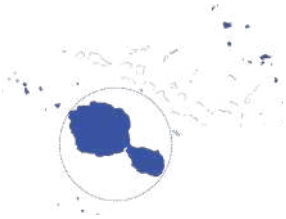
Sécurité maritime et sûreté portuaire

- Assurer la sécurité en mer de la navigation par le déploiement de moyens nautiques et de personnel associé.

Bonnes pratiques

- Création de l'association de sauvetage en mer à Wallis-et-Futuna au cours de l'année 2024 afin d'assurer la sécurité en mer, dans une zone qui ne compte pas de centre de sauvetage.

Pirogue traditionnelle Wallis-et-Futuna



POLYNÉSIE FRANÇAISE

En 2024, le Gouvernement de Polynésie française a adopté une feuille de route pour l'économie bleue durable à horizon 2030. Par ce document, le territoire de la Polynésie française se veut être un phare de la transition écoénergétique dans les secteurs liés à l'océan.

En Polynésie française, les activités liées aux espaces maritimes représentent 12% du chiffre d'affaires de l'ensemble des entreprises polynésiennes. Exploiter et préserver durablement pour les communautés et les générations futures ces espaces sont les mots d'ordre du Gouvernement.

Cette stratégie maritime vise à consolider le modèle polynésien de préservation et de valorisation durables de l'océan, autour de trois grands axes :

- Le renforcement des secteurs de l'économie bleue polynésienne : pêche (avec un objectif d'augmenter significativement le niveau des captures), perliculture (année 2023 historique en termes de chiffre d'affaire), aquaculture, biotechnologies marines, tourisme nautique, formation maritime et énergies marines renouvelables (SWAC en particulier, mais aussi énergie thermique de la mer) ;

- La mise en place d'une gestion durable des activités maritimes et l'adaptation des infrastructures portuaires au changement climatique et aux évolutions des trafics maritimes ;

- La coopération scientifique en vue de renforcer l'acquisition de connaissances et ainsi améliorer les mesures de préservation de l'océan, avec une priorité mise sur les grands fonds marins, dans un environnement régional très partagé entre exploitation et exploration ; L'ensemble de ces objectifs sont déclinés de manière plus détaillée dans le document cadre susmentionné.

Bonnes pratiques

- Aire Marine Gérée (AMG) dans l'ensemble de la ZEE de Polynésie française. La volonté d'assurer un équilibre entre la conservation des écosystèmes et le développement des activités économiques dans la ZEE a conduit le Gouvernement polynésien à employer le terme d'« aire marine gérée » plutôt qu'« aire marine protégée ». A l'occasion de la conférence de l'ONU sur les océans à Nice en juin 2025, la création de la plus grande AMP au monde à été annoncée (concernera la quasi totalité de la ZEE de l'achipel) ;

- Développement d'une énergie marine renouvelable : Sea Water Air Conditionning (SWAC). Ce système repose sur le principe d'utiliser l'eau froide des eaux profondes en mer pour permettre de climatiser des zones côtières dans la mesure où les océans sont une source d'eau froide inépuisable. Le SWAC offre une alternative à la climatisation conventionnelle. Cette technologie n'est déployée qu'en Polynésie française (deux à l'échelle d'infrastructures hôtelières et une à destination du centre hospitalier de Polynésie française-CHPF), ce qui rend le territoire attractif pour la recherche ;

- Marina de Fare ute (Papeete), lauréat de l'appel à projets ports de plaisance d'avenir, pour l'aménagement de nouveaux pontons et le développement de l'offre d'activités nautiques pour la population locale.

Ile de kaukura aux Tuamotu, Polynésie française
© Ministère des Outre-mer/P.LERAITRE

BASSIN SUD-OCEAN INDIEN

Les mesures opérationnelles identifiées dans la feuille de route constituent une déclinaison du document stratégique de bassin maritime (DSBM) Sud-Océan Indien (SOI). Adopté par arrêté inter-préfectoral du 16 décembre 2020, le DSBMSOI est le fruit d'un processus de 3 ans de co-construction sous l'égide du Conseil maritime ultramarin de bassin Sud océan Indien (CMUB SOI). Il présente la vision stratégique et le cadre d'actions conjoint à l'horizon 2026, pour les territoires de La Réunion, Mayotte et les Terres australes et antarctiques françaises (TAAF).

LA RÉUNION

Formation et emploi - renforcer l'attractivité des métiers de la mer

- Développer la formation aux métiers de la mer (avec de nouveaux partenariats, le développement du lycée des métiers de la mer selon une logique campus maritime valorisant les acteurs historiques).

Protection du patrimoine naturel

- Mobiliser les associations et les professionnels pour sensibiliser les élèves au milieu marin, dès les classes de primaire et secondaire ;

- Favoriser le partenariat entre professionnels, scientifiques, et associations locales pour garantir le développement durable des activités.

Pêche et aquaculture – exploitation durable des ressources halieutiques et développement de l'aquaculture

- Porter auprès de la Commission européenne et accompagner au niveau budgétaire le renouvellement des différents segments de la flotte de pêche (unités côtières et hauturières) ;

- Développer des infrastructures aquacoles durables, sécurisées et adaptées au changement climatique, notamment en encourageant l'aquaculture marine à terre et en impulsant une dynamique de recherche et d'innovation.

Tourisme bleu, plaisance et nautisme

- Accompagner le déploiement des infrastructures de la plaisance et du nautisme.

Changement climatique, énergies marines renouvelables, biotechnologies – promouvoir la recherche et l'innovation bleues

- Accompagner le développement de la recherche en identifiant les besoins communs, les moyens humains et les financements possibles.

Activités portuaires

- Accompagner l'adaptation des installations portuaires au changement climatique.

Transport maritime – développer un transport maritime ultramarin concurrentiel

- Étudier les possibilités de développement du transport maritime régional : faisabilité d'une compagnie maritime régionale, augmentation des échanges commerciaux et touristiques, croisière durable…

Industrie navale

- S'assurer de la livraison d'un dock flottant pour la réparation navale ;
- Evaluer les capacités de mise à disposition du foncier ;
- Accompagner la mise en place d'une filière de déconstruction des navires professionnels et de plaisance après avoir évalué les besoins en matière de déconstruction et la viabilité au regard du nombre de navires ;
- Travailler à l'évolution de la gestion des déchets et de la réglementation pour mettre en œuvre des actions de déconstruction.

Bonnes pratiques

- Création d'un lycée métiers de la mer (du CAP au BTS) pour la rentrée scolaire de 2027.

Le grand port maritime de La Réunion
© Grand Port Maritime de La Réunion

TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANÇAISES

Protection du patrimoine naturel

- Créer une réserve naturelle nationale dans les îles éparses ;
- Identifier les leviers pour la bonne mise en œuvre des plans de gestion des réserves naturelles ;
- Porter la reconnaissance de secteurs en zones de protection forte pour contribuer aux objectifs de la Stratégie nationale des Aires Protégées ;
- Assurer une surveillance et un contrôle des activités (pêche INN, tourisme...) dans la ZEE ;
- Acquérir de la connaissance pour appuyer le gestionnaire dans la mise en place de mesures de gestion des espaces marins protégés.

Pêche et aquaculture – exploitation durable des ressources halieutiques et développement de l'aquaculture

- Améliorer les plans de gestion des pêcheries qui assurent une exploitation durable et exemplaire ;
- Poursuivre la fédération des acteurs de la pêche autour d'une approche écoresponsable ;
- Poursuivre les pratiques de pêche plus sélectives ;
- Assurer une surveillance et un contrôle efficaces des activités de pêche ;
- Contribuer à l'émergence d'une approche régionale (bassin océan Indien) pour une gestion efficace et durable des ressources halieutiques migratrices (par ex. les thonidés) ;
- Améliorer le suivi et la gestion des DCP dérivants ;
- Assurer une surveillance et un contrôle efficaces des activités de pêche.

Changement climatique, énergies marines renouvelables, biotechnologies – promouvoir la recherche et l'innovation bleues

- Accompagner la réalisation de campagnes d'exploration et d'inventaire de la biodiversité dans les zones marines méconnues, notamment les monts sous-marins ;

- Suivre les impacts des changements globaux sur la biodiversité et les écosystèmes marins et littoraux (observatoires marins, suivi du trait de côte, suivi des récifs coralliens et mangroves, etc.).

Bonnes pratiques

Le programme MARIO qui porte sur les écosystèmes marins et la gestion durable des ressources naturelles du sud-ouest de l'Océan Indien financé à 80 % par l'Union européenne pour la période 2025-2030 permettra d'accompagner le gestionnaire dans l'acquisition de connaissances pour améliorer la gestion de ses espaces marins. Avec un volet sur les Eparses et un volet sur les Australes, il permettra également d'éprouver des technologies innovantes de lutte contre la pêche INN via l'équipement d'animaux marins pour détecter d'éventuels navires fantômes.

Le Marion Dufresne, TAAF
© Nelly Gravier

MAYOTTE

Les mesures opérationnelles du présent focus seront adaptées au regard des conséquences du cyclone Chido sur le secteur maritime local. Certaines mesures restent cependant structurantes sur le long terme pour le déploiement d'une économie bleue locale durable et compétitive sur le territoire.

Formation et emploi - renforcer l'attractivité des métiers de la mer

- Accroître les offres de formation pour l'ensemble des secteurs de l'économie bleue.

Pêche et aquaculture – exploitation durable des ressources halieutiques et développement de l'aquaculture

- Structurer la filière pêche et aquacole en veillant à la préservation des ressources marines et à la réduction de la dépendance alimentaire, notamment en renforçant l'attractivité des métiers de l'aquaculture et en développant une offre de formation adaptée ;

- Développer une flotte de pêche conforme et durable, en lançant notamment le régime d'aide de minimis au renouvellement de la flotte de pêche professionnelle pour des navires de longueur inférieure à 12 mètres ;

- Améliorer l'équipement des ports pour accompagner l'adaptation aux contraintes règlementaires notamment liées à l'obligation de débarquement (amélioration de la traçabilité et des quantités).

Tourisme bleu, plaisance et nautisme

- Soutenir le développement de l'offre touristique par la plaisance, le nautisme et les activités de croisière ;

- Promouvoir des activités transversales pour mutualiser les ressources : agrotourisme, pescatourisme.

Changement climatique, énergies marines renouvelables, biotechnologies – promouvoir la recherche et l'innovation bleues

- Promouvoir la recherche et l'innovation bleue (EMR – biotechnologies).

Transport maritime – développer un transport maritime ultramarin concurrentiel

- Etudier les possibilités d'exploitation durable du lagon (3e rang mondial) pour le développement d'un transport multimodal (navettes maritimes pour les passagers et liaisons maritimes de transport des marchandises).

Activités portuaires

- Accompagner la modernisation logistique du port maritime de Longoni, infrastructure stratégique pour le développement économique du territoire et vecteur d'intégration régionale.

Bonnes pratiques

- Projet de création d'un lycée maritime (formation continue Bac pro commerce, électromécanique et culture marine) à l'horizon 2027-2030 porté par le rectorat ;
- Construction de deux halles à marée fonctionnelles ;
- Mise en place d'une formation Brevet Professionnel de la Jeunesse, de l'Education Populaire et du Sport (BPJEPS) option plongée à Mayotte dans un parcours d'insertion. Soutenu au titre du Fonds d'intervention maritime (FIM) 2024 à hauteur de 92 000€, ce projet est destiné aux jeunes de l'île dans un parcours d'insertion et de lutte contre l'exclusion. Il s'intègre au développement des activités de tourisme bleu, de nautisme et de plaisance.

Mayotte
©Ministère de l'intérieure et des outre-mer/D.MENDIBOURE

BASSIN GUYANE

Les mesures des champs d'intervention identifiés dans la feuille de route constituent une déclinaison complémentaire au document stratégique de bassin maritime (DSBM) Guyane. Adopté par arrêté préfectoral du 18 janvier 2024, le DSBM Guyane est le fruit d'un processus de 9 ans de co-construction sous l'égide du Conseil maritime ultramarin (CMU) Guyane. Il présente la vision stratégique et le cadre d'actions à l'horizon 2030, pour la gestion intégrée de la mer et du littoral du territoire.

GUYANE

Formation et emploi - renforcer l'attractivité des métiers de la mer

- Développer les offres de formations aux métiers de la mer, peu présentes sur le territoire.

Protection du patrimoine naturel

- Protéger les milieux, les ressources marines et les équilibres biologiques et écologiques en réduisant les pressions par les activités et aménagements anthropiques ;
- Réduire les apports et la présence de déchets dans les eaux marines.

Pêche et aquaculture – exploitation durable des ressources halieutiques et développement de l'aquaculture

- Lutter contre la pêche INN ;
- Mettre en œuvre le plan pour la modernisation et le développement de la filière pêche en Guyane.

Tourisme bleu, plaisance et nautisme

- Soutenir le développement d'un tourisme fluvial ;
- Accompagner le développement d'activités de plaisance et nautisme de manière harmonieuse et sécurisée, notamment par l'aménagement du littoral.

Changement climatique, énergies marines renouvelables, biotechnologies – promouvoir la recherche et l'innovation bleues

- Réaliser un inventaire du potentiel en ressources de granulats marins sur le plateau continental du territoire pour étudier la faisabilité de leur exploitation ;
- Favoriser le développement des EMR, en lançant notamment la réalisation d'études de gisement ou de potentiel.

Activités portuaires

- Promouvoir une dynamique littorale par le transport maritime et les activités portuaires.

Transport maritime – développer un transport maritime ultramarin concurrentiel

- Renforcer la coopération avec les Etats voisins ;
- Appuyer un développement compétitif et durable des ports de commerce ;
- Renforcer les capacités de post-déroutement.

Sécurité maritime et sûreté portuaire

- Prévenir les risques (pollution maritime) et adopter une gestion optimale du trait de côte (sécurité maritime).

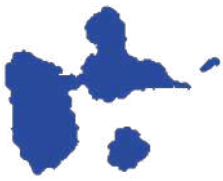
Bonnes pratiques

- Création d'un certificat d'aptitude professionnelle (CAP) maritime associé au lycée professionnel agricole (LPA) de Matiti depuis la rentrée scolaire de septembre 2024. Ce projet est soutenu par le FIM 2024 à hauteur de 300 000€ et contribuera au déploiement de la formation maritime en outre-mer ;
- Modernisation des ports et bases nautiques : base nautique de Kourou (Guyane), lauréat de l'AAP 2022 ports et bases d'avenir, avec la mise en place d'un accueil écoresponsable du public et salariés ; Port de plaisance de Roura lauréat 2023 pour la modernisation de ses infrastructures pour compenser la fermeture de la marina de Degrad des Cannes ;
- Pérennisation et renforcement de l'action coordonnée de l'ensemble des services de l'Etat, en lien avec la Commission européenne et Interpol, en matière de lutte contre le phénomène de pêche INN.

Débarquement du filet
© WWF Guyane

BASSIN ANTILLES

Les mesures des champs d'intervention identifiés dans la feuille de route constituent une déclinaison complémentaire au document stratégique de bassin maritime (DSBM) Antilles. Adopté par arrêté inter-préfectoral du 17 juin 2021, le DSBM est le fruit d'un processus de 4 ans de co-construction sous l'égide du Conseil maritime ultramarin de bassin Antilles (CMUBA). Il présente la vision stratégique et le cadre d'actions conjoint à l'horizon 2027, selon une approche par thématiques transversales et par filières, pour les territoires de Guadeloupe, Martinique, Saint-Barthélemy et Saint-Martin. Il sera révisé en 2027 dans le cadre d'un nouveau cycle de planification de six ans.



GUADELOUPE

Formation et emploi - renforcer l'attractivité des métiers de la mer

- Développer une offre de formation pour la filière maritime pour répondre aux besoins du territoire (notamment par des formations continues et techniques) ;
- Accompagner l'organisation de campagnes de sensibilisation des citoyens aux risques du changement climatique ;
- Maritimiser les formations : sensibilisation de la primaire au lycée en lien avec le rectorat et à l'université par la mise en place de licences de la mer et sorties terrain.

Protection du patrimoine naturel

- Inclure la protection de l'environnement dans le déploiement de l'ensemble des secteurs d'activité (tourisme côtier, croisière, pêche et aquaculture, activités portuaires).

Pêche et aquaculture – exploitation durable des ressources halieutiques et développement de l'aquaculture

- Structurer la filière pêche de la phase de production à la phase de transformation et de commercialisation ;
- Prendre en compte et traiter les effets de la pollution par la chlordécone, notamment en adaptant les zones de pêche ;
- Développer l'aquaculture en facilitant les démarches d'obtention des autorisations d'exploitation et en renforçant l'offre de formation pour accompagner la professionnalisation du secteur.

Tourisme bleu, plaisance et nautisme

- Soutenir la filière de plaisance et nautisme au cœur de la notion de tourisme sur ce territoire et le développement d'évènements sportifs ;
- Evaluer l'efficacité des moyens normatifs existants relatifs à la protection des cétacés.

Changement climatique, énergies marines renouvelables, biotechnologies – promouvoir la recherche et l'innovation bleues

- Soutenir les études relatives à l'insularité et aux caractéristiques qui exacerbent les risques ;
- Promouvoir l'innovation dans les moyens de lutte contre les échouements de sargasses.

Transport maritime – développer un transport maritime ultramarin concurrentiel

- Accompagner l'établissement d'un hub Antilles (en lien avec la Martinique) ;
- Encourager les acteurs locaux à développer les activités de croisière durables et proposer des adaptations lors des révisions des réglementations européennes en matière de décarbonation du transport maritime.

Industrie navale

- Consolider l'existant et développer la construction et la réparation navale dans un contexte de croissance économique (activité économique et emplois) et de développement durable (meilleure gestion des gisements de bateaux), filière qui tend à se développer et se structurer à ce jour ;
- Promouvoir la mise en place d'une filière de déconstruction de navires de plaisance pour un traitement des déchets optimal et créer de l'emploi immédiat : 15 à 20 % de la construction des navires de plaisance en Guadeloupe se fait localement, 80 % des navires importés ont payé une taxe de déconstruction (Association pour la plaisance éco-responsable - APER) .

Bonnes pratiques

- Adaptation d'un simulateur incendie aux normes de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) pour dispenser des formations labélisées selon la convention internationale sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (en anglais STCW-Standards of Training, Certification and Watchkeeping) nécessaires sur le territoire de la Guadeloupe. Cet équipement permettra de garantir aux marins le maintien des qualifications nécessaires à leur emploi et aux jeunes une formation maritime ;

- Etude en cours sur le projet de création d'une ferme aquacole dans la commune de Grand-Bourg à Marie-Galante ;

- Renouvellement d'un navire à vocation de formation et de recherche scientifique en Guadeloupe. Ce projet concerne le renouvellement du navire de l'Université des Antilles dont les missions sont la formation universitaire des étudiants et salariés et la recherche scientifique sur les écosystèmes marins de Guadeloupe. Il fait l'objet d'une subvention de 45 000€ au titre de l'édition 2024 du Fonds d'intervention maritime (FIM).

Guadeloupe
© Gendarmerie/SIRPA/F.BALSAMO

MARTINIQUE

Formation et emploi - renforcer l'attractivité des métiers de la mer

- Promouvoir la formation des décideurs politiques aux enjeux maritimes ;
- Encourager le développement d'interactions entre les métiers de la mer, notamment via le campus des métiers de la mer, de non navigant et les métiers de marins ;
- Adapter l'offre de formations aux besoins des entreprises ;
- Evaluer le potentiel du déploiement du plateau technique de l'école de formation professionnelle et de son insertion dans un cadre de coopération régionale ;
- Etudier l'opportunité de créer une bourse de l'emploi formation ;
- Communiquer sur les formations et métiers de la mer.

Protection du patrimoine naturel

- Favoriser la gestion intégrée du littoral et des milieux marins ;
- Lutter contre les pollutions externes, dont telluriques (pesticides dont chlordécone, plastique, sargasses) pour améliorer la qualité des eaux côtières ;
- Renforcer les interventions en mer contre la délinquance environnementale ;
- Protéger, restaurer et valoriser les habitats marins (mangroves, récifs coralliens) ;
- Appuyer le développement des zones de mouillage écologique pour diminuer la pression sur le milieu et l'élaboration d'une stratégie régionale.

Pêche et aquaculture – exploitation durable des ressources halieutiques et développement de l'aquaculture

- Maintenir le lien constant avec la filière pêche pour permettre la modernisation de la flotte ;
- Favoriser l'attractivité des métiers de la pêche et de l'aquaculture ;
- Promouvoir le développement de pratiques de pêche durables et responsables ;
- Renforcer la structuration de la filière autour du comité des pêches.

Tourisme bleu, plaisance et nautisme

- Soutenir la réduction des pressions anthropiques pour permettre la pérennité des activités ;
- Améliorer la connaissance des usages en mer en s'appuyant sur les outils existants (observatoire) ;
- Déployer les outils de planification maritime, dont les plans de balisages et adapter la promotion de zones de mouillages organisées ;
- Accompagner la structuration de filières avec des contrats d'objectifs ciblés ;
- Evaluer l'efficacité des moyens législatifs existants relatifs à la protection des cétacés.

Changement climatique, énergies marines renouvelables, biotechnologies – promouvoir la recherche et l'innovation bleues

- Approfondir les études sur la vulnérabilité aux effets du changement climatique ;
- Promouvoir l'innovation dans les moyens de lutte contre les échouements de sargasses ;
- Accompagner l'adaptation des filières aux enjeux des changements climatiques.

Transport maritime – développer un transport maritime ultramarin concurrentiel

- Accompagner l'établissement d'un hub Antilles (en lien avec la Guadeloupe), qui garantisse le lien direct avec l'Europe ;
- Encourager les acteurs locaux à développer les activités de croisière durables (feuille de route croisière durable aux Antilles), et proposer des adaptations lors des révisions des réglementations européennes en matière de décarbonation du transport maritime ;
- Etudier la possibilité de création d'un outil de surveillance régionale qui garantisse la sécurité périmétrique de la Martinique ;
- Promouvoir la coopération régionale en matière de sécurité des navires et de formation des marins.

Activités portuaires

- Accompagner la mise en place d'équipements portuaires qui répondent aux besoins des professionnels.

Industrie navale

- Evaluer l'accroissement de la capacité de réparation navale ;
- Maintenir et augmenter la capacité de réparation navale dans les ports ;
- Développer l'attractivité du site de réparation navale vis-à-vis du yachting.

Bonnes pratiques

- L'Ecole de formation professionnelle maritime et aquacole (EFPMA) de la Trinité en Martinique dispose d'une offre de formation de marins et d'infrastructures dédiées. Les apprenants peuvent bénéficier d'un plateau technique centralisé en formation initiale (64 élèves) et continue, sur des formations des matelots et d'officiers (jusqu'à C500). Cette pratique illustre la volonté de développer des formations maritimes continues locales. Il s'agit de maintenir les formations pêche, de développer des formations commerce et de dynamiser les formations plaisance professionnelle, moteur économique en forte croissance. Ce projet est inscrit dans le contrat de convergence et de transformation, cofinancé par la région et l'Etat ;
- La Martinique développe sa capacité de collecte en mer de la sargasse pour diminuer les effets de ce fléau sur les populations, puis pour en expérimenter une valorisation économique ;
- La Martinique a développé et a valorisé une filière croisière nautique à travers la signature d'un contrat de filière le 24 octobre 2024.

Ministère de l'Intérieur/S.QUINTIN

SAINT- MARTIN

Formation et emploi - renforcer l'attractivité des métiers de la mer

- Instiguer une « culture mer » ;
- Promouvoir le développement et l'attractivité des métiers de la mer.

Protection du patrimoine naturel

- Faire le lien avec la protection de l'environnement dans l'ensemble des décisions et actions stratégiques et évaluer les conséquences de ces décisions et actions sur l'environnement ;
- Evaluer l'efficacité des moyens législatifs existants relatifs à la protection des cétacés.

Tourisme bleu, plaisance et nautisme

- Promouvoir le développement d'un tourisme bleu durable (infrastructures de plaisance adaptées à l'environnement, valorisation du capital naturel de l'île) ;
- Renforcer la sensibilisation de la population et des touristes à l'environnement ;
- Appuyer l'installation d'une zone de tri pour améliorer le traitement des déchets.

Changement climatique, énergies marines renouvelables, biotechnologies – promouvoir la recherche et l'innovation bleues

- Étudier la création d'un Institut Caribéen de la Biodiversité Insulaire afin d'accroître les connaissances scientifiques (espèces marines, habitats naturels).

Transport maritime – développer un transport maritime ultramarin concurrentiel

- Encourager le développement du transport inter-îles et vers les îles environnantes (seule liaison actuelle : Saint-Martin/Saint-Barthélemy).

Industrie navale

- Encourager le développement de la filière navale aussi bien d'un point de vue de la construction que de la réparation et l'entretien, afin d'accentuer la position centrale que représente l'île de Saint-Martin dans les activités de plaisance.

Activités portuaires

- Étudier l'opportunité de construire un port de débarquement et des infrastructures de conservation au froid et de transformation.

Bonnes pratiques

- Création d'un outil numérique pour les usagers de la Réserve Naturelle Nationale de Saint-Martin pour organiser l'usage du parc de mouillage, mieux communiquer sur la réglementation, et faciliter le partage des connaissances.

Port de Marigot, Saint-Martin
©Delphotostock

SAINT-BARTHÉLEMY

Formation et emploi - renforcer l'attractivité des métiers de la mer

- Développer des formations et valoriser des compétences maritimes.

Protection du patrimoine naturel

- Aider à la protection des habitats marins (zones coralliennes et mangroves).

Pêche et aquaculture – exploitation durable des ressources halieutiques et développement de l'aquaculture

- Encourager le recrutement de travailleurs qualifiés issus du territoire et la coopération intra filière, pour assurer une logique de sécurité alimentaire.

Changement climatique, énergies marines renouvelables, biotechnologies – promouvoir la recherche et l'innovation bleues

- Favoriser le développement des EMR, en lançant notamment la réalisation d'études de gisement ou de potentiel.

Transport maritime – développer un transport maritime ultramarin concurrentiel

- Encourager le développement de la coopération régionale avec les îles voisines pour le transport de marchandises et de passagers.

Activités portuaires

- Promouvoir le développement des activités portuaires (conteneurs, nautisme et plaisance).

Port de Gustavia, Saint-Barthélémy
© Designpics

BASSIN DE SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON

SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON

Formation et emploi - renforcer l'attractivité des métiers de la mer

- Aider au développement de la coopération en matière de formation aux métiers de la mer avec l'hexagone, et les autres territoires ultramarins et la région environnante.

Pêche et aquaculture – exploitation durable des ressources halieutiques et développement de l'aquaculture

- Accompagner le déploiement de l'activité de pêche de manière durable, c'est-à-dire en captant de la valeur ajoutée et en testant de nouvelles productions et de nouveaux débouchés ;
- Maintenir la recherche pour une meilleure connaissance des stocks et espèces (partenariat IFREMER, organismes scientifiques canadiens et des pêcheurs locaux) ;
- Maintenir la coopération internationale et en particulier avec le Canada, pour une cogestion des ressources partagées qui soit équitable.

Tourisme bleu, plaisance et nautisme

- Promouvoir le maintien et le développement d'activités de croisières durables ;
- Promouvoir le tourisme de plaisance en bénéficiant du positionnement géographique de l'archipel, tout en segmentant les différents marchés potentiels et en adaptant l'offre et la promotion à chacun ;
- Promouvoir la restructuration de l'offre globale de services (accueil, hivernage, entretien, réparation) à destination de l'ensemble des acteurs du maritime (pêche, plaisance, commerce), et le retour au rôle historique de « station-service » des bancs de Terre-Neuve.

Changement climatique, énergies marines renouvelables, biotechnologies – promouvoir la recherche et l'innovation bleues

- Favoriser le développement des EMR, en lançant notamment la réalisation d'études de gisement ou de potentiel.

Activités portuaires

- Accompagner la programmation des travaux de réhabilitation des infrastructures portuaires du dernier port d'intérêt national, à réaliser dans le cadre du nouveau contrat de convergence et de transformation ;

- Accompagner une possible réorganisation globale du port en fonction des besoins des différents secteurs, et le cas échéant, l'étude d'une éventuelle réaffectation d'une réserve foncière à destination des activités maritimes.

Bonnes pratiques

- Recherche de nouveaux débouchés avec le développement de la filière algale : installation de filières en 2024 pour le développement de l'algoculture par un porteur de projet. Après une année de test, l'expérience pourra être renouvelée pour permettre de développer les débouchés. Les thalles (corps végétatif) sont prélevés en milieu naturel ;

- Structuration de la filière et captation de valeur ajoutée : création d'une coopérative maritime qui renforce les capacités de transformation et de commercialisation et mène des études visant à mieux connaître les ressources halieutiques et définir des règles de gestion. A ce titre, l'État soutient via le fonds d'intervention maritime (FIM) les projets de recherche scientifique menés par l'ARDA (association de recherche et de développement pour la pêche et l'aquaculture) concernant la migration du homard et celle du flétan blanc ;

- Signature en 2024 d'une charte pour l'engagement des pêcheurs plaisanciers de l'archipel pour une pêche de loisir durable du saumon de l'Atlantique. Cette charte est co-signée par le Préfet de l'archipel, le délégué de l'Ifremer à Saint-Pierre et Miquelon et le président de l'association des plaisanciers.

Saint-Pierre-et-Miquelon
© Ministère de l'Intérieur et des Outre-mer/F.BRANCHOUX

© Alexis Rosenfeld

ANNEXES

FINANCEMENTS DISPONIBLES POUR ACCOMPAGNER LE DÉPLOIEMENT DE L'ÉCONOMIE BLEUE DURABLE EN OUTRE-MER

Crédits nationaux

Le Fonds vert pour l'accélération de la transition écologique en France comporte en 2025 une nouvelle mesure dédiée au soutien à la transition et à la planification écologiques des activités et des espaces maritimes et littoraux. Cette aide constitue un levier important en faveur des actions qui s'inscrivent dans les objectifs de la stratégie nationale pour la mer et le littoral, notamment au travers du des documents stratégiques de bassin maritime (DSBM) et de la présente feuille de route. Il doit permettre d'appuyer et d'accélérer les investissements en faveur de la transition écologique des activités et des espaces maritimes et littoraux.

- **https://aides-territoires.beta.gouv.fr/aides/soutenir-la-transition-et-la-planification-ecologique-des-activites-et-des-espaces-maritimes-et-littoraux/**

France 2030 est un fonds applicable jusqu'à 2030 et doté de 54 milliards d'euros. Il est destiné à poursuivre la transformation des secteurs clés de l'économie par l'innovation technologique, en soutenant des investissements de capacité, pour rattraper notre retard dans certains secteurs et de faire émerger de nouvelles filières dans ces secteurs stratégiques tout en explorant de nouveaux domaines où la France se situe d'ores et déjà à la frontière technologique. France 2030 est applicable aux départements et régions d'outre-mer ainsi qu'aux collectivités d'outre-mer selon la délimitation établie par les appels à projets. Par exemple, l'axe 3 de ce programme vise la décarbonation de l'industrie française et l'axe 10 de ce programme favorise l'exploration des grands fonds marins.

- **https://www.info.gouv.fr/france-2030**

Fonds européens

A l'échelle européenne, divers fonds et programmes européens interviennent dans plusieurs secteurs : pêche, agriculture, environnement, énergie, transport (mécanisme pour l'interconnexion en Europe – Transports / MIE-T…). Certains fonds européens semblent ainsi pertinents pour accompagner et soutenir des projets maritimes et en lien avec le déploiement de l'économie bleue dans les territoires ultramarins. De manière générale, les RUP sont éligibles aux fonds européens et les PTOM uniquement aux fonds horizontaux.

Le fonds européen des affaires maritimes de la pêche et de l'aquaculture (FEAMPA) est le fonds structurant les filières maritimes, notamment la filière de pêche côtière européenne, et a pour objectif de soutenir l'économie bleue et de protéger la biodiversité. La gestion du programme est répartie entre la gestion partagée et la gestion directe.

- **Gestion partagée – 5,311 milliards d'euros sont fournis par le biais de programmes nationaux cofinancés par le budget de l'UE et les pays de l'UE.**

- **Gestion directe – 797 millions d'euros sont fournis directement par la Commission**

Les PTOM peuvent être éligibles aux appels sous gestion directe de la Commission européenne. Les RUP sont éligibles à l'ensemble des appels à projets FEAMPA.

Le fonds social européen (FSE+) possède comme priorité l'emploi, la formation et l'inclusion. Il peut être particulièrement utile pour le déploiement de l'attractivité aux métiers de la mer en outre-mer. Seules les RUP sont éligibles.

Le programme LIFE est un programme européen d'investissement dans les projets qui ont pour objectif de protéger, restaurer et améliorer l'environnement et de ralentir et inverser la perte de biodiversité. Les RUP et les PTOM sont éligibles à ce programme.

Horizon Europe est un fonds européen en matière d'innovation qui permet de renforcer la base scientifique et technologique de l'Union européenne sur les questions de la politique de transition écologique notamment. Les RUP et les PTOM sont éligibles à ce fonds.

Le fonds innovation est un programme de financement pour la démonstration commerciale des technologies innovantes à faible intensité carbone qui vise à mettre sur le marché des solutions industrielles pour décarboner l'Europe. Il est abondé par les revenus de l'ETS (système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne) et s'est ouvert au secteur maritime en 2023. Il dispose également d'un mécanisme spécial d'assistance au développement de projets grâce à un soutien financier et technique fourni par la Banque européenne d'investissements (BEI). Il s'agit d'un soutien financier qui n'est pas considéré comme une aide d'Etat.

Le fonds européen de développement régional (FEDER) est l'un des principaux programmes de financements européens de l'Union Européenne visant à promouvoir la cohésion économique, sociale et territoriale entre les régions. Depuis sa création en 1975, le FEDER a joué un rôle crucial dans la réduction des disparités économiques et sociales entre les différentes régions européennes. La dotation du FEDER pour les régions ultrapériphériques s'élève à 2 565 millions d'euros pour la période de programmation 2021-2027. Le FEDER fonctionne selon le principe du cofinancement. Cela signifie que les projets bénéficiaires du FEDER doivent également recevoir un financement provenant d'autres sources, publiques ou privées. Ce fonds est ainsi susceptible de venir appuyer des projets maritimes en fonction des lignes de partage du fonds, par exemple des projets portuaires ou liés à l'environnement marin.

BIBLIOGRAPHIE

Stratégies nationales :

• Stratégie nationale pour la mer et le littoral 2024-2030 : https://www.mer.gouv.fr/strategie-nationale-pour-la-mer-et-le-littoral

• Stratégie nationale pour la biodiversité 2030 : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/Dossier-de-presse_SNB2030.pdf

• Stratégie nationale portuaire : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/publications/21002_strategie-nationale-portuaire.pdf

• Stratégie nationale bas-carbone : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/2020-03-25_MTES_SNBC2.pdf

Documents stratégiques de bassin :

• Document stratégique de bassin Antilles https://www.dm.martinique.developpement-durable.gouv.fr/le-document-strategique-de-bassin-maritime-a115.html

• Document stratégique de bassin Guyane https://www.guyane.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Mer-Littoral-et-Fleuves/Strategies-de-bassin-maritime/Document-strategique-de-bassin-maritime

• Document stratégique de bassin Sud Océan-Indien https://www.dm.sud-ocean-indien.developpement-durable.gouv.fr/le-document-strategique-de-bassin-maritime-dsbm-r247.html

Communications européennes :

• Communication de la Commission européenne, nouvelle approche pour l'économie bleue durable dans l'Union européenne (2021) : https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021DC0240&qid=1705499035536

• Communication de la Commission européenne, Donner la priorité aux citoyens, assurer une croissance durable et inclusive et libérer le potentiel des régions ultrapériphériques de l'Union (2022) : https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A52022DC0198

Divers :

• Association des pays et territoires d'outre-mer (OCTA), Feuille de route pour l'économie bleue, concrétiser le potentiel de ces pays et territoires d'outre-mer (PTOM) pour une croissance bleue durable (2021) : https://www.overseas-association.eu/content/uploads/2021/06/Final-report-Blue-Economy-Study-FR.pdf

• Conseil économique, social et environnemental (CESE), Développer les connexions des outre-mer : une opportunité et une nécessité (2024) : https://www.lecese.fr/actualites/developper-les-connexions-des-outre-mer-une-opportunite-et-une-necessite

• Données nationales : https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/edition-numerique/chiffres-cles-mer-littoral-2024/elements-contexte et https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/le-transport-maritime-de-marchandises-au-deuxieme-trimestre-2024

• IEDOM, L'économie bleue dans l'outre-mer (2018) : https://www.iedom.fr/IMG/pdf/iedom_economie_de_la_mer_2018.pdf

• Secrétariat général de la mer, L'économie bleue en France (2022) : https://www.info.gouv.fr/organisation/secretariat-general-de-la-mer-sgmer/l-economie-bleue-en-france

• Circulaire du 10 juillet 2024 sur la coordination de l'action du Gouvernement dans les outre-mer : https://www.legifrance.gouv.fr/download/pdf/circ?id=45575

• Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne : https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:12012E/TXT:fr:PDF

• EY Parthenon, Etude sur l'économie bleue durable à horizon 2050 dans les régions ultrapériphériques françaises (2022)

• Chiffres clés 2021 du Gouvernement de Nouvelle-Calédonie : https://choosenewcaledonia.nc/sites/default/files/documents/Nouvelle_Caledonie_argumentaire_fr.pdf

• Comité IFRECOR de Polynésie Française : https://ifrecor.fr/comite-polynesie-francaise/

• Rapport Sénat, Les outre-mer au cœur de la stratégie maritime nationale (2022) : https://www.senat.fr/rap/r21-546/r21-5461.pdf

• INSEE, Bilan économique 2020 – Martinique (2021) : https://www.insee.fr/fr/statistiques/5017345

• Office français de la biodiversité, répartition des eaux françaises : la France, présente dans quatre océans en km2

• IDEOM, le trafic de marchandises de Port Réunion dynamique en 2021 : https://www.iedom.fr/la-reunion/actualites/la-lettre-de-l-iedom/septembre-2021/actualites-economiques-locales/article/le-trafic-de-marchandises-de-port-reunion-dynamique-en-2021

• Synthèse des orientations stratégiques pour la Nouvelle- Calédonie du cluster maritime et du Gouvernement de Nouvelle- Calédonie (2023)

• Préfecture de Wallis-et-Futuna, feuille de route pour l'économie bleue durable (2024)

• Haut-Commissariat de Polynésie française, projet de feuille de route pour l'économie bleue durable à horizon 2030 en Polynésie Française (2024)

• Direction de la mer Sud Océan-Indien, Réunion, contrat de filière pour l'économie bleue (2024)

• Direction de la mer Sud Océan-Indien, Mayotte, contribution des services déconcentrés pour la feuille de route pour l'économie bleue ultramarine (2024)

• Préfecture de Guadeloupe, étude, après concertation locale, sur l'économie bleue durable à horizon 2030 (2024)

• Préfecture de la Martinique, restitution des travaux de concertation locale pour la feuille de route sur l'économie bleue ultramarine (2024)

• Collectivité territoriale de Saint-Martin, stratégie pour l'économie bleue (2023)

• Direction des Territoire, de l'Alimentation et de la Mer de Saint-Pierre et Miquelon, contribution pour la feuille de route sur l'économie bleue ultramarine (2024)

Direction générale
des outre-mer

DIRECTION GÉNÉRALE DES OUTRE-MER

27, rue Oudinot
75007 Paris

01 53 69 20 00

www.outre-mer.gouv.fr

Contact : dir-cab-dgom@outre-mer.gouv.fr

M. Olivier JACOB

Préfet,
directeur général des outre-mer

LA MER EN COMMUN
ANNÉE DE LA MER

DIRECTION GÉNÉRALE DES AFFAIRES MARITIMES, DE LA PÊCHE ET DE L'AQUACULTURE

Tour Séquoia 1 place Carpeaux
92800 Puteaux

01 40 81 21 22

www.mer.gouv.fr

Contact : dgampa@mer.gouv.fr

M. Eric BANEL

Directeur général des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture