

CONSEIL NATIONAL DE LA MER ET DES LITTORAUX

LA FRANCE SUR MER THEMATIQUES ULTRAMARINES

NOTE A L'ATTENTION
DES MEMBRES DU CNML

« Le XXIème siècle sera maritime. C'est sur cet espace que la France aura à se penser, à se vivre. Et nous avons tous les atouts pour y réussir. » - Emmanuel Macron, Montpellier, 2019.

TEVA ROHFRI TSCH
SENATEUR DE LA POLYNESIE FRANÇAISE
5 OCTOBRE 2021

PROBLEMATIQUES MARITIMES DANS LES OUTRE-MER

AVANT-PROPOS LE CNML, ECLAIRER ET PROPOSER : VUES ULTRAMARINES

Selon le [décret du 9 juin 2011 relatif aux attributions, à la composition et au fonctionnement du CNML](#), le CNML peut être consulté sur toute question relative à la mer et au littoral. Il contribue, par ses avis et propositions, à l'orientation et à la coordination des actions publiques en mer et dans les territoires littoraux. Il définit les objectifs et actions nécessaires pour l'aménagement, la protection et la mise en valeur de la mer et des littoraux, dans une perspective de gestion intégrée des zones côtières.

Au regard des dispositions du présent décret et comme convenu lors de la constitution du bureau du CNML, il a été proposé que Monsieur Teva Rohfrisch, sénateur de la Polynésie française, rédige une note sur les questions maritimes ultramarines.

Il ne s'agit pas d'un travail d'inventaire exhaustif compte-tenu de l'ampleur des sujets et problématiques soulevées dans la diversité de nos territoires français répartis sur les quatre plus grands océans du monde. Nous tenterons simplement d'éclairer et de nourrir des thématiques jugées majeures par leur dimension commune ultramarine, mais aussi celles sur lesquelles l'action publique prend tout son sens et donne du sens, tant pour les territoires concernés qu'à l'échelle nationale ou encore pour contribuer à l'atteinte des objectifs que la France a souhaité se donner, dans un cadre global porté avec les organisations internationales.

INTRODUCTION

DE L'IMMENSITE DE NOTRE PATRIMOINE MARITIME

Par ses territoires, la France dispose du deuxième domaine maritime mondial avec 11 035 000 km² (à 300 000 km² près, après les États-Unis d'Amérique et loin devant l'Australie qui comptabilise 8 505 348 km²). Ni la Chine, ni l'Inde, ni la Russie, ne se trouvent dans cette situation. 97% de cette surface maritime provient des Outre-mer, dont 68% des seules collectivités du Pacifique (47% pour la Polynésie française). La *France sur Mer* représente également dix-huit fois et demie la surface du territoire national métropolitain et ceci fait de notre Pays le sixième au monde en cumul de surface terrestre et maritime, juste derrière le Brésil, mais devant la Chine et l'Inde. Avant le Brexit, la zone économique exclusive (ZEE) française couvrait aussi 44% de la surface maritime des États membres de l'Union Européenne. Enfin par cette étendue gigantesque, la France concentre 10% de la biodiversité mondiale et 20% des atolls.

Pourtant, l'intégration pleine et entière des Outre-mer à une stratégie nationale globale reste un défi. Ignorant à certains égards les problématiques maritimes et ultramarines, la France est encore marquée par une forme de « métropolocentrisme »¹, tout au moins en dehors des cercles d'expertise.

Au-delà de la satisfaction éphémère et creuse que peut procurer les statistiques extraordinaires de l'emprise océanique française, le CNML doit par ses travaux contribuer à mieux faire connaître les frontières bleues de la France, mieux en apprécier les potentialités et les enjeux et contribuer à

¹ Philippe Folliot, *France-Sur-Mer Un Empire oublié*. Il s'agit d'une négation inconsciente de l'outre-mer ou d'une réduction de notre horizon aux limites de l'Hexagone.

éclairer le Gouvernement de la République sur les choix du possible pour faire de cette France des quatre océans, une réalité partagée porteuse d'espoirs et d'ambitions.

UNE AMBITION FRANÇAISE MAIS AUSSI EUROPEENNE

L'Union européenne (UE) a adopté en 2014 une politique maritime intégrée (PMI) qui se déploie dans l'espace des mers bordières du continent et qui sert d'assise à la position de chef de file qu'elle ambitionne d'acquérir dans les affaires maritimes internationales. Parmi les trois domaines prioritaires de la PMI retenus en 2014 dans le cadre de la stratégie maritime de l'UE, on trouve en premier lieu la planification spatiale maritime et la gestion intégrée des zones côtières, dans un second temps, la recherche marine et maritime. Enfin, la troisième priorité de la PMI est la surveillance maritime intégrée par le recours à un système satellitaire de surveillance coordonné.

Relayés au plan national, ces trois axes constituent également des priorités pour les territoires ultramarins européens à leur échelle. Cette politique maritime côtière, ou « vue du littoral », ne saurait néanmoins résumer l'ensemble de l'action de l'Union européenne en faveur du maritime ou de ses habitants. La poursuite des dix-sept Objectifs de Développement Durable (ODD) des Nations Unies qui fonde une part importante de la politique de coopération de l'Union européenne participe, dans ses objectifs et ses déclinaisons, d'une autre forme d'intervention et constitue tout autant un champ d'opportunités pour les territoires de la République.

L'Europe continue de développer de nouveaux axes de coopération inspirés de l'expérience précieuse acquise dans la coordination multisectorielle des politiques maritimes de ses Etats membres à l'adresse d'autres ensembles régionaux bordiers mais aussi d'autres océans, où elle peut jouer un rôle moteur, via les territoires ultramarins qui la composent (les régions ultrapériphériques ou « RUP ») ou encore avec lesquels elle a noué des accords d'association privilégiés (les Pays et Territoires d'Outre-mer, ou « PTOM »).

La France, par l'ampleur, la diversité et la localisation de ses Outre-mer, doit plus que jamais prendre sa place dans ce nouvel élan maritime que l'Europe et le monde appellent de leurs vœux : celui de donner une place particulière aux océans, ou à l'océan plus simplement, dans les grands défis planétaires que seule une action collégiale, forte et concertée saura relever.

POINT D'ATTENTION : RUP ET PTOM – DEUX TYPES DE TERRITOIRES ULTRAMARINS POUR L'UNION EUROPEENNE (UE)

Il faut bien faire le *distinguo* entre deux catégories de territoires ultramarins en relation avec l'Union européenne.

Les pays et territoires d'outre-mer (PTOM) sont des territoires « associés à l'Europe ». Ils ne font pas partie intégrante de l'Union européenne. Leur statut et les relations qu'ils entretiennent avec l'UE sont régis au cas par cas dans le *Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européenne* (TFUE). L'autonomie et les prérogatives individuelles dont ils jouissent dépendent également des relations qu'ils entretiennent avec les pays auxquels ils sont liés. Ils n'ont pas accès à tous les instruments de l'UE (sauf mention spécifique d'accessibilité aux PTOM). Le Fonds Européen de Développement (FED) en est le principal instrument financier. Le droit communautaire ne s'y applique pas automatiquement et ils n'appartiennent pas à l'espace Schengen. La citoyenneté européenne est accordée à leurs ressortissants et ils élisent leurs représentants nationaux au sein du Parlement européen.

Sur le plan maritime ils sont, par exemple, en capacité d'encadrer et de soutenir leurs filières pêche et aquaculture mais n'ont pas accès aux instruments de l'UE sur la Politique Commune de la Pêche (PCP). Ils disposent donc d'un statut spécial au regard de l'UE. Ils sont regroupés dans la diversité de leurs situations, au sein de l'Association des Pays et Territoires d'Outre-mer (OCTA).

Les régions ultrapériphériques (RUP) rassemblent des territoires ultra-marins inclus dans le champ d'application du TFUE. Ils appliquent la réglementation européenne dont le régime des aides d'Etat et la PCP avec des modalités spécifiques en raison de leurs contraintes structurelles.

RUP	PTOM	AUTRES
Guadeloupe	Saint-Barthélemy (2012)	Clipperton (COM inhabitée, à statut particulier vis-à-vis de l'UE)
Martinique	TAAF	
Saint-Martin	Nouvelle-Calédonie	
Guyane	Polynésie française	
La Réunion	Wallis-et-Futuna	
Mayotte (Depuis 2014)	Saint Pierre et Miquelon	

ENJEUX : VERS UNE MEILLEURE INTEGRATION DES POLITIQUES ULTRAMARINES DANS LA POLITIQUE NATIONALE

Sur le plan national, les PTOM français bénéficient d'une large autonomie selon des statuts propres, mais constituent avec la métropole et les DROM (RUP), la République française : une et indivisible. Ils devraient, à ce titre, être considérés et comptabilisés dans l'atteinte des objectifs que se fixe la Nation en matière de politique maritime et littorale, dans le respect des dispositions organiques en vigueur. Or, ce n'est pas toujours le cas.

Le CNML pourrait concourir sur ce plan à une meilleure intégration des politiques ultramarines dans la politique nationale tant sur le plan de la lisibilité, de la mise en cohérence (ou concordance) des stratégies, de la coordination des moyens de mise en œuvre et des instruments d'évaluation.

Cette démarche permettrait de renforcer les liens entre les territoires de la République mais également de donner une place centrale à la France (comme à l'UE) dans cette prise de conscience mondiale de l'importance cruciale de nos océans.

LA STRATEGIE FRANÇAISE POUR LA MER

La stratégie nationale pour la mer et le littoral, adoptée en 2017, s'inscrit à l'évidence dans la continuité de celle de l'Union européenne. Elle a débouché sur l'adoption de documents stratégiques de façade et sur la mise en place de Conseils Maritimes Ultramarins de Bassin (CMUB).² Ces documents stratégiques assurent la triple fonction de décliner la Stratégie Nationale pour la Mer et le Littoral (SNML), de mettre en œuvre la planification des espaces maritimes et d'intégrer les plans d'actions pour le milieu marin. A noter, toutefois, que conformément à la répartition des compétences prévues par les lois statutaires qui les régissent, certaines collectivités ne sont pas « concernées » par le dispositif. C'est le cas de la Polynésie française et de la Nouvelle-Calédonie. Si le volet juridique ne fait aucun doute sur cet état de fait, nous verrons plus avant que la question de la cohérence ou, tout au moins, de la concordance des stratégies maritimes françaises nationales et locales pourrait davantage être recherchée et leur visibilité accrue par une action nationale respectueuse des prérogatives des collectivités territoriales concernées, mais soucieuse du cap à atteindre par l'ensemble de **notre communauté de destin**. Cela suppose aussi une volonté forte des collectivités locales et de leurs élus de participer activement à cette œuvre de synthèse et de mise en perspective globale au-delà des prérogatives que le Parlement aura consenti à leur confier.

Sur les grandes transitions en cours, notamment les changements climatiques, le cap à suivre dépasse le cadre national et questionne l'empreinte humaine dans son ensemble. Sur ce plan aucun paravent, ni alibi juridique, ne devrait obstruer la volonté des acteurs de choisir ensemble pour

²

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006074220/LEGISCTA000028934640/

faire, mieux et plus, collectivement. Cette volonté doit exister préalablement et être partagée. La création d'un ministère de la Mer offre l'opportunité de l'insuffler et de l'accompagner concrètement.

LES OUTRE-MER : DES TERRES DE FRANCE SUR LES QUATRE OCEANS

Grâce aux territoires ultramarins, la France est le seul pays présent sur quatre océans du monde. L'océan Atlantique, d'une part, (Guadeloupe, Guyane, Martinique, Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Saint-Pierre-et-Miquelon), l'océan Indien (Réunion, Mayotte, Terres australes et antarctiques françaises) d'autre part. L'océan Austral, également, par le biais des TAAF. Enfin, quatre de ses territoires se trouvent aux deux entrées du vaste océan Pacifique (Clipperton, Polynésie française, Nouvelle-Calédonie, Wallis-et-Futuna). Malgré une grande diversité culturelle, historique et institutionnelle ces quatre bassins océaniques font face à des problématiques qui s'imbriquent et permettent de dégager des axes de réflexion prioritaires :

- I. « Puissance » maritime et devoir d'initiative ;
- II. L'éveil maritime : sensibiliser, éduquer et former par la mer ;
- III. Agir au quotidien pour la biodiversité ;
- IV. L'Océan, un enjeu de survie ;
- V. La décarbonation du transport maritime à l'épreuve de la crise COVID ;
- VI. Le péril mondial des pollutions plastiques ;
- VII. La coopération et l'intégration régionale sur chaque bassin océanique.

Le CNML peut contribuer à un changement de paradigme sur le rapport de la France et des Français à l'Océan, en écho au discours introductif du Président de la République au Congrès mondial de l'UICN à Marseille et à la vision partagée par le chef de l'État aux Assises de l'économie de la mer à Nice le 14 septembre dernier.

I- « PUISSANCE » MARITIME ET DEVOIR D'INITIATIVE

Au cœur de ces océans convoités aux enjeux géopolitiques majeurs, **la France doit prendre sa place**. D'une part, sur le plan de la gestion des ressources naturelles marines, derniers greniers de la planète. D'autre part, sur les défis que représentent la protection des océans et la préservation de l'immense source de biodiversité que ces territoires recouvrent. Notre nation porte une **responsabilité**. Elle a aussi un **devoir d'initiative**. En a-t-elle conscience ? La mer est-elle toujours ce qui se trouve dans le dos des Français quand ils vont à la plage ?

L'annonce par le Président de la République au congrès mondial de l'UICN en septembre à Marseille de la tenue d'un « One Ocean Summit » en France au début de l'année 2022 procède de ce devoir d'initiative et marque la volonté du chef de l'État d'inscrire la France à sa juste place sur cette thématique océanique fondamentale. Cette annonce s'est doublée d'un appel à engager les États du monde vers une gestion commune des problématiques du changement climatique (COP 26) et de la biodiversité (COP 15) en pointant les interrelations et interdépendances patentées des problèmes, comme des solutions, à porter, tout comme l'urgence à les traiter. Cette interdépendance se traduit aussi par l'unité de l'Océan et des mesures à prendre pour préserver la vie océanique, protéger les ressources de ce grenier de l'humanité, accompagner sa fonction de régulation du climat (puit de carbone) et de production d'eau potable par le cycle des pluies, autant de fonctions cruciales à la survie de l'espèce humaine.

Les prédatons sont nombreuses mais toutes liées à notre empreinte collective que la vulnérabilité pourtant patente de la vie sur Terre ne semble pas suffisamment refréner. Comme le rappelait Christian Buchet ³ aux Assises Nationales de l'Economie de la Mer, en 2050 les zones de plastique

³ Directeur scientifique d'Océanides.

en mer seront supérieures aux zones de zooplanctons. En 2050, 80% des 10,6 milliards d'individus peuplant la terre vivront sur une bande de 75 kilomètres le long de la mer. Dès aujourd'hui, les poches mortes, sans oxygènes, se démultiplient sur notre océan. 3 milliards de personnes se procurent des protéines grâce à la mer. 300 millions bénéficient d'eau potable grâce à la mer. 50% des captures mondiales sont pêchées par un seul Pays (la Chine). Si 50% du poisson consommé en France est par ailleurs issu de l'aquaculture, 80% de ce poisson d'aquaculture est importé de l'étranger⁴.

Avec sa ZEE de plus de 11 millions de km² depuis 1994, la France n'a jamais été aussi grande, même du temps de l'empire napoléonien. 25 millions de Français habitent sur une zone littorale et 1000 maires organisent la vie quotidienne de ces zones littorales françaises. Depuis le 28 septembre 2015, la France a d'ailleurs pu étendre son plateau continental de 579 000 km² (ce qui équivaut à la superficie de l'Hexagone) au large de 5 territoires d'Outre-mer : Guadeloupe, Martinique, l'archipel des Kerguelen, la Nouvelle-Calédonie et la Guyane. Si l'on comptabilise les autres revendications sous-maritimes, la France peut potentiellement augmenter son plateau continental d'encore 1,5 million de km². Elle est, par ce biais et *de facto*, **la première nation sous-maritime au monde**. Assumer et gérer cette emprise maritime singulière au regard des enjeux cruciaux de consommation galopante des ressources terrestres est indéniablement un impératif. Assurément, une chance.

Les menaces maritimes ne peuvent être ignorées et affectent aussi notre pays, plus particulièrement dans les Outre-mer : pêche illégale en Guyane (Tapouilles) et dans les TAAF (Légine Australe); flux migratoires très importants (« kwassa-kwassa ») à Mayotte, narcotrafic dans la Caraïbe et dans le Pacifique (axe Amériques-Australie), pêcheries non maîtrisées dans le Sud-Pacifique, piraterie dans l'océan Indien, prospection sismique illégale (hydrocarbures) dans les TAAF, etc.

Le Président de la République a rappelé à Nice que « *Notre ZEE ne vaut que si nous savons être une puissance qui sait la respecter (...)* » en soulignant que le déploiement de la marine est la pierre angulaire de ces stratégies. Il s'est engagé à relancer les moyens de la fonction de garde-côtes, à réinvestir le projet stratégique de la Marine nationale, mais aussi à continuer de développer les moyens engagés dans le cadre de la stratégie indopacifique par le biais de la loi de programmation militaire.

Le Président a ensuite développé une vision et une ambition pour reconnecter la France à la mer, en insistant particulièrement sur le lien entre cette France du continent et son emprise maritime. Il nous faut « reconnecter la terre à la mer », affirmait-il en substance. « La mer doit entrer à l'intérieur des terres. (...) Toutes les grandes villes doivent être reconnectées à leurs grands ports les plus proches ou les plus accessibles par les fleuves ou les liaisons ferroviaires. (...) Ces axes maritimes, fluviaux et ferroviaires constituent une opportunité majeure de redéploiement et de recomposition de l'espace national (...) », a-t-il martelé le 14 septembre dernier. « Il nous faut remettre le grand large dans chacune de nos provinces ». Vu des Outre-mer, la nécessité de réconcilier les Français de l'Hexagone avec cette vaste étendue faisant face au littoral qu'ils affectionnent apparaît comme essentielle. Il s'agit d'un préalable salutaire et souhaitable pour créer un engouement national et donner au gouvernement la légitimité populaire nécessaire à l'action sur les fronts océaniques qui s'ouvrent.

Cette prise de position du chef de l'Etat, en appel aux acteurs internationaux, s'est faite à Marseille puis à Nice dans un espace-temps de 6 jours. La symbolique des lieux est importante pour lancer ce mouvement d'irrigation des régions françaises, insuffler cette prise de conscience maritime. Un symbole également de l'urgence à (ré)agir face aux enjeux que posent les transitions avec pour socle commun ou fondamental l'état de notre Océan, par qui la Terre est bleue, à en pâtir.

Le CNML voit ici se projeter une vision qui nous offre un nouveau cadre de réflexion qu'il nous conviendra d'explorer et d'alimenter. Il nous faudra néanmoins aussi et plus que jamais, ne pas

⁴ Chiffres énoncés lors des débats aux Assises nationales de l'économie de la mer à Nice en septembre 2021.

oublier, dans ce grand mouvement de prise de conscience maritime, la France du grand large, la France de la mer, celle dénommée encore aujourd'hui l'outre-mer.

II- L'EVEIL MARITIME : SENSIBILISER, EDUQUER ET FORMER PAR LA MER

EVEIL MARITIME PAR L'EDUCATION ET LA FORMATION

« On est d'une école comme d'un pays », disait Saint Exupéry. C'est donc bien par l'école que tout doit (re)commencer. L'océan, la mer vue du littoral, ne constituent pas simplement quelques paragraphes d'une initiation à la géographie mais peuvent indubitablement constituer le socle d'un apprentissage global, au carrefour des disciplines fondamentales pour l'éducation de nos enfants que constituent les mathématiques, les sciences, la géographie bien entendu, l'Histoire mais aussi la langue française, tout comme les langues régionales au travers de la richesse du vocabulaire maritime et des interactions avec la nature au sens le plus large.

Notre ambition pour la France maritime doit nous pousser à encore plus de contenu dans nos programmes scolaires pour une plus grande prise en compte de notre « océanité » et des problématiques qui sont posées à l'aube des défis climatiques et démographiques, des perspectives que la recherche nous fait entrevoir sur les plans des énergies renouvelables, de la production d'eau douce, de médicaments, de l'alimentation, de l'exploration tout simplement de cet univers encore peu connu qui rend notre planète bleue. Cette démarche plus inclusive de la nature bleue dans l'éducation de nos enfants doit paradoxalement être encore plus développée dans nos régions et territoires ultramarins. Elle doit aussi trouver écho dans les régions plus continentales, dans leur lien historique avec les grands ports régionaux comme l'appelle le Président Macron. Plus encore, il s'agit de réinscrire nos apprentissages premiers dans la relation homme-nature et faire que chaque cours d'eau, rivière, fleuve, chaque boisseau, forêt ou étendue naturelle servent de support à ce nécessaire éveil collectif. Il ne s'agit pas de classes vertes ou bleues périodiques mais de promouvoir le lien intégré avec la nature comme le socle de nos apprentissages, et demain, de nos comportements.

Les Outre-mer offrent à ce titre des opportunités d'initiatives et « d'expérimentations » mais aussi d'échanges et de co-construction avec les écoles de l'Hexagone en usant des moyens numériques qu'aucune autre génération n'aura pu utiliser avec autant de pertinence. La création des Aires Marines Éducatives (AME) à Tahuata, aux Iles marquises, en est la parfaite illustration. Ce mouvement vers une « école bleu océan » doit utilement intégrer une dynamique plus large d'animation de la « conscience bleue française », en commençant par cultiver nos jardins maritimes partout où cela est possible.

ENJEUX : EVEIL MARITIME, CULTIVONS NOS JARDINS MARITIMES

- Adapter encore davantage nos programmes scolaires à l'éveil d'une « conscience bleue française » en proposant une approche transversale et pluridisciplinaire par l'océan. Les apprentissages fondamentaux peuvent être davantage développés dans ce lien à la nature qui nous fonde mais que nos sociétés modernes et conceptuelles, où l'abstraction pure formalise la pensée, ont eu tendance à reléguer au second plan. Nous pourrions contribuer à ancrer cet éveil maritime dans l'ADN national par le biais des mathématiques, des langues, des sciences. C'est le principe fondateur de l'Aire Marine Éducative marquisienne. Des modules pourraient ensuite être égrainés au fil des cycles de manière adaptée aux bassins océaniques concernés en valorisant les langues régionales, les cultures et traditions locales sans pour autant remettre en cause l'unité de la Nation, mais en la sublimant par la consolidation d'une République d'adhésion. L'adhésion des prochaines générations aux grandes causes et aux enjeux des transitions devrait en tout cas s'appuyer sur le lien premier, natal, de chaque citoyen à son territoire

ou son terroir pour favoriser dès le plus jeune âge l'éveil à la vulnérabilité du cadre naturel et la sensibilité sans équivoque de l'Homme à sa sauvegarde ;

- Systématiser la création d'Aires Marines Educatives (AME) et mettre en dynamique de réseau ces AME pour agir auprès de nos jeunes générations, étendre ce concept à la gestion des lacs, fleuves et rivières à proximité des établissements scolaires non côtiers pour partager une culture du lien homme-nature et développer le sens de la responsabilité individuelle et collective sur les biens communs universels.
- Développer les accès à la culture de l'Océan en lien avec les collectivités territoriales : muséologie/scénographie dynamique de la mer et du littoral, lieux publics d'accès à l'information sur les océans et les enjeux de leur préservation, espaces de loisirs ou de manifestations culturelles en lien avec les océans (célébrations de la Journée mondiale des océans du 8 juin, initiatives événementielles régionales.) ;
- Lancer des appels aux initiatives Terre-Mer (projets de préservation, de protection ou d'adaptation), programmes d'initiation aux océans et d'échanges étudiants (création d'un programme européen dédié ?), plateformes digitales thématiques, bourses d'études ou de recherches sur les thématiques marines, financement de programmes didactiques grand public sur les océans, les Outre-mer, la valorisation des cultures maritimes françaises...

« *Les pêcheurs de demain seront des ingénieurs de la mer.* » Emmanuel Macron, Assises Nationales de l'Economie de la Mer, Nice, septembre 2021.

La formation qualifiante maritime doit absolument poursuivre son chemin entamé avec la réforme de 2015 et ouvrir davantage de portes vers de nouvelles trajectoires de métiers et d'emplois. L'excellence française du compagnonnage et le génie français doivent nous inspirer comme nous y appelle le Président de la République. Il paraît donc primordial à ce titre d'encourager la création de structures de formations modernes et dynamiques, intégrées aux tissus économiques locaux à même de proposer une alternative aux jeunes, ou adultes en reconversion professionnelle, en quête de vocation ou d'inspiration.

Il s'agit d'un élément clé en faveur d'une meilleure appropriation par nos citoyens, dans l'Hexagone comme dans les Outre-mer, des territoires marins, de leur environnement, et des enjeux liés à l'exploitation durable et collective du cadre naturel. Passeport pour l'emploi et moteur d'ascension sociale, elle contribue aussi à mieux intégrer et valoriser les secteurs de l'économie bleue, pourvoyeurs des emplois actuels et à venir, dans les tissus économiques plus anciens. Ces métiers ne sont pas suffisamment connus ni valorisés y compris dans nos territoires sur mer. La formation qualifiante recouvre enfin un enjeu de cohésion nationale par le partage des connaissances, d'une culture marine et maritime commune et d'une ambition concrète, accessible et porteuse d'espoirs. Cela devrait être une priorité dans la politique nationale de la France qui devrait lui consacrer des moyens adaptés à la situation et aux défis qu'il nous faut relever sur tous les territoires marins et littoraux.

L'enseignement supérieur et la recherche dont l'action est précieuse sur chaque bassin océanique mériteraient aussi une plus grande intégration régionale avec les pays voisins et pourraient prendre une part plus active dans le mouvement d'éveil maritime national.

Saint Pierre et Miquelon : une plateforme de recherche qui doit être davantage orientée vers le soutien aux projets de développement locaux

Après une phase de préfiguration, 2021 aura vu la création de l'association PIRESS, Plateforme Internationale et Interdisciplinaire de Recherche sur les écosystèmes et sociétés Subarctiques à Saint-Pierre et Miquelon. Elle a pour objet « le développement dans l'archipel de Saint-Pierre et Miquelon, d'activités de recherche scientifique de toutes disciplines, dans le but d'augmenter les connaissances utiles à son développement social, économique, culturel et patrimonial ».

Sous l'impulsion de l'État, cette plateforme accueille et centralise les activités de recherche et de formation sur les écosystèmes et sociétés subarctiques et contribue à consolider le développement de l'archipel. Jusqu'ici elle a essentiellement été orientée vers la recherche fondamentale. De nombreux acteurs locaux, comme la Collectivité, demandent qu'elle puisse davantage venir en appui aux projets de développement du territoire.

ENJEUX : CONSCIENCE BLEUE, CAP VERS L'EMPLOI

- Formation qualifiante : développer un réseau d'écoles des métiers de la mer (label à créer en revisitant le modèle des lycées de la mer) afin de développer des formations qualifiantes aux emplois bleus (navigation, spécialisation technique par typologie de métiers) ;
- Enseignement supérieur : développer les cycles d'enseignements spécialisés adaptés aux contextes de chaque bassin océanique et augmenter les passerelles avec les universités de métropole. Mettre en réseau les différentes structures ultra-marines entre-elles et avec les structures hexagonales pour davantage de synergies et de visibilité (Prépa « Talents Maritimes », réseau des « universités de la mer », financement de bourses de recherche universitaire, développement du réseau ENSM) ;
- Recherche : créer un réseau de « Maison des Océans » - Instituts dédiés à la coordination des programmes de recherche pluridisciplinaires sur les océans pour que la France prenne sa place dans la recherche mondiale sur les thématiques maritimes de protection, de préservation et de gestion des océans, de leurs ressources et d'exploration des potentialités (biotechnologies, énergies, alimentation, santé, mines...) mais aussi d'adaptation de la vie humaine et de résilience en milieu océanique et sur les littoraux. Ces centres devront être intégrés aux territoires et porter des solutions qui répondent aux contraintes quotidiennes que pose la vie sur mer.

III- AGIR AU QUOTIDIEN POUR LA BIODIVERSITE

PROTEGER LES BIODIVERSITES ULTRAMARINES ET GERER LES USAGES PLUTOT QUE SANCTUARISER

Particulièrement vulnérables du fait de leur caractère insulaire ou plus globalement océanique⁵, les territoires ultramarins seront les premiers confrontés à l'impact du changement climatique mais aussi aux menaces sur la biodiversité terrestre et marine. Ils constitueront, en quelque sorte, nos avant-postes et nos vigies face aux nouveaux fléaux. Ils seront aussi les premières victimes des échecs des politiques internationales.

⁵ La Guyane dispose aussi de 350 km de façade maritime et d'une ZEE de 140 000km² dont 40 000 km² de plateau continental avec une biodiversité riche

Nos Outre-mer doivent donc à ce titre, bien entendu, viser l'exemplarité ce qui n'est pas toujours le cas en raison des empreintes anthropiques lourdes qu'a engendré une urbanisation rapide, parfois anarchique, sur des bandes côtières étroites, étriquées entre montagnes et lagons, sans système d'assainissement efficace avec de nombreuses poches d'habitat insalubre voire indignes aux portes des agglomérations. Cette situation pèse bien évidemment sur les écosystèmes fragiles. La biodiversité particulièrement riche de nos régions ultra-marines souffre d'autant plus de cette surexposition anthropique.

La perte de biodiversité liée aux activités anthropiques de toute nature est malheureusement un phénomène désormais avéré. Dans cet état des lieux, la France figure parmi les 10 pays hébergeant le plus grand nombre d'espèces menacées, elle a donc une responsabilité particulière : au total, 1069 espèces menacées au niveau mondial sont présentes sur son territoire, en métropole et outre-mer.

L'Outre-mer contient 80% de la biodiversité de la France. La France est le quatrième pays au monde pour les récifs coralliens, dont un tiers sont abîmés. On estime que 75% des coraux auront disparu d'ici 2050. Ceux-ci assurent des fonctions écologiques pour 25% des organismes marins.

La prise de conscience au niveau international de la dégradation accélérée des récifs coralliens et des écosystèmes associés (mangroves et herbiers) s'est concrétisée par la création de l'Initiative Internationale pour les Récifs Coralliens (*International Coral Reef Initiative - ICRI*) avec la France comme moteur. Elle doit néanmoins démultiplier encore en son sein les initiatives et encourager les synergies que seule la mise en réseau pourra amplifier.

Préservation des récifs coralliens : le cas de la Nouvelle-Calédonie

La Nouvelle-Calédonie comprend environ 4 500 km² de récifs, dont il est souvent admis qu'ils sont encore en bon état de conservation. La barrière récifale néo-calédonienne mesure 1 500 km de long. C'est le plus grand récif barrière au monde devant la Grande barrière d'Australie qui s'étend sur une plus grande longueur mais qui n'est pas continue.

Les récifs coralliens sont les écosystèmes marins les plus riches. Ils sont l'équivalent marin des forêts humides tropicales terrestres. Dans ces récifs, il existerait plus de 15 000 espèces animales, dont au moins 350 espèces de coraux, 5 500 de mollusques, 5 000 de crustacés et plus de 2 300 de poissons. Malgré cette forte richesse spécifique, l'endémisme est faible (seulement 5 %). La barrière récifale agit comme un véritable bouclier contre la houle du large et protège donc les côtes néo-calédoniennes. Les récifs abritent une faune abondante qui constitue une ressource alimentaire importante pour les populations locales. Ils sont aussi un atout majeur pour le développement du tourisme dans l'archipel, notamment grâce à la plongée qui amène de nombreux adeptes sur le territoire.

Toutefois, les récifs coralliens sont fragiles. Le changement climatique et le réchauffement de la température des eaux constituent la plus grande menace à leur survie. On prévoit que le phénomène de blanchissement des coraux gagnera en ampleur et en gravité dans les décennies à venir. Il est donc important de renforcer les moyens alloués à l'IFRECOR ainsi qu'au programme outre-mer du comité français de l'UICN. Ces deux organismes ont permis de développer les connaissances sur les récifs et les écosystèmes, d'inscrire les lagons et récifs coralliens au patrimoine mondial de l'UNESCO afin d'accroître les moyens associés à leur protection et préservation. Aussi, l'IFRECOR a permis de réduire les effets négatifs dus aux activités humaines tout en assurant leur développement durable et en développant l'information, la formation et l'éducation de tous publics afin de susciter une modification des comportements chez ces derniers.

Par ailleurs le programme outre-mer du comité français de l'UICN auquel ont souvent participé les parlementaires calédoniens permet de réaliser des expertises scientifiques pour éclairer les décideurs politiques sur les enjeux liés aux récifs coralliens. De plus, comme évoqué lors de séances de travail à l'Assemblée Nationale et au Sénat, en 2018, dans le cadre de l'année internationale pour

les récifs coralliens, le droit global et le droit local sont tout aussi importants dans la préservation de ces récifs. Le strict respect du droit et des récentes lois en matière de protection, notamment la loi sur la biodiversité, qui prévoit l'élaboration d'un plan d'action pour protéger 100% des récifs coralliens à l'horizon 2025, sont tout aussi essentiels que l'accroissement des moyens financiers aux organismes cités précédemment.

Quelles pistes d'amélioration pour le territoire néo-calédonien ?

- Les efforts de conservation en Nouvelle-Calédonie font partie des plus avancés du Pacifique Sud et de la mer de Corail. En outre, la Nouvelle-Calédonie a pour particularité de faire de la préservation et de la valorisation de la biodiversité un moteur de croissance. Elle est notamment le seul territoire ultramarin sur 24 lauréats de l'appel à projets de l'Etat « Territoires d'innovation » du programme investissement d'avenir (PIA3).
- Les autorités calédoniennes ont affiché un engagement clair envers la conservation de leurs récifs et de leurs communautés de poissons, notamment au travers de la création de l'une des plus grande zones marines protégées, le Parc Naturel de la Mer de Corail, placé sous la tutelle du gouvernement. Il est nécessaire d'élargir les limites du parc naturel de la mer de Corail afin d'y inclure les côtes qui sont affectées par les habitats proches.
- Par ailleurs, il est important de régler le problème de la densité de la pêche qui permettra non seulement de diversifier les populations de poissons et de renforcer la biomasse générale, mais également probablement d'accroître la couverture de corail vivant. Aussi, pour améliorer la gestion des sites proches des côtes, il sera nécessaire de prendre en compte les répercussions humaines sous différents angles. L'application de limites de taille et/ou de prises au travers d'une meilleure législation et d'une exécution plus rigoureuse pourrait aider les populations de poissons à proximité des côtes à subsister, en particulier pour les poissons à grande valeur commerciale, et pourrait permettre de renforcer le nombre de grands poissons prédateurs.
- En raison du stress important imposé par des événements liés aux changements climatiques tels que les blanchissements, l'acidification des océans, l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des ouragans et le risque d'invasion de couronnes d'épines, de nombreux récifs et certaines communautés de poissons risqueront davantage de se dégrader. De nombreuses études dans la région ont démontré combien il était vital de protéger les atolls présents, y compris leurs habitats marins et terrestres.
- Ensuite, nous pourrions imaginer une meilleure politique de gouvernance des aires marines protégées par le développement de meilleures modalités d'associations des acteurs afin de construire un projet commun et partagé. Dans cette optique, il serait bon d'accroître le développement d'instances de concertation et d'opter pour des plans de gestion. Afin de bénéficier d'un véritable impact en termes de préservation des espaces et ressources maritimes, les démarche de gestion et de préservation doivent aussi faire l'objet de politiques régionales voire internationales. Les actions de la Nouvelle-Calédonie, seule, ne peuvent avoir qu'un impact limité.
- Enfin, la lutte contre la pollution et pour la préservation des espaces naturels maritimes se joue aussi au niveau de l'apprentissage. Comme le souligne le livre bleu « pour une stratégie maritime calédonienne », du Cluster maritime Nouvelle-Calédonie (août 2020), « toute politique de valorisation d'une identité maritime (et donc de stratégie à mettre en place) doit s'accompagner d'une sensibilisation auprès du large public ».

Prolifération des algues sargasses dans la Caraïbe

Si les algues flottantes fournissent depuis longtemps un abri pour de nombreuses espèces telles que les tortues, les crabes, les anguilles ou encore certains poissons, ces dernières, lorsqu'elles deviennent trop abondantes, peuvent devenir un vrai problème pour les écosystèmes marins. Les

amas peuvent se changer en piège pour certaines espèces et asphyxier les coraux et la végétation sous-marine au niveau des côtes. Lorsqu'elles s'échouent sur les plages, les sargasses forment d'épais tapis bruns qui, en se décomposant, émettent une odeur pestilentielle, liée notamment à l'émission de sulfure d'hydrogène. En plus du problème écologique, les sargasses posent ainsi également des problèmes sanitaire et économique, qui affectent directement le tourisme sur les côtes des Caraïbes.

En 2019, un sénateur de la Guadeloupe, Monsieur Dominique Théophile, a rendu un rapport sur le sujet dans lequel il confirme l'ampleur du phénomène, qui touche à des degrés divers toutes les côtes de la région. Son rapport décrit les politiques publiques et les initiatives privées mises en place dans les États de la région. Il propose des axes potentiels de coopération régionale tant en matière de recherche fondamentale que de développement d'outils innovants pour prévoir les échouages, organiser le ramassage ou encore valoriser les algues sargasses.

ENJEUX : VIVRE L'OCEAN AU QUOTIDIEN – CITOYENNETE A LA MER

- Systématiser le développement des Aires Marines Protégées (AMP) sur tout le littoral français. Si la stratégie nationale sur les AMP présentée par le gouvernement en janvier 2021 ambitionne à juste titre de renforcer la connectivité du réseau d'aires marines protégées. Nous proposons d'en augmenter le nombre en allant jusqu'à imaginer la systématisation (en les adaptant) des outils de gestion collective des espaces en « bord de terre ». C'est également une formidable opportunité de reconnecter les territoires ultramarins à l'Hexagone, en engageant la mise en réseau des AMP du littoral métropolitain et celles des territoires insulaires pour encourager et développer la gestion intégrée des usages et mieux canaliser leurs impacts, notamment ceux de la pêche, du tourisme et des loisirs, de l'habitat, de la consommation des ressources et des espaces communs au sens large ;
- Il serait utile de faire évoluer la classification nationale voire européenne sur les AMP par la reconnaissance et l'intégration du concept polynésien « Tainui atea » (Aire Marine Gérée de grande superficie comportant des zones de protection fortes et une régulation globale des usages). En effet, les politiques de préservation de la biodiversité marine sont aujourd'hui en partie questionnées. L'Océan devrait être géré, dans sa globalité et non pas seulement « mis sous cloche » dans des espaces dédiés (où c'est encore possible), comme pour détourner le regard sur des pratiques potentiellement plus agressives hors de ces délimitations (problématique de la Méditerranée notamment). C'est ce que la Polynésie entreprend de faire à son échelle grâce à la mise en œuvre de l'aire marine gérée Tainui atea sur l'ensemble de la ZEE du territoire. Une aire marine gérée est définie comme un espace naturel protégée de catégorie VI dans le code de l'environnement polynésien. Cette catégorie vise essentiellement une gestion à des fins d'utilisation durable des écosystèmes sans pour autant en exclure l'homme. Tous les secteurs économiques sont ainsi recensés, mobilisés et associés à des objectifs de gestion durable mais aussi de partage de l'usage des biens communs et de leur préservation pour les générations futures. La France aurait certainement beaucoup à gagner à voir se développer un réseau d'échange, *a minima*, de bonnes pratiques et de manière optimale, de nouvelles normes et modes de gestion intégrée entre les territoires des différents bassins océaniques et l'Hexagone. Il s'agit aussi de l'opportunité de constituer un nouveau point de référence français, du fait de notre positionnement maritime international. Les derniers travaux de l'UICN à Marseille ont milité pour un durcissement des règles de protection voire de sanctuarisation de zones. Cet axe ne

paraît pas incompatible avec la création de zones plus vastes de gestion concertée et coordonnée des empreintes humaines ;

- Il faudrait enfin envisager de nouveaux mécanismes de financement des aires marines et déployer notamment des méthodes et projets pouvant donner lieu à l'attribution de crédits carbone dédiés à ce mode de gestion du bien commun maritime et littoral (approche bas carbone).

IV- L'OCEAN, UN ENJEU DE SURVIE

« Nous faisons face à un paradoxe ou un déni en parlant de sauver les océans. L'enjeu n'est proprement pas de protéger les océans mais de sauver la vie, notamment humaine, grâce aux océans. Un échec ne se soldera pas par la disparition des océans mais leur extension massive sur une terre encore plus bleue. Dès lors, combien serons-nous pour la contempler ? » Teva Rohfritsch, journée des parlementaires francophones engagés pour la nature, UICN – Marseille 2021.

Le groupe d'expert environnemental sur l'évolution du climat (GIEC) a récemment présenté son rapport sur l'évolution du climat. Il expose une situation très critique, y compris pour les territoires ultramarins qui accumulent les causes de vulnérabilité.

En effet, alors que le monde s'est engagé, en signant l'Accord de Paris, à contenir l'augmentation moyenne des températures en-deçà de 2 degrés par rapport à l'ère préindustrielle, les scientifiques estiment aujourd'hui qu'aller au-delà des +1,5 °C pourrait déjà entraîner *« progressivement, des conséquences graves, pendant des siècles, et parfois irréversibles, des conditions de vie qui changeront au-delà de la capacité d'adaptation de certains organismes »*. Or selon l'Organisation météorologique mondiale⁶ (OMM), il est probable à 40 % que la température mondiale annuelle moyenne soit temporairement supérieure de 1,5 °C aux valeurs préindustrielles pendant au moins l'une des cinq prochaines années.

Dans un monde à +2 degrés par rapport aux températures préindustrielles, le niveau de l'océan pourrait atteindre 60 cm d'ici la fin du siècle. De nombreuses îles et villes côtières sont ainsi menacées par des inondations et des vagues de submersion à moyen terme, soit du vivant des populations actuelles. Une partie de ces territoires sont amenés à disparaître. La hausse du niveau des mers menace également de contaminer à l'eau salée les sols agricoles et de détruire des infrastructures stratégiques comme les aéroports et les ports.

D'autres effets dévastateurs en cascade devraient émerger avant cette échéance. Certaines régions ultramarines pourraient être frappées par trois ou quatre catastrophes naturelles simultanées : canicule, sécheresse, cyclone, incendies, inondation, etc. En Polynésie française, par exemple, les tsunamis, bien que peu fréquents pour le moment, entraînent des bouleversements sous-marins qui peuvent conduire à des ondes marines extrêmement violentes pouvant déferler sur les atolls et conduire à une mortalité corallienne et menacer directement les populations.⁷

La hausse des températures de la mer et les perturbations qui l'accompagnent apporte également leur lot de conséquences. La production de la perle en Polynésie pourrait ainsi être drastiquement réduite. Les variations du climat océanique pourraient également compromettre l'exploitation des ressources halieutiques. La présence, la qualité, l'abondance, le déplacement, la reproduction d'une espèce dépendant à la fois des courants océaniques mais aussi de la température.⁸ Elle implique également une raréfaction de la ressource en eau destinée à la consommation humaine.

⁶ <https://public.wmo.int/fr/medias/communiqu%C3%A9s-de-presse/selon-de-nouvelles-pr%C3%A9visions-du-climat-il-est-davantage-probable-que>

⁷ <https://www.cairn.info/revue-les-cahiers-d-outre-mer-2019-2-page-531.htm>

⁸ <https://www.cairn.info/revue-les-cahiers-d-outre-mer-2019-2-page-531.htm>

Depuis les négociations qui se sont ouvertes à Paris à l'occasion de la 21^{ème} Conférence des parties à la convention sur le changement climatique (COP 21) en 2015, les parlementaires ont formulé de nombreuses propositions afin d'introduire de nouvelles mesures législatives sur le climat spécifiques aux outre-mer⁹. Certaines ont été suivies d'effets¹⁰, pas toutes. Il importe aujourd'hui d'égrener les appels à réagir et de concevoir de nouvelles idées à l'aune des prévisions actuelles.

ENJEUX : ATTENUATION ET GESTION DES RISQUES OUTREMER

- **Réduire mieux et plus vite les émissions de gaz à effet de serre (GES)** en travaillant sur les énergies alternatives. En Polynésie française par exemple, les installations recourant à la climatisation par l'eau de mer puisée en profondeur permettent d'alimenter en froid des infrastructures à bas coût. Le premier SWAC a vu le jour en 2006 dans un hôtel privé à Bora-Bora, un second est en fonction sur l'atoll Tetiaroa de Marlon Brando. L'hôpital du Taaone se dote d'un SWAC en 2021 et constitue ainsi le premier établissement public au monde doté de cette technologie. Cette première mondiale peut être dupliquée sur d'autres sites ultramarins mais aussi auprès des pays insulaires voisins de la France dans les différents bassins maritimes ;
- **Soutenir, s'inspirer, coopérer.** Les territoires ultramarins seront parmi les premiers touchés par le changement climatique. Ils sont donc aussi parmi les premiers à s'adapter concrètement à ses effets et à mettre en place des stratégies de réponses possibles. Toutefois, le développement de ces stratégies aura un coût considérable, souvent hors de portée des ressources financières des collectivités locales en charge de ces questions. L'extraterritorialité des grandes transitions appelle assurément un devoir d'initiative nationale pour une réaction internationale concertée à l'échelle de chaque bassin océanique ;
- **Bâtir dans nos Outre-mer des pôles d'excellence** de recherche sur les stratégies d'adaptation au changement climatique et de gestion des écosystèmes. Nous pourrions profiter de la prochaine présidence française de l'Union Européenne pour faire résonner à nouveau ces enjeux. Ces innovations conçues dans les îles pourraient ensuite être exportées et adaptées dans les pays en développement voisins (on décompte 20 000 îles rien que dans le Pacifique) ;
- **Continuons également à soutenir la recherche** qui demeure perfectible à l'échelle des îles. Nous pourrions faire coopérer davantage les centres de recherche et les autorités politiques des différents bassins océaniques sur des programmes spécifiques ayant trait au climat et à l'Océan. Ce serait aussi un moyen de pallier les lacunes sur les données de terrain. Déjà en 2015, le rapport d'information de la délégation aux Outre-mer de l'Assemblée Nationale indiquait que pour les données marégraphiques : « on ne dispose que de dix années effectives pour la Réunion, quatre pour Mayotte et la Martinique et dix pour la Polynésie française, alors qu'une utilisation de ces données pour l'appréciation du changement climatique nécessite de disposer de séries chronologiques plus longues. » Et de conclure M. Jean-Yves Meyer, délégué à la recherche de la Polynésie française, « les données du terrain sont importantes. Il ne faut pas se limiter aux modèles, car nous n'avons pas toujours les données qu'il faut pour modéliser ». ¹¹

⁹ <https://www.assemblee-nationale.fr/14/rap-info/i3172.asp>

¹⁰ Proposition d'étendre l'accès au fond vert pour le climat aux territoires ultramarins français (AFD)

¹¹ <https://www.assemblee-nationale.fr/14/rap-info/i3172.asp> (Nationale, 2015)

- **Observer les bonnes pratiques de nos voisins.** Nous aurions intérêt également à nous inspirer de l'expertise amstellodamoise en matière d'adaptation et à nous poser la question suivante : « quels types d'infrastructures, naturelles et construites, peuvent permettre de réduire au maximum l'exposition aux risques naturels et d'accroître la résilience socioéconomique des populations et des communautés en préservant les moyens de subsistance locaux ? ». A l'heure actuelle, c'est sans doute la ville d'Amsterdam la mieux à même d'y répondre en tant que territoire à l'avant-garde sur les techniques d'adaptation et de gestion des risques climatiques. Les habitants disposent de techniques avancées de gestion des eaux : mise en place de digues, construction de murs, réhabilitation des écosystèmes tels que les mangroves. Les abris de survie anticyclonique, qui se développent dans nombre de territoires, pourraient être améliorés dans leur conception grâce à une coopération avec ces villes avant-gardistes. Lors de sa visite en Polynésie française, le président Emmanuel Macron a consacré un temps fort à la présentation du futur abri de survie à Manihi. Ce fut l'occasion d'une nouvelle mise en perspective de ces problématiques d'adaptation.
- **Relocalisation des populations.** Sans tomber dans la psychose ni alimenter les thèses maximalistes, il nous faut sans doute travailler dès à présent à des projets de relocalisation des populations insulaires les plus exposées et menacées par l'élévation du niveau de l'océan car cet impératif pourrait désormais se poser à l'échelle de deux ou trois générations en fonction des rythmes des changements à venir. Pour cela, le travail doit se faire en concertation avec les experts scientifiques. Il nous faut déjà disposer de données précises sur le rythme et les effets de l'élévation du niveau des eaux. La France, en sa qualité de puissance maritime mondiale et d'Etat voisin, ne peut rester à l'écart de l'appréhension de cette problématique des futurs « réfugiés climatiques » (lorsque la relocalisation nécessite une expatriation des populations comme le soulignait un ancien premier ministre du micro-Etat de Nauru envisageant de relocaliser ses populations en Australie). Les déplacés climatiques n'avaient jusqu'à présent aucun statut. Avec un avis du comité des droits de l'homme, rendu public le 21 janvier 2020 à Genève, leur avenir, à défaut d'être simple, pourrait du moins être mieux encadré par le droit. Pour la toute première fois, le comité des droits de l'homme – organe des Nations unies composé d'experts indépendants en charge de vérifier l'application du pacte relatif aux droits civils et politiques – a estimé que les personnes qui fuient les effets du réchauffement climatique ne devraient pas être renvoyées dans leur pays si leurs droits fondamentaux sont menacés¹². Les populations françaises d'outre-mer et les perspectives que la

¹² Les juges se sont basés sur le cas d'Ioane Teitiota, un habitant des îles Kiribati, archipel du Pacifique parmi les plus exposés à la montée des eaux et menacé de disparition dès 2050, selon une estimation du GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat). Convaincu que son île allait disparaître dans un avenir proche, M. Teitiota, pêcheur-agriculteur, avait émigré en Nouvelle Zélande en 2007, où il avait déposé une demande d'asile. La cour de Wellington avait rejeté sa demande en 2010 au motif que la vie de ce père de trois enfants n'était pas directement menacée. M. Teitiota s'est alors tourné en 2015 vers le Comité des droits de l'Homme pour demander un arbitrage. Dans son dossier d'appel, il expose les difficultés auxquelles les habitants des Kiribati font face : salinisation des eaux, pollution, destructions des récoltes, inondations fréquentes, érosion des terres, conflits entre communautés. Sur son atoll de Tarawa, la population est passée de 1 641 habitants en 1947 à plus de 50 000 en 2010. Réuni en séance plénière trois fois par an à Genève, le comité de 18 experts a mis près de quatre ans à statuer sur le cas de M. Teitiota. S'il a rejeté la demande du plaignant, en faisant valoir que les îles Kiribati avaient pris des mesures pour lutter contre la montée des eaux avec la construction d'une soixantaine de digues, le comité a, en revanche, ouvert une fenêtre à la reconnaissance du droit à l'asile pour les réfugiés climatiques : « *Étant donné la gravité de la question et de la détérioration continue des conditions dans certains Etats insulaires, il était important que le Comité identifie les critères pour statuer sur les futurs cas et la possibilité de reconnaître les demandes d'asile pour les "réfugiés climatiques"* », estime Yuval Shany, vice-président du comité.

montée des eaux fait peser sur le cadre de vie et les conditions mêmes de la vie dans ces territoires marins appellent de toute évidence à une mobilisation nationale sur ce sujet, un nouvel « appel à réagir¹³ ».

V- DECARBONATION DU TRANSPORT MARITIME ET BOULEVERSEMENT DES CHAINES LOGISTIQUES EN CRISE COVID

LES COÛTS DES LIGNES D'APPROVISIONNEMENT S'ENVOLENT SUR LA MER

S'il joue un rôle incontournable dans l'économie ultramarine, le transport maritime est à ce jour le seul auquel ne s'appliquent pas les engagements pris par l'UE en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Pourtant à l'échelle mondiale, ce secteur émet à lui-seul 940 millions de tonnes équivalent CO2 par an, et est responsable d'environ 2,5 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre. C'est également le moyen de transport qui utilise un des carburants les plus polluants sur le marché : le fuel lourd.

Le transport maritime influe directement sur le changement climatique, sur la biodiversité marine, sur la qualité de l'air et la santé publique en raison des émissions de GES et autres dont il est responsable. Selon les données¹⁴ de l'Agence Européenne pour l'Environnement, il est probable que les émissions mondiales du secteur maritime augmentent de 50% à 250% d'ici 2050.

80% du trafic maritime mondial de marchandises passe au large de nos Outre-mer. Or ce secteur est en proie à des bouleversements fulgurants depuis le début de la crise COVID, tant sur le plan de la tarification et de son impact particulièrement fort sur les économies insulaires, que sur celui de l'augmentation des capacités, donc des sources potentielles de pollution contrariant encore les impératifs fixés depuis la COP 21.

L'indice Freightos Baltic, référence sur les principales routes maritimes, a plus que triplé en un an à presque 7.000 dollars pour un voyage de la Chine vers la côte Ouest des Etats-Unis. Le voyage vers l'Europe a quant à lui dépassé les 10.000 dollars, contre à peine 1.600 dollars l'an dernier à la même date. Un véritable boom du transport a en effet suivi la paralysie liée à l'arrêt brutal de l'économie mondial au démarrage de la crise COVID. Le regain de consommation des Américains et des Européens, qui ont reporté, sur les biens matériels importés d'Asie par conteneurs, l'argent que les confinements les empêchaient de dépenser au restaurant, au théâtre ou en vacances, a eu des conséquences énormes sur les flux de commerce mondiaux dès que les mesures sanitaires ont pu circonscrire la peur du COVID. « *Imaginez le nombre de télévisions que vous pouvez acheter si vous ne partez pas une semaine au ski à quatre* », ironisait Paul Tourret, directeur de l'Institut supérieur d'économie maritime (Isemar). Les opérations de chargement et déchargement perturbées par le manque de main d'œuvre dû à l'épidémie, les mesures sanitaires contraignantes et des événements imprévus comme l'embouteillage monstre après le blocage du Canal de Suez à la fin du mois de mars ainsi que la fermeture durant deux semaines en mai du plus important port chinois (celui de Yantian, près de Shenzhen) n'ont fait qu'amplifier ce phénomène.

¹³ Dans un article pour la revue juridique de l'environnement, le Doctorant Eric Naim-Gesbert indiquait : « (...) le droit de l'environnement outre-mer est un fantôme malingre, silencieux, presque étranger dans la doctrine juridique de notre temps. Il intercède peu, il s'écrit beaucoup dans les sables qui égrènent les appels à réagir, à penser dans l'urgence, à conceptualiser, à légiférer, à faire. Il est bizarrement absent des manuels et des essais, comme une fatalité insurmontable. ¹³»

Pour avancer, il nous faut sortir de cette dichotomie opposant théorie et pratique. Ces « appels à réagir » que le CNML ne peut ignorer doivent, pour faire sens, être suivis d'une adaptation coordonnée de la norme à la réalité climatique.

¹⁴ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases>

Cette situation a provoqué une embellie économique et financière fulgurante et inédite pour les armateurs. La CMA-CGM a ainsi affiché un bénéfice net de plus de 2 milliards de dollars sur le seul premier trimestre 2021, quarante fois plus qu'un an plus tôt. Son concurrent danois AP Møller-Maersk a annoncé un bénéfice net encore plus important sur les trois premiers mois de l'année, à 2,7 milliards de dollars, soit treize fois celui de 2020.

Alors que la demande explose, certains transporteurs ont décidé de prendre une décision historique sur le plan économique : geler les tarifs pour freiner l'inflation. La CMA CGM, troisième armateur mondial, a ainsi fait savoir ce 9 septembre qu'il allait bloquer les prix de certains contrats. Cette démarche quelque peu étonnante vise à limiter les bénéfices immédiats pour s'assurer de partenariats sur le long terme (et assurer donc les bénéfices à venir) déclarait en substance le PDG de la compagnie. Ainsi, jusqu'au 1er février 2022, les contrats dits "*spots*" (négociés 30 jours seulement avant le transport) n'augmenteront pas. Si ces contrats de dernière minute ne représentent qu'un quart environ de l'activité de CMA-CGM, ce sont eux qui ont subi la plus importante inflation. Dans la foulée, Hapag-Lloyd a annoncé un gel des tarifs de ses contrats spots sans indiquer de durée.

Alors que les tarifs se sont envolés, les délais de livraison eux ne cessent de s'allonger dans un contexte de crise sanitaire toujours présente. Le secteur du fret est sous tension et atteint des niveaux records d'activité ce qui engage un réinvestissement important des majors dans les navires. Seule 1% de la flotte mondiale est actuellement inutilisée contre 4-5% en période normale (et 12% en mai 2020 au plus fort de la crise sanitaire). Le groupe CMA CGM a ainsi fait le choix d'augmenter la capacité de la flotte opérée de 11% depuis le 31 décembre 2019, grâce à l'entrée en flotte de navires neufs et l'achat de navires d'occasion. Au cours des 15 derniers mois, CMA CGM a également augmenté sa flotte de conteneurs de 780.000 EVP. Cette inflation profite à tout le secteur. Selon le consultant spécialisé en fret maritime Drewry, le secteur devrait réaliser au minimum 80 milliards de dollars de bénéfices d'exploitation en 2021. "*Si les taux de fret dépassent les attentes dans le reste de l'année, nous ne serions pas surpris de voir un bénéfice annuel de l'ordre de 100 milliards de dollars*", assure l'analyste dans sa note trimestrielle. « En 2019, les neuf plus gros armateurs du monde avaient réalisé collectivement 5 milliards de dollars de bénéfices. Vingt fois moins que cette année », affirment les observateurs de la presse spécialisée.

Nous pouvons saluer le dynamisme du transporteur marseillais et français qui doit bien évidemment prendre part à cet élan mondial, mais il convient également d'observer finement les conséquences de cette (r)évolution du transport maritime sur le coût de la vie dans les régions ultramarines connaissant des situations déjà supérieures à l'hexagone sur ce plan du fait de leur isolement et de l'étroitesse des marchés considérés. La stratégie nationale des ports d'Outre-mer reprend une nouvelle dimension, au regard de l'impérieuse nécessité pour les ports ultramarins de s'adapter aux mutations du transport maritime par le développement des infrastructures et des services portuaires à moindre coût économique.

Si la volonté de nombreux acteurs de porter les projets en faveur d'énergies propres ne saurait être éludée, cette nouvelle vague inflationniste et carbonée du transport maritime, nous éloigne encore un peu plus de ces objectifs, gonflée par les appétits immédiats de consommation post-confinements. Celle-ci finira-t-elle par englober nos ambitions vertes et bleues ? La frénésie du moment nous appelle au contraire à une plus forte mobilisation collective pour le verdissement de notre flotte. Comme le Président de la République le rappelait, « on ne rattrapera pas en un jour notre retard », mais « on peut quand même faire beaucoup en quelques années. » Les conclusions du Fontenay du maritime en faveur du « surinvestissement vert » nous confortent dans cet élan.

A Mayotte : les défis multiples et ardues des liaisons maritimes

- **L'essor de la marine marchande régionale**

Il y a depuis toujours des liaisons entre Mayotte et son environnement régional, souvent par les traditionnels boutres. L'écart de développement entre les pays voisins et l'île ne favorise pas les liaisons maritimes alors qu'il y aurait un réel potentiel. Par exemple, Madagascar pourrait

approvisionner Mayotte en viande bovine et autres denrées alimentaires mais cela suppose des liaisons régulières dans le respect des normes européennes. Les liaisons régulières régionales n'existent pas et seraient à encourager.

- **La mise en place de liaisons maritimes domestiques**

La circulation routière est très dense. Des liaisons côtières entre les différentes communes de l'île, au moyen de bateaux à énergie respectueuse de l'équilibre écologique pourraient être une partie de la solution à cet encombrement.

- **La surveillance côtière face à l'immigration clandestine**

Chaque jour, chaque nuit, de nombreux Comoriens et de plus en plus d'Africains originaires des Grands Lacs rejoignent les côtes mahoraises, en général depuis Anjouan, à quelque 70 km, au moyen d'embarcations très précaires (les *knassa-knassa*). Près de la moitié de la population est étrangère. En 2019, 24 307 étrangers ont été expulsés de Mayotte soit plus que tous les éloignés de l'Hexagone, au nombre de 23 746. En ces temps de pandémie, le préfet a appelé à la nécessité d'une mobilisation de tous pour la surveillance des frontières maritimes, y compris par les professionnels de la mer (pêcheurs, clubs de plongée ...)

- **Le port de Longoni**

Le port de Longoni, au nord de l'île, est la principale – voire la seule si l'on exclut l'aéroport - porte d'entrée du fret à Mayotte. C'est donc le poumon économique de l'île. Or, malgré un tonnage maritime de plus d'un million de tonnes, c'est le seul des départements d'Outre-mer à ne pas avoir le statut de Grand Port Maritime. C'est un port départemental dont la gestion a été confiée en 2013 à la société Mayotte Channel Gateway (MCG) par le biais d'une délégation de service public expirant en 2028. Son dysfonctionnement manifeste ainsi que les soupçons d'abus divers dus à la position dominante du délégataire font l'objet d'intenses querelles ayant donné lieu à plusieurs missions de l'État pour qui la situation juridique, financière et comptable du port ne permet pas d'envisager à ce stade un transfert de compétences. Devant les enjeux, l'État a décidé tout de même de renforcer par décret son rôle au sein de la gouvernance mais sans modifier les attributions de la collectivité. A terme, une telle solution ne saurait suffire pour ce port sous-dimensionné. Il y va de l'économie générale de l'archipel, de l'impératif de son développement, compte tenu du probable doublement de la population de Mayotte d'ici trente ans.

La recherche de solutions pérennes est d'autant plus urgente que le port devrait pouvoir servir de base arrière à l'exploitation gazière du Mozambique. Les enjeux financiers sont considérables pour Mayotte. D'ici dix ans, le port devrait doubler sa superficie apportant la création de nombreux emplois. La récente attaque de la ville de Palma par Al Shebab et l'insécurité régnant dans la province de Cabo Delgado ont mis en pause le projet gazier de Total. Mais, paradoxalement, elles ont mis en exergue la position privilégiée de Mayotte, zone de paix et abri stratégique, département français, région ultrapériphérique européenne à l'entrée du canal du Mozambique, pour les navires qui y transitent.

ENJEUX : RELEVER LES DEFIS TECHNOLOGIQUES SANS ISOLER DAVANTAGE, NI PESER SUR LE COÛT DE LA VIE ULTRAMARINE

Du fait de leur insularité et de l'étroitesse de leurs marchés, les territoires ultramarins disposent de peu d'opportunité de développer un tissu industriel à même d'assurer leur autonomie alimentaire et restent dépendants des flux de transport de fret depuis l'Hexagone et l'Europe en général, ce qui renchérit le coût de la vie dans ces régions de France. Ils restent particulièrement exposés aux conséquences des décisions qui seront prises sur ce secteur structurant tant sur le plan des techniques que des coûts économiques qui pourraient être générés par des énergies ou des options alternatives. La crise COVID vient alourdir cette problématique et a engagé un repositionnement des stratégies logistiques.

Une approche régionale reconsidérée par « bassin pertinent », pourrait être encouragée (liaison Mayotte-Madagascar-Réunion, Fidji-Nouvelle Zélande-Tahiti, Transcaraïbes-amériques...). Ces ponts d'approvisionnements par bassin n'influeraient que marginalement sur la balance commerciale de la France mais pourraient aussi utilement soutenir les exportations françaises vers

ces pays voisins. La recherche de l'approvisionnement « au plus près » de nos collectivités ultramarines participerait à la réduction de l'empreinte carbone des importations nécessaires à nos économies insulaires et contribuerait à abaisser les coûts d'approvisionnement de celles-ci (thématique du « *Pacific first* », développée par Fidji).

VI- LE PERIL MONDIAL DES POLLUTIONS PLASTIQUES

Depuis les années 1950, le plastique suscite un véritable engouement dont le revers se mesure aujourd'hui très concrètement dans nos milieux marins. Le plastique est l'un des déchets les plus toxiques. Sa décomposition à la surface ravage la faune et la flore déjà fragilisées par la surpêche et les polluants divers.

A l'occasion du congrès de la Nature (septembre 2021), l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature (UICN) a ainsi rappelé le nombre croissant d'études scientifiques et d'analyses soulignant la présence de déchets plastiques, notamment sous forme de microplastiques, dans les zones les plus reculées et les plus profondes des océans, ainsi que dans l'ensemble de la chaîne alimentaire. Malgré les incertitudes importantes, les scientifiques estiment qu'entre 93 000 et 236 000 tonnes de plastique flottent à la surface des mers, représentant de 5 000 à 50 000 milliards de fragments dont environ 90 % sont des microparticules de plastique de moins de 5 mm (les microplastiques)¹⁵. Ces matériaux plastiques peuvent représenter jusqu'à 95% des déchets marins (Surfrider, 2019).

La pollution qui en découle cause des dommages considérables aux écosystèmes marins et aquatiques. L'ensemble des organismes marins est impacté. On estime, par exemple, que plus d'un millier de tortues marines meurent chaque année des suites de leur enchevêtrement dans des déchets plastiques.¹⁶ Par voie de conséquence, les populations humaines sont également impactées par l'imprégnation des perturbateurs endocriniens et l'ingestion de plastique ayant intégré la chaîne alimentaire.

En outre, le plastique contribue notablement au dérèglement climatique par l'importance des émissions de dioxyde de carbone qu'il provoque. Selon les estimations des chercheurs de l'Université d'Hawaï,¹⁷ d'ici à 2030, la production de plastique pourrait augmenter de 40% faisant tripler les émissions de CO2 résultant de la gestion de ces déchets.

Enfin, les océans fournissent des services écosystémiques vitaux pour l'humanité, ce qui sous-entend que la réduction de ces services peut nuire à la prospérité des sociétés humaines, notamment côtières et insulaires. Ainsi, la productivité de la pêche et de l'aquaculture est très vulnérable à l'impact des débris plastiques. Les plastiques marins peuvent aussi avoir des effets sur le loisir et le tourisme et impacter négativement la navigation maritime, à travers les collisions possibles.

Cette contamination plastique est significative dans la région du Pacifique, connue pour abriter la plus vaste « soupe plastique ». Celle-ci s'étend du Japon aux Etats-Unis sur une surface d'environ trois fois la France (1,6 millions de km²). Elle concentre de nombreux débris microplastiques, amassés par les marées et les courants marins.

¹⁵ <https://wwz.ifremer.fr/Actualites-et-Agenda/Toutes-les-actualites/Lagons-perlicoles-de-Polynesie-Francaise-une-presence-significative-de-microplastiques>

¹⁶ Rapport « Pollution plastique : à qui la faute ? », WWF International, 2019

¹⁷ Publication « Greenhouse gases linked to degrading plastic » (en), Université d'Hawaï, 2018 et Article

« Dégénération des plastiques : source oubliée (et dangereuse) d'émissions de gaz à effet de serre », Novethic, 2018

En Polynésie française : le cas des lagons perlicoles

Un volume de déchets importants a été identifié dans certains lagons où sont menées des activités de perliculture. Une étude récente pilotée par l'IFREMER^{18a} a ainsi évalué la contamination dans trois lagons des Tuamotu et a révélé l'omniprésence de microplastiques dans les eaux de surface, la colonne d'eau et les tissus d'huitres perlières en élevage. Ces niveaux de contamination peuvent surprendre « dans des lagons a priori peu soumis aux pressions liées à l'activité humaine même s'ils restent des écosystèmes fragiles du fait de leur environnement semi-fermé. ». Préservés d'une forte fréquentation touristique et faiblement peuplés, les trois atolls étudiés n'abritent pas d'industrie lourde. Les activités économiques sont principalement représentées par la pêche et la perliculture.

Parmi les plastiques identifiés, le polyéthylène est celui que l'on retrouve en plus grande abondance. Cette composition et une couleur noire-grise montrent des similitudes avec les équipements en plastique utilisés en perliculture, notamment les collecteurs de naissains et les cordes qui fixent les stations d'élevage.

Dans ces lagons, la perliculture représente le cœur de l'activité économique depuis 40 ans, mais ce développement ne s'est pas forcément accompagné d'un plan structuré de gestion des déchets. Au tournant des années 2000, à la suite de la chute du cours de la perle, le secteur a traversé une période de crise qui a conduit à la fermeture en cascade de fermes perlières et parfois à l'abandon des installations dans les lagons. Or, sous l'effet combiné du soleil, de la houle et du courant, les plastiques très fragiles se fragmentent et se disséminent dans l'environnement marin. A cette source de contamination pourraient aussi s'adjoindre à la marge les déchets plastiques issus des activités domestiques, de la pêche ou de la proximité de la Polynésie française avec le gyre océanique du Pacifique, réunion de différents courants marins qui charrie également une grande quantité de plastiques.

Une prise de conscience s'est amorcée sur la nécessité de pratiques plus durables en matière de perliculture avec le renforcement de la loi en vigueur encadrant les activités professionnelles liées à la production et à la commercialisation des produits perliers et nacriers en Polynésie Française. Elle prévoit notamment que les installations soient démontées et retirées des lagons après usage. Un plan de gestion et de valorisation des déchets perlicoles est aussi à l'étude.

Plus globalement, une nouvelle réglementation polynésienne a également été mise en place en 2020 afin d'interdire certains types de sacs plastiques à usage unique. Elle prévoit également un principe à la source de réduction à la source de l'usage des plastiques.

ENJEUX : PLUS DE COOPERATION CONTRE LA POLLUTION PLASTIQUE DE L'OCEAN

- **Faire raisonner la problématique à l'échelle européenne** et internationale en profitant de la présidence française de l'Union européenne. Nous pourrions par exemple, comme le préconise le rapport « Pollution plastique : une bombe à retardement ? » fait au nom de l'office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques, appuyer l'extension de la liste des restrictions du règlement concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances (REACH). Nous pourrions également relayer et amplifier les initiatives au niveau des RUP et des PTOM ;
- Parce que la pollution plastique en mer est un problème systémique, **la coopération entre pays riverains d'un même océan** est nécessaire. Pour l'océan Pacifique par exemple, il

¹⁸ <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0304389421013601?via%253Dihub>

pourrait être intéressant de créer un partenariat de recherche scientifique avec les pays riverains (Australie, Nouvelle-Zélande, Îles du Pacifique, etc.) dédié spécifiquement à la pollution plastique afin de pallier le manque de données et de connaissances sur l'impact de la contamination plastique dans le Pacifique mais aussi de trouver des solutions communes ;

- **Accompagner chaque territoire ultramarin** dans l'établissement d'un inventaire des matières plastiques mises sur leur marché et le déploiement de plans de réduction drastique de ces plastiques dans la vie quotidienne des citoyens.

VII- LA COOPERATION ET L'INTEGRATION DES TERRITOIRES ULTRAMARINS

POUR UNE FRANCE FEDERATRICE DANS LES BASSINS REGIONAUX

Le développement d'un axe indopacifique face aux nouvelles routes de la Soie, démontre que la France souhaite prendre ses responsabilités et jouer son rôle sur l'échiquier maritime mondial. Au-delà de l'approche stratégique militaire et en dépit du revers australien, c'est au travers du développement d'une excellence française reconnue et appréciée que notre Pays donnera corps à une diplomatie océanique devenue nécessité au regard des enjeux de la planète. Afin de protéger les océans et les mers contre diverses menaces telles que le changement climatique, l'acidification des océans et le blanchiment des coraux, la surexploitation et la pêche illicite, non déclarée ou non réglementée, il faudrait donner la possibilité aux territoires ultramarins de s'ouvrir encore davantage à leur environnement régional.

Une « *Ocean french touch* » mériterait ainsi d'être bâtie et labellisée en mettant en concordance les multiples domaines, secteurs, filières que la France développe dans l'Hexagone comme dans les Outre-mer, terres de résilience et d'adaptation permanente aux enjeux nouveaux : connectivité et câbles sous-marins, usages numériques (télétravail, e-santé, e-éducation), énergies nouvelles et renouvelables, santé et alimentation (algoculture : énergie, nourriture, médicaments, cosmétiques), gestion de l'eau potable et traitement des déchets en milieux insulaires ou littoraux, tourisme et loisirs en milieux fragiles, exploration et exploitation minières sous-marines. Le fruit de ces travaux constitue un axe de coopération technique et économique avec les bassins régionaux partageant les mêmes problématiques mais également au plan européen et international.

Par essence, la notion de frontière maritime suscite des frictions qui peuvent naître et perdurer au sein des bassins. Asseoir notre souveraineté et rendre opposables nos eaux sous juridiction reste une priorité. Comme le souligne le ministère des Outre-mer, les contestations de souveraineté sont récurrentes dans nos régions ultramarines : avec le Vanuatu au large de la Nouvelle-Calédonie (Matthew et Hunter), avec la République de Maurice pour Tromelin, avec les Comores pour Mayotte et les Glorieuses, avec Madagascar pour Bassas da India, Europa, les îles Eparses et l'île Juan de Nova, avec le Mexique pour Clipperton (renégociation de l'accord de pêche de 2010 avec le Mexique), avec les Pays Bas pour Saint-Martin (délimitation sur la zone de l'Étang aux Huîtres), avec le Canada pour Saint-Pierre-et-Miquelon.

Un important travail de délimitation a été engagé par le Gouvernement, avec le Service Hydrographique et Océanographique de la Marine (SHOM). Ainsi, les coordonnées géographiques de la quasi-totalité des lignes de base outre-mer ont été publiées par une série de décrets qui ont pu délimiter chaque endroit. Si la publication des limites de nos ZEE est transmise au Secrétariat général des Nations Unies, la seule publication en droit interne de ces décrets rend opposable aux États tiers nos eaux sous juridiction, affirme le Ministère.

Néanmoins, l'intégration de nos collectivités ultramarines françaises dans ces discussions, nous paraît offrir un gage supplémentaire de « bon voisinage » ou de meilleure appréhension culturelle des usages, en particulier en Océanie, où le consensus prime sur le rapport de force.

ENJEUX : L'EVEIL MARITIME DOIT ETRE SOURCE DE LIENS REGIONAUX RENFORCES AFIN QUE LA FRANCE SOIT FORCE D'INITIATIVES

- Soutenir une force d'initiative et d'action régionale avec les collectivités territoriales sur les quatre océans (DROM comme PTOM) en coordination avec le Quai d'Orsay, le ministère des Outre-Mer et le ministère de la Mer. Notre lien national en ressortirait renforcé et non distendu, car amplifié par une action intégrée de portée régionale ;
- Encourager les initiatives privées ou les partenariats public-privé à l'échelle de chaque bassin (ex : « Pacific Business Days » initié en Polynésie française en 2018 avec 16 délégations de pays du Pacifique Sud mêlant décideurs politiques, chefs d'entreprises et chambres consulaires) ;
- Mettre en œuvre des échanges entre les différents conseils de bassin maritime pour l'Océan Atlantique et l'Océan Indien et créer un organe référent au niveau du Pacifique (collectivités autonomes) ;
- Constituer une plateforme globale associant les outre-mers et les 4 façades maritimes hexagonales, pour créer une dynamique commune d'échanges et de suivi avec des rencontres périodiques.

Ce travail récursif de co-construction forte permettrait de gérer de façon durable les ressources des différents bassins océaniques et les priorités communes, tout en ouvrant des perspectives de coopération avec les Etats voisins, avec pour fondement le partage du bien océanique et pour principe directeur, l'extraterritorialité des thématiques en question. Aucun Etat, ni collectivité, n'étant seul responsable, ni en capacité de résoudre par une action isolée les problématiques océaniques que posent les grandes transitions.

- Sans préjudice des responsabilités confiées au ministère des Outre-mer, le ministère de la Mer pourrait d'ores et déjà se faire le relais des politiques et stratégies maritimes développées par l'ensemble des collectivités et territoires d'outre-mer, à l'instar des façades maritimes hexagonales, encourager la formation d'une plateforme d'échanges, susciter des initiatives en co-construction que seule la mise en réseau permettra de manière durable.
- Cette mise en relation pourrait servir de socle à l'élaboration de stratégies de coopérations concertées de l'Etat avec les (ou par le biais des) collectivités territoriales ultra-marines à l'échelle des bassins océaniques régionaux.

EXEMPLE 1 : LA LUTTE CONTRE LA PECHE ILLEGALE ET LES SURPECHES

C'est une problématique qui touche nos territoires à des degrés variés. Cette pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) participe à la surexploitation de nos océans et à la destruction des écosystèmes. Elle met en péril les mesures de conservation et de gestion en place. Si plusieurs leviers d'action existent déjà pour contrer ce phénomène, tant au niveau national qu'euro-péen, la question de la pêche INN appelle peut-être une réponse complémentaire au niveau diplomatique.

Dans l'océan Pacifique, les flottilles internationales, notamment asiatiques, doivent par exemple faire l'objet d'une surveillance particulière. La pression sur les ressources halieutiques, très forte sur le Pacifique-Ouest, tend à se déplacer vers l'Est au gré des effets de migration des bancs de poissons guidés par les courants marins. 60% des captures mondiales de thonidés se font aujourd'hui dans le Pacifique. Le centre de surveillance militaire et civile de la ZEE polynésienne, par les moyens techniques les plus avancés, permet de visualiser l'agglomération de centaines, voire milliers de

bateaux senners, le long des limites de cette ZEE, sanctuaire historique des mammifères marins et des espèces protégées (requins, tortues).

Afin de veiller sur sa souveraineté sur ses espaces, de prévenir les pillages de ses ressources et d'assurer la sécurité et l'ordre public en mer, notre pays consent à des efforts capacitaires très importants et appelés encore à se développer comme annoncé par le Président Macron à Nice. La marine nationale principalement, aux côtés d'autres administrations et forces armées (Gendarmerie, Douanes, Affaires maritimes, etc.), est pleinement engagée dans les dispositifs de défense et de souveraineté de nos très vastes espaces maritimes. L'utilisation des moyens satellitaires est également une solution privilégiée aujourd'hui pour optimiser l'engagement de nos moyens hauturiers. Ainsi, les TAAF, grâce à une convention passée avec le CNES et financée par la direction des affaires maritimes, ont fait baisser très significativement la pêche illégale à la légine australe en projetant les moyens d'interception, à chaque fois que nécessaire.

En Polynésie française, seule la flottille de pêche palangrière polynésienne est autorisée à pêcher dans les eaux polynésiennes. Cette pêche s'inscrit dans un cadre strict durable (label MSC) fixé par les autorités polynésiennes. Il s'agit d'une démarche unique, co-construite avec les acteurs de la pêche mais aussi l'ensemble des corporations, usagers de la ZEE. La Polynésie française souhaite poursuivre cette initiative et faire reconnaître la gestion globale et intégrée de cet ensemble océanique immense : l'AMG Tainui Atea de 4,5 millions km². Néanmoins, si cette immense ZEE est bien préservée sur le plan des ressources halieutiques, les schémas migratoires circulaires des bancs de thonidés ignorent les frontières posées par l'homme sur l'océan. Ceci peut indéniablement donc nous amener à penser qu'une partie non négligeable des stocks ainsi protégés finissent dans les filets des senners asiatiques ou américains postés tout autour de nos eaux. La ZEE polynésienne, donc française, occupe ainsi une position exemplaire au plan stratégique national, mais constitue aussi un « grenier naturel » menacé par la surpêche aux alentours, faute d'accord international sur les zones de Haute mer et de coordination sur ces questions avec les Etats océaniques voisins.

Le « *One Ocean Summit* » annoncé par le Président de la République augure d'une prise de position forte de la France et pourrait constituer une formidable opportunité de lancer cette vaste entreprise de sauvegarde des ressources halieutiques de cette région du Pacifique Sud. Les collectivités ultramarines pourront utilement accompagner l'initiative française.

Aux Antilles la délicate juxtaposition des eaux « territoriales »

La question des « eaux territoriales » liées aux zones de pêche et aux limites imposées aux pêcheurs de la Guadeloupe et de la Martinique par rapport aux autres îles de la Caraïbe pose soucis. Les pêcheurs attendent l'ouverture de négociations avec les îles voisines pour la pratique d'une activité de pêche concertée dans la Caraïbe. Ces derniers sont également confrontés aux limites des zones de pêche dues aux contaminations par le chlordécone. Ce pesticide ultra-toxique a été utilisé pendant plus de vingt ans dans les bananeraies en Guadeloupe et Martinique. Il a contaminé sols, rivières, bétail, poissons, crustacés, une partie du littoral marin, légumes-racines et la population elle-même. Cette catastrophe écologique prend la dimension d'un désastre économique et financier pour les pêcheurs locaux.

ENJEUX : LA FRANCE : GARDIENNE DES RESSOURCES OCEANIQUES ?

Dans le Pacifique, la mise en place d'un accord international pourrait constituer une avancée majeure, *a minima* avec les Etats océaniques en lien avec le Forum des Iles du Pacifique. Il viserait à mettre en œuvre des règles communes organisant le prélèvement des ressources halieutiques (taille des navires, techniques de pêche, effort de pêche) afin de constituer une forme de ceinture Sud-Pacifique de préservation des ressources halieutiques mondiales. La triste mémoire de la surpêche du thon rouge de Méditerranée doit amener la France à prendre les devants sur la préservation des ressources de thonidés dans le Pacifique, dans cet océan où elle réside et fait figure de force d'équilibre et de stabilité.

Point d'attention : la situation polynésienne, comme celle des Antilles, témoigne plus globalement de la limite des politiques localisées sur des thématiques telles que la préservation des ressources halieutiques et de la nécessité d'une approche française concertée à l'échelle du bassin océanique de manière à pouvoir peser sur les politiques régionales. La notion d'« espace pertinent » à l'échelle des transitions mondiales sur les « communs » appelle à une typologie d'intervention multilatérale adaptée aux enjeux.

Au-delà de la nécessité de faire émerger cette problématique dans les accords internationaux, la France gagnerait en efficacité à s'appuyer en la matière sur les collectivités ultramarines plus « intégrées » sur le plan régional du fait de leur présence effective sur les bassins concernés et des liens de peuplement et de communauté de vie en découlant.

EXEMPLE 2 : EXPLOITATION DES RESSOURCES MINIERES ET DES FONDS MARINS : ALLER PLUS LOIN DANS LA RECHERCHE, CONNAÎTRE AVANT DE DECIDER

Les grands fonds marins du Pacifique sont particulièrement riches en encroûtements cobaltifères, des concrétions rocheuses présentes entre 500 et 4000 mètres de profondeur, qui recèleraient des métaux fabriqués par l'eau de mer : manganèse, cobalt, platine... Les chercheurs supposent aussi la présence de quantité importante de nodules polymétalliques dans les plaines abyssales, entre 4000 et 6000 mètres de profondeur.

En Polynésie française, les premiers échantillons ont été prélevés dans les années 70. Si depuis, d'autres recherches en ont confirmé la présence, les études relatives aux fonds marins sont encore à un stade très préliminaire et les données recueillies par l'Ifremer offrent pour le moment une vision très peu détaillée des gisements. Aucun pays n'a encore exploité d'installation minière sous-marine. Toutefois certains commencent à y songer face à la raréfaction des réserves minérales sur la terre ferme et la hausse de la demande, comme pour le cobalt, composant essentiel notamment pour les batteries.

En collaboration avec l'Ifremer, les pouvoirs publics polynésiens ont choisi d'adopter une démarche d'exploration extensive et non intrusive. C'est une stratégie en deux temps qui vise à améliorer la vision des ressources et à permettre le recensement du patrimoine marin afin, à terme, de prendre une décision éclairée sur l'exploitation ou la sanctuarisation.

En quête de nouvelles ressources financières, les micro-États du Pacifique, notamment récemment les îles Cook, s'engagent dans des schémas d'exploitation de ces ressources après avoir vécu plusieurs décennies sur les subsides liés aux licences de pêche octroyées aux puissances maritimes internationales qui pèsent aujourd'hui sur les stocks halieutiques.

Le Président de la République a engagé la France, aux Assises Nationales de l'Économie de la Mer, sur la voie de l'exploration des fonds sous-marins : « Mieux connaître, c'est mieux protéger les écosystèmes ». Il a appelé tous les acteurs à accélérer les travaux sur la stratégie grands fonds marins et a annoncé la mise en œuvre d'un grand programme pluriannuel pour la recherche sur les océans de 40 millions d'euros : « pour préparer la France de 2030, il faut accélérer la recherche. Si on sait lancer les travaux en profondeur, on pourra avoir les rêves fous sur la mer à l'horizon 2030. On doit aller beaucoup plus loin et fort. »

Nous sommes encore au tout début d'un processus majeur dont la portée et les moyens de sa mise en œuvre dépassent les capacités des collectivités territoriales ultra-marines. Elles doivent néanmoins constituer les avant-postes de cette formidable nouvelle quête humaine d'initiative française, cette nouvelle frontière sous-marine que nous indique le Président Macron, avec pour première ambition de connaître avant de décider. Une approche coordonnée, co-construite, dans le respect des rapports culturels de nos populations aux océans pourrait constituer un projet majeur fédérateur pour notre France de la Mer, sous la double impulsion des Ministères de la Mer et des Outre-mer.

- L'approche polynésienne qui pose un devoir d'inventaire et un engagement de durabilité comme préalable à toute perspective d'exploitation de ces ressources pourrait être déployée à terme sur l'ensemble des bassins maritimes sujets aux mêmes problématiques ;
- Là aussi la France dispose d'une opportunité de porter une voix indopacifique singulière face aux pressions des supers puissances limitrophes du Pacifique qui voient d'ores et déjà ces fonds sous-marins comme un nouvel enjeu de conquête et de confrontations, tandis que les Etats océaniques, en quête de nouvelles ressources financières, y voient une opportunité de compléter utilement leurs budgets nationaux. La gestion raisonnée et préventive des ressources des grands fonds constitue une formidable (et tout autant cruciale) opportunité de ne pas revivre la surexploitation des ressources minières terrestres.

CONCLUSION ET PERSPECTIVES : QUATRE OCEANS DE PROJETS POUR UNE FRANCE OCEANIQUE

Les sujets maritimes pour les Outre-mer sont nombreux et diversifiés. Cet exercice de recensement et de mise en perspective des problématiques maritimes ultra-marines ne concerne pas seulement les ultramarins mais l'ensemble de la communauté maritime française. La France de demain, éveillée et consciente de sa « maritimité », pourrait aussi plus largement y trouver inspiration et aspiration à agir encore plus pour ce bien commun qu'est l'Océan, en agissant déjà en son sein et au-delà du littoral qu'elle chérit depuis l'hexagone.

Cette initiative sera donc utile si elle permet de susciter un mouvement de cohésion encore plus forte de notre communauté au-delà des mers qui nous séparent. Faisons le vœu que ces mers, cet Océan, nous rassemblent désormais. A la lecture de ces tranches de vie maritime au-delà des mers, à l'exposé de quelques-uns de ces défis et enjeux majeurs auxquels font face nos poussières de terres clairsemées sur des continents océaniques, il apparaît évident que seule l'union de tous nous permettra de gagner cette course contre la montre qui est engagée à l'échelle planétaire.

Il nous faut poursuivre, intensifier nos échanges sur tous nos bouts de France, outre-mer comme en bord de terre. Ce travail inlassablement remis à l'ouvrage contribuerait, à ne point douter, à l'œuvre d'éveil ou plutôt du réveil d'une nouvelle conscience maritime française. Il s'agit aussi d'ouvrir de nouveaux horizons, de nouvelles perspectives à la prochaine génération, pour qui les défis des transitions seront une réalité quotidienne.

Les thématiques des énergies marines, de la construction navale verte, des techniques de pêche exclusivement durables, des stratégies logistiques vertueuses, de la lutte contre les pollutions plastiques, de la nécessaire adaptation de nos cadres de vie et de leur empreinte, ont été ici survolées et mériteraient de plus amples développements. Elles forment autant d'opportunités d'expression de nouveaux points d'excellence française et constituent autant de sujets que le dérèglement du climat et ses conséquences nous imposent d'explorer, avec un empressement plus fort qu'imaginé il y a dix ans encore. Il nous appartient de faire de cet empressement une nouvelle ambition pour la France. Le socle de cette ambition prend racine dans l'Océan.

Il nous faut proposer ainsi à tous les Français, d'outre-mer comme de l'hexagone, un projet fédérateur, qui puisse les concerner toutes et tous et qui permettent de sceller un sentiment encore plus fort d'appartenance à une nation maritime. Une nation qui fait face aux défis de son époque bien au-delà de ses grandes frontières bleues, ouvre le champ du possible et porte une parole forte et concrète chez elle, comme sur la scène internationale.

Les Outre-mer peuvent nourrir la réflexion nationale comme ils pourraient et devraient s'enrichir mutuellement. Nos régions et territoires de la France sur Mer ont tant à mettre en commun et à partager dans chacun des grands bassins océaniques comme sur le littoral continental.

Pour engager cette ambition et tous ceux qui pourront la porter, nous pourrions peut-être oser envisager de modifier l'appellation du Conseil National de la Mer et des Littoraux par celui de « Conseil National de l'Océan et des Littoraux » (CNOL) en appui à un grand ministère français de l'Océan. La période nous paraît propice à l'expression des aspirations maritimes les plus grandes au moment où la nation s'apprête à nouveau à scruter l'horizon d'un quinquennat qui s'ouvre. Ceci donnerait une nouvelle dimension plus inclusive pour chacun des territoires qui forment la République, répartis sur les quatre bassins du même océan, et permettrait au Conseil de se positionner comme une instance dynamique de réflexion transversale pour le Gouvernement, au service d'une France consciente de son identité et de son unité maritime, mais aussi de sa capacité de rayonnement.

Avec la fierté non dissimulée des gens de mer, insulaires ou littoraux, que nous représentons, il nous reste à vous proposer de prendre ensemble ce cap bleu, sur une mer d'idées que nous souhaitons positivement agitée et porteuse de courants favorables pour l'archipel France. Notre moteur durable ? C'est celui qu'alimentera notre France ultra-maritime, ou plutôt super-océanique !

Le poète espagnol Rafael Alberti ne disait-il pas d'ailleurs : « Il est des portes sur la mer que l'on ouvre avec des mots » ?

Teva Rohfritsch.

Mes sincères remerciements pour leur aimable contribution à Monsieur Dominique Théophile, Sénateur de Guadeloupe, Monsieur Gérard Poadja, Sénateur de la Nouvelle-Calédonie, Monsieur Stéphane Artano, Sénateur de Saint-Pierre-et-Miquelon, Madame Victoire Jasmin, Sénatrice de Guadeloupe ainsi que Monsieur Abdallah Hassani, Sénateur de Mayotte.