



MINISTÈRE  
DE LA MODERNISATION  
DE L'ADMINISTRATION,  
*en charge de l'énergie  
et du numérique*

DIRECTION GÉNÉRALE  
DES RESSOURCES HUMAINES  
.....

## CONCOURS EXTERNE POUR LE RECRUTEMENT DE REDACTEURS

### **PREMIÈRE ÉPREUVE D'ADMISSIBILITÉ**

La rédaction d'une note à partir des éléments d'un dossier portant sur des notions générales relatives aux missions, compétences et moyens d'action de l'administration de la Polynésie française.

**Jeudi 9 août 2018**

**(Durée : 3 heures – coefficient 3)**

Le sujet comporte 23 pages (page de garde incluse).

**Aucun autre document n'est autorisé.**

#### **Important :**

- Tous documents personnels ou appareils électroniques sont interdits.
- Il vous est rappelé que votre identité ne doit figurer que dans la partie supérieure de la copie d'examen. Toute mention d'identité, de signature, d'initiale ou de paraphe sur toute autre partie de la copie entraînera l'annulation de votre épreuve.
- L'utilisation d'une autre couleur pour souligner est considérée comme un signe distinctif, de même que l'utilisation d'un surligneur.
- Les feuilles de brouillon ne sont pas prises en compte.
- Tous les candidats doivent remettre une copie, même blanche. Dans cette hypothèse, ils signent leur copie en indiquant "copie blanche".

En vous aidant uniquement des documents ci-dessous, vous devez rédiger une note structurée, avec un plan apparent, correspondant à la requête suivante :

En tant que rédacteur au sein d'un service administratif de la Polynésie française vous devez présenter à votre supérieur hiérarchique une note portant sur les enjeux de "l'économie bleue" en Polynésie française en vue d'une réunion sur le sujet.

Liste des documents joints :

**Document n°1** (2 pages) : Institut de Recherche pour le Développement du 09/05/2016- "Restitution de l'expertise collégiale : *"Les ressources minérales profondes en Polynésie française"* "

**Document n°2** (5 pages) : Cluster maritime de Polynésie française - 19 et 20 octobre 2017 - "Programme du 4° forum de l'économie bleue"

**Document n°3** (3 pages) : Tahiti-Infos du 01/01/2018 - "L'économie bleue, source de développement pour le Pays"

**Document n°4** (8 pages) : Institut d'émission d'outremer - Août 2016 - "L'économie bleue en Polynésie française: un atout et des opportunités de croissance"

**Document n°5** (3 pages) : Haut-Commissariat de la République en Polynésie française - "Présentation de l'Action de l'Etat en Mer " (Extraits)

## **Restitution de l'expertise collégiale "Les ressources minérales profondes en Polynésie française"**

Le 6 mai 2016, Papeete accueille la restitution de l'expertise collégiale "Les ressources minérales profondes en Polynésie française". Réalisée à la demande conjointe de l'Etat et du gouvernement de la Polynésie française, cette expertise a été coordonnée par l'IRD. Elle a mobilisé un collège d'experts pluridisciplinaire, afin d'appréhender les enjeux miniers sous-marins, de proposer un état des lieux des connaissances et formuler des recommandations.

### **Evaluer le potentiel d'exploitation des ressources minérales profondes en Polynésie**

Terres rares, nodules polymétalliques, encroûtements cobaltifères [1]... : ces ressources sous-marines des fonds océaniques représentent un enjeu économique potentiellement important pour le développement des pays du Nord comme du Sud.

La Polynésie française se caractérise par une immense zone économique exclusive (ZEE), qui représente la moitié de la zone maritime française, elle-même deuxième mondiale. **Dans le contexte international actuel, marqué par une hausse de la demande en matières premières minérales et une "course à la mer", les ressources minérales profondes polynésiennes suscitent un intérêt accru**. Ces enjeux doivent se conjuguer avec la conservation et l'exploitation durable des océans et des ressources marines, priorité des Objectifs du développement durable (ODD) adoptés par les Nations unies.

C'est dans ce contexte que l'Etat et le gouvernement de la Polynésie française ont confié à l'IRD la réalisation d'une expertise collégiale. **L'objectif : dresser un état des lieux des connaissances scientifiques sur les minéralisations sous-marines profondes en Polynésie française, afin d'évaluer l'opportunité de développer une filière de valorisation et effectuer des recommandations précises en la matière**. L'expertise a réuni dix experts [2] dans une logique interdisciplinaire : anthropologie, biologie, droit, économie, géographie, géosciences, technologie.

### **Restitution des résultats à Papeete**

Sur la base d'une revue extensive de la littérature scientifique et de la littérature grise, d'analyses comparatives et d'entretiens avec des acteurs publics et privés concernés par les ressources minérales sous-marines profondes, le collège d'experts a abouti à un diagnostic nuancé :

- Il constate qu'il n'y a pas de terres rares ni nodules polymétalliques en quantité suffisante pour présenter un intérêt économique en

**Polynésie française**. Par contre, il souligne le potentiel de classe mondiale des encroûtements polymétalliques riches en cobalt de la ZEE de la Polynésie française, situés entre 800 et 4 000 m de profondeur dans des zones de montagnes sous-marines à faible sédimentation.

- **Il relève les risques spécifiques associés à leur mise en valeur** . Des incertitudes concernent notamment les écosystèmes environnants, la question des usages et représentations culturelles des espaces marins hauturiers, les paramètres géologiques des encroûtements, les techniques d'extraction potentielles....
- **Il insiste sur la nécessité de développer les connaissances** , encore insuffisantes, afin de combler des lacunes scientifiques (impacts sur les écosystèmes susceptibles d'être perturbés par l'exploitation éventuelle des ressources) et technologiques (concernant l'exploration et l'exploitation).
- Il recommande à la Polynésie française, compétente sur l'ensemble des ressources minérales identifiées dans le présent rapport (conformément à la lettre du 18 novembre 2015 de la ministre des Outre-mer), **d'élaborer très en amont et de mettre en œuvre une politique de valorisation de ce potentiel.**

Les recommandations stratégiques et opérationnelles issues de cette expertise collégiale sont présentées le 6 mai à l'Université de la Polynésie française (UPF), en présence d'Edouard Fritch, Président de la Polynésie française, de Lionel Beffre, Haut-commissaire de la République en Polynésie française et de Jean-Paul Moatti, président-directeur général de l'IRD.

# Ensemble, gérons notre espace maritime

Le Cluster maritime de Polynésie française poursuit, année après année, ses actions concertées et collectives pour le développement de l'économie bleue. Depuis 2014, nous organisons chaque année un Forum pour vous rassembler, acteurs et décideurs, tant publics que privés, politiques ou administratifs, représentants de la société civile, pour imaginer et élaborer ensemble les réponses les plus appropriées aux problématiques auxquelles nous devons faire face.

À partir des préconisations issues de ces forums annuels, nous construisons nos feuilles de route et poursuivons nos actions tout au long de l'année, pour que des avancées concrètes puissent se multiplier. Ce fût le cas en 2015, sur le thème de l'éducation et de la formation aux métiers de la mer. En 2016, vous vous êtes interrogés sur les besoins et les attentes en matière d'infrastructures nautiques et maritimes, et la pertinence de créer, à l'échelle des îles, des archipels, des pôles économiques liés aux activités maritimes.

Nous vous rassemblons cette année autour de la question centrale du **développement économique et de la préservation des espaces maritimes**. Le sujet est vaste et il est parfois terriblement sensible, tant les différents usagers : riverains, décideurs locaux, entrepreneurs se trouvent parfois démunis pour faire coexister de nouvelles activités, des activités traditionnelles, en croissance continue, avec le bien-être des populations riveraines, et la préservation de nos éco-systèmes que l'on sait extrêmement fragiles. Il est nécessaire, face à l'augmentation des flux et des activités maritimes, de nous y préparer collectivement.

Nous avons voulu organiser les débats autour de 4 tables rondes. La première doit nous permettre d'explorer les outils juridiques, les différents cadres réglementaires, la régulation traditionnelle des usages. Il nous faut permettre de conjuguer et articuler ces dispositifs pour qu'ils soient pleinement adaptés aux réalités locales d'aujourd'hui, et de demain. La seconde table ronde concerne l'occupation des espaces maritimes, la multiplication des usages – et donc des conflits d'usage et modalités de co-gestion qui en découlent – et celle des activités, tant touristiques que liées à l'exploitation des ressources ou au transport, et le trouble que cela provoque parfois pour nos espaces et nos populations. La troisième table est consacrée aux moyens de contrôle, de gouvernance, de régulation qui apparaissent nécessaires, collectivement, de mettre en oeuvre très concrètement. Et la dernière table abordera les interrogations, les craintes, les espoirs, les attentes diverses qui s'expriment, afin de nous permettre de faire des préconisations pour la grande aire marine gérée *Te Tai Nui Atea*.

Je remercie le **Gouvernement du Pays**, notamment la **Direction des ressources marines** qui co-organise ce Forum, et les services présents, ainsi que nos partenaires : le CESC, qui nous accueille chaleureusement, Aquapac et Tahiti Fish Aquaculture pour leur soutien. Mauruuru également à nos équipes, nos animateurs et rapporteurs qui prennent sur leur temps, pour contribuer au bon déroulement de ce forum.

Mes amitiés maritimes à chacune et chacun,



Gérard SIU  
Président du CMPF

## TR1

# Réguler les usages sur l'espace maritime lagonaire : outils juridiques

## Animatrices

### Camille ANDRIEUX

Directrice administrative et financière  
de Tahiti Yacht Charter

### Isabelle MOGNAT

Directrice d'ECOFIP Polynésie  
Secrétaire du CMPF

## Déroulement

- Récapituler les dispositifs existants et les différentes autorités qui s'exercent.
- Évoquer les difficultés d'application, les conflits de gouvernance.
- Identifier des solutions à mettre en place.

## Enjeux

La bande littorale et l'espace lagonaire sont soumis aux pressions liées à de multiples usages : activités balnéaires, activités physiques et sportives nautiques, tourisme nautique, navigation et trafic portuaire, pêche, perliculture et aquaculture...

Ces activités représentent des enjeux économiques, sociaux et environnementaux importants.

L'administration, la gestion et la protection des espaces maritimes lagonaire relèvent de la compétence de la Polynésie française.

Des outils juridiques (Code de l'environnement, PGEM, ZPR...) ont été mis en place mais une absence de moyens limite leur application. Il est difficile d'en mesurer la portée et l'efficacité.

Une dynamique de développement économique et social durable dans un environnement préservé nécessite une réglementation claire, comprise par tous, applicable et appliquée.

Il convient d'envisager la cohérence des outils juridiques existants et leur évolution souhaitable, la répartition des compétences et des moyens d'application sur le terrain.

## Attendus

- ✓ Identifier les lacunes réglementaires et établir une liste de recommandations pour une clarification, une meilleure connaissance et un meilleur respect des usages sur l'espace maritime lagonaire (formation des agents, déploiement dans les îles, outils de contrôle...).
- ✂ Proposer une méthode d'implication des différents acteurs dans la définition et l'application des réglementations existantes.
- ⚡ Indiquer les référentiels, indicateurs et grilles d'évaluation à généraliser pour une optimisation du cadre juridique actuel.

## TR2

# Gestion locale, participative et économique des zones lagunaires

## Animatrices

### Pascale SALAÛN

Chef d'antenne de l'Agence française  
pour la Biodiversité

### Caroline VIEUX

Coordinatrice INTEGRE Polynésie  
française

## Enjeux

Partant du constat que la bonne santé des écosystèmes est garante du développement économique durable, la gestion locale participative intègre la capacité de coordonner sur un même espace de multiples usages de façon pérenne pour le bien-être des usagers. Des initiatives de développement local participatif à plusieurs échelles dans les lagons polynésiens ont émergé ces dernières années.

La plupart de ces initiatives ont été perçues positivement par l'ensemble des acteurs, économiques, associatifs, communaux et territoriaux. Ces initiatives n'ont pas occulté les conflits qui existent sur les lagons polynésiens mais ont permis aux acteurs aux intérêts perçus souvent comme divergents d'échanger et de trouver les moyens d'un usage partagé du lagon. Ces approches participatives nécessitent une volonté, des compétences et un système de gouvernance à imaginer pour garantir la participation de chacun.

Dans un espace littoral ou une zone lagunaire définie, il convient de concilier la préservation des ressources, le développement d'activités économiques très diverses, et le bien être des habitants. Une gestion locale et participative est nécessaire pour y parvenir.

## Déroulement

- Témoignage sur l'existant avec les conditions favorables et les freins à la gestion
- Partage sur la vision de la gestion locale, participative et économique
- Exemples de mise en œuvre et questionnements croisés sur ces exemples
- État des lieux des avantages et inconvénients de la gestion en général et champs des possibles
- Réplication des modalités de gestion locale, participative et économique à toute la Polynésie
- Propositions et recommandations pour une gestion locale, participative et économique idéale

## Attendus

- ✓ Une meilleure compréhension de la part des participants de ce qu'est la gestion locale et participative et de l'intérêt qu'elle peut représenter non pas seulement pour la gestion des ressources marines mais également pour le développement de l'ensemble des activités économiques sur le lagon.
- ↕ Une feuille de route pour faciliter et étendre sa mise en œuvre en Polynésie française dans les années à venir.

## TR3

# Moyens de gouvernance et de contrôle globaux des espaces maritimes

## Animateurs

### Stéphane RENARD

Coordinateur du Cluster maritime de Polynésie française

### Théodore TAIARUI

Président de la station de pilotage Te Ara Tai

## Enjeux

Au-delà du cadre juridique, étudié en table 1, le déploiement effectif de la gouvernance et des contrôles des espaces maritimes nécessitent des moyens qui font aujourd'hui défaut. Réguler les usages, dans toutes les îles, dans les différents archipels, impose une organisation globale et des référents clairement identifiés sur place.

L'organisation actuelle de la gouvernance ne permet pas de répondre aux différentes problématiques quotidiennes qui se posent aux usagers, aux décideurs et acteurs publics locaux, aux entrepreneurs et aux populations. L'absence ressentie d'une autorité maritime présente au contact des usagers et qui exerce ses prérogatives peut conduire à des situations de tensions et des débordements dommageables pour tous.

Il faut penser non seulement l'organisation de l'espace maritime collectif, mais également l'organisation du contrôle et des moyens dédiés à l'exercice de la gouvernance publique sur ces espaces.

## Déroulement

- Récapituler les différentes attentes en matière de gestion de l'espace maritime polynésien (TR4 - FEM 2016).
- Evoquer l'assistance technique, la mutualisation de moyens, et la complémentarité des compétences entre les Communes, le Pays et l'Etat (SHOM, SGMer, DAM...).
- Soutenir la refonte du CPML et une commission maritime mixte renouvelée (CMM) Etat-Pays.

## Attendus

- ✓ Recommandations sur les moyens et la répartition des compétences entre autorités portuaires locales, autorités maritimes, et action de l'état en mer.
- ✂ Etablir les attentes et critères d'évaluation en matière de gouvernance et de contrôle des usages sur les différents espaces maritimes.
- ⬇ Détailler une feuille de route prévisionnelle, et si possible un plan d'action avec le phasage souhaité.

## TR4

# Recommandations pour le projet d'Aire Marine Gérée à l'échelle du Pays (au-delà des 12 milles nautiques)

## Animatrices

**Maïlee FAUGERAT**

Directrice Générale de TAHITI SPORT  
Trésorière du CMPF

**Marie-Laure VANIZETTE**

Représentante de la FAPE

## Enjeux

Le Président de Polynésie française a annoncé il y a un an la création d'une grande Aire Marine Gérée (AMG), baptisée *Te Tai Nui Atea*, à l'échelle de la ZEE polynésienne. Cette grande ambition est saluée par l'ensemble des acteurs et usagers de la mer qui souhaitent pouvoir contribuer et participer à son élaboration et sa réalisation.

L'accord subtil qui doit émerger entre exploitation et préservation suscite autant d'espoirs que de craintes en fonction des archipels et des filières économiques concernés.

En matière de pêche, les pressions constatées aux limites extérieures de la ZEE constituent un motif de préoccupation et génèrent un sentiment d'injustice, qui appelle des actions concertées et collectives, et en cohérence avec le schéma directeur de la pêche hauturière. Au-delà, trafic maritime, sécurité en mer, tourisme et l'ensemble de la vie économique maritime doivent être considérés dans ce projet global.

Cet échange doit permettre d'exposer de manière constructive les différents points de vue, divergences et convergences des acteurs, publics et privés, et de les traduire en recommandations aussi bien techniques, méthodologiques que territoriales.

## Déroulement

- Récapituler les prises de position actuelles en matière de gestion de l'espace maritime, de développement de la pêche hauturière et de protection.
- Etablir les recommandations des différents acteurs sur le périmètre et les mesures que pourrait proposer la grande AMG ainsi que les périmètres de différentes zones intérieures.
- Proposer une méthodologie de consultation pour l'élaboration participative de la grande AMG avec les acteurs économiques et la société civile.

## Attendus

- ✓ Prise de position conjointe de l'ensemble des acteurs sur les enjeux, les opportunités, les objectifs, et les choix stratégiques pour le projet de grande AMG.
- ⚙️ Recommandations concernant le zonage et les mesures de protection et de gestion au sein de la grande AMG.
- ⚡ Exposer les souhaits de consultations, de méthodologie de concertation pour l'élaboration du projet de grande AMG.

Tahiti-Infos du 01/01/2018

## **L'économie bleue, source de développement pour le Pays**

PAPEETE, 1er février 2018 - L'Institut d'Émission des Départements d'Outre-mer et l'Institut d'Émission d'Outre-mer publient cette semaine un état des lieux de l'économie bleue dans l'Outre-mer. L'occasion de faire un point sur la réalité et les perspectives de ce secteur composite de l'économie polynésienne.

En 2017, l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE) a publié un rapport sur le potentiel de l'économie de la mer à l'horizon 2030. Les projections de l'organisme démontrent que ce secteur d'activités pourrait connaître dans les 15 prochaines années une croissance supérieure à la croissance économie mondiale, en termes de valeur ajoutée et d'emploi. Si les tendances actuelles se poursuivent, la valeur ajoutée mondiale des activités maritimes pourrait doubler (3 000 milliards USD), tandis que sa contribution à la valeur ajoutée totale (2,5 %) se maintiendrait. L'aquaculture marine, l'éolien offshore, les activités de transformation de poisson et la construction et réparation navale devraient être particulièrement dynamiques. A l'échelle planétaire, 40 millions d'emplois sont à la clé.

Avec 5 millions de kilomètres carrés d'espace maritime dans sa zone économique exclusive, la Polynésie française représente le premier espace maritime français, lui-même deuxième domaine maritime au monde (11 millions de km<sup>2</sup>). Petit tour d'horizon des réalités et des niches de développement de l'économie bleue polynésienne.

### **Tourisme bleu**

L'activité est principalement constituée de la croisière et de la plaisance. En Polynésie française, après avoir traversé une période de crise de 2009 à 2011, le secteur connaît une évolution favorable liée à l'augmentation des rotations des navires et de l'arrivée de nouveaux bateaux, aussi bien des paquebots transpacifiques que des bateaux de croisière Inter-îles au départ de Tahiti. Sur le segment transpacifique, on dénombre entre 45 000 et 50 000 passagers annuels. En dépit d'un léger fléchissement en 2016, le nombre de croisiéristes est en croissance annuelle moyenne de 12 % depuis 2010. L'élan devrait reprendre en 2018 avec l'arrivée de plusieurs nouvelles compagnies. Sur le segment inter-îles, on compte 36 000 croisiéristes en 2016, soit +6,5 % par an en moyenne depuis 2010.

Au-delà de l'augmentation du trafic en volume, une autre piste de développement de la croisière passe par la valorisation des dépenses par passagers. La dépense moyenne d'un croisiériste est aujourd'hui de 336 000 Fcfp par séjour, hébergement compris, soit 22 000 Fcfp par jour en moyenne.

De son côté, la plaisance affiche une progression rapide depuis 2010. Le nombre de visiteurs a augmenté de 40 % pour atteindre 2 630 visiteurs en 2015, répartis sur 700 bateaux de plaisance. Surtout, la plaisance contribue au développement touristique des îles éloignées : 84 % des plaisanciers visitent au moins trois des archipels polynésiens, notamment les îles les moins fréquentées par les touristes terrestres et les croisiéristes.

## **Perliculture**

La perliculture constitue la deuxième ressource propre du Pays, derrière les activités touristiques : elle génère plus de la moitié de ses recettes d'exportation de biens (63,7 millions d'euros), principalement par la vente de perles de culture brutes à destination du Japon et de Hong Kong. L'activité est exercée par 560 exploitations, en grande majorité familiales et artisanales, situées aux Tuamotu (78 %), sur une superficie globale de 8 340 hectares. Quelques grandes fermes concentrent la majorité de la production. En complément, la vente de nacres génère près de 2 millions d'euros de recettes à l'exportation en moyenne depuis 2008.

## **Energies renouvelables**

Utilisé de manière pionnière par des hôtels de Polynésie française, le SWAC (Sea Water Air Conditioning) exploite l'eau froide des profondeurs pour le refroidissement des circuits d'eau douce de climatisation de grands bâtiments. La première installation commerciale mondiale de ce système a été réalisée par l'hôtel Intercontinental de Bora Bora en 2006. L'hôtel The Brando sur l'atoll de Tetiaroa a mis en place une installation semblable en 2014. Cofinancé par l'AFD, la BEI et l'ADEME, un nouveau projet de SWAC à l'hôpital de Taaone devrait être opérationnel fin 2020. La technique fait des émules puisque deux projets de SWAC sont actuellement à l'étude sur l'île de La Réunion, au CHU de Saint-Pierre et à l'aéroport international.

## **Ressources minières**

Les sous-sols marins des collectivités du Pacifique présenteraient un ensemble de zones propices à la présence de métaux rares, de cobalt, de phosphate, de manganèse. On y trouve aussi des minéralisations sulfurées riches en cuivre, zinc, plomb, cobalt et or, ainsi que d'autres métaux tels que l'indium et le germanium (terres rares). La connaissance du sous-sol marin reste néanmoins très incomplète et la question des ressources minières ne dépasse pas à l'heure actuelle le stade de l'exploration scientifique. Des réflexions sont en cours afin de définir le cadre juridique et les conditions d'une éventuelle exploitation de ces ressources.

## **Câbles sous-marins**

Pour répondre aux besoins croissants associés à la numérisation des économies ultramarines, de nouveaux câbles sont en cours d'installation ou à l'étude.

Un accord intergouvernemental de coopération entre la Polynésie française, la Nouvelle-Zélande, les îles Cook et les Samoa a été signé en décembre 2017 pour la pose d'un câble sous-marin international. Le câble Manatua coûtera 6 milliards Fcfp à répartir entre les quatre pays participants et les éventuels bailleurs de fonds internationaux.

Autre projet, le câble Natitua doit être opérationnel en novembre 2018. Ce projet domestique étendra l'infrastructure existante, qui relie actuellement Tahiti à Moorea et trois îles Sous-le-Vent, à huit îles de l'archipel des Tuamotu et à l'archipel des Marquises permettant de développer l'accès au haut débit dans ces archipels éloignés.

## **Pêche hauturière**

La filière hauturière polynésienne se compose d'une flottille de 59 thoniers palangriers en 2016, essentiellement utilisés pour la pêche fraîche. En effet, la production congelée ne représente que 4 % de la production commerciale de la flotte palangrière en 2016, contre 20 % il y a dix ans, au regard de la prépondérance de la consommation locale de poissons frais (4000 tonnes). En 2016, les volumes de captures s'élèvent à 5 638 tonnes et les rendements nominaux à 33 kilos pêchés pour 100 hameçons lâchés. Un projet de schéma directeur de développement de l'activité (septembre 2017) prévoit d'augmenter les captures à 12 000 tonnes à l'horizon 2027.

## **Aquaculture**

L'aquaculture pourrait croître significativement en Polynésie française à moyen terme. Les autorités polynésiennes et la société chinoise Tian Rui International ont signé en 2014 une convention pour le développement d'une unité de production aquacole à Hao, atoll dans l'archipel des Tuamotu. À terme, les investisseurs projettent l'exportation de 50 000 tonnes de poissons d'élevage vers le marché chinois.

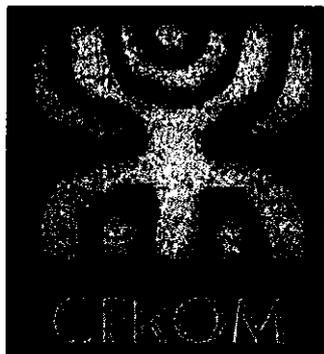
## **Crevette bleue**

En Polynésie française, la production aquacole de crevettes bleues est assurée par trois fermes. En 2016, elle reste limitée à 103 tonnes, mais enregistre une croissance annuelle moyenne de 17 % depuis 2010. Destinée à la consommation locale, elle est complétée par des importations (74 tonnes en 2016), d'où un potentiel de croissance que les acteurs de la filière tentent d'exploiter en expérimentant l'élevage de crevettes en pleine mer depuis 2012, pour pallier l'absence de foncier disponible pour les activités de pisciculture.

## **Aquariophilie**

Une filière d'élevage de bénitiers s'est constituée en Polynésie française au début des années 2000 et, depuis 2008, la CITES (Convention on International Trade of Endangered Species) délivre des permis d'exportation pour le marché de l'aquariophilie. En 2013, la valeur des exportations s'élevait à 31 millions Fcfp pour 8 tonnes de bénitiers vivants. Mais, s'il parvient à se structurer, ce secteur présente un formidable potentiel de développement. Parallèlement, une filière d'élevage de poissons d'ornement existe, mais elle représente en valeur moins de 2 % des exportations de poissons du Pays.

Rédigé par JPV (sources IEOM) le Vendredi 2 Février 2018 à 04:00 | Lu 1192 fois



# L'ÉCONOMIE BLEUE EN POLYNÉSIE FRANÇAISE

Août 2016

## Un atout et des opportunités de croissance



La Polynésie française, composée d'une multitude d'îles et atolls, est dotée d'un immense territoire marin. Sa zone économique exclusive (ZEE), qui couvre près de 5 millions de km<sup>2</sup>, est la plus étendue des collectivités et départements d'outre-mer. Elle apporte ainsi à la ZEE française, en deuxième position mondiale derrière les États-Unis, près de la moitié de sa superficie maritime.

Le poids économique des activités liées à la mer reste cependant modéré au regard des potentialités identifiées : en 2015, hors tourisme, l'économie maritime a généré un chiffre d'affaires estimé à 47 milliards de F CFP, soit 7 % du chiffre d'affaires global du Pays<sup>1</sup>. Elle concentre 4 850 emplois directs, soit 7 % des emplois.

Certaines activités matures, comme la pêche et la perliculture, sont à la recherche d'un second souffle ; d'autres, comme la plaisance, ont un poids économique croissant et prometteur. Enfin, les énergies marines renouvelables présentent un potentiel d'innovation et de développement.

Parallèlement, il y a une imbrication étroite entre l'économie bleue et le tourisme en Polynésie française (*voir encadré*). Les touristes y dépensent chaque année entre 45 et 50 milliards de F CFP, dont un tiers directement lié à la mer, principalement via l'industrie de la croisière.

Facteur de rééquilibrage de l'activité et des revenus au profit des archipels, l'économie bleue joue également un rôle central dans l'aménagement du territoire polynésien.

### L'ÉCONOMIE MARITIME, OU ÉCONOMIE « BLEUE » : DÉFINITION ET CADRAGE

**L'économie maritime englobe toutes les activités économiques liées aux océans, mers et côtes.** Elle comprend aussi l'ensemble des activités de soutien directement et indirectement nécessaires à son fonctionnement.

L'économie bleue recouvre donc des domaines très variés, du secteur primaire (pêche et aquaculture en mer), secondaire (transformation des produits de la pêche, construction navale et portuaire, production énergétique, gestion des câbles sous-marins, production d'articles liés aux sports nautiques), mais aussi tertiaire (commercialisation des produits de la mer, prestations de transport de passagers et de marchandises, prestations nautiques, entretien portuaire et naval, exploitation des ports, sauvetage en mer, aménagement du littoral, signalisation et cartographie, recherche et développement, formation aux métiers de la mer, prestations de banque et d'assurance, etc.). Le tourisme en fait également partie. **En raison de leur diversité et de leur imbrication dans les différents secteurs économiques, certaines activités directement liées à la mer sont difficiles à isoler et à mesurer.** C'est en particulier le cas du tourisme qui repose sur plusieurs secteurs assurant une partie de leurs prestations aux résidents du Pays (hôtellerie, transport aérien, restauration, loisirs) ou qui sont déjà considérés comme bleus (transport maritime, loisirs nautiques, croisière, etc.).

**La présente étude se focalise sur les secteurs qui forment le socle de l'économie maritime et qui sont directement mesurables** en termes de nombre d'entreprises, d'emploi, de chiffre d'affaires généré et de financements mobilisés, au travers de la Nomenclature des activités françaises (NAF) : filière pêche, filière perle, transport maritime, activités navales et portuaires (construction, entretien et services associés).

En raison de sa transversalité, le tourisme a été traité à part, selon une approche différente, fondée sur les recettes extérieures.

Les autres activités liées à la mer (biotechnologies marines, énergies marines, recherche et développement, protection de l'environnement, sauvetage en mer, signalisation et cartographie, formation aux métiers de la mer) ne sont pas incluses dans le présent cadrage statistique, mais sont pour partie évoquées dans une partie sectorielle faisant état de leur potentiel.

<sup>1</sup> Chiffre d'affaires des entreprises déclarant pour la TVA.

## UN POIDS DIRECT DE L'ÉCONOMIE BLEUE ENCORE MODÉRÉ

Le poids de l'économie bleue hors secteurs touristiques dans le tissu économique de la Polynésie française est relativement faible, tant en nombre d'entreprises, de salariés ou en volume d'activité ou de financement bancaire.

### Un chiffre d'affaires en croissance mais un poids encore faible

#### 7 % du chiffre d'affaires des entreprises polynésiennes

L'économie directe de la mer, hors secteurs touristiques, génère un chiffre d'affaires déclaré de 39 milliards de F CFP en 2015, mais estimé à 47 milliards de F CFP.

Le transport maritime, essentiellement le transport de passagers, concentre à lui seul 10 milliards de F CFP, soit plus d'un quart du chiffre d'affaires déclaré pour le secteur bleu. En amont, les services portuaires et de maintenance pèsent pour 22 %, la construction et la réparation de navires pour 7 %.

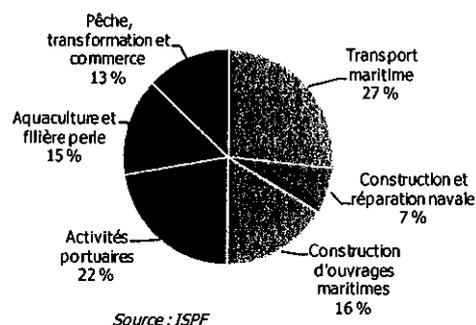
L'aquaculture n'a déclaré que 500 millions de chiffre d'affaires, ce qui est peu face aux 7,4 milliards de F CFP de perles brutes exportées. En y ajoutant les activités de transformation et de commercialisation, le chiffre d'affaires déclaré de l'ensemble de la filière atteindrait 5,7 milliards de F CFP. Cette sous-estimation des recettes réelles tient à l'insuffisance des données comptables des entreprises perlicoles du fait de leur localisation éloignée (Tuamotu-Gambier) et de règles fiscales spécifiques (voir encadré 2). Enfin, la filière pêche génère 5 milliards de F CFP de chiffre d'affaires (13 %).

#### Une croissance soutenue de l'activité

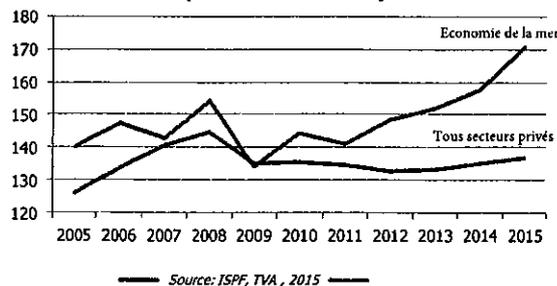
Sur les cinq dernières années, les secteurs de la mer se sont avérés plutôt dynamiques, avec une activité en progression moyenne annuelle de 3 % (0,2 % pour l'ensemble de l'économie) et de 8 % pour la seule année 2015.

Ils tirent leur croissance de la filière pêche, dont le chiffre d'affaires a plus que doublé sur la période 2012-2015, et de la construction d'ouvrages maritimes (+36 % de chiffre d'affaires).

Répartition du chiffre d'affaire déclaré de l'économie de la mer par secteur en 2015



Chiffre d'affaires de l'économie de la mer (indice 100 en 2000)



#### LE SUIVI DE LA PÊCHE ET DE LA PERLE, UN ENJEU STATISTIQUE MAJEUR

L'estimation du chiffre d'affaires du secteur de la perliculture se heurte à un problème de suivi des données comptables des entreprises perlières et nacrères du fait de leur localisation éloignée (Tuamotu-Gambier) et de la spécificité des règles fiscales qui s'y appliquent. Les entreprises générant un chiffre d'affaires de moins de 15 millions de F CFP par an ne sont pas tenues de le déclarer (ce seuil est de 2 millions de F CFP pour la majorité des autres secteurs).

Il en résulte une sous-déclaration de chiffre d'affaires, une sous-estimation des recettes de la perliculture et de l'économie bleue en général. Au final, seuls 500 millions de chiffre d'affaires sont déclarés en 2015 par les perliculteurs. La comparaison avec le montant exporté (7,4 milliards de F CFP de perles brutes) laisse penser que le chiffre d'affaires de la perliculture serait plutôt compris entre 6 et 10 milliards de F CFP, et que les recettes de l'ensemble de la filière s'élèveraient alors à près de 11 à 15 milliards de F CFP en 2015.

## Un impact encore limité en termes d'emplois

### Moins d'un dixième des salariés du secteur privé

En 2015, les entreprises des secteurs de la mer déclarent à la CPS 3 400 salariés, soit 7 % du total du secteur privé, et leur versent mensuellement un milliard de F CFP (7 % de la masse salariale globale du secteur privé).

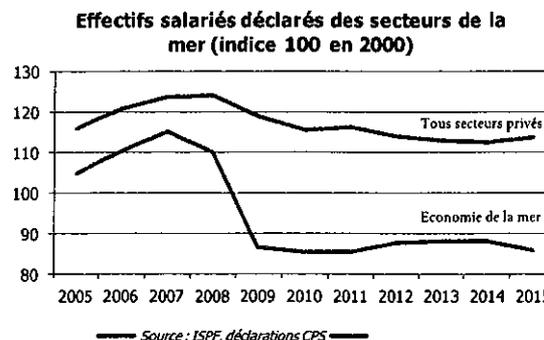
Le nombre de non-salariés des secteurs de l'économie de la mer est estimé à 1 450 personnes, principalement dans la pêche (39 %) et la perliculture (26 %).

### Une prédominance d'entreprises individuelles

Constituées à 93 % d'entreprises individuelles en décembre 2015, les entreprises de l'économie bleue sont très petites : les neuf dixièmes emploient au maximum un salarié. Seules 2 % ont dix salariés ou plus. Les plus grandes entreprises, de plus de 50 salariés, sont une quinzaine et plutôt cantonnées à des segments tels que le transport maritime ou la manutention portuaire.

### Une relative stagnation de l'emploi sur cinq ans

Les effectifs salariés de l'économie bleue, surtout dans la perliculture, ont été affectés par la crise économique mondiale de 2008 et ses répercussions sur le monde de la joaillerie. Mais sur les cinq dernières années, ils ont été stables, alors qu'ils reculaient de 0,3 % en moyenne annuelle dans l'ensemble du secteur privé. En revanche, ils sont en baisse en 2015 (-2,7 % en glissement annuel), alors que l'emploi se redresse dans l'ensemble du secteur privé (+0,9 %).



### DES PROFILS MAJORITAIREMENT MASCULINS, JEUNES, ET RELATIVEMENT MOINS QUALIFIÉS

Les emplois de l'économie de la mer sont majoritairement masculins : 75 % des salariés et 80 % des non-salariés (55 % dans l'ensemble de l'économie). Cette proportion est encore plus forte pour la construction navale (90 %), la pêche en mer (92 %) et la construction d'ouvrages maritimes (97 %).

Les deux tiers des emplois sont occupés par des personnes avec un diplôme au maximum égal au CAP (53 % dans l'ensemble de l'économie).

L'âge moyen des salariés des secteurs de la mer est de 37 ans, contre 39 ans pour l'ensemble de l'économie. Les salariés de la filière pêche sont en moyenne les plus jeunes (35 ans) et ceux des services auxiliaires des transports maritimes plus âgés (44 ans).

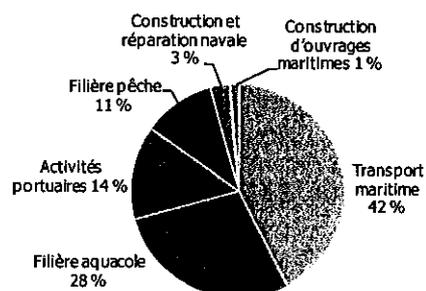
## Un financement bancaire affecté par les défauts de paiement

### Un financement bancaire concentré sur le transport de passagers

Le secteur de l'économie maritime a bénéficié d'importants financements bancaires. Hors tourisme, ces encours représentent 18,5 milliards de F CFP à fin décembre 2015, soit 5 % des crédits aux entreprises de la place, un poids conforme à l'importance économique du secteur dans le chiffre d'affaires du Pays.

Le secteur du transport maritime, très capitalistique, est le principal bénéficiaire des concours consentis (42 %), avec 7,8 milliards de F CFP en 2015, devant la filière perle (28 %, à 5,3 milliards de F CFP), les activités portuaires (14 % des encours) et la filière pêche (11 % des encours, avec 2 milliards de F CFP).

Répartition des crédits à l'économie bleue (hors tourisme, au 31 décembre 2015)



### Un financement en diminution en lien avec des défauts de paiement en hausse

Compte tenu des difficultés rencontrées par les filières pêche et perles, les financements accordés à l'économie bleue se sont globalement réduits d'un tiers depuis 2005 (-5,9 milliards de F CFP). Dans ces secteurs historiques, les défauts de paiement sont fréquents et portent sur des montants élevés. La part des prêts non performants des entreprises du secteur de la mer (27,2 %) est ainsi nettement supérieure à la moyenne des entreprises polynésiennes (13,4 %), et plus particulièrement dans le secteur pericole.

## UNE PLACE MINEURE DANS LES RECETTES EXTÉRIEURES, SAUF À Y INCLURE LE TOURISME

Les produits de la mer, qui représentent l'essentiel des exportations de biens, ont généré 10 milliards de F CFP de ressources en 2015. Parmi les exportations de services, les recettes des services portuaires et d'assistance aux bateaux étrangers (maintenance, réparation) sont marginales (2,2 milliards de F CFP en 2015). En parallèle, l'industrie du tourisme a engrangé, 46 milliards de F CFP en 2015, dont 14,4 milliards directement liés à l'économie bleue, selon l'enquête tourisme de l'ISPF.

### Les exportations de produits de la mer génèrent 10 milliards de F CFP

#### Perles et produits de la pêche dominant les exportations

Avec 8 milliards de F CFP de recettes, les produits perliers constituent 79 % des exportations bleues. Les produits de la pêche (poissons, mollusques) constituent le deuxième poste (16 % du total). Dans l'ensemble, ces produits sont peu transformés localement : en 2015, 98 % des produits perliers sont des perles brutes et 88 % des poissons sont exportés entiers.

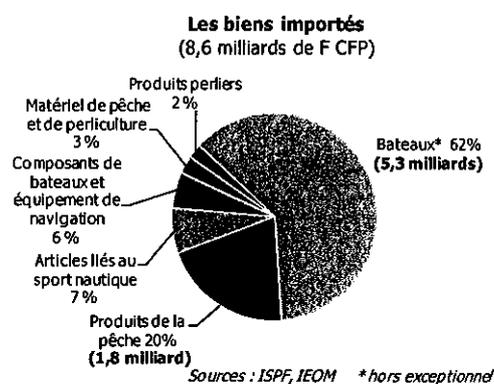
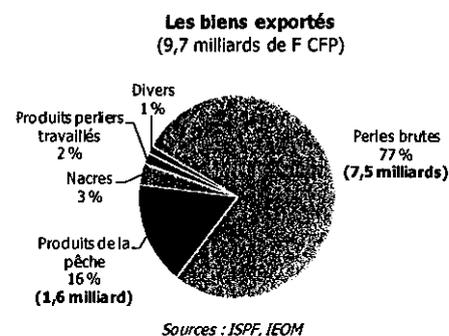
#### Les recettes chutent de moitié en 15 ans, en raison du recul de la perle

La valeur des exportations de produits de la mer a diminué de moitié de 2000 à 2015 (22,6 milliards de F CFP en 2000), en raison de la crise de la filière perlicole, liée à la chute des cours mondiaux et aux difficultés de structuration du secteur. Ainsi, la part des exportations bleues rapportées au total des exportations locales de la Polynésie française passe de 96 % en 2000 à 79 % en 2015.

#### Mais l'activité requiert 8,6 milliards d'importations en 2015

Les produits liés à la navigation (bateaux et ses composants, équipements de navigation, matériel de pêche, articles liés au sport nautique) qui n'apparaissent pas dans les exportations polynésiennes de produits de la mer, représentent une part importante des importations dites « bleues ».

En particulier, les importations de bateaux se sont élevées à 5,3 milliards de F CFP en 2015, gonflées par l'achat du cargo mixte *Aranui 5* d'un montant de 4,3 milliards de F CFP.



### 14,4 milliards de recettes touristiques directement liées à l'économie bleue

L'Insee considère<sup>1</sup> le tourisme bleu comme l'ensemble des activités touristiques réalisées dans les villes du littoral. Étant donné le caractère insulaire du territoire polynésien, cette approche reviendrait à inclure l'ensemble des recettes touristiques dans l'économie bleue.

Une approche alternative consiste à isoler, parmi les dépenses touristiques, celles directement liées à l'économie bleue, c'est-à-dire l'ensemble des dépenses des croisiéristes, ainsi que les dépenses des touristes terrestres affectées aux activités bleues (sports nautiques, excursions en lagon, observation des baleines, plongée, etc.).

Ces dépenses sont estimées à 14,4 milliards de F CFP en 2015, dont 11,7 milliards<sup>2</sup> dues aux croisiéristes, soit 25 % des recettes touristiques totales. En complément, le montant dépensé par les touristes terrestres dans les activités liées à la mer est évalué à 2,8 milliards de F CFP, dont environ 300 millions pour les activités de plongée (un loisir qui attire entre 15 % et 20 % des touristes<sup>3</sup>).

Soutenues par les croisiéristes, les recettes touristiques bleues ont presque doublé en une décennie, tandis que les dépenses touristiques totales ne croissaient que de 10 %.

<sup>1</sup> Insee Première n° 1573, octobre 2015

<sup>2</sup> Source : estimations CEROM.

<sup>3</sup> Pour un total estimé d'environ 120 000 plongées par an, indique le CESC dans son rapport sur le patrimoine marin de la Polynésie française (janvier 2015).

## LES DÉPENSES BLEUES DES TOURISTES DANS LE DÉTAIL

En 2013, date de la dernière enquête détaillée sur les dépenses touristiques, la croisière basée en Polynésie a engendré 8,9 milliards de F CFP de recettes (hors transport aérien international), soit 22 % des recettes touristiques totales. A ces dépenses doivent s'ajouter celles des excursionnistes en transit, plus difficiles à estimer. Environ 40 % des dépenses des croisiéristes sont réalisées à terre (60 % sont consacrées au coût de la croisière). Les croisiéristes sont plus dépensiers que les touristes terrestres, avec des dépenses moyennes par séjour supérieures, 331 000 F CFP contre 235 000 F CFP. Ils dépensent moins en hôtellerie, restauration et transport, mais en revanche 25 % de plus en loisirs et excursions. Les croisiéristes consacrent en moyenne 10 500 F CFP par personne aux achats de perle.

Ces retombées économiques pourraient être optimisées : selon les professionnels, les dépenses moyennes des croisiéristes à terre par escale et par passager avoisineraient les 3 500 F CFP hors excursion et hébergement, une moyenne effectuée entre des escales très structurées et des atolls et îles bien moins préparées en termes de commerces, transports, excursions. A titre de comparaison, des destinations concurrentes parviennent à des dépenses moyennes de 6 000 F CFP.

Les touristes terrestres, qui contribuent à hauteur de 78 % aux recettes touristiques totales, réalisent également des dépenses liées à la mer : 2,6 milliards de F CFP en 2013, en achat de perles (4 touristes sur 10 en achetant pendant leurs vacances, pour un montant moyen de 7 300 F CFP), plongée (1 800 F CFP), transport maritime (1 700 F CFP) et excursions en mer ou dans le lagon (8 000 F CFP). Celles-ci représentent 8 % de leur budget total de vacances en Polynésie française.

## DES SECTEURS À VALORISER

### ACTIVITÉS SIGNIFICATIVES :

- Pêche
- Perliculture
- Activités portuaires
- Transport maritime

### ACTIVITÉS DYNAMIQUES :

- Croisière
- Plaisance
- Charter

### POTENTIELS À CARACTÉRISER :

- Yachting
- Construction navale
- Aquaculture, pisciculture
- Technologies d'énergie marine
- Exploration minière des fonds marins

## Des secteurs d'activité significatifs

### La perliculture : un secteur en restructuration

La perliculture constitue la deuxième ressource propre du Pays, derrière les activités touristiques : elle génère plus de la moitié de ses recettes d'exportation de biens (7,6 milliards de F CFP), principalement par la vente de perles de culture brutes à destination du Japon et de Hong Kong<sup>1</sup>. L'activité est exercée par 560 exploitations, en grande majorité familiales et artisanales, situées aux Tuamotu (78 %), sur une superficie globale de 8 340 hectares. Quelques grandes fermes concentrent la majorité de la production. En complément, la vente de nacres et de trocas génère plus de 300 millions de F CFP de recettes à l'exportation.

Suite à la crise profonde traversée par la filière depuis les années 2000, une réforme portée par le ministre de l'Économie bleue et associant les professionnels est en cours et a fait l'objet d'un consensus. Elle vise à un transfert de compétence, du Pays aux professionnels, concernant le choix des perles à commercialiser, selon leur stratégie commerciale et en fonction des critères de qualité des pays vers lesquels les perles sont exportées. Elle a également un objectif de mesure, de traçabilité et de maîtrise des quantités produites (par l'instauration de quotas de production annuel et par île), afin de limiter la baisse des prix à l'international tout en assurant une gestion durable de la ressource.

### Une stratégie rénovée pour la pêche

Troisième ressource propre du Pays, la pêche génère 11 % de ses recettes d'exportation de biens (1,6 milliard de F CFP en 2015), grâce à la vente de poissons entiers aux États-Unis<sup>2</sup>. À la marge, les exportations de mollusques génèrent moins de 50 millions de F CFP en 2015.

La pêche lagonaire, estimée à près de 4 300 tonnes par an et tournée vers l'autoconsommation, a un poids économique limité. La production de la pêche côtière, traditionnelle et artisanale, reste exclusivement destinée au marché intérieur. En revanche, le segment de la pêche hauturière concentre les deux tiers de la production, avec une flottille de 61 thoniers palangriers en 2015, répartis en thoniers de pêche fraîche et thoniers mixtes et congélateurs<sup>3</sup>. Depuis la crise du secteur au début des années 2000, les tonnages pêchés se rétablissent progressivement avec une croissance moyenne de 2 % par an. Les principales espèces pêchées sont le thon germon (54 % des captures), le thon jaune (17 %) et le thon obèse (13 %).

<sup>1</sup> Respectivement 46 % et 45 % des perles brutes exportées par le Pays, suivis des États-Unis (5 %). Les produits travaillés, à destination des États-Unis, de Hong Kong et de France, ne génèrent que 2 % des recettes d'exportations perlicoles.

<sup>2</sup> Près de 80 % du volume exporté est à destination des États-Unis, suivi des Samoa américaines (9 %). Ces deux principaux clients achètent des poissons entiers, tandis que la France (6 %) importe des poissons ayant été transformés localement (filets).

<sup>3</sup> L'essentiel de la production des thoniers congélateurs et mixtes est débarqué réfrigéré et non congelé.

En cours d'élaboration, le nouveau schéma directeur décennal pour la pêche hauturière énumère plusieurs scénarios : consolidation de la flotte actuelle pour la pêche fraîche du thon germon, diversification saisonnière vers l'espadon, nouvelle tentative de développement de la pêche congelée, mise en place d'une pêche par surgélation à l'instar de la flotte asiatique. En complément, le gouvernement envisage un renforcement du dispositif de défiscalisation locale pour les bateaux de pêche construits en Polynésie française. Parmi les perspectives du secteur, est également évoquée l'obtention du label de qualité MSC (Marine Stewardship Council) pour la flotte palangrière, afin de promouvoir les exportations de la pêche vers d'autres géographies (en particulier l'Europe) et d'autres segments (les détaillants) qui exigeraient cette certification. Enfin, le secteur souhaite un développement local des activités de transformation et de conditionnement des produits.

### Les activités portuaires : des infrastructures en constante évolution

De nombreux investissements portuaires (construction, réhabilitation et maintenance) de grande ampleur ont été menés au cours des dernières années dans l'ensemble des archipels polynésiens. Ceux-ci comprennent, entre autres, la construction de la gare maritime de Papeete à Tahiti, inaugurée en 2012 (coût : 2,4 milliards de F CFP), le réaménagement de marinas (Tahiti, Maupiti), la construction ou réhabilitation de débarcadères et de quais aux Tuamotu (Nukutavake, Raroia, Puka Puka), aux Marquises (Nuku Hiva, Ua Pou) et aux Îles Sous-le-Vent (Tahaa, Maupiti), ou encore l'approfondissement d'un chenal aux Australes (Tubuai). L'entretien et la réhabilitation des infrastructures maritimes est par ailleurs l'un des principaux axes du schéma directeur des déplacements durables interinsulaires 2015-2025.

De même, des études diligentées par le Port autonome de Papeete ont conclu à la nécessité de renforcer la sécurité des quais et des terre-pleins attenants pour le trafic interinsulaire, pour un coût estimé entre 3 et 4 milliards de F CFP. La mise en place d'éventuels grands projets économiques, tels que le projet aquacole de Hao aux Tuamotu, pourrait également entraîner des évolutions en termes de desserte maritime interinsulaire et d'infrastructures portuaires.

Les infrastructures portuaires actuelles de Papeete sont adaptées au trafic maritime international actuel et de la prochaine décennie. Les études commandées par le Port Autonome de Papeete estiment que l'agrandissement des écluses du canal de Panama aura peu d'impacts sur la taille des navires qui font escale à Papeete : la « feederisation », c'est-à-dire le transbordement préalable dans un autre port des marchandises provenant d'Europe, dépendra avant tout de l'évolution des politiques de développement des lignes maritimes à l'échelle mondiale et non de la capacité du port de Papeete à accueillir les navires de grande taille<sup>1</sup>.

Le redimensionnement des infrastructures portuaires liées au trafic international de marchandises (estimées entre 10 à 25 milliards F CFP selon la nature des projets) ne semble donc pas être une urgence immédiate : les aménagements lourds sur site ou à l'est du port de Papeete répondraient davantage à une ambition d'aménagement du territoire et d'accompagnement des politiques de développement de filières économiques.

## Des secteurs dynamiques

### La croisière a le vent en poupe

Après avoir traversé une période de crise de 2009 à 2011, le secteur de la croisière s'est inscrit depuis lors en forte croissance. Le nombre d'escales est en nette hausse (+80 % par rapport à 2012<sup>2</sup>) et réalisé par de plus nombreuses compagnies. La croisière a ainsi attiré près de 90 000 visiteurs en 2015.

Elle s'explique par le fort développement du trafic des paquebots internationaux faisant escale en Polynésie française au cours de leur circuit transpacifique : ainsi, le nombre de paquebots internationaux ayant fait escale au Port Autonome de Papeete est en hausse (36 navires en 2015, contre 28 en 2012)<sup>3</sup>. Cela représente environ 500 touchers par an sur l'ensemble de la Polynésie française.

Le segment de la croisière inter-îles sous forme de circuit au départ de Tahiti est également en croissance régulière, mais moins spectaculaire : le nombre d'escales des principaux navires (le *Paul Gauguin* et le cargo mixte *Aranui*) est en hausse de +37 % sur les cinq dernières années avec notamment un engagement fort de la compagnie *Windstar Cruise* pour des rotations continues sur plus de 6 mois du *Wind Spirit*.

La coordination de l'arrivée des bateaux (structuration des autorités portuaires dans les archipels éloignés), la mise en place d'infrastructures d'accueil des bateaux et des croisiéristes en escale ainsi que la mise à jour de la réglementation figurent parmi les principaux défis de ce secteur. Dans le cadre d'une stratégie de développement régional du secteur, l'aménagement d'un nouveau terminal de croisière international à Papeete est ainsi en projet<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> La Polynésie française n'est pas située sur les grands axes de circulation du transport maritime international.

<sup>2</sup> Source : Tahiti Cruise Club.

<sup>3</sup> Source : Port Autonome de Papeete.

<sup>4</sup> Le Port Autonome de Papeete a réalisé, fin juin 2016, un appel à candidatures pour assistance à maîtrise d'ouvrage concernant la conception de ces aménagements.

## Plaisance et charter : des segments en croissance rapide<sup>1</sup>

La plaisance représente 2 630 visiteurs en 2015 (+40 % sur cinq ans), soit 1,5 % du volume touristique. On estime à près de 800 le nombre de bateaux de plaisance ayant effectué un séjour en Polynésie française en 2015. Bien que leurs dépenses journalières, centrées sur l'alimentation et la maintenance, soient plus faibles que celles des croisiéristes, les retombées économiques restent très significatives du fait d'une durée de séjour plus longue (supérieure à 90 jours pour plus de la moitié d'entre eux). De plus, elles se font sur des îles moins visitées par les touristes « classiques », avec 84 % des plaisanciers visitant au moins trois des archipels polynésiens.

L'activité de charter, c'est-à-dire la location d'un voilier équipé et de ses services associés (équipage, alimentation, etc.) a attiré en Polynésie française 6 000 visiteurs en 2015, ainsi que des résidents. Sur près de vingt entreprises déclarées dans ce secteur, trois sociétés concentrent 75 % de l'offre et 95 % de l'activité. La Polynésie française est bien positionnée sur ce segment par rapport à ses voisins du Pacifique : elle concentre une centaine de voiliers en activité de charter (contre moins de vingt en Nouvelle-Calédonie et en Nouvelle-Zélande), et dispose de personnel, hôtesse et skippers, de mieux en mieux formés localement.

Pour le développement de ce segment, les professionnels préconisent de préserver la libre circulation, de développer le nombre de mouillages et de petites marinas dans les îles, et d'adapter le cadre réglementaire devenu obsolète.

## Des secteurs au potentiel à explorer

### Le yachting de luxe : quel positionnement ?

En forte croissance sur le plan mondial, le yachting de luxe est un secteur en faible progression en Polynésie française, car les infrastructures ainsi que le régime fiscal et douanier ne sont pas encore au niveau des exigences souhaitées par les propriétaires et exploitants de navires. Pour autant, la Polynésie française reçoit en moyenne 50 yachts par an, impliquant des retombées économiques non négligeables.

### La construction navale : un savoir-faire à professionnaliser

Au-delà des besoins de la flotte locale (cabotage, transport de passagers, pêche, yachting, etc.), la Polynésie française semble disposer d'un savoir-faire reconnu dans certains métiers de la réparation et de la construction navale. Le chiffre d'affaires de ces secteurs, 2,7 milliards de F CPF en 2015) est en augmentation de 17 % par rapport à 2014. Leur effectif salarié reste modeste, avec 170 salariés en 2015, pour 95 entreprises.

Selon le Port Autonome de Papeete, cette filière économique pourrait davantage se développer. Mais des outils de levage de navires de taille intermédiaire ainsi que des espaces de travail complémentaires sont nécessaires afin d'abaisser les coûts de mise au sec des navires de tailles de plus ou moins 1 200 tonnes et de recevoir davantage de bateaux. Par ailleurs, des politiques de formation pour le développement de savoir-faire de haut niveau (marqueterie, ébénisterie, artisanat d'art) permettraient de mieux accueillir certains navires tels que des petits paquebots ou des yachts de luxe.

### L'aquaculture et la pisciculture : secteurs embryonnaires

Aux côtés de la pêche et de la perliculture, d'autres activités aquacoles et piscicoles éclosent, mais restent marginales. La production de crevettes<sup>2</sup> (93 tonnes en 2015), en croissance annuelle moyenne de 6 % depuis 2000, couvre moins d'un tiers de la consommation locale.

La production de poissons d'élevage demeure embryonnaire. Reprise en 2012 avec la mise en place d'unités de production de paraha peu (platax), elle reste contrainte par la difficulté de maîtrise des différentes étapes d'élevage (taux de mortalité élevée lors de la mise en cage). Le projet d'implantation par des investisseurs asiatiques d'une unité de production aquacole à Hao (écloserie, centre de recherche, usine de conditionnement) transformerait notablement la filière avec, à terme, un objectif d'exportation de 50 000 tonnes<sup>3</sup>.

Marché de niche, l'élevage de poissons d'ornement, à 70 % destiné aux États-Unis, représente moins de 2 % des exportations de poissons.

<sup>1</sup> Sources : Archipelagoes, Tahiti Cruise Club, South Pacific Cruise Alliance, Cluster Maritime de Polynésie française.

<sup>2</sup> La souche polynésienne de crevettes dites « bleues » à la particularité rare d'être exempte de maladie à déclaration obligatoire auprès de l'OMS. Trois fermes réalisent son élevage en bassin ; trois autres expérimentent une technique d'élevage en cage en lagon depuis 2012.

<sup>3</sup> L'investisseur Tian Rui international a constitué une société aquacole locale en 2014, sous le nom de Tahiti Nui Ocean Foods. Les permis de construire de l'unité de production pourraient être délivrés au deuxième semestre 2016, pour une durée des travaux estimée à deux ans.

## L'EXPLORATION DES RESSOURCES MARINES EN POLYNÉSIE FRANÇAISE

## Un terrain favorable à l'implantation de technologies d'énergie marines

La Polynésie française bénéficie de conditions climatiques et topographiques particulièrement favorables aux technologies d'énergie marine. Plusieurs y ont été étudiées :

Utilisé de manière pionnière par des hôtels de Polynésie française, le **SWAC (Sea Water Air Conditioning)** exploite l'eau froide des profondeurs pour le refroidissement des circuits d'eau douce de climatisation. La première installation commerciale mondiale de ce système a été réalisée par l'hôtel Intercontinental de Bora Bora en 2006 ; l'hôtel The Brando sur l'atoll de Tetiaroa l'a également mis en place en 2014. Un système similaire avait initialement été prévu pour le Centre hospitalier de Polynésie française (CHPF).

L'installation de **centrales houlomotrices**, technologie utilisant la houle à la surface de l'eau pour produire de l'électricité, a été envisagée sur la côte ouest de Tahiti à Pāpāra (2008) et sur l'atoll de Tetiaroa (2011).

Des études relatives à l'implantation de **centrales hydroliennes**, technologie non mature utilisant les courants sous-marins pour produire de l'électricité, ont été menées en partenariat avec l'IFREMER et l'ADEME sur les atolls de Hao (2011), Manihi et Takarua (2015).

Enfin, le groupe français DCNS a proposé au Pays en 2015 un projet d'investissement relatif à l'installation de **centrales d'énergie thermique de mer (ETM)**, technologie utilisant le différentiel de température entre eaux de surface et eaux en profondeur pour créer de l'électricité ainsi que de l'eau douce.

## De nouvelles ressources marines en exploration

Afin d'identifier les **ressources minérales marines profondes** existantes en Polynésie française et leur potentiel d'exploitation, une expertise collégiale a été menée par l'Institut de recherche pour le développement (IRD). Elle a permis d'identifier la présence d'encroûtements cobaltifères et de phosphate, au potentiel de classe mondiale. Elle révèle que la présence de nodules reste à confirmer, et que celle des terres rares est sans potentiel.

Outre les activités de recherche de l'IRD et de l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer), des activités de recherche et développement pour l'exploitation de **micro-organismes marins** sont également réalisées par des sociétés privées, visant à isoler des bactéries marines commercialisées pour leur utilisation en cosmétique.

## Principaux chiffres déclarés\* de l'économie de la mer en Polynésie française en 2015

	Chiffre d'affaires Millions de F CFP	Emploi Nombre de salariés	Tissu d'entreprises Nombre d'entreprises	Encours de crédits bancaires Millions de F CFP
<b>Activités primaires et filières aval :</b>	<b>10 720</b>	<b>1 723</b>	<b>3 778</b>	<b>7 241</b>
Pêche en mer	350	358	1 593	1 493
Transformation et conservation de produits de la pêche	3 658	88	26	357
Commerce de produits de la pêche	982	33	39	125
Aquaculture en mer	493	965	1 731	3 835
Transformation et commerce de perles	5 238	279	389	1 432
<b>Construction et réparation navale :</b>	<b>2 678</b>	<b>168</b>	<b>95</b>	<b>573</b>
Construction de navires et de structures flottantes	1 519	119	10	506
Construction de bateaux de plaisance	320	24	59	36
Réparation et maintenance navale	838	25	26	31
<b>Activités maritimes portuaires et de transport :</b>	<b>25 358</b>	<b>1 513</b>	<b>367</b>	<b>10 728</b>
Construction d'ouvrages maritimes et fluviaux	6 387	359	28	254
Transports maritimes et côtiers	10 342	717	320	7 843
Activités portuaires et location de matériel de transport par eau	8 629	437	19	2 631
<b>ENSEMBLE DE L'ÉCONOMIE MARITIME, HORS TOURISME</b>	<b>38 756</b>	<b>3 403</b>	<b>4 240</b>	<b>18 542</b>
<b>PART DE L'ÉCONOMIE MARITIME, HORS TOURISME</b>	<b>5 %</b>	<b>6 %</b>	<b>7 %</b>	<b>5 %</b>
<b>ENSEMBLE POLYNÉSIE FRANÇAISE</b>	<b>809 793</b>	<b>60 833</b>	<b>63 111</b>	<b>364 995</b>

Source : ISPF, IEOM, SCR

\* Certaines données sont donc sous-estimées (comme le chiffre d'affaires et les encours de crédits bancaires de l'aquaculture) ou surestimées comme le tissu d'entreprises des secteurs de la pêche et de l'aquaculture.



Toutes les publications de l'ISPF sont accessibles et téléchargeables gratuitement sur le site [www.ispf.pf](http://www.ispf.pf)

Toutes les publications de l'IEOM sont accessibles et téléchargeables gratuitement sur le site [www.ieom.fr](http://www.ieom.fr)

Directeur de la publication : Hervé GONSARD – Responsable de la rédaction : Claude PERIOU

Éditeur et imprimeur : IEOM

Achévé d'imprimer : août 2016 – Dépôt légal : août 2016 – ISSN 2114-0456

# Présentation de l'Action de l'Etat en Mer (AEM) - Extraits

...

L'action de l'État en mer relève, dans la zone maritime de Polynésie française, de la responsabilité du Haut-Commissaire, assisté par le commandant de zone maritime.

Ce dernier coordonne, pour cette mission, les moyens des différentes administrations et services : forces armées, douane, affaires maritimes, gendarmerie... Dans le respect du partage des compétences maritimes entre l'État et le Pays en Polynésie française, l'AEM s'exerce en étroite collaboration avec les services du territoire concernés (DPAM, services de la pêche, port autonome...).

À travers cette organisation, l'État assure une multiplicité de missions destinées à garantir l'ordre public en mer indispensable au développement des activités maritimes.

L'organisation de l'AEM en Polynésie française apparaît complexe dans la mesure où elle repose sur une répartition des compétences avec la Collectivité de Polynésie française (et les communes) et implique de nombreux acteurs.

## Les compétences maritimes de l'Etat en Polynésie française

Conformément au décret 2005-1514 relatif à l'organisation Outre-mer de l'action de l'Etat en mer, la liste des missions incombant à l'État est définie par un arrêté du premier ministre. L'arrêté du 22 mars 2007 fixe cette liste mais n'est en toute rigueur pas applicable en Polynésie française où un texte particulier tenant compte du statut d'autonomie devra être publié. Ce statut d'autonomie, établi par la loi organique de 2004, énonce plusieurs dispositions ayant trait à l'exercice des compétences en mer. En dehors des compétences dévolues à l'État, la Collectivité dispose d'une compétence de principe en matière maritime définie dans l'article 13 qui précise par ailleurs que la Polynésie française et les communes exercent leurs compétences respectives jusqu'à la limite extérieure des eaux territoriales (12 milles marins).

Les compétences maritimes de l'État en Polynésie sont définies à l'article 14 comme des compétences d'attribution.

Elles s'expriment dans les domaines suivants :

- maintien de l'ordre (art. 14-6) ;
- police et sécurité de la circulation maritime (art.14-9) : contrôle dans les eaux intérieures, contrôle et réglementation en dehors des eaux intérieures ;
- sécurité des navires de plus de 160 tonneaux de jauge brute et de tous les navires destinés au transport des passagers (art. 14-9) ;
- élaboration et mise en œuvre des plans de secours nécessaires pour faire face aux risques majeurs et catastrophes (art. 14-6) ;
- coordination et réquisition des moyens concourant à la sécurité civile (art. 14-6) ;
- coordination des moyens de secours en mer (art. 14-9) ;
- surveillance de la pêche (art. 14-9) ;
- domaine public maritime de l'État (notamment les lagons de Mururoa et de Fangataufa qui appartiennent au domaine public de l'Etat, art.188).

## **DOCUMENT N°5**

Les principaux domaines dans lesquels l'Etat exerce des missions de police en matière maritime sont donc les suivants :

- police des pêches ;
- sécurité des navires ;
- pollution des navires ;
- opérations d'immersion au-delà des 12 milles nautiques ;
- opération d'incinération en mer ;
- recherche et sauvetage des personnes en détresse en mer ;
- polices des épaves maritimes ;
- répression des trafics illicites en mer (stupéfiants, armes, fraude fiscale, etc.).

L'État maîtrise également les modalités d'exercice de ses pouvoirs de contrôle en mer, ainsi que l'organisation et le fonctionnement de ses services d'action en mer. Il reste enfin seul compétent pour la délimitation des eaux et la participation à l'élaboration du droit international maritime.

### **Les acteurs de l'action de l'État en mer en Polynésie française**

#### **Les acteurs étatiques**

Il bénéficie du concours des services et administrations de l'État qui mettent à sa disposition les moyens et informations d'intérêt maritime dont ils disposent, l'informent si nécessaire de la gestion et de la mise en œuvre de ces moyens dans le cadre de leurs missions propres et lui rendent compte de l'exécution des tâches et des difficultés rencontrées. Il informe les administrations et les services de l'Etat dans les domaines maritimes d'intérêt général. Il prépare, en relation avec les administrations concernées, la réglementation relative à l'exercice de l'action de l'Etat en mer.

CZM PF est responsable de l'exécution des missions relatives à l'action de l'État en mer. Il rend compte de son action au délégué du Gouvernement et, pour ce qui concerne l'emploi des moyens militaires, au commandant supérieur interarmées. »

#### **Les administrations intervenant dans le domaine de l'action de l'État en mer :**

- Les forces armées (SAR, missions de police) ;
- Le service des affaires maritimes (polices des pêches, épaves maritimes, sécurité des navires de plus de 160 tonneaux, police de la navigation) ;
- Le MRCC Papeete (centre de sauvetage en mer) ;
- Les Douanes ;
- La Gendarmerie ;
- Direction de la Protection Civile (DPC) ;
- Direction de la Police Aux Frontières (DPAF).

#### **Les services de la Polynésie française**

Compte tenu des compétences partagées entre l'État et la Polynésie française en matière maritime, l'action de l'État en mer est également coordonnée, dans le cadre de la commission maritime État-Polynésie française, avec les ministères, services et établissements de la Polynésie française ci-après :

- Ministère en charge de l'équipement ;
- Ministère en charge des affaires maritimes ;
- Ministère en charge de la pêche ;
- Ministère en charge de l'environnement ;
- Direction polynésienne des affaires maritimes (DPAM), notamment responsable de l'immatriculation des navires, de la sécurité des navires de moins de 160 tonneaux de jauge brute et de la formation aux métiers de la mer ;
- Service de la pêche : rattaché au ministère polynésien de la pêche, cet organisme est responsable de la gestion des ressources halieutiques de la ZEE de Polynésie française ; il délivre les autorisations de pêche, et détermine les règles et les interdictions relatives à l'exercice de la pêche ;
- Cellule hydrographique de Polynésie française (CHPF), responsable de la conduite, en relation avec le groupe océanographique du Pacifique (GOP), des travaux hydrographiques relevant de la compétence de la Collectivité ;

## DOCUMENT N°5

D'autres services peuvent être occasionnellement associés aux travaux :

- La flottille administrative (direction de l'équipement) ;
- Le port autonome de Papeete : l'administration et la gestion des ports maritimes relèvent de la Polynésie française ; d'après le code des ports maritimes de Polynésie française, elles sont confiées soit à l'administration de la Polynésie française, soit à des établissements publics dénommées « ports autonomes » créés par délibération de l'Assemblée de la Polynésie française ; il existe en Polynésie un seul port autonome, celui de Papeete ;
- Le service des transports maritimes et aériens ;
- Le service de la perliculture ;
- Le service de la jeunesse et des sports ;
- Le service du développement rural (actions vétérinaire et phytosanitaire).

### **Le conseil polynésien de la mer et du littoral**

Conformément à l'article 5 du décret du 6 décembre 2005 relatif à l'organisation outre-mer de l'action de l'Etat en mer, une convention a été signée le 17 septembre 2010 par le délégué du gouvernement et le Président de la Polynésie française afin de définir les modalités de coordination de l'activité des services, organismes et moyens de la Polynésie française avec l'organisation AEM.

L'Etat et la Polynésie française conviennent de poursuivre en partenariat les réflexions visant au développement harmonieux des activités maritimes, dans le but de contribuer à l'essor économique de la Polynésie française, en veillant à la sécurité des usagers et à la protection de l'environnement.

Le conseil Polynésien de la mer et du littoral est constitué de trois comités, divisés eux-même en sous-comité.

- le comité stratégique ;
- le comité opérationnel Ruahatu ;
- le comité opérationnel de l'action en mer des services publics de l'Etat et de la Polynésie française.

Le comité opérationnel de l'action en mer services publics de l'Etat et de la Polynésie française est chargé de coordonner l'action des services de l'Etat et du territoire agissant en mer, en application des orientations validées par les co-présidents du conseil polynésien de la mer et du littoral. Les travaux de ce comité sont coordonnés par le commandant de la zone maritime de Polynésie française, assistant du délégué du gouvernement pour l'action de l'Etat en mer.

A cette commission sont associées cinq sous-commissions :

- Police des pêches ;
- Fédération d'entraide polynésienne de sauvetage en mer ;
- Plans d'urgence maritimes ;
- Sécurité des loisirs nautiques ;
- hydrographie.

La commission se réunit en principe deux fois par an. Lors de ces réunions, les co-présidents des sous-commissions rendent compte de l'état d'avancement des travaux.

### **La conférence maritime Polynésie française**

Conformément à l'article 5 du décret 2005-1514 du 6 décembre 2005 relatif à l'organisation outre-mer de l'action de l'Etat en mer, une conférence maritime de Polynésie française assiste le délégué du Gouvernement et le commandant de zone maritime :

« Placée sous la présidence du délégué du Gouvernement et la vice-présidence du commandant de zone maritime, la conférence maritime est constituée des chefs de services des administrations de l'Etat dotées d'attributions en mer ou sur le littoral. Des représentants de la Polynésie française y sont conviés. »

Cette conférence se réunit tous les 2 ans.



PRESIDENCE

SERVICE DU PERSONNEL  
ET DE LA FONCTION PUBLIQUE

.....

POLYNESIE FRANÇAISE

---

**CONCOURS EXTERNE POUR LE RECRUTEMENT DE  
14 REDACTEURS DE CATEGORIE B RELEVANT DE  
LA FONCTION PUBLIQUE DE LA POLYNESIE  
FRANÇAISE.**

**COMPOSITION SUR UN SUJET  
D'ORDRE GENERAL**

**Jeudi 17 décembre 2009  
(Durée : 3 heures)**

**Sujet : Devons-nous protéger l'environnement ?**



P O L Y N E S I E   F R A N Ç A I S E

---

**MINISTÈRE  
DU TRAVAIL, DE L'EMPLOI,  
DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE  
ET DE LA FONCTION PUBLIQUE,**  
*chargé de la réforme de l'administration,  
des relations avec l'Assemblée de Polynésie française  
et le Conseil économique, social et culturel*

SERVICE  
DU PERSONNEL ET DE LA FONCTION PUBLIQUE

**CONCOURS EXTERNE POUR LE RECRUTEMENT DE  
18 REDACTEURS DE CATEGORIE B**

**EPREUVE N°1**

**Composition sur un sujet d'ordre général**

**Le lundi 10 octobre 2005 de 8 h à 11 h-coefficient 3**

**Il est demandé aux candidats de choisir un sujet parmi les trois sujets proposés**

**CONCOURS EXTERNE – B –**

**COMPOSITION SUR UN SUJET D'ORDRE GENERAL**

**SUJET :**

**Dans quelle mesure croissance économique et écologie sont-elles conciliables ?**

**CONCOURS EXTERNE – B –**

**COMPOSITION SUR UN SUJET D'ORDRE GENERAL**

**SUJET :**

**Vous analyserez comment le changement des valeurs sociales a entraîné certaines modifications de la cellule familiale.**

## **CONCOURS EXTERNE – B –**

### **COMPOSITION SUR UN SUJET D'ORDRE GENERAL**

#### **SUJET :**

**« L'homme construit des maisons parce qu'il est vivant, mais il écrit des livres parce qu'il se sait mortel ».**

**Quelles réflexions sur les motifs de l'écriture vous inspire cette phrase de Daniel PENNAC, tirée de son livre, Comme un roman, Editions Gallimard, 1992 ?**

**Vous vous référerez à votre expérience de lecteur, ou même de rédacteur, et à vos connaissances des littératures ( et autres œuvres d'expression ) pour comprendre, apprécier et discuter ou nuancer cette affirmation.**



MINISTÈRE  
DU DIALOGUE SOCIAL

SERVICE DU PERSONNEL  
ET DE LA FONCTION PUBLIQUE

**CONCOURS EXTERNE**  
**DE REDACTEURS DE CATEGORIE B**

**EPREUVE N°1**  
**Composition sur un sujet d'ordre général**

**Durée : 3h00 – Coefficient 3**

**Mardi 10 août 2004**  
**De 8h30 à 11h30**

**SUJETS**

**Traiter un sujet au choix :**

- 1) La force des religions**
- 2) Respecter la nature, est-ce renoncer à la transformer ?**

Concours externe 2003 de rédacteurs de catégorie B

**Composition sur un sujet d'ordre général**  
**– Durée : 3 heures – coefficient 3 -**

Composez l'un des sujets ci-après, au choix :

- 1) Environnement international et développement
- 2) Education et production des élites

**CONCOURS EXTERNE DE RECRUTEMENT DE 28  
REDACTEURS**

**CENTRE D'EXAMEN : PAPEETE**

**JEUDI 8 MARS 2001 DE 8 H 00 A 11H 00**

**EPREUVE N° 1**

**COMPOSITION SUR UN SUJET D'ORDRE GENERAL**

**DUREE : 3 HEURES**

**COEFFICIENT : 3**

**SUJET :**

**« A ceux qui me demandent la raison de mes voyages, je réponds  
ordinairement que je sais bien ce que je fais mais pas ce que je cherche. »**

**A la lumière de cette pensée d'un auteur contemporain, quelles réflexions  
vous inspire le phénomène du voyage dans notre société ?**

**CONCOURS EXTERNE, SUR EPREUVES, POUR LE  
RECRUTEMENT DE 20 REDACTEURS DE CATEGORIE B.**

**MARDI 2 NOVEMBRE 1999 de 8H00 à 11H00**

**à l'Université de la Polynésie française**

**EPREUVE DE COMPOSITION  
sur un sujet d'ordre général**

**Sujet : On dit que le travail est une nécessité triste.  
Qu'en pensez-vous ?**

**Durée : 3 heures  
Coefficient : 3**