



FMES
Fondation Méditerranéenne
d'Etudes Stratégiques

LA MER AU CŒUR DES ENJEUX ÉCONOMIQUES DES OUTRE- MER FRANÇAIS

Chirine RIAZ

Adjointe au directeur de l'Observatoire Marine 2040

Mai 2026

Les outre-mer français, pour la plupart insulaires, sont par nature des territoires maritimes. La mer a forgé leur histoire, bien souvent leurs cultures et forge aujourd'hui leur quotidien. La mer est ce qui les relie au monde et à la France continentale. Leur économie est logiquement tournée en grande partie vers la mer, avec des activités diverses : la pêche, le transport maritime, les activités portuaires, le tourisme littoral, la croisière et le nautisme. Pour autant, la proportion des emplois maritimes ultramarins ne représente que 2,4 % du total des emplois marchands, un ratio équivalent à celui du territoire métropolitain. Mais le potentiel de développement outre-mer est important, avec un enjeu majeur : concilier une économie bleue forte, créatrice d'emplois et de richesses, avec la préservation d'un environnement fragile, riche en biodiversité et particulièrement vulnérable aux pressions humaines et climatiques.

Cet article, issu des travaux de l'Observatoire Marine 2040, met en lumière les enjeux économiques maritimes des outre-mer. Il montre comment l'environnement et l'insularité sont à la source de cette économie, malgré une connaissance insuffisante des écosystèmes et des difficultés à former les professionnels de la mer. Plusieurs dynamiques sont aujourd'hui engagées, qui dessinent des perspectives maritimes aussi prometteuses que contrastées.

Une économie maritime issue d'un environnement exceptionnel et des exigences de l'insularité

L'économie maritime des outre-mer est d'abord le fruit d'une très grande richesse environnementale. Les littoraux et la biodiversité sont à la source de nombreuses activités installées sur place de longue date. Ces territoires accueillent en effet 80% de la biodiversité française, dont une large part est maritime, 90% de la superficie des aires naturelles protégées, essentiellement marines elles aussi, et 10% des récifs coralliens mondiaux. Ils sont riches de ressources géologiques et de paysages littoraux dont les plages et les lagons ne sont qu'un exemple forgeant leur image auprès des continentaux.



Nouméa vue du ciel. Direction des Affaires maritimes de Nouvelle-Calédonie : <https://dam.gouv.nc/actualites/fonds-d'intervention-maritime-pour-2023>



Le tourisme ultramarin est en effet très majoritairement lié à l'attractivité de la mer et du littoral, même si la Guyane et l'île de La Réunion se distinguent en proposant également un tourisme vert tourné vers l'intérieur des terres. Les industries du tourisme représentent environ 3 300 établissements dans les outre-mer, hors entrepreneurs individuels et secteurs non marchands. Plus de 9 % des effectifs salariés du secteur marchand y sont ainsi employés, contre 8 % dans l'Hexagone. Le secteur de l'hébergement et de la restauration en constitue la branche principale, avec 49 % des effectifs salariés du secteur, suivi par les transports (27 %) et les activités récréatives, culturelles et sportives (15 %). Chaque territoire a su trouver un créneau et une clientèle en s'appuyant sur son histoire et sa géographie. Les îles voisines de Saint-Barthélemy et Saint-Martin proposent ainsi un tourisme de luxe ou familial. Saint-Pierre-et-Miquelon a réussi à s'imposer comme une escale supplémentaire des croisières sur le Saint-Laurent. Wallis-et-Futuna se lance timidement en accueillant annuellement une compétition internationale de surf mettant en valeur son environnement préservé. La Polynésie mise sur la croisière haut de gamme. Cette diversité atténue l'uniformité d'une image d'Épinal composée de palmiers et de lagons et contribue à élargir la clientèle. Mais des efforts constants restent nécessaires pour effacer la réputation parfois mitigée de la qualité de l'accueil et pour distinguer la variété de l'offre face à la concurrence de territoires étrangers voisins. De plus, ce tourisme vient renforcer les effets de surpopulation des littoraux, notamment dans les territoires tels que les Antilles ou les îles du sud de l'océan Indien. Ce phénomène devra être pris en compte dans les politiques de développement économique afin de limiter ses conséquences sur l'environnement, qui, en cas de dégradation, pourraient avoir des répercussions irrémédiables sur l'attractivité touristique de ces territoires.



Pêcheurs martiniquais. Semaine du nautisme : https://www.semainedunautisme.com/images/bateau-peche-martinique_6.jpg

La pêche présente elle aussi de multiples visages. Activité traditionnelle, elle est d'abord côtière ou lagunaire. Mais sous cette forme, elle reste peu structurée et peu attractive. Les bateaux sont vieillissants, les contraintes et conditions de sécurité du métier découragent les jeunes générations, particulièrement en Atlantique. Les aides consenties par l'Union européenne pour le renouvellement de la flotte ne concernent que certaines catégories de bateaux et sont jugées insuffisantes par les acteurs locaux. Les réseaux de distribution et de transformation des produits de la pêche sont bien souvent défaillants. En Guyane, ces difficultés sont amplifiées, malgré des eaux très poissonneuses, par la concurrence de la pêche illégale pratiquée par des marins brésiliens, surinamais ou vénézuéliens. Cette pêche artisanale ne suffit

généralement pas à couvrir les besoins des populations locales, à l'exception de la Polynésie française et de la Nouvelle-Calédonie qui affichent des taux respectifs de couverture de 100 % et 90 %, contre 25 % aux Antilles et à La Réunion. Les territoires du Pacifique et de l'océan Indien, forts de leurs immenses ZEE, ont réussi à développer une autre pêche, hauturière, à la fois durable et rémunératrice. Elle est essentiellement destinée à l'exportation et vise des espèces à haute valeur ajoutée : souvent les thonidés et, dans les TAAF dont les eaux sont exploitées par des navires réunionnais, la légine et la langouste. Trois territoires sont plus en difficulté. Saint-Pierre-et-Miquelon, dont l'histoire se confond avec celle de la pêche à la morue, a beaucoup souffert de la diminution de la ressource puis de l'arbitrage d'un tribunal international défavorable à la France, ayant considérablement réduit sa ZEE au bénéfice du Canada. À Mayotte, les infrastructures portuaires sont quasi inexistantes et la pêche illégale (de la part de Chinois, Malgaches et clandestins comoriens) alimente déjà près de 80 % du marché local. La ZEE offre pourtant un potentiel intéressant alors que les ressources du lagon s'épuisent. La situation de Wallis-et-Futuna est similaire, même si son isolement la protège de la pêche illégale : seul le lagon est exploité, au-delà de ce qu'il est capable de produire dans la durée.

Dans tous les cas, la pêche est nourricière plus que rémunératrice. Elle contribue peu, sauf exception, à la valeur produite par l'économie maritime. Elle est pourtant synonyme d'autonomie alimentaire. Le développement du secteur permettrait de ne pas laisser le champ libre aux pêcheurs illégaux dont les pratiques sont peu soucieuses de l'environnement et de la durabilité de la ressource.

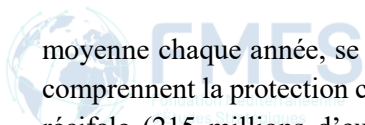


Opération maritime de lutte contre la pêche illégale menée par les Forces armées en Guyane (FAG). Gendinfo :

<https://www.gendarmerie.interieur.gouv.fr/gendinfo/criminalite-organisee-et-enquetes/2021/peche-illegale-la-belle-prise-des-gendarmes-maritimes-en-guyane>

L'influence de l'environnement sur l'économie dépasse le cadre des secteurs du tourisme et de la pêche. Elle est plus globale et parfaitement illustrée par l'action de deux types d'écosystèmes : les récifs coralliens et les mangroves. Pouponnières de nombreuses espèces pêchées ou sources de nombreuses activités récréatives (plongée, excursions), ils ont aussi un rôle protecteur. Les mangroves en particulier, véritables forêts maritimes, filtrent les polluants et stockent plus de carbone que les forêts tropicales. Plus encore, elles limitent l'érosion des côtes et amoindrissent les effets des phénomènes météorologiques ou géologiques extrêmes (cyclones, tsunamis). Dans un rapport de 2022¹, le Sénat estimait la valeur des « services » fournis par les écosystèmes à l'ensemble des outre-mer français à 1,6 milliard d'euros en

¹ Ibid.



moyenne chaque année, se fondant alors sur une évaluation menée par l'IFRECOR² entre 2011 et 2015. Ces services comprennent la protection côtière (600 millions d'euros par an), le tourisme bleu (315 millions d'euros par an), la pêche récifale (215 millions d'euros) et la séquestration du carbone par les mangroves et herbiers marins (175 millions d'euros).

Au-delà des activités économiques que nous venons d'évoquer, la mer est le vecteur principal des échanges et des déplacements. Le transport maritime de marchandises et de personnes, d'autant plus vital que les dépendances externes sont fortes, génère de la richesse et des emplois. Les ports en sont les lieux essentiels. [Un précédent article présente leurs rôles économique et stratégique](#). Ces ports hébergent de nombreux prestataires indispensables à la fluidité du trafic. Les services de manutention et d'aconage sont généralement des entreprises familiales ou parfois des filiales de groupes spécialisés dont les principaux armateurs, premiers intéressés par la qualité de ces services, sont actionnaires. Les grands armateurs européens contribuent également à la création de richesse en investissant directement dans les services portuaires. Le choix de CMA CGM de faire des deux grands ports antillais un hub régional a permis de moderniser et développer leurs installations. Le transbordement de conteneurs entre les lignes transocéaniques et des lignes régionales, réalisé dans les ports français, est une source d'emplois. L'impact du transport de personnes est plus nuancé, entre la croisière peu rémunératrice pour les territoires et qui demande des infrastructures d'accueil importantes, et les liaisons maritimes qui font vivre elles aussi des entreprises familiales le plus souvent attributaires de délégations de service public.

Mais le transport maritime, comme la pêche, souffre de capacités insuffisantes de réparation navale. Les territoires insulaires ont en effet besoin de telles capacités autant en soutien des activités économiques que des services régaliens et plus largement publics. L'industrie navale reste un domaine localement peu compétitif car souvent soumis aux normes européennes, à un coût élevé de la main d'œuvre relativement aux territoires voisins, et à des surcoûts d'approvisionnement liés à l'insularité. La forte concurrence régionale dissuade les investissements dans des infrastructures lourdes. Par exemple, le chantier naval de l'océan Indien (CNOI) situé à Port-Louis (Maurice) accueille des navires pouvant aller jusqu'à 115 mètres, contre 60 mètres à La Réunion. Par le passé, le CNOI est intervenu sur les frégates de surveillance françaises, faute d'offre locale. Le port de La Réunion vient cependant d'acquérir un dock flottant de 4 000 tonnes, très utile pour les armements locaux, et dont l'avenir dira s'il peut être rentabilisé. La Nouvelle-Calédonie a quant à elle intégré la maintenance navale, mais aussi la déconstruction, dans son plan de rationalisation du port autonome de Nouméa. Les événements politiques et sécuritaires de 2024 ont retardé les échéances mais la déconstruction du premier patrouilleur P400 de la Marine a pu être entreprise. Au cœur de l'océan Pacifique, l'industrie navale polynésienne est plus nécessaire encore compte tenu de l'isolement du territoire. Elle n'en reste pas moins insuffisamment développée : le Chantier naval du Pacifique sud (CNPS) est sans conteste un acteur local majeur qui sait intervenir au profit de nombreux armateurs publics et privés, ainsi que pour la Marine française. Mais l'activité de réparation dépend de la disponibilité du dock flottant de la Marine, insuffisante au regard des besoins, en particulier ceux des armateurs de pêche.

² L'Initiative Française pour les Récifs CORalliens.





Port de La Réunion. Port Réunion : <https://reunion.port.fr/fr/accueil/>

En dehors de ces quelques exemples, les acteurs majeurs restent très peu nombreux. Plusieurs TPE proposent leurs services mais les PME sont rares, même dans les principales zones d'activité. L'exemple de la Guadeloupe est significatif. 41 entreprises étaient recensées en 2021 dans ce secteur, dont beaucoup établies à Pointe-à-Pitre et dans la zone de Jarry, le secteur industriel du grand port maritime. Parmi elles, 80 % étaient des SARL ou des SAS avec un nombre très faible de salariés, voire aucun. Elles réunissent rarement plusieurs corps de métiers et ont donc une capacité de maîtrise d'œuvre limitée. Une des plus importantes, TIG (Travaux Industriels Guadeloupéens), filiale de l'entreprise vendéenne Océa, fabriquait des navires d'une vingtaine de mètres dans les années 2010 et projetait de construire et réparer des navires d'au moins 50 mètres. Elle a fermé en 2024. Dans cette région, l'industrie navale ne représente que 2 % des entreprises de l'économie maritime, loin derrière la pêche et les activités nautiques. Les groupes métropolitains assurent sur place des missions au profit de navires basés outre-mer (Naval Group, Socarenam), certains ayant choisi d'ouvrir des établissements localement (Piriou à La Réunion, CNN MCO en Guyane, à la Réunion, à Nouméa et à Papeete). Ces ouvertures sont essentiellement motivées par des contrats de maintien en condition opérationnelle (MCO) des navires de la Marine française.

En marge de l'industrie navale, les territoires sont tous servis par des entreprises de travaux en sites maritimes. Elles fournissent un soutien indispensable à l'économie bleue. En poursuivant l'exemple de la Guadeloupe, 38 entreprises toutes très modestes officient dans le domaine. Près de 90 % d'entre elles interviennent pour la pose et l'entretien de câbles sous-marins. Les autres interviennent dans la construction et l'entretien d'ouvrages maritimes et fluviaux. Mais leurs capacités limitées obligent les grands ports à faire appel à des grands groupes hexagonaux ou internationaux pour leurs projets d'envergure.

L'insuffisance des efforts de recherche et de l'offre de formation

La connaissance est au cœur des enjeux de développement de l'économie maritime. Or, d'importantes lacunes limitent les ambitions en la matière : la connaissance scientifique du milieu et la formation des acteurs, notamment des marins, sont pour l'instant insuffisantes.

L'état des ressources halieutiques, les équilibres des écosystèmes ultramarins ou tout simplement leur nature sont bien moins connus que ceux des côtes européennes. Certes ils sont plus complexes, plus divers, ils s'étendent sur d'immenses espaces encore à explorer. Ils mériteraient donc un effort prioritaire de recherche. Ce n'est pas le cas. Or, le citoyen ultramarin et la sphère économique, qu'ils agissent à terre ou en mer, vivent en interface avec la mer et doivent pouvoir être conscients des conséquences de leurs actes. Comprendre ces milieux est indispensable pour anticiper les effets du climat et concevoir des solutions pour en limiter l'impact. C'est indispensable pour orienter les politiques économiques et de prévention des risques. Bien que les conséquences sanitaires et environnementales de l'activité humaine soient largement étudiées, les impacts sur les écosystèmes marins ne le sont pas³.



Projet de futur lycée maritime à La Réunion. L'atelier Architectes et ingénieurs : <https://www.latelier-archi.fr/win-win-lycee-des-metiers-de-la-mer-la-reunion>

À l'échelle nationale, le caractère archipélagique de la France est de mieux en mieux perçu mais les thématiques maritimes de la recherche rassemblent trop peu de scientifiques au regard des enjeux qu'elles représentent. En 2023, le CNRS a développé une « feuille de route outre-mer », constatant la faible proportion de ses chercheurs dans ces territoires⁴. Cette feuille de route invite surtout à dépasser le cliché de « lieux exceptionnels » pour considérer ces territoires comme des « socio-écosystèmes ». L'outre-mer représente moins d'un pourcent des chercheurs publics nationaux pour 4 % de la population et 2,3 % du PIB⁵. L'IFREMER est quant à lui présent sur tous les océans, dans cinq territoires. Les universités ultramarines n'ont en revanche pas toutes adopté des thématiques de recherche

³ À l'exception des études sur la pollution au chlordécone dans les Antilles.

⁴ Feuille de route outre-mer du CNRS, Centre national de la Recherche Scientifique, janvier 2023. Source : <https://www.cnrs.fr/sites/default/files/news/2023-06/Feuille%20de%20route%20Outre-mer.pdf>.

⁵ Rapport du PIB de l'ensemble des outre-mer au PIB national, ce dernier n'intégrant que le PIB des DOM.

maritimes. Quand ces dernières existent, elles couvrent la biologie et les sciences de l'environnement, parfois en soutien aux secteurs de la pêche et de l'aquaculture. Cette situation a une conséquence directe sur l'offre de formation : aucune formation supérieure technique, spécifique du domaine maritime, n'existe.

Plus généralement, le paysage ultramarin des formations préparant aux métiers de la mer reste fragile. Les projets structurants, dont le futur lycée maritime de La Réunion est sans doute l'exemple le plus significatif, sont peu nombreux au regard des ambitions affichées de développement de l'économie bleue et de modernisation, en son sein, des secteurs traditionnels dont la pêche. Dans les DROM, les CPRDFOP⁶ soulignent l'importance d'apporter une réponse aux orientations des schémas directeurs de développement économique et d'innovation, mais apportent peu de solutions concrètes ni ne mettent particulièrement en avant la dimension maritime. Plusieurs territoires sont contraints de recourir à des coopérations avec des organismes de l'Hexagone pour assurer les formations vitales pour l'économie. C'est le cas de Saint-Pierre-et-Miquelon où l'échec de la relance d'un CAP maritime a conduit à mettre en place en Normandie un programme d'accueil des jeunes de l'archipel. La dépendance à la France continentale s'exprime aussi de cette manière.

Les territoires sont diversement dotés d'organismes de formation délivrant des qualifications répondant aux exigences de la norme STCW⁷ pour les marins, notamment en formation continue : les brevets de capitaine 200⁸, plus rarement de capitaine 500⁹, les brevets de mécanicien 250 kW ou 750 kW, et les certificats de sécurité, d'opérateur radio ou encore de responsable médical à bord. L'offre est plus ou moins orientée selon les activités des territoires, vers la pêche toujours, parfois vers le nautisme ou le transport de passagers. Seuls quatre établissements sont placés sous la tutelle du ministère en charge de la mer. En formation initiale, les enseignements spécifiquement maritimes ne couvrent pas l'intégralité du spectre des métiers de la mer. L'ensemble reste fragile.

Des dynamiques novatrices, mais aux résultats incertains

Au-delà des secteurs traditionnels, de nouvelles activités liées au milieu marin émergent dans les outre-mer, encore peu développées mais porteuses de perspectives en matière de diversification économique et d'autonomie.

Les biotechnologies marines relèvent encore largement de la recherche et ne constituent pas à ce stade un secteur économique significatif, malgré un potentiel reconnu lié à la richesse de la biodiversité. Identifiées comme un domaine émergent dans la feuille de route pour l'économie bleue durable à l'horizon 2030¹⁰, elles couvrent des applications variées, allant de l'alimentation de synthèse aux carburants, en passant par la pharmacopée, les matériaux ou la lutte contre les pollutions. Leur développement repose sur la connaissance scientifique des milieux et sur les liens avec l'industrie. Plusieurs initiatives illustrent cette dynamique : travaux sur les huîtres perlières en Polynésie française avec des perspectives en santé, recherches sur les bactéries marines pour la conservation alimentaire, ou encore valorisation des microalgues à La Réunion dans des secteurs diversifiés. La Nouvelle-Calédonie affiche une ambition de développer un pôle de biotechnologies. L'enjeu pour les collectivités est désormais de favoriser l'émergence d'entreprises locales capables de valoriser ces résultats, avec un possible appui de grands groupes tels que l'Oréal ou Sanofi. Enfin, ces biotechnologies peuvent aussi contribuer à répondre à des problématiques environnementales, comme la valorisation des sargasses : un entrepreneur de Saint-Barthélemy a ainsi réussi, avec l'aide du centre d'étude et de valorisation des algues situé en Bretagne, à produire du carton à partir de sargasses. Au Mexique, certains les utilisent dans la fabrication des briques. Sans faire disparaître la pollution aux sargasses, de telles utilisations permettraient d'en limiter les effets en favorisant leur récolte.

⁶ CPRDFOP : contrats de plan régionaux de développement de la formation et de l'orientation professionnelles. Les CPRDFOP sont des outils d'orientation au service des régions françaises qui, depuis la loi NOTRE, disposent d'une large compétence en matière de formation professionnelle.

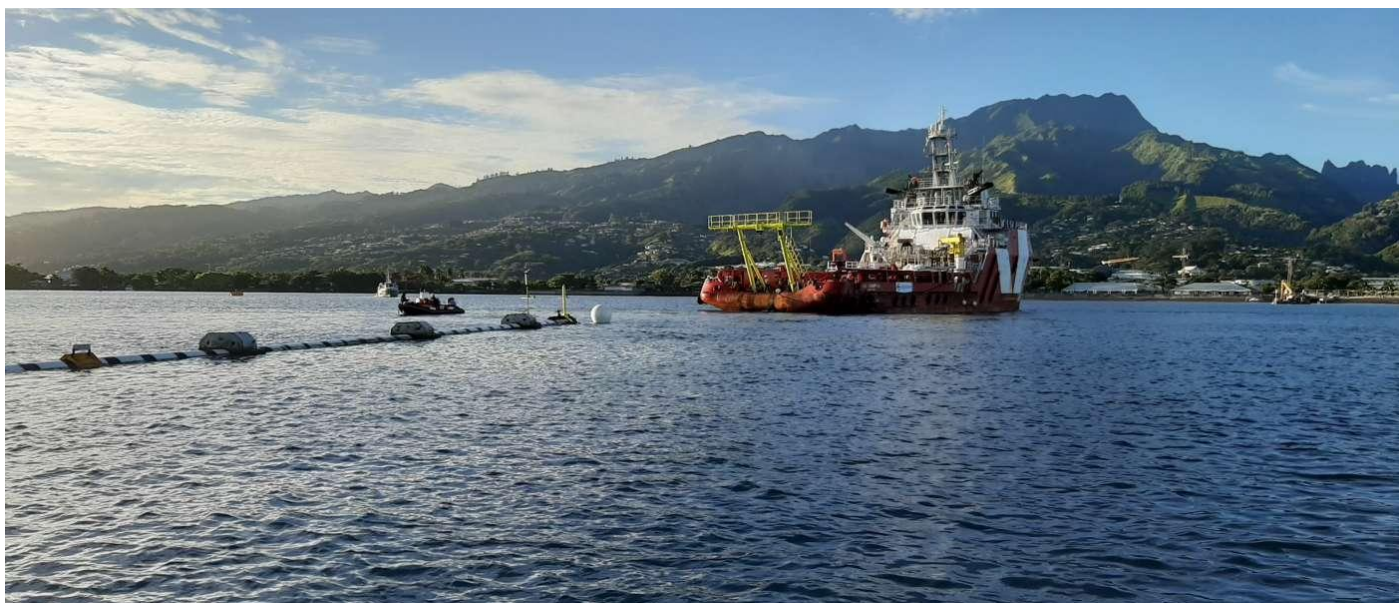
⁷ Cette norme est fixée par la Convention STCW, ou Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, adoptée en 1978. L'objectif de la Convention est d'améliorer la sauvegarde de la vie humaine en mer et la protection du milieu marin, en établissant des normes internationales de qualification et de certification des gens de mer et des normes concernant la veille.

⁸ Le brevet de Capitaine 200 permet de tenir diverses fonctions à bord d'un navire de pêche ou de commerce, notamment commander un navire de jauge brute inférieure à 200 UMS à une distance maximale de 20 milles des côtes.

⁹ Le brevet de Capitaine 500 permet d'exercer des fonctions, à bord d'un navire de pêche ou de commerce, notamment commander un navire de jauge brute inférieure à 500 UMS à une distance maximale de 200 milles des côtes.

¹⁰ *Feuille de route sur l'économie bleue ultramarine à l'horizon 2030*, Ministère chargé de la mer et de la pêche, 2025. Source : <https://www.mer.gouv.fr/feuille-de-route-sur-leconomie-bleue-ultramarine-horizon-2030>

Les énergies renouvelables (EnR), et en particulier les énergies marines renouvelables (EMR) qui regroupent notamment l'éolien en mer, les hydroliennes, les stations de transfert d'énergie par pompage (STEP¹¹) et l'énergie thermique des mers, répondent à deux objectifs majeurs dans les outre-mer : réduire les émissions de carbone, alors que les hydrocarbures dominent encore dans les consommations locales, et progresser vers une autonomie énergétique rendue difficile par l'isolement. Cette autonomie s'envisage à l'échelle de chaque territoire, mais aussi de chaque île. Si leur situation insulaire et la rareté du foncier pour les EnR terrestres favorisent l'intérêt pour les EMR, celles-ci restent peu développées en raison d'un manque de maturité et d'une rentabilité incertaine. En effet, les sites favorables à l'éolien en mer ou à l'exploitation des courants, protégés des événements climatiques majeurs, sont peu nombreux. Les EMR font néanmoins l'objet d'expérimentations et sont intégrées aux programmations pluriannuelles de l'énergie des zones non interconnectées. La situation demeure contrastée : la Polynésie française bénéficie de l'expertise de l'entreprise locale AIRARO et a déjà intégré plusieurs systèmes SWAC (Sea Water Air Conditioning)¹² dans des établissements recevant du public (hôtels et hôpitaux). Cette entreprise ambitionne d'exporter ses systèmes vers les outre-mer français, en visant 10 % du marché mondial. La Réunion investit dans la recherche et développe plusieurs projets (STEP, ferme éolienne, SWAC). La place accordée aux EMR restera cependant limitée outre-mer. Le solaire et la géothermie, par exemple, offrent des perspectives plus intéressantes.



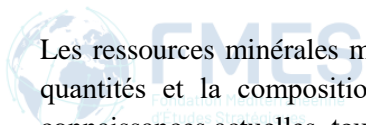
Opérations en mer pour l'installation du système de climatisation par la mer pour l'hôpital de Papeete, en Polynésie française. AIRARO (via Mer et Marine) : <https://www.meretmarine.com/fr/energies-marines/polynesie-le-specialiste-du-swac-airaro-mise-sur-le-dessalement-a-grandes-profondeurs>

L'enjeu futur des ressources minérales

Les ressources minérales des outre-mer sont potentiellement très importantes. Si leur intérêt économique reste incertain, leur intérêt stratégique impose de s'interroger sur leur exploitation à terme. Plusieurs zones offrent un potentiel d'exploitation d'hydrocarbures enfouis dans le sous-sol marin. Des ressources pétrolières très abondantes sont prouvées dans le canal du Mozambique. En Atlantique, des explorations menées par le Canada au large de Terre-Neuve laissent supposer la présence de pétrole dans la ZEE de Saint-Pierre-et Miquelon. Plus au sud, un grand bassin d'hydrocarbures s'étend du Venezuela au Brésil et est exploité par tous les pays côtiers. Malgré des explorations passées décevantes, la présence de pétrole est probable en Guyane. La loi dite « Hulot » de 2017 interdit tout développement de nouvelles activités en la matière en France et par là même en outre-mer. Le sujet est donc pour l'instant clos et sensible politiquement. Pourtant, les crises récentes montrent que malgré la nécessaire transition énergétique, les hydrocarbures restent une ressource stratégique cruciale qui a d'importantes répercussions économiques, tout particulièrement en cas de tensions géopolitiques impactant les flux d'hydrocarbures.

¹¹ Une STEP pompe l'eau de mer en altitude pendant les périodes de surproduction d'électricité (solaire ou éolienne). La réserve d'eau stockée est utilisée pour entraîner une turbine lorsque la production des autres sources d'énergie est insuffisante pour répondre à la demande.

¹² Utilisation de la fraîcheur de l'eau pompée en profondeur pour la climatisation.



Les ressources minérales métalliques sont également présentes dans tous les océans. Leur localisation précise, leurs quantités et la composition des minerais de chaque zone restent de vastes champs d'investigation. Selon les connaissances actuelles, tous les territoires français sont situés à proximité de ressources de ce type, à l'exception de la Guyane, Saint-Pierre-et-Miquelon et Mayotte. La présence de nodules polymétalliques a été prouvée près de l'île de la Passion-Clipperton, celle d'encroûtements cobaltifères en Polynésie, et la configuration des ZEE de Wallis-et-Futuna et de Nouvelle-Calédonie laisse présager la présence de sulfures hydrothermaux. Mais là aussi, les décisions politiques vont à l'encontre du principe de réalité. La « stratégie nationale d'exploration et d'exploitation des ressources minérales dans les grands fonds marins : bilan et orientations, une nouvelle dynamique » a été publiée le 15 janvier 2021. Confidentielle, elle constatait l'absence d'une stratégie antérieure dans ce domaine et proposait un chemin vers une exploration, puis à terme vers une exploitation raisonnée de ces ressources. Cette voie avait été soutenue 4 mois plus tard par une circulaire du Premier ministre. Cependant, le 30 juin 2022, le Président de la République annonçait un moratoire sur l'exploitation des fonds marins en vue de protéger l'environnement sous-marin. Cette position française a été confirmée lors de l'UNOC 25 de Nice, où 33 pays l'ont rejointe. D'une manière générale, les collectivités d'outre-mer se sont également prononcées en défaveur de l'exploitation de ces ressources. Les enjeux de la décarbonation et de l'indépendance stratégique à l'égard de la Chine reposent cependant la question d'une filière autonome d'accès aux minéraux critiques, et pourraient inciter à réévaluer cette position.

Il est probable qu'à l'avenir, le développement des biotechnologies imposera de définir des limites à l'exploitation de certaines espèces vivantes, comme elles sont aujourd'hui définies pour la pêche. La problématique de l'exploitation des ressources minérales est en revanche différente : il s'agit de définir des limites aux perturbations de l'écosystème issues d'une potentielle exploitation. Encore faudrait-il ne pas s'interdire de se placer dans cette perspective.

Conclusion

La souveraineté alimentaire et énergétique, la continuité des approvisionnements et les espoirs de développement économique des territoires ultramarins dépendent aujourd'hui en grande partie du monde maritime. Transformer ce potentiel en réalité concrète impose une équation complexe : garantir un développement de l'économie bleue tout en préservant un environnement fragile et méconnu. Où placer le curseur entre protection et exploitation ?

Pour répondre à cette question, il est impératif de revoir les relations entre la France continentale et la France d'outre-mer. Si de nombreux leviers sont dans l'Hexagone, nul ne paraît mieux placé que les collectivités d'outre-mer et les acteurs économiques locaux. Ils ne disposent pas aujourd'hui de tous les leviers nécessaires. Pour leur donner les moyens de réussir, un second curseur doit être déplacé en leur conférant une autonomie réglementaire suffisante, leur permettant de s'adapter à leurs spécificités régionales, qu'elles soient économiques, légales, géographiques ou environnementales. Alors que la croissance mondiale se déseuropéanise, la France doit utiliser ses atouts hors d'Europe.





Île de Terre-de-Haut, Guadeloupe (Les Saintes). Génération voyage : <https://cdn.generationvoyage.fr/2020/11/guide-guadeloupe-1.jpg>





FMES

Fondation Méditerranéenne
d'Études Stratégiques

www.fmes-france.org

Institut FMES

Maison du numérique et l'innovation

Place Georges Pompidou

83000 Toulon



@institutfmes



@InstitutFMES



Institut FMES



Boussole
stratégique



FMES