

LA PLACE DES OUTRE-MER

DANS LA STRATÉGIE MARITIME NATIONALE

La France dispose d'un des deux plus vastes espaces maritimes sous souveraineté au monde.

Cette réalité factuelle, insuffisamment prise en compte, doit conduire à un redéploiement de la stratégie maritime nationale, plus conforme aux enjeux.

Les Outre-mer occupent une place incontournable dans toute stratégie maritime nationale, parce qu'ils génèrent plus de 96% de l'espace maritime sous souveraineté française.

Ce redéploiement est souhaitable parce que la dimension maritime de la France lui confère trois atouts majeurs :

- Géostratégique (présence sur tous les océans et voies maritimes)
- Economique (l'économie maritime est en forte croissance dans un monde de plus en plus « globalisé »)
- Environnemental (l'Océan est un élément majeur des enjeux environnementaux, climatiques et de biodiversité).

Ce redéploiement est possible, parce que la France dispose des connaissances, savoir-faire et moyens performants issus d'une tradition maritime multiséculaire.

La réalisation d'une telle ambition comporterait nécessairement un volet régalien concernant le format et le positionnement des forces.

Ainsi faire serait ouvrir un nouvel horizon porteur à l'évidence d'un nouvel avenir pour les Outre-mer.

Mars 2022

LA PLACE DES OUTRE-MER
DANS LA STRATÉGIE MARITIME NATIONALE

**« Les larmes de nos souverains ont le goût salé de la mer qu'ils ont trop souvent oubliée »
(Cardinal de Richelieu)**

En application de la troisième convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (Montégo Bay - 16 décembre 1982), **la France dispose, selon les modes de calcul, ou du plus vaste ou du second espace maritime au monde avec 11 694 006 km².**

Avec 12 366 417 km² de territoire sous souveraineté (Zone Economique Exclusive (ZEE) + surface terrestre) la France, dont la dimension terrestre ne constitue que 0,45 % de la surface des terres émergées, dispose du sixième **plus vaste espace sous souveraineté au monde.**

Elle est d'abord maritime avant d'être terrestre !

Dans un monde désormais « global », il importe que soit redéfinie et mise en œuvre une Stratégie Maritime Nationale ambitieuse, ce que font toutes les grandes puissances, dans laquelle les Outre-mer ne peuvent qu'occuper une place incontournable.

En effet, ceux-ci génèrent plus de 96% de cet espace maritime (France hexagonale 371 000 km² de mer sous souveraineté, Îlot de Clipperton 436 431 km²).

Une telle stratégie est de nature à permettre d'assurer une optimisation majeure du bénéfice de cette formidable richesse que constituent ces atouts « mer », tant dans l'intérêt National que dans celui des territoires d'Outre-mer.

Cette ambition est nécessaire et réaliste.

*

*

*

A) LA DIMENSION MARITIME DE LA FRANCE LUI CONFÈRE TROIS ATOUTS MAJEURS :

- Géostratégique
- Economique
- Environnemental

Les territoires d'Outre-mer occupent une place essentielle dans la mise en valeur de ces atouts.

1) Un atout géostratégique

L'économie est devenue «globale», mondialisée

Les exportations mondiales constituaient **21,25%** des **84 700 milliards de \$** (Mds \$) du PIB mondial en 2018 avec un montant de 18 000 Mds \$, en progression de 257% par rapport à 2000 (7 000 Mds \$), de 486% par rapport à 1990 (3 500 Mds \$).

La pandémie, les difficultés d'approvisionnements, ont mis en évidence la poursuite de cette évolution d'une interdépendance des économies qui paraît irréversible.

Dès lors, la maîtrise des moyens -infrastructures portuaires et voies maritimes- est devenue un enjeu géostratégique majeur, ainsi qu'en attestent les tensions entre grandes puissances.

Or, la France dispose en l'espèce d'atouts majeurs : non seulement celui de la possession de la plus vaste zone maritime sous souveraineté, mais aussi celui de sa dispersion sur tous les océans et voies d'accès à tous les continents et grands marchés.

Cette ZEE comporte, également dispersés, des sites et installations portuaires permettant tout à la fois la présence de points d'appui, non seulement pour l'exercice d'une souveraineté efficace, mais aussi pour constituer les points de ravitaillement et hubs indispensables : en particulier sur l'axe indo-pacifique, sans omettre l'Amérique du sud, le canal du Mozambique, l'Océan indien nord, la Caraïbe ou les voies du Pôle nord.

2) Un atout économique

Le poids de l'économie maritime

L'ONG WWF dans son rapport « Raviver l'économie des océans » estime la valeur du patrimoine « Océan » à **22.500 Mds \$**.

L'OCDE évalue à **1.500 mds \$** la valeur ajoutée annuelle de l'économie maritime, soit **2,5%** de la valeur ajoutée brute mondiale.

Le **CFM** (Cluster Maritime Français) estimait en 2019 à **91 Mds €** le chiffre d'affaire de l'économie maritime française (hors tourisme, nautisme et plaisance).

Le **BCG** (Boston Consulting Group) et la **Fondation de la Mer**, à **270 Mds €** et 820 000 emplois.

La France est présente dans tous les secteurs de l'économie maritime :

- 11 Grands ports maritimes, qui constituent autant de plateformes polymodales ouvertes sur le monde
- Le troisième armement maritime mondial : CMA-CGM (750 agences dans le monde)
- Les chantiers navals de l'Atlantique à Saint-Nazaire, qui construisent les plus grands paquebots du monde
- Naval Group spécialisé sur les navires militaires
- Bénéteau leader mondial de la plaisance
- Premier producteur européen de biotechnologies marines
- A la pointe des recherches océanographiques (IFREMER et son Nautilus sous-marin capable de descendre à -6 000 mètres)
- Quatrième rang européen en tourisme de croisière
- Dans les énergies renouvelables : première usine marémotrice (construite sur la Rance en 1966)
- Troisième producteur de l'Union Européenne de produits de la mer (700 000 tonnes, 2,7 Mds €)
- Sans compter le tourisme côtier

Tous ces secteurs ont un fort potentiel de développement.

Selon l'étude de l'OCDE précitée, **l'économie maritime française devrait atteindre dans les dix prochaines années une valeur de 158 Mds € et un million d'emplois dont 200 000 Outre-mer.**

3) Un atout environnemental

Le dérèglement climatique constitue un, voire **le**, défi majeur de notre époque.

L'océan est un des éléments majeurs de la composante de cette problématique, tant par ses effets régulateurs que par sa courantologie, sa biosphère, l'évolution de son acidité ou de sa composition.

Mais il est aussi source de développement durable, notamment en énergies renouvelables, terres rares et autres matériaux peu connus tels que, notamment, les nodules.

Cette caractéristique est non seulement source de responsabilités et de devoirs mais aussi d'opportunités qui restent à exploiter ou à développer pour le bien commun.

4) Les territoires d'Outre-mer occupent une place essentielle dans la mise en valeur de ces atouts

Depuis tous temps, une capacité d'escales maîtrisées a été nécessaire aux relations commerciales.

La performance des moyens de transport des marchandises a imposé la création de hubs.

Quatre des 11 Grands Ports Maritimes français sont situés dans les Outre-mer.

L'exploitation des ressources maritimes, les recherches, nécessitent également des points d'ancrage de proximité qu'offrent ces territoires ultramarins disposant d'une ressource humaine permettant de pourvoir les emplois induits par ces activités...

C'est également l'attractivité de ces territoires qui permet à la France de tenir son rang dans l'exploitation de croisières maritimes.

Ces collectivités disposent, à peu d'exceptions près, d'universités et institutions de recherche ainsi que de formation en capacité de répondre à des besoins nouveaux.

Enfin, la France est le seul pays au monde à posséder une collectivité territoriale entièrement dévolue à la recherche, s'étendant de l'Antarctique aux zones tropicales : les **TAAF** (Terres Australes Antarctiques Françaises).

Ainsi donc les Outre-Mer occupent une place incontournable dans une stratégie maritime française à développer.

B) CETTE RÉALITÉ GÉOGRAPHIQUE JUSTIFIE LA NÉCESSITÉ DU DÉVELOPPEMENT D'UNE STRATÉGIE MARITIME NATIONALE PLUS AMBITIEUSE ET RÉALISTE : UN PARI GAGNANT-GAGNANT POUR LA FRANCE ET LES OUTRE-MER

Souligner que la France dispose de l'espace maritime le plus vaste du monde est factuel mais n'a de sens que si l'on se donne les moyens d'exploiter de manière responsable et durable cet espace.

1) La France ignore trop qu'elle est un grand pays de la mer

Le regard que la France porte sur la mer reste largement autocentré sur sa composante géographique européenne, qui est très réductrice.

C'est sans doute ce facteur qui explique un certain manque d'ambition en la matière.

Certes la France hexagonale est depuis longtemps un pays maritime. Son potentiel local est connu et largement exploité. Mais une perception autocentrée sur la seule dimension européenne limite les perspectives d'actions :

- Si la France dispose du troisième armement maritime mondial, c'est plus le fait du « monde de l'entreprise » que d'une volonté de l'Etat qui, jusqu'à une époque récente, n'a pas considéré que ce secteur était une priorité ;
- Les infrastructures portuaires de l'Outre-mer, bien que performantes, restent plus tournées vers la desserte des territoires concernés (50 à 60% des échanges extérieurs des DROM sont tournés vers la Métropole), que vers une fonction de Hub international ;
- La construction et la réparation navales restent pour l'essentiel localisées en métropole ;
- Il en est de même pour la formation et la recherche ;
- Si la France a construit la première usine marémotrice (sur la Rance), qui fonctionne toujours, ce qui montre sa pertinence, elle a perdu la maîtrise de cette technologie au profit de l'allemand Siemens, et de l'américain « General Electric » alors même que la production d'énergies renouvelables est devenue incontournable ;

-
- Le tourisme ultramarin maritime et côtier à forte capacité de développement ne fait pas l'objet d'une approche globale ;
 - Si la pêche française est le troisième producteur de l'Union Européenne, son armement est vieillissant et sa production insuffisante pour satisfaire la consommation du marché national (déficit de 4,3 Mds €).

Les armements français sont peu présents dans nos ZEE ultramarines très convoitées par des armements étrangers.

L'action gouvernementale en matière maritime a parfois manqué de cohérence et de détermination.

C'est ainsi que, sans une **initiative trans-partisane de parlementaires, la ratification d'un traité franco-mauricien aurait amputé la ZEE de la France des 275 403 km² de l'espace maritime associé à l'île de Tromelin** particulièrement riche en ressources halieutiques (notamment Thons très prisés par les pêcheurs japonais).

2) Propositions d'axes d'actions pour développer une stratégie maritime ambitieuse porteuse d'avenir, tant pour La France que pour ces territoires ultramarins.

Il serait inexact d'affirmer que, considérant la gestion de notre espace maritime, rien n'a été ou n'est fait.

Il n'est que de citer : les instituts de recherche spécialisés, la création des cluster « Mer », la zone de protection écologique de la Méditerranée créée en 2004, la ZEE de protection de l'île d'Europa dans le canal du Mozambique, la **plus grande réserve halieutique de la planète** qu'est la réserve Naturelle Nationale des TAAF (665 969 km² plus vaste que l'Hexagone !).

Enfin **la création**, lors de la constitution du dernier gouvernement, **d'un Ministère de la Mer** dont les conséquences positives sont déjà perceptibles.

Néanmoins, il est possible et nécessaire d'aller plus loin si on veut prendre pleinement en compte la dimension océane de la France ainsi que les opportunités qu'elle offre.

Ainsi faire serait profitable, non seulement à l'intérêt national, mais aussi à celui des Outre-mer parce que ceux-ci occupent une place incontournable dans le développement d'une stratégie maritime ambitieuse.

Les axes d'actions proposés ci-après pourraient participer à la mise en œuvre d'une ambition plus déterminée.

a) Une stratégie maritime plus inclusive dans les grandes voies maritimes :

- **Par redéploiement des objectifs des quatre « grands ports » ultramarins** trop tournés sur la seule satisfaction des indispensables liaisons infra nationales.

Ils sont tous positionnés sur ou à proximité d'axes majeurs de transport, avec une vocation forte de hub ainsi que le démontre la réalisation, sur initiative d'une compagnie, de celui de la Pointe des Galets à La Réunion,

Une incitation (ports francs, zone franche...) à la diversification de leur fréquentation par d'autres armements permettrait d'accroître tout à la fois la compétitivité en matière de fret et de capacité de projection vers d'autres marchés. Sans oublier l'industrie touristique, notamment de croisière. Il est d'usage de dire que les DROM constituent les « porte-avions » de la France pour projeter sa production sur d'autres marchés.

Il en est de même du développement de zones logistiques appropriées aux besoins de la navigation au long cours, ainsi qu'au soutien de nos forces navales. (Le lagon de Mayotte a permis la création de l'autonomie de notre flotte militaire de l'Océan indien après la perte de notre base malgache.)

- **Par développement de notre « pavillon »**

Optimiser les possibilités offertes par les différents statuts des territoires d'Outre-mer en matière de pavillon.

- **Par incitation à l'installation outre-mer de chantiers navals** de construction, réparation et maintenance de dimensions appropriées.

Doter chaque bassin océanique au moins d'un « Grand Port » et créer des « ports d'Etat » lorsque cela est pertinent. Ce qui est sans doute le cas pour Mayotte, dont le port de Longoni doit devenir le port de la base arrière de l'exploitation gazière du Mozambique.

b) Donner un nouvel élan à la pêche française par une exploitation raisonnée et durable de la ressource halieutique de nos Outre-mer.

La pêche nationale ne couvre pas les besoins nationaux.

Les armements hauturiers hexagonaux fréquentent peu ou pas les ZEE ultramarines.

Si la ressource exploitée par les pêcheurs européens est largement connue et gérée, tel n'est pas le cas dans la majorité de nos ZEE extra-européennes, dont la ressource est exploitée pour l'essentiel par des armements étrangers. Or, la pêche dans les TAAF, notamment de la légine et des crustacés, démontre, malgré son grand éloignement, sa rentabilité et la faisabilité de sa gestion. Il en est de même de la Guyane.

Une stratégie de développement de la pêche hauturière dans les ZEE ultramarines est possible.

Pour ce faire, il conviendrait de :

- Promouvoir Outre-mer la création d'armements hauturiers
- Inciter les armements métropolitains à être plus présents dans ces zones, notamment par l'installation de bases arrières,
- Développer le mareyage sur zone, ainsi que la transformation,
- Développer l'aquaculture, déjà présente, qui possède du potentiel

c) Explorer les potentialités du sous-sol maritime des ZEE ultramarines

Les richesses du sous-sol maritime au niveau mondial, hormis les ressources pétrolières et gazières, restent peu connues.

La France méconnaît largement le sous-sol de ses ZEE excentrées.

Certes, elle a découvert les nodules polymétalliques qui présenteraient un grand intérêt.

Il y aurait des terres rares très utiles pour la fabrication des composants électroniques.

Richesse de ce patrimoine : mythe ou réalité ?

N'est-il pas opportun d'en approfondir notre connaissance ?

d) Soutenir le développement du tourisme ultramarin

Le tourisme maritime et côtier constitue une part majeure de l'économie maritime, en particulier dans nombre d'Outre-mer.

Dans ces territoires, cette activité dispose d'un fort potentiel de développement ainsi qu'en attestent les destinations concurrentes.

La croisière et le nautisme en sont des acteurs importants qui doivent être pris en considération.

Le littoral, élément majeur de développement, est soumis à des convoitises et conflits d'intérêts (même publics) exacerbés par l'exiguïté de tout espace insulaire.

L'administration et la gestion de la mer territoriale, du domaine public maritime et des espaces adjacents protégés sont directement concernées.

Or, ces domaines relèvent de la compétence de l'Etat et d'autorités publiques diverses dont les objectifs ne sont pas identiques.

Une clarification et une harmonisation s'imposent à l'évidence.

3) Une Stratégie Maritime Nationale doit prendre en compte la plénitude des enjeux environnementaux de l'intégralité de l'espace maritime sous souveraineté nationale.

La lutte contre le réchauffement climatique, la décarbonation et la protection de la biodiversité sont devenues, non seulement des objectifs, mais des obligations majeures.

La substitution des énergies fossiles par des énergies renouvelables ou non carbonées est assurément plus complexe dans les petites économies insulaires que dans les grandes économies.

Cependant, l'océan offre un potentiel de solutions non négligeable, telles que la thermodynamique de la masse d'eau, déjà exploitée en Polynésie Française, l'exploitation des courants marins ou de la force de la houle qui en sont au stade expérimental. Ces potentialités peuvent compléter la production d'énergie solaire ou éolienne. Sans doute la recherche pourra-t-elle découvrir d'autres solutions potentielles adaptées à ce contexte particulier. Un succès sera créateur de fortes valeurs car les petites économies insulaires sont nombreuses. Il en fut ainsi des systèmes électriques insulaires mis au point par EDF pour les besoins des DROM.

L'océan joue un rôle majeur dans la résorption des gaz à effet de serre et, d'une manière générale, sur l'évolution des climats.

L'approfondissement de sa connaissance est incontournable dans l'approche de cette problématique.

Enfin, les écosystèmes marins sont très interdépendants et complexes. Ils interfèrent également dans cette problématique. Leur connaissance doit être approfondie.

4) L'effort de recherche et de formation aux métiers de la Mer doit être amplifié et concerner les Outre-mer

a) Développer la recherche sur nos espaces maritimes

Certes, la recherche française en matière océanographique et maritime est de qualité. Elle est également parfois présente dans les universités ultramarines.

Cependant sa production, ses orientations, sa stratégie et sa direction, ainsi que ses applications, restent peu connues.

Ainsi les TAAF, territoire quasiment uniquement dévolu à la recherche : Quelle stratégie ? Quelles découvertes ? Quelles applications ?

b) Accentuer la territorialisation de la recherche

Les moyens opérationnels de cette recherche sont souvent, pour l'essentiel, stationnés en Métropole. Quelle proportion d'opérationnels de l'IFREMER présents en Outre-mer ?

c) Développer outre-mer la formation aux métiers de la Mer

En matière de **formation aux métiers de la Mer** au sens large du terme, si la Métropole est plutôt bien pourvue, les territoires d'Outre-mer en manquent grandement malgré une ressource humaine largement disponible et des besoins importants non satisfaits, ainsi qu'un fort chômage.

*

* *

5) Une autorité politique unique et forte

Les sujets concernant la mer sont nombreux et de nature très différente.

C'est sans doute cette caractéristique qui a conduit à confier leur traitement à différents ministères techniques, dont la mer ne constitue pas le cœur de métier.

La dispersion n'est assurément pas la voie la plus appropriée pour la définition et la mise en œuvre d'une stratégie maritime nationale, globale autant qu'ambitieuse, qu'imposent les réalités de notre temps et l'importance de l'espace maritime soumis à notre souveraineté. Seule une autorité politique unique est en capacité de réaliser ce dessin.

Mais la prise en compte incontournable des collectivités d'Outre-mer pourrait peut-être imposer que cette autorité s'exerce aussi sur ces territoires.

Un ministère de la Mer et des Outre-mer ?

La création d'un tel ministère conférerait à son ministre l'autorité politique indispensable à l'émergence d'une vraie ambition maritime, porteuse d'avenir.

C) L'APPROCHE DU SUJET D'UNE STRATÉGIE MARITIME NATIONALE NE PEUT PAS NE PAS ABORDER LE VOLET RÉGALIEN, NOTAMMENT DANS SES COMPOSANTES NAVALES ET AÉRIENNES, FUSSE SOMMAIREMENT

1) Un enjeu de crédibilité

La crédibilité d'une souveraineté territoriale, fut-elle océanique, est largement dimensionnée par la capacité d'en faire respecter son intégrité et d'en dissuader les atteintes.

La capacité de projection au long cours de moyens, soit dans le cadre d'alliances, soit d'assistance aux personnes dans le cadre de la gestion de crises, participe à notre crédibilité au niveau international.

Ce sont sur ces fondements que sont basées nos politiques, non seulement de défense, mais aussi de présence dans les grandes organisations internationales.

C'est la présence d'une disponibilité en proximité d'une force navale importante qui nous a permis de soutenir avec succès la Grèce dans son conflit relatif à la maîtrise de gisements sous-marins avec la Turquie (ce qui a généré des commandes significatives de Rafales et autres matériels militaires).

A l'inverse, notre faible présence navale dans le pacifique a sans doute pesé sur l'échec de notre marché de vente de sous-marins au profit d'une fourniture américaine à propulsion nucléaire, alors que l'axe indopacifique revêt une importance majeure.

Il en est de même des contestations que font peser sur nos ZEE de Tromelin et du canal du Mozambique les Etats à faibles capacités coercitives que sont Maurice et Madagascar.

Le traitement des effets de la pandémie du Covid 19, l'acheminement des secours lors de catastrophes telles que les cyclones, séismes ou éruptions volcaniques, mettent en évidence la forte contrainte que constitue l'éloignement du positionnement, non seulement des moyens de secours, mais aussi et surtout des capacités de projection.

Enfin, la nature et le nombre de situations conflictuelles dans le monde mettent en évidence la nécessité de disposer de bases opérationnelles de projection sur les, ou à proximité des, différents théâtres.

2) L'Outre-mer en première ligne

Les forces terrestres sont présentes en nombre significatif sur tous les espaces d'Outre-mer, tel n'est pas le cas des forces navales et aériennes.

Certes, la Marine Nationale est présente dans les bassins ultramarins.

Mais le choix d'une composante sous-marine de dissuasion nucléaire, conjugué aux contraintes budgétaires, a conduit à réduire considérablement son format.

Le nombre de navires de combat et de soutien était de **240** en 1967, il a été réduit de moitié en 25 ans : il n'était plus en 1992 que de 120 unités dont 93 bâtiments de combat.

La présence de la Marine Nationale dans les Outre-mer en a été considérablement affectée.

La flotte (hors sous-marins) de 111 navires dont disposent en 2020 les FAN (Forces d'Action Navale), ne permet le déploiement dans les bassins ultramarins que de :

- Pacifique : 2 frégates, 2 patrouilleurs, 1 BSAOM, 1 vedette gendarmerie, 2 remorqueurs
- La Réunion : 2 frégates, 2 patrouilleurs, 1 BSAOM
- Mayotte : 2 vedettes côtières, 1 chaland de transport, 1 semi-rigide, 1 remorqueur
- Antilles-Guyane : 2 patrouilleurs P 700, 1 patrouilleur côtier ainsi que 2 vedettes de la gendarmerie et 1 embarcation relève-filet.

Mais c'est assurément la couverture aérienne de ces espaces qui présente les plus grandes faiblesses, que ce soit dans les capacités d'observation, de surveillance, de transport ou de défense.

La flotte aérienne présente dans les Outre-mer est peu nombreuse (notamment avions), vieillissante et de faible capacité. Le rayon d'action de ses aéronefs est très modeste.

Enfin, aucun avion de combat n'est présent dans ces territoires malgré leur grand éloignement et l'immensité des zones de souveraineté qui leur sont associées.

Il en est de même de Kourou, premier aéroport spatial européen.

Les TAAF ne disposent d'aucune piste aérienne, alors même que toutes les « îles éparses de l'Océan indien » en comportent une.

La réalisation du vieux projet de construction d'une telle infrastructure à Port-aux-Français (Kerguelen) dans les TAAF au regard des capacités actuelles des avions a probablement plus de sens aujourd'hui. Elle permettrait une meilleure desserte de ce territoire, ainsi qu'une surveillance plus efficace de sa ZEE riche en ressources halieutiques.

Enfin, il n'est peut-être pas excessif de rappeler la guerre des Malouines, qui était peu prévisible à l'époque, et a causé à la Grande-Bretagne de lourdes pertes parce qu'elle n'avait pas de présence militaire dissuasive sur place ou à proximité.

Dès lors, on ne peut que souhaiter un renforcement des moyens en cause nécessaires, ainsi que leur prise en compte dans les prochaines lois de programmation.

Les collectivités d'Outre-mer ont la capacité physique et humaine de constituer, non seulement des escales, mais aussi des bases multifonctionnelles pour l'accueil d'un panel plus complet et plus important des forces nécessaires à l'exercice d'une pleine souveraineté sur les espaces qui lui sont soumis.

*

* *

Parce qu'elle est d'abord un pays de la Mer et des Outre-mer, la France doit concevoir et mettre en œuvre une vraie stratégie maritime nationale ambitieuse pour :

- assumer pleinement ses obligations
- assurer son développement
- tenir son rang

Elle en a l'ardente obligation au regard des défis nouveaux que posent les nouvelles réalités du monde.

Elle en a les moyens grâce aux opportunités que lui offrent le positionnement de nos Outre-mer ainsi que les vastes espaces maritimes qui leur sont associés.

Ainsi faire serait ouvrir un nouvel horizon, porteur d'avenir.