

une Vision maritime

pour un développement économique et de l'emploi en Polynésie française

Synthèse du 1^{er} Forum de la Mer et de l'Économie Maritime de Polynésie française, les 2 et 3 avril 2014

Préambule

Le poids de l'économie maritime dans l'économie de la Polynésie française est à la fois essentiel (en termes de ressources propres et de valeurs d'exportation, d'emploi également) et **très inférieur à ce qu'il devrait être**, si l'on considère l'étendue de la superficie maritime du Pays, la biodiversité et les ressources biologiques et énergétiques disponibles sous la surface des lagons ou de l'océan.

Les acteurs de l'économie maritime de Polynésie française souhaitent participer à la mise en œuvre d'une dynamique de développement cohérente et pérenne avec le potentiel et les enjeux économiques, environnementaux, culturels et de sécurité des 10 prochaines années, et au-delà.

Ils tiennent à affirmer que tout développement doit s'inscrire dans le cadre de **la protection et la préservation active de l'environnement et des ressources du milieu marin et littoral**, et être accompagné d'**une préoccupation de sécurité** encore insuffisamment répandue au Fenua.

L'objectif est de trouver l'équilibre entre une réglementation protectrice, réduisant l'attractivité et la compétitivité pour le développement d'une activité économique, et une réglementation laxiste qui, à terme, sera néfaste pour tout développement économique. Une connaissance approfondie des stocks disponibles et des impacts pour éviter toute surexploitation néfaste, et le maintien, le renforcement de la qualité la plus exigeante des produits, sont des préoccupations fortement affirmées. En outre, il est rappelé que l'environnement et la sécurité constituent également des gisements d'emplois nouveaux et stratégiques, propices au développement général des filières.

Chacun des secteurs de l'économie maritime sont dépendants les uns des autres et étroitement connectés, que ce soit en termes de réglementations, d'infrastructures, de dispositifs incitatifs, d'usages, de pratiques, de zones d'activités et d'exploitation nautiques ou maritimes partagées, de formations, de financements et d'investissements, de recherche et d'innovation... L'importance d'**une vision maritime globale** s'impose comme la condition nécessaire au développement de chacun des secteurs, afin de regrouper les énergies et les initiatives, et de démultiplier l'impact de chacun des leviers qui seront actionnés tour à tour.

Ce document, souhaité comme une « feuille de route », s'attache à définir **les principales opportunités** à saisir, **les freins majeurs** qui y font obstacle, et **les grands projets** à initier et soutenir à court et moyen termes. Il n'est ni exhaustif, ni détaillé. Il fixe les étapes à suivre qui feront chacune l'objet d'un travail complémentaire et collectif conduisant à sa réalisation effective.

Table

• Vision d'ensemble pour l'économie maritime	2	• Levées de fonds et investissements	8
• Renouvellement des flottes en activités	3	• Adaptation évolutive des réglementations	8
• Autorités portuaires à l'échelle du Pays	4	• Énergies, Recherche et études	9
• Gestion des espaces partagés et de la ressource	5	• Lobbying, communication et promotion	10
• Infrastructures nautiques et maritimes	6	• Formations initiales et continues	11

Synthèse

Une vision maritime pour la Polynésie française

Vision d'ensemble pour l'Économie maritime

En préalable à toute démarche de développement de l'économie maritime, il convient de surpasser l'éparpillement et la division des acteurs, et de structurer les échanges et apports des professionnels et techniciens qu'ils proviennent des établissements et organismes publics ou assimilés, des entreprises privées, ou de la société civile en général.

Il convient de mettre en œuvre **une plateforme pérenne, efficace, stable**, qui coordonne ces échanges et les programmes d'actions qui en découleront, et agisse comme un facilitateur jusqu'à leur réalisation effective.

La plupart des secteurs nautiques et maritimes sont inter-connectés, et ils ont un impact les uns sur les autres. Ils subissent ou s'appuient sur la transversalité des perspectives et des contraintes, tant en termes de réglementations, d'usages et d'espaces partagés, de conditions et possibilités d'investissement, d'infrastructures ou de transports, de préservation de la ressource, de formations et de ressources humaines, ou d'opportunités d'ouverture à de nouveaux secteurs. Dans ce contexte, l'émergence, le suivi et la détermination pour qu'émerge et se réalise progressivement une vision d'ensemble concertée et collective pour l'économie maritime à l'échelle du Pays est incontournable.

Par ailleurs, les défis maritimes s'inscrivent dans une perspective internationale, où les 3 grandes zones d'influence que sont l'Asie, l'Amérique du Nord et l'Europe se livrent à une course et une bataille pour tenter d'imposer chacun son leadership maritime et des retombées économiques maximales. La Polynésie française doit être en mesure à la fois de se protéger, et de disposer des réseaux nécessaires pour n'être pas écartée des opportunités choisies de développement.

1^{er} GRAND PROJET TRANSVERSAL

Constituer le **Cluster Maritime de Polynésie française**
en lien avec le **Cluster Maritime Français**



- Organiser une équipe opérationnelle.
- Mettre en place des groupes de travail thématiques autour des grands projets retenus.
- Assurer les moyens financiers et humains de son fonctionnement quotidien.
- Assurer le suivi et la coordination d'un programme d'actions concerté et collectif.

Échéance : JUIN 2014

Synthèse

Une vision maritime pour la Polynésie française

Renouvellement des flottes en activités

Les armateurs liés au transport, au commerce ou à la pêche sont inquiets du devenir et du renouvellement des flottes en activités. Les conditions d'exploitation et les incertitudes du retour sur investissement pèsent défavorablement dans les perspectives de modernisation de la flotte actuelle. Pourtant, tant les conventions internationales, notamment en matière de pollution maritime (Loi Marpol), les exigences de mises aux normes de sécurité et de sûreté, que l'évolution des pratiques (pêche et transports) impliquent **la nécessité d'encourager et d'accompagner les armateurs** en ce sens.

Pour la pêche, l'adaptation souhaitée pour dynamiser le congelé et des campagnes d'une plus longue durée, sans pour autant négliger et réduire la flotte équipée pour le frais, ne peut être réalisée en parallèle d'une ouverture de la ZEE à des flottilles étrangères — à laquelle les professionnels polynésiens réaffirment leur opposition, au vu :

- de l'incertitude et la méconnaissance pesant sur les stocks disponibles (*cf. Études*),
- des barrières commerciales existant actuellement à l'export,
- et de l'opportunité non exploitée de créer un « pôle d'exploitation de la pêche fraîche et des produits de la mer de qualité » (*cf. Infrastructures*).

Pour la flotte au commerce et le transport maritime, il est souligné l'ambivalence d'un système qui oscille entre une « délégation de service public » qui encadre prix, marges, dessertes et rotations, et une « concurrence libre et non faussée » qui ne garantit nullement une exclusivité d'exploitation des différentes lignes inter-archipels aux armateurs. Pour pouvoir renouveler leur flotte et moderniser leurs équipements, ils doivent pouvoir s'inscrire soit dans un système, soit dans un autre, et ne pas cumuler les difficultés et contraintes de ces deux régimes.

Pour le tourisme, les standards internationaux imposent un renouvellement et/ou une évolution constante des équipements et des navires. Le tourisme nautique ne pourra se développer qu'en garantissant à moyen terme les conditions d'investissements, jugées trop fluctuantes, complexes et incertaines à court et moyen termes.

Dans tous les cas, les incertitudes récurrentes sur les modalités de défiscalisation locale et nationale (*cf. Investissements*), la discontinuité des politiques publiques ces dernières années, les contraintes d'exploitation et lourdeurs des procédures administratives, ne sont pas de nature à rassurer et inciter les armateurs, investisseurs et exploitants à investir dans de nouvelles unités.

Au vu de l'état actuel de la flotte, il s'agit de problématiques réelles et stratégiques, qui déstabilisent notamment très fortement le transport maritime, pourtant essentiel pour assurer la continuité territoriale, le maintien des populations et le développement économique dans les archipels ; qui limitent l'expansion souhaitée des efforts de pêche hauturière et côtière, tant en frais qu'en congelé, et l'ensemble des filières de mareyages, de transformation et de commercialisation ; qui limitent également l'expansion souhaitable et réalisable du tourisme nautique en Polynésie française.

Du point de vue de la sécurité et de la préservation de l'environnement, le renouvellement des flottes est également perçu comme une nécessité, qui doit se réaliser avec un accompagnement permanent des acteurs, une information technique, réglementaire et méthodologique plus complète, non pas basé sur des sanctions face aux manquements, mais sur un réseau d'intervenants (locaux et internationaux) en capacité de faire évoluer les usages avec une implication positive des professionnels et armateurs.

2nd GRAND PROJET TRANSPORT

Favoriser le montage, stable et rentable, d'une ligne de transport maritime fret et passagers inter-archipels, par exemple sur les îles Sous-le-Vent, pour commencer.

- Regrouper les armateurs en transports autour du projet.
- Étudier les conditions d'exploitation technique, financière et commerciale d'une telle ligne.
- Constituer un pôle d'investisseurs et exploitants potentiels.
- Créer une ligne pérenne de transport maritime inter-archipels.

Échéance : 2 ans

Synthèse

Une vision maritime pour la Polynésie française

Autorités Portuaires à l'échelle du Pays

Le Port Autonome de Papeete est dépositaire de l'autorité portuaire pour les infrastructures nautiques et portuaires majeures de Tahiti et certaines de Moorea. Le Service de l'Équipement est le gestionnaire de la grande majorité des infrastructures nautiques et portuaires dans les différents archipels (« l'arrondissement maritime » du service n'étant plus effectif).

Il est constaté que la coordination et la mise en place d'une autorité portuaire à l'échelle du Pays n'existe pas pour le maritime comme elle existe par exemple pour l'aérien.

Ainsi le trafic maritime, les engorgements ou conflits d'escales, entre transport, pêche et tourisme, et même les différentes infrastructures, ne font pas l'objet d'un traitement suivi et unifié. De la même manière, tant les gestionnaires, les acteurs portuaires privés, que les différents services administratifs concernés, ne disposent pas d'outils informatiques de gestion similaires, compatibles et transversaux. Ces éléments permettraient un gain de compétitivité et une baisse des coûts des services, ainsi qu'une meilleure gestion de l'ensemble des infrastructures nautiques et portuaires à l'échelle du Pays.

Sans révolution, il est envisageable d'unifier l'autorité portuaire, soit au sein d'une **union maritime et portuaire** intégrée, à l'instar des unions maritimes existantes dans l'hexagone, soit au sein d'un **établissement dédié**, comme on peut l'observer pour les autorités aéroportuaires dans les différents aéroports de Polynésie.

3^{ème} GRAND PROJET TRANSVERSAL

Contribuer à la mise en place d'une **autorité portuaire intégrée** pour l'ensemble des îles et archipels, à l'échelle de la Polynésie française.

- Regrouper les acteurs portuaires (marchandises, manutention, maritime, pêche, tourisme).
- Proposer un modèle d'organisation viable, compétitif, efficace, permettant une gestion intégrée sur l'ensemble du Pays.
- Privilégier un dialogue permanent entre les autorités et services du Pays et les acteurs portuaires.
- Participer au développement d'outils informatique de gestion et de guichets uniques administratifs numériques.

Échéance : **1 an**

Synthèse

Une vision maritime pour la Polynésie française

Gestion des espaces partagés et de la ressource

Chacun s'accorde sur la nécessité de mettre en place un réseau d'Aires Marines Gérées consensuel pour la préservation des stocks et ressources halieutiques et une approche raisonnée des usages touristiques en Polynésie, avec un objectif ambitieux d'atteindre 20% d'espaces gérés d'ici à 2020.

Néanmoins, les expériences passées semblent faire apparaître des limites et difficultés à la mise en place et au suivi d'une gestion collective des espaces partagés. Il apparaît également un manque d'implication du secteur privé dans ces dispositifs, reposant majoritairement sur des services et organismes publics et sur des associations.

Parmi les pistes à suivre, il est proposé de parvenir à une gestion intégrée des lagons entre tradition & novation, basée sur l'analyse des connaissances traditionnelles, pour lier la tradition aux nouveaux usages, les savoirs anciens aux contraintes contemporaines. Il est nécessaire également d'intégrer des études régulières liées aux impacts de ces gestions communautaires, en termes de pêche commerciale, de pêche de subsistance, d'activités touristique, de protection du littoral et évolution de la ressource, et de valeurs de legs patrimoniaux.

4^{ème} GRAND PROJET TRANSVERSAL

Contribuer à la mise en place d'un **Plan de gestion communautaire** de la ressource par archipels.

- Regrouper les acteurs/usagers lagonnaires et côtiers.
- Impliquer les entreprises dans la maîtrise communautaire d'une exploitation durable des espaces partagés.
- Sensibiliser à la création et gestion consensuelle des aires marines, avec une mise en réseau étendue et permanente.
- Contribuer à la mise en place d'un observatoire de la Pêche et des usages lagonnaires et côtiers.

Échéance : 18 mois

5^{ème} GRAND PROJET TRANSVERSAL

Créer une **Fondation d'entreprises** dédiée aux soutiens financiers et logistiques pour des projets liés à la protection du littoral, du lagon et de la ressource halieutique.

- Regrouper les entreprises en capacité de dégager des fonds significatifs en matière de mécénat environnemental.
- Etablir une charte et un processus de sélection large de projets à soutenir chaque année.
- Accompagnement technique et logistique des entreprises aux porteurs de projets retenus.
- Mise en place de mesures d'incitations fiscales au mécénat d'entreprise environnemental.

Échéance : 1 an

Synthèse

Une vision maritime pour la Polynésie française

Infrastructures nautiques et maritimes

En matière de transports, qu'ils soient terrestres, aériens ou maritimes, les infrastructures sont essentielles au développement. La programmation de ces équipements et leur entretien constitue un enjeu capital, et l'absence de plan d'aménagement des infrastructures nautiques et maritimes à l'échelle du Pays est perçue comme pénalisant pour les acteurs qui ne peuvent suffisamment anticiper. Il est rappelé qu'un plan d'aménagement est le reflet d'une ambition publique et que le maritime doit rattraper un retard avéré (exception faite de la liaison sur Moorea) par rapport aux transports routiers et aériens.

Les principales infrastructures du Pays sont jugées vieillissantes et peu adaptées à l'évolution des trafics locaux et internationaux. Sur Papeete, le Port sera très certainement saturé dans les toutes prochaines années (4 à 8 ans), et doit tenir compte de l'évolution des nouveaux cargos (tailles, tirants d'eau, conteneurisation). Dans les archipels les difficultés sont connues, avec des débarquements parfois impossibles, des ouvrages conçus parfois sans concertation ni volonté d'usages transversaux, et une gestion des équipements éparpillée entre bien trop d'opérateurs publics ou privés sans vision d'ensemble.

L'opportunité que constitue le **Contrat de Reconversion des Sites de Défense**, notamment pour toute la zone portuaire de Papeete, doit permettre l'émergence d'un véritable projet industriel et économique. Chantiers et ateliers, carénage, stockage, une zone technique d'excellence nautique avec des infrastructures mutualisées, pour constituer une offre d'appel, et permettant également des échanges de compétences et une complémentarité bénéfiques aux structures décentralisées dans les archipels (îles Sous-le-Vent, Tuamotu). Ces compétences techniques de haut niveau pourraient également être utilisées dans d'autres secteurs d'activités (chaudronnerie, etc.)

Le remplacement du **dock flottant** est également un sujet de préoccupation des professionnels et acteurs portuaires qui, s'il dépend probablement de la responsabilité majeure du Port Autonome de Papeete, de la CCISM et des Forces Armées de Polynésie française, doit pouvoir être élaboré avec l'implication et l'appréciation des acteurs et entreprises privées concernées (usagers, armateurs, techniciens) afin de pouvoir être porté comme le fer-de-lance emblématique d'une ambition commune pour le Pays en matière de réparation navale.

S'agissant du **tourisme**, chacun s'accorde sur les efforts collectifs à réaliser pour favoriser l'émergence de petites marinas, bien équipées, bien gérées, et de zones de mouillage dans les îles. Pour le tourisme de croisière, l'accent est mis sur la nécessité de multiplier les équipements à terre (sanitaires et repos), légers et bien proportionnés, et d'apporter un soin tout particulier aux interfaces terre/mer, notamment les quais de débarquements plaisance et tenders.

Sur Tahiti, où est souhaité une croissance significative des opérations de têtes de ligne, la réflexion autour d'une « petite » gare maritime dédiée à la Croisière se poursuit. L'aménagement de la zone portuaire devrait également pouvoir faire place à une nouvelle marina touristique sur Papeete, apportant un complément aux marinas d'Arue et Taina qui sont saturées.

Les professionnels souhaitent également faire valoir leurs propositions pour l'organisation du **Port de pêche**, en dédiant les infrastructures existantes pour le marché export au travers d'un pôle d'exploitation ambitieux, délocaliser le traitement pour le marché local dans une zone aux contraintes réglementaires allégées, et favoriser la mise en place de zones franches consacrées à la production et la transformation des produits de la mer, au sein desquels pourraient également trouver leur place des zones de type « incubateur » pour les projets aquacoles (crevettes, poissons du lagon, bénitiers, micro-algues...) et perlicoles (greffon, nacres, nucleus...).

Enfin, les nouvelles méthodes d'**apprentissage** et les évolutions techniques et technologiques imposent des équipements repensés et adaptés aux ambitions du Pays en matière de formation maritime, accompagnant la création d'une école ou d'un lycée de la mer (*cf. Formations*).

Synthèse

Une vision maritime pour la Polynésie française

6^{ème} GRAND PROJET RÉPARATION NAVALE

Création d'un **Pôle d'excellence technique** de réparation nautique et navale.

- Regrouper les acteurs publics et privés concernés.
- Élaborer un projet industriel et économique structuré, dans le cadre du CRSD, qui prenne en compte le besoin des armées.
- Retenir les meilleures pistes de financements pour la réalisation des infrastructures nécessaires (Contrat de projet, etc.).
- Mise en place d'un programme de certification et de démarches qualité pour l'obtention de labels ISO.
- Assurer la promotion régionale des opportunités et savoir-faire polynésiens.
- Par convention, s'assurer des possibilités d'apprentissage en lien avec une École de la Mer.

Échéance : 2 ans

7^{ème} GRAND PROJET PÊCHE FRAICHE

Création d'un **Pôle d'exploitation de la pêche fraîche** et des produits de la mer de qualité.

- Regrouper les acteurs publics et privés concernés.
- Élaborer un projet industriel et économique structuré, dans le cadre de la reconversion du Port de Pêche.
- Mise en place d'un programme de certification et de démarches qualité pour l'obtention de labels de qualité.
- Assurer la promotion régionale et internationale des savoir-faire et produits de la mer polynésiens.
- Par convention, s'assurer des possibilités d'apprentissage en lien avec une École de la Mer.

Échéance : 2 ans

8^{ème} GRAND PROJET TRANSVERSAL

Élaboration d'un **Programme d'aménagement** des infrastructures nautiques et maritimes à l'échelle de la Polynésie française.

- Regrouper les acteurs publics et privés concernés.
- Impliquer les entreprises dans la maîtrise d'œuvre, le financement et l'exploitation des infrastructures envisagées.
- Aboutir à un schéma décennal, avec un rythme de réalisation réaliste, et un comité de suivi/pilotage pour sa réalisation.

Échéance : 18 mois

Synthèse

Une vision maritime pour la Polynésie française

Levées de fonds et Investissements

Nouvelle flotte, nouvelles infrastructures, leur entretien et exploitation, nouveaux projets industriels ou commerciaux, recherche et expérimentations, protection de l'environnement... Tout développement et toute dynamique de croissance doit reposer sur une capacité à capter ou générer des financements, qui ne peuvent être totalement publics, et donc attirer des investisseurs privés, respectés, conscients des risques, et déterminés.

Dans la guerre économique maritime mondiale, tous les territoires, tous les États, ne luttent pas à « armes égales », avec des nations (Asie, Moyen-Orient, Amérique du Nord) qui investissent ou subventionnent directement, massivement, les projets de tel ou tel secteur. D'autres États ou Territoires compensent le manque de moyens propres en encourageant les investisseurs, par divers dispositifs incitatifs.

Dans divers secteurs, et notamment dans le tourisme, l'énergie, l'aérien, la Polynésie a pu bénéficier et bénéficie encore de réseaux d'investisseurs, parfois internationaux, en capacité de porter des projets d'envergure nécessitant des levées de fonds conséquentes. Il apparaît qu'à l'exception de la reprise du Paul Gauguin ou des projets aquacoles, qui sont des exemples récents, l'économie maritime en Polynésie française n'a pas été en capacité d'utiliser massivement ces différents leviers, malgré l'ampleur des besoins.

Respecter ces investisseurs potentiels, pour les autorités publiques polynésiennes et nationales, c'est tout d'abord leur donner une visibilité à moyen terme sur les conditions d'investissements. Dans chacun des secteurs concernés, les professionnels ont été unanimes à souligner **les incertitudes et la complexité administrative contre-productive** liées aux mécanismes et procédures de **défiscalisation** locaux et nationaux, perçue pourtant par tous comme le levier actuel indispensable à la conduite des projets, de toutes tailles.

9^{ème} GRAND PROJET TRANSVERSAL

Constitution d'un **Pool d'investisseurs** potentiels locaux d'envergure.

- Regrouper par réseaux des investisseurs potentiels locaux, en capacité d'apporter des financements directs ou indirects.
- Élaborer un cahier des charges des types de projets susceptibles de les intéresser.
- Élaborer un cahier des charges des conditions d'investissements minimales à obtenir.

Échéance : 6 mois

Adaptation évolutive des Règlementations

Les usages et conditions d'activités évoluent, les réglementations et législations également. Pas toujours dans le même sens. Plusieurs points importants ont été soulignés, qu'il s'agisse de permettre l'introduction des équipements de **sécurité** obligatoires dans la liste des « Produits de Première Nécessité », de faciliter le **travail dominical** en zone touristique pour les îles principales ou assouplir les conditions réglementaires de certaines **activités touristiques** dans les îles éloignées peu fréquentées. L'adaptation des réglementations peut parfois permettre de regagner rapidement des points de compétitivité pour certaines filières maritimes : les visas exigés pour les équipages professionnels de navires sous pavillon étranger (Croisière, Grande Plaisance) ; les réglementations sanitaires qui parfois contraignent inutilement les possibilités d'exportation, ou à l'inverse ne permettent pas de protéger la ressource...

10^{ème} GRAND PROJET TRANSVERSAL

Constitution d'un **Pool juridique** d'experts et techniciens du Droit maritime, juriste et avocats.

- Recenser les problématiques réglementaires majeures.
- Soutenir, orienter et conseiller les acteurs face aux barrières réglementaires.
- Élaborer et proposer des modifications, chaque fois que possible et nécessaire.

Échéance : 6 mois

Synthèse

Une vision maritime pour la Polynésie française

Énergies, Recherche et études

La « R&D » est encore peu développée en Polynésie française. La taille critique des entreprises, les sources de financement, la culture entrepreneuriale peu orientée vers **une anticipation à moyen ou long termes**, le cloisonnement encore trop marqué entre le monde de la recherche et celui des entreprises, sont autant de freins à son expansion. Pourtant, les techniciens et professionnels le réaffirment, le Pays dispose d'un environnement privilégié et préservé qui lui autorise l'ambition de devenir un véritable **laboratoire de recherche à ciel ouvert**, notamment pour le corail et les espèces récifales.

*Pour mémoire et pour exemple, il aura fallu **5 ans** entre la toute première greffe et la première récolte significative de perles en Polynésie, puis **20 ans** encore avant que ce secteur ne devienne un des secteurs importants de l'économie locale, connaissant son apogée encore **15 années** plus tard.*

La recherche appliquée **en aquaculture et perliculture** se révèle un enjeu crucial pour le maintien et le développement possible de ces filières en Polynésie française, si les ambitions à l'exportation sont maintenues. Tout comme la conscience environnementale, ou la culture de la sécurité, la recherche et sa mise en application doivent être défendues et portées dans la plupart des aspects de l'économie maritime. En apportant un soutien opérationnel à *Tahiti Fa'ahotu*, organiser et promouvoir la recherche au sein de l'économie maritime est une préoccupation que les acteurs emblématiques ne peuvent négliger.

Malgré l'instabilité actuelle du marché des ressources minières, les fameuses « terres rares » ou « minerais des profondeurs » sont perçus comme une richesse stratégique pour la Polynésie dans plusieurs décennies. La course internationale au recensement et à l'exploration a débuté, notamment dans le Pacifique. Aucun programme ne concerne encore la ZEE polynésienne.

S'agissant des **énergies marines renouvelables (EMR)** en revanche, le basculement technologique (et donc énergétique) se joue actuellement, avec des mises en application un peu partout autour du globe. Prendre du retard aujourd'hui, c'est s'exclure durablement de toute maîtrise sur ces enjeux, et de devoir en subir l'évolution plutôt que d'y participer. Deux filières peuvent, à court terme, apporter débouchés et retombées pour l'économie maritime de Polynésie : le SWAC et les ETM.

Les professionnels l'affirment tel un slogan : « **10 ans d'avance avec le SWAC** ». La Polynésie et ses entreprises disposent là d'une réelle maîtrise technique et technologique, adaptée aux lourds besoins en climatisation, avec un rapport au coût de l'énergie favorable, et totalement adapté à la géographie/climatologie régionale (profondeur/thermocline). Les déclinaisons et utilisations locales sont très nombreuses, et le potentiel à l'export (ingénierie et travaux) est important. En outre, le retour d'image est extrêmement positif pour la destination.

Le second potentiel majeur énergétique concerne les ETM, parfaitement adaptés également aux Pays. La maturité technique est bien moindre que celle du SWAC, reste donc à la Polynésie à s'organiser rapidement afin de l'acquérir et de pouvoir se positionner en bonne place dans la compétition, au moins régionale, qui s'annonce. Parmi les enjeux brûlants, la Polynésie pourrait accueillir le démonstrateur industriel mondial (DCNS) plutôt que la Réunion ou les Antilles.

Les autres voies, au sein des EMR, que constituent l'hydrolien et le houlomoteur, ne pourront être explorées qu'avec l'implication des grands opérateurs internationaux sur de petites unités autonomes encore inexistantes, et fort peu dans la tendance actuelle qui est plutôt aux larges économies d'échelle et au gigantisme. Enfin, le potentiel lié aux algues, aux biocarburants, ou même à l'éolien off-shore demeure inconnu et mal cerné à ce jour.

11^{ème} GRAND PROJET EMR

Constitution d'une « Dream team EMR » de Polynésie française.

- Rassembler experts et techniciens des EMR et du lobbying, et constituer une « task force ».
- Fixer des objectifs et plan d'action précis, liés au SWAC et aux ETM, dans un premier temps.
- Attirer une convention internationale (type Thetis EMR) en Polynésie à court terme.

Échéance : **6 mois**

Synthèse

Une vision maritime pour la Polynésie française

Lobbying, communication et promotion

Le développement de l'économie maritime requiert des choix de société volontaristes, des aménagements, un cadre réglementaire et législatif adapté et adaptable, ainsi qu'une convergence des énergies et des dynamiques au service d'objectifs collectifs partagés. Il convient donc de doter la Polynésie française d'une équipe et d'une force de lobbying réunissant la légitimité et l'expertise pour accompagner et conseiller les décideurs publics et privés, locaux et internationaux. Cela est aussi le fondement et la raison d'être du Cluster Maritime (*cf. Vision d'ensemble*).

A ce titre, plusieurs pistes ont été abordées durant le Forum de l'économie maritime, portant par exemple sur le secteur du super yachting et nécessitant une approche transversale et collective, pour atteindre un volume permettant une visibilité et des embauches pérennes en équipement/réparation.

La gestion du SAV a également été évoquée, offrant l'opportunité de contrats avec les chantiers locaux et extérieurs pour l'assurance d'un suivi et SAV local pour des équipements provenant de l'extérieur. Dans le même ordre d'idée, la construction méthodique de nouveaux réseaux d'exportation complémentaires, pour commercialiser les produits de la mer et diversifier les capacités de transformation et valorisation, en maintenant un haut niveau d'exigence.

12^{ème} GRAND PROJET TRANSVERSAL

Favoriser l'élaboration d'un « plan de gestion de la ressource ».

- S'inscrire dans des programmes de certification internationaux
- Labelliser les productions polynésiennes.
- Promotion du plan de gestion et de la qualité des produits labellisés.

Échéance : 18 mois

13^{ème} GRAND PROJET AQUACULTURE

Délimitation et gestion de zones de type « incubateurs » dédiés à l'aquaculture et periculture.

- Gestion privée de ces zones.
- Appel à projets pour des éclosiers donneuses de greffon.
- Appels à projets autour de la crevette, les poissons du lagon, les bénitiers, les micro-algues, les nacres et nucleus.
- Utilisation des nouvelles technologies de surveillance

Échéance : 2 ans

Synthèse

Une vision maritime pour la Polynésie française

Formations initiales et continues

Pivot de toute politique de développement, la formation initiale et la formation professionnelle aux nouveaux métiers, nouvelles techniques et technologies, doivent être pensées et préparées avec précaution et attention afin de correspondre et s'adapter à l'évolution du marché. Les transferts de compétences doivent également être favorisés au sein des entreprises. En outre, il est rappelé que les expériences et compétences acquises dans le cadre de l'économie maritime peuvent être mobilisées pour d'autres secteurs (EnR, bâtiments, mécanique, etc.) assez aisément.

Depuis plusieurs mois, le projet **d'une école de la mer ou Lycée de la mer** est évoqué par divers décideurs, organismes et établissements. Sa localisation, son orientation, ses objectifs ne sont pas encore très clairs pour la plupart des acteurs, qui sont en attente d'en connaître les contours ou souhaitent participer à la définition du projet. La carte de formation maritime en Polynésie française doit **être élaborée avec les professionnels**, et couvrir des niveaux du CAP aux études supérieures, en **lien avec de grands centres/écoles ou universités européens et du Pacifique** (Nouvelle-Zélande, Australie, mais aussi Asie et USA).

Il apparaît de manière plus générale que des programmes de formations à l'environnement marin, assez larges, seraient également nécessaire pour permettre la préservation du littoral et des lagons, surtout si la Polynésie recherche l'obtention d'écolabels et certifications environnementaux d'envergure internationale, en lien avec l'éducation nationale, la CCISM, les centres publics de formation professionnelle et l'Université de Polynésie française.

Les besoins sont également nombreux vis-à-vis des cadres réglementaires liés aux différentes activités maritimes. Les réglementations sont méconnues ou mal comprises. Et, notamment dans le domaine de la sécurité, les évolutions internationales sont peu prises en compte. Il s'agit donc également d'organiser des mises à niveau régulière, et des échanges avec des organismes de formation spécialisés étrangers (Nouvelle-Zélande, Australie, USA par exemple).

L'autre aspect, à ne pas négliger en matière de formation et d'accompagnement des professionnels, repose sur **l'implication des acteurs locaux**, notamment les *tavana/hakaiki*, *tavana hau* et administrateurs qui doivent être associés, tant sur des sujets de « Culture Sécurité », de normalisation et application des réglementations, d'opportunités de développement, que d'équipements à « savoir concevoir », « savoir exploiter et gérer » et « savoir entretenir » — sans doute même « savoir promouvoir ».

14^{ème} GRAND PROJET FORMATION

Contribuer à l'élaboration d'une « école de la mer » et la définition d'une carte de formations maritimes la plus large et complètes, en adéquation avec les besoins du secteur.

- Rassembler les acteurs publics et privés concernés.
- Sourcer et recenser les besoins en formations, actions de sensibilisation, opérations d'orientation à mener.
- Par convention, établir les liens nécessaires avec les organismes de formation ciblés à l'international.
- Définir un cadre d'apprentissage attractif et efficace pour les entreprises et les apprentis.
- Concevoir des actions de formation à destination des élus et représentants locaux dans les îles.

Échéance : 2 ans