



Institut Français de la Mer  
Article paru dans la revue **Ena Mensuel**  
n° 326 de décembre 2002

## La mer outre-mer : un rêve, un obstacle, un atout

**Bernard Dujardin**

Vice-président de l'Institut français de la Mer

Les regards métropolitains sur l'outre-mer sont porteurs de fantasmes. Ces îles et territoires dispersés sont tantôt considérés comme des colonies oubliées par la décolonisation, devenues coûteuses danseuses, tantôt comme un patrimoine d'hommes et de terres jouant à la fois un rôle majeur au double titre du rayonnement de la France et de la mondialisation de son *hinterland* stratégique.

Dans ces visions, la mer a sa place. Elle se trouve au cœur du titre de ces collectivités territoriales. Ce mot n'est pas là tant pour les comprendre comme étant situées au-delà des océans que pour les embarrasser d'un immense patrimoine maritime : plus de 10 700 000 kilomètres carrés<sup>1</sup> de zone économique exclusive (à comparer aux ridicules 350 000 kilomètres carrés de la Métropole) d'où une nation de propriétaires terriens imagine de tirer une rente prodigieuse.

### *La mer, un rêve*

Les publicités des offices du tourisme des départements et territoires d'outre-mer s'empressent de nous faire rêver avec leurs images ensoleillées et leurs ciels bleus. Les cocotiers froissent leurs palmes sous le souffle du zéphyr alizéen au-dessus d'un lagon turquoise baignant une plage de sable blanc et là, une beauté en paréo plus ou moins habillée, bronzée et séductrice nous sourit. Voilà la mer outre-mer.

Le premier rêve est en conséquence de richesses. Le tourisme sera la première industrie de ces collectivités écartées. Ce doit être facile, la Métropole n'est-elle pas déjà la première destination mondiale ? Les chers compatriotes de l'hexagone, riches d'un niveau de vie largement supérieur, vont se précipiter les poches pleines d'euros vers le mythe de la douceur des eaux tropicales et des plages de corail où le désir de dorer un corps las au soleil s'épanouit.

L'alternative à une côte méditerranéenne estivale surchargée n'est malheureusement pas l'outre-mer. Tant qu'à bronzer, bronzez peu cher. Et le bassin méditerranéen offre du bon marché à courte distance en comparaison de nos îles. Heureusement d'ailleurs quand on constate les dégâts du tourisme de masse sur les structures insulaires d'archipels courus comme les Baléares. Il ne reste alors que le tourisme haut de gamme ô combien difficile à capter, pour lequel le critère haute qualité est si difficile à respecter aux conditions économiques de l'outre-mer.

Alors la mer peut-elle être exploitée sans y attirer les amateurs de bains de mer ? Tous ces beaux kilomètres carrés de zone économique sont chargés de richesses. Il n'y a qu'à se baisser pour les ramasser.

À commencer par les nodules polymétalliques du Pacifique. L'inconvénient est qu'il faut se baisser pour les ramasser au fond d'abysses de 5 000 mètres de profondeur. Et au coût actuel et à horizon prévisible de l'énergie, ces nodules ont peu de chance d'être tirées de l'eau... sauf percée technologique. Quant au pétrole, pour l'heure, il n'en a point été trouvé.

---

<sup>1</sup> Dont 600 000 kilomètres carrés pour les départements d'outre-mer.

La biosphère marine est-elle là ? La pêche, voilà la ressource. Nos pays d'outre-mer sont mal situés. Peu oxygénées, les eaux tropicales sont peu poissonneuses. Les lagons coralliens sont empoisonnés par la *ciguatera*<sup>2</sup>. Les îles au milieu des océans et l'arc volcanique caraïbe ne sont pas entourés de ces plateaux continentaux qu'apprécie la faune benthique. La soixantaine de crevettiers qui fréquentent les pontons vermoulus du port de pêche de Cayenne battent, paraît-il, pavillon français. À leur bord, aucun marin français et la crevette, aucun Guyanais ne la voit. À peine débarquée, elle appareille pour les pays d'Amérique du nord. Bien sûr, il y a Saint-Pierre et Miquelon avec le banc de Saint-Pierre et le Grand Banc. Mais depuis 1992, les Canadiens et leurs bébés phoques ont décidé un moratoire sur la pêche à la morue pour reconstituer une ressource trop longtemps pillée. Restent la légine et la langouste des eaux des Terres australes. Ne sont-elle pas de bonne spéculation ? Un rapide calcul montre que la surveillance des ZEE concernées par la Marine nationale - au demeurant insuffisante face à l'activité des pilleurs - coûte plus cher à la France que ce que les prises régulières lui rapportent en valeur ajoutée.

Quant à la ressource pélagique de haute mer, les ports français des océans Indien et Pacifique pourraient avoir une vocation de port de concentration. La valeur ajoutée sur le thon tient autant à sa capture qu'à sa transformation, mais au coût (international) des facteurs, la compétitivité de l'outre-mer français ne fait et ne peut faire le poids. Les navires-usines ou l'île Maurice proposent de bien meilleures alternatives économiques.

Alors que la mer relie le monde avec ses voies de navigation, le besoin d'escales d'éclatement où converge la marchandise et d'où elle se disperse, se fait ressentir. N'y aurait-il pas outre-mer des places à prendre sur ce créneau du service portuaire ? Les conditions qui ont fait la réussite de Kaohsiung, Singapour, Algésiras, Gioia Tauro ne sont réunies pour aucun de nos départements et territoires d'outre-mer. Ils ne sont pas situés dans des zones de chalutage sur les grandes voies de navigation maritime. Certes à l'époque de la prohibition, Saint-Pierre a été un *hub* nord-ouest atlantique pour le transport des boissons alcoolisées vers l'Amérique du nord, mais faut-il vraiment prendre en exemple cet accident historique ?

Alors, si le rêve n'est pas de richesse, peut-il être de puissance ? La France reste une nation sur laquelle le soleil ne se couche jamais. Faut-il à ce pays pour défendre ses intérêts et maintenir la paix en concert avec les Nations unies un réseau insulaire de bases stratégiques ? La réponse est non. Notre outre-mer est mal placée. Seul Djibouti reste une base avancée de notre stratégie de défense. Mais cette république indépendante n'est plus un territoire d'outre-mer depuis 1977.

### *La mer, un obstacle*

Au regard de la France d'outre-mer, la mer est d'abord un obstacle. Les océans<sup>3</sup> la séparent tant d'une métropole « nourricière » que des pays avec lesquels échanger des richesses serait mutuellement profitable si la dimension des marchés ultramarins « écartés » était réellement attractive. L'éloignement est topographique et circadien. Certes aller aux Antilles par avion n'est pas plus long qu'aller de Paris à Toulouse par la SNCF (pour ne pas évoquer le fameux *express* Paris-Mende), mais les relations commerciales avec l'outre-mer sont soumises à un délai maritime de vingt à quarante-cinq jours. Le décalage horaire handicape les communications. De 08 h. 00 à 20 h. 00 heures locales à Nouméa, il n'est pas possible d'appeler Paris sans déranger son interlocuteur dans une boîte de nuit ou dans son lit.

Des systèmes de communication en cascade liés à leur petite taille démographique et économique pénalisent certains territoires : Mayotte, les Îles Éparses et les Terres australes sont accessibles via la Réunion, Saint-Pierre et Miquelon via Montréal (voie aérienne) ou Halifax (voie maritime), Wallis et Futuna via la Nouvelle-Calédonie, les Terres antarctiques via l'Australie. S'ajoute la question des communications intérieures des archipels toujours difficiles et coûteuses à assurer du fait d'une clientèle démographiquement faible. L'arrondissement de Saint-Martin et Saint-Barthélemy semble tourner le dos au département de la Guadeloupe. Les Marquises sont à cinq heures d'avion et huit jours de mer de Papeete. Les îles Loyauté ne sont desservies qu'une fois par semaine par navire de Nouméa. Wallis et Futuna comme Saint-Pierre et Miquelon subissent les contraintes de la géométrie.

La mer ultramarine, c'est également une météorologie des extrêmes. Les ciels idylliques changent de nature. C'est de la mer qu'arrivent les cyclones et les tsunamis ravageurs alors même que l'image de ces pays repose sur la douceur apparente du climat. Après le cyclone Luis des 4 et 5 septembre 1995, il faut évacuer de Saint-Martin mille cinq cent tonnes de plaques de tôles ondulées tordues qui sont autant de guillotines post-abolitionnistes en cas de nouveau cyclone. La

<sup>2</sup> Ou *gratte* en français vernaculaire.

<sup>3</sup> Et non une simple mer comme pour la Corse ou les îles du Ponant.

vulnérabilité aux météores confère aux îles une expérience approfondie des plans ORSEC. Elle n'en est pas moins un handicap récurrent et pénalise le développement des activités maritimes qui restent les plus menacées par ces cataclysmes naturels.

Enfin de tous les obstacles, il en est un qui se dissimule. Certains de nos pays d'outre-mer sont parfois employés comme les *hubs* maritimes de trafics douteux. La mer flibustière des Caraïbes est parfois une zone de non-droit. Les seigneurs de la drogue et les lessiveuses des paradis fiscaux s'exercent à des comportements d'autant moins sanctionnés qu'ils se protègent derrière la sacro-sainte liberté des mers et aiment fréquenter les marigots.

### *La mer, un atout*

Alors cette mer d'outre-mer n'est-elle que rêve et handicap ? La vision ci-dessus ne semble que broyer du noir. Et pourtant à regarder de près, la mer peut apporter aux départements et territoires d'outre-mer quelques avantages. Ainsi le tourisme y est certes difficile à développer, mais la mer y est le principal attrait. Un paquebot curieusement baptisé *Levant* - mais ne sommes-nous pas sur la côte est de l'Amérique du nord ? - s'établit à Saint-Pierre pour rayonner sur le golfe du Saint-Laurent. Les couples de Japonais affluent à Nouméa pour se marier. Combien d'entre eux ne trouvent-ils pas sur les plages de l'île des Pins l'inspiration d'un nouvel avenir démographique pour l'empire du Soleil Levant ? Les croisières se multiplient dans l'archipel polynésien où l'on peut naviguer sur les traces de *Gauguin*. Et combien sont ceux qui louent un voilier pour croiser dans les petites Antilles au gré de quelque ti-punch de coquepité ?

Et quand la pêche vient à manquer, l'aquaculture réussit. Le Centre national pour l'Exploitation des Océans n'existe plus aujourd'hui, mais c'est à lui que l'on doit la crevette de Nouvelle-Calédonie et quelques Polynésiens acharnés n'ont-ils pas fait de la perle de culture, la grise, la plus chatoyante, la première industrie d'exportation de la Polynésie Française ? Demain d'autres spéculations s'épanouiront. Ce n'est pas l'échec de la tortue à la Réunion (pour cause d'écologie mal comprise) ou du saumon à Miquelon (pour cause de mauvaise sélection des souches) qui arrêtera les énergies.

Les ressources énergétiques viennent de la mer. La prospection pétrolière des plateaux continentaux n'est pas achevée. Il existe aux Amériques et dans l'Océan Indien des sédiments sous-marins de la ZEE française que n'ont pas encore fouillés les virtuoses de l'industrie parapétrolière parce que d'autres zones vierges dans le monde existent encore plus facilement (et administrativement) accessibles. Dans cette attente, l'énergie solaire sert de démonstrateur. L'usine éolienne de la Désirade annonce le potentiel de nos îles pour le développement des énergies douces. Et la route de la métallurgie n'est pas fermée. Les placers de latérites nickélifères calédoniennes sont là bien présents dans les eaux au sud de la grande île, mais pour l'heure les entraves existentielles n'en permettent pas l'exploitation.

Si aujourd'hui le gros de la flotte française de commerce (90 % des navires francisés de plus de 500 tjb) s'immatricule outre-mer, les navires de charge à Port aux Français et les paquebots à Mata-Utu, ce n'est pas parce qu'on y trouve des armateurs entrepreneurs, mais parce que des armateurs entrepreneurs ont su trouver dans ces endroits trop souvent ignorés des conditions d'armement de leur flotte compétitives aux conditions du marché.

Enfin l'outre-mer a sa place dans le développement des hautes technologies nationales. Certes, le centre d'essais du Pacifique a fermé ses portes avec le moratoire sur les essais nucléaires, mais il ne faut pas oublier qu'il n'existait qu'à cause de l'océan. Heureusement il subsiste le spatial équatorial en Guyane. La vertu de Kourou est d'être situé dans un département littoral de basse latitude à l'est de son continent. L'Océan est indispensable à la sécurité des lancements spatiaux. À une échelle plus modeste, les Chantiers navals du Pacifique sud prouvent que des navires de pêche hauturière peuvent être construits à Papeete à des prix compétitifs parce qu'y sont inclus les standards techniques les plus avancés.

\*

Il n'est que temps de valoriser avec détermination et réalisme le renom maritime de nos départements et territoires d'outre-mer trop souvent dénié par ceux-là même qui pensent que seule, la Métropole peut et doit dans le domaine des activités liées à la mer donner des leçons à l'outre-mer. Nos compatriotes ultramarins savent de la mer bien des choses que l'ethnocentrisme parisien non seulement ignore mais également méprise sous le nom de syndrome insulaire. Pourquoi s'étonner qu'une entreprise réunionnaise soit une compagnie majeure de services portuaires en métropole ? Ne faut-il pas plutôt s'en féliciter ? L'économie maritime de la nation ne peut que s'enrichir à l'écoute d'un outre-mer à l'esprit maritime inné.