

AU BORD DES CINQ CONTINENTS

Alain Auger

Même si l'outre-mer français comporte essentiellement des portions de continents, celles-ci sont tellement isolées de leur intérieur, par leurs caractéristiques géographiques, qu'elles ne s'ouvrent que sur les océans qui les baignent. Aussi se trouvent-elles dans une situation de quasi-insularité et parle-t-on d'« îles continentales ».

La France exerce sa souveraineté dans tous les grands océans du globe (Atlantique, Indien et Pacifique) grâce à son outre-mer, dispersé tant en latitude (de 47 °N au Pôle Sud) qu'en longitude (tout autour de la Terre au niveau de la zone intertropicale). L'essentiel de l'outre-mer français est constitué de terres continentales : Terre Adélie en Antarctique et Guyane en Amérique du Sud, la première : déserte, la seconde : sous-peuplée. Le reste (37 000 km²) appartient au monde insulaire et rassemble la grande majorité des populations ultramarines. Or, la part de la mer dans son développement est globalement faible. Ce phénomène, surprenant a priori, est dû aux contrastes et aux contradictions qui caractérisent cet ensemble ultra-marin. Les contrastes résultent autant de l'insularité du fait de toutes les composantes géographiques que de leur dispersion planétaire. Quant aux contradictions, elles proviennent des comportements humains : les populations d'outre-mer, à quelques exceptions près, s'étant surtout tournées vers les activités terrestres. Le contraste actuel est grand entre les potentialités marines, nombreuses mais inégalement dispersées, et les activités qui s'y rattachent.

Les possibilités portuaires naturelles diffèrent d'une entité à l'autre, ainsi que par leur utilisation. Un certain nombre de rades naturelles ont été aménagées en ports modernes : Saint-Pierre (Saint-Pierre-et-Miquelon), Pointe-à-Pitre (La Guadeloupe), Fort-de-France (La Martinique), Nouméa (Nouvelle-Calédonie), Papeete et Hao (Polynésie française). En revanche, aucun parti n'a été tiré des remarquables potentialités des *lagons des îles de Mayotte en Océan Indien, de Bora-Bora (Polynésie française) et d'Uvea (Wallis-et-Futuna), pas plus que de celles, moindres certes, des îles du Salut (Guyane), de l'île Saint-Paul et des Kerguelen (Terres australes et antarctiques françaises).

Contrastant avec tous ces dons de la nature, le caractère inhospitalier des côtes de La Réunion et de la Guyane a nécessité l'aménagement de ports artificiels : Pointe-des-Galets en 1885 et La Possession en 1986 pour la première et Degrad-des-Cannes pour la seconde. Celui-ci, construit sur l'estuaire du Mahury, nécessite un dragage permanent et onéreux (11 MF/an) du chenal de 13 km le reliant à la haute mer. Il constitue le type d'erreur à ne pas commettre.

Le trafic maritime ne bénéficiant pas du monopole de pavillon, est confronté aux problèmes liés aux contraintes nationales et internationales. Assurant des échanges de 3 milliards de francs au départ de l'outre-mer et de 16 milliards en provenance de métropole, il

représente environ 30 % des activités des armements français pour 0,3 % des importations et 2 % des exportations de la France. Mis à part le cabotage et le transport des bananes réservés au pavillon national (décret du 28 juin 1935), le reste du trafic a été partiellement conquis par des armateurs étrangers : 45 % sur La Réunion, 30 % sur la Guyane, 25 % sur le Pacifique et seulement 20 % sur les Antilles.

S'intéresser davantage à la pêche

Les ressources *halieutiques sont variées et inégalement réparties. Seules, les îles Saint-Pierre-et-Miquelon, la Guyane et les îles Kerguelen se prolongent en mer par un plateau continental aux eaux riches en poisson. Ailleurs, les seules eaux de Mayotte et du Pacifique sont à signaler pour la richesse de leurs *lagons ainsi que les Z.E.E. pacifiques pour leurs ressources en thonidés (encore incomplètement inventoriées).

Leur exploitation est encore faible (le 1/10 des prises métropolitaines) et peu généralisée à quelques exceptions près (Saint-Pierre-et-Miquelon, les Saintes à la Guadeloupe, quelques atolls de Polynésie et en Nouvelle-Calédonie). Elle constitue néanmoins un secteur économique porteur d'avenir notamment grâce aux possibilités de grande pêche dans les océans Indien et Pacifique. Si les armements français délaissent ces zones, la France y vend des licences de pêche à des concurrents étrangers : l'U.R.S.S. pour les Kerguelen (20 000 t), le Japon pour la Nouvelle-Calédonie, Wallis-et-Futuna et la Polynésie française (2 500 t) et la Corée du Sud pour Wallis-et-Futuna et la Polynésie française (5 400 t). Le développement généralisé de l'aquaculture et les essais de la perliculture en Polynésie française sont encourageants.

Les ressources minérales marines sont des potentialités localisées dans le Pacifique : phosphates du *lagon de l'*atoll Mataïva, croûtes *cobaltifères dans les eaux profondes des îles Tuamotu et *nodules polymétalliques dans les grands fonds. Les Z.E.E. françaises du Pacifique ne sont pas les plus riches en nodules. Aussi l'IFREMER a-t-il porté, en définitive, ses recherches dans la zone Clarion-Clipperton, la plus prometteuse, située dans les eaux internationales. En 1988, il a obtenu, de la commission préparatoire de l'autorité internationale des fonds marins, 3 permis d'exploration exclusive, susceptibles de se transformer en exploitation exclusive moyennant redevance à l'Autorité (voir article précédent).

ORSTOM Fonds Documentaire

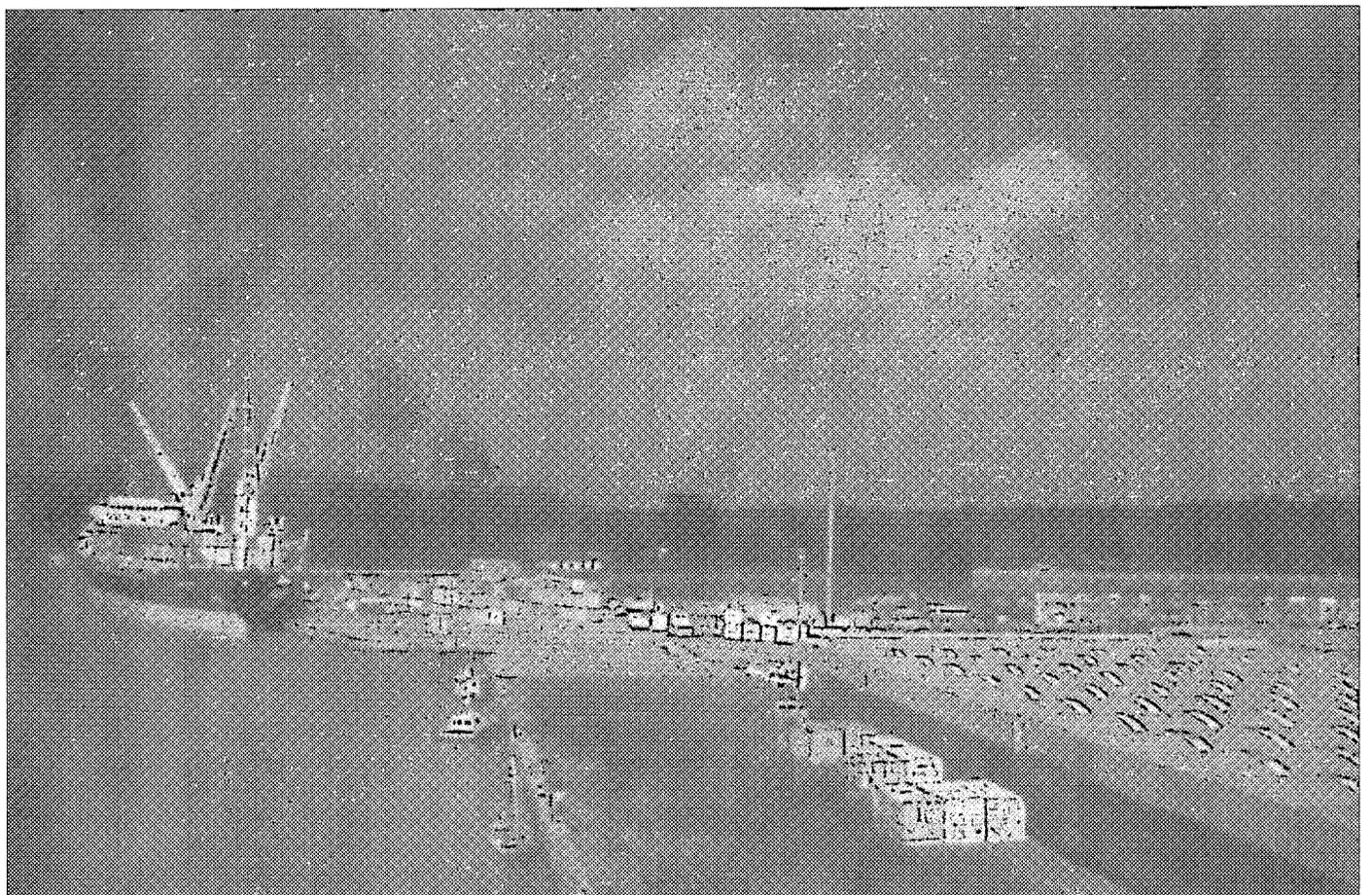
N° : 27585, et 1

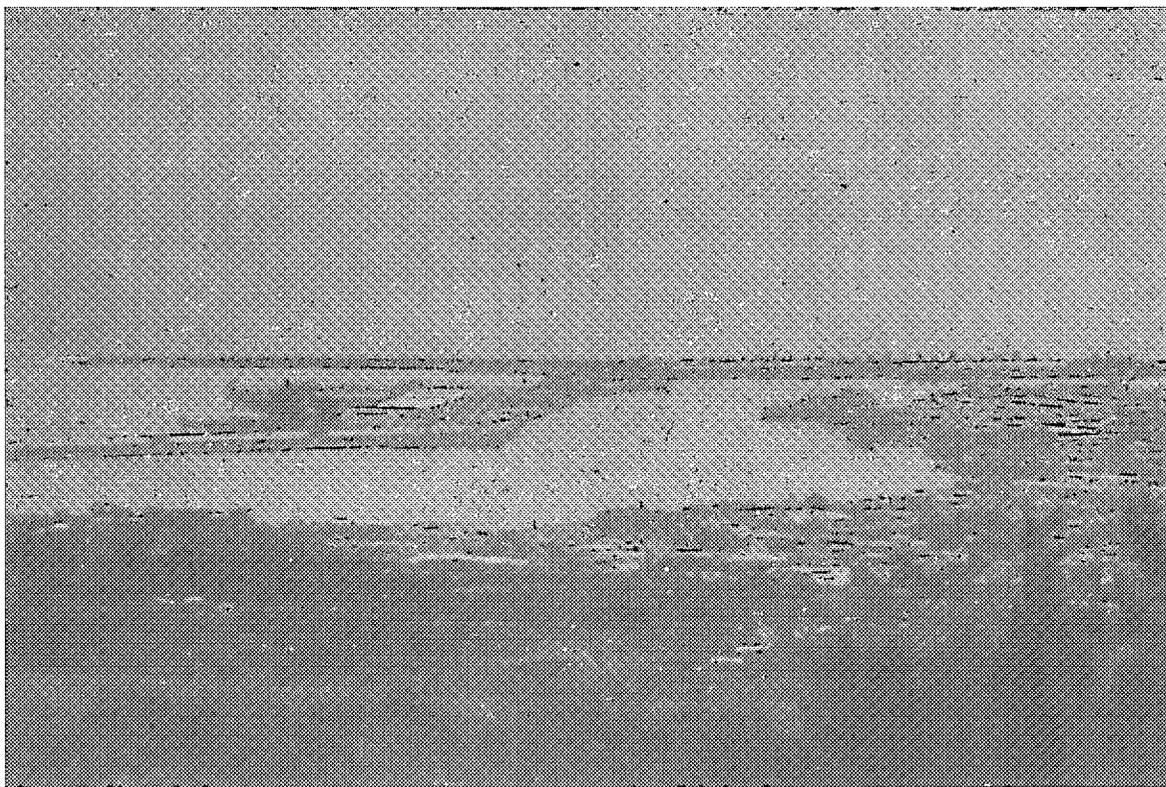
B - 9 MARS 1990



Nouvelle-Calédonie, le port autonome de Nouméa (cl. P.F. Amar, Medetom).

Guyane, port de Degrad des Cannes (cl. Medetom).





Polynésie française, le port de Papeete (cl. P.F. Amar, Medetom).

Au total donc, pour diverses raisons, ces ressources ne sont pas exploitées.

Dans le domaine des richesses énergétiques (voir p. 73) des structures géologiques favorables à l'existence de gisement d'hydrocarbures ont été décelées dans les Z.E.E. des îles Eparses du Canal de Mozambique, des Kerguelen, de Nouvelle-Calédonie et sous les eaux du secteur antarctique français de la Terre Adélie. Quant à l'énergie thermique des mers (E.T.M.), malgré les ressources potentielles importantes de l'outre-mer français (10 % du monde tropical) et l'avance technologique française dans ce domaine, elle n'est pas exploitée

car son coût de production serait encore trop élevé (voir p. 84).

Le tourisme qui représente une activité en expansion dans tout le domaine tropical de l'outre-mer français, repose essentiellement sur l'exploitation des ressources balnéaires. En 1984: 1,290 milliard de francs d'effets induits et environ 13 300 emplois dépendaient directement ou indirectement du tourisme. Le développement de cette activité est handicapé dans de nombreux secteurs: financier (fluctuations du dollar américain et prix locaux trop élevés), desserte (liaisons aériennes inadaptées et infrastructures parfois insuffisantes ou inexistantes), capacités d'accueil (hôtels pas assez nombreux, terminaux d'accueil des navires de croisière et ports de plaisance insuffisants), juridique (réglementation incomplète s'opposant à la mise en valeur du littoral), mentalités (celles-ci étant inadaptées aux exigences de la clientèle), politique enfin (troubles épisodiques internes: La Guadeloupe et Nouvelle-Calédonie).

L'aide à l'outre-mer

Depuis des décennies, l'État français et la Communauté économique européenne font bénéficier de leurs aides respectives l'outre-mer français à travers un certain nombre d'organismes.

Organismes français

- Fonds d'investissements des départements d'outre-mer (FIDOM).
- Fonds d'investissements pour le développement économique et social des territoires d'outre-mer (FIDES).

Organismes européens

- Fonds européen de développement régional (FEDER).
- Fonds européen d'orientation et de garantie agricole (FEOGA).
- Association des pays et territoires d'outre-mer (PTOM) à la C.E.E. du 30 juin 1986.
- Programme d'options spécifiques à l'éloignement et à l'insularité des D.O.M. français (dit «POSEI-DOM» du 1^{er} décembre 1988).

La recherche, l'armée

La recherche scientifique publique est très active outre-mer, dans le secteur marin en particulier depuis les années 70 (actuellement, 200 M.F. par an). De nombreux instituts et laboratoires y travaillent, mais à part l'ORSTOM (créé à cet effet en 1943) et l'IFREMER, sans coordination: BRGM, *CIRAD, CNRS, universités, Museum d'histoire naturelle.

La Marine Nationale, enfin, crée davantage d'effets induits par ses missions civiles que par ses options stratégiques et beaucoup moins que les autres armées (C.E.A. et armées dans le cadre du centre d'essais nucléaires du Pacifique). Elle «pèse» 9 000 emplois et 1 814 M.F. de dépenses (soit 15 % du P.I.B. de Polynésie française) contre 3 400 emplois, 620 M.F. de salaires

(dont la moitié dépensée sur place) et 140 M.F. de dépenses de fonctionnement pour l'ensemble de l'outre-mer.

Transports : des problèmes à résoudre

Il apparaît que l'État peut intervenir dans trois domaines pour faire, des activités marines, l'élément primordial du développement économique de l'outre-mer français.

D'abord dans le domaine des transports maritimes, l'action de l'État devrait s'intéresser à la lutte contre la concurrence déloyale (pour laquelle il ne manque pas d'armes juridiques). Elle devrait aussi porter sur l'amélioration des infrastructures de niveau international (mais aussi régional ou local dans les ensembles archipélagiques) et la définition d'une politique de spécialisation portuaire: transbordement ou redistribution, facilités par la création de zones franches (pour entrepôts ou usines). Celle-ci est rendue possible par la loi de programme du 31.12.1986, dite « loi Pons ».

La fonction de port de redistribution est exploitable aux Antilles, car favorisée par l'environnement géographique et économique, mais aléatoire ailleurs. En effet, dans le Pacifique, les ports français sont trop à l'écart des grands flux, et, dans l'Océan Indien, ils se situent dans une zone aux perspectives de développement trop limitées: La Réunion, Mayotte (où cependant les conditions géographiques et nautiques sont excellentes et pourraient être exploitées avec bonheur, à condition que cette île bénéficie d'une assurance sur son avenir politique et d'un plan audacieux d'aménagements).

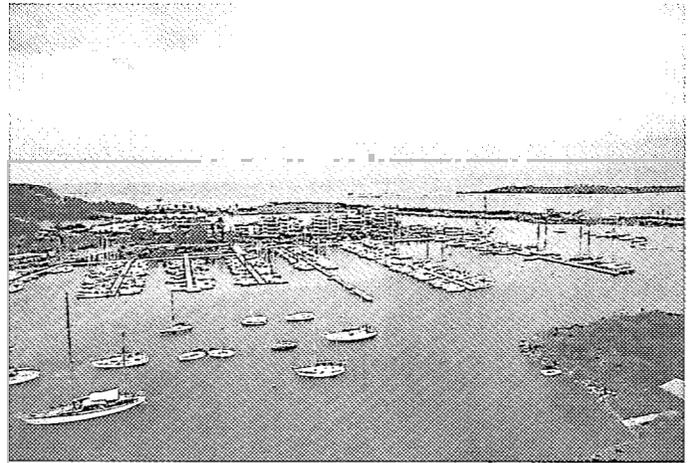
Pour réussir, une telle politique devrait avoir résolu, auparavant, les problèmes soulevés par les différences de statuts des ports et de leurs personnels (dockers en particulier).

L'éventail des ressources marines

En second lieu, l'exploitation des ressources marines connues et rentables concernerait, dans l'immédiat, pêche, aquaculture et phosphates de Mataïva et, à moyen terme, les richesses minérales profondes (croûtes cobaltifères et nodules polymétalliques) et l'E.T.M.

La pêche industrielle ne pourra être maintenue à Saint-Pierre-et-Miquelon et développée en Guyane, aux Kerguelen et en Océanie que par une intervention de l'État (politique, juridique et financière), une coordination des administrations intéressés (DOM-TOM, Mer, Affaires étrangères) dans le cadre d'une politique cohérente et ambitieuse. Une telle politique devrait comprendre: formation et protection sociale des pêcheurs, transformation sur place des prises, amélioration des circuits commerciaux et poursuite de l'effort de connaissance scientifique des ressources pour leur exploitation rationnelle. Est nécessaire aussi une évolution des mentalités métropolitaines et ultra-marines, ce qui est peut être autant difficile à obtenir.

L'aquaculture pourrait passer du stade expérimental au niveau industriel là où les essais ont été les plus prometteurs pour la production de crevettes (Antilles, Guyane, Nouvelle-Calédonie, Polynésie française), d'huîtres perlières (Polynésie), sans négliger pour autant les extraordinaires potentialités du lagon de Mayotte.



Guadeloupe, Pointe-à-Pitre, le port de plaisance (cl. P. Caillaud, Medetom).

Les ressources minérales sous-marines ne pouvant être exploitées actuellement (phosphates de Mataïva exceptés), la France aurait intérêt à poursuivre ses recherches dans les techniques de ramassage et à accepter la coopération proposée par le Japon, afin de rester technologiquement à niveau.

L'E.T.M., à défaut de fournir une électricité encore trop chère, pourrait être utilisée pour la distillation d'eau de mer dans les îles touristiques de Polynésie déficitaires en eau douce.

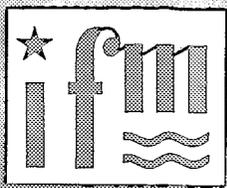
La valorisation des activités indirectement liées à la mer, enfin, pourrait porter sur le tourisme. Le tourisme ultra-marin doit affronter des concurrents riches et mieux équipés, ou pauvres et meilleur marché. Son essor ne pourra reposer que sur une politique spécifique axée sur l'harmonisation des besoins de ce secteur et des capacités économiques et humaines, l'achèvement de l'aménagement du littoral et la construction d'infrastructures nautiques.

La recherche scientifique du milieu marin aura besoin d'être développée et harmonisée, en collaboration avec les universités existantes, pour constituer un centre océanologique de niveau international dans chaque zone océanique. La constitution de tels pôles scientifiques et universitaires permettrait une coopération régionale, notamment avec les pays d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique associés à la C.E.E.

*
* *

La réussite d'une telle entreprise suppose une prise de conscience collective, une planification des interventions indispensables de l'État, voire la création de trois régions économiques correspondant aux trois zones océaniques où la France est souveraine. ■

Alain Auger, docteur en géographie, est chercheur à l'institut français de recherche scientifique pour le développement en coopération (ex O.R.S.T.O.M.). Il est ancien auditeur du centre des hautes études sur l'Afrique et l'Asie modernes (C.H.E.A.M., 1982-83) et de l'institut des hautes études de défense nationale (I.H.E.D.N., 37^e session nationale). Depuis 1987, il est consultant du secrétariat général de la défense nationale et membre du conseil consultatif des Terres australes et antarctiques françaises.



L'INSTITUT FRANÇAIS DE LA MER
présente



**LES FRANÇAIS
ET
LA MER**

NUMÉRO HORS SÉRIE
Novembre 1989 — 58 F

la nouvelle
**REVUE
MARITIME**

B 27585, ex 1