



L'ÉCONOMIE BLEUE EN POLYNÉSIE FRANÇAISE

Août 2016

Un atout et des opportunités de croissance



La Polynésie française, composée d'une multitude d'îles et atolls, est dotée d'un immense territoire marin. Sa zone économique exclusive (ZEE), qui couvre près de 5 millions de km², est la plus étendue des collectivités et départements d'outre-mer. Elle apporte ainsi à la ZEE française, en deuxième position mondiale derrière les États-Unis, près de la moitié de sa superficie maritime.

Le poids économique des activités liées à la mer reste cependant modéré au regard des potentialités identifiées : en 2015, hors tourisme, l'économie maritime a généré un chiffre d'affaires estimé à 47 milliards de F CFP, soit 7 % du chiffre d'affaires global du Pays¹. Elle concentre 4 850 emplois directs, soit 7 % des emplois.

Certaines activités matures, comme la pêche et la perliculture, sont à la recherche d'un second souffle ; d'autres, comme la plaisance, ont un poids économique croissant et prometteur. Enfin, les énergies marines renouvelables présentent un potentiel d'innovation et de développement.

Parallèlement, il y a une imbrication étroite entre l'économie bleue et le tourisme en Polynésie française (*voir encadré*). Les touristes y dépensent chaque année entre 45 et 50 milliards de F CFP, dont un tiers directement lié à la mer, principalement via l'industrie de la croisière.

Facteur de rééquilibrage de l'activité et des revenus au profit des archipels, l'économie bleue joue également un rôle central dans l'aménagement du territoire polynésien.

L'ÉCONOMIE MARITIME, OU ÉCONOMIE « BLEUE » : DÉFINITION ET CADRAGE

L'économie maritime englobe toutes les activités économiques liées aux océans, mers et côtes. Elle comprend aussi l'ensemble des activités de soutien directement et indirectement nécessaires à son fonctionnement.

L'économie bleue recouvre donc des domaines très variés, du secteur primaire (pêche et aquaculture en mer), secondaire (transformation des produits de la pêche, construction navale et portuaire, production énergétique, gestion des câbles sous-marins, production d'articles liés aux sports nautiques), mais aussi tertiaire (commercialisation des produits de la mer, prestations de transport de passagers et de marchandises, prestations nautiques, entretien portuaire et naval, exploitation des ports, sauvetage en mer, aménagement du littoral, signalisation et cartographie, recherche et développement, formation aux métiers de la mer, prestations de banque et d'assurance, etc.). Le tourisme en fait également partie. **En raison de leur diversité et de leur imbrication dans les différents secteurs économiques, certaines activités directement liées à la mer sont difficiles à isoler et à mesurer.** C'est en particulier le cas du tourisme qui repose sur plusieurs secteurs assurant une partie de leurs prestations aux résidents du Pays (hôtellerie, transport aérien, restauration, loisirs) ou qui sont déjà considérés comme bleus (transport maritime, loisirs nautiques, croisière, etc.).

La présente étude se focalise sur les secteurs qui forment le socle de l'économie maritime et qui sont directement mesurables en termes de nombre d'entreprises, d'emploi, de chiffre d'affaires généré et de financements mobilisés, au travers de la Nomenclature des activités françaises (NAF) : filière pêche, filière perle, transport maritime, activités navales et portuaires (construction, entretien et services associés).

En raison de sa transversalité, le tourisme a été traité à part, selon une approche différente, fondée sur les recettes extérieures.

Les autres activités liées à la mer (biotechnologies marines, énergies marines, recherche et développement, protection de l'environnement, sauvetage en mer, signalisation et cartographie, formation aux métiers de la mer) ne sont pas incluses dans le présent cadrage statistique, mais sont pour partie évoquées dans une partie sectorielle faisant état de leur potentiel.

¹ Chiffre d'affaires des entreprises déclarant pour la TVA.

UN POIDS DIRECT DE L'ÉCONOMIE BLEUE ENCORE MODÉRÉ

Le poids de l'économie bleue hors secteurs touristiques dans le tissu économique de la Polynésie française est relativement faible, tant en nombre d'entreprises, de salariés ou en volume d'activité ou de financement bancaire.

Un chiffre d'affaires en croissance mais un poids encore faible

7 % du chiffre d'affaires des entreprises polynésiennes

L'économie directe de la mer, hors secteurs touristiques, génère un chiffre d'affaires déclaré de 39 milliards de F CFP en 2015, mais estimé à 47 milliards de F CFP.

Le transport maritime, essentiellement le transport de passagers, concentre à lui seul 10 milliards de F CFP, soit plus d'un quart du chiffre d'affaires déclaré pour le secteur bleu. En amont, les services portuaires et de maintenance pèsent pour 22 %, la construction et la réparation de navires pour 7 %.

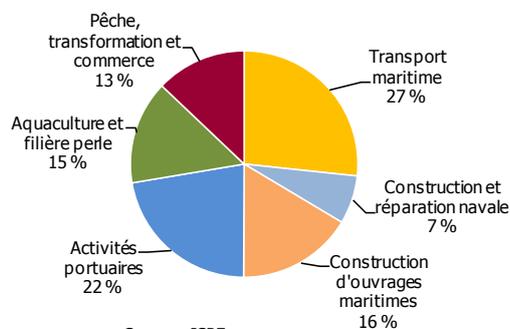
L'aquaculture n'a déclaré que 500 millions de chiffre d'affaires, ce qui est peu face aux 7,4 milliards de F CFP de perles brutes exportées. En y ajoutant les activités de transformation et de commercialisation, le chiffre d'affaires déclaré de l'ensemble de la filière atteindrait 5,7 milliards de F CFP. Cette sous-estimation des recettes réelles tient à l'insuffisance des données comptables des entreprises perlicoles du fait de leur localisation éloignée (Tuamotu-Gambier) et de règles fiscales spécifiques (voir encadré 2). Enfin, la filière pêche génère 5 milliards de F CFP de chiffre d'affaires (13 %).

Une croissance soutenue de l'activité

Sur les cinq dernières années, les secteurs de la mer se sont avérés plutôt dynamiques, avec une activité en progression moyenne annuelle de 3 % (0,2 % pour l'ensemble de l'économie) et de 8 % pour la seule année 2015.

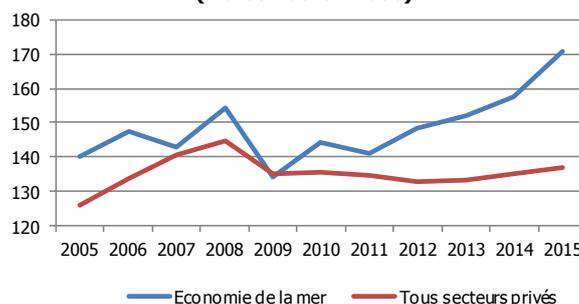
Ils tirent leur croissance de la filière pêche, dont le chiffre d'affaires a plus que doublé sur la période 2012-2015, et de la construction d'ouvrages maritimes (+36 % de chiffre d'affaires).

Répartition du chiffre d'affaire déclaré de l'économie de la mer par secteur en 2015



Source : ISPF

Chiffre d'affaires de l'économie de la mer (indice 100 en 2000)



Source : ISPF, TVA, 2015

LE SUIVI DE LA PÊCHE ET DE LA PERLE, UN ENJEU STATISTIQUE MAJEUR

L'estimation du chiffre d'affaires du secteur de la perliculture se heurte à un problème de suivi des données comptables des entreprises perlières et nacrères du fait de leur localisation éloignée (Tuamotu-Gambier) et de la spécificité des règles fiscales qui s'y appliquent. Les entreprises générant un chiffre d'affaires de moins de 15 millions de F CFP par an ne sont pas tenues de le déclarer (ce seuil est de 2 millions de F CFP pour la majorité des autres secteurs).

Il en résulte une sous-déclaration de chiffre d'affaires, une sous-estimation des recettes de la perliculture et de l'économie bleue en général. Au final, seuls 500 millions de chiffre d'affaires sont déclarés en 2015 par les perliculteurs. La comparaison avec le montant exporté (7,4 milliards de F CFP de perles brutes) laisse penser que le chiffre d'affaires de la perliculture serait plutôt compris entre 6 et 10 milliards de F CFP, et que les recettes de l'ensemble de la filière s'élèveraient alors à près de 11 à 15 milliards de F CFP en 2015.

Un impact encore limité en termes d'emplois

Moins d'un dixième des salariés du secteur privé

En 2015, les entreprises des secteurs de la mer déclarent à la CPS 3 400 salariés, soit 7 % du total du secteur privé, et leur versent mensuellement un milliard de F CFP (7 % de la masse salariale globale du secteur privé).

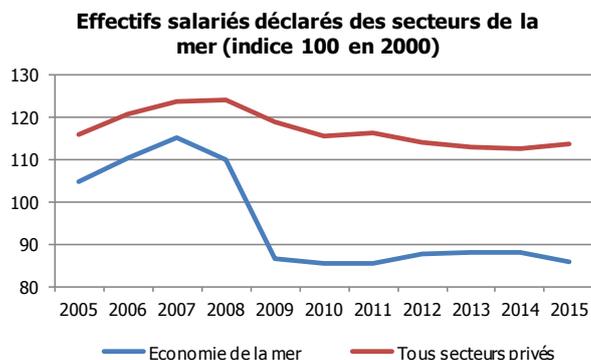
Le nombre de non-salariés des secteurs de l'économie de la mer est estimé à 1 450 personnes, principalement dans la pêche (39 %) et la perliculture (26 %).

Une prédominance d'entreprises individuelles

Constituées à 93 % d'entreprises individuelles en décembre 2015, les entreprises de l'économie bleue sont très petites : les neuf dixièmes emploient au maximum un salarié. Seules 2 % ont dix salariés ou plus. Les plus grandes entreprises, de plus de 50 salariés, sont une quinzaine et plutôt cantonnées à des segments tels que le transport maritime ou la manutention portuaire.

Une relative stagnation de l'emploi sur cinq ans

Les effectifs salariés de l'économie bleue, surtout dans la perliculture, ont été affectés par la crise économique mondiale de 2008 et ses répercussions sur le monde de la joaillerie. Mais sur les cinq dernières années, ils ont été stables, alors qu'ils reculaient de 0,3 % en moyenne annuelle dans l'ensemble du secteur privé. En revanche, ils sont en baisse en 2015 (-2,7 % en glissement annuel), alors que l'emploi se redresse dans l'ensemble du secteur privé (+0,9 %).



Source : ISPF, déclarations CPS

DES PROFILS MAJORITAIREMENT MASCULINS, JEUNES, ET RELATIVEMENT MOINS QUALIFIÉS

Les emplois de l'économie de la mer sont majoritairement masculins : 75 % des salariés et 80 % des non-salariés (55 % dans l'ensemble de l'économie). Cette proportion est encore plus forte pour la construction navale (90 %), la pêche en mer (92 %) et la construction d'ouvrages maritimes (97 %).

Les deux tiers des emplois sont occupés par des personnes avec un diplôme au maximum égal au CAP (53 % dans l'ensemble de l'économie).

L'âge moyen des salariés des secteurs de la mer est de 37 ans, contre 39 ans pour l'ensemble de l'économie. Les salariés de la filière pêche sont en moyenne les plus jeunes (35 ans) et ceux des services auxiliaires des transports maritimes plus âgés (44 ans).

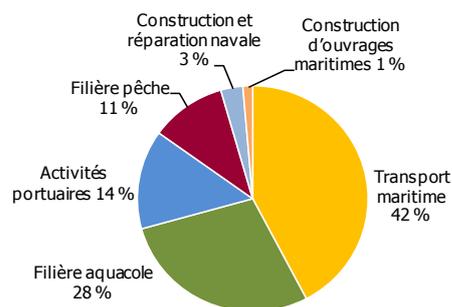
Un financement bancaire affecté par les défauts de paiement

Un financement bancaire concentré sur le transport de passagers

Le secteur de l'économie maritime a bénéficié d'importants financements bancaires. Hors tourisme, ces encours représentent 18,5 milliards de F CFP à fin décembre 2015, soit 5 % des crédits aux entreprises de la place, un poids conforme à l'importance économique du secteur dans le chiffre d'affaires du Pays.

Le secteur du transport maritime, très capitalistique, est le principal bénéficiaire des concours consentis (42 %), avec 7,8 milliards de F CFP en 2015, devant la filière perle (28 %, à 5,3 milliards de F CFP), les activités portuaires (14 % des encours) et la filière pêche (11 % des encours, avec 2 milliards de F CFP).

Répartition des crédits à l'économie bleue (hors tourisme, au 31 décembre 2015)



Source : IEOM, Service central des risques

Un financement en diminution en lien avec des défauts de paiement en hausse

Compte tenu des difficultés rencontrées par les filières pêche et perles, les financements accordés à l'économie bleue se sont globalement réduits d'un tiers depuis 2005 (-5,9 milliards de F CFP). Dans ces secteurs historiques, les défauts de paiement sont fréquents et portent sur des montants élevés. La part des prêts non performants des entreprises du secteur de la mer (27,2 %) est ainsi nettement supérieure à la moyenne des entreprises polynésiennes (13,4 %), et plus particulièrement dans le secteur perlicole.

UNE PLACE MINEURE DANS LES RECETTES EXTÉRIEURES, SAUF À Y INCLURE LE TOURISME

Les produits de la mer, qui représentent l'essentiel des exportations de biens, ont généré 10 milliards de F CFP de ressources en 2015. Parmi les exportations de services, les recettes des services portuaires et d'assistance aux bateaux étrangers (maintenance, réparation) sont marginales (2,2 milliards de F CFP en 2015). En parallèle, l'industrie du tourisme a engrangé, 46 milliards de F CFP en 2015, dont 14,4 milliards directement liés à l'économie bleue, selon l'enquête tourisme de l'ISPF.

Les exportations de produits de la mer génèrent 10 milliards de F CFP

Perles et produits de la pêche dominent les exportations

Avec 8 milliards de F CFP de recettes, les produits perliers constituent 79 % des exportations bleues. Les produits de la pêche (poissons, mollusques) constituent le deuxième poste (16 % du total). Dans l'ensemble, ces produits sont peu transformés localement : en 2015, 98 % des produits perliers sont des perles brutes et 88 % des poissons sont exportés entiers.

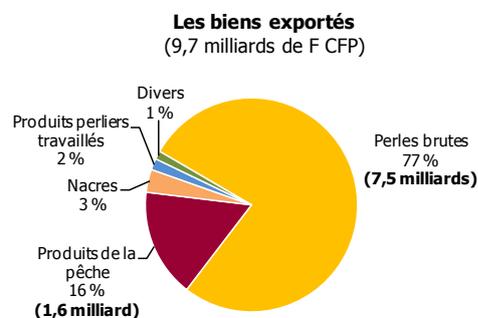
Les recettes chutent de moitié en 15 ans, en raison du recul de la perle

La valeur des exportations de produits de la mer a diminué de moitié de 2000 à 2015 (22,6 milliards de F CFP en 2000), en raison de la crise de la filière perlicole, liée à la chute des cours mondiaux et aux difficultés de structuration du secteur. Ainsi, la part des exportations bleues rapportées au total des exportations locales de la Polynésie française passe de 96 % en 2000 à 79 % en 2015.

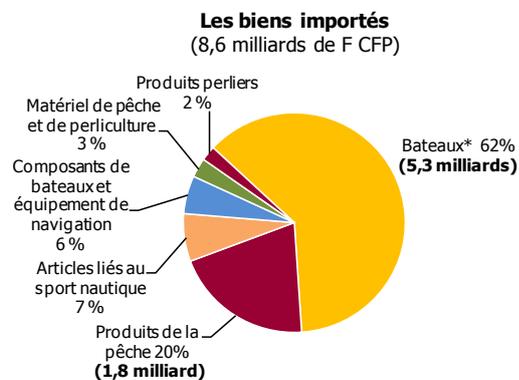
Mais l'activité requiert 8,6 milliards d'importations en 2015

Les produits liés à la navigation (bateaux et ses composants, équipements de navigation, matériel de pêche, articles liés au sport nautique) qui n'apparaissent pas dans les exportations polynésiennes de produits de la mer, représentent une part importante des importations dites « bleues ».

En particulier, les importations de bateaux se sont élevées à 5,3 milliards de F CFP en 2015, gonflées par l'achat du cargo mixte *Aranui 5* d'un montant de 4,3 milliards de F CFP.



Sources : ISPF, IEOM



Sources : ISPF, IEOM * hors exceptionnel

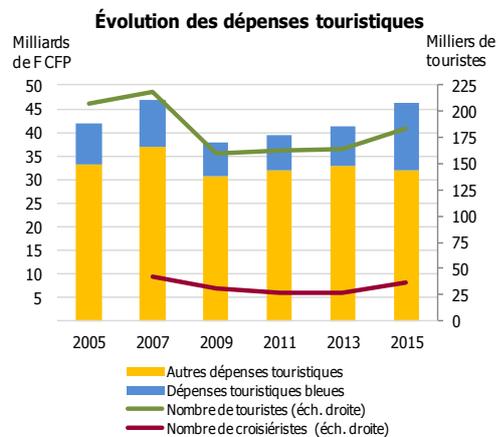
14,4 milliards de recettes touristiques directement liées à l'économie bleue

L'Insee considère¹ le tourisme bleu comme l'ensemble des activités touristiques réalisées dans les villes du littoral. Étant donné le caractère insulaire du territoire polynésien, cette approche reviendrait à inclure l'ensemble des recettes touristiques dans l'économie bleue.

Une approche alternative consiste à isoler, parmi les dépenses touristiques, celles directement liées à l'économie bleue, c'est-à-dire l'ensemble des dépenses des croisiéristes, ainsi que les dépenses des touristes terrestres affectées aux activités bleues (sports nautiques, excursions en lagon, observation des baleines, plongée, etc.).

Ces dépenses sont estimées à 14,4 milliards de F CFP en 2015, dont 11,7 milliards² dues aux croisiéristes, soit 25 % des recettes touristiques totales. En complément, le montant dépensé par les touristes terrestres dans les activités liées à la mer est évalué à 2,8 milliards de F CFP, dont environ 300 millions pour les activités de plongée (un loisir qui attire entre 15 % et 20 % des touristes³).

Soutenues par les croisiéristes, les recettes touristiques bleues ont presque doublé en une décennie, tandis que les dépenses touristiques totales ne croissaient que de 10 %.



Source : ISPF, enquêtes de dépenses touristiques

¹ Insee Première n° 1573, octobre 2015

² Source : estimations CEROM.

³ Pour un total estimé d'environ 120 000 plongées par an, indique le CESC dans son rapport sur le patrimoine marin de la Polynésie française (janvier 2015).

LES DÉPENSES BLEUES DES TOURISTES DANS LE DÉTAIL

En 2013, date de la dernière enquête détaillée sur les dépenses touristiques, la croisière basée en Polynésie a engendré 8,9 milliards de F CFP de recettes (hors transport aérien international), soit 22 % des recettes touristiques totales. À ces dépenses doivent s'ajouter celles des excursionnistes en transit, plus difficiles à estimer. Environ 40 % des dépenses des croisiéristes sont réalisées à terre (60 % sont consacrées au coût de la croisière). Les croisiéristes sont plus dépensiers que les touristes terrestres, avec des dépenses moyennes par séjour supérieures, 331 000 F CFP contre 235 000 F CFP : ils dépensent moins en hôtellerie, restauration et transport, mais en revanche 25 % de plus en loisirs et excursions. Les croisiéristes consacrent en moyenne 10 500 F CFP par personne aux achats de perle.

Ces retombées économiques pourraient être optimisées : selon les professionnels, les dépenses moyennes des croisiéristes à terre par escale et par passager avoisineraient les 3 500 F CFP hors excursion et hébergement, une moyenne effectuée entre des escales très structurées et des atolls et îles bien moins préparées en termes de commerces, transports, excursions. À titre de comparaison, des destinations concurrentes parviennent à des dépenses moyennes de 6 000 F CFP.

Les touristes terrestres, qui contribuent à hauteur de 78 % aux recettes touristiques totales, réalisent également des dépenses liées à la mer : 2,6 milliards de F CFP en 2013, en achat de perles (4 touristes sur 10 en achètent pendant leurs vacances, pour un montant moyen de 7 300 F CFP), plongée (1 800 F CFP), transport maritime (1 700 F CFP) et excursions en mer ou dans le lagon (8 000 F CFP). Celles-ci représentent 8 % de leur budget total de vacances en Polynésie française.

DES SECTEURS À VALORISER

ACTIVITÉS SIGNIFICATIVES :

- Pêche
- Perliculture
- Activités portuaires
- Transport maritime

ACTIVITÉS DYNAMIQUES :

- Croisière
- Plaisance
- Charter

POTENTIELS À CARACTÉRISER :

- Yachting
- Construction navale
- Aquaculture, pisciculture
- Technologies d'énergie marine
- Exploration minière des fonds marins

Des secteurs d'activité significatifs

La perliculture : un secteur en restructuration

La perliculture constitue la deuxième ressource propre du Pays, derrière les activités touristiques : elle génère plus de la moitié de ses recettes d'exportation de biens (7,6 milliards de F CFP), principalement par la vente de perles de culture brutes à destination du Japon et de Hong Kong¹. L'activité est exercée par 560 exploitations, en grande majorité familiales et artisanales, situées aux Tuamotu (78 %), sur une superficie globale de 8 340 hectares. Quelques grandes fermes concentrent la majorité de la production. En complément, la vente de nacres et de trocas génère plus de 300 millions de F CFP de recettes à l'exportation.

Suite à la crise profonde traversée par la filière depuis les années 2000, une réforme portée par le ministre de l'Économie bleue et associant les professionnels est en cours et a fait l'objet d'un consensus. Elle vise à un transfert de compétence, du Pays aux professionnels, concernant le choix des perles à commercialiser, selon leur stratégie commerciale et en fonction des critères de qualité des pays vers lesquels les perles sont exportées. Elle a également un objectif de mesure, de traçabilité et de maîtrise des quantités produites (par l'instauration de quotas de production annuel et par île), afin de limiter la baisse des prix à l'international tout en assurant une gestion durable de la ressource.

Une stratégie rénovée pour la pêche

Troisième ressource propre du Pays, la pêche génère 11 % de ses recettes d'exportation de biens (1,6 milliard de F CFP en 2015), grâce à la vente de poissons entiers aux États-Unis². À la marge, les exportations de mollusques génèrent moins de 50 millions de F CFP en 2015.

La pêche lagonaire, estimée à près de 4 300 tonnes par an et tournée vers l'autoconsommation, a un poids économique limité. La production de la pêche côtière, traditionnelle et artisanale, reste exclusivement destinée au marché intérieur. En revanche, le segment de la pêche hauturière concentre les deux tiers de la production, avec une flottille de 61 thoniers palangriers en 2015, répartis en thoniers de pêche fraîche et thoniers mixtes et congélateurs³. Depuis la crise du secteur au début des années 2000, les tonnages pêchés se rétablissent progressivement avec une croissance moyenne de 2 % par an. Les principales espèces pêchées sont le thon germon (54 % des captures), le thon jaune (17 %) et le thon obèse (13 %).

¹ Respectivement 46 % et 45 % des perles brutes exportées par le Pays, suivis des États-Unis (5 %). Les produits travaillés, à destination des États-Unis, de Hong Kong et de France, ne génèrent que 2 % des recettes d'exportations perlicoles.

² Près de 80 % du volume exporté est à destination des États-Unis, suivi des Samoa américaines (9 %). Ces deux principaux clients achètent des poissons entiers, tandis que la France (6 %) importe des poissons ayant été transformés localement (filets).

³ L'essentiel de la production des thoniers congélateurs et mixtes est débarqué réfrigéré et non congelé.

En cours d'élaboration, le nouveau schéma directeur décennal pour la pêche hauturière énumère plusieurs scénarios : consolidation de la flotte actuelle pour la pêche fraîche du thon germon, diversification saisonnière vers l'espardon, nouvelle tentative de développement de la pêche congelée, mise en place d'une pêche par surgélation à l'instar de la flotte asiatique. En complément, le gouvernement envisage un renforcement du dispositif de défiscalisation locale pour les bateaux de pêche construits en Polynésie française. Parmi les perspectives du secteur, est également évoquée l'obtention du label de qualité MSC (Marine Stewardship Council) pour la flotte palangrière, afin de promouvoir les exportations de la pêche vers d'autres géographies (en particulier l'Europe) et d'autres segments (les détaillants) qui exigeraient cette certification. Enfin, le secteur souhaite un développement local des activités de transformation et de conditionnement des produits.

Les activités portuaires : des infrastructures en constante évolution

De nombreux investissements portuaires (construction, réhabilitation et maintenance) de grande ampleur ont été menés au cours des dernières années dans l'ensemble des archipels polynésiens. Ceux-ci comprennent, entre autres, la construction de la gare maritime de Papeete à Tahiti, inaugurée en 2012 (coût : 2,4 milliards de F CFP), le réaménagement de marinas (Tahiti, Maupiti), la construction ou réhabilitation de débarcadères et de quais aux Tuamotu (Nukutavake, Raroia, Puka Puka), aux Marquises (Nuku Hiva, Ua Pou) et aux Iles Sous-le-Vent (Tahaa, Maupiti), ou encore l'approfondissement d'un chenal aux Australes (Tubuaiti). L'entretien et la réhabilitation des infrastructures maritimes est par ailleurs l'un des principaux axes du schéma directeur des déplacements durables interinsulaires 2015-2025.

De même, des études diligentées par le Port autonome de Papeete ont conclu à la nécessité de renforcer la sécurité des quais et des terre-pleins attenants pour le trafic interinsulaire, pour un coût estimé entre 3 et 4 milliards de F CFP. La mise en place d'éventuels grands projets économiques, tels que le projet aquacole de Hao aux Tuamotu, pourrait également entraîner des évolutions en termes de desserte maritime interinsulaire et d'infrastructures portuaires.

Les infrastructures portuaires actuelles de Papeete sont adaptées au trafic maritime international actuel et de la prochaine décennie. Les études commandées par le Port Autonome de Papeete estiment que l'agrandissement des écluses du canal de Panama aura peu d'impacts sur la taille des navires qui font escale à Papeete : la « feederisation », c'est-à-dire le transbordement préalable dans un autre port des marchandises provenant d'Europe, dépendra avant tout de l'évolution des politiques de développement des lignes maritimes à l'échelle mondiale et non de la capacité du port de Papeete à accueillir les navires de grande taille¹.

Le redimensionnement des infrastructures portuaires liées au trafic international de marchandises (estimées entre 10 à 25 milliards F CFP selon la nature des projets) ne semble donc pas être une urgence immédiate : les aménagements lourds sur site ou à l'est du port de Papeete répondraient davantage à une ambition d'aménagement du territoire et d'accompagnement des politiques de développement de filières économiques.

Des secteurs dynamiques

La croisière a le vent en poupe

Après avoir traversé une période de crise de 2009 à 2011, le secteur de la croisière s'est inscrit depuis lors en forte croissance. Le nombre d'escales est en nette hausse (+80 % par rapport à 2012²) et réalisé par de plus nombreuses compagnies. La croisière a ainsi attiré près de 90 000 visiteurs en 2015.

Elle s'explique par le fort développement du trafic des paquebots internationaux faisant escale en Polynésie française au cours de leur circuit transpacifique : ainsi, le nombre de paquebots internationaux ayant fait escale au Port Autonome de Papeete est en hausse (36 navires en 2015, contre 28 en 2012)³. Cela représente environ 500 touchers par an sur l'ensemble de la Polynésie française.

Le segment de la croisière inter-îles sous forme de circuit au départ de Tahiti est également en croissance régulière, mais moins spectaculaire : le nombre d'escales des principaux navires (le *Paul Gauguin* et le cargo mixte *Aranui*) est en hausse de +37 % sur les cinq dernières années avec notamment un engagement fort de la compagnie *Windstar Cruise* pour des rotations continues sur plus de 6 mois du *Wind Spirit*.

La coordination de l'arrivée des bateaux (structuration des autorités portuaires dans les archipels éloignés), la mise en place d'infrastructures d'accueil des bateaux et des croisiéristes en escale ainsi que la mise à jour de la réglementation figurent parmi les principaux défis de ce secteur. Dans le cadre d'une stratégie de développement régional du secteur, l'aménagement d'un nouveau terminal de croisière international à Papeete est ainsi en projet⁴.

¹ La Polynésie française n'est pas située sur les grands axes de circulation du transport maritime international.

² Source : Tahiti Cruise Club.

³ Source : Port Autonome de Papeete.

⁴ Le Port Autonome de Papeete a réalisé, fin juin 2016, un appel à candidatures pour assistance à maîtrise d'ouvrage concernant la conception de ces aménagements.

Plaisance et charter : des segments en croissance rapide¹

La plaisance représente 2 630 visiteurs en 2015 (+40 % sur cinq ans), soit 1,5 % du volume touristique. On estime à près de 800 le nombre de bateaux de plaisance ayant effectué un séjour en Polynésie française en 2015. Bien que leurs dépenses journalières, centrées sur l'alimentation et la maintenance, soient plus faibles que celles des croisiéristes, les retombées économiques restent très significatives du fait d'une durée de séjour plus longue (supérieure à 90 jours pour plus de la moitié d'entre eux). De plus, elles se font sur des îles moins visitées par les touristes « classiques », avec 84 % des plaisanciers visitant au moins trois des archipels polynésiens.

L'activité de charter, c'est-à-dire la location d'un voilier équipé et de ses services associés (équipage, alimentation, etc.) a attiré en Polynésie française 6 000 visiteurs en 2015, ainsi que des résidents. Sur près de vingt entreprises déclarées dans ce secteur, trois sociétés concentrent 75 % de l'offre et 95 % de l'activité. La Polynésie française est bien positionnée sur ce segment par rapport à ses voisins du Pacifique : elle concentre une centaine de voiliers en activité de charter (contre moins de vingt en Nouvelle-Calédonie et en Nouvelle-Zélande), et dispose de personnel, hôtesse et skippers, de mieux en mieux formés localement.

Pour le développement de ce segment, les professionnels préconisent de préserver la libre circulation, de développer le nombre de mouillages et de petites marinas dans les îles, et d'adapter le cadre réglementaire devenu obsolète.

Des secteurs au potentiel à explorer

Le yachting de luxe : quel positionnement ?

En forte croissance sur le plan mondial, le yachting de luxe est un secteur en faible progression en Polynésie française, car les infrastructures ainsi que le régime fiscal et douanier ne sont pas encore au niveau des exigences souhaitées par les propriétaires et exploitants de navires. Pour autant, la Polynésie française reçoit en moyenne 50 yachts par an, impliquant des retombées économiques non négligeables.

La construction navale : un savoir-faire à professionnaliser

Au-delà des besoins de la flotte locale (cabotage, transport de passagers, pêche, yachting, etc.), la Polynésie française semble disposer d'un savoir-faire reconnu dans certains métiers de la réparation et de la construction navale. Le chiffre d'affaires de ces secteurs, 2,7 milliards de F CPF en 2015) est en augmentation de 17 % par rapport à 2014. Leur effectif salarié reste modeste, avec 170 salariés en 2015, pour 95 entreprises.

Selon le Port Autonome de Papeete, cette filière économique pourrait davantage se développer. Mais des outils de levage de navires de taille intermédiaire ainsi que des espaces de travail complémentaires sont nécessaires afin d'abaisser les coûts de mise au sec des navires de tailles de plus ou moins 1 200 tonnes et de recevoir davantage de bateaux. Par ailleurs, des politiques de formation pour le développement de savoir-faire de haut niveau (marqueterie, ébénisterie, artisanat d'art) permettraient de mieux accueillir certains navires tels que des petits paquebots ou des yachts de luxe.

L'aquaculture et la pisciculture : secteurs embryonnaires

Aux côtés de la pêche et de la perliculture, d'autres activités aquacoles et piscicoles éclosent, mais restent marginales. La production de crevettes² (93 tonnes en 2015), en croissance annuelle moyenne de 6 % depuis 2000, couvre moins d'un tiers de la consommation locale.

La production de poissons d'élevage demeure embryonnaire. Reprise en 2012 avec la mise en place d'unités de production de paraha peu (platax), elle reste contrainte par la difficulté de maîtrise des différentes étapes d'élevage (taux de mortalité élevée lors de la mise en cage). Le projet d'implantation par des investisseurs asiatiques d'une unité de production aquacole à Hao (écloserie, centre de recherche, usine de conditionnement) transformerait notablement la filière avec, à terme, un objectif d'exportation de 50 000 tonnes³.

Marché de niche, l'élevage de poissons d'ornement, à 70 % destiné aux États-Unis, représente moins de 2 % des exportations de poissons.

¹ Sources : Archipelagoes, Tahiti Cruise Club, South Pacific Cruise Alliance, Cluster Maritime de Polynésie française.

² La souche polynésienne de crevettes dites « bleues » à la particularité rare d'être exempte de maladie à déclaration obligatoire auprès de l'OMS. Trois fermes réalisent son élevage en bassin ; trois autres expérimentent une technique d'élevage en cage en lagon depuis 2012.

³ L'investisseur Tian Rui international a constitué une société aquacole locale en 2014, sous le nom de Tahiti Nui Ocean Foods. Les permis de construire de l'unité de production pourraient être délivrés au deuxième semestre 2016, pour une durée des travaux estimée à deux ans.

L'EXPLORATION DES RESSOURCES MARINES EN POLYNÉSIE FRANÇAISE

Un terrain favorable à l'implantation de technologies d'énergie marines

La Polynésie française bénéficie de conditions climatiques et topographiques particulièrement favorables aux technologies d'énergie marine. Plusieurs y ont été étudiées.

Utilisé de manière pionnière par des hôtels de Polynésie française, le **SWAC (Sea Water Air Conditioning)** exploite l'eau froide des profondeurs pour le refroidissement des circuits d'eau douce de climatisation. La première installation commerciale mondiale de ce système a été réalisée par l'hôtel Intercontinental de Bora Bora en 2006 ; l'hôtel The Brando sur l'atoll de Tetiaroa l'a également mis en place en 2014. Un système similaire avait initialement été prévu pour le Centre hospitalier de Polynésie française (CHPF).

L'installation de **centrales houlomotrices**, technologie utilisant la houle à la surface de l'eau pour produire de l'électricité, a été envisagée sur la côte ouest de Tahiti à Papara (2008) et sur l'atoll de Tetiaroa (2011).

Des études relatives à l'implantation de **centrales hydroliennes**, technologie non mature utilisant les courants sous-marins pour produire de l'électricité, ont été menées en partenariat avec l'IFREMER et l'ADEME sur les atolls de Hao (2011), Manihi et Takaroa (2015).

Enfin, le groupe français DCNS a proposé au Pays en 2015 un projet d'investissement relatif à l'installation de centrales **d'énergie thermique de mer** (ETM), technologie utilisant le différentiel de température entre eaux de surface et eaux en profondeur pour créer de l'électricité ainsi que de l'eau douce.

De nouvelles ressources marines en exploration

Afin d'identifier les **ressources minérales marines profondes** existantes en Polynésie française et leur potentiel d'exploitation, une expertise collégiale a été menée par l'Institut de recherche pour le développement (IRD). Elle a permis d'identifier la présence d'encroûtements cobaltifères et de phosphate, au potentiel de classe mondiale. Elle révèle que la présence de nodules reste à confirmer, et que celle des terres rares est sans potentiel.

Outre les activités de recherche de l'IRD et de l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer), des activités de recherche et développement pour l'exploitation de **micro-organismes marins** sont également réalisées par des sociétés privées, visant à isoler des bactéries marines commercialisées pour leur utilisation en cosmétique.

Principaux chiffres déclarés* de l'économie de la mer en Polynésie française en 2015

	Chiffre d'affaires <i>Millions de F CFP</i>	Emploi <i>Nombre de salariés</i>	Tissu d'entreprises <i>Nombre d'entreprises</i>	Encours de crédits bancaires <i>Millions de F CFP</i>
Activités primaires et filières aval :	10 720	1 723	3 778	7 241
Pêche en mer	350	358	1 593	1 493
Transformation et conservation de produits de la pêche	3 658	88	26	357
Commerce de produits de la pêche	982	33	39	125
Aquaculture en mer	493	965	1 731	3 835
Transformation et commerce de perles	5 238	279	389	1 432
Construction et réparation navale :	2 678	168	95	573
Construction de navires et de structures flottantes	1 519	119	10	506
Construction de bateaux de plaisance	320	24	59	36
Réparation et maintenance navale	838	25	26	31
Activités maritimes portuaires et de transport :	25 358	1 513	367	10 728
Construction d'ouvrages maritimes et fluviaux	6 387	359	28	254
Transports maritimes et côtiers	10 342	717	320	7 843
Activités portuaires et location de matériel de transport par eau	8 629	437	19	2 631
ENSEMBLE DE L'ÉCONOMIE MARITIME, HORS TOURISME	38 756	3 403	4 240	18 542
PART DE L'ÉCONOMIE MARITIME, HORS TOURISME	5 %	6 %	7 %	5 %
ENSEMBLE POLYNÉSIE FRANÇAISE	809 793	60 833	63 111	364 995

Source : ISPF, IEOM, SCR

* Certaines données sont donc sous-estimées (comme le chiffre d'affaires et les encours de crédits bancaires de l'aquaculture) ou surestimées comme le tissu d'entreprises des secteurs de la pêche et de l'aquaculture.



Toutes les publications de l'ISPF sont accessibles et téléchargeables gratuitement sur le site www.ispf.pf

Toutes les publications de l'IEOM sont accessibles et téléchargeables gratuitement sur le site www.ieom.fr

Directeur de la publication : Hervé GONSARD – Responsable de la rédaction : Claude PERIOU

Éditeur et imprimeur : IEOM

Achevé d'imprimer : août 2016 – Dépôt légal : août 2016 – ISSN 2114-0456