

Voyage au cœur de l'archipel France



Voici le récit de mon voyage insolite : celui d'une jeune femme, Marine, partie faire le tour du monde à la voile pour s'éloigner de la France, et qui découvre, au gré des escales, que cette dernière l'avait précédée partout.

Je pensais partir loin, quitter mon pays, larguer les amarres vers l'inconnu. Mon sac sur le dos, une carte du monde froissée en poche, je m'étais promis de faire le tour du globe. Et pourtant, plus j'avanciais, plus un constat remarquable s'imposait à moi : une même silhouette familière se dessinait à l'horizon, celle d'un territoire français. La France revenait, camouflée sous les palmiers, nichée dans les ports tropicaux, son pavillon fièrement hissé sur des bâtiments officiels aux confins des océans.

Avec ses 13 territoires ultramarins répartis sur trois océans, et face à une Europe communautaire qui compte 22 archipels hors de ses frontières continentales, la

France se distingue par une présence maritime inégalée, qui redéfinit notre rapport au monde. De la Polynésie aux Kerguelen, de Saint-Pierre-et-Miquelon à Mayotte, de la Nouvelle-Calédonie aux Antilles, je l'ai compris : **la France n'est pas qu'un hexagone. Elle est un archipel.**

À travers ce journal de bord, je vous propose de lever l'ancre avec moi et de découvrir, au fil des escales et des océans, comment ces territoires ultramarins façonnent une France aux dimensions planétaires : une puissance maritime ancrée aux quatre coins du monde et des océans Atlantique, Pacifique, Indien, Arctique et Antarctique.

LA FRANCE & SES 31 VOISINS

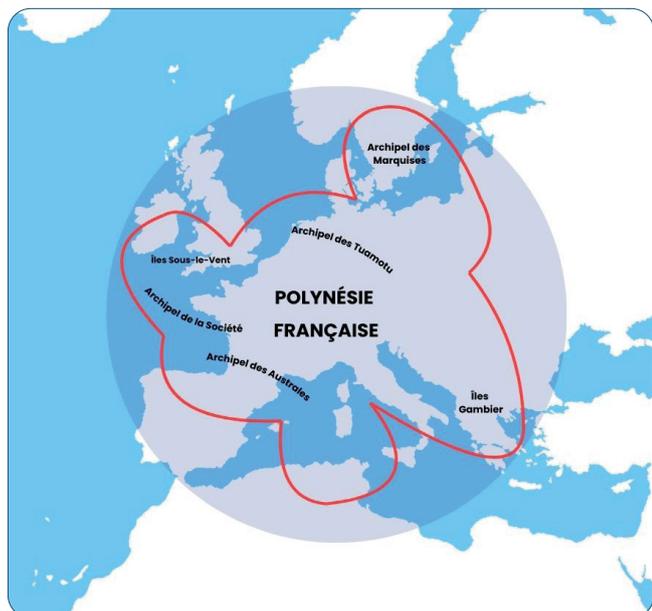
En établissant les préparatifs de mon voyage, j'ai réalisé que où que je trace ma route, **la France serait là**. J'allais naviguer d'un bout à l'autre d'un archipel français et rencontrer ses trente et un voisins. Alexandre Pope écrivait que « la mer joint les régions qu'elle sépare ». Ainsi, la France ne saurait être réduite aux contours de son hexagone continental : elle est, avant tout, **un archipel mondial**, aux confins de plusieurs océans, riche de ses treize territoires ultramarins qui dessinent une présence maritime planétaire. Grâce à eux, elle représente le **deuxième plus grand vaste domaine maritime au monde** : près de 11 millions de kilomètres carrés de zone économique exclusive, soit 97 % de sa surface maritime. Sous la coque de mon voilier, bercée par les histoires mythiques de Bougainville, premier navigateur français à avoir fait le tour du monde par la mer, j'ai croisé des mondes invisibles, foisonnants de vie. Ces territoires d'outre-mer abritent **80% de la biodiversité française**, en sachant que seulement 5% des espèces sous-marines sont connues, et près de 10 % des récifs coralliens de la planète - des trésors fragiles, suspendus entre ciel et mer. Je ne m'imaginai pas, au début de mon odyssee, que

La France avait 31 voisins. Ceux-ci se situent donc aux quatre coins du globe, dans les Caraïbes, l'océan Indien et le Pacifique Sud. On oublie souvent que la France partage sa plus grande frontière terrestre avec le Brésil. **La France n'est pas seulement un hexagone situé en Europe, mais un véritable archipel mondial dont les rivages s'étendent bien au-delà de la métropole.** Cette situation géographique unique confère à notre archipel une présence navale et économique dans nombre de zones stratégiques du globe. En traversant ces océans, j'ai pris pleinement conscience de l'étendue de ce territoire maritime, où chaque vague, chaque courant semble relier un bout du monde à un autre, sous le pavillon tricolore.

11 millions de Km²
de zone économique exclusive, soit
97% de sa surface maritime.



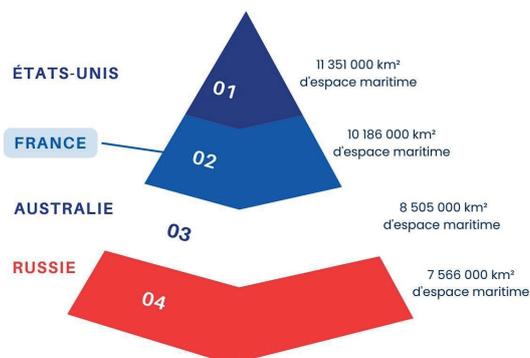
CAP SUR LA POLYNÉSIE FRANÇAISE & SES ATOLLS



J'ai débuté mon périple là où la France embrasse le Pacifique : en Polynésie française, à 15 897 km de l'hexagone. On mesure rarement l'ampleur réelle de cette dernière. Ce territoire ultramarin, dispersé en 120 îles dispersées au cœur du Pacifique, s'étend sur **une superficie océanique comparable à celle de l'Union européenne**. À elle seule, la Polynésie génère une zone économique exclusive de 4,5 millions de kilomètres carrés - soit le quart de la superficie terrestre de la Russie.

Cette visualisation spectaculaire m'a rappelé que **la France dispose, grâce à ses territoires ultramarins, du deuxième domaine maritime mondial**, derrière les États-Unis, mais devant l'Australie, la Russie et le Royaume-Uni. C'est grâce à une rencontre opportune avec un agent de la préfecture que j'ai entendu parler du fameux

CLASSEMENT DES ESPACES MARITIMES



projet EXTRAPLAC. Depuis 2002, le Secrétariat général de la Mer pilote ce projet français qui a pour objectif de permettre à la France la revendication et l'extension de ses droits souverains sur le plateau continental, et ce au-delà des 200 milles nautiques prévus par le droit maritime international.

Ce véritable chantier de souveraineté maritime, porté scientifiquement et techniquement par l'Ifremer, a permis à la France en une décennie d'étendre son domaine sous-marin de 735 297 kilomètres carrés, soit 1,3 fois la superficie de la métropole terrestre. Les territoires ultramarins se trouvent donc au cœur de cette ambition : **la France ne pourrait sans ses territoires d'Outre-mer exercer une telle influence sur les mers du globe.**

“

Chaque kilomètre carré ultramarin est un rempart de souveraineté.

”

La première grande avancée a eu lieu en 2014, avec une extension de 579 000 km² au large de la Martinique, de la Guadeloupe, de la Guyane, de la Nouvelle Calédonie et des îles Kerguelen. Plus récemment, en 2021, deux décrets sont venus accroître encore cette emprise maritime : 58 000 km² supplémentaires au large de La Réunion et 93 000 km² autour des îles de Saint-Paul et Amsterdam, soit un gain total de 150 000 km².

Je n'en ai pas croisé, pourtant, j'ai un souvenir marquant des navires câbliers d'Orange Marine. Ces navires blancs discrets tracent sous la mer les lignes invisibles de notre monde numérique. Ils avancent lentement, méthodiquement, posant les câbles qui relient les continents

et rendent possible ce lien permanent entre les rives. **L'ensemble de ces câbles représentent 1,3 million de km, soit 4 fois la distance Terre-Lune à 9000 m de profondeur.** Même loin de tout, l'océan reste traversé par ces réseaux silencieux. La Polynésie, territoire que je quitte, est d'ailleurs récemment devenu un acteur phare du secteur.

735 297 Km²

de domaine sous-marin, soit 1,3 fois la superficie de la métropole terrestre.

LES GRANDES ROUTES MARITIMES DE LA FRANCE, ARTÈRES VITALES DE LA PROSPÉRITÉ

Sur mon journal de bord, les routes se dessinaient comme des veines bleues sur un atlas vivant. J'ai compris alors que la mer n'est pas une frontière pour la France, mais une promesse de lien, qui lui confère une agilité hors pair pour rester souple et habile face aux enjeux géopolitiques d'aujourd'hui et de demain. C'est lors de ma traversée du canal de Panama que j'apprends qu'une sécheresse sévère, amplifiée par le phénomène El Niño, affecte gravement le niveau d'eau des lacs qui alimentent le canal. Sans perdre de temps, la route va être longue, je suis mon cap vers Saint-Pierre et Miquelon grâce à

ces avenues bleues qui m'ont bercé de leurs histoires extraordinaires.

Depuis des siècles, les grandes routes maritimes, véritables artères de l'histoire économique et politique mondiale, témoignent d'une tradition d'exploration, de navigation et de commerce qui a façonné non seulement son territoire, mais aussi son regard sur le monde. Des ports bretons aux lagons polynésiens, cette mémoire maritime continue d'inspirer le lien étroit entre les Français et la mer. **L'addition de toutes ces routes équivaut à 41 073 milles nautiques, soit 76 067 km.**



Le soir tombait sur le mouillage, et seule dans ma cabine, mes pensées vogaient loin de l'ancre. J'avais allumé la radio locale pour rompre le silence feutré du crépuscule. Les dernières lueurs dansaient sur l'eau quand la voix du journaliste a brisé la quiétude du bord : d'aucuns proposaient d'installer un centre de rétention pour étrangers sous OQTF à Saint-Pierre-et-Miquelon. C'est méconnaître cette sentinelle française aux portes du Grand Nord, cette figure de proue des "rivages français d'Amérique", l'actualité récente rappelant encore la convoitise de territoires avoisinants riches en minerais et terres rares.

Véritables vigies océaniques, les territoires ultramarins renforcent l'influence de la France dans la gouvernance des échanges et la gestion des espaces maritimes. Dispersés au coeur des grandes routes maritimes de l'Atlantique, du Pacifique et de l'océan Indien, ils confèrent à cette dernière une profondeur stratégique sans équivalent. Par leur gestion et leur influence, les grandes routes maritimes contribuent à renforcer les partenariats internationaux et permettent à notre territoire national de tenir un rôle central dans les organisations et forums maritimes mondiaux. Ces routes constituent un levier diplomatique majeur, notamment dans la négociation d'accords bilatéraux ou multilatéraux, que ce soit en matière de sécurité maritime, de lutte contre la piraterie ou de prévention des trafics illicites, et bien au-delà des sujets internationaux spécifiquement littoraux et maritimes.

76 067 Km
de routes maritimes

Dans cet archipel mondial qu'est la France, la mer est à la fois une promesse, une ressource et un enjeu géostratégique majeur. L'importance de ces routes maritimes se mesure à plusieurs échelles : elles sont à la fois un levier essentiel pour la croissance économique et la compétitivité internationale, un atout stratégique pour la défense, un instrument d'influence diplomatique, et un vecteur d'innovation technologique et de protection de l'environnement. Leur contrôle et leur sécurisation permettent à la France de protéger ses zones économiques exclusives, d'assurer la liberté de navigation et d'intervenir rapidement en cas de crise géopolitique.

Ainsi, les grandes voies maritimes ne sont pas de simples tracés sur les océans : elles sont un pilier de la puissance française, un point d'ancrage de son rayonnement sur la scène internationale.

Cap vers la Guyane Française, à 7 100 km de l'hexagone. Je suis à 900 milles nautiques de la côte. Les alizés sont capricieux et j'estime qu'il me faudra une dizaine de jours pour atteindre ma destination. Sur l'eau, la météo est d'un calme plat - nous sommes en pleine saison humide.



LES PORTS ULTRAMARINS : BATTEMENTS DE CŒUR DE LA FRANCE

J'ai amarré en Guyane. Après des semaines en mer, accoster dans un port ultramarin, c'est toujours une expérience forte. On y sent battre un cœur ardent au rythme des grues, des navires et des voix mêlées sur les quais. Ces ports sont bien plus que des points d'arrivée : ce sont des carrefours maritimes, des lieux d'échange où la France se connecte au monde depuis ses confins océaniques. J'ai jeté l'ancre à Dégrad-des-Cannes, grandport de commerce du territoire. La lumière y était différente, éclatante, filtrée par les palétuviers, ces arbres emblématiques des mangroves qui ont développé des adaptations uniques pour survivre en milieu salin. Le mélange des odeurs de l'air salé, des épices locales et de la pastèque fraîchement coupée me transporte. À terre, la France reprenait forme dans un décor d'Amazonie. Je venais de franchir un cap invisible : celui où l'Hexagone se transforme, se métisse, s'ouvre aux tropiques.

Les ports ultramarins jouent un rôle essentiel dans la connexion entre ces régions éloignées et la métropole, en facilitant les échanges commerciaux, la mobilité humaine et la coopération régionale dans les bassins océaniques où ils s'inscrivent. Ces infrastructures portuaires sont de véritables points névralgiques pour la vie économique, notamment locale : elles permettent l'importation de biens essentiels - comme les denrées alimentaires, les carburants ou les équipements - et l'exportation des productions locales, qu'il s'agisse de produits agricoles, artisanaux ou issus de la pêche. **Cette connectivité permet de diversifier les échanges et d'offrir de nouvelles perspectives pour les entreprises locales.**



Au-delà des marchandises, les ports ultramarins assurent aussi le transport de voyageurs, soutenant à la fois le secteur touristique et les déplacements professionnels, souvent indispensables dans des territoires insulaires. En tant que portes d'entrée vers les marchés mondiaux, ils offrent aux acteurs économiques locaux la possibilité de s'insérer dans les chaînes de valeur internationales, de diversifier leurs débouchés et d'accéder à de nouvelles opportunités de développement. **Ces ports incarnent ainsi des carrefours stratégiques, à la fois pour la cohésion du territoire national et pour l'ouverture économique de l'archipel français sur le monde.** Vaste étendue de liberté et de lien, j'ai appris que la mer permet à ces échanges de prendre vie, en offrant aux territoires ultramarins leur place dans le grand ballet des océans.



Au petit matin, j'avais déjà quitté à contre-cœur les côtes guyanaises, laissant derrière moi les eaux denses de l'estuaire, parfois et malheureusement envahies de sargasse, ces algues qui étouffent l'écosystème et qui nuisent au tourisme et à la pêche. Poussée par les alizés vers le nord-ouest, toute mon attention était dirigée vers un navire de la Marine Nationale que je pouvais apercevoir au loin. Peu après, j'aperçus un autre bâtiment singulier : le Canopée, ce cargo hybride à voiles conçu pour transporter les éléments d'Ariane 6 entre l'Europe et

Kourou. Sa silhouette futuriste fendait l'horizon, symbole d'une France qui innove jusque sur les flots pour le bien de l'environnement. Le ciel se teintait à peine de rose quand j'ai débarqué sur les côtes de la Martinique, aussi surnommée l'Île aux fleurs. À peine arrivée, j'ai eu la chance de croiser un officier de la Marine nationale, fraîchement revenu d'une mission de surveillance maritime. Il m'a parlé de son quotidien : la protection des ressources halieutiques, la lutte contre les trafics, les secours en mer.

ESCALE AU GRAND PORT MARITIME DE LA MARTINIQUE

En me rendant au Grand Port Maritime de la Martinique, un pilote maritime nommé Emmanuel, habilité à assister le capitaine pour guider le navire dans les passages difficiles à l'entrée ou à la sortie d'un port, m'a raconté avec fierté l'effervescence qui anime ce port ultramarin. En 2024, ce port a accueilli pas moins de 572 000 passagers, dont 398 000 pour des croisières. Ce qui m'a frappé, c'est la croissance de 12% des croisières « tête de ligne », malgré une légère baisse du transit de 8%. Le marin m'a précisé que le port, véritable plaque tournante pour les voyages inter-îles, avait vu son trafic augmenter de 8%, un signe de l'intensification des liens entre ces îles et le reste du monde⁽²⁾.

Le trafic de marchandises, quant à lui, a atteint 3,2 millions de tonnes, une performance notable. Le port a enregistré une croissance de 5% pour le trafic conteneurisé et de 6% pour les rouliers, tandis que les vrac ont connu un recul de 12%, en raison d'une diminution des importations de pétrole brut. Ce marin, avec une étincelle pleine d'ambition dans les yeux, m'a confié que pour 2025, le port mise sur le développement régional avec le projet Hub Antilles et accélère sa transition écologique. Une belle démonstration du rôle stratégique que jouent nos outre-mer, non seulement dans les dynamiques logistiques, mais aussi dans la construction d'un futur plus durable à l'échelle mondiale. Avec émotion, il m'a également parlé de sa préoccupation face au narcotrafic : **les territoires ultramarins, situés sur des routes stratégiques pour les narcotrafiquants, sont utilisés comme une porte d'entrée vers l'Europe.** Encore récemment, le 10 janvier 2025, 9 tonnes de cocaïne ont été saisies par les Forces Armées aux Antilles, me raconte-t-il⁽³⁾. Parallèlement à ce trafic, qui représente

3,5 milliards d'euros par an, c'est bien l'ensemble des populations qui est impactée : 80 à 90% des règlements de compte, des meurtres ou tentatives de meurtres sont liés au trafic de stupéfiants⁽⁴⁾. **Cette situation marque une urgence de légiférer pour renforcer la surveillance et la coopération dans les espaces maritimes.** La récente loi qui entend "sortir la France du piège du narcotrafic", adoptée par l'Assemblée nationale et qui passe désormais en commission mixte paritaire, est d'une importance cruciale pour endiguer ce fléau.

Puis, après une matinée passée à remettre le bateau en ordre, une inspectrice de la sécurité des navires m'aborda depuis son annexe. En discutant, j'ai appris que son rôle est de contrôler la conformité des navires à la réglementation internationale et nationale. Elle m'explique, avec fierté, ce qu'est le Registre International Français (RIF), **le registre d'immatriculation dédié aux navires de shipping et de yachting** : être enregistré aux couleurs de la France, m'assure-t-elle, c'est **l'assurance pour les gens de mer d'obtenir des conditions de travail protectrices et adaptées, et une couverture sociale exemplaire.** Condition sine qua none de cette qualité, les officiers navigants de la marine marchande disposent d'une formation d'excellence à **l'École nationale supérieure maritime**, dont l'objectif de doubler le nombre de diplômés est l'assurance de soutenir le pavillon français en plein essor. Un outil stratégique, discret, mais essentiel à sa présence sur les mers.

GUYANE FRANÇAISE

- Le Brésil, le Suriname, la Guyane et les Antilles françaises.
- L'or, le bois, les fruits et les légumes
- Les biens de consommation, les équipements et les combustibles

POLYNÉSIE FRANÇAISE

- La France, l'Union européenne, les Etats-Unis, l'Australie et la Nouvelle-Zélande.
- Les perles, les fruits et les légumes, les fleurs et les plantes
- Les biens de consommation et les combustibles

RÉUNION

- La France, l'Union européenne, Afrique du Sud et l'Inde
- Le sucre, les fruits et les légumes, les fleurs et les plantes
- Les biens de consommation, les équipements et les combustibles

MAYOTTE

- La France, l'Union européenne, la Tanzanie et le Mozambique
- Le poisson frais, les fruits et les légumes, les fleurs et les plantes
- Les biens de consommation, les équipements et les combustibles

GUADELOUPE

- La Martinique, la Dominique, Sainte-Lucie et les Etats-Unis
- Le sucre, les fruits et les légumes, les fleurs et les plantes
- Les biens de consommation, les équipements et les combustibles

MARTINIQUE

- La Guadeloupe, la Dominique, Sainte-Lucie et les Etats-Unis
- Le rhum, les fruits et les légumes, les fleurs et les plantes
- Les biens de consommation, les équipements et les combustibles

LA NOUVELLE-CALÉDONIE

- La France, l'Union européenne, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et le Japon
- Le nickel, les fruits et les légumes, les fleurs et les plantes
- Les biens de consommation, les équipements et les combustibles

SAINT-PIERRE ET MIQUELON

- La France, l'Union européenne, l'Inde, le Canada et les Etats-Unis
- Le poisson frais, les fruits et les légumes, les fleurs et les plantes
- Les biens de consommation, les équipements et les combustibles

WALLIS ET FUTUNA

- La France, l'Union européenne, l'Australie et la Nouvelle-Zélande
- Les coprah, les fruits et les légumes, les fleurs et les plantes
- Les biens de consommation, les équipements et les combustibles



C'est au travers de nombreuses rencontres et discussions avec les locaux que j'ai découvert que c'est principalement par la mer que les flux économiques régionaux des territoires ultramarins français transitent principalement par la mer. Ils importent des biens de consommation, des biens d'équipement et des biens intermédiaires. Leurs principaux pays fournisseurs et clients sont la France métropolitaine, les États-Unis, la Chine et les pays de la zone euro.

“

Les ports sont bien plus que des points d'arrivée : ce sont des carrefours maritimes, des lieux d'échange où la France se connecte au monde.

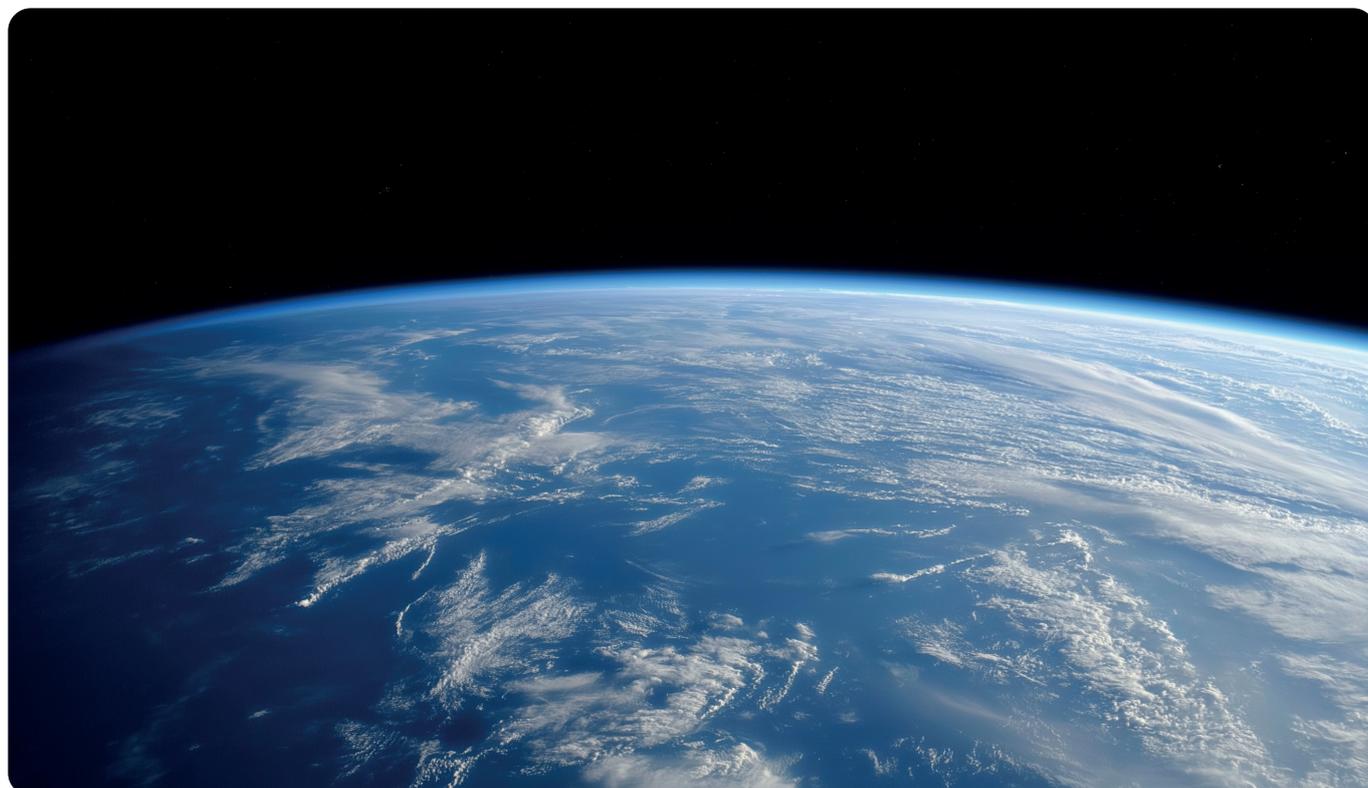
”

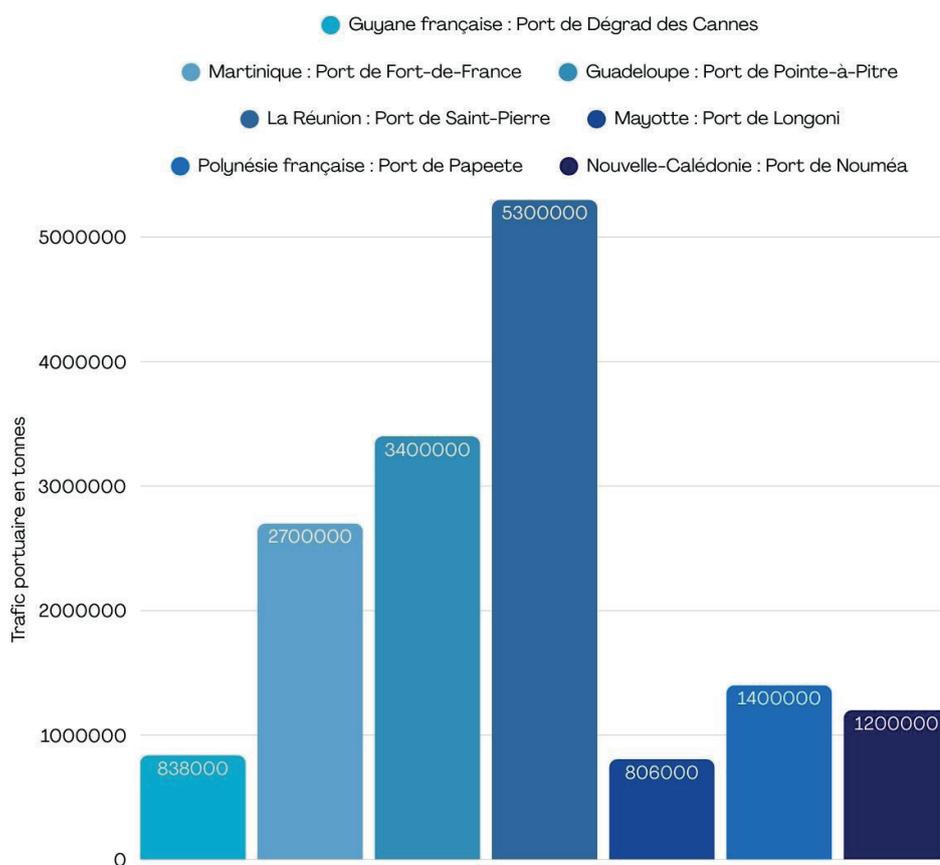
En ce qui concerne les exportations, elles portent principalement sur des produits agricoles, des produits de la pêche ainsi que des produits manufacturés. Ces dépendances peuvent cependant représenter une vulnérabilité face aux perturbations du commerce

international et peuvent être exploitées par des adversaires pour exercer des pressions en perturbant les approvisionnements en fruits et légumes, fleurs et plantes. C'est en voyant la pointe du cap de Bonne-Espérance que j'ai pu, au loin, apercevoir un porte-conteneurs. Il m'a semblé reconnaître le Jacques Saadé. Impossible de ne pas penser à ce qu'il transporte : la plupart des produits que nous consommons au quotidien. À lui seul, il peut embarquer 23 000 EVP, soit l'équivalent d'un train de marchandises long de 350 kilomètres. Vertigineux. Les analyses du centre d'expertise français dédié à la sûreté maritime (le MICA Center) indiquent que bon nombre de navires de commerce ne peuvent plus emprunter leur chemin habituel par la mer Rouge, à cause d'attaques répétées par les rebelles Houthis. **Au quotidien, les marins du MICA Center œuvrent pour la sécurité des navires naviguant sur les eaux internationales et permettant à nos marchandises et aux passagers d'arriver à bon port.**

72 %

de la surface de la Terre est recouverte d'eau.





L'OR BLEU DES MERS : CROISSANCE EN EAUX PROFONDES

Je poursuis mon voyage en direction de La Réunion, située à 9 500 km de la métropole. Île aux paysages ancestraux et volcaniques, je m'approche de ces terres dont les ressources sont un véritable trésor. À terre, les infrastructures portuaires s'activent au rythme des échanges avec l'Asie, l'Afrique et l'Europe. Ici, la mer est à la fois vivrière, économique et stratégique. La Réunion veille sur l'océan Indien, sur ses flux, ses routes, ses tensions. Un avant-poste, mais aussi un cœur battant de cette France ultramarine.

Lors de mon passage à La Réunion, j'ai été frappé par ce fait : **les territoires ultramarins sont la colonne vertébrale de l'économie bleue.** Loin d'être des

immensités vides, **nos espaces maritimes regorgent de ressources, et sont autant d'opportunités de croissance pour l'économie bleue.** En regardant avec amusement les poissons sauter à proximité de mon voilier, je me rappelle que la mer nous nourrit. Avec 527 000 tonnes de pêche débarquées en 2022⁽⁵⁾, ces immenses espaces maritimes sont un pilier de notre souveraineté alimentaire. Les pêcheurs français, responsables et engagés, veillent à préserver ces ressources fragiles : aujourd'hui, les deux tiers des poissons débarqués proviennent de stocks en bon état ou reconstituables, et notre production reste raisonnée, comparée aux plus de 80 millions de tonnes de production halieutique de la Chine en 2020⁽⁶⁾



En discutant avec un chercheur de l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (IFREMER), j'ai appris avec étonnement que les fonds marins, qui couvrent pourtant 70 % de la surface du globe, sont encore largement méconnus : **seuls 5 % sont, pour le moment, explorés**. Ils regorgent de minéraux tels que le cobalt, le zinc ou le cuivre, essentiels à notre transition écologique. L'exploitation de ces ressources précieuses, dans une optique durable et intégrée, est une clé pour l'avenir.

Si le calme plat de la mer, lorsque je la regarde depuis le Grand Port Maritime de la Réunion, peut sembler trompeur, les océans sont en fait foisonnants de courants marins et de températures variées. **Tirer parti de ce formidable potentiel est au cœur des projets de développement des Énergies Marines Renouvelables (EMR)**. Les opportunités sont multiples : l'Énergie Thermique des Mers, qui exploite la différence de température entre la surface et les profondeurs, est ainsi une source inépuisable. Si de nombreux projets restent pour l'heure en phase de développement, d'autres ont déjà une utilité concrète : à la Réunion, le Sea Water Air Conditioning (SWAC), un système de climatisation innovant utilisant l'eau de mer, sera mis en service dès cette année au CHU Sud Réunion. Au terme de mon escale à la Réunion, je l'ai bel et bien compris : **l'océan est la cinquième puissance mondiale, comme l'explique le dernier rapport de l'OCDE sur la question⁽⁷⁾**, érigeant la France en véritable fil d'Ariane sous les vents du monde.

Voilà plus de quatre heures que je tiens la barre. Cela fait presque une semaine que je fais route vers Mayotte, à une allure régulière d'environ 8 nœuds. La fatigue commence à me gagner, mais je m'accroche : pas question de flancher. Mon bateau file avec une puissance maîtrisée, comme s'il atteignait le sommet de ses capacités. L'arrivée approche : il est temps ! C'est dans l'océan que survient l'un des rares moments que seule la mer sait offrir. À l'horizon, un mât noir en carbone surgit, filant à vive allure sur les flots. C'est l'Imoca Devenir de Violette Dorange, navigatrice sans pareille qui m'inspire depuis bien avant le début de ce voyage. La voir surgir ainsi, dans cet endroit mythique, a fait vibrer quelque chose en moi - un mélange d'admiration, de surprise et de motivation renouvelée, et me rappelle que la mer est également un terrain plus que fertile pour l'aventure et le dépassement de soi.

“

À terre ou en mer, les gens de mer sont la clé de voute de notre économie.

”

GARDIEN DES MERS, TRÉSORS À PROTÉGER

J'entame mes dernières navigations au cœur de l'océan Indien. C'est lors de cette traversée que la réalité environnementale m'est apparue avec une acuité nouvelle. **Le dérèglement climatique accélère l'érosion, les tensions économiques se multiplient, les équilibres marins se déplacent.** Mais au fil des escales, j'ai aussi découvert une autre facette de cette mer en mouvement : celle des élans collectifs, des innovations locales, des communautés qui s'organisent pour préserver leur littoral et réinventer leur lien à l'océan. **Partout, des solutions émergent : les énergies renouvelables, la pêche durable, et les savoir-faire ancestraux remis à l'honneur. Ces territoires ultramarins, souvent en première ligne face aux défis climatiques, deviennent aussi des laboratoires d'avenir.** Naviguer ici, c'est mesurer l'ampleur des défis, mais aussi puiser dans une énergie nouvelle : celle de ceux qui choisissent d'agir, avec courage et créativité, pour que la mer reste une promesse d'avenir.

Expédition sur l'île de Mayotte. Les semaines filent et j'arrive bientôt au terme de mon voyage. Ici, la mer est partout, encerclant l'île comme une promesse et une force. Le lagon, l'un des plus grands du monde, abrite une biodiversité exceptionnelle. Récemment, **le cyclone Chido a frappé la région, rappelant avec brutalité**

la fragilité de ces écosystèmes, particulièrement exposés au changement climatique et à l'émergence rapide d'un volcan sous-marin qui fait s'enfoncer l'île de quelques centimètres par an. Les efforts pour reconstruire et soutenir les communautés locales, exemplaires de force et de résilience, sont déjà à l'œuvre, mais la mer, une fois encore, impose son pouvoir et son rythme. À Mayotte, plus qu'ailleurs peut-être, je ressens ce que signifie vivre sur une frontière liquide : un territoire à protéger, à relier, à construire depuis la mer.

Lors de ma traversée solitaire, je me suis émerveillé de retrouver encore une fois les paysages français. Je passe en effet au large des Terres australes et antarctiques françaises (TAAF), qui s'étendent sur plus de 2,3 millions de kilomètres carrés d'espaces maritimes.

Loin des yeux et des préoccupations quotidiennes, ces territoires, qui me semblent à la fois sauvages et intacts, sont un véritable sanctuaire pour la biodiversité marine. Ce sont des terres inaccessibles, habitées uniquement par quelques scientifiques et les forces de protection des environnements marins. **Pourtant, même dans ces lieux isolés, j'aperçois que la mer ne reste pas vierge des impacts humains.**





Le plastique, bien que distant de nos rivages, y parvient également, transporté par les courants océaniques. Marquée par ce spectacle mélancolique, j'apprends que **chaque minute, l'équivalent d'un camion poubelle de plastique est déversé dans les océans du monde.** Invisibles mais non moins dangereux pour la biodiversité marine et les humains, **24 400 milliards de particules de microplastiques flottent à la surface des océans.**⁽⁸⁾

Cette traversée m'a fait acquérir une conviction : **la gestion de ces océans exige une approche globale de résilience, combinant protection de l'environnement et développement économique durable.** Pour que cette perspective devienne réalité, les Etats, loin d'être inactifs, se mobilisent. **La France accueille l'UNOC3, la troisième conférence des Nations Unies sur l'Océan, qui se tiendra en juin 2025 à Nice.** Des thèmes majeurs y seront abordés, évoqués par le Président de la

24 400 milliards de particules de micro-plastiques

République le 31 mars lors de la conférence SOS Océan. **La protection plastique sera ainsi à l'ordre du jour,** avec l'objectif d'avancer sur les négociations pour un traité mondial de lutte contre la protection plastique. Au-delà des compétences étatiques, **la ratification du traité de protection de la haute mer** (en anglais BBNJ) sera également au cœur des discussions. Alors que la haute mer représente 60% des océans, elle reste encore peu protégée. Ce traité permettra par exemple d'inciter à **la création d'Aires Marines Protégées (AMP), pour concilier développement économique et protection de l'environnement.** Avec 33 % de ses espaces maritimes protégés par une AMP, au-delà de l'objectif international, la France est pionnière sur ces sujets. Les TAAF accueillent d'ailleurs la plus grande Aire Marine Protégée (AMP) de France, sur une surface de 1,6 million de kilomètres carrés, près de trois fois la taille de la France métropolitaine !

J'approchais de mes deux dernières escales : la Nouvelle-Calédonie et Wallis-et-Futuna. Le long de la coque de mon voilier, les eaux prenaient des teintes irréelles : du turquoise limpide, du bleu profond, des éclats d'émeraude. Je sais que ces deux joyaux du Pacifique abritent certaines des plus grandes et des plus impressionnantes barrières de corail du monde. La Grande Barrière de corail calédonienne, classée au patrimoine mondial de l'UNESCO, s'étend sur plus de 1 600 kilomètres, formant un écosystème marin d'une biodiversité inégalée. C'est ma dernière escale avant le retour - un dernier souffle d'embruns, de lumière et de silence, avant de remettre cap vers l'Hexagone.

“ **Les générations futures hériteront des décisions prises aujourd'hui.**

”



En explorant les océans ultramarins, j'ai pris conscience de la singularité géographique de ces territoires, qui possèdent un espace maritime immense et stratégique. Riches en biodiversité et en ressources naturelles, ils jouent un rôle clé dans le commerce international et la géopolitique mondiale. **Leur diversité impose des politiques adaptées, capables de répondre aux réalités locales tout en assurant une cohérence stratégique à l'échelle nationale.** En 2023, la France a lancé une **feuille de route pour l'économie bleue ultramarine à l'horizon 2030**, pilotée par la Direction générale des Affaires maritimes et de l'Aquaculture (DGAMPA), et la Direction générale des Outre-mer (DGOM)⁽¹⁰⁾. Intégrée à la Stratégie nationale pour la mer et le littoral, elle repose sur quatre grandes priorités : atteindre la neutralité carbone d'ici 2050, renforcer la résilience des territoires et des écosystèmes, améliorer le bien-être des populations et des professionnels de la mer, et garantir la compétitivité des économies maritimes locales.

À terre comme en mer, cette stratégie prend forme : conseils maritimes ultramarins, documents stratégiques de bassin, implication active des collectivités, des entreprises, et de la société civile. Et toujours, cette présence silencieuse mais essentielle de la Marine nationale, épaulée par des milliers de militaires déployés, qui veillent à la souveraineté, à la sécurité et à la solidarité dans ces confins maritimes. Là-bas, la France s'étend, s'incarne, et se projette.

Lors de ma navigation retour, dans l'immensité bleue, une silhouette orange attire mon attention. Je le reconnais, c'est un navire de la SNSM. Il fend les vagues avec assurance, figure familière au service d'une mission essentielle : veiller sur celles et ceux qui prennent la mer. Le croiser ici, au large, loin de tout, me rappelle la solidarité invisible qui unit les gens de mer. Une chaîne discrète mais puissante, faite d'engagement, de vigilance et de dévouement. Un salut de la main, un échange de regards, et chacun poursuit sa route, porté par le même respect de l'océan : je ne peux m'empêcher de ressentir une immense gratitude envers ces sauveteurs bénévoles au grand cœur.

“

La diversité des territoires ultramarins nécessite des politiques adaptées aux réalités locales, tout en assurant une cohérence au niveau nationale.

”

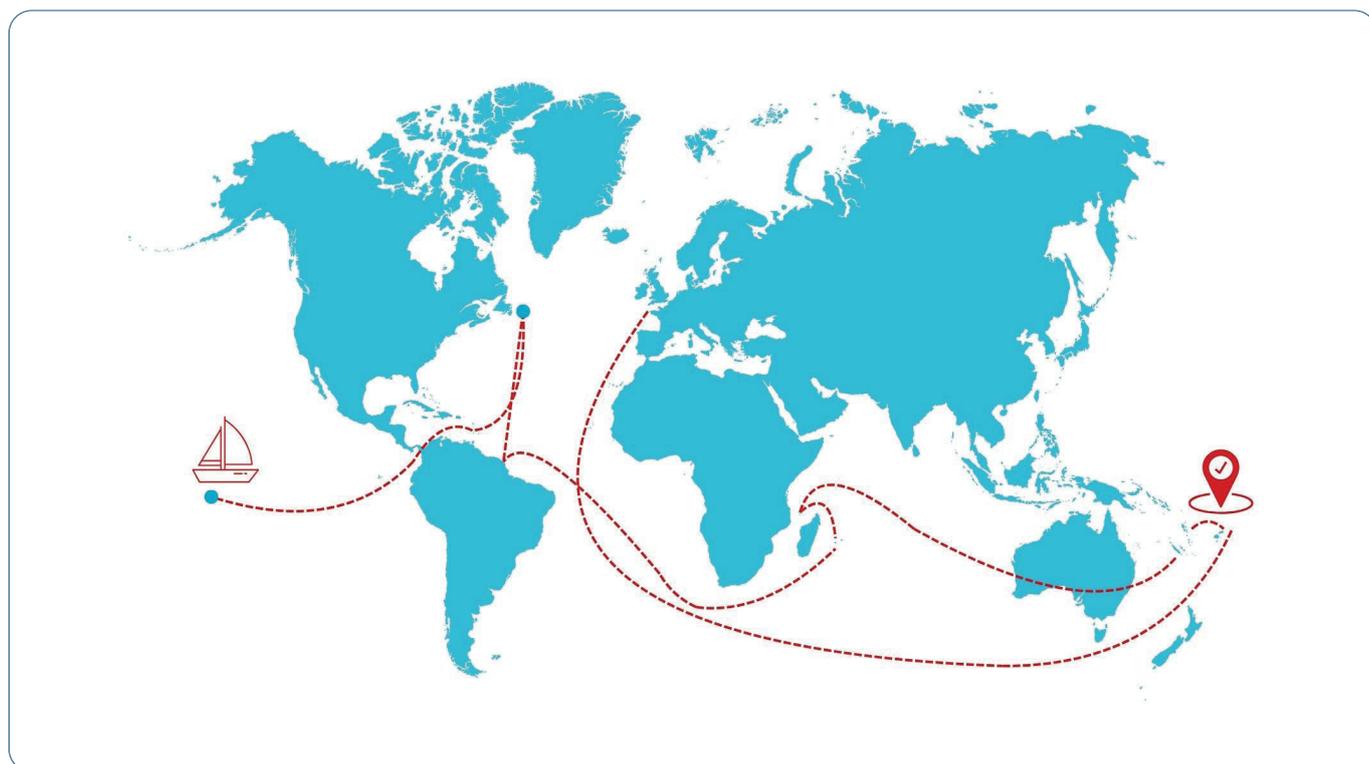


AU TERME DU VOYAGE, UNE FRANCE SANS RIVAGE

Mon périple touche à sa fin. Je rentre vers l'Hexagone, vers cette France que l'on réduit trop souvent à sa géographie continentale. Et pourtant, je n'ai cessé de la voir tout au long de ma traversée. Aux confins du Pacifique, dans les alizés de l'océan Indien, sur les rives volcaniques des Antilles : la France était là, ancrée, vivante, multiple. **Ces territoires ultramarins, souvent perçus comme lointains, sont en réalité les avant-postes et les pionniers de notre avenir maritime.** Ce sont eux qui offrent à la France son statut unique de nation présente sur tous les océans. Ils abritent nos richesses marines, notre biodiversité, nos réserves stratégiques, et ils sont les points de contact avec les grandes routes du monde. Face à l'immensité de l'océan, j'ai souvent eu l'impression d'être minuscule. Et pourtant, j'appartenais à une nation dont l'horizon s'étire bien au-delà de ses côtes visibles. Ce patrimoine bleu, j'en ai mesuré la grandeur à chaque escale, à chaque port, à chaque récif.

Les océans, devenus un enjeu géopolitique mondial, nécessitent une gouvernance internationale renforcée face aux rivalités territoriales, au changement climatique et à l'intensification des activités humaines. Six mois après mon retour, je prends conscience de l'empreinte silencieuse de la mer dans chacun de mes gestes du quotidien. Quand je me

brosse les dents, que je consulte les actualités sur mon téléphone ou que je bois une simple tasse de café, je ne peux m'empêcher de penser à l'odyssée qu'ont traversée ces objets et ces produits. Derrière chacun d'eux, il y a un cargo, des câbles sous-marins, une route maritime, un port lointain. Tout cela rendu possible par la mer.



LE MOT DES PRÉSIDENTS

Les générations futures hériteront des décisions prises aujourd'hui, qu'il s'agisse de l'état des écosystèmes marins, des opportunités économiques, ou de la place de la France dans la gouvernance des océans. La souveraineté maritime française nécessite la construction d'une vision stratégique géopolitique et économique commune sur un temps long, où la protection des intérêts nationaux s'harmonise avec la promotion de l'innovation et de la compétitivité, et où la protection des espaces maritimes et leur exploitation doivent être en parfaite harmonie : tels sont les objectifs à poursuivre pour construire une économie raisonnée et raisonnable, une colonne vertébrale essentielle pour donner du sens à notre jeunesse et plus largement aux français.

Poursuivre les efforts engagés ne peut se faire qu'en s'appuyant sur la mobilisation des femmes et des hommes qui oeuvrent pour notre économie bleue : pêcheurs, armateurs, marins, en mer et à terre, sont les professionnels responsables et engagés, les gardiens vigilants de ce patrimoine, la clé de voûte pour assurer à la France sa place de deuxième puissance maritime mondiale. **En cette Année de la Mer, il convient de réaffirmer la force d'âme et la place centrale des territoires et de nos compatriotes ultramarins dans**

la stratégie maritime française. Les soutenir et les valoriser est à la fois un devoir moral et une nécessité pour l'avenir de la France maritime.

Ces enjeux exigent une mobilisation collective qui tienne compte des atouts et spécificités de chaque territoire et de chaque filière. L'équilibre à tenir entre les missions régaliennes de l'Etat et le dynamisme de l'économie maritime repose sur une collaboration étroite entre les acteurs publics et privés. **Cette alchimie subtile est notamment au coeur de l'action des clusters maritimes ou du projet de rapprochement entre les marines marchande et militaire, permettant aujourd'hui de dessiner les contours d'un avenir maritime durable et prospère.** La France doit également s'appuyer sur le rôle stratégique des territoires ultramarins qui forment cet archipel européen face aux réalités d'un ordre mondial redessiné.

Formant un seul et même équipage, par delà les continents et les océans, les français de l'archipel France peuvent choisir d'unir les forces et leurs rêves pour conquérir l'horizon et faire flotter un pavillon aux trois couleurs de l'espérance, de la durabilité et de la prospérité.

Nathalie Mercier-Perrin
Présidente du Cluster Maritime Français



Yannick Moreau
Président de l'A.N.E.L
Maire des Sables d'Olonne



NOTES

(1) Toute l'Europe. « L'outre-mer européen : 22 territoires reliés à l'Union européenne », 20 novembre 2024.

(2) Grand Port Maritime de la Martinique. « Un trafic en mouvement », 20 février 2025.

(3) Ouest-France. « Exclusif. Narcotrafic aux Antilles : pourquoi Martinique et Guadeloupe sont des cibles de choix », 1^{er} avril 2025.

(4) Sénat. Un nécessaire sursaut : sortir du piège du narcotrafic. Rapport n° 588 (2023-2024), tome I, déposé le 7 mai 2024.

(5) Agreste. (2024). La flotte de pêche française au 1^{er} janvier 2024. Ministère de l'Agriculture et de la Souveraineté alimentaire.

(6) FAO. (2022). La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture 2022: Vers une transformation bleue. Rome : Organisation des Nations Unies.

(7) OCDE. L'économie de la mer à l'horizon 2050. Résumé. Éditions OCDE, mars 2025.

(8) Ministère de la Transition écologique. « Déchets marins », mis à jour le 28 février 2025.

(9) Ministère de la Transition écologique. « Le patrimoine marin et les aires marines protégées françaises », mis à jour le 6 février 2023.

(10) Ministère de la Transition écologique, de la Biodiversité, de la Forêt, de la Mer et de la Pêche. « Projet de feuille de route sur l'économie bleue ultramarine à horizon 2030 », mis à jour le 10 décembre 2024.

Crédits photos : © SNSM - © Canva - © Marine Nationale



www.cluster-maritime.fr

