

L'économie bleue à La Réunion

Des potentiels variés et des atouts à exploiter

Occupant une place prépondérante et croissante dans les stratégies de croissance durable au niveau national et européen, l'économie bleue (*encadré*) emploie 7 500 personnes à La Réunion, dans sa définition la plus large. Un poids (2,9 %) proche de celui de la France côtière (3,1 %), mais à un niveau moindre par rapport aux Antilles (jusqu'à 7,1 % en Guadeloupe), ce qui résulte d'une activité touristique et de croisière moins développée ainsi qu'une géographie maritime plus contraignante.

L'économie bleue réunionnaise bénéficie d'un espace de pêche important, grâce aux différentes zones économiques exclusives françaises dans la zone océan Indien et dans les Terres australes et antarctiques françaises¹ (TAAF). La pêche locale reste une activité fragile et dépendante des ressources halieutiques, mais se démarque par la présence d'entreprises structurées (dans la capture, l'exportation ou la transformation), à la différence des Antilles où les pêcheurs-artisans prédominent.

L'économie bleue réunionnaise se structure progressivement pour tirer parti des atouts qui l'environnent. Le Grand port maritime se modernise et se positionne comme un pilier du développement de l'économie bleue. Carrefour entre l'Europe, l'Asie et l'Afrique, les activités de transbordement montent en puissance et la croisière émerge. La Réunion recèle également un fort potentiel en énergie marine, levier à mobiliser dans sa quête d'autonomie énergétique. Autre activité liée à l'économie bleue, la production de microalgues offre une niche d'activité possible, à forte valeur ajoutée. La Réunion est également un centre de recherche sur le milieu marin et pourrait devenir une base avancée de l'observation des changements climatiques.

UNE ÉCONOMIE BLEUE AU POIDS ENCORE MODESTE

Les activités associées à l'économie bleue à La Réunion

	Activité significative	Activité à développer	Potentiel à évaluer
Transport maritime de marchandises	x		
Transport maritime de passagers		x	
Activités portuaires	x		
Activités touristiques		x	
Activités récréatives		x	
Banque, assurances	x		
Défense et action de l'état en mer	x		
Formation		x	
Construction et réparation navale		x	
Pêche		x	
Aquaculture			x
Recherche et développement		x	
Énergies maritimes renouvelables		x	
Câbles sous-marins			x
Biotechnologies bleues		x	
Exploration minière fonds marins			x
Parapétrolier offshore			x

L'ÉCONOMIE BLEUE : DÉFINITION ET CADRAGE

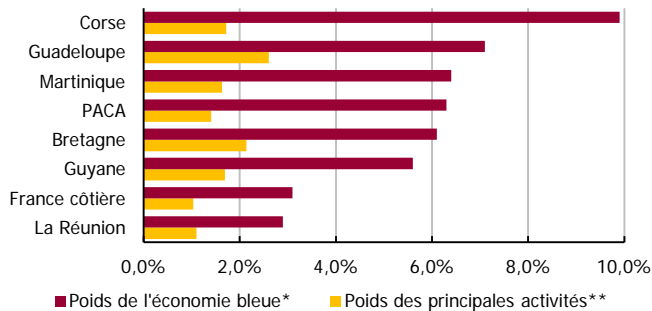
Selon la Commission européenne, l'économie bleue englobe toutes les activités économiques liées aux océans, mers et côtes. Cela comprend les activités de soutien directes et indirectes les plus proches, nécessaires au fonctionnement de ces secteurs économiques et qui peuvent être localisées n'importe où, y compris dans des pays sans littoral. Plus précisément, l'économie maritime comprend les secteurs suivants : aquaculture, tourisme maritime et côtier, biotechnologie bleue, énergie marine, exploitation minière des fonds marins, ainsi que : transport maritime, construction et réparation navale, pêche, parapétrolier offshore.

Cependant, toutes ces activités ne peuvent être directement isolées des nomenclatures statistiques et donc observées, en raison de leur transversalité. Certaines activités font partie de secteurs plus larges et sont « statistiquement invisibles », comme le tourisme littoral ou côtier, la pose de câbles sous-marins, les énergies maritimes, les activités d'étude ou de recherche et développement ou les activités maritimes d'intervention publique (défense, surveillance et de sauvetage en mer). Ces contraintes statistiques poussent à définir un second champ d'analyse centré sur les principaux secteurs d'activité de l'économie maritime : les activités liées aux produits de la mer, à la construction et la réparation de navires, au transport de passagers et de marchandises, et les activités portuaires et de travaux publics maritimes.

¹ Note expresse n° 388 « Les Terres australes et antarctiques françaises : acteur de l'économie bleue au cœur de l'océan Indien », IEDOM, 2016.

Un poids faible au sein du tissu économique réunionnais

1 - L'emploi dans l'économie bleue



* dans l'emploi total; ** Nombre d'emplois salariés (y.c. artisans-indépendants) dans les principales activités rapporté à l'emploi marchand (salarié ou non)
Sources : Insee, étude sur l'emploi maritime (chiffres 2012) ; Acoff, calculs IEDOM sur l'emploi dans les principales activités (chiffres 2015 pour les salariés et 2014 pour les artisans-indépendants)

pêche, l'aquaculture, le commerce et la transformation de leurs produits), dont les deux tiers dans la pêche. Le quart restant se répartit de manière quasi équivalente entre la réparation de navires, les activités portuaires et de travaux publics en mer, et le transport maritime.

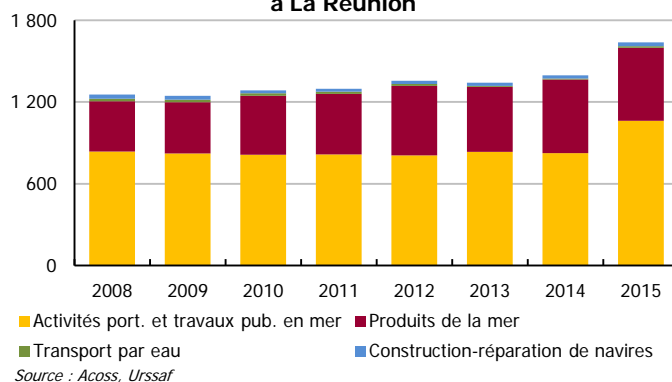
Les entreprises y sont majoritairement de très petite taille : 8 entreprises sur 10 n'ont pas de salarié, contre 3 sur 4 pour l'ensemble des entreprises de l'île. Toutefois, dans le secteur de la pêche, La Réunion se démarque de la Guadeloupe et de la Martinique avec la présence d'entreprises structurées allant de la capture, à l'exportation en passant par la transformation, alors que les Antilles comptent quasi exclusivement des pêcheurs-artisans.

Les entreprises des principaux secteurs d'activité de l'économie bleue emploient 1 900 personnes à La Réunion en 2015, en tant que salariés ou artisans indépendants, soit 1,1 % de l'emploi marchand (graphique 1). Les deux tiers de ces emplois se concentrent dans les activités portuaires et les travaux publics maritimes. Les activités liées aux produits de la mer constituent le dernier tiers. Les activités de transport par eau et de construction-réparation de navires ne représentant qu'une très faible partie des emplois (2,4 % du total).

Un emploi dynamique dans l'économie bleue

Bien que modeste en termes de poids dans l'emploi total, l'économie bleue réunionnaise se caractérise par son dynamisme. Le nombre de salariés y progresse 3 fois plus rapidement que l'ensemble des salariés du secteur privé : +3,9 % par an en moyenne entre 2008 et 2015 pour l'économie de la mer, contre +1,2 %. Les activités liées aux produits de la mer affichent les croissances les plus fortes, avec une hausse de 5,4 % par an, notamment pour la pêche industrielle pratiquée dans les TAAF, la transformation et l'exportation de celle-ci. Les activités portuaires et les travaux publics maritimes restent stables de 2008 à 2014 (820 emplois en moyenne) et progressent fortement en 2015, avec 30 % d'emplois supplémentaires en un an (graphique 2). Ce bond s'explique principalement par les débuts du chantier de la Nouvelle route du littoral, qui font doubler l'emploi dans la construction d'ouvrages maritimes. Cette activité continue d'être dynamique en 2016 (+5,2 %).

2 - Emplois salariés de l'économie bleue à La Réunion



Un territoire peu tourné vers le tourisme et l'océan

L'économie bleue réunionnaise est moins développée que dans les autres régions ultramarines, en raison notamment d'un plus faible développement du tourisme littoral : croisière, plaisance, activités de plage, hôtellerie, la restauration et toutes les autres activités touristiques dans des communes balnéaires. Le tourisme représente les deux tiers des « emplois bleus », c'est-à-dire les emplois dans la définition large de l'économie de la mer (source : Insee 2012). Aux Antilles, cette proportion est plus élevée, avec les trois quarts des emplois en Martinique et en Guadeloupe. Celle-ci s'explique par l'importance de la croisière et de la plaisance dans ces archipels, qui accueillent près de 250 000 croisiéristes chacun (la Caraïbe enregistre plus de 24 millions de croisiéristes en 2015), contre à peine 40 000 à La Réunion.

La Réunion est également peu tournée vers la mer, tout d'abord, pour des raisons de géographie maritime. Le linéaire côtier est plus réduit (620 km de côtes en Guadeloupe et 380 km en Martinique, contre 207 km à La Réunion), les fonds marins y sont abrupts, plus agités, avec un plateau continental étroit qui limite le nombre de sites de mouillages ou de baies ainsi que les zones de pêche. Ces contraintes rendent plus difficile la pratique de la pêche. Cet intérêt assez ténu des Réunionnais pour la mer s'explique également par des raisons historiques et culturelles liées à l'esclavagisme et aux vagues migratoires de peuples en grande majorité non maritimes.

Un risque bancaire fortement concentré dans quelques entreprises

L'encours de prêts des principales entreprises de l'économie bleue représente 1,1 % des risques totaux à La Réunion à fin 2016, avec 151,2 millions d'euros d'encours recensés au Fichier central des risques (SCR) de la Banque de France. Les deux tiers de ces encours se concentrent dans les activités liées aux produits de la mer, et notamment la pêche. Les achats de palangriers et de

thoniers-senneurs pèsent particulièrement sur les risques portés par le secteur. Le Grand port maritime complète en grande partie l'encours des principales entreprises de l'économie bleue.

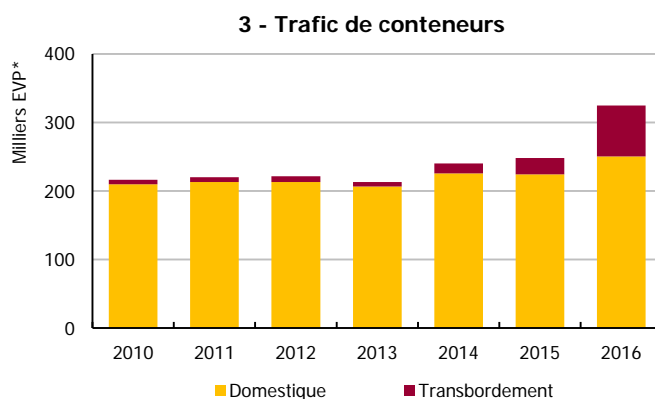
LES ACTIVITÉS STRUCTURANTES ET D'AVENIR DE L'ÉCONOMIE BLEUE

Le Grand port maritime au cœur des enjeux économiques de l'île

Le Grand port maritime (Port Réunion), principale porte sur l'extérieur, et le transport maritime constituent un rôle fondamental dans l'économie de l'île. En 2016, 99,5 % des échanges commerciaux extérieurs (importations et exportations) transitent par Port Réunion. L'insularité et le coût relatif du fret aérien expliquent cette prédominance du transport maritime, sans que celle-ci ne soit spécifique aux économies insulaires : 95 % des biens échangés en France métropolitaine avec l'extérieur passent également par les mers.

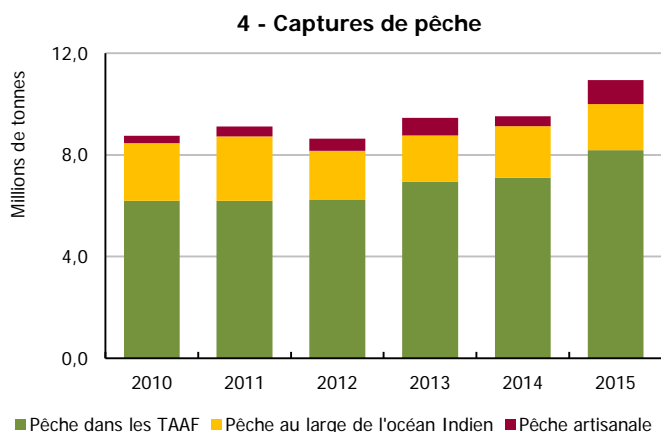
Le trafic commercial maritime atteint un record historique en 2016, avec 5,4 millions de tonnes de marchandises traitées (en entrée et en sortie), en lien avec l'embellie économique locale, le chantier de la Nouvelle route du littoral et l'augmentation de l'activité de transbordement, c'est-à-dire celle de transfert de cargaison d'un navire vers un autre bâtiment. Port Réunion devient en effet le premier port de l'Outre-mer français, devant le port de Nouméa¹ (5,1 millions de tonnes), celui de la Guadeloupe (3,7 millions de tonnes) et celui de la Martinique (3,4 millions de tonnes). Il se situe même au 9^e rang des ports français, derrière La Rochelle (9 millions de tonnes) mais très éloigné de Marseille (81 millions de tonnes), premier port de France. Il reste également en deçà du trafic commercial à Maurice (6,8 millions de tonnes en 2015).

En 2016, Port Réunion a transbordé près de 74 000 conteneurs en équivalant vingt pieds (unité de mesure de conteneur : « EVP »). Cette activité a triplé en un an, suite à l'accord conclu avec l'armateur CMA-CGM en 2014 et aux investissements réalisés par le Grand port maritime pour accompagner cette croissance. Cet accord renforce la place de Port Réunion comme carrefour des routes maritimes entre l'Europe, l'Asie et l'Afrique. Au total, le trafic de conteneurs dépasse la barre des 300 000 EVP, soit un niveau record pour l'île (*graphique 3*). Le développement de nouvelles lignes maritimes s'inscrit dans la stratégie Port Réunion pour devenir un hub régional et non plus un port secondaire. Pour ce faire, 147 millions d'euros seront investis entre 2014 et 2018 pour accroître la capacité portuaire du Port Est et développer la plaisance au Port Ouest. À plus long terme, Port Réunion réfléchit à son extension et à la nécessité d'un second port (projet de Bois-Rouge à Saint-André à l'horizon 2035-2040).



*EVP: équivalent vingt pied, unité de mesure des conteneurs
Source : Grand port maritime

La pêche : un secteur dynamique, mais qui reste fragile



Sources : CTOI, FAO-FishstatJ ; Préfecture des TAAF

soumises à des quotas¹. Au total, la pêche réunionnaise capture près de 11 000 tonnes de poissons, dont le quart est exporté principalement vers le Viêt Nam, Hong Kong et le Japon. Parallèlement, La Réunion importe également des produits de la pêche (crevettes et autres poissons tropicaux) venant d'Inde et du Viêt Nam.

La filière s'organise autour de l'Association réunionnaise interprofessionnelle de la pêche et de l'aquaculture (Aripa), afin de faciliter la communication entre les différents métiers et d'améliorer les conditions de mise en marché des produits. Néanmoins, la situation économique de la filière reste fragile et dépendante des ressources halieutiques. En 2016, la Commission des thons de l'océan

¹ La Nouvelle-Calédonie compte trois autres ports industriels privés principalement dédiés au transport de minerai de nickel. Au total, le trafic intérieur et extérieur de marchandises par voie maritime s'établit à 13,7 millions de tonnes en 2016, dont les deux tiers de minerai de nickel.

² Note presse n° 388 « Les Terres australes et antarctiques françaises : acteur de l'économie bleue au cœur de l'océan Indien », IEDOM, 2016.

Indien s'alarme des conséquences de la surpêche dans la zone, notamment du thon albacore (mais également du marlin et du thazard), et préconise une baisse de 20 % de ces captures actuelles.

Une expansion récente de la croisière

Le flux de passagers est marginal par rapport à ceux des Caraïbes (Guadeloupe et Martinique), mais le secteur présente un potentiel de développement intéressant, avec une période touristique en contre-saison pour l'hémisphère Nord.

En 2016, le trafic de passagers enregistre pour la deuxième année consécutive une augmentation exceptionnelle de 85 % (après +126 % en 2015), avec 32 escales de paquebots et 37 000 passagers. Ces bons résultats sont dus à l'intensification des activités de la compagnie *Costa Croisière*, mais également à l'arrivée de nouvelles compagnies. Pour exemple, le *Queen Mary 2*, fleuron de la flotte de *Cunard Line*, a fait escale à La Réunion pour la première fois en 2017.

Les dépenses des 16 000 croisiéristes qui sortent de l'enceinte portuaire (une partie des passagers restant à bord des bateaux) sont estimées à 1,1 million d'euros en 2015-2016, selon une étude menée pour le Comité régional de tourisme. Les perspectives de croissance restent favorables, bien que modestes, laissant envisager l'accueil de 50 000 croisiéristes à l'horizon 2020 – 2025 pour une recette touristique estimée entre 2 et 4,5 millions d'euros.

Les énergies marines comme levier de la transition énergétique

5 – Potentialité des énergies marines à La Réunion

	Maturité techno.	Potentiel réunionnais	Faisabilité éco.
Climatisation marine	● ● ●	● ● ●	● ● ●
Énergie thermique des mers	● ● ○	● ● ○	● ● ○
Énergie éolienne offshore	● ○ ○	● ● ●	● ○ ○
Énergie des vagues	● ○ ○	● ● ○	○ ○ ○
Énergie osmotique (gradient de salinité)	● ○ ○	● ○ ○	● ○ ○
Énergie des courants	● ● ●	○ ○ ○	○ ○ ○

Source : IEDOM

La Réunion recèle un fort potentiel en énergie marine (*graphique 5*), avec plusieurs projets d'expérimentation et de mises en production en cours ou à venir. Ces technologies constituent un levier essentiel pour atteindre les objectifs fixés dans la loi de transition énergétique de 2015 : produire la moitié de l'électricité à partir d'un mix d'énergies renouvelables dès 2020 et viser l'autonomie énergétique de l'île d'ici 2030.

Les efforts des acteurs et des décideurs se concentrent sur la climatisation marine et l'énergie thermique des mers (ETM). Ces énergies semblent être les mieux adaptées à La Réunion, après les arrêts de projets d'énergie des vagues de type Pelamis (structure semi-émergée et installée au large) et de type CETO (bouées ancrées en profondeur près du rivage). Deux projets de

climatisation marine, plus connue sous le nom de SWAC (sea water air conditioning), par l'utilisation de l'eau froide des fonds marins pour climatiser des bâtiments, sont en cours : un premier, le plus avancé (au stade d'appel d'offres), au Centre hospitalier universitaire de Saint-Pierre et un second à l'aéroport Roland Garros à Sainte-Marie (début des études techniques). Parallèlement, les projets d'ETM, utilisant la différence de température entre les eaux de surface et les eaux profondes, existent depuis 2012 avec l'implantation d'un prototype à terre servant à préfigurer la construction d'ETM en mer. Par ailleurs, le projet de pôle industriel à Bois-Rouge prévoit la réalisation d'un ETM à terre alimenté par les chaleurs de l'usine sucrière et de la centrale thermique.

De multiples potentialités : de la production de microalgues à la R&D

Au-delà des énergies marines, différentes activités liées à l'économie bleue émergent. Bien que le développement de l'aquaculture reste complexe compte tenu des problématiques de foncier et du risque requin (concernant les dispositifs de concentration de poissons en mer), celui de la production de microalgues semble le mieux orienté. La production de spiruline, microalgue alimentaire à fort caractère nutritionnel, se développe dans l'île depuis 2009, avec une production de 2 000 tonnes en 2016 et un objectif de 10 000 tonnes en 2020, selon l'association Spiruline Péi qui regroupe plusieurs producteurs. Parallèlement, un projet d'industrialisation de production de microalgues, porté par la société Bioalgastral, prend de l'ampleur. Lancée en 2008, la société entre en phase préindustrielle, avec la construction d'un espace industriel à la Technopole de Saint-Denis. Elle a également signé un partenariat avec le producteur d'électricité Albioma, en tant que fournisseur de biocarburant. Par ailleurs, l'entreprise travaille à la récupération des eaux usées de la station d'épuration à Sainte-Marie, afin de valoriser ces déchets.

La Réunion constitue également un centre de recherche en milieu marin dans l'océan Indien. L'IRD, l'Ifremer et l'université travaillent, entre autres, à l'amélioration des connaissances sur la biodiversité marine, les ressources halieutiques et les migrations des poissons de la zone. L'île est également la base arrière des recherches menées dans les îles Éparses et dans les TAAF. Par ailleurs, La Réunion possède les atouts pour devenir un acteur important de l'observation des changements climatiques globaux, grâce aux technologies disponibles dans l'île, comme l'antenne satellitaire de télédétection SEAS-OI et de la station d'observation de l'atmosphère du Mardo.

Une volonté de structuration de l'économie bleue

L'économie bleue occupe désormais une place prépondérante dans les stratégies de croissance durable, que ce soit au niveau européen ou national. La Réunion cherche à se structurer pour profiter des ressources marines qui l'entourent. En 2016, l'île a accueilli l'installation du Conseil maritime ultramarin du bassin Sud océan Indien, en charge de la déclinaison régionale de la stratégie nationale de croissance bleue. Les professionnels s'organisent autour du cluster maritime pour peser dans le débat public, tandis que la Région travaille à la mise en place d'un Pôle régional mer.

Enfin, l'action de l'État en mer (défense, surveillance et sauvetage en mer) participe au rayonnement géopolitique de la France dans le monde. Les Forces armées de la zone sud de l'océan Indien (FAZSOI) contribuent à la préservation des intérêts français, mais également des pays voisins dans le cadre de coopération régionale. La Réunion est ainsi le troisième port militaire de France.

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

Directeur de la publication : M-A. POUSSIN-DELMAS — Responsable de la rédaction : T. BELTRAND

Rédacteurs : D. PERRAIN, A. LOTFI et M. ARDOINO

Éditeur et imprimeur : IEDOM

Achévé d'imprimer : septembre 2017 — Dépôt légal : septembre 2017 – ISSN 1952-9619