

L'économie bleue en Polynésie française

En 2019, les secteurs d'activité de l'économie bleue de la Polynésie française représentaient 5,2 % du produit intérieur brut (PIB), soit une valeur ajoutée de 28,5 milliards de F.CFP et une hausse de 9 % par rapport en 2015. Il occupe 4,5 % de l'emploi salarié en équivalent temps plein, soit 12 % de plus en quatre ans. Les activités les plus importantes en termes de valeur ajoutée sont les services portuaires et la pêche, mais la plaisance et la location de voiliers sont les activités qui ont connu la croissance la plus grande (+ 160 % entre 2015 et 2019), en raison de l'embellie touristique qu'a connue la Polynésie française durant cette période.

Les caractéristiques structurelles et géographiques de la Polynésie française sont souvent perçues comme une contrainte (étroitesse des marchés, isolement, dépendance aux échanges commerciaux, etc.), mais elles peuvent aussi présenter des atouts. Le caractère insulaire des îles polynésiennes constitue, pour les activités maritimes et l'économie bleue, un potentiel de développement pour le Pays. En effet, l'espace marin de la Polynésie française qui dispose d'une zone économique exclusive (ZEE) est exploité pour ses ressources naturelles (pêche, aquaculture). De plus, le transport maritime est utilisé pour des échanges commerciaux internationaux et intra archipels. Depuis les années 1990, le tourisme et les activités de loisirs et sportives en mer se sont fortement développés, conduisant à des premières réflexions sur le partage de l'espace et la gestion durable des ressources marines. Aujourd'hui, de nouvelles activités maritimes telles que l'exploitation de l'énergie thermique débutent, concourant à faire de l'espace marin un atout du développement économique.

Cette publication vise plus particulièrement à présenter un état des lieux du poids économique et social des activités maritimes en Polynésie française.

L'économie bleue en Polynésie française représente 4,5 % des emplois marchands polynésiens et 5,2 % du PIB

La Polynésie française dispose de l'un des plus grands domaines maritimes au monde avec près de 5,5 millions de km², après les États-Unis (11,4 millions km²). Sur un territoire maritime aussi vaste, les enjeux sont multiples comme de réussir à maintenir des activités traditionnelles durables (pêche et aquaculture) en développant un secteur à fort potentiel industriel et en adaptant les infrastructures aux évolutions structurelles (croisière, transport maritime) et écologiques (énergie, déchets, faune, flore).

Selon le périmètre retenu, les activités maritimes représentaient en 2019 5,2 % du PIB et 4,5 % de l'emploi marchand (2 949 emplois) en Polynésie française.

Périmètre des activités prises en compte dans l'étude

L'économie bleue peut englober un grand nombre d'activités selon les secteurs :

- secteur primaire : pêche et aquaculture en mer ;
- secteur 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 ;
- secteur tertiaire : commercialisation des produits de la mer, prestations de transport de passagers et de marchandises, prestations nautiques, entretiens 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 peut y être intégré de façon plus ou moins large selon les périmètres retenus. L'activité hôtelière ne sera pas retenue. Le concept d'économie bleue est souvent associé à la prise en compte des impacts environnementaux et sociaux de ces activités. Cette étude se concentre principalement sur la mesure du poids de l'économie bleue en Polynésie française (production qui est composée de la valeur ajoutée et des consommations intermédiaires du secteur, valeur ajoutée qui correspond à la richesse produite lors du processus de production du secteur et s'obtient en retirant les consommations intermédiaires de la production et effectifs).

Les termes « économie bleue » et « économie maritime » sont équivalents et les secteurs retenus dans cette étude compte tenu de la disponibilité des données sont :

- le transport maritime ;
- la plaisance et la location de voilier ;
- la pêche, la perliculture et l'aquaculture ;
- la fabrication et réparation navale.

TABLE 1. Synthèse de l'activité de l'économie bleue en 2019

	Production (en millions de F.CFP)	VA (en millions de F.CFP)	Effectifs salariés en ETP	Nombre d' entreprises	VA/ETP (en millions de F.CFP)
Transport maritime	12 112	3 892	698	498	5,8
Plaisance et location de voilier	3 567	1 914	149	7	12,8
Services portuaires	18 838	9 768	725	76	13,5
Fabrication et réparation navale	5 221	1 907	273	149	7
Sous-total	39 738	17 481	1 845	730	9
Pêche et Aquaculture	13 313	7 988	262	nd	nd
Perliculture	6 722	3 025	842	nd	3,6
Sous-total	20 035	11 013	1 104	nd	nd
Total Économie bleue	59 773	28 494	2 949	nd	9,7
Total Économie polynésienne	1 005 690	551 463	65 611	29 424 (ICS)	nd
Poids	5,9%	5,2%	4,5%	nd	nd

ETP: équivalent temps plein
nd: non disponible
VA: valeur ajoutée

Source : ISPF, comptes économiques, RTE, CPS, Estimations, RP

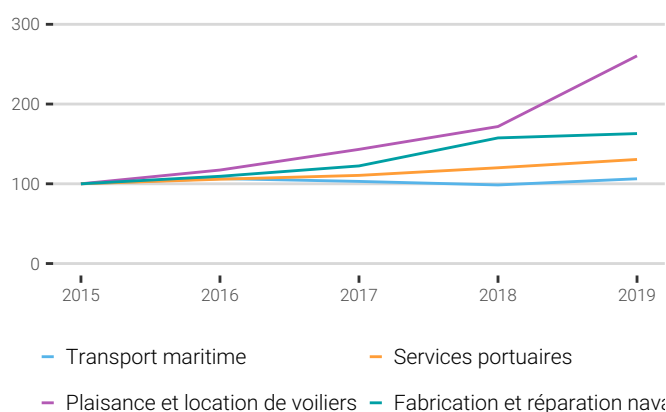
Une croissance soutenue de l'activité sur les cinq dernières années : malgré les difficultés de la perle et de la pêche, les secteurs de la mer se sont avérés dynamiques, avec une valeur ajoutée en hausse de 9 % entre 2015 et 2019, au même rythme que l'économie dans son ensemble. Le développement de la plaisance (dont la croisière), du transport maritime et de la construction navale porte le secteur. Pourtant, l'économie bleue représente moins de 5 % des salariés polynésiens en équivalent temps plein (ETP). Les entreprises du secteur de la mer embauchent 2 949 salariés en 2019 dont près de la moitié travaille dans les services et transports maritimes. Entre 2015 et 2019, la croissance des emplois a été plus rapide que pour l'ensemble de l'économie (+ 12 % contre + 9 %). Hormis la pêche, la hausse a concerné l'ensemble des activités et encore plus fortement la réparation navale. L'économie de la mer concentre 90 % d'entreprises individuelles et produit en moyenne 10 millions de F.CFP de valeur ajoutée par emploi en ETP, soit une productivité apparente dans la moyenne des entreprises polynésiennes. Seules 2 % des entreprises ont dix salariés ou plus et les plus grandes entreprises sont dans le transport maritime ou la manutention portuaire.

Des technologies bleues au service de l'autonomie énergétique de la Polynésie française : pour diminuer sa dépendance aux hydrocarbures et diminuer les gaz à effet de serre, le gouvernement a adopté en 2015 le Plan de transition énergétique 2015-2030 (PTE) dont l'un des principaux objectifs est d'atteindre 75 % d'énergie renouvelable dans la production d'électricité en 2030. En 2020, les énergies renouvelables représentent 30,2 % de la production d'électricité en Polynésie française. Ce taux est plus important à Tahiti (35,9 %) et plus faible dans les autres îles de la Polynésie française (6,3 % aux Australes par exemple). À ce titre, la mer constitue également un potentiel d'énergie renouvelable¹.

1. L'énergie hydrolienne, l'énergie thermique des mers ou les énergies houlomotrices.

L'économie bleue dans le monde : d'après l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), les activités liées à la mer ont contribué à hauteur de 1 500 milliards de dollars US à l'économie mondiale en 2010, soit 2,5 % de la valeur ajoutée brute du globe. Un tiers de cette valeur ajoutée provient de l'exploitation du pétrole et du gaz. Viennent ensuite le tourisme maritime et côtier, les équipements maritimes et les activités portuaires. Elle permettait d'occuper 1,5 % de la population active en emploi, dont un tiers porté par le secteur de la pêche en Europe. Des stratégies de développement se mettent en œuvre dans l'ensemble des pays côtiers. Celles suivies par l'Union Européenne visent à soutenir la croissance durable dans les secteurs marin et maritime dans leur ensemble qui offrent un potentiel considérable en matière d'innovation et de croissance. Cette stratégie se compose des trois volets suivants : une politique maritime intégrée, des stratégies par bassin maritime et enfin des approches ciblées d'activités spécifiques dans lesquelles une croissance accrue est possible (aquaculture, tourisme côtier, biotechnologie marine, énergie marine et exploitation minière des fonds marins).

Fig. 1. Évolution de la valeur ajoutée - Indice base 100 : 2015



Source : ISPF, comptes économiques, Estimations

Le transport maritime, les services portuaires, la plaisance et la fabrication et réparation navale : des secteurs essentiels pour l'économie, le tourisme et les Polynésiens

La branche « transports maritimes, services portuaires, plaisance et fabrication et réparation navale » de l'économie bleue occupe 1 845 salariés en 2019 (+ 275 depuis 2015). Elle explique 4 % de la valeur ajoutée polynésienne et représente 66 % de celle de l'économie bleue.

Le transport maritime de marchandises et de passagers occupe, en 2019, 698 salariés en ETP (+ 93 salariés par rapport à 2015) et représente 0,7 % de la valeur ajoutée polynésienne comme en 2015. Sa valeur ajoutée passe de 3,67 milliards de F.CFP en 2015 à 3,89 milliards de F.CFP en 2019 (+ 6,2 %). Le taux de valeur ajoutée² du secteur reste aux alentours de 32 % entre 2015 et 2019 dénotant un recours massif aux intrants pour fonctionner.

2. Le taux de valeur ajoutée est le ratio entre la valeur ajoutée du secteur et sa production

Le transport maritime de marchandises essentiel à l'économie polynésienne : le trafic international s'élève à 964 828 tonnes en 2019 (+ 12 % sur trois ans), dont 96 % de fret débarqué. Le trafic maritime inter-îles permet de garantir l'approvisionnement des archipels éloignés (produits pétroliers, produits alimentaires et matériaux de construction) et l'exportation vers Tahiti de productions locales (coprah, légumes et cultures vivrières, produits de la pêche côtière ou encore artisanat d'art). Le fret interinsulaire a progressé de 4 000 tonnes entre 2016 et 2019 à 465 948 tonnes. Ce volume se contracte de 20 000 tonnes en 2020. Une quinzaine de navires privés sillonnent les eaux polynésiennes, mais les quantités de fret restent limitées par les contraintes de transport, de stockages et de types de produits.

Réseau le plus vaste de l'Outre-mer, le transport maritime de passagers de la Polynésie française est contraint par la dispersion géographique des 75 îles habitées. La desserte maritime des archipels est majoritairement assurée par des armateurs privés et accessoirement par une flottille administrative pour des missions de service public spécifiques comme le transport scolaire ou de matériel de travaux publics. Le trafic interinsulaire représente un total annuel de 1,6 million de passagers, dont 99 % sont captés par la ligne Tahiti-Moorea. Si le transport des passagers vers les autres îles polynésiennes (conurrencé par le transport aérien) reste faible avec en moyenne 14 000 passagers par an, le développement, en cours et à venir, de liaisons vers les Îles Sous-le-Vent devrait développer ce segment.

Les services portuaires indispensables à la Polynésie française : constitués de près de 70 entreprises (services du port autonome, entreprises d'aconages, de manutentions portuaires et de messageries, etc.), les services portuaires comprennent 725 salariés en ETP en 2019 (contre 705 en 2015) et génèrent 9,7 milliards de F.CFP de valeur ajoutée. Ils représentent le plus gros secteur de l'économie bleue en termes de valeur ajoutée. Comme dans toutes les économies insulaires et encore plus en Polynésie française avec son éparpillement géographique, la place des services portuaires est prépondérante dans l'économie et représente 1,8 % du PIB. Profitant de l'essor de la croisière et du développement du fret depuis cinq ans, ce secteur s'est fortement développé avec une croissance de sa valeur ajoutée de 30 %. D'importants aménagements portuaires ont été menés ces dernières années dans les archipels et sur l'île de Tahiti (gare maritime, marinas) et les investissements se poursuivront dans le cadre de la loi du Pays relative à l'organisation du transport interinsulaire.

Le transport maritime interinsulaire a un impact environnemental en matière de rejets de gaz à effet de serre (4 à 5 % des émissions de gaz à effet de serre polynésiens). Les rejets de particules par l'utilisation de carburants de soute, qui ne sont pas très « propres », sont aujourd'hui à diminuer. Le seul transport maritime interinsulaire explique 10 % de la consommation totale énergétique en Polynésie (21,5 Ktep).

La croisière, la plaisance et location de voilier en forte croissance : constitué de moins de 10 entreprises et occupant 150 salariés en 2019 (+ 50 depuis 2015), ce secteur connaît une forte croissance de sa valeur ajoutée (multipliée par 3 en cinq ans) pour représenter 1,9 milliard de F.CFP de valeur ajoutée en 2019, soit 0,3 % du PIB polynésien. Ce type de produit touristique attire au-

jourd'hui 8 % de la fréquentation touristique soit 17 500 touristes internationaux en 2019 contre 10 500 en 2015, auquel il faudrait rajouter la fréquentation des résidents qui peut être estimée à 1 800 personnes. La croisière s'est développée avec des opérateurs extérieurs à la Polynésie (voir encadré). L'activité de plaisance touristique qui concerne la location de voilier équipé avec des services associés (équipage, repas, etc.) est constituée d'entreprises polynésiennes. La Polynésie française reste bien positionnée sur ce segment par rapport à ses voisins du Pacifique avec une offre en charter plus importante qu'en Nouvelle-Calédonie et en Nouvelle-Zélande, tout en disposant de ressources humaines suffisantes comme en témoigne la hausse des emplois salariés. Les investissements se poursuivent dans ce secteur avec 1,4 milliard de F.CFP de voiliers importés en 2020 (contre 745 millions de F.CFP en 2016). Bénéficiant de la défiscalisation, la confiance dans la poursuite de développement du secteur reste forte. La gestion des espaces, des zones de mouillage et du cadre réglementaire seront un enjeu crucial permettant l'acceptation des populations.

Zoom sur la croisière : pratiquée par près de 108 000 visiteurs internationaux en 2019, dont 45 000 croisiéristes intra-Polynésie et 63 000 croisiéristes transpacifiques, ce secteur se développe de façon continue depuis 2015. Un peu moins d'un quart d'entre eux ont choisi des bateaux polynésiens, les autres préférant des compagnies extérieures. Les 45 000 touristes en croisière intra-polynésienne ont dépensé plus de 15 milliards de F.CFP en 2019, dont 7 milliards de F.CFP en dehors du bateau. Une partie de ces dépenses à bord se retrouve dans la valeur ajoutée des entreprises polynésiennes (locations de voiliers, croisière), une autre partie dans la valeur ajoutée des services portuaires et le reste dans les marges des opérateurs extérieurs. Les dépenses réalisées à terre sont comptabilisées dans la valeur ajoutée des secteurs concernés (prestation touristique, location, commerce, etc.) qui ne rentrent pas dans le champ de l'économie bleue.

La croisière se développe avec l'appui d'opérateurs étrangers entre 2015 et 2019, avec un nombre d'escales qui progresse de 720 à 1 070, tout comme le nombre de passagers qui était de 89 000 en 2015.

Le développement de la croisière se poursuit en Polynésie française au travers d'une volonté des acteurs publics et de la configuration géographique du Pays. Les croisières généralement de luxe sortent peu du parcours Tahiti-Moorea-Bora Bora. Ces îles sont très souvent les seules à pouvoir recevoir des paquebots de grande taille. Seule la croisière charter peut proposer des prestations moins luxueuses mais reste confrontée au manque de mouillage. De manière générale, la croisière est très largement internationalisée en termes de clientèle et d'opérateurs. Dès janvier 2022, les paquebots de plus 3 500 passagers ne pourront plus venir en Polynésie française, jugés inadaptés à la destination et particulièrement polluant. L'île de Bora Bora souhaite limiter la présence de touristes à un millier par jour sur les bateaux.

La fabrication et réparation navale, un secteur en progression :

constitué de 150 entreprises et occupant 273 salariés en 2019 (+ 113 depuis 2015), ce secteur connaît une forte croissance de sa valeur ajoutée (+ 60 % en 5 ans) pour représenter 1,9 milliard de F.CFP de valeur ajoutée en 2019. Tout comme la plaisance, ce secteur représente un faible poids de l'économie polynésienne. Il est concentré sur la fabrication et la réparation navale dont la construction de navires de pêche mais aussi sur la maintenance des bateaux polynésiens et étrangers.

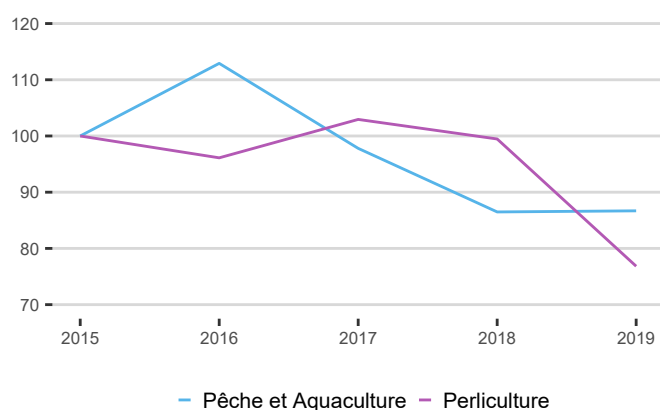
TABLE 2. Évolution de la production et des effectifs équivalent temps plein

		2015	2016	2017	2018	2019
Transport maritime	Production (en millions de F.CFP)	11 316	12 638	11 739	11 805	12 112
	Effectifs salariés en ETP	605	641	659	669	698
Plaisance et location de voiliers	Production (en millions de F.CFP)	1 594	2 146	2 443	2 753	3 567
	Effectifs salariés en ETP	99	114	123	142	149
Services portuaires	Production (en millions de F.CFP)	14 964	15 890	16 133	17 224	18 838
	Effectifs salariés en ETP	705	717	746	759	725
Réparation et maintenance navale	Production (en millions de F.CFP)	3 046	3 262	4 036	4 962	5 221
	Effectifs salariés en ETP	160	167	189	248	273

Source : ISPF, comptes économiques, CPS, Estimations

La pêche et l'aquaculture en Polynésie : une ressource importante pour les ménages polynésiens

Fig. 2. Évolution de la valeur ajoutée - Indice base 100 : 2015



Source : ISPF, comptes économiques, Estimations

Élément important de l'économie bleue par la nourriture procurée par la mer mais aussi par les devises récupérées, la pêche et l'aquaculture occupent en 2019 plus de 1 100³ emplois salariés en ETP et représentent 2 % du PIB polynésien. Ce secteur explique aussi 54 % des recettes d'exportation de biens polynésiens au cours des cinq dernières années (8,5 milliards de F.CFP en moyenne depuis 2015), grâce à la vente de perles en Asie et aussi de poissons entiers aux États-Unis. Les produits de la mer sont surtout destinés aux ménages polynésiens comme en témoigne la part des débouchés locaux dans les productions : 13 500 tonnes de production pour 1 600 tonnes exportées en 2019. A noter l'importance de la pêche de subsistance : quatre poissons sur cinq ne sont pas achetés.

3. Le nombre d'effectifs travaillant dans la pêche est très complexe à identifier compte tenu de la part importante du nombre de patentés dans le secteur et de l'autoconsommation.

La pêche, une ressource alimentaire importante : constitué d'une flotte de 72 navires (contre 61 en 2015), à laquelle s'ajoutent 350 bateaux pour la pêche côtière et des milliers de familles⁴ pratiquant la pêche lagonaire. Ce secteur s'est fortement transformé depuis les années 2000 avec un appui important des pouvoirs publics : aide à l'investissement, infrastructure portuaire, programme de formation et de recherche, etc. Une filière de pêche industrielle hauturière s'est développée aux côtés des autres pratiques de pêche. La pêche lagonaire reste essentiellement une pêche de subsistance : 400 pêcheurs lagonaires sont détenteurs d'une carte professionnelle délivrée par la Chambre de l'Agriculture et de la Pêche lagonaire (CAPL), pour une production estimée à 4 100 tonnes. La pêche côtière produit 2 100 tonnes de captures, la plus grande part étant issue de la filière hauturière (deux tiers) où 75 % de ces captures sont destinées au marché local. Les pouvoirs publics continuent de soutenir ce secteur avec par exemple des prix préférentiels sur le gasoil, la glace, le fret aérien pour les produits frais de la pêche hauturière. Compte tenu de sa large zone économique exclusive, la Polynésie française possède un réel potentiel halieutique mais aussi une situation géographique avantageuse en termes d'exportation vers les marchés en croissance (Asie et Amérique du Nord).

La mer et les lagons abritent des ressources alimentaires très importantes pour la population et représentent une grande part des apports alimentaires des ménages. Toutefois, ces ressources ne sont pas exploitées de la même manière (hauturier, côtier et lagonaire) et les contraintes qu'elles subissent sont souvent inversement proportionnelles à la démographie qui les entoure : certaines espèces sont plus recherchées et donc plus menacées. La hausse constante de la consommation de poissons, en Polynésie française et dans le monde, a fait de la pêche une industrie lucrative. Le boom de l'halieutique s'est aussi traduit par des inégalités ressenties par les pêcheurs artisanaux et une aggravation des conflits pour le contrôle de la ressource. Pour y faire face, les institutions internationales ont longtemps fait appel à des mécanismes de marché, qui ont menacé les conditions de vie précaires des communautés de pêche artisanale. La surveillance de la ZEE polynésienne reste donc un enjeu majeur tout comme la mise en place de réglementation visant à protéger les stocks (*rahu*) conjuguée à un zonage des zones et type de pêche plus fin permettant un développement harmonieux des divers types pêcheries polynésiennes.

Les armements étrangers, européens ou asiatiques, présents autour de la ZEE polynésienne, pratiquent une pêche « à la senne », avec dispositif de concentration des poissons dérivant. La pêche polynésienne en haute mer se fait à la palangre (formation *longline*), ce qui lui a permis d'obtenir en 2018 la certification « MSC »⁵, reconnaissance du caractère durable de la pêche thonnière au travers la sélection des prises.

4. 13 000 familles déclarent pratiquer la pêche comme activité secondaire au moment du recensement 2017.

5. Les principes et les critères du Marine Stewardship Council (MSC) en faveur d'une pêche durable ont été élaborés en 1999 dans le but de promouvoir les pêcheries durables. Le processus de certification MSC couvre les poissons pêchés du bateau à l'assiette et tout au long de la chaîne d'approvisionnement.

L'aquaculture « alimentaire », c'est quoi ?

L'aquaculture est l'ensemble des activités de culture de plantes et d'élevage d'animaux en eau marine en vue d'en améliorer la production, impliquant la possession individuelle ou juridique du stock en élevage. En Polynésie française, elle regroupe la pisciculture (élevage de poissons), la conchyliculture (élevage de nacre) et la crevetticulture. La croissance de l'aquaculture a été fulgurante ces dernières années avec près de 50 % de la consommation mondiale de produits de la mer qui est issue de l'élevage selon l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO). La situation est différente en Polynésie française où malgré les atouts du secteur comme un environnement sain et productif et un accompagnement scientifique continu, la production reste encore marginale. Un projet de ferme aquacole d'envergure mondiale sur l'atoll de Hao reste en attente.

L'élevage en mer ou en eau douce en Polynésie française reste essentiellement porté par l'élevage de crevettes bleues (90 % du chiffre d'affaires du secteur). La production de crevettes est de 150 tonnes en 2020 pour 22 emplois avec un développement rapide (+ 60 % de production depuis 2015). Le développement et la consolidation de petites fermes d'élevages lagonaires en cages doivent permettre de lancer durablement ce mode de production innovant basé sur des produits de qualité et de proximité, notamment dans les îles. La filière se consacre à l'amélioration des performances d'utilisation de post-larves issues de l'Écloserie de Production de Vaia (EPV) ainsi qu'à la transformation et à la valorisation de ses co-produits et déchets. L'élevage de poissons est concentré sur le paraha peu (10 tonnes en 2020 contre 20 tonnes en 2015) et reste très marginal. Les processus de production ne sont pas encore totalement maîtrisés avec des épisodes de mortalité très importants. Des travaux sont menés avec les autorités polynésiennes pour trouver une solution à ces épisodes de maladies bactériennes.

La perliculture, un secteur iconique de l'économie bleue : la perliculture occupe le plus grand nombre de salariés en ETP (842 en 2019) au sein du périmètre de l'économie bleue retenue. La valeur ajoutée de la perle a diminué de 23 % entre 2015 et 2019 pour représenter 0,5 % du PIB (contre 0,8 % en 2015). Le taux de la valeur ajoutée est de 45 % et la valeur ajoutée par salarié est de 3,6 millions de F.CFP. Malgré une baisse depuis cinq ans, les exportations de produits perliers constituent la deuxième ressource propre du Pays avec 5 milliards de F.CFP en 2019, contre 7,5 milliards en 2015, loin derrière les activités touristiques (70 milliards de F.CFP). Les surfaces occupées par l'activité avaient reculé de 3 000 ha entre 2008 et 2015 mais elles ont progressé de 1 000 ha depuis (9 000 ha en 2019) à la suite du développement aux îles Gambier. Le nombre de producteurs (nacres et perles) passe de 593 à 693 entre 2015 et 2019 (dont 358 dans la production perlière). Ces exploitations sont en grande majorité familiales et artisanales, même si quelques grandes fermes concentrent la majorité de la production. Elles sont majoritairement situées aux Tuamotu (72 % de la surface) et la dynamique de développement est portée par les Gambier.

La perliculture joue un rôle économique structurant et offre un revenu à de nombreux foyers où certains atolls sont fortement touchés par le chômage. En effet, les différentes étapes de production demandent une main-d'œuvre permanente et saisonnière importante qui occupait 1 300 personnes en 2017⁶, soit un actif occupé sur cinq de l'archipel des Tuamotu. La gestion des ressources naturelles de coquillages, de rori, nacres, trocas et ses campagnes de collectes ne doivent pas être négligées car ces produits constituent toujours une source de revenu additionnelle.

Une production géographiquement concentrée et importante a un impact sur les écosystèmes fragiles des lagons. Depuis plusieurs années, un dérèglement du cycle biologique des huîtres, parfois accompagné d'une surmortalité, est constaté sur certaines îles. La trop forte densité semble particulièrement impacter les populations sauvages, seules capables de produire les larves indispensables à la pérennisation de l'activité. Depuis 2017, la réforme du secteur perlicole prend en compte des seuils écologiques pour chaque lagon en fonction de sa taille pour l'attribution des concessions maritimes. Néanmoins, une activité aquacole basée sur l'exploitation des ressources naturelles menée dans un contexte d'insularité favorise et amplifie les dommages pour l'environnement. L'usage important d'intrants plastiques rend la filière particulièrement sensible aux problématiques de traitement des déchets par exemple et l'usage d'intrant chimique peut aussi poser des problèmes pour les élevages.

La perle en 2020 : les exportations de perles ont été freinées par la raréfaction voire l'arrêt du transport aérien au départ de la Polynésie française. Les exportations de produits perliers ne représentent plus que 44 % du total des exportations, contre 62 % en 2015. Les recettes des exportations de perles de culture brutes, qui représentent 97 % des exportations de produits perliers, diminuent fortement avec notamment un prix au gramme atteignant 270 F.CFP en 2020, contre 590 F.CFP en 2015. En 2020, les recettes s'élèvent à 2,5 milliards de F.CFP à l'exportation.

TABLE 3. Évolution de la production et des effectifs en équivalent temps plein

		2015	2016	2017	2018	2019
Pêche et Aquaculture alimentaire	Production (en millions de F.CFP)	14 594	15 423	14 098	13 181	13 313
	Effectifs salariés en ETP	265	262	235	249	262
Perliculture	Production (en millions de F.CFP)	8 668	7 648	9 389	8 730	6 722
	Effectifs salariés en ETP	793	701	780	902	842


Source : ISPF, comptes économiques, CPS, Estimations

6. Recensement de la population 2017

Bibliographie

- Della SIU (2021) *Bilan perle 2020*
- Della SIU (2021) *Les exportations de produits de la mer en 2020*
- Della SIU (2021) *Bilan de la pêche en 2020*
- Della SIU (2021) *Bilan de la pêche en 2019*
- Observatoire polynésien de l'énergie (2021) *Bilan énergétique de la Polynésie française – Edition 2020*
- Direction des ressources marines (2020) *Bulletin statistique – Edition 2020*
- Julien VUCHER-VISIN (2020) Dépenses des touristes dans l'hébergement terrestre en 2018
- Julien VUCHER-VISIN (2017) L'autoconsommation demeure une aide importante pour les budgets modestes
- CEROM (2016) *L'économie bleue en Polynésie française*

Télécharger les données

 Toutes les données

Editeur	Institut de la statistique de Polynésie française
Collection	Points Etudes et Bilans
Numéro	1315
Auteurs de la publication	Della SIU, Julien VUCHER-VISIN
Rédacteur en chef	Nadine RESNAY
Directeur de la publication	Nicolas PRUD'HOMME
Dépot légal	Mai 2022
Informations	Immeuble Uupa - 1 ^{er} étage 15 rue Edouard Ahnne BP 395 - 98713 Papeete Tahiti Polynésie française
Téléphone	+689 40 47 34 34
Fax	+689 40 42 72 52
Courriel	ispf@ispf.pf
Copyright	© ISPF, Papeete 2022 La reproduction est autorisée, sauf à des fins commerciales, si la source est mentionnée
ISSN	1247-7371

