

ÉTUDE N°8

AVRIL 2026

**MOBILITÉS
MARITIMES DANS
LES TERRITOIRES
INSULAIRES :
EX-ÎLE OU RÉ-S-ÎL-IENCE**

Réalisée par :

La Fabrique Ecologique



SYNTHÈSE

Aujourd'hui, le transport maritime représente 3 % des émissions mondiales de CO2 et 80 % du commerce mondial se fait par voie maritime. Il y a donc un réel enjeu de décarbonation. Cette étude s'intéresse aux différents leviers possibles pour décarboner le transport maritime, en se concentrant sur les mobilités des insulaires. Le transport de marchandises ne sera donc pas étudié.

Pour une île, la mobilité des passagers par voie maritime avec le continent représente un enjeu spécifique. Les îles ne sont pas des espaces déconnectés, mais des territoires périphériques dans des mondes globalisés. Cette mise en connexion entraîne des coûts environnementaux et sociaux élevés : dépendance au continent, pression sur les infrastructures, difficultés d'accès aux services publics, artificialisation et bétonisation des zones littorales, aggravant leur exposition aux aléas climatiques. Certaines îles sont en première ligne du dérèglement climatique, avec la montée des eaux, le recul du trait de côte, l'érosion, et des tempêtes de plus en plus intenses. Il est donc important de penser leur résilience.

La Forum Vies Mobiles et La Fabrique Ecologique se sont associés pour interroger cette résilience des territoires insulaires vis-à-vis des mobilités maritimes et proposer des leviers de décarbonation, en s'intéressant à trois territoires précis : les îles du Ponant, la Corse et la Martinique. Le périmètre initial portait sur le transport maritime de passagers de courte distance mais les entretiens ont parfois amené à le dé-serrer selon les territoires.

Cette étude a été menée sur la base d'une analyse qualitative fondée sur la consultation de divers acteurs insulaires, ainsi que des experts du transport maritime ou de l'insularité. Ces différents travaux ont parfois été limités par l'absence ou l'insuffisance de données.

Les principaux messages

- Les efforts de décarbonation du transport maritime sont largement insuffisants. Mais Il existe des leviers d'amélioration prometteurs comme celui de la propulsion vélique.
- Si les trois territoires étudiés possèdent des caractéristiques communes liées à l'insularité, les spécificités territoriales sont fortes, chaque île est et se veut unique.
- Les îles étant des systèmes complexes où les différents secteurs interagissent, cette étude invite à décentrer le regard continental et propose une réflexion intégrant différents facteurs, – en lien avec les préoccupations des insulaires : autonomie alimentaire et renouveau agricole, accès aux soins, vie digne et pouvoir d'achat...
- Si le transport maritime, cordon ombilical de ces territoires répond à certains enjeux, la notion de résilience doit être posée dans un cadre plus large. C'est un modèle économique de développement, et d'avenir commun, élaboré en concertation avec les insulaires, qui pourra définir concrètement cette notion.
- Ce sujet étant relativement émergent dans le débat public, il existe certaines limites méthodologiques liées à l'absence de données disponibles.

1. Les efforts pour décarboner le transport maritime sont insuffisants, il est nécessaire d'élaborer des stratégies plus globales.

La mondialisation accélère les flux maritimes, commerciaux comme touristiques, et leurs impacts environnementaux. Ce n'est pas seulement l'augmentation des émissions de GES. La combustion du fioul lourd (HFO) utilisé comme carburant par les navires, pollue l'atmosphère et les océans en produisant des substances nocives pour la santé humaine et la biodiversité marine.

Or les efforts pour décarboner le secteur demeurent largement insuffisants. En matière d'émissions de gaz à effet de serre, le transport maritime a été, avec le transport aérien, l'un des derniers secteurs à déclarer se mettre en conformité avec l'Accord de Paris. Une première feuille de route de décarbonation, adoptée en 2018, définissait une stratégie de décarbonation pour l'ensemble du secteur. Mais les objectifs ont été jugés insuffisants car ils n'étaient pas alignés avec l'Accord de Paris. Malgré leur révision à la hausse, lors du sommet de l'OMI à Londres en 2023, la priorité donnée aux objectifs commerciaux et au développement économique continue de freiner les négociations sur la décarbonation. Un projet d'accord avait été trouvé à l'OMI le 11 avril 2025 mais il n'a pas été entériné en octobre 2025, sous pression américaine, alors même qu'il était encore trop limité pour respecter la trajectoire de l'Accord de Paris.

Pour décarboner, il est important d'avoir une approche globale. Il n'existe pas de "one fit-all solutions" ou solution « *clef en main* » pour résoudre les enjeux de décarbonation du transport maritime, mais plutôt un panel de solutions de registres différents. Les travaux de la coalition T2EM pour l'ADEME montrent que les leviers les plus efficaces en termes de réduction des émissions du transport maritime sont le changement de carburant (qui réduiraient 60 % des émissions d'ici 2050), les mesures d'efficacité énergétiques (1/3 des émissions) et l'électrification des quais (6% des émissions). Ces leviers s'appliquent différemment selon les contextes, les types de navires, ainsi que leur fonction.

2. On ne peut pas parler de résilience des îles sans régulation touristique

On observe une augmentation du transport maritime sur les îles lors des périodes touristiques. Ce tourisme engendre des conséquences sur des espaces qui ont déjà des problèmes d'infrastructures : saturation des routes et des services publics au cours de la période estivale, manque d'eau, augmentation de la quantité de déchets, pressions sur les écosystèmes, activités touristique et pressurisation des terres, utilisation accrue des centrales au fioul lourd qui représente un enjeu de santé publique...

Le tourisme a aussi un impact direct pour les habitants des îles. Le surtourisme se caractérise en effet par une surfréquentation et une hyper-concentration des touristes sur le littoral. Les témoignages des habitants montrent ce sentiment de « submersion touristique » en période estivale et la crainte d'être dépossédés de leur cadre de vie qui peut en découler.

Le territoire insulaire est donc un objet de recherche essentiel pour étudier ces tensions, qui s'exacerbent avec les dérèglements climatiques et leurs conséquences physiques (montée des eaux, tempêtes).

Les croisières sont en particulier un enjeu économique et environnemental crucial. La Corse ou la Martinique, analysées dans cette étude, sont des sites particulièrement prisés des croisiéristes. Entre 2019 et 2022, malgré une suspension pendant la pandémie de Covid19, elles ont entraîné une augmentation de 17 % des émissions de GES en Europe. Le cap des 40 millions de passagers devrait être atteint en 2027. Cette évolution se traduit par une augmentation conséquente de la taille des bateaux de croisière. Cette croissance a entraîné une montée des contestations des riverains concernés qui dénoncent les nuisances, liées à des déplacements à usage purement récréatif.

Ainsi, la Corse a une économie reposant en grande partie sur le tourisme qui représente 39 % de son PIB, soit 5 fois plus que la moyenne nationale selon l'INSEE. Le tourisme estival y est particulièrement important, et pose la question de la résilience de l'île pendant cette période.

Les îles du Ponant sont également très visitées en période estivale, où la desserte maritime catalyse le tourisme. Les navires sous-utilisés en période hivernale, sont sur-utilisés l'été. La forte demande touristique conduit l'été à une augmentation de l'offre avec la mise en place de liaisons maritimes par des compagnies privées.

Pour réguler le tourisme, l'une des solutions les plus transformatrices serait de tendre vers davantage de sobriété et une réduction nette de la demande de trafic. Des alternatives se développent aussi, comme la propulsion vélique qui prend racine dans un savoir-faire historique.

Constats

- Il existe un surtourisme aux conséquences sociales et environnementales négatives pour les insulaires. Les croisières et le yachting sont particulièrement problématiques.

Recommandations pour la régulation du tourisme

- Encourager le report de l'avion vers le bateau – tout en interrogeant et arbitrant les projets portuaires (par exemple, contrôler les projets d'expansion des ports selon leur pertinence vis-à-vis des besoins sociaux et de leurs impacts écologiques).
- Rendre davantage visible l'impact environnemental du transport maritime lié au tourisme en Corse en développant le matériel nécessaire et en encourageant les expertises citoyennes mises en place par les associations locales (Stop Croisière, U Levante ou le GARDE).
- Opter pour des alternatives au transport maritime habituel, en tenant compte de savoir-faire historiques, comme la propulsion vélique.
- Contrôler l'extension des ports de la Corse en s'interrogeant sur leur pertinence vis-à-vis des besoins sociétaux et de leur impact écologique.
- Repenser l'aménagement du territoire Corse et ralentir la bétonisation en adoptant des mesures de résistance (comme la création de digues) ou en retirant certaines installations côtières vers l'intérieur des terres, à l'aide de la planification territoriale et du plan d'aménagement et de développement durable de Corse (PADDuC).

3. L'alternative du transport à voile (vélique) doit être promue et encouragée

Parmi les stratégies de décarbonation envisagées par le secteur, la propulsion vélique se présente comme une alternative intéressante pour le transport de passagers comme de marchandises. Elle pourrait être une solution complémentaire aux carburants décarbonés, chers et/ou peu disponibles à l'heure actuelle. L'avantage de la voile par rapport aux autres alternatives est son potentiel de décarbonation très rapide : la propulsion vélique pourrait réduire entre 5 % et 30 % des émissions de CO₂ pour la flotte existante, et jusqu'à 80 % pour les navires neufs conçus autour de cette technologie¹. À cela s'ajoute le fait qu'il s'agit d'une ressource gratuite et inépuisable.

Selon l'association WindShip, qui fédère différents acteurs du vélique, le savoir-faire existe déjà et évolue dans un bassin d'expertise plus large sur l'aéronautique, la construction navale, le nautisme, constituant un écosystème de savoirs. Selon WindShip, la propulsion vélique peut également s'effectuer sur des navires neufs ou en rétrofit (réaménagement ou modernisation d'un bateau existant), et permettrait une économie en carburant entre 5 et 20 % pour les navires existants, et jusqu'à 30 % pour les nouveaux navires.

¹ <https://portsetcorridors.com/2025/propulsion-velique-le-droit-maritime-doit-hisser-les-voiles/#:~:text=L'%C3%A9nergie%20v%C3%A9lique%2C%20en%20revanche,con%C3%A7us%20autour%20de%20cette%20technologie.>

Certains projets de propulsion vélique ont déjà été mis en place. La coopérative SailCoop est à l'origine de la liaison Saint-Raphaël-Calvi (Corse) ouverte en 2022. Il est possible de se rendre à Belle-Île-en-Mer, l'une des îles du Ponant, depuis Quiberon par voilier, via la compagnie maritime Iliens.

De même, les cargos à voile TOWT constituent une alternative aux porte-conteneurs qui n'émet que 20 g CO₂eq /T/km par rapport aux 2750 TEU d'un navire conventionnel². L'entreprise bretonne TransOceanic Wind Transport a même mis au point des cargos à voile qui n'émettent que 2,09 grammes de CO₂ par tonne transportée et par kilomètre parcouru³.

Enfin, la compagnie maritime française Neoline basée à Nantes a développé un concept de **cargo à voile** mis en service en 2024, un projet soutenu entre autres par le troisième armateur mondial, le français CMA CGM. L'entreprise a par exemple mis au point le *Neoliner Origin*, un cargo de 136 mètres, propulsé par 3000 m² de voiles qui permet de faire la liaison entre Saint-Pierre et Miquelon en France et Baltimore aux Etats-Unis. *Neoliner Origin* consomme 5 fois moins d'énergies fossiles qu'un cargo traditionnel de même taille, ce qui permet de réduire les émissions de CO₂ de 80 % par rapport à un navire conventionnel de taille similaire. Cette performance est rendue possible grâce à l'utilisation des voiles et à une optimisation hydrodynamique de la coque.

Le paradoxe est que le transport à la voile ne bénéficie pas des aides européennes car la propulsion vélique n'est pas considérée comme « propulsion propre » par la Commission Européenne. En effet, le vent étant une ressource intermittente, il est nécessaire que les navires soient équipés de moteurs. C'est un paradoxe alors que la décarbonation permise est de l'ordre de 90 %. L'inclure dans ces mécanismes de soutien européen serait donc une priorité.

Par ailleurs, les enquêtes qualitatives révèlent que la propulsion vélique n'est pas toujours plébiscitée par les personnes vivant sur les îles. Le sentiment de plaisir associé à la navigation n'est ainsi pas un argument déterminant pour les résidents des îles. Pour les insulaires, les voiliers sont d'abord considérés comme ayant une fonction de loisir plutôt qu'un mode de transport, et destinés à une certaine classe de touristes. Les échanges avec les armateurs véliques montrent également que la venue d'un nouvel acteur maritime au sein de l'emplacement dans le port peut être considéré comme une concurrence qui dérange, les places au port étant convoitées.

Les projets sur la propulsion vélique sont donc freinés par certaines représentations.

Recommandations pour le développement de la propulsion vélique

- Le développement doit s'accompagner d'un travail de sensibilisation aux mobilités douces et une redéfinition des rapports aux temps et à l'efficacité.
- Cette évolution doit se penser avec les habitants pour prendre en compte les résistances, les appréhensions mais aussi les curiosités et les conseils.
- Cela doit s'articuler avec des modes de liaisons plus rapides qui assurent une continuité territoriale et la desserte de ces territoires.
- Ce développement doit s'assortir d'une démocratisation de la pratique, potentiellement encadrée par des politiques publiques

² <https://www.ctengineeringgroup.com/fr/the-potential-of-wind-assisted-propulsion-in-decarbonization-of-the-maritime-transport-sector/>

³ <https://voilesetvoiliers.ouest-france.fr/transport-maritime/un-an-apres-leur-lancement-les-cargos-a-voile-de-towt-affichent-un-bilan-carbone-record-fb556d70-66d7-11f0-9619-f84d42b465cd>

4. Les trois régions étudiées révèlent des enjeux de résilience territoriales spécifiques

- **Les îles du Ponant : des enjeux d'autonomie alimentaire et d'agriculture insulaire**

Le profil agricole de ces îles est complexe. Depuis 2010, il y a une stabilisation du nombre d'exploitations agricoles, voire un regain dans certaines îles. A cela s'ajoutent une diversification de l'activité agricole, avec l'agrotourisme par exemple, en parallèle d'une demande locale orientée vers la relocalisation de la production et l'autonomie alimentaire. Un projet de recherche, SOFIANE⁴, a été mené afin d'évaluer les dynamiques présentes et futures du secteur agricole des îles de la façade Ouest en mettant en avant les spécificités liées à l'insularité. Il établit une typologie des îles selon leur profil agricole : îles filières, îles circuits court, îles mixtes. La diversité des territoires reflète aussi la diversité des sols et de leurs usages. La question de l'accès au foncier, pour s'y loger, ou exercer une profession agricole, est omniprésente. Quant au transport maritime qui assure l'approvisionnement en matières premières pour l'agriculture ainsi qu'en produits finis du continent, il peut permettre d'assurer la continuité territoriale mais il instaure aussi une dépendance au continent (à laquelle il faut ajouter les frais d'importation), limitant les capacités de résilience.

Il existe aussi des freins réglementaires liés à l'insularité. La loi littorale interdit la construction à moins de 100 mètres du littoral. Les règlements environnementaux de protection des espaces naturels sont perçus comme générateurs de contraintes pour l'installation agricole.

L'île de Batz est un bon exemple de ces complexités. Elle a un profil agricole très exportateur. Les acteurs présents dans la desserte maritime sont locaux, autant dans le transport de marchandises que de passagers : ce sont des compagnies locales créées par des habitants pour répondre aux besoins de la population. C'est aussi une île proche du continent, ce qui permet de questionner la continuité territoriale. L'enquête a révélé une desserte maritime satisfaisante, que ce soit pour le fret ou les vedettes de passagers. Cependant, malgré la qualité de la desserte maritime, des enjeux territoriaux de résilience persistent. Penser la résilience à long-terme du territoire par le seul prisme des mobilités est donc insuffisant. Il faut tenir compte des facteurs structurels comme l'autonomie alimentaire et de l'accès à la terre.

Le cas des îles du Ponant montre que les enjeux de résilience et d'autonomie alimentaire, et d'accès à la terre pour les porteurs de projet agricole, peuvent entrer en opposition avec d'autres usages comme le tourisme et les résidences secondaires. L'insularité peut accentuer ces tensions, le sentiment d'isolement social et de difficultés à porter des projets collectifs.

Il est donc nécessaire de penser la résilience territoriale à travers des initiatives des insulaires eux-mêmes.

⁴ Soutenir et Faciliter dans les îles de la façade Atlantique une agriculture Nourricière et à Externalités positives)

Constats

- Le transport maritime, assurant l'approvisionnement en matières premières pour l'agriculture ainsi qu'en produits finis du continent, permet d'assurer la continuité territoriale mais instaure aussi une dépendance au continent.
- Le cas de l'île de Batz montre qu'il faut penser la résilience à long terme du territoire au de-là du seul prisme des mobilités.
- L'insularité accentue les tensions entre les objectifs d'autonomie alimentaire, d'accès à la terre et d'autres usages comme le tourisme.
- Les acteurs associatifs et la coopération inter-île jouent un rôle crucial dans la résilience de ces îles alors que ces acteurs sont encore peu intégrés dans la gouvernance territoriale.

Recommandations pour les îles du Ponant

- Penser la résilience à long terme au de-là des mobilités et par des initiatives portées par les insulaires eux-mêmes.
- Les associations doivent être davantage sollicitées pour favoriser les circuits courts et les solidarités inter-îles.

- **En Corse, l'enjeu du transport sanitaire**

La problématique générale de la mobilité en Corse repose sur la dépendance aux transports maritime et aérien qui entraîne des surcoûts et rend ce territoire plus contraint par les réglementations environnementales. Le transport aérien est privilégié par les insulaires et de nombreux touristes. Cette situation rend compliquée la réorientation vers le transport maritime, ou une réduction du trafic aérien dans une perspective de décarbonation. Le transport aérien reste essentiel pour assurer la continuité territoriale, comme l'a montré la crise du Covid, pour la prise en charge sanitaire des insulaires. La très grande majorité des patients prennent l'avion pour se faire soigner, pour des raisons de rapidité (il faut 17 heures pour faire le trajet Corse-Marseille en bateau contre moins d'1 heure en avion).

Cette dépendance aux transports aérien et maritime est renforcée par le manque de résilience sanitaire :

- La Corse dispose d'une offre de soins limitée sur son territoire. Elle est aussi la seule région de France à ne pas disposer de CHU. Beaucoup de déplacements médicaux vers le continent sont donc nécessaires. Dans ce contexte, le report modal avion/bateau, ou une éventuelle réduction du trafic aérien, se heurtent à la réalité des besoins de déplacement vers le continent. La mise en place d'un CHU ne constituerait pas une solution miracle aux difficultés et inégalités territoriales, mais permettrait de développer le système de soins sur l'île.
- La Corse est aussi la seule région métropolitaine privée de PET-scan, méthode d'imagerie médicale, qui sert à suivre l'évolution de certains cancers. Cela contraint les insulaires atteints d'un cancer à se rendre sur le continent. Ces facteurs génèrent ainsi des déplacements des patients vers le continent, qualifiés de "fuites sanitaires". La mobilité île-continent pour les patients devient alors un enjeu de santé publique.

- En 2024, le député corse Paul-André Colombani avait déposé une proposition de loi prévoyant la construction d'un CHU en Corse. Le texte de loi avait même été adopté en première lecture par l'Assemblée nationale. Mais en août 2025, le ministre de la Santé Yannick Neuder lors d'une visite en Corse, a confirmé que l'État n'engagerait pas la construction d'un CHU, mais un processus « *d'universitarisation* » des filières médicales en Corse.
- Il existe également des inégalités de soins entre les communes. La topographie du territoire complique la prise en charge des patients vivant dans les zones montagneuses et rurales. Cela provoque des inégalités et des ruptures de charge pour les patients. Pour lutter contre ces « disparités géographiques », l'agence territoriale de santé de Corse expérimente de nouveaux arrêtés de zonage.

La démocratie sanitaire peut être un levier de résilience territoriale, en repensant les modèles et en dessinant d'autres voies. Des associations représentantes des usagers de la santé comme l'INSEME, proche des préoccupations de terrain sur les mobilités, siègent dans différentes institutions. Mais cette participation est limitée par plusieurs types de difficultés : disponibilités des bénévoles, capacité des institutions à prendre en compte leur retour du terrain, confrontation des expertises. Malgré les efforts des associations, de la Collectivité de Corse et de certains partenaires, on ne constate pas d'amélioration structurelle. La construire nécessiterait un engagement fort des pouvoirs publics pour adapter le cadre réglementaire à la spécificité sanitaire de l'île.

Constats

- La Corse est fortement dépendante du transport aérien et maritime, rendant difficile sa décarbonation.
- L'absence de CHU, de PET-Scan et plus généralement une offre de soins limitée fragilisent la résilience sanitaire de la Corse en créant de nombreux problèmes structurels.
- L'action résolue et efficace des associations ne pourra pas à elle seule permettre de réelles améliorations structurelles.

Recommandations pour la Corse

- Poursuivre l'analyse de la faisabilité et la mise en place d'une offre de soin plus diversifiée en Corse pour limiter le besoin de transport sanitaire vers le continent.
- Soutenir les associations représentant les usagers pour qu'elles puissent poursuivre leurs actions.
- L'action associative doit être complétée par un fort engagement des pouvoirs publics pour adapter le cadre réglementaire à la spécificité sanitaire de l'île.

- **En Martinique, des interventions citoyennes déterminantes**

La Martinique est très vulnérable et subit directement les conséquences du dérèglement climatique et de la perte de biodiversité. D'ici la fin du siècle, elle pourrait perdre 10 % de sa superficie. Pour construire une résilience par rapport aux aléas, et notamment la montée des eaux, des initiatives d'adaptation transformationnelle au changement climatique sont à l'œuvre, comme la relocalisation de la ville du Prêcheur, située au bord du littoral au Nord de l'île, vers les terres.

Le coût de la vie (notamment pour l'alimentation), est aussi au cœur des difficultés pour construire la résilience ; il est, en moyenne, 40 % plus élevé qu'en métropole. Ce coût élevé de l'alimentation est lié aussi au modèle de développement agricole basé sur les cultures d'exportation et non sur une

production agricole locale. Depuis septembre 2024, les mouvements de la population contre la vie chère n'ont pas cessé.

Le transport de personnes se fait essentiellement par avion. Le réseau routier martiniquais étant saturé, les voies maritimes permettent de désenclaver le trafic, et le transport maritime représente un levier d'adaptation territoriale. La perspective de décarboner la flotte passe alors essentiellement par une diminution de la vitesse. D'autres réflexions sont en cours, notamment sur l'hybridation des navires à l'électrique, ou à l'hydrogène.

Enfin, le sujet de la régionalisation des échanges commerciaux dans l'espace caribéen est d'actualité à l'échelle locale. Ainsi les territoires ultramarins situés dans la zone caribéenne sont soumis à la réglementation européenne et se considèrent comme "déconnectés" des voisins caribéens, une "anomalie dans les géographies caribéennes". Dans un scénario où ces échanges commerciaux seraient permis, il pourrait être envisagé de commercer avec les voisins, les USA, l'Amérique Latine, et de réaliser des économies d'échelle. La réduction des distances parcourues permettrait par ailleurs une décarbonation importante du transport maritime, et est avancée par des experts de la décarbonation comme l'IDDRI.

Régionaliser les échanges dans les Caraïbes, c'est-à-dire privilégier les flux intra-caribéens permettrait de réaliser des trajets maritimes plus courts et donc de réduire la consommation de carburant et *in fine* les émissions de CO₂ par tonne transportée.

Les échanges mondialisés reposent sur de très grands porte-conteneurs fortement émetteurs sur de longues distances. Dans une logique régionale, on peut utiliser des navires de taille petite ou moyenne, mieux adaptés aux ports caribéens et plus facilement convertibles à des carburants alternatifs (GNL, biocarburants, hydrogène, voile assistée). La régionalisation favoriserait aussi une meilleure gestion des flux avec des lignes régulières intrarégionales et moins de trajets à vide ou sous-chargés. Or, un navire mieux rempli et mieux planifié émet moins de CO₂ par unité transportée. Une régionalisation permettrait également d'éviter de passer par les hubs mondiaux très polluants. Les grands hubs de transbordement (Panama, ports nord-américains, européens) impliquent souvent des détours, des ruptures de charge, des temps d'attente énergivores.

Il n'existe pas d'étude d'impact d'une régionalisation des échanges intra-caribéens sur la décarbonation du transport maritime mais l'OCDE et l'Organisation Internationale des Transports (ITF) ont évalué l'impact d'une augmentation des échanges intra-régionaux au niveau mondial sur la réduction des émissions de GES du transport maritime. Leurs travaux se basent sur une projection qui suppose une augmentation de 20 % des flux commerciaux intra-régionaux d'ici 2035, qui remplaceraient les flux commerciaux intercontinentaux, et se traduirait par une réduction des tonnes-kilomètres par rapport au scénario de référence. La conclusion est qu'une augmentation de 20 % des échanges intra-régionaux, combinée à une baisse du commerce de combustibles fossiles, pourrait réduire les émissions de CO₂ de référence à environ 850 millions de tonnes d'ici 2035, au lieu de 1100 tonnes de CO₂ dans le scénario sans changement.

Constats

- L'insularité en Martinique est un facteur de vulnérabilité économique car les produits sont largement importés, donc plus chers.
- La Martinique est particulièrement vulnérable au réchauffement climatique.
- Les échanges commerciaux dans l'espace caribéen se développent et posent des nouveaux enjeux de décarbonation.

Recommandations pour la Martinique

- Poursuivre les réflexions sur l'hybridation des navires à l'électrique et à l'hydrogène.
- Développer les échanges inter-régionaux au sein de l'espace caribéen afin de décarboner le transport maritime avec des trajets plus courts et une meilleure gestion des flux.

5. Des enjeux méthodologiques subsistent

Le travail pour réaliser cette étude a pu se heurter à des difficultés d'accès aux données, et un manque de données disponibles. Trop souvent les chiffres et les analyses sont concentrés sur le transport de marchandises, laissant de côté le transport de passagers. Les projections sur la neutralité carbone en 2050 du transport maritime portent majoritairement sur le transport de marchandises (projections de l'OMI, projet MEET2050). De manière générale, bon nombre d'experts du transport maritime interrogés ont indiqué être spécialisés dans le transport de marchandises. Les données relatives aux flux de personnes, qu'il s'agisse d'analyser la situation actuelle ou de projections, sont nettement plus rares. Dans les études de cas, le transport de passagers et le fret sont souvent confondus, lorsque le transport de passagers ne représente qu'une infime partie de l'activité des armateurs, comme pour La Corsica Linea en Corse.

La prise en compte des émissions futures pose elle aussi des difficultés d'ordre méthodologique. Les émissions du transport maritime sont spécifiques : elles sont mobiles, non territorialisées et donc imprécises. Par exemple, les émissions des navires fonctionnant au GNL, carburant alternatif au fioul mais également d'origine fossile, ne sont pas comptabilisées. Enfin, l'analyse de l'ensemble du cycle de vie "*well to wheel*" (du puit à la roue), amènera à une hausse globale des émissions.

Ainsi, s'agissant de données importantes pour établir la résilience des territoires insulaires, il est nécessaire qu'un travail de fond sur le recueil et la disponibilité de ces données soit engagé.

SOMMAIRE

SYNTHÈSE	1
INTRODUCTION	12
PARTIE 1 - LE TRANSPORT DE PASSAGERS ET LES ÎLES	15
1.1 Le transport maritime de passagers	15
1.1.1 Les données quantitatives du trafic	15
1.1.2 Les impacts environnementaux	18
1.1.3 Les travaux de prospective.....	20
1.1.4 Les croisières sur les îles.....	22
1.2 Le cadre et les leviers de la stratégie de décarbonation du secteur	23
1.2.1 L'historique des négociations internationales en matière de décarbonation	23
1.2.2 Les leviers de décarbonation	26
1.2.3 La réduction de la vitesse, un levier efficace	29
1.2.4 Pour les îles, l'électrification des quais face à l'enjeu d'autonomie énergétique	29
1.2.5 Le Gaz Naturel Liquéfié, une énergie transitoire en raison des fuites de méthane	29
1.2.6 La réduction des distances et la régionalisation des échanges	31
1.2.7 La propulsion vélique : décarboner par le vent	31
1.3 Assurer la desserte maritime, une mission de service public	35
1.3.1 Le cadre législatif et réglementaire de la continuité territoriale à l'échelle européenne	35
1.3.2 La continuité territoriale pour la Corse.....	36
1.3.3 Un modèle qui se diffuse progressivement et difficilement à d'autres espaces	37
PARTIE 2 - LA RÉSILIENCE TERRITORIALE EN MILIEU INSULAIRE	39
2.1 Qu'est-ce qu'une île ?	39
2.1.1 Insularité et isolement	39
2.1.2 Des expériences communes ?	40
2.2 Les îles laboratoires de la résilience ?	40
2.2.1 La résilience : approche critique d'un concept polymorphe.....	40
2.2.2 Les « îles laboratoires » : une rhétorique du bocal.....	42
2.2.3 Le tourisme et l'insulaire.....	43
2.2.4 Conscience du dérèglement climatique.....	43
PARTIE 3 - LES ÉTUDES DE CAS : DES MODES DE VIE INSULAIRES À TRAVERS LES PRATIQUES DE MOBILITÉS MARITIMES	45
3.1 Les îles du Ponant : les défis d'une installation pérenne	45
3.1.1 Caractéristiques insulaires : les îles du Ponant comme archipel de diversité	45

3.1.2	Les dessertes maritimes	51
3.1.3	L'autonomie alimentaire et l'agriculture insulaire.....	55
3.1.4	La disponibilité foncière : le nerf de la terre	56
3.1.5	Batz : les pommes de terre de l'île-filière	57
3.1.6	Qu'en est-il des autres îles du Ponant ?.....	64
3.1.7	Le cas de Molène : une île en "dévitalisation"	65
3.1.8	Le tissu associatif comme terreau de résilience ?.....	67
3.2	La Corse : surtourisme et difficultés d'accès aux soins	69
3.2.1	Les caractéristiques insulaires.....	69
3.2.2	Une mobilité dominée par le trafic aérien	72
3.2.3	Décarboner la flotte sous contrainte d'insularité, un enjeu d'autonomie énergétique. 75	
3.2.4	L'impact des croisières et du yachting : un risque de déclin écologique ?	75
3.2.5	Mobilités île-continent : quel report modal de l'avion vers le bateau ?.....	76
3.2.6	Sur-tourisme et résilience territoriale.....	77
3.2.7	Les enjeux des flux sanitaires	82
3.3	La Martinique, entre colonialité et résilience	93
3.3.1	Les caractéristiques insulaires.....	93
3.3.2	L'organisation de la desserte maritime.....	94
3.3.3	La vie chère et l'agriculture au cœur des difficultés de résilience	99
3.3.4	Le dérèglement climatique et les initiatives d'adaptation.....	101
3.3.5	Perspectives : régionaliser pour décarboner ?.....	102
CONCLUSION		104
ANNEXE : liste des personnes rencontrées		105

INTRODUCTION

*“En permettant le transfert des personnes et des biens d’un lieu à un autre, les transports sont des outils privilégiés des mobilités et de l’aménagement de l’espace. Ils contribuent aux différentes façons **d’habiter les lieux**, c’est-à-dire de les pratiquer. [...] Ils sont au cœur des politiques territoriales, et plus particulièrement dans les îles. Souvent appréhendée comme un monde en miniature, l’île, par la finitude de son espace et sa séparation du continent, constitue en effet un cadre original pour étudier ces thématiques.”* (Colette Ranély Vergé-Dépré, *Géoconfluences*, 2019⁵)

Habiter la terre, habiter l’eau, ou les deux à la fois, tels sont les modes de vie pour qui se rend sur une île, de façon pérenne pour les insulaires ou ponctuelle pour les touristes et résidents secondaires. La traversée vers les îles réactive le mythe insulaire sur lequel repose l’attractivité de ces territoires : celui de l’île paradis, moyen privilégié de retour aux sources de l’humanité, considérée comme un lieu extraordinaire car placé hors de la marche irréductible du temps (Péron, 1996). Cet imaginaire a longtemps contribué à structurer le tissu économique insulaire, dont l’un des dispositifs est l’organisation de la desserte, en particulier maritime, permettant d’assurer la continuité territoriale.

S’agissant de notre pays, plusieurs îles passent à la fin du XIX^{ème} siècle, d’un modèle économique autarcique et autonome à une économie centrée sur l’attrait du littoral. Le développement généralisé des transports maritimes et des liaisons entre les îles et le continent, la « maritimisation » comme processus d’accroissement des échanges commerciaux⁶, est permise par l’essor du bateau à vapeur. La mondialisation généralisée accélère les flux maritimes tant commerciaux que touristiques.

Ainsi, les îles ne sont pas des espaces déconnectés, mais des territoires périphériques dans des mondes globalisés. En France, elles entretiennent des liens variés avec les pouvoirs centraux. Ils sont économiques comme politiques et s’établissent dans des rapports de force plus ou moins houleux face aux problèmes spécifiques et aux ressentiments que peuvent éprouver les populations. En cela, les îles s’inscrivent et dépendent d’un réseau de flux avec le continent, qui structure en profondeur leur tissu social. L’un des dispositifs majeurs de cette articulation est l’organisation des dessertes, assurant des formes de continuité territoriale. Ces liaisons ne répondent pas qu’à des logiques touristiques, elles sont aussi indispensables du point de vue marchand ou pour l’accès aux soins, à l’éducation et à certains services.

Cette dynamique de mise en connexion n’est pas sans conséquences. Elle entraîne des coûts environnementaux et sociaux élevés. Elle favorise aussi la place prépondérante du tourisme dans les économies insulaires, ce qui accentue la dépendance à la métropole et des situations d’inégalités : pression sur les infrastructures, difficultés d’accès aux services publics (transports, santé, logement), mais aussi artificialisation et bétonisation des zones littorales, aggravant leur exposition aux aléas climatiques. Face aux bouleversements actuels, l’île rêvée se transforme ainsi en sentinelle des grands enjeux environnementaux mondiaux.

Certaines îles sont en première ligne du dérèglement climatique, avec la montée des eaux, le recul du trait de côte et l’érosion, et des tempêtes de plus en plus intenses. Il est donc important de penser la résilience de ces bouts de terre isolés, qui sont des lieux clés pour penser l’adaptation demain.

5 Colette Ranély Vergé-Dépré, « Insularité, transports et mobilités. L’exemple de la Martinique », *Géoconfluences*, octobre 2019. Lien : <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-thematiques/mobilites-flux-et-transports/articles-scientifiques/insularite-martinique>

6 “Maritimisation, Monde maritimisé, démaritimisation”, Glossaire de *Géoconfluences*, 2014.

URL : <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/maritimisation>

Cette étude porte sur trois territoires précis, les îles du Ponant, la Corse et la Martinique. Son premier objet est de caractériser, autant que possible, les flux de personnes entrant-sortant entre les îles et le continent, en particulier en matière de transport maritime. Il s'agit ensuite d'examiner les modalités possibles d'une meilleure résilience des territoires concernés, en prenant des exemples sectoriels et sur la base d'entretiens.

Méthodologie et périmètre de l'étude

Des études sur les liens entre insularité et système de transport ont déjà été conduites avec des approches quantitatives à travers un indicateur/indice capable d'évaluer l'ouverture de l'île par son système de transport. Cet indice d'insularité intègre le système des transports ainsi que les pratiques de mobilité des insulaires. Calculé sur les îles de la Nouvelle Calédonie et du Vanuatu, cet indice propose pour la première fois un narratif alternatif à la réalité des îles, souvent étudiée dans la recherche par le seul prisme de l'isolement. S'appuyant sur les travaux de Joël Bonnemaïson et Stéphane Gombaïd, l'étude du calcul d'indice d'insularité démontre via des indicateurs quantitatifs que "l'insularité naît de l'inadéquation entre le déplacement des insulaires et les systèmes de transport dont ils disposent"⁷.

Les îles sont souvent perçues comme des zones insaisissables, il existe donc très peu de travaux qualitatifs à leur sujet. Pourtant, les sciences sociales qualitatives sont nécessaires pour montrer la complexité des enjeux et "faire parler" l'île et ses habitants, humains comme non-humains. Cette étude propose d'analyser cette relation d'un point de vue qualitatif, par consultation de divers acteurs insulaires, ainsi que des experts du transport maritime ou de l'insularité. Elle s'appuie également sur une documentation permettant de retracer les catégories de flux entre île et continent, et sur les critères utilisés par les pouvoirs publics lorsqu'il s'agit d'assurer une desserte maritime en phase avec les impératifs écologiques.

Le choix des personnes interrogées s'est fait sous deux angles. En premier lieu, en interrogeant des personnes à responsabilité dans les offices de transport, dans le secteur de la recherche sur les sujets relatifs au transport maritime avec des expertises diverses (juridique, économique, ingénierie). En parallèle a été mené un recrutement dit « boule de neige », c'est-à-dire grâce à des recommandations faites par les personnes interrogées. Cette approche est pertinente dans le cadre d'études territoriales et permet de comprendre l'écosystème d'acteurs et les relations entre eux, prenant en compte la richesse du tissu associatif, et les citoyens de ces territoires. Il paraissait également important d'interroger les insulaires sur leur vie quotidienne, pour ne pas prendre le risque d'exclure une partie de la population.

La diversité des profils a également été recherchée : monde académique (doctorants, chercheurs), monde associatif (fédération, ONG, association militante), et professionnel (armateurs, porteurs de projets). Ce critère de diversité a également été appliqué aux expertises recherchées (droit maritime, ingénieur, géographie, expertise citoyenne).

La documentation mobilisée est elle aussi diverse : cahier des charges des appels d'offre pour la délégation de service public de la desserte maritime des îles, rapports produits par des associations insulaires sur les enjeux de résilience actuels et à venir, inventaire des émissions et des flux de passagers des ports insulaires...

Ces différents travaux, originaux, ont parfois été limités par l'absence ou l'insuffisance des données. Ces difficultés d'accès aux sources ou le manque des données indiquent aussi en creux la nécessité d'investir davantage ces questions en termes d'analyse du jeu des acteurs économiques et d'évaluation des politiques publiques.

⁷ Anne-Clémence Duverger, "Les systèmes de transport pour penser l'insularité : regards croisés entre la Nouvelle-Calédonie et le Vanuatu", *Espace populations sociétés*, 2024. URL: <http://journals.openedition.org/eps/15632>

La première partie de l'étude aura pour objet de poser un cadre, en identifiant les enjeux du transport maritime de personnes dans un contexte de changement climatique, d'évolution des réglementations, et des besoins à venir de déplacement des populations insulaires et des visiteurs. L'enjeu sera alors de décrire les spécificités techniques du transport maritime international, tout en l'adaptant au contexte des territoires insulaires.

La seconde partie abordera la notion de résilience et sa déclinaison sur les îles, à partir de différents angles et caractéristiques.

La troisième partie traitera spécifiquement des enjeux territoriaux de trois études de cas, les îles du Ponant, la Corse et la Martinique, et de la question de la résilience. Il s'agira de croiser la thématique du transport et la desserte maritime à l'aune des préoccupations territoriales en identifiant des sous-secteurs (autonomie alimentaire, accès aux soins, vie chère insulaire, accès au foncier). Ces préoccupations ont émergé empiriquement des entretiens et visites de terrain (sur l'île de Batz et en Corse) (*approche bottom-up*). Trois problématiques ont été retenues

- Les îles du Ponant face au déclin agricole et démographique et aux difficultés d'accès au logement ;
- La Corse face aux fuites sanitaires vers le continent, et à la question foncière ;
- La Martinique face aux difficultés d'autonomie alimentaire.

Le choix a été fait de donner un coup de projecteur à une question par territoire. Bien sûr, d'autres enjeux sont présents. Si les îles du Ponant connaissent une dévitalisation et un déclin agricole, elles sont aussi touchées par les dynamiques touristiques estivales et les surcoûts marchands. En Corse, la dépossession de la terre, le sur-tourisme et la spéculation immobilière sont prégnants. Ces problématiques se retrouvent en Martinique mais sont exacerbées par l'histoire coloniale.

Cette étude est marquée par son caractère exploratoire sur un sujet encore peu étudié, et sur lequel des données peuvent manquer, ou ne sont pas publiques. Elle privilégie une approche « bottom up » en mettant l'accent sur les réalités vécues. Il ne s'agit pas de produire un modèle applicable à d'autres îles, mais bien de comprendre ce qui se joue ici et maintenant, dans des espaces particuliers que les politiques publiques ont souvent du mal à prendre en compte.

PARTIE 1 - LE TRANSPORT DE PASSAGERS ET LES ÎLES

Pour une île, la mobilité des passagers par voie maritime avec le continent représente un enjeu spécifique. Mais cette liaison existe dans le contexte plus large des mobilités insulaires. Le périmètre initial portait sur le transport maritime de passagers de courte distance (short shipping), les entretiens et les déplacements amènent à dé-serrer ce périmètre selon les territoires :

- Courte/moyenne/longue distance : la distance géographique des îles, courte⁸ pour les îles du Ponant, moyenne à longue pour la Corse et longue pour la Martinique, invite à élargir la focale. Selon la distance à parcourir, les navires ne seront pas les mêmes (navettes pour les courtes distances, ferries pour les moyennes et longues) ainsi que les leviers de décarbonation activables ;
- Le fret : le transport de marchandises peut être conduit sur les mêmes navires que le transport de passagers (navires mixtes), ce qui amène à considérer ces flux de manière conjointe. En matière de résilience territoriale, la question se pose de la chaîne d'approvisionnement et de sa potentielle rupture (pour des raisons climatiques entre autres).
- Le secteur des croisières est particulièrement présent dans deux des territoires d'études : la Corse et plus largement l'espace méditerranéen, ainsi que la Martinique et sa zone caribéenne. Le tourisme permis par cette activité a un impact économique. La lutte contre les croisières mobilise également une partie de la société civile. Il paraît alors intéressant d'évoquer cette réalité, sans toutefois l'approfondir spécifiquement.
- Le trafic aérien constitue l'autre segment de transport pour se rendre sur les îles, en complément ou en concurrence, notamment pour la Corse ou la Martinique. L'étude des flux de passagers par l'intermédiaire du transport maritime doit alors se situer dans un contexte plus large des mobilités insulaires auxquelles s'intègre le transport aérien.

Ces différentes précisions montrent la complexité de traiter la question de la desserte des îles, au vu des multiples approches possibles, de la diversité des territoires et des acteurs, du modèle économique du transport maritime, ou encore de ses spécificités techniques (par exemple des carburants différents selon la taille du navire).

1.1 Le transport maritime de passagers

1.1.1 Les données quantitatives du trafic

La maritimisation est un processus lié au rôle croissant des mers et des océans. Aujourd'hui, le commerce international par voie maritime représente environ 80 % du commerce mondial en valeur et 90 % en volume, selon le musée National de la Marine⁹. Le secteur du transport maritime est très concentré : 10 groupes contrôlent 95 % du marché mondial¹⁰. En France circulent chaque année environ 53 000 navires, dont 3500 navires à passagers, soit 6,5 % de la flotte mondiale.¹¹

⁸ Le transport maritime de courte distance (TMCD) est défini principalement au regard du transport de marchandises (communication de la Commission COM 1999), par opposition au transport maritime intercontinental transocéanique en haute mer. Dans le contexte des statistiques de transport de l'Union européenne (UE), il est défini comme le transport maritime de marchandises entre les ports de l'UE, d'une part, et les ports situés en Europe géographique, en Méditerranée et en mer Noire et d'autre part les ports situés dans les pays maritimes de l'UE et candidats, maritimes EEE (Islande, Norvège), et la région de la mer Méditerranée (Algérie, Bosnie-et-Herzégovine, Égypte, Israël, Liban, Libye, Maroc, Palestine, Syrie et Tunisie).

⁹ <https://www.musee-marine.fr/le-magazine/dossiers-thematiques/a-quoi-ressembleront-les-echanges-maritimes-de-demain/infographie.html>

¹⁰ https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2022/11/11/cop27-le-transport-maritime-un-secteur-polluant-qui-tarde-a-changer-de-cap_6149485_4355770.html

¹¹ Site du Ministère de la Transition écologique, de la Biodiversité, de la Forêt, de la Mer et de la Pêche <https://www.mer.gouv.fr/flotte-de-commerce>

Les données concernant les passagers existent à l'échelle nationale mais ne constituent qu'une infime partie des données principalement orientées sur le transport de marchandises. Près de 24,7 millions de passagers ont débarqué dans un port français en 2023¹², (hors croisiéristes) : 12,1 millions en Manche et mer du Nord, 12,5 millions en Méditerranée. Curieusement, les données des ports de la façade atlantique ne sont pas intégrées dans ce bilan.

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PASSAGERS DANS LES PRINCIPAUX PORTS FRANÇAIS

En milliers de voyageurs embarqués et débarqués, y compris croisiéristes

	2014	2019	2022	2023 (p)
Métropole	27 564	25 654	20 927	24 692
Mer du Nord et Manche (9 ports)	17 188	14 420	9 486	12 155
<i>dont Calais</i>	10 722	8 478	5 146	7 264
Méditerranée (9 ports)	10 376	11 234	11 441	12 538
<i>dont Marseille</i>	2 463	3 133	2 971	4 037
<i>dont Toulon</i>	1 649	1 906	2 322	2 099
<i>dont Bastia</i>	2 104	2 112	2 003	2 061
Outre-mer	1 343	1 925	1 040	1 736
France entière	28 907	27 579	21 967	26 428

(p) = provisoire.

Source : SDES

Figure 1 : Nombre de passagers dans les principaux ports français - (SDES, 2024)

La base de données d'Eurostat permet également de fournir des données à l'échelle de l'Union Européenne et des pays la constituant.

[FR] France 2023
[A] Annual, [NR] Number, [TOTAL] Total **53 806**

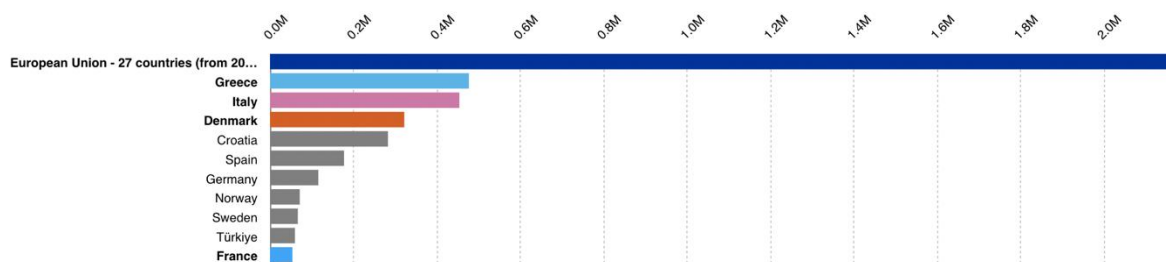


Figure 2 : Nombre de navires (tout type) au total débarquant dans les ports en 2023 (Eurostat)

Sur ce nombre de navires, il est possible de préciser le nombre de navires passagers (hors croisières) sur la même année.

[FR] France 2023
[A] Annual, [NR] Number, [ODC_PAS_XCR] Passenger ship (excluding cruise ship) **3 531**

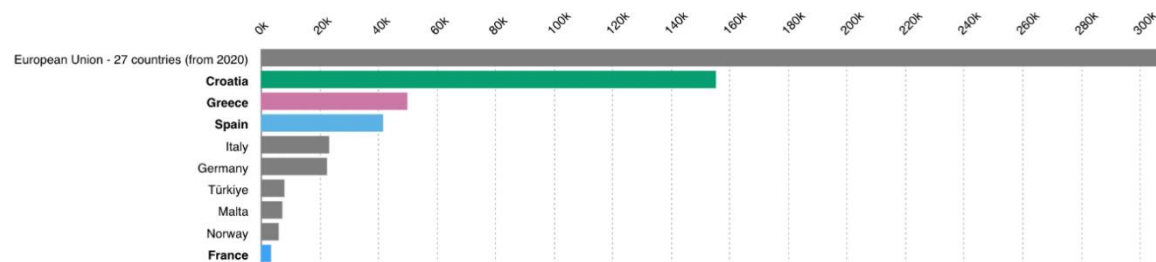


Figure 3 : Nombre de navires passagers en 2023 (Eurostat)

¹² Bilan SDES, 2024 URL: <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/decouvrez-le-bilan-annuel-dactivite-du-sdes-et-son-programme-de-travail-pour-2024>

En France, environ 53 000 navires circulent donc dans ses ports dont 3 500 navires à passagers, soit 6,5 % de la flotte. Le nombre de passagers hors croisiéristes débarqués dans des ports européens est au total de 192 millions dans toute la zone européenne en 2023. Selon ces chiffres, la France compte 10 millions de passagers hors croisiéristes.

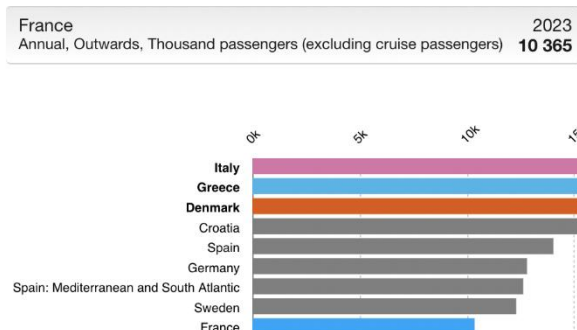


Figure 4 : Nombre de passagers hors croisiéristes débarqués dans les ports de l'UE en 2023 (Eurostat)

Les pays où le plus de passagers ont débarqué en 2023 sont l'Italie (44 millions), la Grèce (37 millions) et le Danemark (21 millions). L'évolution du trafic de passagers (hors croisiéristes) dans le temps permet d'identifier l'effet du Covid ainsi que la rapide reprise du trafic (12 millions en France en 2019, 5 millions en 2020, 5,3 millions en 2021, 10,4 millions en 2023).

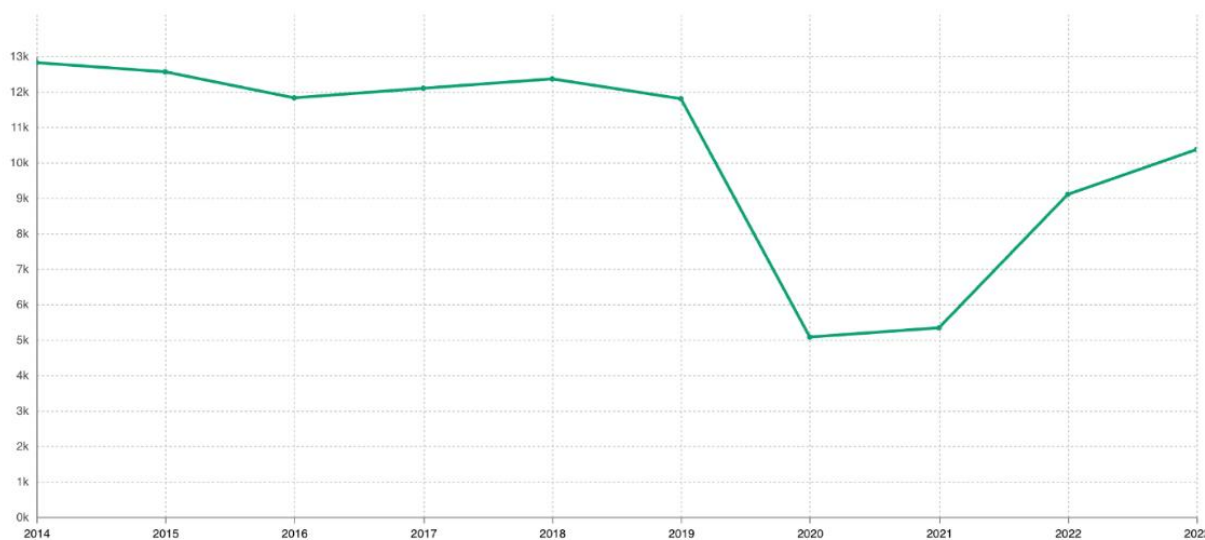


Figure 5 : Evolution du trafic de passagers en France (hors croisiéristes) - (Eurostat)

Il est difficile de trouver des données agrégées sur le nombre de passagers se rendant spécifiquement sur les îles. En revanche, pour chaque territoire, les données sont accessibles et actualisées mois par mois, soit sur le site du port en question (Grand Port de Martinique), ou le concessionnaire en charge de l'exploitation du port (Chambre de Commerce et d'industrie en Corse).

Une particularité dans la comptabilisation des navires de passagers permettant d'évaluer le flux est le lieu de pavillonnage ou d'immatriculation. Le nombre de navires sous pavillon français n'indique pas le nombre de navires circulant dans les eaux françaises. La grande majorité des navires sont sous pavillon à fort avantage fiscal (Panama, Îles Marshall, etc.).

1.1.2 Les impacts environnementaux

Les émissions du transport maritime représentent environ 3 % des émissions mondiales de CO₂¹³. Ces émissions concernent pour 78 % les plus gros navires et la flotte marchande (porte-conteneurs, vraquiers, cargos, tankers, méthaniers, chimiquiers), bien qu'ils ne représentent que 25 % de la flotte. Les quatre catégories de navires de transport de personnes (ferry à passagers avec ou sans véhicules, bateaux de croisières, yachts) représentent une part minoritaire.

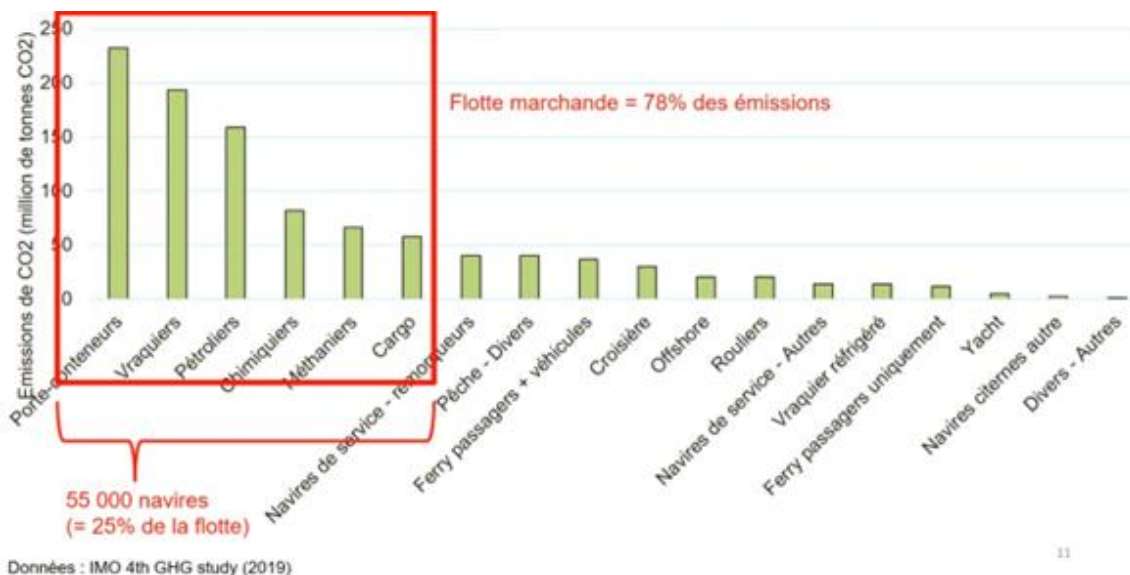


Figure 6 : Répartition des émissions de CO₂ par catégorie de navire

(issue d'une présentation d'Arnaud Garnier, doctorant à l'Université de Nantes)

A l'échelle nationale de la France, le transport maritime représente 0,6 % des émissions nationales, et 2 % si on intègre le transport international. La comparaison avec le chiffre de 3 % des émissions à l'échelle mondiale pour ce secteur de l'OMI doit être considérée avec prudence. Les méthodologies de calcul ne sont pas les mêmes. Selon le CITEPA, les émissions de CO₂ des navires sont calculées à partir des ventes de carburant en France, ce qui amène à des sous-évaluations¹⁴.

Le transport maritime est spécifique par la nature mobile des émissions, non territorialisées, les rendant donc plus imprécises (à l'inverse de l'industrie lourde par exemple). Des inventaires d'émissions, fondés sur les données satellitaires permettraient une meilleure estimation des flux d'émissions des navires. Une connaissance fine de la flotte et des conditions de navigation permettrait aussi d'estimer au mieux l'évaluation des émissions du secteur.

La transition écologique du transport maritime pose plusieurs enjeux méthodologiques de prise en compte dans les inventaires d'émissions futures : les navires fonctionnant au GNL (Gaz Naturel Liquéfié), qui vont augmenter, pour l'heure non comptabilisés ; pour les carburants alternatifs au fioul lourd conventionnel, les émissions liées à l'utilisation et à la production des carburants alternatifs, dont certains comme le GNL sont d'origine fossile ; l'analyse de l'ensemble du cycle de vie "well to wheel" (du puits à la roue), qui amènera à une hausse globale des émissions attribuables au secteur (notion d'empreinte).

¹³ <https://www.imo.org/en/ourwork/Environment/Pages/Fourth-IMO-Greenhouse-Gas-Study-2020.aspx>

¹⁴ "En France, il y a beaucoup de navires car la façade maritime est importante mais pas tant de sites de ravitaillement, donc les émissions sont sous-évaluées (confirmées par une étude pour l'ADEME du Cluster Maritime de France). Les tonnes de CO₂ du secteur maritime sont corrélées aux quantités de carbone vendues en France et non à l'activité des navires dans les ports français." (CITEPA).

Voyager décarboné : comparer les trajets entre avion et bateau

Une étude de l'Agence Européenne de l'Environnement¹⁵ compare l'empreinte carbone moyenne de 60g de CO₂ par passager empruntant un transport maritime (ferry) et par km, contre 160g pour l'avion. Mais une grande prudence s'impose dans la comparaison de résultats entre des modes de transport qui relèvent de méthodologies différentes. Les pôles d'émissions sont divers, les catégories de transport ne sont pas poreuses : certains ferries transportent également des marchandises ainsi que certains avions (le transport aérien de marchandises représente moins de 1 % du volume des échanges mondiaux en 2018¹⁶). Les croisières ont des activités émissives liées à la restauration, aux loisirs, bien au-delà du simple déplacement en mer. Il est clair que, contrairement à certaines idées reçues, le transport par ferry a un impact climatique non négligeable.

Figure 1: Average GHG emissions by motorised mode of passenger transport, EU-27, 2014-2018

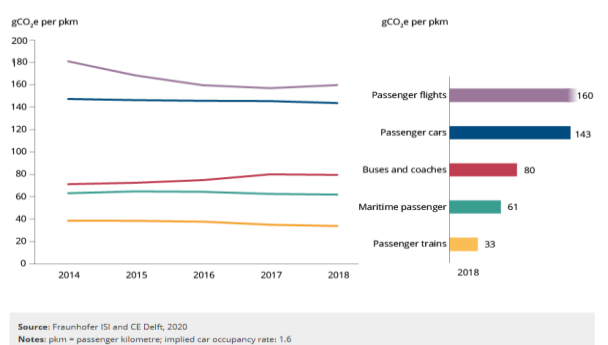


Figure 7 : Emissions de gaz à effet de serre par passagers en fonction du mode de transport (EEA, Fraunhofer ISI and CE Delft, 2020)

D'autres impacts environnementaux existent. Le transport maritime se distingue ainsi des autres secteurs du transport, en utilisant du fioul lourd (HFO, *Heavy Fuel Oil*), pour les plus gros navires. Ce carburant, disponible à bas prix, et facile à transporter, est interdit dans le secteur de l'industrie et dans l'automobile. Le HFO est devenu le carburant standard des gros moteurs diesel marins lors de la crise pétrolière des années 70 et 80. Selon le 4ème rapport de l'OMI paru en 2018, la flotte maritime mondiale (fret et passagers) fonctionne à 66 % au fioul lourd, 30 % au MGO (*Marine Gasoil Oil*) et MDO (*Marine Diesel oil*) et 3 % au GNL.

Le fuel lourd correspond au résidu restant en fond de cuve, après le processus de raffinage du pétrole brut. Sa consistance est épaisse et sa combustion émet des substances nocives (SO_x ou oxydes de soufre, NO_x ou oxydes d'azote, PM pour *particulate matters* ou particules). Ces substances sont relâchées dans l'atmosphère ou dans l'océan, et ont des conséquences nocives pour la santé humaine et la biodiversité marine.

- Combinés, les SO_x et les NO_x contribuent au phénomène d'acidification des océans, reconnu comme l'une des sept limites planétaires.
- Les PM, semblables aux rejets des pots d'échappement des automobiles, affectent la santé des riverains. Les particules fines (PM 2.5), voire ultrafines (PM 1.0), sont capables de traverser l'appareil respiratoire, ce qui crée un risque de cancer pour les riverains vivant aux alentours des ports. Capables de traverser le placenta des femmes enceintes, elles posent aussi des problèmes de développement, physique et neuronal, pour les bébés à naître.

Le MGO, moins visqueux que le HFO, contient des quantités moindres de soufre, mais son prix est plus élevé. Il est comparable au diesel de roulage, avec une viscosité un peu plus élevée. Ce « gasoil marin

¹⁵ <https://www.eea.europa.eu/publications/rail-and-waterborne-transport>

¹⁶ IATA, 2018, <https://www.csecafr.fr/?p=3764>

» est utilisé dans les petites unités auxiliaires de moyenne à grande vitesse, ou dans les moteurs auxiliaires et les moteurs de navires. Ces derniers se trouvent généralement à bord de bateaux de pêche, de petits traversiers ou de remorqueurs. Contrairement au HFO ou au MDO (*Marine Diesel Oil*), le MGO (qui est basé sur les distillats légers) a une faible viscosité et peut facilement être pompé dans le moteur à des températures d'environ 20°C.

1.1.3 Les travaux de prospective

Concernant la neutralité carbone en 2050, les projections portent majoritairement sur le transport de marchandises (projections de l'OMI, projet MEET2050), mais peuvent intégrer, dans une certaine mesure, des segments du transport de personnes. Les travaux de prospective sont particulièrement importants pour les choix d'investissement du secteur, compte tenu de la durée de vie des navires (entre 25 et 30 ans).

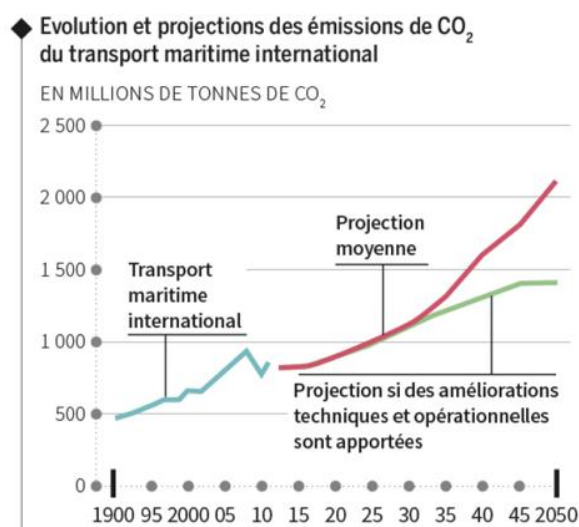


Figure 8 : Projections du secteur du transport maritime (Infographie dans *Le Monde*¹⁷)

L'OMI prévoit une augmentation des émissions de secteur entre 50 et 250 % à l'horizon 2050, si aucune mesure climatique n'est adoptée et suivant les perspectives de croissance. La part des émissions du transport maritime pourrait alors passer de 3 % au niveau mondial à 17 %.

D'autres travaux conduits par des fédérations d'armateurs établissent une trajectoire de décarbonation qui s'accompagne d'un chiffrage des réductions potentielles selon les leviers à activer. Ils y distinguent les mesures d'aménagement des navires, le mode de propulsion, les énergies alternatives, ainsi que des mesures dites « opérationnelles » relevant de la sobriété (diminution de la vitesse) et d'efficacité (optimisation des usages)¹⁸.

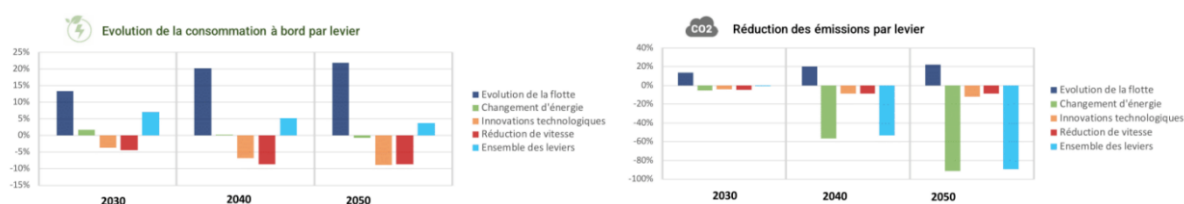
Concernant le transport de passagers, plusieurs scénarios de décarbonation ont été proposés par la coalition professionnelle Cluster Maritime France et la Direction Générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture¹⁹.

¹⁷ https://www.lemonde.fr/planete/article/2018/04/12/le-transport-maritime-maillon-faible-du-climat_5284329_3244.html

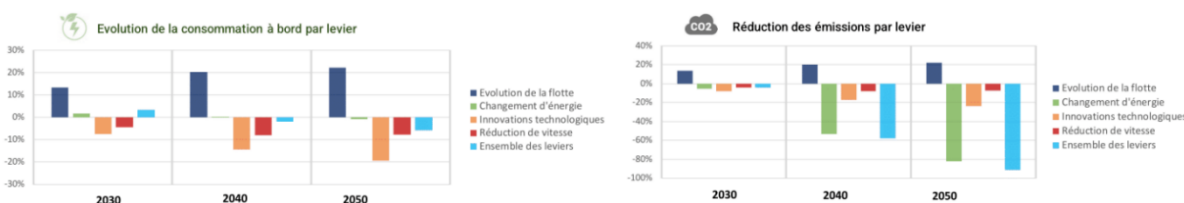
¹⁸ Il existe plusieurs postes où le gain environnemental peut être trouvé : la logistique (réduction de la vitesse, choix de l'itinéraire), l'hydrodynamisme (forme de la carène, système de lubrification de l'air, antifouling...) optimisation des moteurs (système de récupération de chaleur), le choix du carburant utilisé et enfin le traitement des fumées via notamment le captage du carbone (« carbon capture ». Parmi ces cinq postes de réduction des émissions de GES qui peuvent être actionnés en simultané, le choix du carburant est celui qui permet le gain environnemental le plus important." (Note de Synthèse ISEMAR n°251, Mai 2023)¹⁸.

¹⁹ https://www.cluster-maritime.fr/wp-content/uploads/2025/03/FDR_Decarbonation-de-la-filiere-maritime_Revision_14112024_compressed-1.pdf

Scénario 1 : Grands Ferries, Scénario “Transition réaliste” :



Scénario 2 : Grands Ferries, Scénario “Technologique” :



Scénario 3 : Grands Ferries, Scénario “Sobriété” :

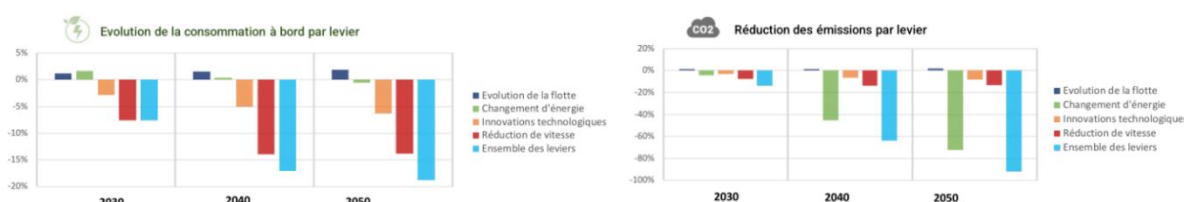


Figure 9 : Trois scénarios Scénario de décarbonation pour l'avenir des Ferries
(FDR de décarbonation de la filière maritime, DGAMPA et CMF)

*

De manière générale, bon nombre d'experts du transport maritime interrogés ont indiqué être spécialisés dans le transport de marchandises, ce qui fait du transport de passagers un secteur moins investi par la recherche. Les données relatives aux flux de personnes, qu'il s'agisse d'analyser la situation actuelle ou de projections, sont donc nettement plus rares.

Celles qui existent concernent plutôt le secteur des croisières, avec là aussi certaines difficultés méthodologiques, comme l'explique AtmoSud²⁰, l'association qui évalue la qualité de l'air dans la région PACA, sur TF1 : *“Pour le maritime, la distinction n'est pas faite entre le fret et le transport de passagers. Des données manquantes sur les bateaux de croisière et que l'observatoire cherche aujourd'hui à consolider. Une chose est sûre, “on sait que les navires de croisière en escale dans les ports vont être des gros consommateurs d'énergie avec des groupes électrogènes, et donc de carburants et de fioul lourd”²¹.*”

Dans les études de cas, le transport de passagers et le fret sont souvent confondus, alors même que le transport de passagers ne représente qu'une infime partie de l'activité des armateurs, comme La Corsica Linea en Corse.

S'agissant de données importantes pour établir la résilience des territoires insulaires, il est nécessaire qu'un travail de fond sur le recueil et la disponibilité de ces données soit engagé.

²⁰ AtmoSud est une AASQA, association agréée de surveillance de la qualité de l'air

²¹ <https://www.tf1info.fr/environnement-ecologie/les-bateaux-de-croisiere-en-mediterranee-trois-fois-plus-polluants-que-les-avions-comme-l-affirme-christian-estrosi-2261963.html>

1.1.4 Les croisières sur les îles

Les croisières sont un enjeu économique et environnemental crucial du transport maritime de passagers sur les îles. Un rapport de 2024 de l'ONG Transport & Environment souligne la croissance des émissions de GES lié à ce secteur. Entre 2019 et 2022, une augmentation de 17 % des GES en Europe est due aux croisières, malgré l'épisode du Covid.

Year	Number of cruise ships	Time spent around ports (hours)	Total fuel consumption (t)	Total SO _x (t)	Total NO _x (t)	Total PM2.5 (t)
2019	173	263,624	332,124	465	16,140	360
2022	214	324,387	411,023	509	19,125	448

Table 1: Air pollutant emissions from cruise ships around European ports in 2019 and 2022.

Figure 10 : Emissions en GES dans le voisinage des ports européens
(The Return of the Cruise, Transport & Environment, 2023²²)

Selon le CLIA (Association Internationale des Compagnies de Croisières), le nombre de passagers de croisières devrait grimper à 35,7 millions en 2025 (contre 27,2 millions de clients en 2023), en majorité dans les Caraïbes et en Méditerranée. Le cap des 40 millions de passagers devrait être atteint en 2027. Cette évolution se traduit notamment par l'agrandissement conséquent de la taille des bateaux de croisière, passant de 46 300 GT (*Gross Tonnage* : tonnage brut) pour le Titanic en 1912 à 345 000 GT pour le Cruisezilla en 2050 (Figure 11)²³.

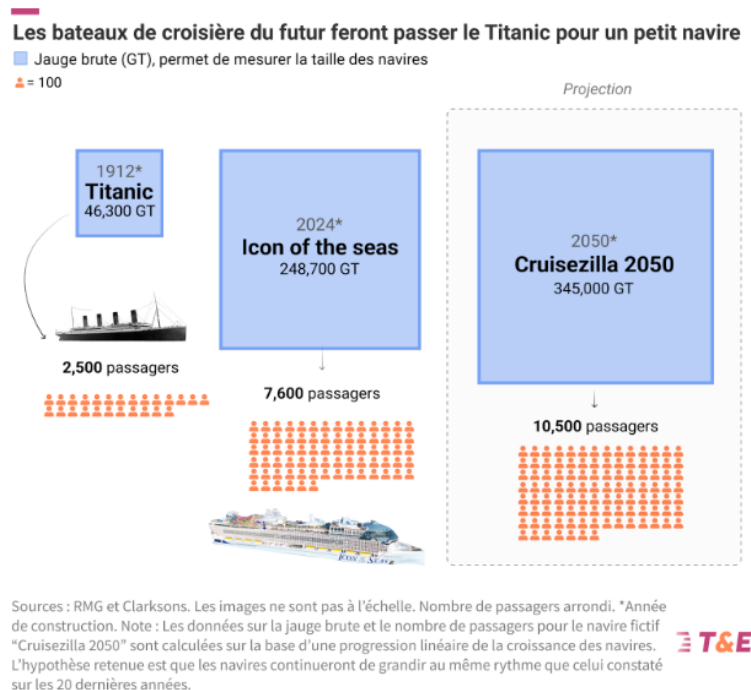


Figure 11 : Croisière et course au gigantisme - (T&E, 2024)

²² The Return of the Cruise, Transport & Environment, 2023. URL: <https://www.transportenvironment.org/uploads/files/2023-Cruise-ship-study.pdf>

²³ T&E, 2024

Dans le cas des croisières, les déplacements relèvent du loisir, alors que les ferries permettent une liaison entre l'île et le continent. La démesure du secteur des croisières, couplée à son usage récréatif, ont entraîné une montée des contestations des riverains concernés. La Corse ou la Martinique, analysées dans cette étude, sont des sites particulièrement prisés des croisiéristes.

1.2 Le cadre et les leviers de la stratégie de décarbonation du secteur

La gouvernance du secteur relève de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), instance de l'ONU chargée d'établir des normes et des réglementations sur les questions de sécurité, de prévention des risques de pollution, et plus récemment sur la trajectoire de décarbonation du secteur⁶. Les normes édictées sont universelles, et doivent permettre d'harmoniser et de rendre équitables les règles du jeu.

L'OMI réunit 174 États membres. L'instance est souvent critiquée pour le poids des acteurs privés et des lobbies présents dans les négociations, et pour la présence excessive de pavillons de complaisance²⁴. Lorsque l'OMI a été créée en 1958, seuls 13 % des navires étaient immatriculés sous pavillon de complaisance, mais ce chiffre est passé à environ 75 % aujourd'hui²⁵. Selon l'ONG *Transparency International*, 43 % des financements de l'OMI sont assurés par cinq pays où sont enregistrés les principaux navires commerciaux dans le monde : Panama, Libéria, îles Marshall, Malte et les Bahamas. La place du transport de marchandises dans le commerce mondial et son rôle en matière de développement économique freinent les négociations sur la décarbonation. Les avancées écologiques sont en effet présentées comme autant d'obstacles au développement.

Sur le plan des émissions de soufre, une réglementation stricte est entrée en vigueur en 2020 : tous les navires doivent désormais utiliser des carburants contenant au maximum 0,5 % de soufre (contre 4,5 % auparavant), y compris pour le carburant transporté.

En matière d'émissions de gaz à effet de serre, le transport maritime a été, avec le transport aérien, l'un des derniers segments à déclarer être prêt à se mettre en conformité avec l'Accord de Paris. Les décisions communes entre des États membres aux intérêts divergents sont particulièrement difficiles à organiser, pour une activité transfrontalière et internationale par nature. Au sein de l'OMI, les 170 États doivent "*se mettre d'accord sur le plus petit dénominateur commun pour pouvoir avancer au fur et à mesure des échéances*". (Experte ISEMAR)

1.2.1 L'historique des négociations internationales en matière de décarbonation

a. La convention MARPOL et son annexe VI²⁶ en 1973

Les premières réglementations concernant les problématiques d'environnement démarrent en 1973 par la Convention Internationale pour la prévention des Pollutions par les navires (MARPOL), un instrument juridique déployé par l'OMI. Elle est adoptée à la suite de plusieurs marées noires. Son annexe VI évoque en particulier la pollution de l'air par les navires.

²⁴ "Études de pollution accablantes, manifestations citoyennes, Covid-19... Les croisiéristes dans la tempête", Clément Guillou, *Le Monde*, 2022. URL: https://www.lemonde.fr/economie/article/2022/01/20/temps-houleux-pour-les-croisieristes_6110206_3234.html

²⁵ https://files.transparencycdn.org/images/2018_IMO_Governance_Report_EN.pdf

²⁶ "ANALYSE DES RÈGLES DE L'ANNEXE VI DE MARPOL", annexe 1 du Guide n° 2 de la boîte à outils sur les émissions provenant des navires (Transposition de l'Annexe VI de MARPOL dans le droit national), rédigé et publié par le projet GloMEEP FEM/PNUD/OMI et IMarEST (2018), Le FEM, le PNUD, l'OMI et IMarEST. URL: <https://greenvoyage2050.imo.org/wp-content/uploads/2021/02/FR-SET-Guide-2-Clause-by-clause-analysis-of-MARPOL-Annex-VI-1.pdf>

b. La trajectoire bas-carbone de l'OMI et les avancées européennes

- Une longue inertie jusqu'en 2015, date de l'Accord de Paris lors de la COP21

Le secteur a longtemps été peu ambitieux en matière d'engagement climatique, observent les analystes du secteur (IDDRI). En 2015, alors que les Etats et les acteurs non étatiques s'engageaient à respecter l'Accord de Paris pour contenir le seuil de réchauffement à 2°C, les secteurs du transport aérien et maritime « manquaient à l'appel »²⁷.

- Une première feuille de route de décarbonation en 2018

En 2018 est adoptée une première feuille de route *Initial IMO GHG Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships*, qui définit pour la première fois une stratégie de décarbonation pour tout le secteur du transport maritime.

Les objectifs sont une réduction de 50 % des émissions annuelles en 2050 (par rapport à 2008) et de l'intensité carbone de 40 % en 2030 par rapport à 2008. Un calendrier prévoit des mesures applicables à court, moyen, et long termes. Toutefois, ces objectifs sont jugés insuffisants, car non alignés à l'Accord de Paris qui vise la neutralité carbone en 2050.

- Un renforcement des ambitions climatiques européennes pour le secteur avec le programme européen Fit for 55 en 2021.

La réglementation européenne se renforce avec le Pacte vert (« Green Deal ») de 2021 (et le pack Fit for 55 qui vise une réduction des émissions de 55 % d'ici 2030 par rapport à 1990, là où les directives européennes antérieures au Pacte Vert avaient fixé un objectif de 40 % à cette échéance). La France présente plusieurs mesures de décarbonation à destination du secteur du transport maritime²⁸ :

- L'intégration du transport maritime au système d'échange de quotas d'émissions (SEQE) qui concernait jusque-là uniquement l'industrie lourde et le transport aérien. Le SEQE fixe un plafond d'émissions admissible à ne pas dépasser, et laisse le libre marché déterminer le prix des quotas d'émissions échangeables. Les armateurs sont désormais dans l'obligation de déclarer leurs émissions et d'acheter des quotas supplémentaires (ou de payer des pénalités) si celles-ci excèdent les quantités qui leur sont allouées (au départ gratuitement puis ensuite sur appels d'offres). Dès 2025, 40 % des émissions sont couvertes par ce dispositif, puis l'intégralité en 2027. Les navires ne respectant pas le dispositif, qu'ils transportent des marchandises ou des passagers, pourraient se voir refuser l'accès aux ports.
- L'initiative FuelEU Maritime vise à encourager la consommation de carburants maritimes alternatifs aux carburants traditionnels (dont le fioul lourd). Le règlement prévoit des objectifs d'amélioration de l'intensité carbone, de 2 % en 2025 par rapport à 2020, puis de 6 % en 2030, et 80 % en 2050. Le suivi de cet indicateur d'intensité carbone serait conduit par un organisme expert indépendant et accrédité.
- L'électrification à quai des navires (passagers et porte-conteneurs) rendue obligatoire d'ici 2035.
- Une directive révisée sur la taxation de l'énergie pourrait mettre fin aux niches fiscales des carburants marins conventionnels
- Une part de renouvelables de 42,5 % d'ici 2030 avec une réduction d'intensité de GES de 14,5% d'ici 2030 dans le secteur des transports dont le transport maritime.

²⁷ https://www.lemonde.fr/planete/article/2023/07/07/climat-le-secteur-maritime-renforce-ses-objectifs-de-decarbonation_6180972_3244.html

²⁸ <https://www.isemar.org/wp-content/uploads/2023/05/Note-de-synthese-251-Decarbonation-du-maritime-queelles-avancees.pdf>

Ces normes représentent une avancée majeure pour la décarbonation du secteur du transport maritime. Selon Karima Delli, alors présidente de la commission du transport et du tourisme au Parlement Européen (eurodéputée Les Verts/ALE) : « Pour la première fois, le secteur maritime est pris en compte dans un “paquet climat” de la Commission européenne. »²⁹

- A l’OMI, un renforcement des ambitions mais qui reste en deçà des attentes

Les objectifs ont été revus à la hausse lors du sommet de l’OMI à Londres, en 2023. Cette révision de la stratégie initiale vise désormais la neutralité carbone en 2050, bien que « *tenant compte des différentes circonstances nationales* », sans davantage de détails. L’emploi de l’expression « *émissions nettes* » pose aussi la question de l’usage de la compensation carbone, une méthode contestée car elle n’incite pas directement à la diminution directe des émissions⁷.

Cette rédaction est le reflet d’un rapport de forces entre puissances économiques. L’Union Européenne aurait « *manqué de leadership* », des puissances émergentes telles que la Chine, l’Arabie Saoudite ou le Brésil ayant en face exprimé d’importantes réserves quant à l’effet de l’atteinte de ces ambitions sur le trafic économique mondial.

Horizon (par rapport à 2008)	Objectifs retenus	Objectifs souhaités par US, Canada, NZ, petites îles	Objectifs souhaités par l’UE
2030	-20 % (“en essayant d’atteindre -30 %”)	-37 %	-29 %
2040	-70 % en essayant d’atteindre – 80 %	-96 %	-83 %
2050	Neutralité carbone	Neutralité carbone	

Figure 12 : Récapitulatif des objectifs de décarbonation souhaités et retenus

Les négociations se sont poursuivies en 2025 : un projet d’accord adopté à l’OMI le 11 avril 2025 à Londres, lors de la 83^e session du Comité de protection du milieu marin (MEPC83), prévoit que :

- A partir de 2028, les navires de commerce devront, soit utiliser des carburants moins carbonés, soit payer pour l’excédent d’émissions, sans détails sur la nature et l’intensité des carburants recommandés.
- Une norme mondiale sur l’intensité carbone des carburants sera ainsi fixée, entraînant, pour les navires qui ne la respectent pas, une taxation des émissions supplémentaires.
- Ce mécanisme imite le modèle de l’imposition par tranche. Les pénalités sont payées sur la partie qui dépasse la norme. Les montants de la tarification ont été fixés à 100 dollars par tonne de CO2 équivalent pour les navires « partiellement conformes » et à 380 dollars par tonne (tCO2-éq) pour les plus éloignées de la trajectoire à suivre. Le niveau de la norme deviendra plus contraignant chaque année. (voir figure 13)
- Les flottes en dessous des trajectoires ne paieront rien et pourront vendre des « crédits carbone » à un porte-conteneur ou un cargo qui carbure au fuel lourd, qui pourra ainsi éviter de payer le prix dissuasif de 380 dollars par tonne de CO2 dépassant la norme. Un marché du carbone est donc adossé au système.
- Les revenus générés doivent servir à soutenir financièrement les pays en développement dans le cadre de la transition énergétique du transport maritime.

²⁹ https://www.lemonde.fr/economie/article/2022/01/20/temps-houleux-pour-les-croisieristes_6110206_3234.html

Cet accord, pourtant insuffisant pour respecter la trajectoire de l'accord de Paris, n'a pas été entériné par les Etats-membres en octobre 2025, sous pression américaine, et son adoption a été reportée d'un an. Sa mise en application, prévue 16 mois après le vote de l'accord, risque d'être elle aussi reportée de 2027 à 2028.

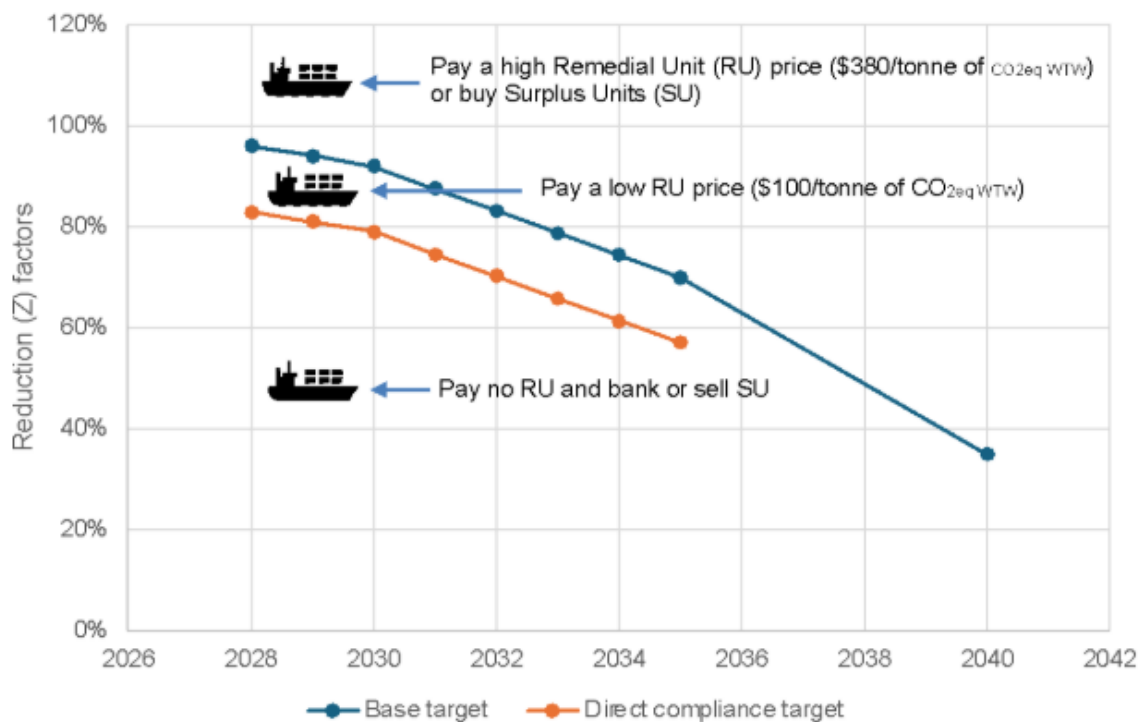


Figure 13 : Projet de « cadre zéro émission nette » pour le transport maritime (avril 2025) : mécanisme de taxation et d'échange de crédits, par rapport à l'intensité carbone (maximum accepté en bleu, souhaité en rouge) – source IDDRI³⁰

1.2.2 Les leviers de décarbonation

Il existe une multitude de leviers de décarbonation mais pas de solution miracle.

La coalition T2EM, composée entre autres d'armateurs, liste le potentiel de gain des émissions dans une note établie pour l'ADEME :

³⁰ « Un nouvel accord juridiquement contraignant pour le transport maritime : ce qui a été décidé et pourquoi c'est important », Marie Fricaudet, 17 avril 2025, billet de blog IDDRI : <https://www.iddri.org/fr/publications-et-evenements/billet-de-blog/un-nouvel-accord-juridiquement-contraignant-pour-le>

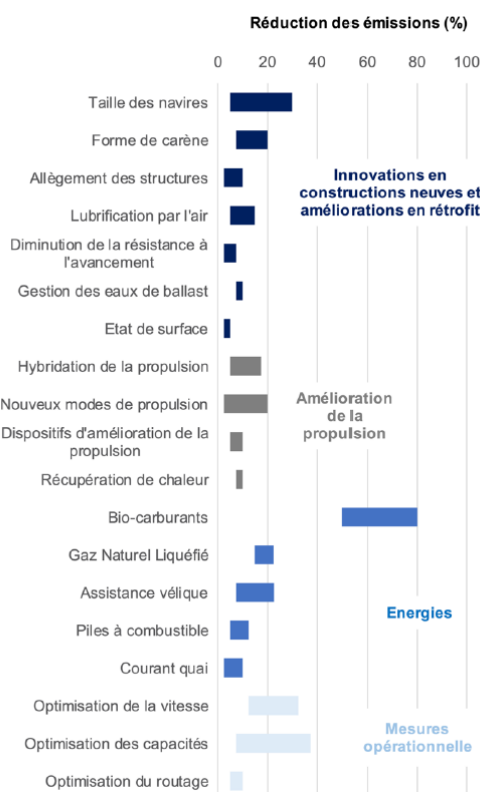


Figure 14 : Les leviers de décarbonation du transport maritime
(Travaux de la coalition T2EM pour l'ADEME³¹)

Il n'existe pas de "one fits-all solutions" ou de solution "clef en main" pour résoudre les enjeux de décarbonation du transport maritime, mais plutôt un panel de solutions de registres différents (changement de carburant, efficacité énergétique à bord, sobriété et ralentissement de la vitesse, propulsion vélique). Les travaux de la coalition T2EM³² pour l'ADEME montrent que les leviers les plus efficaces en termes de réduction des émissions du transport maritime sont le changement de carburant (qui réduirait de 60 % les émissions d'ici 2050), les mesures d'efficacité énergétique (1/3 des émissions) et l'électrification des quais (6 % des émissions) (T&E, 2024)³³.

Ces leviers s'appliquent différemment selon les contextes, les types de navires ainsi que leur fonction (passager et/ou fret) :

- Pour les petits navires à courte distance, des solutions électriques ou à hydrogène sont envisageables.
- Pour les ferries de plus grande taille, des alternatives comme le GNL sont parfois envisagées, même si cette énergie reste fossile et donc transitoire.
- Pour la navigation en haute mer, des solutions hybrides sont à l'étude, mais les freins restent nombreux. Le coût, la durée de vie des navires (plus de 20 ans), et la nécessité d'adapter les infrastructures portuaires rendent le changement lent et coûteux. Les carburants traditionnels (fioul lourd, GNL) bénéficient d'infrastructures déjà en place, ce qui explique leur prédominance (OCDE).

³¹ <https://bibliothèque.ademe.fr/mobilite-et-transport/6476-coalition-t2em-transition-ecologique-et-energetique-du-maritime-a-2050.html>

³² T2EM : coalition pour la transition énergétique et écologique du maritime

³³ Rapport de Transport Environnement (T&E) "Le secteur des transports devrait représenter près de la moitié des émissions l'Europe en 2030", 21 mars 2024. url : <https://www.transportenvironnement.org/te-france/articles/le-secteur-des-transport-devrait-representer-pres-de-la-moitie-des-emissions-de-leurope-en-2030>

Les scrubbers (ou épurateurs)

Depuis plusieurs années, la réglementation du secteur maritime évolue pour tendre vers une diminution significative des émissions de soufre. Les « scrubbers », ou « épurateurs » en français, sont des dispositifs filtrants installés sur les cheminées des navires afin de réduire leurs émissions atmosphériques. La technique consiste à injecter de l'eau de mer dans le conduit d'échappement des fumées afin d'en réduire les teneurs de SO₂ et donc de SO_x. Il en existe deux types : les scrubbers à "boucle fermée" et ceux à "boucle ouverte". Ces derniers rejettent leurs effluents directement dans le milieu marin. La terminologie "boucle ouverte" signifie que l'eau utilisée, contaminée par la suie, c'est-à-dire les résidus de combustion dont des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), est rejetée dans la mer. La pollution aérienne des SO_x est alors transférée à des pollutions marines, ce qui accroît les effets néfastes sur les écosystèmes marins, notamment dans les espaces littoraux ou portuaires, où le phénomène de concentration des polluants est exacerbé.

Ce déplacement de la pollution par rejet en mer est symptomatique de différentes interrogations environnementales, et montre comment la course à la dépollution se confronte à ses propres limites. L'utilisation généralisée de scrubbers à "boucle ouverte" provient de l'amendement de la convention de MARPOL, citée plus haut. Cette dernière autorise l'utilisation de ces outils afin de pouvoir respecter le seuil de 0,5 % de SO_x tout en n'imposant pas de limitation de consommation de fioul lourd.

Pour des militants écologistes et des professionnels du milieu maritime, les scrubbers sont un symbole de *greenwashing* que peuvent brandir les armateurs. Stop Croisières dénonce cette incohérence en invoquant l'article 195 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la Mer "qui stipule de ne pas déplacer le préjudice ou les risques et de ne pas remplacer un type de pollution par un autre."

Depuis 2022, l'usage de scrubbers à boucle ouverte est interdit le long des eaux territoriales françaises à une distance de 3 miles, mais reste autorisé dans le reste du pourtour méditerranéen et atlantique. Encore aujourd'hui un flou persiste sur cette dualité, ce qui permet aux mauvaises pratiques de perdurer, voire de se développer.



Figure 15 : Schéma de scrubbers à boucle ouverte et fermée - (Révolution Énergétique)³⁴

³⁴ URL: <https://www.revolution-energetique.com/actus/lenorme-pollution-cachee-des-scrubbers-ces-filtres-a-particules-geants-pour-bateaux/>

1.2.3 La réduction de la vitesse, un levier efficace

Parmi les différentes mesures de sobriété, la réduction de la vitesse est jugée comme la plus efficace. Pour limiter les nuisances, le Fonds international pour la protection des animaux plaide pour une réduction de 5 à 10 % de la vitesse des navires. Cette baisse de la vitesse permettrait de réduire les émissions, cela présente aussi des bénéfices pour la faune marine, en réduisant le bruit sous-marin nuisible aux cétacés. Cela permettrait de diminuer la pollution sonore sous-marine liée à la navigation « d'environ 40 %, le risque de collision avec les baleines de 50 % et les émissions de gaz à effet de serre de 13 % », précise-t-il.

Cette mesure doit néanmoins tenir compte des besoins spécifiques des territoires insulaires, afin de ne pas pénaliser leur desserte (IFAW)³⁵.

1.2.4 Pour les îles, l'électrification des quais face à l'enjeu d'autonomie énergétique

Pour la desserte d'îles relativement proches du continent, l'électrification des navires (passage à une alimentation sur batterie) peut être envisagée. La Norvège est un pays précurseur en la matière avec 70 ferries convertis à l'électrique sur les 180 que compte sa flotte. Les navires en question mesurent entre 81 et 160 mètres de long et sont donc plus grands que les vedettes utilisées pour la desserte des îles du Ponant, par exemple. Pour la navigation plus au large, il faudra davantage compter sur des solutions hybrides.

Il existe cependant des risques de déplacement des pollutions, ou de conflit d'usage concernant les mesures d'électrification. En Corse par exemple, la transition énergétique du secteur maritime (GNL, biocarburants, hydrogène) pose la question de l'arbitrage entre la production locale d'énergie et la dépendance au continent, si elle ne parvient pas à produire assez d'énergie pour répondre à la demande. La Corse produit notamment une partie de son électricité à partir de centrales alimentées au fioul, un combustible très carboné. Son mix énergétique comprend aussi une partie d'énergies renouvelables, avec l'hydroélectricité et l'usage de panneaux photovoltaïques.

Le projet d'électrification des quais pour décarboner se confronte à la question des capacités de production locale. Augmenter les productions d'électricité des centrales au fioul pour électrifier les quais induirait un déplacement de pollution (des ports vers la centrale). Flora Mattei, ancienne présidente de l'OTC et ingénieure corse, témoigne de ce conflit d'usage : *« Si le mix énergétique local reste tel qu'il est aujourd'hui, électrifier les ports de Bastia et d'Ajaccio par exemple ça revient en fait à déplacer la pollution : au lieu de se concentrer sur les zones portuaires, elle est transférée vers la centrale de Lucciani. Car l'électricité nécessaire pour l'alimentation à quai doit bien être produite quelque part ! Et si elle vient du réseau national, alors se pose la question de la dépendance énergétique. Mais en réalité, ce n'est même pas envisageable actuellement, puisqu'il n'existe pas de câble suffisamment long pour relier la Corse à Marseille ou à Nice. »* Le conflit d'usage s'accroît lorsque le territoire est une île, et les questions de souveraineté énergétique se posent davantage³⁶.

1.2.5 Le Gaz Naturel Liquéfié, une énergie transitoire en raison des fuites de méthane

Le GNL est un combustible d'origine fossile, qui est utilisé de manière croissante comme carburant marin. Il est aujourd'hui le plus utilisé comme carburant alternatif dans le transport maritime dit *short-sea* (courte distance), par certains ferries et porte-conteneurs. Avec une capacité de réduction des GES estimé entre 20 et 25 %, une absence d'émissions de SOx et de faibles émissions de NOx et particules fines, il est également le plus disponible. Son stockage cryogénique nécessite deux fois plus d'espace que le fioul lourd conventionnel.

³⁵ <https://bluespeeds.org/fr/>

³⁶ Un groupe de travail de La Fabrique Ecologique sur l'énergie dans les départements et régions d'Outre-Mer est en cours pour approfondir ces sujets.

En plus des risques d'explosion, le principal risque climatique avec le GNL est la fuite de méthane (méthane slip = fuites de méthane non utilisé dans l'atmosphère à l'issue de la combustion du moteur). Une partie du carburant n'est pas brûlée et s'échappe dans l'atmosphère. Le méthane, dont la capacité de réchauffement climatique est plus forte que le CO₂ (sauf à très long terme), a un « Pouvoir de réchauffement global » (PRG) par rapport au CO₂, multiplié par 82 sur une période de 20 ans, ou par 28 sur une période de 100 ans³⁷. Or, les navires au GNL représentent, selon T&E, près de 38 % des commandes mondiales de navires de croisière.

Stop Croisières³⁸ a montré que l'extraction même du gaz naturel pose des problèmes environnementaux importants. Aux Etats-Unis, il est extrait à partir de gaz de schiste. Au Mozambique, il est exploité par l'entreprise française TotalEnergies. Une enquête de Politico montre qu'une des filiales de l'entreprise est tenue responsable de violences menées à l'encontre de populations civiles qui contestent l'usine de GNL, en utilisant la force armée³⁹.

Biocarburants et électrocarburants, y en aura-t-il pour tout le monde ?

A l'échelle nationale, la production de biocarburants et d'électrocarburants se heurte à la disponibilité suffisante pour l'ensemble des secteurs (autres que le transport maritime), et pose un risque de compétition d'usage.

Il est nécessaire de distinguer différentes catégories de biocarburants, notamment ceux de première et de seconde génération.

Les carburants de première génération utilisent des matières premières directement cultivées sur les terres (céréales, betterave...) puis traitées pour en faire du carburant. Ces ressources dédiées à la production de biocarburant occupent alors des surfaces agricoles qui ne serviront pas pour un autre usage (alimentation directe par exemple). Cela présente le risque de "sacrifier des territoires pour produire de la biomasse", via davantage de déforestation, par exemple au Brésil ou en Indonésie.⁴⁰

Les carburants de seconde génération sont produits à partir de déchets ou de résidus (huile de cuisson usagée, résidus de cultures, fumiers, déchets de bois...) mais posent là encore une question de disponibilité suffisante de la ressource en biomasse pour répondre à la demande, non seulement pour le transport maritime mais également le transport routier, aérien, la production de biogaz ou le chauffage résidentiel. La hiérarchisation des secteurs prioritaires se pose pour décarboner les différents secteurs utilisant ou susceptibles d'utiliser les ressources en biomasse.

La production d'électrocarburants ou carburants de synthèse a également été évoquée mais pose d'autres problèmes liés à la maturité technologique et au coût économique. Ces derniers ne sont pas directement produits à partir de biomasse comme les biocarburants mais à partir d'électricité et d'une source de carbone qui devrait à terme être uniquement d'origine biogénique (comme le CO₂ fatal issu de la méthanisation des déchets agricoles). Dans ce cas, les freins sont également économiques et technologiques.

Que ce soit pour les biocarburants de première, deuxième génération ou pour les électro carburants, la question de la disponibilité des énergies renouvelables en amont et de la concurrence d'usage des terres / de la biomasse nécessitera à long terme des arbitrages stratégiques. Faut-il davantage utiliser les biocarburants pour le transport routier ? maritime ? Ces solutions techniques ne permettent pas de faire l'économie d'une réflexion globale sur un système économique axé sur la croissance des flux,

³⁷ Pour en savoir plus sur ce point, voir les décryptages récents de La Fabrique Ecologique :

- L'urgence de réduire les émissions de méthane – novembre 2022
- Le méthane dans les stratégies d'atténuation : un enjeu majeur. Quelles équivalences entre CO₂ et méthane ? juin 2024

³⁸ <https://stop-croisieres.org/argumentaire/>

³⁹ <https://www.politico.eu/article/totalenergies-mozambique-patrick-pouyanne-atrocites-afungi-palma-cabo-delgado-al-shabab-etat-islamique/>

⁴⁰ Voir la Note de La Fabrique Ecologique sur ce sujet : <https://www.lafabriqueecologique.fr/les-bioenergies-quelle-place-dans-la-transition-energetique/>

alors que certains acteurs invitent à repenser la production et la consommation dont le transport maritime est l'intermédiaire. Ne faudrait-il pas plutôt repenser l'organisation logistique du secteur pour sortir d'un prisme technosolutionniste ?

La multiplicité des carburants alternatifs complexifie les choix d'investissements des entreprises. Dans une interview accordée au journal des entreprises La Tribune, Edouard Louis-Dreyfus, président du directoire et héritier du groupe Louis Dreyfus Armateurs (LDA), déclarait que *"chacune [des solutions] impose de fortes contraintes spécifiques et nous ne savons pas encore laquelle s'imposera à l'ensemble du monde maritime et, par extension, au reste des transports. Il faudra n'en retenir qu'une ou deux au maximum, pour éviter de devoir financer de trop nombreux systèmes de distribution dédiés"*⁴¹. Cela alimente un attentisme, qui va à l'encontre de la décarbonation.

1.2.6 La réduction des distances et la régionalisation des échanges

L'une des solutions les plus transformatrices serait de tendre vers davantage de sobriété et une réduction nette de la demande de trafic.

Côté fret et donc transport de marchandises, plusieurs études envisagent une régionalisation des échanges commerciaux. Ce levier est également envisagé par les armateurs comme CMA-CGM, notamment dans la région caribéenne où ils opèrent⁴². Cette thèse est défendue par certains experts comme l'IDDRI mais reste marginale⁴³.

Cette régionalisation est aussi défendue par les insulaires. En Martinique, les limites du commerce avec l'hexagone sont un des éléments structurants des problématiques liées à la vie chère. En Corse, la possibilité de commercer avec une île voisine comme la Sardaigne ou avec l'Italie pourrait être un levier de résilience économique.

Côté transport de passagers, le constat est plus nuancé. Une distinction s'opère par exemple entre le trafic de personnes se rendant sur les îles pour une mission de continuité territoriale, dont la réduction n'est pas envisagée (alors qu'elle pourrait l'être en recourant par exemple à la visioconférence), et les flux de passagers en croisières dont la réduction est demandée pour des raisons écologiques. La diminution programmée des activités de croisières invite en creux à une réflexion plus structurelle sur le tourisme.

D'autres alternatives se développent, prenant racine sur des savoir-faire parfois historiques, c'est le cas de la propulsion vélique.

1.2.7 La propulsion vélique : décarboner par le vent

Parmi les stratégies de décarbonation du transport maritime envisagées, la propulsion vélique se développe. Elle est mise en avant par les armateurs, les politiques, les acteurs de l'environnement et même les insulaires, notamment pour son potentiel de décarbonation.

Étant fondée sur l'utilisation du vent, ressource inépuisable et décarbonée, la propulsion vélique pourrait réduire entre 5 % et 30 % des émissions de CO₂ pour la flotte existante, et jusqu'à 80 % pour les navires neufs conçus autour de cette technologie⁴⁴.

⁴¹ <https://www.latribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique/decarbonation-du-transport-maritime-les-armateurs-sont-demunis-face-a-l-objectif-2050-edouard-louis-dreyfus-1006858.html>

⁴² CMA CGM - Audition de M. Rodolphe Saadé, président-directeur général, audition du Sénat, 2022.

URL: https://videos.senat.fr/video.2958665_62d79cca8bd91.cma-cgm---audition-de-m-rodolphe-saade-president-directeur-general.p18

⁴³ Décarboner le transport maritime : réduire les distances pour réduire les émissions, podcast de Yann Briand pour l'IDDRI. URL: <https://www.iddri.org/fr/publications-et-evenements/podcast/decarboner-le-transport-maritime-reduire-les-distances-pour>

⁴⁴ <https://portsetcorridors.com/2025/propulsion-velique-le-droit-maritime-doit-hisser-les-voiles/#:~:text=L'%C3%A9nergie%20v%C3%A9lique%2C%20en%20revanche,con%C3%A7us%20autour%20de%20cette%20technologie>

Par exemple, les cargos à voile de l'entreprise TOWT constituent une alternative aux porte-conteneurs qui n'émet que 20 g CO₂eq /T/km par rapport aux 2750 TEU d'un navire conventionnel⁴⁵. L'entreprise bretonne TransOceanic Wind Transport a même mis au point des cargos à voile qui n'émettent que 2,09 grammes de CO₂ par tonne transportée et par kilomètre parcouru⁴⁶.

Enfin, la compagnie Neoline basée à Nantes a par exemple mis au point le NEOLINER ORIGIN, un cargo de 136 mètres, propulsé par 3000 m² de voiles qui permet de faire la liaison entre Saint-Pierre et Miquelon en France et Baltimore aux Etats-Unis. Neoliner Origin consomme 5 fois moins d'énergies fossiles qu'un cargo traditionnel de même taille, ce qui permet de réduire les émissions de CO₂ de 80 % par rapport à un navire conventionnel de taille similaire. Cette performance est rendue possible grâce à l'utilisation des voiles et à une optimisation hydrodynamique de la coque.

Par ailleurs, c'est par le vélique que les dessertes insulaires étaient autrefois assurées. Elle peut concerner autant le fret, avec des compagnies pionnières telles que Grain de Sail, TOWT ou Neoline, que du transport de passagers, même sur les îles, comme avec Sailcoop vers la Corse et Les Iliens vers Belle-Île en Mer, une des îles du Ponant. Elle peut également s'effectuer sur des navires neufs ou en rétrofit (réaménagement ou modernisation d'un bateau existant), et permettrait une économie en carburant entre 5 et 20 % pour les navires existants, et jusqu'à 30 % pour les nouveaux navires selon l'association WindShip⁴⁷. Le vent étant une ressource gratuite et inépuisable, elle se présente comme une alternative crédible sur le long terme selon les acteurs véliques. Des entretiens avec ces derniers montrent plusieurs perspectives pour le transport de passagers.

La propulsion vélique est présentée par les entreprises spécialisées dans le domaine et les armateurs eux-mêmes comme une solution complémentaire aux carburants décarbonés, chers et/ou peu disponibles à l'heure actuelle. Par complémentarité ou substitution, la division 222 du Code des transports pour les affaires maritimes (Article 222-5.14) impose la présence d'un moteur thermique sur le navire pour des raisons de sécurité, et ce même pour un usage auxiliaire.

Les armateurs véliques rappellent que la voile doit être complétée par un moteur en cas d'absence de vent, rendant les trajets intermittents au gré des conditions météorologiques. Cette intermittence constitue d'ailleurs un frein pour les trajets du quotidien. Les alternatives véliques, toujours couplées à un support moteur, ne peuvent en outre pas bénéficier directement des aides européennes comme l'explique Flora Mattei, ingénieure et ancienne élue au Conseil exécutif de Corse, en charge des affaires européennes :

“La propulsion vélique n'est pas considérée comme une “propulsion propre” par la Commission Européenne, donc elle ne donne pas droit aux subventions prévues pour les technologies écologiques dans le transport maritime. Pourtant, ces subventions agissent comme une “carotte” (incitation) pour encourager la mise en place de flottes plus écologiques. Il y a plusieurs initiatives et essais autour de la propulsion vélique qui vont dans ce sens. Mais au niveau européen, si une technologie ne remplit pas tous les critères exigés, elle est exclue de ces aides financières. Moi, je trouve que c'est aberrant de ne pas faire entrer les propulsions véliques (dans les subventions) avec les initiatives qu'il y a sur le marché.”

D'après Flora Mattei, compte tenu de son potentiel écologique, la propulsion vélique devrait être incluse dans les mécanismes de soutien européen.

⁴⁵ <https://voilesetvoiliers.ouest-france.fr/transport-maritime/un-an-apres-leur-lancement-les-cargos-a-voile-de-towt-affichent-un-bilan-carbone-record-fb556d70-66d7-11f0-9619-f84d42b465cd>

⁴⁶ <https://voilesetvoiliers.ouest-france.fr/transport-maritime/un-an-apres-leur-lancement-les-cargos-a-voile-de-towt-affichent-un-bilan-carbone-record-fb556d70-66d7-11f0-9619-f84d42b465cd>

⁴⁷ <https://www.wind-ship.fr/livre-blanc>

Il existe une multitude de types de voiles, de la voile classique ancestrale aux voiles munies de capteurs comme celles de Michelin. Dans le cadre de cette étude, nous nous intéresserons principalement aux voiles classiques⁴⁸.

Nombre d'acteurs (associatifs, armateurs, chercheurs) se concentrent sur la région atlantique, qui est un véritable laboratoire sur le sujet. L'avantage de la voile par rapport aux autres alternatives est son potentiel de décarbonation très rapide, permettant de réduire d'environ 90 % les émissions moyennes de l'ensemble du transport maritime – hors navires militaires⁴⁹, avec une technologie déjà exploitable. Selon l'entretien mené avec WindShip : « On a les savoir-faire », « ce sont des emplois qui ne sont pas délocalisables et font vivre d'autres entreprises comme le port de Concarneau ». Ce savoir-faire évolue dans un bassin d'expertise plus large sur l'aéronautique, la construction navale, le nautisme, constituant un écosystème de savoirs. Ce vivier de compétences en matière de conception, de fabrication et/ou de maintenance des systèmes des navires apporte un net avantage compétitif.

La proximité et l'éducation du littoral offre dès l'enfance une « culture de la mer », orientant ainsi l'ouest du pays sur ces enjeux. La région PACA et sa façade méditerranéenne voit également son écosystème s'étoffer.

Le rôle moteur de l'association WindShip sur le déploiement du vélique

Créée en 2019, l'association WindShip fédère depuis 5 ans différents acteurs du vélique. Les 3 objectifs de l'association sont de promouvoir les solutions de propulsion par le vent, travailler les conditions de compétitivité avec les acteurs, et contribuer à structurer la filière à l'échelle nationale. Près de 50 acteurs sont membres de l'association, parmi lesquels des armateurs, des fédérations professionnelles, des équipementiers, des chantiers navals et des bureaux d'études porteurs de projets véliques. L'ensemble de la chaîne de valeur est représenté, ainsi que des acteurs locaux et des grandes entreprises, rassemblés pour « monter en compétence collectivement et réussir à structurer cette filière française pour réussir à déployer cette solution à l'international ».

Cette initiative est née d'acteurs pionniers du vélique en majorité basés à Nantes : Neoline, Gears Engineering, Zephyr et Bourré. L'idée était d'impulser en France des discussions sur la place des sujets véliques, peu audibles à l'époque, dans le sillage de ce que fait à plus grande échelle l'International Windship Association (IWSA).

L'association constitue à ce jour le principal interlocuteur de la filière aux différents pôles institutionnels (territoires, régions, Etat, Union Européenne ou OMI) pour mener un plaidoyer en faveur du vélique dans la réglementation et favoriser son essor économique.

Les freins culturels restent importants. La promotion par le vent est encore perçue comme « dangereuse, peu fiable », « chère », archaïque, portée par une vision minoritaire et utopiste, « un peu des projets comme des hippies qui sortent du bois, qui ont des idées un peu folles et qui font peur parce qu'on ne sait pas trop à quoi s'attendre ».

Windship souligne que les tendances de la voile se sont d'abord portées sur le transport de marchandises, et plus récemment sur les passagers. Pour le transport de passagers c'est encore une vision élitiste qui domine.

« La particularité du transport de passager, c'est qu'on a assez vite, [...] l'image du yachting et donc d'un système transport qui est réservé à une élite ultra-riche, d'un transport qui est fait pour la croisière. On n'est pas du tout sur l'image d'une navette de desserte insulaire ou même transocéanique ! [...]. On était encore sur cette image de dire qu'on est là pour de la croisière, on est là pour les vacances, mais on n'est pas là pour aider à la traversée ou comme un moyen de transport efficace. » (Entretien avec Timothée Terrier de Windship).

⁴⁸ Pour plus d'informations, consulter le livrable de l'Association WindShip : <https://www.wind-ship.fr/livre-blanc>

⁴⁹ <https://www.connaissancedesenergies.org/tribune-actualite-energies/le-vent-un-allie-pour-decarboner-le-transport-maritime>

La liaison Saint-Raphaël - Calvi (Corse) par la coopérative SailCoop

Sailcoop est une coopérative créée en 2021 par des entrepreneurs, rejoints par des professionnels du monde maritime qui avaient pour ambition commune de proposer une alternative pour décarboner le transport de passagers. Leur première ligne reliant le port de Toulon à celui de Calvi en Corse ouvre en 2022 avec des navires appartenant à des propriétaires auprès desquels ils passent des contrats de gestion d'exploitation, permis par leur statut d'expérimentation nationale⁵⁰.

Au-delà d'assurer la liaison maritime, l'idée est également de faire du trajet une partie du voyage pour les quelques passagers (en moyenne 8 pour 2 skippers à bord), avec diner, cabine pour dormir, révisant ainsi la classique traversée. Ce modèle économique est complexe à tenir en termes de rentabilité.

Les conditions météorologiques rendent également les traversées plus imprévisibles. Les annulations de dernière minute doivent entraîner une solution de report modal vers le ferry, en l'occurrence la Corsica Ferries avec qui Sailcoop a noué un partenariat. Les traversées ne se font qu'en période estivale.

Depuis fin 2022, Sailcoop propose également des trajets transatlantiques de la France hexagonale jusqu'aux Antilles, ainsi que des liaisons régulières entre la Guadeloupe et la Martinique. Les résultats sont moins encourageants que pour la liaison avec la Corse, en raison de divers facteurs : météorologiques, juridiques (la réglementation des affaires maritimes n'est pas favorable à ce projet), et économiques, la demande étant faible en raison du prix et des alternatives moins chères (RFS Express pour la liaison entre la Martinique et la Guadeloupe).

Le vélique dans les îles du Ponant par la compagnie maritime Iliens

Il est possible de se rendre à Belle-Île-en-Mer, l'une des îles du Ponant, depuis Quiberon par voilier, via la compagnie maritime Iliens, créée en 2020 par 4 personnes qui voulaient développer une alternative décarbonée sur une île visitée par près d'un million de personnes par an. Le catamaran utilisé opère 3 rotations journalières sur la période d'avril à la Toussaint et peut transporter jusqu'à 68 passagers, sans compter l'équipage.

Dans la desserte des îles, plusieurs travaux et expérimentations montrent les pistes de déploiement de cette alternative. Mais le modèle économique est difficile à tenir au regard de la capacité d'accueil et des coûts engendrés par la traversée.

L'étude sociologique "Courrier des îles" menée sur les îles du Ponant vise à répondre à la problématique suivante : "Comment peut-on envisager la généralisation du transport vélique pour la desserte des îles du Ponant ?". Elle pointe plusieurs éléments qui conditionneraient ce déploiement. Les navettes remplacées étant perçues comme des bus et ancrées dans le quotidien des insulaires, le changement de cette habitude doit se faire avec les personnes concernées, sous peine d'un refus. Le transport maritime en territoire insulaire comme les îles du Ponant est un "cordon ombilical", il fait partie de l'identité insulaire. "Pour les îliens, la navette, c'est leur bus, leur train, leur voiture. C'est leur lien essentiel avec le continent. Et quand ils s'y rendent, ce n'est pas juste pour le plaisir : c'est souvent pour des rendez-vous médicaux ou pour faire des courses. Bref, c'est un moyen de transport utilitaire, indispensable à leur quotidien." (*Entretien Windship*). Cet ancrage de la navette dans le quotidien des îliens pose le risque d'altérer « l'usage », de passer pour des « crash test », des « sujets d'expérience ».

⁵⁰ La coopérative a lancé en parallèle une campagne de crowdfunding sur les réseaux sociaux.

Cette question sur la fréquence des liaisons s'avère primordiale pour les insulaires qui « *ne prennent pas le bateau pour le plaisir* » (d'après divers entretiens). Le plaisir associé à la navigation à la voile n'est pas un argument pour les résidents des îles, qui prennent les bateaux comme la plupart des continentaux habitants en milieu urbain prennent le bus ou le métro. La traversée en navire est banale, relève des transports du quotidien. Tous les insulaires interrogés dans l'étude du Courrier des îles indiquent que l'usage de la propulsion vélique est plus pertinent pour les longues distances (plutôt Belle-Île, Sein ou Ouessant) mais les conditions météorologiques avec les coefficients de marée, la houle et le vent sont souvent défavorables.

Les enquêtes qualitatives révèlent que la plupart des îliens se sentent dépossédés et éloignés des décisions politiques régissant la vie sur les îles, notamment sur les liaisons maritimes. Dans les imaginaires, la voile est associée au tourisme, et non à un service public. Ainsi, les projets de navette à voile apparaissent comme des projets davantage adaptés aux visiteurs (touristes) des îles et renforcent la logique de surfréquentation. Les échanges avec les armateurs véliques montrent également que la venue d'un nouvel acteur maritime au sein de l'emplacement dans le port peut être perçue comme une concurrence en rivalité avec les acteurs historiques, les places au port étant convoitées.

Un autre frein pour les insulaires tient au fait que les transports à la voile ne prennent pas en charge les véhicules motorisés. Cela montre l'importance des politiques d'intermodalité pour encourager les usagers à moins utiliser leur voiture.

*

Si des projets sur l'alternative de la propulsion vélique dans les îles existent, ils sont freinés par certaines représentations. Leur développement doit s'accompagner d'un travail de sensibilisation aux mobilités douces et d'une redéfinition des rapports au temps et à l'efficacité. Cette évolution ne saurait se faire sans les habitants. Elle doit aussi s'articuler avec des modes de liaisons plus rapides pour assurer la continuité territoriale et la desserte de ces territoires.

1.3 Assurer la desserte maritime, une mission de service public

La continuité territoriale découle du principe de cohésion territoriale⁵¹ et se traduit par un système d'aide publique fournie par l'État à certaines entités régionales spécifiques. Ce principe se donne pour objectif de renforcer la cohésion entre les différents territoires d'un même État, en compensant les handicaps liés à leur éloignement ou à leur enclavement. Les régions ultrapériphériques et les territoires dits d'outre-mer des États membres de l'Union européenne peuvent bénéficier de ces dispositions. La Corse est également concernée car ce principe.

1.3.1 Le cadre législatif et réglementaire de la continuité territoriale à l'échelle européenne⁵²

Le renforcement de la cohésion sur le continent européen est à la base du projet de l'Union européenne. Ce principe très général est mentionné à l'article 2 du Traité instituant la Communauté économique européenne (connu sous le nom de traité de Rome) du 25 mars 1957.

⁵¹ La cohésion territoriale est consacrée par le traité de Lisbonne qui en fait un nouvel objectif de l'Union européenne (UE - art. 3 du Traité sur l'Union européenne-TUE), complétant d'une dimension spatiale la cohésion économique et sociale.

⁵² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:11992E002>

Extrait de l'article 2 :

« La Communauté a pour mission, par l'établissement d'un marché commun, d'une Union économique et monétaire et par la mise en œuvre des politiques ou des actions communes visées aux articles 3 et 4, de promouvoir dans l'ensemble de la Communauté un développement harmonieux, équilibré et durable des activités économiques, un niveau d'emploi et de protection sociale élevé, l'égalité entre les hommes et les femmes, une croissance durable et non inflationniste, un haut degré de compétitivité et de convergence des performances économiques, un niveau élevé de protection et d'amélioration de la qualité de l'environnement, le relèvement du niveau et de la qualité de vie, la cohésion économique et sociale et la solidarité entre les États membres. »

Les mesures d'aide concernant les transports aériens sont prévues par le règlement 2408/92 du Conseil des Communautés européennes, qui traite des obligations de service public :

« Un État membre peut, à la suite de consultations avec les autres États concernés et après en avoir informé la Commission et les transporteurs aériens qui exploitent la liaison, imposer des obligations de service public sur des services aériens réguliers vers un aéroport desservant une zone périphérique ou de développement située sur son territoire ou sur une liaison à faible trafic à destination d'un aéroport régional situé sur son territoire, si ces liaisons sont considérées comme vitales pour le développement économique de la région dans laquelle est situé l'aéroport, dans la mesure nécessaire pour assurer sur cette liaison une prestation de service adéquate répondant à des normes fixes en matière de continuité, de régularité, de capacité et de prix, normes auxquelles le transporteur ne satisferait pas s'il ne devait considérer que son seul intérêt commercial. La Commission publie ces obligations de service public au Journal officiel des Communautés européennes. »

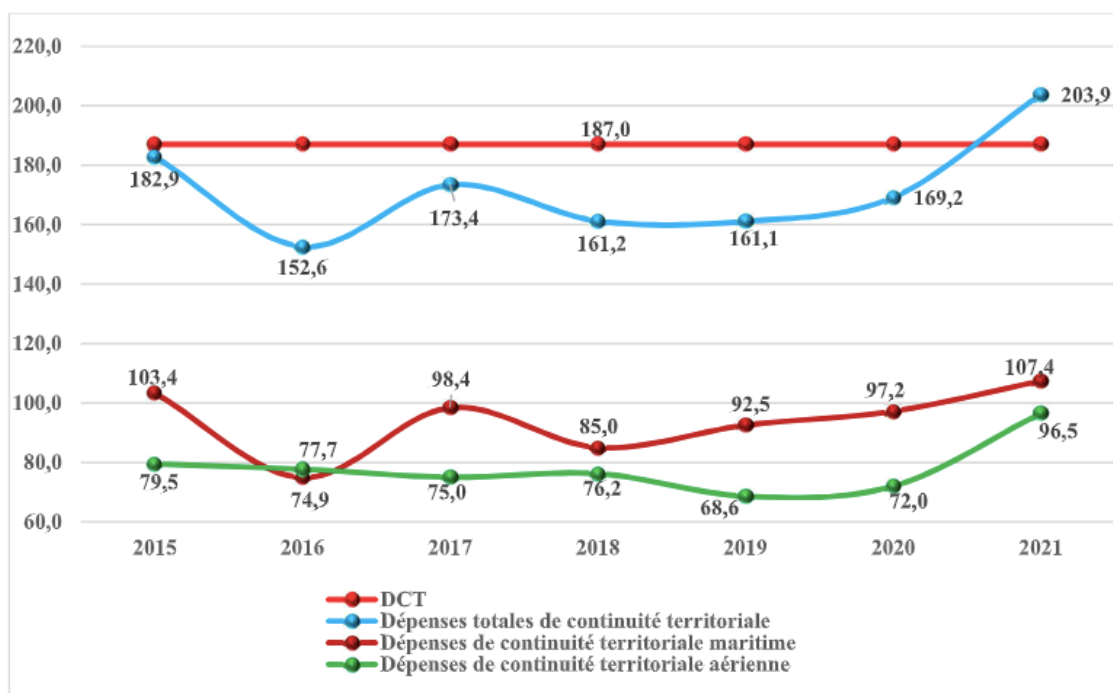
1.3.2 La continuité territoriale pour la Corse

En France, ce principe se définit dans les années 1970 pour désenclaver la Corse, dont la population exprime des revendications face aux difficultés de l'insularité, mesurées dans les entretiens menés sur place.

“Quand on est une île, avec des spécificités comme la Corse qui est une île-montagne, c'est-à-dire qu'il est dur d'interpénétrer l'île par la route, tellement elle est difficile, c'est plus facile de desservir les ports et aéroports (...) Avec les spécificités qu'on a, il faut qu'on arrive à discuter et à poser vraiment le cadre de notre maritimité.” Flora Mattei, ancienne élue et présidente de l'OTC

Depuis 1976, la Corse dispose d'une enveloppe de l'Etat pour assurer ses liaisons maritimes (et depuis 1979 aériennes) avec le continent afin de pallier la contrainte de son insularité. Au départ la dotation de continuité territoriale (DCT) était versée directement par l'Etat à l'Office des Transports de la Région Corse OTRC, et indexée sur les tarifs de la SNCF.

Depuis le 13 mai 1991, la Collectivité de Corse (CdC) est l'autorité qui attribue la subvention. Cette responsabilité exclusive de contractualisation avec les transporteurs lui donne le droit de fixer certains niveaux de service et de tarifs. Depuis cette date, la CdC est responsable de l'organisation et de la définition du cadre des dessertes. Pour ce faire, elle a recours à l'Office des Transports de Corse (OTC), qui a succédé à l'OTRC en 1992. Cet organisme peut conduire des études de marchés et des consultations avec les parties prenantes (usagers, compagnies maritimes et aériennes) afin de cerner au mieux les besoins de services publics. La dotation de 187 millions d'euros en 2023 est répartie pour un peu plus de la moitié pour les liaisons maritimes, et le solde pour les liaisons aériennes.



Source : chambre régionale des comptes, d'après les comptes de gestion de l'OTC et les données communiquées par l'office.

Figure 16 : Répartition des dépenses de continuité territoriale (en millions d'euros)

(source : OTC et Cour des Comptes, 2022).

L'Office des Transports de la Corse est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) régional. Il est doté de la personnalité morale et juridique ainsi que de l'autonomie financière. Selon l'article L. 4424-20 du CGCT, l'OTC a pour mission de répartir les crédits de la dotation de continuité territoriale (DCT) entre les transports aérien et maritime.

Le contrat de délégation de service public adopté par délibération de l'Assemblée de Corse est destiné, selon le principe de continuité territoriale, à tenir compte des spécificités de l'insularité pour les habitants de l'île et les entreprises qui y sont implantées, dans leurs déplacements ou leur approvisionnement, en organisant une prestation de services de haute qualité toute l'année entre les ports corses et le port de Marseille. Dès lors ce contrat rend nécessaire de garantir des mesures tout au long de l'année, comme l'adéquation des services de desserte maritime entre la Corse et le continent français avec les exigences de régularité, de continuité, de fréquence, de qualité et de tarification destinées à atténuer le préjudice lié à l'insularité.

Le dispositif ne prend pas cependant en compte les variations saisonnières du trafic, plus élevé l'été. Il pourrait être justifié de majorer les tarifs à cette période, marquée par l'afflux des touristes, tout en utilisant l'argent pour accroître la subvention aux résidents, voire encourager les touristes à venir à d'autres moments⁵³.

1.3.3 Un modèle qui se diffuse progressivement et difficilement à d'autres espaces

Sur les collectivités d'outre-mer, la continuité territoriale est expérimentée bien plus tard que la Corse, en 2002. Elle consiste à l'origine à apporter une aide financière aux ultramarins pour leur déplacement vers l'Hexagone ou pour qu'ils y suivent une formation. La continuité territoriale a ensuite été étendue

⁵³ La collectivité de Corse vient ainsi de décider en 2025 d'offrir 250 000 billets gratuits de transport aérien pour des touristes venant cet hiver. On comprend l'intérêt pour l'île de cette mesure, une première en Europe. Ses modalités sont cependant discutables : elle instaure une logique de gratuité pour un transport polluant ; elle ne concerne pas en revanche le transport maritime.

à la santé et aux communications. Elle est finalement définie dans le code des transports en 2009 puis dans une autre loi de 2017, comme une politique nationale qui *"tend à rapprocher les conditions d'accès de la population aux services publics de transport, de formation, de santé et de communication de celles de la métropole, en tenant compte de la situation géographique, économique et sociale particulière de chaque collectivité territoriale d'outre-mer"*.

La dotation de continuité territoriale s'élevait à 40 millions pour l'ensemble des territoires d'Outre-Mer⁵⁴. Elle est gérée par l'Agence de l'Outre-mer pour la mobilité (LADOM) qui dépend du ministère des Outre-Mer. Chacune des collectivités d'outre-mer choisit les critères d'attribution et le montant de l'aide attribuée à ses administrés. La dotation pour chaque collectivité est calculée en fonction de la distance, de sa population, du trafic aérien constaté et d'un coefficient correcteur déterminé par l'accessibilité de l'aéroport et la desserte aérienne⁵⁵. Cette continuité territoriale ne concerne que l'avion, il n'y a pas de transport maritime de passagers entre la métropole et les collectivités concernées.

Selon LADOM, en 2022, près de 60 000 ultramarins des DROM ont obtenu des aides, dont 48 000 l'aide à la continuité territoriale. Elle repose sur une condition de ressources (quotient familial inférieur ou égal à 11 991 euros) et est utilisable tous les trois ans.

La continuité territoriale en Outre-mer et plus spécifiquement en Martinique connaît de nombreuses limites. Elle a été conçue initialement avec l'idée que l'enveloppe de l'État serait abondée à parité par des crédits européens et par une contribution des collectivités, mais ces abondements n'ont pas eu lieu. Elle a longtemps ignoré les déplacements entre les outre-mer, ce qui est souligné comme un besoin par les responsables de collectivité et les acteurs économiques. Elle manque de flexibilité dans le versement de l'aide, qui est souvent un remboursement a posteriori, et non directement sur le prix à l'achat.

Pour les îles du Ponant, le principe de continuité territoriale s'inscrit dans le projet de la loi 4D de 2025 « *décentralisation, différenciation, déconcentration et décomplexification* ». En effet, contrairement aux collectivités d'Outre-mer et à la Corse, les îles du Ponant sont avant 2021 soumises aux mêmes règles que la France continentale. La reconnaissance de leur situation particulière dans la loi reste limitée à des dérogations aux règles de rattachement intercommunal et à la création de la dotation communale d'insularité. Or, ces territoires, qui regroupent 16 000 habitants permanents, sont également confrontés à des enjeux cruciaux liés à leur insularité : une réduction des services publics essentiels à la population, des surcoûts liés aux transports, un déclin démographique, un développement économique limité, une rareté du foncier, des ressources naturelles fragiles. Les liaisons maritimes restent donc le "cordon ombilical des îles", c'est un service public qui permet l'accès aux soins (les rendez-vous médicaux représentent une part importante des motifs de déplacement vers le continent), à l'alimentation (beaucoup de déplacements sont faits pour des courses alimentaires), au travail et aux études.

La portée de ces différents dispositifs de continuité territoriale mérite d'être analysée au cas par cas, en fonction des réalités des différents territoires (cf. les études de cas). Ils ont bien sûr une fonction sociale, mais méritent d'être aussi analysés en fonction de leur objectif de résilience.

*

L'éloignement des îles du continent, les contraintes d'accessibilité et la discontinuité territoriale génèrent des surcoûts, des inégalités d'accès aux services et une dépendance accrue aux infrastructures de transport. L'usage de l'avion reste privilégié pour une majorité des déplacements. Quant au transport maritime, il a bien du mal à disposer d'une trajectoire climatique conforme à l'accord de Paris. Les solutions reposant sur le vent méritent en revanche d'être explorées.

⁵⁴ Cette aide couvre non seulement la continuité territoriale, mais également l'aide à la continuité funéraire, les mobilités liées aux études ou à la formation professionnelle sur l'Hexagone. Contrairement à la Corse, le fret n'est pas concerné.

⁵⁵ Ce coefficient vaut 1 pour la Réunion et la Martinique, 1,2 pour la Guadeloupe, 1,5 pour Mayotte et 1,8 pour les autres collectivités.

PARTIE 2 - LA RÉSILIENCE TERRITORIALE EN MILIEU INSULAIRE

2.1 Qu'est-ce qu'une île ?

Définir géographiquement ce qu'est une île renvoie à des "discussions purement formelles et scolastiques"⁵⁶. Alors, l'île ne cesse d'échapper au géographe : « l'île semble insaisissable. Jusqu'alors, personne n'aurait réussi à proposer une définition consensuelle de ce qu'est une île... Quelle dimension ? Quelle distance au continent ? Quel nombre d'habitants ? Aucune n'est entièrement satisfaisante⁵⁷ ».

2.1.1 Insularité et isolement

L'insularité définit l'ensemble des caractéristiques concourant à la spécificité de l'île. Pourtant, comme l'île est « un objet géographique complexe »⁵⁸, ses caractéristiques sont difficilement identifiables. De plus, elles sont perméables, mouvantes et symboliques. Joël Bonnemaïson (1990) distingue l'insularité de l'îléité, « l'insularité, c'est l'isolement. L'îléité, c'est la rupture ; un lien rompu avec le reste du monde et donc un espace hors de l'espace, un lieu hors du temps, un lieu nu, un lieu absolu. Il y a des degrés dans l'îléité, mais une île est d'autant plus île que la rupture est forte ou ressentie comme telle. C'est ce qui fait rêver. Mais ceux qui vivent dans l'île sont rarement ceux qui en rêvent ». L'isolement vécu par les insulaires est une caractéristique qui revient souvent, les îles ont souvent été pensées par ce prisme, qui se définit comme un « sentiment lié à la faiblesse des relations avec les autres, avec l'extérieur⁵⁹ ». Cependant, « la plupart des scientifiques reconnaissent que ces notions d'isolement et d'isolat sont devenues relatives, celles-ci relevant davantage des représentations, notamment à cause des progrès des moyens de communication⁶⁰ ».

L'isolement n'est alors pas l'unique caractéristique qui définit l'insularité, l'insularité est aussi affaire de connexion et de continuité. Par exemple en Polynésie, le terme *Fenua* qui signifie "territoire", "terre" ou "pays", est souvent utilisé pour désigner une île. Ce n'est pas qu'un "caillou entouré d'eau", une surface terrestre dans de l'eau, mais une continuité entre la terre et l'eau. C'est ce que nous évoque Jason, activiste originaire de Polynésie Française.

« Chez nous, le lagon, et même le large au-delà, c'est vraiment le prolongement naturel de l'île. Et si on parle en termes scientifiques, ça se confirme : il y a énormément d'échanges entre la terre et la mer. Les nutriments, les matières, les espèces... tout circule. Certaines espèces dépendent autant de l'un que de l'autre, sans distinction. **Donc, quelque part, on pourrait presque les considérer comme un seul et même ensemble.** Prenons un exemple : les oiseaux marins se nourrissent de poissons en mer, et leurs fientes, très riches en phosphate, viennent ensuite fertiliser les sols des îles. C'est ce qui permet à la végétation de repousser, notamment après une éruption volcanique qui crée une nouvelle île. Un autre exemple : beaucoup de poissons, comme les anguilles — qui sont d'ailleurs assez sacrées chez nous — se reproduisent au large, et les jeunes reviennent ensuite dans les rivières pour grandir. Et puis il y a encore ce phénomène d'échange de nutriments : les montagnes s'érodent doucement, et cette matière qui descend vers l'océan nourrit certaines algues. **Tout ça montre à quel point la terre et la mer sont intimement liées.** » Néanmoins, l'isolement des îles reste une réalité géographique. La séparation entre les îles et les espaces continentaux impacte les îles à des degrés différents.

On parle ainsi, en géographie, d'hypo-insularité et d'hyper-insularité pour rendre compte de la réalité multiforme des îles. L'hypo-insularité renvoie à une île en discontinuité terrestre avec le continent

⁵⁶ Bernard, A. (1894). L'archipel de la Nouvelle-Calédonie. Hachette.

⁵⁷ Soulimant, N. (2011). *Faire face au changement et réinventer des îles* (Doctoral dissertation, Université de La Rochelle).

⁵⁸ Vergé-Depré, C. R. (2017). Transports et territoires insulaires, approche géographique. Dossier pour une Habilitation à Diriger des Recherches (Doctoral dissertation, Université Savoie Mont Blanc).

⁵⁹ Duverger, A. C. (2024). Les systèmes de transport pour penser l'insularité : regards croisés entre la Nouvelle-Calédonie et le Vanuatu. *Espace populations sociétés. Space populations societies*, (2024/2-3).

⁶⁰ Vergé-Depré, op. Cit.

mais dont l'accessibilité est permise par des infrastructures de transport⁶¹. A l'inverse, on parle d'hyper-insularité ou de sur-insularité lorsqu'aucun aménagement ne permet ce désenclavement.

Alors, en quoi ce concept "d'isolement" permet-il d'étudier l'insularité ? Comment les systèmes de transport peuvent-ils nous aider à penser l'ouverture ou la fermeture d'une île ? Les insulaires se sentent-ils isolés par ce déterminisme géographique dans leur mode de vie ? Quel rôle joue la continuité territoriale dans cette réflexion ? Dans quelle mesure l'accessibilité d'un territoire renforce-t-elle ou, au contraire, atténue-t-elle certains imaginaires associés à l'insularité ? Pierre Zembri souligne qu'en Corse les systèmes de transport doivent « *minimiser autant que possible les désavantages liés à l'insularité*⁶² ». Dans cette perspective, si les transports influencent l'isolement des îles, en quoi leur efficacité ou leurs défaillances perturbent l'île, dans ses perspectives d'autonomie ou de résilience ?

2.1.2 Des expériences communes ?

Les recherches en géographie et en sciences sociales homogénéisent parfois l'insularité. L'étude des espaces insulaires par la géographie est marquée par des approches qui tendent à invisibiliser les insulaires⁶³. Cette géographie a longtemps renvoyé les îles à des espaces vierges. Or, les îles sont habitées par diverses formes de vivants, et dans ces îles co-existent différentes expériences de l'insularité.

Si les populations insulaires sont confrontées, à des degrés divers, à des problématiques similaires, elles sont trop souvent renvoyées à des identités homogènes. C'est une simplification inexacte. Au sein des îles, la présence de caractéristiques culturelles et identitaires semblables qui définiraient une vision commune du territoire⁶⁴ ne va pas de soi. Les îles sont des espaces hétérogènes, où les expériences communes ne sont ni perçues, ni vécues similairement. Les différentes visions sociales⁶⁵ concernant la mobilité témoignent par exemple de réels conflits sur les conditions d'habitabilité et nourrissent des tensions sociales.

2.2 Les îles laboratoires de la résilience ?

2.2.1 La résilience : approche critique d'un concept polymorphe

La polysémie du terme résilience entraîne de nombreux débats sur son utilisation et sa pertinence heuristique et opérationnelle⁶⁶. D'après l'ONU, la résilience se définit ainsi :

*"La capacité des individus, des ménages, des communautés, des villes, des institutions, des systèmes et des sociétés à **prévenir, résister, absorber, s'adapter, réagir et se relever de manière positive, efficiente et efficace face à un large éventail de risques, tout en maintenant un niveau de fonctionnement acceptable et sans compromettre les perspectives à long terme pour le développement durable, la paix et la sécurité, les droits de l'homme et le bien-être pour tous. (Nations Unies, 2017)**"*⁶⁷.

⁶¹ Nicolas, T. (2005). « L'hypo-insularité », une nouvelle condition insulaire : l'exemple des Antilles françaises. *L'Espace géographique*, 34(4), 329-341.

⁶² Zembri, P. (2014). Transports et insularité en Corse : la continuité territoriale au défi de la libéralisation. *Géotransports*, (3), 7-22.

⁶³ Martinetti, J. (2021). La Corse, une « île-montagne » en Méditerranée. La construction d'un objet géographique, du regard des humanistes de la Renaissance à l'aboutissement de la géographie classique française à la fin du XXe siècle. *Cahiers de la Méditerranée*, (103), 253-272.

⁶⁴ Pierre-Christophe Pantz, "Existe-t-il des territoires kanak ?", *Multitudes*, 2017. DOI : 10.3917/mult.068.0196

⁶⁵ Graziani-Taugeron, Claire et Audet, René « Dynamiques associatives territoriales, représentations sociales de l'environnement et insularité : une analyse de l'action collective en Corse et aux Îles-de-la-Madeleine ». *Nouvelles perspectives en sciences sociales* 14, n° 2 (2019) : 231–267. <https://doi.org/10.7202/1062511ar>

⁶⁶ Géraldine Djament-Tran, Antoine Le Blanc, Serge Lhomme, Samuel Rufat, Magali Reghezza-Zitt. Ce que la résilience n'est pas, ce qu'on veut lui faire dire. 2011.

⁶⁷ UN Resilience Guidance, 2020

URL : https://unsdg.un.org/sites/default/files/2023-03/UN%20Resilience%20Guidance_FR_Full.pdf

L'instance parle de capacités de résilience : capacité d'absorption, capacités de prévention, capacité d'adaptation, capacités d'anticipation etc. En lien avec ses études sur le réchauffement climatique, Nicolas Bério affirme que l'adaptation des secteurs doit *“se concevoir d'une manière intégrée : accroître la résilience sectorielle n'est pas suffisant, il faut viser l'accroissement de la résilience globale et nationale. (...) La meilleure adaptation consiste finalement en un développement de notre aptitude à nous adapter au changement, ce qui coïncide avec l'accroissement de la résilience environnementale⁶⁸”*.

Dans son article *“La résilience : de quoi, à quoi et pour quoi ?”*, Michel Juffé critique cette notion pour son flou sémantique, et le détournement de sa définition originelle⁶⁹. En physique, la résilience signifie ne pas rompre et, ne correspondant pas aux usages habituels, elle renvoie ainsi à la capacité à s'adapter. L'usage récurrent de cette notion demande donc de nouveaux outils, particulièrement lorsqu'il s'agit de l'incorporer aux politiques publiques, y compris en termes symboliques⁷⁰. Le concept de résilience pourrait occulter ce qui doit être résilient (approche normative), et pourquoi il faudrait l'être. Le terme utilisé pour les politiques publiques, comme en psychologie et en développement personnel, pourrait en outre renvoyer à une approche qui privilégie l'individu par rapport à la vision collective.

Thierry Ribault, dans son ouvrage *“Contre la résilience. À Fukushima et ailleurs”*, critique ainsi l'idée de résilience comme une *“technologie du consentement”* qui vise à rendre les catastrophes acceptables pour la population. La résilience érigerait les victimes en cogestionnaires de la dévastation, comme si les dégâts pouvaient galvaniser une aptitude à les dépasser. *“Tout concourt à transformer les victimes en une matière malléable, capable de « rebondir » à chaque embûche (...) l'assujettissant ainsi à sa condition de survivant”*. Il rappelle sa portée idéologique et politique, qui constitue *“l'une des nombreuses impostures solutionnistes de notre époque”*⁷¹. Cette critique prend sens, quand elle est analysée à travers un exemple comme le scandale de la chlordécone en Martinique qui marque encore les terres et les corps des habitants.

Pour contourner cette notion, souvent floue ou trop philosophique, des termes comme *“robustesse”* ou *“survie”* sont davantage utilisés par les insulaires. Nicolas Toupoint, océanographe habitant sur l'île de Batz interrogé préfère la notion de robustesse⁷² :

« Le terme (résilience) me semble assez pertinent scientifiquement, surtout quand on parle des milieux insulaires. Mais le problème, c'est qu'on l'entend tellement partout qu'il peut finir par perdre sa substance. Il a été tellement repris dans le discours politique que, maintenant, dès qu'on veut valoriser une action, on la qualifie de résiliente, même si ça n'a plus vraiment de sens. Or, la résilience, ce n'est pas quelque chose qu'on choisit. Je repense à un sociologue, Olivier Hamant, qui préfère parler de robustesse, et je trouve ça plutôt juste. Être robuste, c'est être capable d'encaisser les chocs, de faire face aux perturbations – ça me semble plus concret. »

Le terme de *“survie”*, lui, est davantage utilisé pour les territoires ultra-marins, notamment par les militants martiniquais membres de la COAADEP (Collectif des ouvriers agricoles empoisonnés par les pesticides, dont le chlordécone, de Guadeloupe et de Martinique)⁷³.

⁶⁸ BÉRIOT, Nicolas, 2013. Résilience et adaptation climatique : une question globale ou une problématique sectorielle ? *Annales des Mines - Responsabilité et environnement*, 2013/4 N° 72, p.48-53. DOI : 10.3917/re.072.0048. URL : <https://stm.cairn.info/revue-responsabilite-et-environnement1-2013-4-page-48?lang=fr>.

⁶⁹ Juffé*, M. (2013). La résilience : de quoi, à quoi et pour quoi ? *Responsabilité et environnement*, (4), 7-11.

⁷⁰ Dron, D. (2013). La résilience : un objectif et un outil de politique publique Son apparition en France, et quelques perspectives. In *Annales des Mines-Responsabilité et environnement* (Vol. 72, No. 4, pp. 12-16). ESKA.

⁷¹ *Contre la résilience, à Fukushima et ailleurs*, Thierry Ribault, L'échappée, 2021.

⁷² Notion utilisée par Olivier Hamant, *“biologiste qui propose un modèle de société inspiré du vivant”*.

⁷³ <https://www.instagram.com/coaadep.official/> <https://www.agra.fr/agra-presse/chlordecone-les-revendications-des-ouvriers-agricoles-antillais>

2.2.2 Les « îles laboratoires » : une rhétorique du bocal

“Les îles des Outre-mer révèlent l’histoire de la mondialisation. « Ici, tout est urgence », disait Aimé Césaire. Les îles sont des « métaphores qui révèlent le monde ». « Elles permettent de tester à l’échelle de surfaces réduites des stratégies globales de développement pouvant être étendues par la suite à des entités de taille plus importante ».”⁷⁴

L’association entre l’île et le terme “laboratoire” est le fruit d’un ensemble de travaux confortant l’imaginaire de l’île vierge notamment depuis 1960 et l’étude en biologie publiée par MacArthur et Wilson en 1963 sur la théorie de biogéographie insulaire⁷⁵. Les îles représentent des lieux privilégiés pour la recherche, elles sont à la fois des territoires de mémoire et des laboratoires pour penser l’avenir. Des démarches exemplaires s’y inventent à « petite échelle », l’espace « clos » favorisant l’observation et l’expérimentation. Elles pourront ensuite être essaimées sur d’autres îles ou sur le continent”. Les îles sont un sujet d’intérêt spécifique pour les milieux universitaires. Pour les chercheurs, les îles figent comme elles innovent. Elles sont des sentinelles, des “avant-postes de ce qui pourrait se passer un peu plus tard sur le littoral” indique Nicolas Toupoint, évoquant l’exemple de la montée des eaux qui impacte l’existence même des îles. Cet objectif de survie implique donc de réfléchir aux formes d’action collective pour y faire face.

*“D’un point de vue sémantique, je suis d’accord avec l’idée que les îles peuvent être vues comme des laboratoires. Mais après, tout dépend de ce qu’on met derrière ce terme-là, et surtout de la manière dont on l’utilise. Il faut faire attention à ne pas le vider de son sens en le surutilisant ou en l’employant à mauvais escient. Et si on parle des îles comme des “avant-postes”, c’est parce qu’elles donnent à voir très concrètement un certain nombre de phénomènes, notamment liés au climat. **On est souvent sur des territoires où, littéralement, un mètre de plus, et on est dans l’eau.** Donc on n’a pas le choix : il faut penser avec ce territoire-là, qui va sans doute se réduire dans les années à venir, entre la montée des eaux, l’augmentation des tempêtes, l’érosion, et d’autres facteurs qui s’accumulent. En même temps, le fait d’être sur un espace fini, avec des contraintes plus fortes qu’ailleurs, ça permet aussi d’observer des choses intéressantes : comment on s’organise, comment on adapte le territoire, comment on continue à faire société”.*

La vision de « l’île en bocal » n’est pas employée par des insulaires. Elle peut recouvrir l’idée que les îles sont des terrains d’études « vierges » et d’expérimentation et entretenir une vision qui essentialise les écosystèmes îliens. La vision de l’île comme un espace laboratoire où peuvent s’observer des phénomènes endémiques, localisés et en quelque sorte purs, est à mettre en relation avec l’histoire des sciences et de la technicisation des sociétés occidentales.

Jason apporte une critique sur le terme “d’île laboratoire”, pour ce qui concerne son île, Tahiti, en Polynésie française, territoire ayant servi de lieu d’expérimentation pour les essais nucléaires de l’Etat français entre 1966 et 1974.

“On entend souvent dire qu’on pourrait être un laboratoire de solutions pour le monde. Quand j’étais jeune, ça me parlait un peu. Mais aujourd’hui, cette idée me dérange profondément. Avec l’héritage colonial qu’on porte, c’est inacceptable. On a déjà été un centre d’expérimentation nucléaire pendant 30 ans — rien que ça, ça devrait nous révolter. Ce n’est pas à nous de subir les conséquences du dérèglement climatique, de la pollution, des essais passés... et en plus de porter sur nos épaules la responsabilité de trouver des solutions pour le reste du monde. [...] Cette logique-là, elle est encore coloniale. Elle dit en gros : ‘Donnez-nous juste votre territoire, on arrive avec nos machines, nos méthodes, et on fait nos tests’.”

⁷⁴ Margueritte, Pascal. « Face au dérèglement climatique, les Outre-mer sont des laboratoires de la transition écologique ». *Hérodote*, 2024/3 194, 2024. p.131-144. CAIRN.INFO, shs.cairn.info/revue-herodote-2024-3-page-131?lang=fr.

⁷⁵ MacArthur, R. H., & Wilson, E. O. (1963). An equilibrium theory of insular zoogeography. *Evolution*, 373-387.

La justice environnementale, de réparation, est un outil de plaidoyer auprès des instances internationales pour les territoires insulaires, qui sont des groupes politiques influents des négociations climatiques. Ces territoires sont de fervents défenseurs du seuil des 1,5 degrés, qu'ils sont parvenus à imposer dans les discussions internationales, comme la question des "pertes et dommages". Le caractère fini de l'île permet de revendiquer que les premiers concernés par le changement climatique doivent être les plus consultés. Cela agrège l'idée "d'île laboratoire" quand elle est appropriée par les "principaux concernés", à savoir les insulaires⁷⁶.

2.2.3 Le tourisme et l'insulaire

Lorsqu'on évoque les territoires insulaires, les îles, c'est un imaginaire qui se déploie : l'évasion, les vacances "paradisiques", le sentiment d'éloignement géographique et d'à part, d'ailleurs. L'espace insulaire est chargé d'un double sens : un sens géographique, physique, et un autre métaphorique, mental, qui favorise sa mystification et son impénétrabilité.

Cela contribue à brouiller la question des échelles. En opposant les îles à d'autres espaces, on les homogénéise et on les met à distance. Pourtant, elles ne sont pas des isolats, ni des espaces déconnectés. Ce sont des territoires périphériques dans un monde globalisé. En France, elles connaissent des liens avec les pouvoirs centraux. Ces liens sont économiques comme politiques et s'établissent dans des rapports de force face aux problèmes spécifiques et aux ressentiments qu'elles éprouvent. Ce sont des territoires souvent précaires, contraints par un manque d'infrastructures et où s'exacerbent certaines inégalités. On observe une augmentation du transport maritime sur les îles lors des périodes touristiques, ce tourisme engendre des conséquences sur des espaces qui rencontrent déjà des problèmes d'infrastructures : manque d'eau, augmentation de la quantité de déchets, pressions sur les écosystèmes, activités touristique et pressurisation des terres...

Les îles et les témoignages de leurs habitants résonnent sur ces ressentis contradictoires : un sentiment d'isolement, de manque (ressources, de vie commune et de sociabilisation, de reconnaissance politique) et un sentiment de surabondance touristique en période estivale et la crainte d'une dépossession des terres qui peut en découler.

Le territoire insulaire offre donc un objet de recherche intéressant pour étudier ces tensions, qui s'exacerbent à l'aune des enjeux climatiques et de leurs manifestations physiques (montée des eaux, tempêtes). En interrogeant et discutant avec des personnes insulaires, certains mettent en avant l'image convoitée des îles en période estivale et la matérialité de leur quotidien perçu comme relativement banal à l'année.

Une habitante de Batz confie qu'"il faut reconnaître qu'en tant qu'insulaire, on fait figure de particularités", elle ajoute "Moi, je ne trouve pas, je trouve qu'on fait preuve de banalité. On n'a rien de spécifique pour moi à part qu'on prend le bateau pour sortir de chez nous." On tente de prolonger cette vision "Comment vous expliquez qu'il y a autant de gens, des journalistes qui s'intéressent à Batz ?". L'habitante nous répond que "c'est le fantasme."

2.2.4 Conscience du dérèglement climatique

Le postulat que les plus exposés sensoriellement aux changements climatiques sont les plus informés ne va pas de soi. Il est nécessaire d'avoir une lecture plus complexe des sensibilités à l'écologie. Le changement climatique peut au contraire, être naturalisé, banalisé.

« Pour moi l'écologie c'est justement le trait de côte, où on voit quand même que les choses, c'est un phénomène naturel, l'érosion, mais pas complètement. [...] C'est-à-dire que l'activité humaine a des conséquences sur l'érosion. Donc déjà, je pense que la première chose, c'est que les gens comprennent

⁷⁶ Entretien avec GABRIEL, Joao,

comment fonctionne l'érosion, avec ce qui est naturel et ce qui ne l'est pas. (...). **Je ne le ressens pas, c'est-à-dire qu'en fait, la tempête pour moi, ce n'est pas les changements climatiques, par exemple. Il y a toujours eu des tempêtes.** Effectivement, les marées, bizarrement, la mer, ça ne monte pas beaucoup, en revanche, ça descend beaucoup. Le marnage en fait est un peu modifié, c'est-à-dire qu'il y a la surcote et la sous-cote. Voilà, mais bon, ce sont des petites observations, des petites choses, j'ai pas de chiffre, je n'ai pas de réalité, **mais le ressenti.** »

Une autre vision exprimée par les proches d'un autre habitant, cette fois-ci de Molène :

“Mes cousins qui sont pêcheurs, ils disent qu'ils ne voient pas vraiment de différence sur la pêche. Ils pêchent depuis longtemps à Molène, ils voient juste des cycles qu'il y a toujours eu. En revanche, sur les tempêtes, et effectivement là, là j'ai des retours de gens qui habitent Molène depuis longtemps qui disent on n'a jamais vu des tempêtes aussi fortes autant de fois finalement. Le sujet c'est le fait que ça soit récurrent ! Mais c'est difficile, on se confronte sociologiquement à l'effet du déni, ça existe dans plein d'endroits.”

Néanmoins, vivre sur une île augmente les contraintes et la vulnérabilité des personnes. Les îles sont plus exposées que d'autres espaces aux aléas. Les insulaires ont souvent un lien émotionnel avec le territoire. Mais cet attachement n'entraîne pas toujours une prise de conscience écologique. Il nourrit également un besoin de préservation et de conservation des richesses du territoire, d'un patrimoine.

PARTIE 3 - LES ÉTUDES DE CAS : DES MODES DE VIE INSULAIRES À TRAVERS LES PRATIQUES DE MOBILITÉS MARITIMES

Les premières parties ont permis de définir les concepts généraux de transport maritime, d'insularité, de continuité territoriale afin de donner des clefs de lecture sociologique, technique et géographique pour rendre compte de la complexité du sujet. Cette dernière partie vise à détailler plus précisément les dynamiques des mobilités maritimes dans des territoires insulaires précis.

A partir de la description de l'offre de transport et de sa réponse (ou non) à l'enjeu de la continuité territoriale, nous tirerons des renseignements sur les pratiques de mobilités plus larges. La mobilité étant un moyen de liaison permettant d'assurer la connexion à d'autres secteurs (alimentation, accès aux soins, services publics...), elle ne sera pas étudiée de manière isolée, mais croisée avec d'autres problématiques territoriales, énoncées durant les entretiens. La question de la résilience se posera alors à partir des préoccupations des habitants vivant à l'année sur l'île.

3.1 Les îles du Ponant : les défis d'une installation pérenne

"Pendant longtemps, les 15 îles du Ponant ont été un angle mort des politiques publiques françaises. Nous n'étions ni la métropole ni l'outre-mer. C'est vrai qu'avec 16 000 habitants et quelques communes éparpillées, nous ne sommes pas grand-chose démographiquement. La question que nous nous posons est la suivante : est-ce qu'il y aura toujours des habitants permanents sur les îles dans quelques années ?" (Ex-Président de l'Association des îles du Ponant, Audition Sénat, 2020⁷⁷)

3.1.1 Caractéristiques insulaires : les îles du Ponant comme archipel de diversité

a) Présentation des îles du Ponant

Les îles du Ponant sont un archipel situé le long de la façade atlantique. Une quinzaine d'îles, chevauchant 4 régions et 6 départements, sont regroupées, depuis 1971, au sein de l'Association des Îles du Ponant (AIP) : Chausey, Bréhat, Batz, Ouessant, Molène, Sein, Les Glénans, Groix, Belle-Île, Houat, Hoëdic, Arz, île-aux-Moines, Yeu, Aix (citées en suivant la côte, de la Manche à la Charente maritime). D'autres îles comme celles de Noirmoutier, Oléron et Ré ne sont pas membres de l'association car elles sont toutes les trois reliées au continent par un pont (un des critères pour faire partie de l'association est de ne pas être relié au continent).

⁷⁷ <https://www.lagazettedescommunes.com/724441/differentiation-territoriale-les-iles-du-ponant-un-angle-mort-des-politiques-publiques-francaises/>



Figure 17 : Carte des îles du Ponant et statut administratif

(Source : Essentiel de l'Association des Îles du Ponant, 2025)

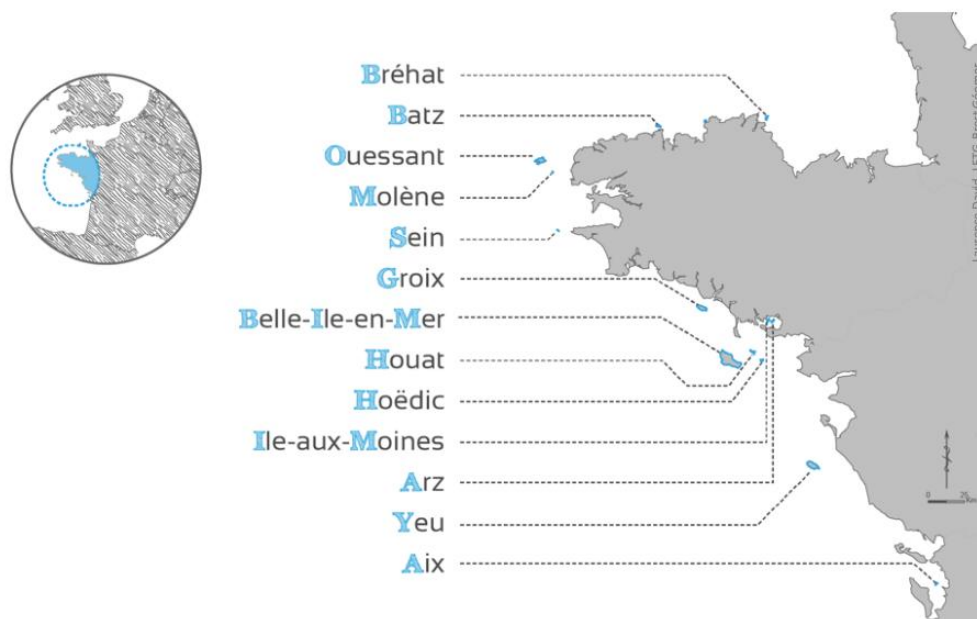


Figure 18 : Carte des îles du Ponant (sauf Chausey-Glénan) : taille et distance du continent (source : projet ID-Île, issu d'une présentation de Marie Guingot au colloque Marges et Mobilité en 2016)⁷⁸

⁷⁸ Marie Guingot. Desserte des îles du Ponant et marginalité insulaire. Mobilités marginales, mobilités dans les marges, marges mobiles, LVMT, Prodig, Edytem, CNFG, Nov 2016, Marne la Vallée, France. (hal-01502951)

La richesse et la diversité des îles du Ponant en font un territoire de recherche prisé par les géographes. Françoise Péron en décrit les atouts dans un article de 2005 *“Fonctions sociales et dimensions subjectives des espaces insulaires - à partir de l'exemple des îles du Ponant”*⁷⁹.

Elle revient sur la fonction de *“dépaysement”*, du ressenti de la distance, ressenti disparu du continent par *“l'immédiateté et la massivité des liaisons à la surface de la planète”*. L'île se présente alors comme *“le dernier territoire géographique matérialisant l'idée de distance, de rupture spatiale et temporelle”*, une terre de résistance face à la société de consommation du continent.

Malgré leur regroupement sous le terme *“îles du Ponant”*, les territoires qui les constituent sont très variables, à la fois sur leur superficie, leur nombre d'habitants et la distance au continent. Sur la base des travaux de typologie des îles de Louis Brigand, Marie Guingot a effectué une cartographie qui typologise les îles selon l'éloignement géographique au continent et la superficie terrestre.

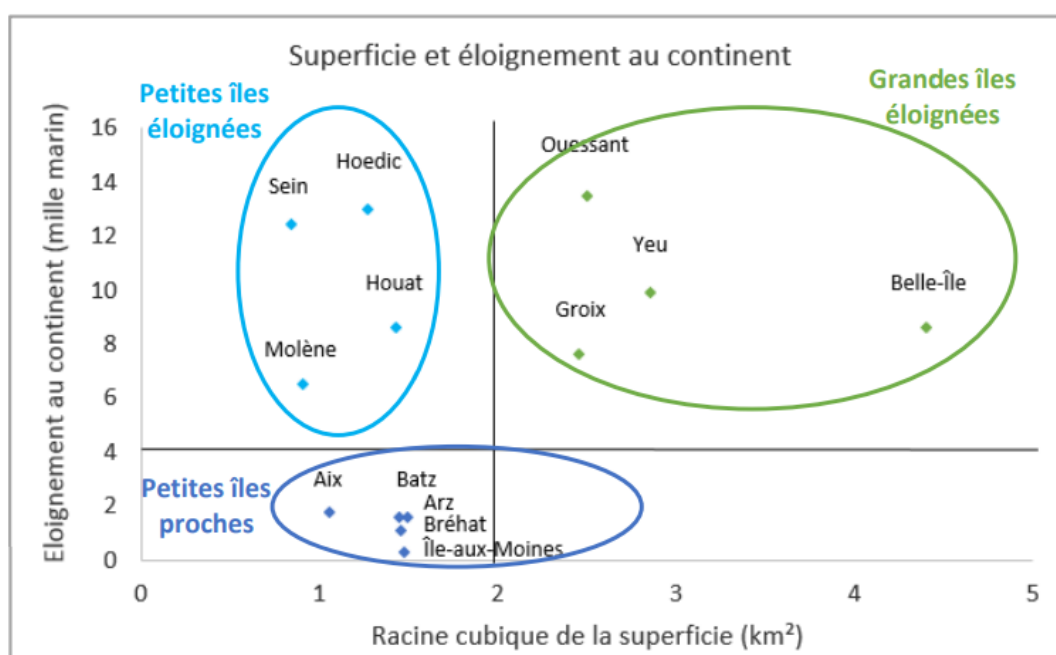


Figure 19 : Classification des îles du Ponant selon l'éloignement et la superficie (sauf Chausey)

Source : thèse de Marie Guingot sur la base de la typologie de Louis Brigand, 1983

⁷⁹ Péron, F. (2005). Fonctions sociales et dimensions subjectives des espaces insulaires (à partir de l'exemple des îles du Ponant). In *Annales de géographie* (Vol. 644, No. 4, pp. 422-436). Armand Colin.

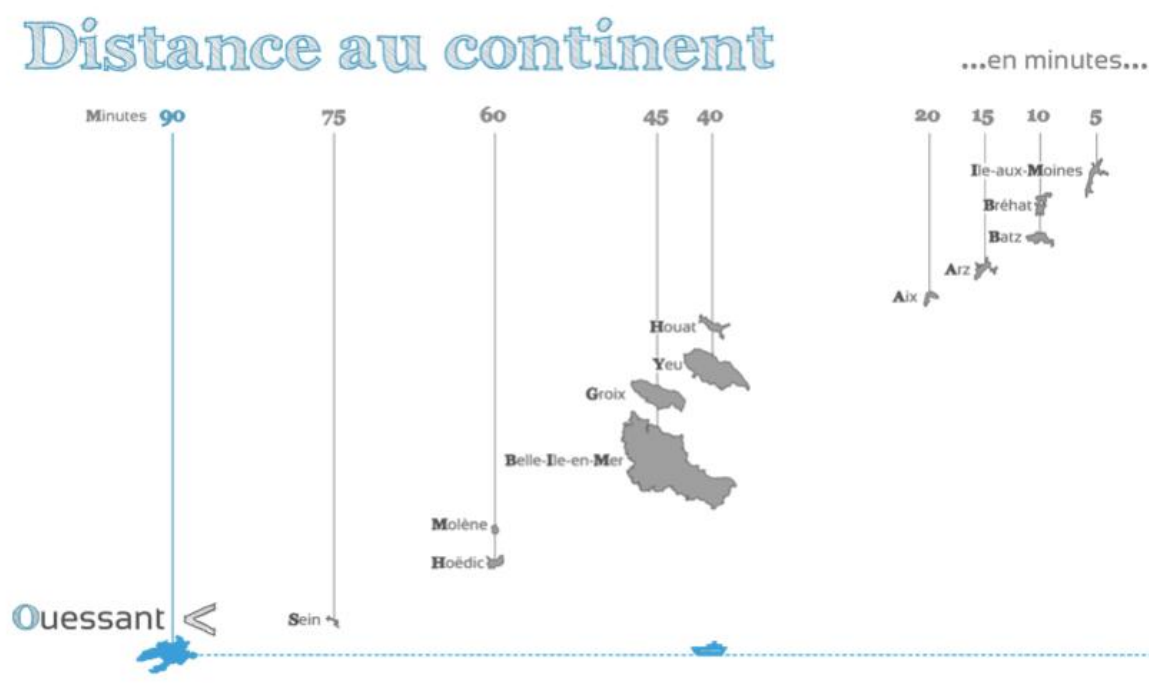


Figure 20 : distance des îles du Ponant au continent en temps (sauf Chausey -Glénan)
 (source : issu d'une présentation de Marie Guingot au colloque Marges et Mobilité en 2016)⁸⁰

En 2018 sur les quinze communes bretonnes insulaires, aucune ne dépasse 2 600 habitants permanents. La population moyenne s'élève à 800 habitants⁸¹. 13 îles sont habitées et desservies à l'année. La présence importante des résidences secondaires sur les îles du Ponant influence significativement les indicateurs démographiques. Selon les données de l'Insee, la part des résidences secondaires est estimée à 63 %, contre 37 % pour les résidences principales.

Le rapport d'information du Sénat "Sur la situation des îles métropolitaines et leurs besoins en matière de différenciation territoriale" trace les enjeux de ces îles : difficile accès aux services publics (scolarité, accès aux soins), fragilisation d'un équilibre démographique, rareté et spéculation foncière et raréfaction des ressources (hydriques, énergétiques, etc.).

⁸⁰ Marie Guingot. Desserte des îles du Ponant et marginalité insulaire. Mobilités marginales, mobilités dans les marges, marges mobiles, LVMT, Prodig, Edytem, CNFG, Nov 2016, Marne la Vallée, France. (hal-01502951)

⁸¹ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5005575>

Île métropolitaine	Commune	Intercommunalité éventuelle	Département	Superficie	Distance continent	Population permanente	Tourisme annuel	Scolarité	Logement	Alimentation en eau potable	Assainissement	Source d'électricité
Archipel de Chausey	Granville	Communauté de communes Granville Terre et Mer	Manche	65 ha	16,3 km	12	80 000	Pas d'établissement	Donnée non disponible	Acheminement par bateau	Lagunage	3 groupes électrogènes
Île de Bréhat	Bréhat	Non rattachée	Côtes d'Armor	318 ha	3,5 km	414	380 000	1 école primaire	862 (71% résidences secondaires ; 8,1% logements vacants)	2 canalisations continent	Traitements biologiques par boues activées	Câble sous-marin
Île de Batz	Batz	Communauté de communes du Pays Léonard	Finistère	320 ha	3 km	507	260 000	1 école primaire et présence collège des îles du Ponant	750 (60% résidences secondaires ; 4% logements vacants)	2 canalisations continent	Décanteur digesteur	Câble sous-marin
Île d'Ouessant	Ouessant	Non rattachée	Finistère	1 558 ha	25 km	871	122 626 (Ouessant et Molène)	1 école primaire et présence collège des îles du Ponant	1 018 (47,5% résidences secondaires ; 3,35% logements vacants)	2 barrages	Décanteur digesteur	Centrale au fioul et hydrolienne
Île de Molène	Molène	Communauté de communes du Pays d'Iroise	Finistère	72 ha	12 km	208	122 626 (Ouessant et Molène)	1 école primaire et présence collège des îles du Ponant	304 (67% résidences secondaires ; 3,90% logements vacants)	3 forages ; 2 impluvium	Non	Centrale au fioul
Île de Sein	Sein	Non rattachée	Finistère	58 ha	23 km	195	47 322	1 école primaire et présence collège des îles du Ponant	365 (57,8% résidences secondaires ; 3,5% logements vacants)	Forage	Non	Centrale au fioul
Archipel des Glénans	Fouesnant	Communauté de communes du Pays Fouesnantais	Finistère	144 ha	18,5 km	0	70 407	Pas d'établissement	Donnée non disponible	2 forages	Non	Groupe électrogène, centrale solaire et photovoltaïque
Île de Groix	Groix	Lorient Agglomération	Morbihan	1 770 ha	14 km	2 253	235 186	2 écoles primaires, 1 établissement secondaire et présence du collège des îles du Ponant	2 634 (51% résidences secondaires ; 4,7% logements vacants)	Barrage ; 3 forages	Lagunage ; traitements biologiques par boues activées	Câble sous-marin
Île d'Arz	Arz	Golfe du Morbihan Vannes	Morbihan	330 ha	3 km	241	288 500	1 école primaire	554 (70% résidences secondaires ; 4,3% logements vacants)	Canalisation continent	Lagunage	Câble sous-marin (relié à l'Île aux-Moines)
Île aux Moines	Arz	Golfe du Morbihan Vannes	Morbihan	320 ha	0,5 km	616	450 000	1 école primaire	1 184 (72,3% résidences secondaires ; 0,92% logements vacants)	Canalisation continent	Traitements biologiques par boues activées	Câble sous-marin
Belle-Île-en-Mer	Le Palais, Sauton, Bangor, Locmaria	Communauté de communes de Belle-Île-en-Mer	Morbihan	8 400 ha	16 km	5 524	418 276	6 écoles primaires ; 2 établissements secondaires	6 619 (57,2% résidences secondaires ; 3,24% logements vacants)	3 barrages	Lagunage ; traitements biologiques par boues activées	Câble sous-marin
Île de Houat	Houat	Communauté de communes Auray Quiberon Terre Atlantique	Morbihan	288 ha	16 km	251	42 611	1 école primaire et présence collège des îles du Ponant	334 (58,6% résidences secondaires ; 3% logements vacants)	5 forages	Lagunage	Câble sous-marin
Île d'Hoëdic	Hoëdic	Communauté de communes Auray Quiberon Terre Atlantique	Morbihan	209 ha	24 km	113	25 103	1 école primaire et présence collège des îles du Ponant	234 (72,4% résidences secondaires ; 2,6% logements vacants)	2 forages	Lagunage	Câble sous-marin (relié à Houat) ; centrale solaire photovoltaïque
Île d'Yeu	Île d'Yeu	Non rattachée	Vendée	2 300 ha	18 km	4 868	422 870	2 écoles primaires ; 2 établissements secondaires	5 696 (58% résidences secondaires ; 4,5% logements vacants)	Canalisation continent	Traitements biologiques par boues activées ; membranes	Câble sous-marin
Île d'Aix	Île d'Aix	Communauté d'Agglomération Rochefort Océan	Charente-Maritime	129 ha	3 km	252	320 000	1 école primaire	449 (73% résidences secondaires ; 1,7% logements vacants)	Canalisation continent	Traitement biologique par boues activées	Câble sous-marin

Figure 21 : informations sur les îles du Ponant - (Rapport du Sénat)⁸²

b) Des îles longtemps incomprises

Malgré l'image de carte postale, la Cour des Comptes rappelle le contraste entre île rêvée et île vécue, mettant en avant les difficultés matérielles du quotidien.

“Si les îles font rêver, les conditions de vie au quotidien y sont souvent moins aisées que sur le continent du fait de la distance aux services publics, de la disponibilité des ressources, du coût du foncier ou de la dépendance aux transports. Très différentes, les quinze îles du Ponant qui regroupent 18 communes insulaires et 16 311 habitants Insee, ont toutefois souhaité se regrouper au sein de l'association du même nom, depuis 50 ans, pour défendre leurs intérêts, étudier leurs difficultés, partager leurs solutions et assurer leur promotion⁸³.”

Dans le cadre d'une audition au Sénat en 2020, plusieurs élus des îles de Ponant se sont exprimés concernant le projet de loi relative à la différenciation, la décentralisation et la déconcentration (3DS).

⁸² <https://www.lagazettedescommunes.com/724441/differenciation-territoriale-les-iles-du-ponant-un-angle-mort-des-politiques-publiques-francaises/>

⁸³ <https://www.ccomptes.fr/fr/publications/synthese-regionale-les-iles-bretonnes-du-ponant>

Ils revendiquent plus de flexibilité sur l'adaptation législative au regard des territoires insulaires par rapport aux territoires continentaux.

« Nous ne voulons pas d'une décentralisation venue d'en haut et qui soit la même pour tout le monde. Il faut faire confiance au local. Nous ne voulons pas non plus d'une forme de recentralisation autour des métropoles. Nous sommes dans le rural profond, c'est-à-dire que nous sommes déconnectés des grands ensembles urbains, mais les îles sont des centralités à elles seules : elles ont une vie propre. Une île n'est pas un territoire avec un lotissement qui accueille des gens qui y dorment et puis vont travailler sur le continent. Les îles sont des bassins de vie avec de l'emploi, du logement et des services. C'est essentiel à comprendre. »

Déjà en 1988 on pouvait lire dans les archives du Monde, le climat d'incompréhension qui existait entre les habitants des îles et les autorités continentales, du fait de la non prise en compte des spécificités insulaires.

« Plus profondément, si ces îles ont été largement aidées par la puissance publique (depuis 1971, l'Association pour la promotion et la protection des îles du Ponant (APPIP) a mis en chantier la majeure partie des équipements indispensables dont elles étaient encore dépourvues), elles n'ont peut-être pas été comprises, trop souvent considérées par les aménageurs comme de banales communes rurales en voie de dévitalisation. La spécificité insulaire, qui n'est pas faite que d'éléments négatifs, a été oubliée. » (Le Monde, 1988)

Depuis 2022, la spécificité insulaire est reconnue dans la loi française. Cette reconnaissance s'inscrit dans le cadre de la loi 3DS dont les diverses mesures visent à la "simplification de l'action publique locale".

« La République française reconnaît les communes insulaires métropolitaines dépourvues de lien permanent avec le continent comme un ensemble de territoires dont le développement durable constitue un objectif majeur d'intérêt national en raison de leur rôle social, environnemental, culturel, paysager et économique et nécessite qu'il soit tenu compte de leurs différences de situations dans la mise en œuvre des politiques publiques locales et nationales⁸⁴ » (Legifrance, 2022)

Ce travail a été salué par l'association des îles du Ponant l'AIP, qui œuvre depuis plus de 50 ans à faire reconnaître ce statut insulaire. Fondée en 1971, elle rassemble les élus des îles, des départements et des régions, des représentants du milieu professionnel. Elle a pour vocation depuis plus de 50 ans d'être la principale interlocutrice des problématiques insulaires (éducation, transport, économie, culture, énergie, gestion des déchets, ...).

L'amélioration de la desserte maritime et des liaisons île-continent comme "véritable cordon ombilical" fait partie intégrante des missions que se donne l'AIP. Elle met en avant la diversité des îles amenant à une diversité de déplacements et de problématiques associées (Entretien Présidente AIP).

La délégation de service public a été créée autour des besoins des habitants dans les îles d'accéder aux soins sur le continent. L'enquête de Marie Guingot montre que le principal motif de déplacement des insulaires sur le continent est l'accès aux soins (68 %), la visite à la famille (62 %) et les courses (48 %). Elle montre également la fréquence moyenne hebdomadaire des traversées sur le continent.

⁸⁴ Issue de l'article 3 de la loi n° 2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale

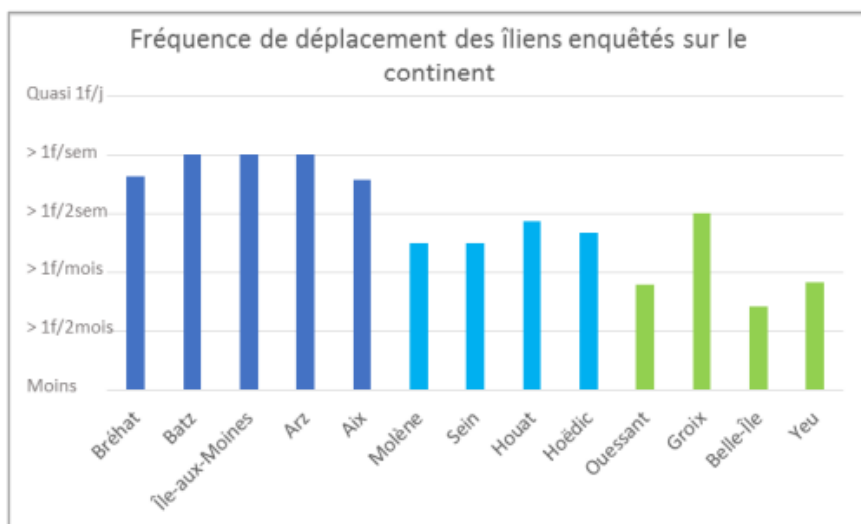


Figure 22 : Fréquence de déplacement des insulaires sur le continent sur un échantillon de 160 personnes dont 123 résidents principaux - (Thèse de Marie Guingot)

Le contrat local de santé des îles du Ponant⁸⁵ met en avant la charge mentale pour les insulaires qui veulent se faire soigner sur le continent, liée à la multiplicité des transports à prendre, allant parfois jusqu'à la renonciation aux soins. *"même si vous avez des soins un peu lourds, dès fois il faut partir la veille, il faut avoir une voiture, il faut pouvoir se faire héberger, enfin il y a plein de choses."*

3.1.2 Les dessertes maritimes

a) *Les caractéristiques des dessertes maritimes*

Les dessertes maritimes entre le continent et les îles du Ponant sont souvent courtes, mais elles sont au cœur de la vie insulaire. Les temps de traversée varient, par exemple, de 15 minutes pour Batz (depuis Roscoff) à 1 heure pour Ouessant (depuis Le Conquet ou Brest), avec la plupart des liaisons fonctionnant toute l'année, bien que la haute saison soit de mai à septembre. Les conditions de ces traversées sont très diverses, tant sur le plan géographique qu'économique, politique ou juridique. Compte tenu du tourisme, il y a une sous-utilisation des navires en période hivernale et des navires trop pleins en saison estivale. Les points d'embarquement et de débarquement sont d'ailleurs souvent inadaptés aux conditions hivernales pour l'accueil du public.

Les dessertes des îles du Ponant jouent un rôle crucial dans la vie insulaire, en tant que lien essentiel entre les îles et le continent. Elles déterminent le rythme de vie des habitants, qui dépendent fortement de ces liaisons pour leur approvisionnement quotidien et leur mobilité. Marie Guingot parle de la desserte de ces espaces comme d'un "cordon ombilical des îles".

⁸⁵ <https://www.iles-du-ponant.com/wp-content/uploads/2024/06/CLS-2-iles-du-Ponant.pdf>

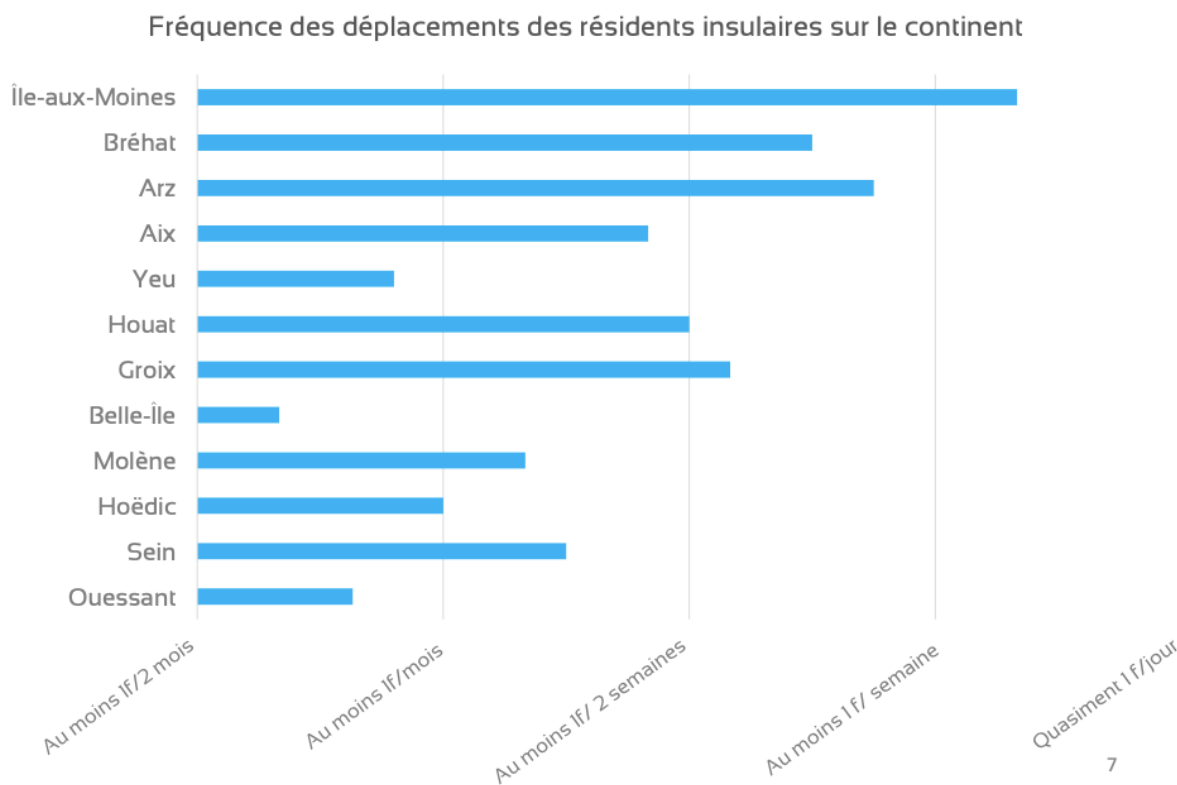


Figure 23 : Fréquence des déplacements des résidents des îles du Ponant sur le continent

Dans certaines îles comme Batz, la proximité au continent et la bonne desserte, couplées aux difficultés de se loger, entraînent d'importantes mobilités pendulaires (déplacement domicile-travail). Ce motif de mobilité "à la journée" prive l'île d'installations pérennes.

Les îles sont également très prisées en période estivale, où la desserte maritime joue pleinement un rôle de catalyseur touristique. Les données portuaires montrent bien le pic d'affluence en période estivale. Le tableau suivant, reprend le nombre de visiteurs :

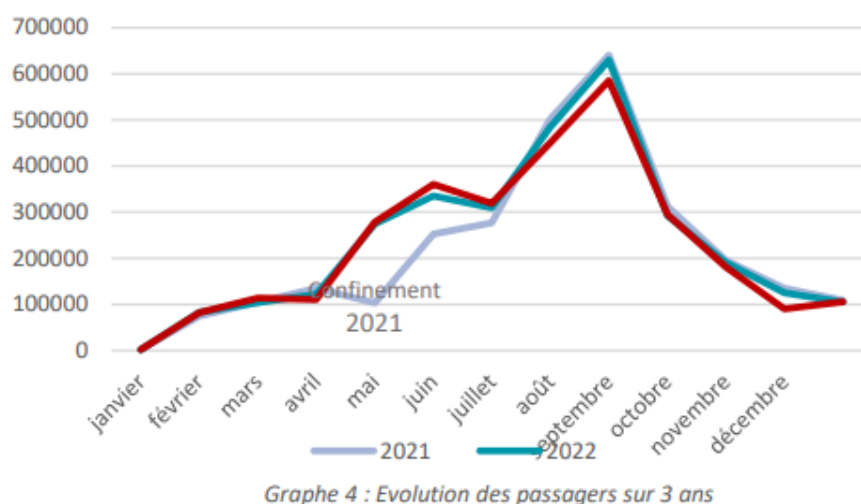
Liaisons	2019	2020	2021	2022	2023	Evolution 2023/2022
Quiberon / Le palais	868 291	624 384	820 857	887 034	868 413	-2%
Ploubazlanec / Bréhat	780 971	580 315	753 100	796 289	733 595	-8%
Lorient / Groix	488 406	380 686	482 875	510 654	521 361	2%
Vannes / Arz	356 516	235 239	302 030	350 439	325 605	-7%
Brest Le Conquet / Ouessant & Molène	248 893	186 101	242 139	264 997	263 802	0%
Quiberon / Hoëdic & Houat	146 370	112 452	143 478	150 946	150 639	0%
Audierne / Sein	85 787	70 953	85 566	93 887	94 325	0%
Nb passagers	2 975 234	2 190 130	2 830 045	3 054 246	2 957 740	-3,2%

Repartition des passagers par liaison.

Figure 24 : Répartition des passagers par liaison sur les îles du Ponant en 2023 (Région Bretagne⁸⁶)

Comme dans bon nombre de territoires insulaires, le pic de fréquentation s'étend de la période estivale de juin jusqu'à octobre.

⁸⁶ <https://www.bretagne.bzh/app/uploads/sites/4/2024/11/Bilan-Portuaire-2023.pdf>



Graphe 4 : Evolution des passagers sur 3 ans

Figure 25 : pics de fréquentation estival sur les îles du Ponant (Région Bretagne⁸⁷, 2023 en rouge)

b) La gouvernance

La desserte des îles du Ponant est initiée par quatre régions distinctes qui sont : la Bretagne (douze îles), la Normandie (île Chausey), les Pays de la Loire (île d'Yeu) et la Nouvelle-Aquitaine (île d'Aix) depuis l'entrée en vigueur de la loi NOTRe de 2017. Cette délégation est passée de l'échelle autrefois départementale à régionale mais ce transfert n'a rien changé dans la distribution des DSP. La diversité des îles se reflète dans la diversité des dessertes maritimes et des compagnies opérant sous DSP, là où on aurait pu s'attendre à une même compagnie opérant sur toutes les îles :

« On s'attendait à ce que du coup ils cherchent à mutualiser tous les contrats de DSP, à n'avoir qu'un seul interlocuteur et qu'une compagnie fasse toutes les îles mais il n'y a en réalité pas eu de changement. Cela aurait posé une question d'harmonisation des tarifs des passagers, chose très difficile car les distances sont différentes ainsi que les conditions de navigue. » (Entretien Guingot)

⁸⁷ <https://www.bretagne.bzh/app/uploads/sites/4/2024/11/Bilan-Portuaire-2023.pdf>

	Îles desservies	Population desservie	Flotte	Carburant	Nombre de rotations
Compagnie Océane (devenue en 2024 Breizh Compagnie Océane)	Groix, Belle-Île, Houat, Hoëdic depuis Lorient et Quiberon	3 millions dans la région, dont 1,1 million de touristes et 7500 résidents insulaires	8 navires dont des ferries, des rouliers (passagers et véhicules)	Gazole marin (MGO)	En janvier : 7 allers et 7 retours par jour
Penn Ar Bed	Molène, Ouessant, Sein depuis Camaret	370 000 passagers par an	6 navettes mixtes ou à passager	Gazole marin (MGO)	Hiver : 2 allers-retours les weekend et mercredi / 1 aller-retour les lundi, mardi et jeudi
Vedettes de Bréhat	Bréhat depuis l'Arcouest	400 000 passagers par an	5 dont 2 au moteur nouvelle génération IMO III permettant 30 % de baisse de GES	Gazole marin (MGO)	8 allers-10 retours par jour en hiver 15 allers-16 retours en été
Vedettes de l'Île de Batz	Batz depuis Roscoff	(en cours de recherche)	8 + 1 fret de la Barge de la SARL Transport de Fret	Gazole marin (MGO)	11 A/R par jour
Izenah	Île-aux-Moines, Arz	230 000 passagers par an	5	Gazole marin (MGO)	
Bateaux-Bus du Golfe	Arz		3	Gazole marin (MGO)	12 A/R par jour
Yeu-Continent	Yeu depuis Fromentine	484 176 passagers en 2024	3	Gazole marin (MGO)	3 A/R
Société Fouras-Aix	Aix	N/A	2	Gazole marin (MGO)	N/A
Vedettes Jolie France	Granville, Iles Chausey	85 000 passagers par an	3	Gazole marin (MGO)	Hiver : 1 AR maximum par jour

Figure 26 : Compagnies maritimes impliquées dans la desserte maritime des îles du Ponant

Les compagnies maritimes privées se livrent à une vraie bataille concurrentielle. Pour celles qui bénéficient de la DSP, cela modifie les contraintes et ne garantit pas toujours la rentabilité par rapport à leurs concurrentes.

Par exemple, la compagnie Finist'Mer assure une à trois rotations quotidiennes vers Ouessant, ciblant les congés scolaires, les ponts du mois de mai et les jours fériés. Elle concurrence la compagnie Penn Ar Bed, sous DSP, qui assure elle aussi cette liaison. Pour les îles d'Houat et Hoëdic, la Compagnie Océane, sous DSP, estime capter seulement la moitié des flux de passagers estivaux à cause de la présence de sept autres compagnies saisonnières. La multiplication des acteurs à l'activité temporaire augmente le trafic généré dans les ports, obligeant à la réalisation d'un plan d'occupation des cales pour permettre que chacun des armateurs ait une place, avec une priorité accordée aux compagnies sous DSP.

3.1.3 L'autonomie alimentaire et l'agriculture insulaire

*« Les îles se présentent à la fois comme des viviers de problèmes et des viviers de solutions »
(Projet SOFIANE, 2018-2022)*

L'article de Françoise Péron revient sur les dynamiques des espaces insulaires des îles du Ponant, et l'évolution des fonctions sociales qui y sont associées. Il décrit comment l'usage des terres, très réglementé et surveillé avant le développement du transport maritime à l'ère industrielle, était entièrement dédié à l'autonomie des populations. L'entraide, le respect de la cohésion de groupe, le "degré extrême de sacralisation du sol", la répartition genrée des mobilités — ancrage pour les femmes qui s'occupent de la terre, mouvement pour les hommes qui partent à la mer — concouraient à définir l'insularité dans les îles de l'Ouest.

A partir de 1850, on assiste à l'essor des activités littorales (pêche, industrie de conserve, grande navigation, agriculture primeur) : des îles comme Molène ou Yeu ont occupé une place privilégiée au cœur du nouveau dispositif de production par la mobilisation de forces de travail. Ouessant est devenu par exemple un lieu de recrutement pour les marins, Groix s'est spécialisée dans la pêche au thon, Batz accueille de jeunes agriculteurs alors en surnombre sur le continent, Bréhat concentre les résidences secondaires de la bourgeoisie parisienne. Ces trajectoires ont dessiné peu à peu des "identités insulaires bien identifiées". Dans les années 1950, avec le départ de l'île des jeunes actifs, elles se dépeuplent. Commence alors "l'exîle", ou la "désinsularisation" qui se matérialise par exemple par la construction d'un pont, montrant bien comment l'aménagement de la mobilité a permis ce processus (Oléron, Noirmoutier, Ré)."

Les îles connaissent au XXème siècle un important déclin de l'agriculture, résiduelle pour certaines d'entre elles. Ce recul a modifié le modèle alimentaire des territoires, qui sont devenus plus dépendants des importations continentales.

Depuis 2010, cette tendance s'inverse avec une stabilisation du nombre d'exploitations agricoles, voire un regain dans certaines îles. A cela s'ajoutent une diversification de l'activité agricole, avec l'agrotourisme par exemple, en parallèle d'une demande locale orientée vers la relocalisation de la production et l'autonomie alimentaire.

Qu'en est-il aujourd'hui ? Quelles formes prennent ces modèles agricoles et alimentaires dans les différentes îles du Ponant, et quel rôle joue le transport maritime dans cet objectif d'autonomie alimentaire ?

Le projet de recherche SOFIANE (Soutenir et Faciliter dans les Îles de la façade Atlantique une agriculture Nourricière et à Externalités positives) a été mené afin de documenter les différents modèles agricoles des îles de la façade Ouest (comprenant les îles du Ponant mais également Noirmoutier, l'île de Ré et Oléron). Il a été impulsé par le réseau RAIA (Réseau Agricole des Îles de la Façade Atlantique) qui réunit divers acteurs de ces îles autour des enjeux d'agroécologie : agriculteurs, communes, citoyens, collectifs associatifs en font partie, permettant une mutualisation des problématiques communes. Appuyé par une équipe de chercheurs universitaires (UMR ESO-Rennes et ARENES), le projet vise à évaluer les dynamiques présentes et futures du secteur agricole en mettant en avant les spécificités liées à l'insularité. SOFIANE analyse par un prisme multidisciplinaire "les enjeux du maintien et de la relance de l'agriculture insulaire" ; le projet nourrit des arguments de plaidoyer utilisés par le RAIA.

Le RAIA est né en 2018 d'une volonté de partager les problématiques agricoles communes entre les îles de la façade atlantique, qui regroupent les îles du Ponant en plus des îles d'Oléron, de Noirmoutier et de Ré. Le réseau rassemble des agriculteurs, des associations locales, des citoyens, des collectivités territoriales ou encore des syndicats locaux. Ils identifient notamment l'accès difficile au foncier en lien avec plusieurs réglementations de protection du littoral, la résidentialisation secondaire qui entraîne une spéculation des prix du bâti importante.

“Le RAIA, c’est vraiment pour sensibiliser les pouvoirs publics aux difficultés spécifiques à l’insularité. Ça, c’est sûr que ça, c’est un des gros axes du RAIA, et puis de mettre un peu en réseau les îles pour les faire se connecter, se rencontrer et voir justement qu’est-ce qui pose problème sur les îles. Parce que, comme très vite les îles ont été des lieux très prisés, au niveau de la constructibilité agricole, c’était compliqué, donc il fallait faire du plaidoyer pour dire que sans hangar, il n’y aurait pas d’agriculteur, donc il fallait trouver des solutions pour les aider à construire.”

Il en ressort une typologie des îles selon leur profil agricole :

- Îles filières : profil homogène, spécialisation productive et commercialisation par l’intermédiaire de circuits valorisant l’origine géographique. C’est le cas de Batz et de sa spécialisation dans les cultures légumières, la pomme de terre primeur. Les tendances à venir évoquées sont l’agrandissement des fermes et la mécanisation accrue du travail.
- Îles circuits courts : regroupent les îles de Bréhat, Ouessant, Molène, Groix, Houat, Hoëdic, Arz, Yeu, Aix. Elles sont marquées par une diversité des productions (élevage bovin, ovin, porcin) ainsi qu’une valorisation de la production des agriculteurs par la transformation et la commercialisation en circuit court : vente à la ferme, marchés, restauration... Certains développent même l’agritourisme.
- Îles “mixtes” : concernent Belle-Ile-en-Mer, Oléron qui se distinguent par la coexistence d’exploitations en filières longues et d’exploitations en circuits courts. Ce sont des territoires où cohabitent agriculteurs insulaires historiques et néo-insulaires.

La diversité des territoires reflète aussi la diversité des sols et de leurs usages. La question de l’accès au foncier, pour s’y loger et exercer une profession agricole, est omniprésente dans les échanges et les recherches menées sur les îles du Ponant. Le terme « d’agriculture insulaire » apparaît alors dans les réflexions, articulant ainsi la question brûlante du foncier avec les enjeux de résilience en termes d’autonomie alimentaire. Le transport maritime assurant l’approvisionnement en matières premières pour l’agriculture ainsi qu’en produits finis du continent peut permettre d’assurer la continuité territoriale, mais paradoxalement, il instaure une dépendance au continent (à laquelle il faut ajouter les frais d’importation), limitant ses capacités de résilience.

3.1.4 La disponibilité foncière : le nerf de la terre

L’étude expose notamment les freins réglementaires et ceux liés à l’insularité. Les règlements environnementaux de protection des espaces naturels (Loi Littoral de 1986, puis plus tard zonages Natura 2000, ZNIEFF, espaces RAMSAR), évoquées dans l’étude et mentionnés durant divers entretiens, sont perçus comme générateurs de contraintes pour l’installation agricole. La loi littoral interdit la construction à moins de 100 mètres du littoral.

« Qu’ils soient à vocation paysagère ou environnementaliste, ces dispositifs de protection n’ont pas pris pour cible l’agriculture. Compte tenu de la concurrence exacerbée pour l’accès au foncier, il existe même une certaine convergence entre l’objectif de limiter l’urbanisation des littoraux et le maintien d’une agriculture dynamique dans ces mêmes espaces. Cependant, pour certains acteurs insulaires, l’accumulation des strates de protection a fini par faire figure d’obstacle aux objectifs de maintien d’une agriculture dynamique dans ces espaces en tension. »
(Projet SOFIANE)

Dans une audition au Sénat, l’ancien président de l’AIP et maire d’Ouessant met en avant les impacts de l’accès au foncier et de la résidentialisation secondaire sur les flux de personnes, le déséquilibre social des flux de personnes.

« Évidemment, nous sommes bien contents d’avoir ces résidences secondaires, mais nous devons prendre garde à une forme de déstabilisation sociale qui peut se produire quand elles deviennent majoritaires. Enfin, je termine par les règles d’urbanisme, qui ne sont pas adaptées

à la situation insulaire. Les projets agricoles sont très difficiles à mener, notamment à cause de la pression des propriétaires de résidences secondaires, et la notion d'espacement du rivage est une aberration pour nos petites îles ». (Président AIP et maire de Ouessant au Sénat)

L'étude évoque la place du transport maritime dans les activités agricoles, en soulignant les conditions spécifiques de la production agricole insulaire, tant sur l'amont (intrants, machines agricoles) que sur l'aval (exportations). L'organisation de la desserte maritime peut alors permettre deux dynamiques agricoles opposées : soit permettre à l'île de ne faire qu'une avec le continent si la qualité et le bas prix de la desserte sont assurés, soit au contraire inciter à la vente sur place si la liaison n'est pas optimale, ou les coûts trop élevés.

3.1.5 Batz : les pommes de terre de l'île-filière

L'île de Batz a été choisie pour son double intérêt. L'île présente d'abord un profil agricole particulier, très exportateur, faisant office de modèle et objet de curiosités scientifiques et journalistiques. Le deuxième intérêt concerne les acteurs de sa desserte maritime, tant pour le transport de passagers que le fret. Il s'agit de compagnies locales créées par des habitants visant à répondre aux besoins de la population. Il s'agit également d'une île proche du continent, ce qui permettra de questionner la continuité territoriale. Nous avons également interrogé des habitants d'autres îles plus éloignées.

Des habitantes vivant sur l'île à l'année ont été rencontrées, afin de recueillir leur témoignage sur leur vécu insulaire (à peine une centaine de personnes y vivent à l'année). Elles sont investies dans la vie politique et/ou associative de Batz. Tous ces entretiens montrent l'importance de la place du maire dans les décisions relatives à l'île.

L'île est située à proximité du continent (ville de Roscoff), à 15 min en vedette, voire à pied en marée très basse. Cette proximité géographique permet une stabilité d'approvisionnement du réseau d'eau, d'électricité ou des télécommunications, directement lié au continent, ne posant pas d'enjeu crucial d'autonomie énergétique, de risque de coupure en cas d'aléa technique ou climatique. Les personnes rencontrées ont rapporté une satisfaction dans la desserte, concernant le transport de personnes et le fret. L'accès à l'île est facilité par les rotations régulières des Vedettes de l'île de Batz, avec deux sites d'embarquement à Roscoff en marée haute, mais également en marée basse où un aménagement de ponton permet l'accès aux vedettes.





Figure 27 : Photographies de l'embarcadère en marée basse

A noter la restauration du ponton d'accès aux vedettes lors de marées basses qui entraînera des complications en matière de trajet pour la période septembre 2025 - juin 2026 pour les habitants de l'île et les touristes occasionnels.



Figure 28 : Photographie d'une des vedettes « Vedettes de l'île de Batz »

a) Mobilités des personnes sur Batz : des migrations pendulaires

Il n'existe pas à ce jour d'enquêtes de mobilités précises concernant l'île de Batz, et les données de la région de Bretagne indiquent les trafics de passagers de toutes les îles du Ponant sauf de Batz. Une personne rencontrée vivant juste en face de l'embarcadère livre une estimation qualitative et quantitative des flux, en grande partie concernant les travailleurs à la journée qui effectuent des migrations pendulaires Roscoff-Batz :

« Oui, il y en a beaucoup qui travaillent sur l'île, mais qui vivent sur le continent. Le matin, je pense qu'il n'y a pas loin de 70 personnes qui arrivent au bateau. Et qui partent [de Batz] au continent, il n'y en a quasiment pas. Je pourrais que, faudrait que je compte, mais je compte pas. Je vais le matin au bateau chercher le journal. Je pense qu'il y a bien 70 personnes qui arrivent tous les matins. Dans le bâtiment, alors au centre de vacances parce qu'ils ont des emplois qui ne nécessitent pas d'être là le soir par exemple, mais ils viennent chercher leur personnel au bateau. Je pense qu'il y a 70 personnes qui travaillent. » (Habitante 1 de Batz)

Ce premier élément montre un déséquilibre des flux : un fort afflux arrive sur l'île aux horaires de travail (9h) et repart en fin de journée (vers 17h-18h). Ici, la rapidité des traversées, couplées, nous le

verrons, à la difficulté de se loger sur l'île, renforce les allers-retours sur l'île mais n'encourage pas l'installation pérenne⁸⁸. Au retour de Batz (17h), la vedette était remplie, de simples visiteurs venus passer une journée ensoleillée, des ouvriers travaillant dans l'entretien du réseau électrique ou le bâtiment (secteurs reconnaissables à leur habit de travail), des enfants... Plusieurs personnes rencontrées brièvement ont indiqué travailler sur l'île mais habiter le continent (personnel de l'auberge de jeunesse, soignante...).

La facilité d'accès rend aussi les mobilités vers l'île difficiles à prévoir, ce qui peut se répercuter sur la gestion des stocks. Une des personnes interrogées qui tient un hôtel-restaurant explique que les flux de personnes peuvent varier d'un jour à l'autre (selon la météo par exemple, où le beau temps amène plus de personnes sur l'île), rendant imprévisible le stock de nourriture à anticiper par exemple.

« Et donc ce que j'ai vu c'est une évolution non pas peut-être du nombre de personnes, il y a de plus en plus de monde ça c'est sûr, mais c'est pas non plus extrêmement important la hausse, en revanche ce qui a beaucoup changé c'est la concentration, c'est-à-dire qu'en fait on a de plus en plus de monde [en été] ou de moins en moins de monde [en hiver]. »

Le caractère imprévisible des venues sur l'île rend difficile l'anticipation des stocks : *“vous ne pouvez pas assurer une qualité si c'est trop en dents de scie, c'est pas possible voilà pour la gestion des stocks, pour tout ça, et c'est pas possible non plus humainement c'est à dire qu'en fait humainement c'est deux métiers différents”*

b) Fret : la barge comme support de l'agriculture filière

La barge de fret joue un rôle central dans l'approvisionnement de l'île. A la différence d'autres îles du Ponant où certains navires ont à la fois une activité de transport de passagers et de fret (Belle-Île en Mer avec la compagnie Océane) — avec dans certains cas le même embarcadère où passagers et fret se mêlent, pouvant entraîner des embouteillages ou accidents, l'entreprise de fret de Batz est distincte des Vedettes de l'île de Batz.

La barge de Fret appartient à une société îlienne « Transport de fret » sous délégation de service public, et joue un rôle central dans l'export vers le continent des produits issus de l'agriculture et l'import du matériel et tous les produits venant du continent, c'est la seule barge assurant l'approvisionnement de l'ensemble de l'île. La particularité de l'entreprise « Transport de Fret » est que les actionnaires sont en majorité des agriculteurs de l'île de Batz (échange avec une salariée de Transport de fret). Cette barge réalise entre une et trois rotations par jours. L'horaire varie en fonction de la marée. Un commerçant qui tient un supermarché estime à 3 ou 4 le nombre de jours d'autonomie en cas de non-approvisionnement, mais aucun incident de rupture de liaison n'a déjà été observé. Cette gestion de délégation de service public est unique au sein des îles du Ponant, montrant que le transport maritime, ici le fret, assure un rôle majeur pour les agriculteurs ainsi que pour les habitants.

Outre apporter des matières premières ou des biens du continent, la barge joue un rôle central dans l'export des produits agricoles de Batz, et donc dans le modèle économique agricole de l'île.

Il existe deux épiceries sur l'île dont une rattachée à l'enseigne Carrefour. La clientèle touristique et son comportement alimentaire renseigne aussi sur l'autonomie alimentaire de l'île. L'épicier indique que l'été, les touristes achètent davantage des produits préparés plutôt que des légumes frais qui pourraient provenir de Batz. Ainsi peut-on se demander, même si Batz venait à diversifier son offre agricole et développer la vente directe, si la clientèle qui vient souvent à la journée consommerait ces produits.

⁸⁸ Selon l'association des îles du Ponant : 65 % du parc de bâti correspond à du logement secondaire, 33 % à du logement principal et 3 % à du logement vacant.

La consommation connaît une augmentation très importante en été, qui va de + 193% (Ouessant) à + 550% à Batz. Dans la plupart des îles, l'augmentation est environ de + 400% entre janvier et août.

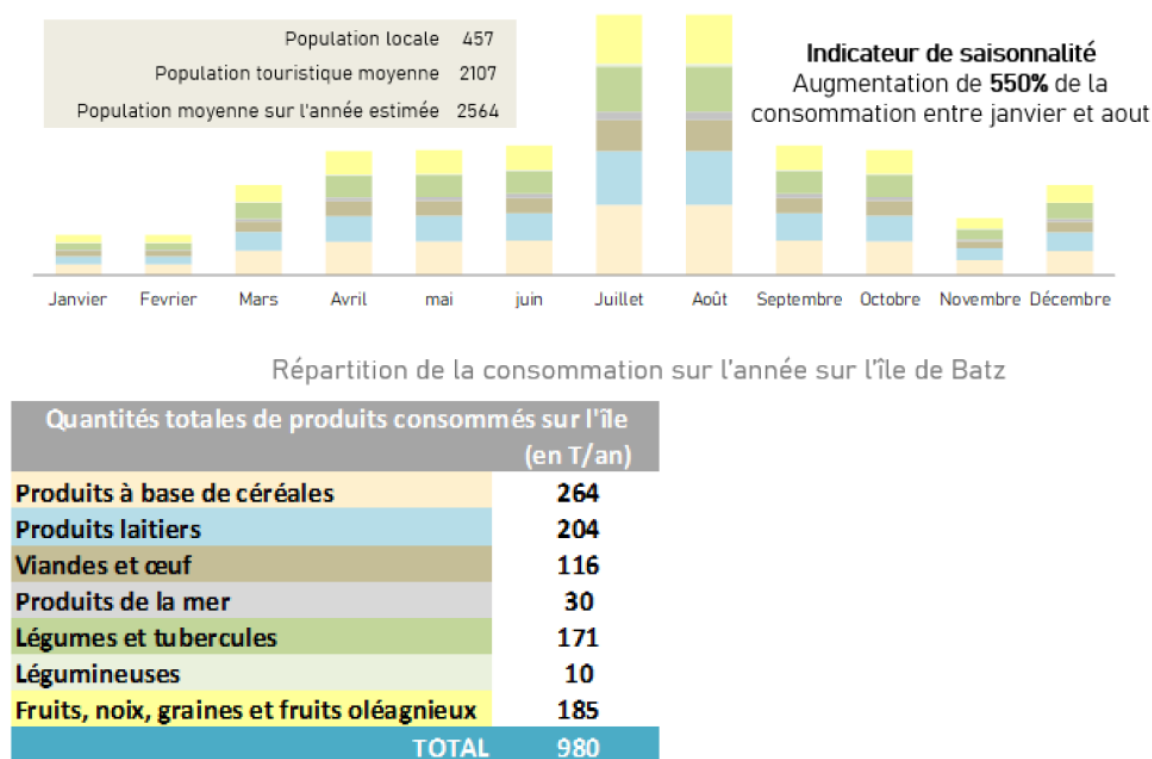


Figure 29 : données sur la consommation des denrées alimentaires sur l'île de Batz (source :Projet SOFIANE)

Le profil de consommation de Batz montre une certaine diversité de produits consommés, surtout en période estivale. Cette pluralité met en lumière les limites d'une agriculture filière si elle souhaite faire du circuit court. L'offre alimentaire ne serait alors pas compatible avec la demande, et les importations du continent seraient encore nécessaires. La dépendance à la barge et sa centralité dans l'économie de l'île incite alors en partie à exporter les produits plutôt que de les vendre sur place. Le projet SOFIANE conclut à un potentiel limité de vente sur place.

« La vente directe de légumes est peu développée sur l'île. En effet 2 exploitants réalisent le marché du dimanche organisé sur l'île en juillet et en août, et quelques exploitations ont une légère vente à la ferme. Cependant les quantités vendues restent négligeables face au volume exporté sur le continent. Du fait des contraintes horaires de la barge, liées à la marée, il n'est pas réellement possible pour les agriculteurs de réaliser des marchés sur le continent. Les débouchés en vente directe sont donc limités. » (Projet SOFIANE)

c) Le déclin démographique : y aura-t-il encore des agriculteurs ?

« Et c'est pour ça aussi que les îles se sont dépeuplées, parce qu'il y a eu beaucoup de gens qui sont partis et que personne n'est revenu. » (Habitante)

Malgré la renommée de l'île concernant son modèle agricole, la tendance est au déclin démographique de l'île ainsi que des agriculteurs, posant la question à plus long terme du renouvellement. La population permanente est passée de 956 en 1968 à 482 en 2014 et 450 en 2020.

Penser la résilience de l'île dont l'agriculture est le poumon économique nécessite alors de réfléchir à l'endroit des effectifs de la filière. Une ancienne maraîchère habitant sur Batz en dresse le constat :

« Les agricultures se meurent, je les ai re-comptés, mais il reste dix agriculteurs peut-être. Dont quelques-uns qui sont à la fois pêcheurs et agriculteurs. Le mari est pêcheur, la femme exploitataire. L'île de Batz, dans quelques années et d'ailleurs les jeunes qui sont installés là maintenant bah ils n'auront pas de suite, ils n'auront pas de relève [...] dans les fermes ou bien alors il faut justement accepter les gens d'ailleurs pour venir s'installer. » (Habitante 2 de Batz)

Cette baisse est motivée par deux facteurs : l'exil des agriculteurs vers le continent et le manque de nouveaux agriculteurs venant s'installer sur Batz. De ces deux phénomènes ressort la raison du difficile accès et partage des terres, à la fois imputables aux agriculteurs installés et aux pouvoirs publics.

- *“Habitante : J'ai deux neveux qui ont quitté l'île de Batz pour exploiter des terres sur le continent. C'est plutôt le contraire, les gens s'expatrient plutôt que de rester sur l'île.*
- *La Fabrique Ecologique : Malgré toute la communication autour de l'agriculture ?*
- *Oui, malgré tout ça, [...] mais pendant un moment, on était trop nombreux pour des surfaces qui étaient disponibles, maintenant les jeunes diminuent, donc pour qu'il y ait une continuité, il faudrait accepter quelqu'un de l'extérieur. Ils cultivent pratiquement toute la terre, mais il y a possibilité de laisser quelques parcelles.”*

Elle souligne un des éléments culturels prégnants que l'on retrouve dans plusieurs entretiens : la difficulté des néo-ruraux agricoles à s'installer sur l'île. Cela est retracé dans un épisode récent qui a mis en avant cette réalité : l'abandon d'un couple à vouloir s'installer sur Batz.

Le projet d'installation de Marine et Antoine⁸⁹

Un épisode récent a marqué l'île et les acteurs associatifs agricoles. Un jeune couple souhaitant se réorienter dans l'agriculture avait pour projet de trouver des terres pour y mener leur projet (élevage de brebis). Nous ne nous intéressons pas tant au contenu du projet qu'aux dynamiques sociales à l'œuvre qui ont suivi et conduit à l'abandon du projet par Marine et Antoine.

Le RAIA (réseau agricole des îles atlantiques) a essayé de les accompagner dans leurs démarches d'installation. L'une des membres fait part de son recul concernant ce qu'elle considère comme un échec :

« À ce moment-là, il n'y avait encore aucun néo-rural agricole sur le territoire. C'aurait été les premiers. Et avec le recul, je pense qu'il y a pas mal de choses qu'on n'a pas suffisamment anticipées ou mesurées. Surtout, ce qu'on n'a pas vu venir, c'est à quel point le milieu pouvait être fermé. On pensait vraiment que ça allait bien se passer, que ça serait bien accueilli. Et en fait, non ! Peut-être que c'est la nouveauté qui a fait peur... ou la crainte que ces nouveaux arrivants réussissent trop bien pour les locaux. Moi j'ai vraiment envie qu'on prenne le temps de décortiquer tout ça, pour pas reproduire le même échec ailleurs. Parce que, pour moi, il y a eu un vrai choc de sociologie, un choc entre différents milieux sociaux. Quand [Marine et Antoine] sont arrivés, ils avaient un dossier super bien ficelé, très pro. On voyait qu'ils étaient à l'aise, notamment en communication, et peut-être que ça a justement contribué à creuser un fossé. »

- *La Fabrique Ecologique : Est-ce que ça a un peu fait peur ?*

- *Membre du RAIA : La nouveauté, oui.*

Ce modèle d'exportation en volume de Batz vers le continent limite les possibilités de vente sur place, bien que cela ait existé. Par contraste, l'île d'Ouessant est plus active dans sa stratégie d'autonomie alimentaire : *“Oui, c'est ça, c'est en termes d'autonomie alimentaire. Finalement, ce n'est pas trop un sujet, comme toute la nourriture est exportée sur le continent. Il n'y a pas d'organisation, de circuit local, d'approvisionnement, ou que des gens ont essayé comme Nolwenn. C'est ce que je disais, ça n'a pas forcément marché. Dans les autres îles du Pônant, par exemple à Ouessant, il y a un appel à projet et c'est une vraie volonté politique.”* Ici, elle évoque une maraîchère qui avait commencé à vendre en circuit court, avec succès, mais qui a dû abandonner ce projet pour des raisons familiales.

⁸⁹ Les prénoms ont été modifiés

Ces initiatives, d'installation et de développement de circuits locaux, soutenues par associations œuvrant pour l'autonomie alimentaire, semblent marginales face au modèle agricole « exportateur » favorisant la compétition entre les agriculteurs :

- *Habitante* : C'est vraiment une île comme la chercheuse dit, c'est une île filière, en fait, il n'y a pas de vente du tout ici. Il y en a un tout petit peu, c'est anecdotique, mais tout part, et finalement, c'est une culture très... C'est ça, ce truc de réseautage, de faire avec, c'est quand même beaucoup à celui qui en fera le plus et qui en enverra le plus.

- *La Fabrique Ecologique* : Et tu penses qu'il y a une compétition entre les agriculteurs ?

- *Habitante* : Bien sûr, et quand ils se dépêchent de mettre les patates, parce qu'il faut arriver les premiers, si on n'est pas les premiers, on a moins de chance de vendre nos pommes de terre. [...] Alors ils s'entraident par moments, mais c'est très à la marge, c'est quand même pas du tout une entraide comme en agriculture de montagne, ou dans les endroits durs, dans les endroits où il faut être vraiment solidaire. Là, oui, s'il y en a un qui a un gros pépin, ils vont s'entraider, mais quand même, quand il faut planter les patates, même s'il y en a un dont le tracteur lâche, c'est un peu pauvre de lui...".

La *success story* autour de ce modèle atypique renommé individualise donc la production au détriment de modèles plus solidaires. Le nombre d'agriculteurs diminue mais la production légumière reste constante, permise par les progrès techniques. La mise en place de la barge de fret en 1981 a accentué cette dynamique (les échanges vers le continent se faisaient autrefois via les vedettes avec des volumes plus restreints).

« On pense qu'à la limite, si ça allait moins bien pour eux, là, il y aurait plus [compris +]de solidarité. C'est parce que ça va justement, ça roule un peu trop bien. [...] Moi je pense pas qu'il y a moins de concurrence, parce qu'en fait avant les moyens matériels ils n'étaient pas les mêmes, ce qui fait que maintenant avec un tracteur ou avec la mécanisation ils arrivent à faire ce qu'ils faisaient sur une ferme [...]. Donc finalement il y a toujours autant de concurrence, c'est avec moins de monde, mais il n'empêche que le volume de marchandises, il reste le même, il a énormément augmenté, puisqu'il peut produire beaucoup plus. Ils ont des semoirs, des tas de machines, il faut voir les tracteurs qu'ils ont, vous en avez croisé, tous des très très gros tracteurs et du matériel assez sophistiqué quand même. » (*Habitante*)

Le modèle exportateur qui fait la vitrine de Batz, couplé à la difficulté d'accéder au foncier pour y mener une activité agricole pour les néo-insulaires pose à long terme la question du renouvellement des effectifs d'agriculteurs sur l'île. Batz voit son nombre d'agriculteurs et de terres agricoles diminuer au cours des années, questionnant ainsi la pérennité du modèle agricole avec le nombre de départs à la retraite à venir. Dès lors, peut-on parler de résilience territoriale si l'île se vide de ses producteurs ? Le transport maritime de fret (nous estimons que le transport de personnes influe peu sur la résilience de Batz), à travers la barge, calibre et entretient un modèle exportateur, délaissant les potentiels débouchés de vente locale.

Les échanges ont également mis en avant les facteurs culturels, identitaires qui freinent toute avancée ou innovation sociale, comme le montre l'échec d'installation de Marine et Antoine. Ces facteurs sociaux (sentiment de peur de la nouveauté, de perte d'une tradition ancrée, d'une filiation familiale, d'une culture héritée) couplés à un manque de volontarisme politique énoncé, n'impactent pas seulement le renouvellement agricole, mais le renouvellement démographique dans son ensemble.

« Vous voyez les îles du Ponant, il y a des gens qui vivent et puis il y avait cette génération des années 50. Vous aviez deux solutions, ou vous repreniez une forme de reproduction sociale, c'est-à-dire qu'en fait, vous étiez un garçon, vos parents avaient une ferme, vous preniez la ferme, vous étiez un garçon, vos parents étaient pêcheurs, vous preniez la [pêche]. Et puis il y avait tous ceux qui partaient, parce qu'il n'y avait pas de travail. Et puis pour les filles, elles se mariaient.

Ou elles se mariaient sur l'île, elles travaillaient avec leur mari. [...] Ça a continué un peu dans les années 70, mais la fin des années 70, début des années 80, on sentait bien que c'était plus tout à fait ça. » (Habitante)

L'effet générationnel a aussi un impact sur la rupture de la filiation familiale. De plus en plus de jeunes aspirent à quitter l'île, expérimenter autre chose que le métier de leurs parents.

« C'est à dire qu'en fait les gens de l'île n'avaient plus forcément l'envie que leurs enfants reproduisent leur métier, reprennent la ferme, reprennent le bateau. [...] Pourquoi, dès le départ, on nous impose quasiment, ce déterminisme, sur les îles ? Je dis non. Il faut quand même anticiper maintenant que nos enfants vont partir, ce que beaucoup de parents en ville souhaitent, que leurs enfants découvrent. [...] Ça c'est quelque chose qu'il faut anticiper. Il faut commencer à dire aux gens que pour garder la même population, il va falloir accepter que de nouvelles personnes viennent, que de nouvelles activités se développent et tout ça. » (Habitante)

Cette « fuite » des descendants d'insulaires couplée aux difficultés rencontrées pour s'installer (difficultés liées au foncier, mais quelquefois à des facteurs culturels) posent alors la question de « faire commun ».

d) Perspectives : comment faire commun sur l'île ?

« Outre les évidentes circulations des bateaux de croisière qui relient ports insulaires et continentaux, la force de la mise en réseau des îles est parfois plus discrète, voire plus occulte, tout en étant structurante. Quid de l'envers des réseaux qui amarrent les îles au cœur du monde⁹⁰ ? »

Comment créer du lien social sur l'île ? La visite sur Batz a révélé un paradoxe : celui d'être sur une île d'apparence paradisiaque, dans des logements près de la mer, mais aussi celui d'un vide démographique. En nous rendant chez l'une des habitantes, elle nous montre combien les maisons alentours sont pour 90 % vides car ce sont des résidences secondaires habitées une faible partie de l'année. Quand on lui demande son ressenti, elle nous répond : « Je trouve que c'est dommage parce que ça fait quelque chose d'assez artificiel parce qu'on n'a pas du tout le temps de rentrer en contact avec tous ces gens et puis le reste de l'année on est moins bien, on n'en voit plus. »

Un des projets qui avait été envisagé pour créer des lieux de sociabilisation est celui d'une boulangerie, actuellement en suspens sur l'île. Les locaux à aménager existent, et la mairie avait d'abord soutenu les travaux ainsi que le recrutement d'un boulanger, avant de se raviser début 2025 lors de la cérémonie des vœux, pour des raisons budgétaires. L'habitante interrogée la première (1), fait partie des personnes militant pour davantage de lieux communs, de concertation citoyenne, notamment sur les enjeux écologiques.

« Voilà, on a lancé une pétition aujourd'hui pour essayer de que la mairie reprenne un bâtiment, le bâtiment historique de la boulangerie qui a été vendue à un investisseur qui devait faire une boulangerie [...] Parce qu'il y a des personnes qui seraient prêtes à reprendre cette boulangerie. Mais pas dans les conditions qu'on leur demande. C'est à dire que là vous avez un local qui est complètement démoli, donc vous avez des murs. Le propriétaire actuel aurait, donnerait une boîte [...] ce serait à la personne qui vient de faire tous les aménagements, tous les investissements professionnels. Aucune garantie qu'il ait un logement. La personne devrait payer un loyer. Elle pourrait d'ici 2-3 ans racheter le fonds qu'elle a créé, excusez-moi du peu, Si vous voulez quelque chose... Qui aujourd'hui va se projeter dans un projet où il faut déjà qu'il débourse 200 000 à 300 000 euros pour quelque chose qui ne lui appartient pas, qui n'est que

⁹⁰ Fox, B. (2022). L'objet insulaire : du lieu à la figure, à la représentation. Comment les paradoxes des îles nourrissent-ils les utopies d'hier et d'aujourd'hui ?

du virtuel car un fonds de commerce n'est que la valeur que vous allez lui donner. Donc le mec il doit créer quelque chose et il doit payer pour créer quelque chose... » (Habitante 1)

Au-delà de fournir du pain sur l'île, la boulangerie constitue un véritable lieu de socialisation, au-delà du peu de commerces ouverts en période hivernale (1 brasserie, 2 épiceries) :

*« [La boulangerie] c'est le lieu où tout le monde va, tous les jours, voilà, **c'est autre chose que du pain**. Et dans ce bâtiment, c'est un bâtiment où il y a quand même plus de 200 mètres carrés de bâtis, enfin de surface qui pourrait être aménagée, il y a 800 mètres carrés de surface, de terrain, donc on pourrait aller sur des projets bien au-delà d'une simple boulangerie. Voilà, et il y a des besoins sur l'île. » (Habitante 1)*

Elle évoque également les difficultés à nouer des liens sociaux, liée en partie à l'absence de structures collectives comme la boulangerie, le peu de mouvements associatifs, et surtout le nombre de résidences secondaires supplantant le nombre de résidences principales et donc d'habitants. On retrouve ce sentiment chez nos autres enquêtés. On en revient donc ici au sentiment d'isolement qui caractérise souvent la vie insulaire.

Sur le plan politique et l'horizon futur de l'île, elle évoque une faible place des pouvoirs publics, voire un sentiment d'abandon. Elle souhaiterait davantage de collectif dans la vie politique ainsi qu'un horizon clair sur les politiques à venir : *“Aujourd'hui c'est déjà à savoir qu'est-ce qu'on veut pour cette île qu'est-ce qu'on veut donner comme orientation. Alors ou on lui donne une orientation individuelle chacun pour sa gueule dans son coin, ou alors on se dirige vers le collectif et là on a des chances de s'en sortir.”*

*

La desserte maritime intervient à plusieurs niveaux dans la résilience du territoire de Batz. Elle est jugée satisfaisante, que ce soit pour le fret ou les vedettes de passagers. Cela s'explique notamment par la proximité du continent avec Roscoff, garantissant une continuité territoriale dans les approvisionnements en eau, en électricité, en biens importés par le service de barge dédié, par l'aménagement d'un ponton (pour les marées basses), en sus du quai existant (pour la marée haute).

Sur les mobilités de passagers, le nombre de migrations pendulaires de travailleurs sur l'île renseigne en partie sur la difficulté à vivre sur l'île, ou simplement sur le refus d'y vivre pour diverses raisons (la proximité avec le continent ne nécessitant pas une installation, la peur de l'isolement). Sur le fret, la centralité de la barge dans l'économie insulaire agricole illustre la place des exportations vers le continent, structurant ainsi le modèle d'île filière.

Malgré la qualité de la desserte maritime, les enjeux territoriaux persistants semblent relever d'autres facteurs plus structurels que les mobilités. Penser la résilience à long-terme du territoire par le seul prisme des mobilités est donc insuffisant. Les enjeux de résilience et d'autonomie alimentaire, d'accès à la terre pour les porteurs de projet agricole peuvent rentrer en opposition avec d'autres usages comme le tourisme, la résidentialisation secondaire. L'insularité, par sa finitude terrestre, accentue ces tensions, ainsi que le sentiment d'isolement social et de manque de collectif qui ressort des entretiens. Ainsi l'île de Batz présente des caractéristiques insulaires que l'on retrouve dans d'autres territoires (spéculation foncière, tourisme estival) mais présente des spécificités propres à son histoire (agriculture filière, acteurs locaux de la desserte maritime), rappelant ainsi la complexité de ces territoires des îles du Ponant.

3.1.6 Qu'en est-il des autres îles du Ponant ?

L'exemple de Batz ne renseigne pas sur l'ensemble des situations des îles du Ponant. Les entretiens, et la documentation consultée, montrent que chacune des îles tient à ses spécificités, ce qui invite à la prudence lorsqu'il s'agit d'en tirer des conclusions générales.

Sur les sujets agricoles, des initiatives politiques existent pour inciter à l'installation de néo-insulaires, des ventes sur place organisées pour faire vivre la production locale.

Le journal de l'AIP décrit un projet de ferme maraîchère bio communale sur l'île d'Yeu où la production sera destinée aux enfants des cantines scolaires ainsi qu'aux résidents d'un EHPAD (300 repas par jour). Ce projet a notamment été porté par l'ancien maire Bruno Noury, décédé en 2023, pour "renouer avec la notion de résilience en permettant à l'île de tendre vers plus d'autonomie alimentaire⁹¹".

L'installation du maraîcher municipal a pris près de 2 ans, le temps de trouver un terrain agricole adéquat, procéder à du défrichage, du dessouchage, des amendements, le recrutement par la municipalité du maraîcher ainsi que la construction du hangar, en plus des réflexions sur la production alimentaire, l'usage de l'eau par récupération et la logistique des livraisons. Ce projet permet également de générer du lien social, par la participation des enfants aux plantations pendant l'hiver, faisant de la ferme un "véritable support pédagogique". Le projet, chiffré à 450 000 euros d'investissement, a été en partie subventionné par la direction régionale de l'agriculture et de la forêt (DRAF) ainsi que par le fonds LEADER.

La même dynamique s'est opérée sur l'île de Ouessant où en 2017, un maraîcher a été recruté par appel à candidatures de la mairie, où il exerce son activité pour vendre en priorité sur l'île, ainsi qu'à Molène à proximité⁹².

En 2019, la commune d'Ouessant recrute un couple d'éleveurs (vaches) ainsi qu'une éleveuse (brebis) afin de relancer l'activité agricole sur l'île. Ils bénéficient de parcelles ainsi que d'un bâtiment de transformation et de stockage mis à disposition par la commune, ainsi que par des propriétaires privés. La production laitière est vendue sur place, car "aucune laiterie n'envisage d'envoyer un camion frigorifique à Ouessant", ce qui interdit toute exportation vers le continent.

Ce système en local permet de générer des activités économiques autres que touristiques, bien qu'elles soient liées. Elle permet aussi à l'île d'avoir davantage d'habitants qui vivent à l'année.

Outre les sujets d'agriculture, celui de la desserte maritime est aussi un enjeu crucial. Si sur Batz, elle semble satisfaisante pour les riverains, ce n'est pas nécessairement le cas pour d'autres îles plus éloignées du continent.

3.1.7 Le cas de Molène : une île en "dévitalisation"

Parmi les autres îles du Ponant, l'île de Molène a également été étudiée. Plus éloignée que l'île de Batz du continent, elle compte 166 habitants à l'année, un peu plus qu'en 2016 (132) mais moins qu'en 2006 (221).

La tendance longue au déclin démographique est davantage en lien avec l'organisation de la desserte maritime assurée par la compagnie Penn Ar Bed, et avec des dynamiques sociales. La personne rencontrée mentionne par exemple l'âge obligatoire pour l'école passé à 16 ans qui a entraîné une vague de déménagements de moléniens sur le continent pour avoir accès aux établissements scolaires : « *Je crois que c'était le sujet du bateau qui était problématique, parce qu'il n'y avait pas forcément de desserte, comme il n'y avait qu'un aller-retour par semaine. Avec un aller-retour par semaine en fait, ils ne pouvaient pas aller sur le continent et revenir le week-end. Donc du coup, ils ne pouvaient revenir que pendant les vacances. Donc les familles ont dû beaucoup partir sur le continent.* »

La tendance observée est la même sur l'île d'Ouessant, située à proximité, comme l'indique son maire Denis Palluel lors d'une audition au Sénat (2020) : Ouessant se situant à 1 heure 15 de bateau de Brest, il est impossible pour une famille d'y scolariser un écolier ou un collégien sans déménager. Il serait

⁹¹ <https://revue-sesame-inrae.fr/territoires-du-littoral-lagriculture-probleme-ou-solution-pour-lavenir-des-iles/>

⁹² [Territoires du littoral] L'agriculture, problème ou solution pour l'avenir des îles ? Alban Landré (doctorant en sociologie, INRAE (LESSEM, Grenoble), CNRS (AMURE, Brest), Conservatoire du littoral), *Sesame*, 2022.

URL: <https://revue-sesame-inrae.fr/territoires-du-littoral-lagriculture-probleme-ou-solution-pour-lavenir-des-iles/>

souhaitable que les écoles soient maintenues sur les îles, même si elles ne comptent plus que deux ou trois élèves. La question de la scolarité est en effet l'une des premières posées par les jeunes actifs qui veulent s'installer sur l'île.

La faible desserte de Molène vers le continent complique également la vie des insulaires, pour l'accès aux soins, la scolarisation des enfants, l'acheminement de matériaux, le raccordement au système d'eau potable cher et dont les habitants se méfient, préférant l'achat en bouteilles en plastique...

Molène fait face à une forme de concurrence avec d'autres îles à proximité comme Ouessant, desservie par le même trajet que Molène et davantage visitée par les touristes :

« Le bateau, il est le même prix qu'on aille à Molène ou qu'on aille à Ouessant. Ça veut dire que Molène paye le modèle économique décidé par la région Bretagne, parce que c'est la région Bretagne qui fait avec la Penn Ar Bed derrière. Molène paye le même coût que Ouessant alors que dans les décisions, Ouessant est favorisé à Molène. »

Selon la personne interrogée, la continuité territoriale et la mission de service public qu'elle est censée garantir n'est pas assurée dans le cas de Molène : *« Mais quand on parle de services publics et de continuité territoriale, il faut quand même se poser la question. Mais attendez, on est dans un Etat où il y a des aides pour les personnes en difficulté. Normalement, les ruralités, elles sont censées avoir des hôpitaux, même si elles ne sont pas beaucoup. Après, on peut comprendre qu'il y a une certaine limite au fait de mettre un hôpital et un lycée sur Molène. Ça, je l'entends. Mais justement c'est là, la continuité territoriale, c'est pour aller travailler, c'est pour aller faire les rendez-vous médicaux, c'est pour aller faire nos courses parce que les courses à Molène ça coûte cher. »* Pour cette habitante l'objectif de désenclaver Molène et permettre à ses habitants d'avoir un accès correct aux activités et services continentaux n'est pas assuré aujourd'hui.

Cette organisation participe *in fine* à la "dévitalisation" de l'île : *« Ouais, c'est la dévitalisation tu vois ! Donc les gens qui vivent à Molène aujourd'hui, c'est vraiment des gens qui ont trop peur d'autres choses, mais il faut avoir envie pour vivre sur ce territoire. »*

L'activité touristique "à la journée" ne semble pas non plus apporter à l'économie locale, puisque les touristes ne restent pas longtemps sur l'île, cette dernière étant petite, les commerces peu nombreux sont ouverts sur de faibles créneaux horaires, ce qui amène à de faibles retombées économiques pour les insulaires : *« On est vachement plus perdant que gagnant avec cette forme de tourisme. »* L'île souffre déjà d'une crise des déchets et d'un manque d'eau et de risques de pannes d'électricité. Le tourisme vient accentuer ces problématiques avec la consommation des ressources, ce qui engendre un certain ressentiment, et un sentiment de dépossession notamment sur l'eau, ressource rare sur l'île (achetée en bouteille pour l'eau potable et récupérée des eaux de pluie pour les autres usages) : *« Donc ils disent qu'il n'y a rien à faire à Molène, donc les gens viennent encore moins, parce que "c'est sauvage", que c'est joli, mais c'est tout quoi. Ils disent que c'est cher, [...] qu'il n'y a rien à faire à Molène. Ils vont tirer la chasse et se laver les mains. Donc consommer notre eau, Tout ça pour un café, et un verre d'eau, et le verre d'eau... Et c'est l'eau de bouteille qui est gratuite, du coup, comme partout en France. Sauf que nous, la bouteille, on l'a payée, on l'a fait venir quoi. »*

Face à ce constat et le sentiment de solastalgie, certains de ces habitants montent des projets d'habitat collaboratif et écologique afin de pérenniser les durées de séjour, et s'efforcent de diffuser la culture et l'histoire de Molène. Pour la personne rencontrée, son projet associatif est centré autour de la mise en valeur de la culture de Molène et de la mer d'Iroise.

Ce projet est aussi un moyen pour l'habitante de se reconnecter à ses racines insulaires, c'est un "projet racine", *« parce que j'avais besoin de me reconnecter à mes racines en fait et je ne les connaissais pas bien. Et c'est une île hyper dévitalisée, on a perdu beaucoup, pas que des gens en fait, on a perdu aussi tout le patrimoine immatériel et donc c'est ça le sujet de notre association »*. Il s'agit

de mettre en valeur l'île et ses habitants "on passe à côté de Molène tout le temps, en fait, alors que c'est un super territoire d'expérimentation, mais il faut avoir l'accueil, l'espace, les bons moments pour rencontrer vraiment les gens et leur poser les bonnes questions.

Les îles du Ponant ont des profils très variés. Si un déclin démographique s'observe pour Molène, le phénomène inverse s'observe sur Belle-Ile-en-Mer. Il est écrit dans un rapport de 2020⁹³ : « Ainsi les communes de la mer d'Iroise (Ouessant, Sein, Molène) semblent avoir des difficultés à retenir les familles sur leur territoire, les enfants scolarisés y étant les moins nombreux. À l'inverse, Belle-Île-en-Mer se révèle davantage attractive pour les familles, ce qui lui assure de meilleures chances de maintien, voire d'accroissement de la population. »

3.1.8 Le tissu associatif comme terreau de résilience ?

Les échanges avec les habitants de Batz et de Molène renseignent en partie sur la vie insulaire, les contraintes matérielles qui s'exercent sur eux en partie liées à l'insularité (imprévisibilité des venues, accès au foncier, desserte insuffisante dans le cas de Molène) nous permettant de voir plus loin que le vernis touristique ou "carte postale".

Des initiatives plus individuelles sur Molène avec un habitat collaboratif pour pérenniser les séjours des visiteurs, des impulsions politiques comme les recrutements d'agriculteurs par les mairies pour développer l'économie locale sont autant de mesures qui, à terme, participent à la résilience de leur territoire. La place que peuvent jouer les acteurs associatifs, et la coopération inter-île sont cruciales comme le montre l'exemple du RAIA, sa structuration et ses objectifs poursuivis sur l'agriculture insulaire. Il reste que ces acteurs sont encore peu intégrés dans la gouvernance territoriale.

Ce constat a déjà été documenté dans l'enquête "Réflexions sur le vivre-ensemble dans les îles du Ponant" à travers le prisme de la vie associative. L'article s'appuie sur plusieurs enquêtes de terrain sur les différentes îles, et montre la disparité de la vie associative, la non-intégration dans la coopération territoriale malgré les valeurs affirmées de solidarité et de convivialité dans les îles du Ponant. L'entraide y est ponctuelle, interpersonnelle mais pas systémique ou organisée dans la vie insulaire.

« Les associations ne se présentent pas comme un ensemble relié, possédant des ramifications entre elles, ce qui réduit probablement leur capacité à apporter collectivement des réponses aux besoins du territoire précédemment évoqués, comme l'accès au logement, le développement d'activités alternatives au tourisme ou le transport⁹⁴. »

L'article met aussi en avant la faible intégration des associations dans les décisions politiques locales, la mettant en perspective avec l'histoire politique de la France qui donne peu la parole aux corps intermédiaires dans la production de l'intérêt général. Sur les îles du Ponant, la spécialisation des îles (culture, tourisme, sport) sur leur territoire génère une atomisation du champ associatif, où les associations demeurent très centrées sur leur objet particulier".

Ces exemples doivent permettre de penser la résilience territoriale à travers des initiatives portées par les insulaires eux-mêmes. Pour définir des formes adaptées de renouveau de l'action publique, les associations doivent être davantage sollicitées pour favoriser le circuit court et les solidarités inter-îles.

Ainsi, les pêcheurs de l'île d'Yeu se sont regroupés en AMAP et ont développé des débouchés plus rémunérateurs grâce aux circuits courts. Des producteurs agricoles de Belle-île-en-Mer ont fondé Le

⁹³ https://www.ccomptes.fr/system/files/2022-01/BRR2021-44_0.pdf

⁹⁴ Bégué, A., Brigand, L. et Babinot, M. (2022). Réflexions sur le vivre-ensemble dans les îles du Ponant à travers le prisme de la vie associative. *Annales de géographie*, 745(3), 68-92. <https://doi.org/10.3917/ag.745.0068>.

coin des producteurs, un point de vente associatif mutualisé, permettant la mise en commun des producteurs insulaires.

Des initiatives associatives inter-insulaires sont à l'œuvre comme le festival *Les Insulaires* qui se déroule chaque année sur une île du Ponant différente. L'association des *Savoir-faire des îles du Ponant* (SAFIP) vise à valoriser les entreprises insulaires à travers un label. Le SAFIP regroupe des professionnels des îles adhérant à la marque "Savoir-faire des îles du Ponant", une marque créée par les professionnels des îles qui œuvre à valoriser les entrepreneurs et projets durables sur leurs îles, et rassemble divers corps de métiers dont l'artisanat d'art (céramistes, artistes peintres). En 2022, elle a coordonné un projet artistique avec une chercheuse-designer "Verre des îles du Ponant", qui visait à créer une unité autour d'une ressource commune des îles, le verre, et à retracer le patrimoine insulaire à travers cette matière.

3.2 La Corse : surtourisme et difficultés d'accès aux soins

“Quand, en plus, cette île est aussi une montagne — avec des routes difficiles, rendant l'intérieur peu accessible —, l'enjeu est encore plus grand. Il est souvent plus facile de relier les ports et les aéroports que de circuler à l'intérieur de l'île pour l'acheminement des marchandises ou les flux des passagers. Avec nos spécificités insulaires et montagneuses, il est essentiel que nous puissions poser clairement le cadre de nos spécificités, de notre maritimité” (Flora MATTEI)

Le cas de la Corse est très différent de celui des îles du Ponant, non seulement par sa taille et sa distance au continent, mais également par son statut administratif et politique particulier et l'histoire institutionnelle de sa continuité territoriale. Les traversées du continent vers la Corse se font via des ferries de bien plus grande envergure que les vedettes des îles du Ponant. Leur capacité en passagers est de plusieurs centaines de personnes, et le carburant utilisé est le fioul lourd, un résidu du pétrole très polluant, interdit dans le secteur automobile.

La zone Méditerranée présente aussi des particularités sur la réglementation environnementale. Elle est passée en mai 2025 en zone dite SECA, c'est-à-dire que les navires y circulant ont pour obligation d'utiliser des carburants utilisant moins de 0,1 % de soufre, soit quatre fois moins que la normale mondiale en vigueur. Cette réglementation est édictée par l'OMI. Plusieurs navires s'équipent de purificateur dits scrubbers afin de limiter ces polluants tout en assurant la continuité de leur activité économique en volume.

3.2.1 Les caractéristiques insulaires

a) Les caractéristiques de l'île

La Corse est peuplée de 360 200 habitants⁹⁵ qui se répartissent majoritairement sur deux principaux bassins de population : Ajaccio et Bastia, les deux plus grandes villes, accueillent à elles seules 45,4 % de la population totale de l'île (INSEE, 2024). Derrière cette apparente dualité, la Corse est en réalité multipolaire : huit petites villes comme Porto-Vecchio, Corte, Calvi, organisent les microrégions qui les entourent et peuvent parfois bénéficier d'une interface directe avec le continent (présence de ports et/ou d'aéroports) (Géo confluentes, 2024)⁹⁶.

L'île se caractérise par une double situation de discontinuité : d'une part vis-à-vis du continent (la ville de Bastia est située à environ 337 kilomètres de Marseille par exemple) ; d'autre part à l'intérieur de l'île, avec l'enclavement des communes situées dans les zones montagneuses. Elle est définie comme une “île-montagne”, “une montagne dans la mer”. Son altitude moyenne de 568 mètres en fait la plus élevée des îles de Méditerranée occidentale⁹⁷. La topographie impose des temps de trajets rallongés, des routes sinueuses, neigeuses en hiver. Le relief très compartimenté fait parfois comparer la Corse à un archipel, il rend les mobilités intra-territoire difficiles ; la route principale, qui relie les deux plus grandes villes, Ajaccio et Bastia, doit franchir le col de Vizzavona à 1163 mètres d'altitude.

La densité de population est assez faible : 320 000 habitants se répartissent majoritairement sur trois principaux bassins de population : Ajaccio et Bastia, les deux plus grandes villes de l'île, et l'extrême sud, notamment Porto-Vecchio. En Corse-du-Sud, 81 % de la population se concentre dans les villes littorales, autour desquelles la périurbanisation se développe. Sur les 26 communes du département comprenant plus de 1 000 habitants, 17 (65 %) sont des communes littorales.

⁹⁵ Au 1^{er} janvier 2025 (INSEE, publié en avril 2025) (« En Corse, de plus en plus d'habitants et de moins en moins de naissances – Bilan démographique 2024, Arnaud Huyssen, INSEE)

⁹⁶ <https://geoconfluentes.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/la-france-des-territoires-en-mutation/articles-scientifiques/bastia-corse>

⁹⁷ En 2016, la commission des Affaires économiques a adopté un amendement de François Pupponi, député socialiste du Val d'Oise et originaire de Corse afin que “la spécificité de la Corse, territoire montagneux et insulaire présentant le caractère d'île-montagne”, par suite soumise à un cumul de contraintes” soit prise en considération. Cela pourrait ouvrir à des politiques mieux adaptées aux contraintes de villages intérieurs, “notamment en matière d'urbanisme, de transports, d'éducation et de développement économique et numérique” (France 3 Corse Via Stella, 2016).

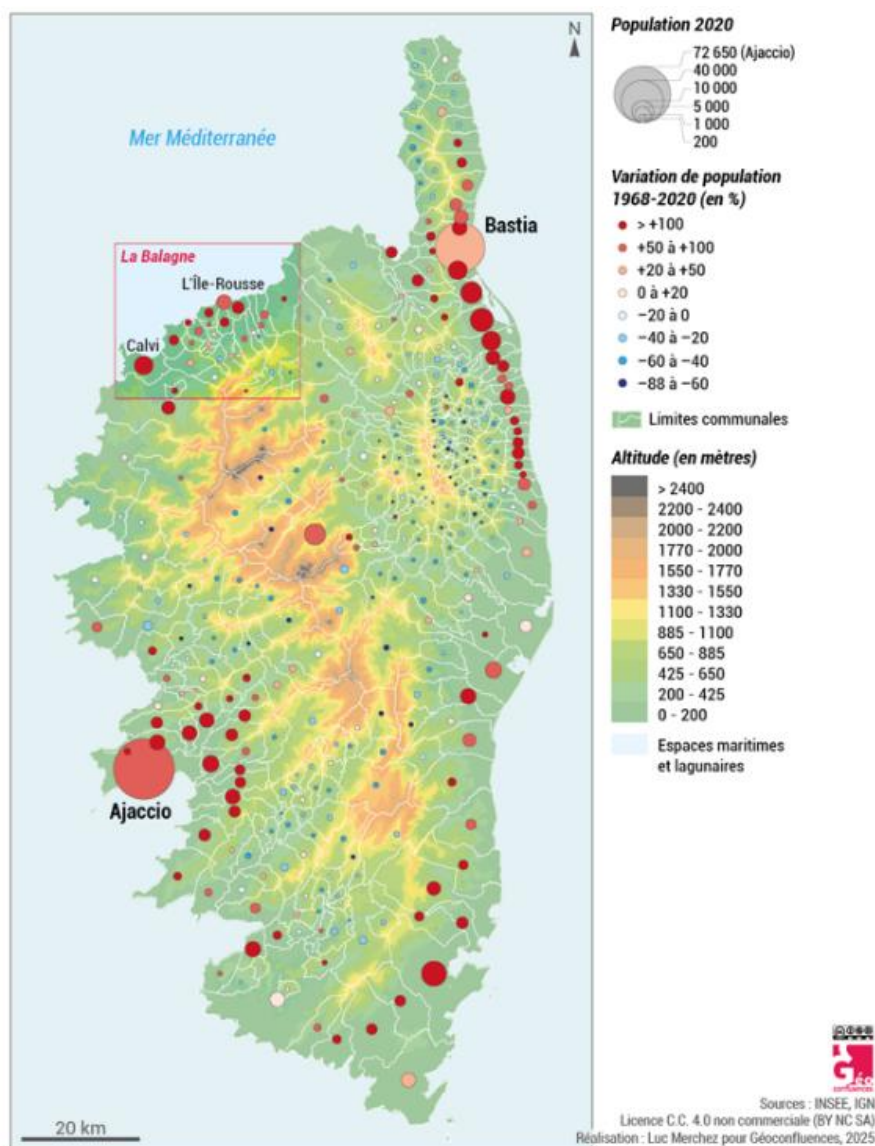


Figure 30 : Répartition de la population corse sur le territoire - (Source : INSEE, Géo Confluence)

La population de l'île est vieillissante⁹⁸ et cette tendance va s'accroître ces prochaines années. Dans cinquante ans, la Corse compterait 56 900 jeunes de moins de 20 ans, soit 15 % de la population insulaire, le pourcentage le plus faible des régions françaises⁹⁹.

Cela a des conséquences sanitaires importantes, avec par exemple la hausse des "maladies chroniques", de leur prise en charge et de la saturation des infrastructures médicales et du personnel soignant, aujourd'hui groupés à Ajaccio et Bastia, où sont situés les deux principaux hôpitaux de l'île. Cela soulève aussi un enjeu de mobilité pour l'accès aux soins, mobilités qui feront l'objet de notre analyse de terrain dans la partie suivante.

⁹⁸ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6663439>

⁹⁹ https://far.regions-et-formation.fr/far/documents/far/corse__contrat_de_plan_regional_de_developpement_des_formation_et_de_l_orientation_professionnelles_cprdfop_2024_2028_non_signe__2024-08-07.pdf

b) La problématique générale de la mobilité

En matière de mobilité, la dépendance aux transports maritimes et aériens entraîne des surcoûts et rend le territoire plus dépendant que d'autres des nouvelles réglementations environnementales. Les prix des carburants, 2,9 centimes de plus sur le litre de sans plomb, 1,5 centimes de plus sur le gasoil en 2019¹⁰⁰ y contribuent.

En observant les données de l'OTC¹⁰¹, on constate que le transport aérien est privilégié par les insulaires, tout comme par de nombreux touristes (même si le bateau reste un moyen de transport encore très utilisé par les touristes).

Pour le transport aérien, les passagers bénéficiant du tarif résident ne représentent, en moyenne annuelle, que 29 % des personnes transportées.

Cette préférence se manifeste dans les flux sanitaires aériens reliant les îles au continent. La montée en puissance des compagnies low-cost a considérablement renforcé l'attractivité de ce mode de transport. Pour les résidents insulaires, les politiques de continuité territoriale, souvent avantageuses pour les passagers aériens, ont également contribué à cette dynamique. Cette situation rend compliquée la question d'une réorientation vers le transport maritime, ou d'une réduction du trafic aérien dans une perspective de décarbonation.

Il reste essentiel d'assurer cette continuité, comme l'a montré la crise du Covid. La Collectivité de Corse, en coordination avec les professionnels du secteur (armateurs, associations), a assuré la poursuite des liaisons vers le continent afin de permettre la prise en charge sanitaire des insulaires, tout en veillant à la régulation des prix des denrées alimentaires¹⁰².

c) Le fort impact du tourisme estival

Enfin, la Corse, comme bien d'autres territoires insulaires, a une économie reposant en grande partie sur le tourisme, dont l'afflux est majeur en période estivale. Le tourisme représente 39 % du PIB, soit 5 fois plus que la moyenne nationale, selon l'INSEE.

Ce tourisme estival pose la question de la résilience de l'île en cas de forts afflux sur un temps limité de l'année. S'y ajoute la question du croisiérisme et du yachting qui entraînent des problèmes sanitaires et créent des inégalités environnementales.

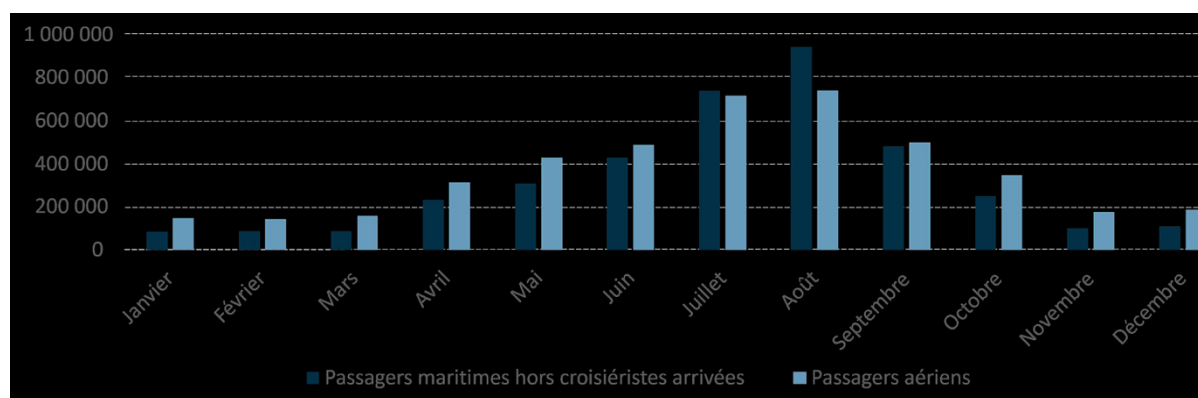


Figure 31 : Nombre de passagers maritimes et aériens au cours de l'année - (OTC)

¹⁰⁰ <https://www.francebleu.fr/infos/economie-social/corse-les-couts-de-transport-et-de-stockage-expliqueraient-la-vie-chere-1553235211>

¹⁰¹ RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES, Office des transports de la Corse (OTC), *La compétence d'organisation de la continuité territoriale dans le secteur aérien*, 2022.

URL: <https://www.ccomptes.fr/fr/documents/73925>

¹⁰² <https://www.latribune.fr/economie/france/corse-la-continuite-territoriale-maintenue-malgre-la-crise-sanitaire-842527.html>

Le tourisme a un impact direct sur la vie des résidents. On constate un surtourisme caractérisé par une surfréquentation et hyper-concentration des touristes sur le littoral — notamment dans certaines villes comme Porto-Vecchio ou Calvi. La population est divisée entre partisans d'une augmentation des flux touristiques pour maximiser les revenus générés par le secteur, et ceux qui veulent limiter ses conséquences sur l'environnement, en instaurant des politiques de régulation¹⁰³. Le tourisme génère des pressions importantes : la saturation des routes et des services publics au cours de la période estivale réduit la qualité de vie des locaux et accélère la détérioration des équipements publics. L'utilisation accrue des centrales au fioul lourd (Vazzino et Lucciana) en été, pour répondre aux besoins des vacanciers, est un enjeu de santé publique. Pendant l'été, les barrages se vident rapidement et les pénuries d'eau ont des conséquences directes sur la vie quotidienne pour les habitants, contraints de réduire leur consommation au profit des hôtels de luxe ou du nettoyage des yachts.

De cette situation découlent des problèmes croissants liés à la dimension des infrastructures qui doivent absorber les pointes saisonnières dans des domaines comme les transports (ports, aéroports, routes), l'énergie (barrages, câbles et centrales électriques, etc.), l'eau (adduction, traitement, distribution et l'assainissement des eaux usées), la collecte et le traitement des déchets, l'accueil médical et les services de secours, le bâtiment (logement, hôtels, résidences secondaires et touristiques, camping, etc.). L'inflation est aussi nourrie par le tourisme, aussi bien pour le marché immobilier que les commerces. En Corse, le coût de la vie est 7 % plus élevé que dans les régions de la France continentale selon une étude de l'INSEE¹⁰⁴.

La relation entre la Corse et l'Etat français se caractérise par une longue tradition de dispositions écrites ou non écrites destinées à traiter de la Corse d'une manière particulière au nom de contraintes exceptionnelles. Elle n'est pas considérée comme un territoire ultra-marin, mais possède un statut qui la dote d'une assemblée particulière : la Collectivité de Corse (CTC). Elle regroupe les deux ex-départements et dispose de prérogatives spécifiques. Il n'y a pas de conseil départemental.



Figure 32 : Frise des dates clés des processus de la décentralisation - (CTC)

3.2.2 Une mobilité dominée par le trafic aérien

En 2023 :

- 4 334 000 passagers aériens (-1,5 % par rapport à 2022). Dès 2014, le trafic aérien dépasse le trafic maritime ; il a augmenté de 76 % depuis 2002 ;
- 3 841 000 passagers maritimes hors croisières (-0,6 % par rapport à 2022) ;
- 455 000 croisiéristes (+11,8 % par rapport à 2022).

1 passager sur 3 est résident corse, toutes liaisons confondues (soit environ 700 000 personnes par an)¹⁰⁵.

L'augmentation forte du transport aérien s'explique d'après l'ATC (Agence du Tourisme de la Corse) par le développement des compagnies low-cost, cela montre l'impact du tourisme sur ce secteur (ATC, 2024)¹⁰⁶.

¹⁰³ Giannoni, S., Noblet, S., & Bisgambiglia, P. A. (2023). Surtourisme, sur-fréquentation et hyper-concentration des touristes : enseignements et perspectives pour la Corse. *ESTATE—Etude de la SusTenAbilité des recompositions Territoriales de la Corse*.

¹⁰⁴ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/7635831#:text=En%202022%2C%20le%20niveau%20g%C3%A9n%C3%A9ral,prix%20dans%20ces%20deux%20territoires>

¹⁰⁵ [https://www.isula.corsica/assemblea/file/240123/délibération 24/017 de l'Assemblée de Corse](https://www.isula.corsica/assemblea/file/240123/délibération%2024/017%20de%20l'Assemblée%20de%20Corse)

¹⁰⁶ Rapport sur le "Renforcement, élargissement et annualisation des liaisons aériennes à destination de la Corse par achat de flux - *Calculs des potentielles retombées économiques et fiscales induites*", ATC, 2024

URL: <https://www.isula.corsica/assemblea/docs/rapports/202402267-annexes.pdf>

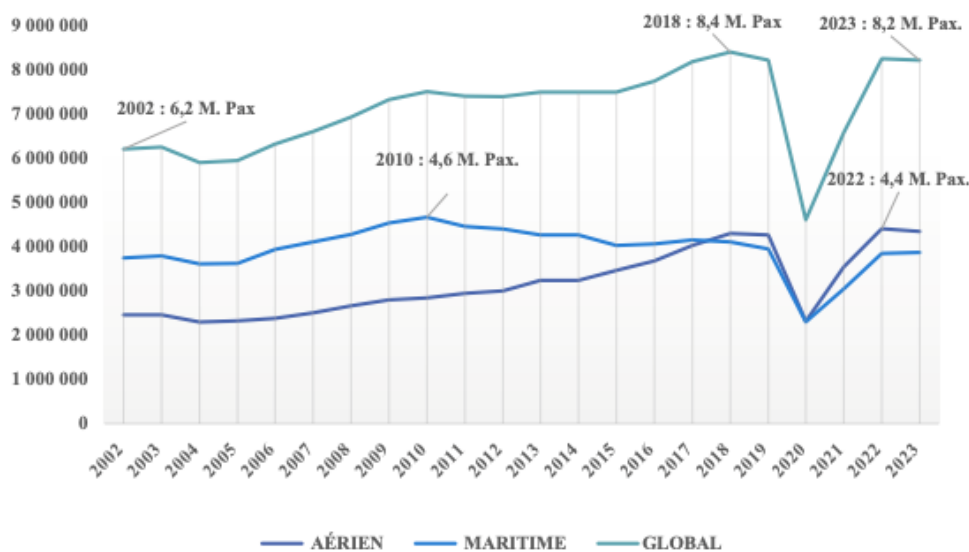


Figure 33 : flux de passagers global et par mode de transport entre 2002 et 2023 (ATC, 2024)

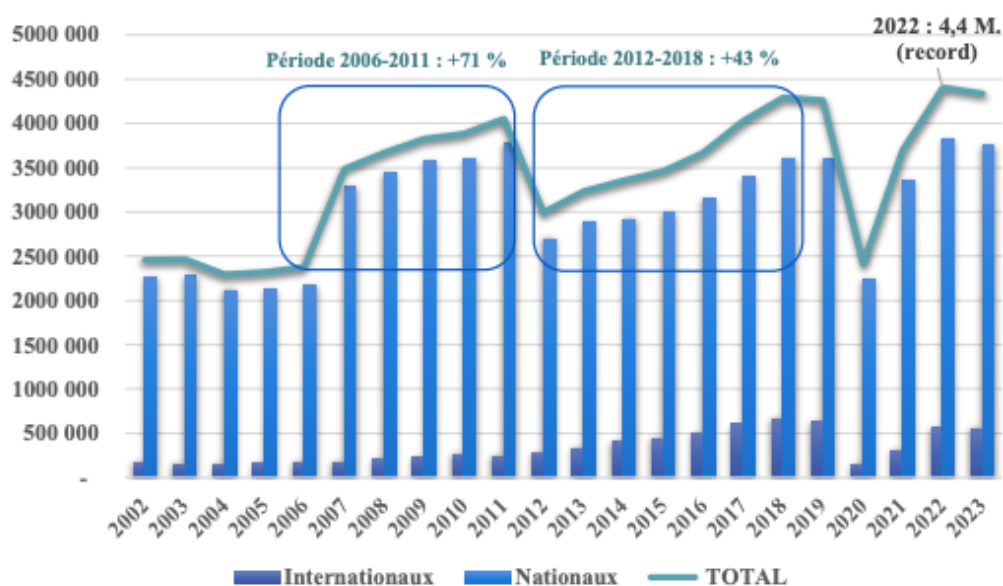


Figure 34 : Nombre annuel de passagers transportés dans les aéroports de Corse de 2002 à 2023 (ATC, 2024)

Le temps de trajet est la principale raison motivant l’usage de l’avion, 45 minutes depuis Nice ou Marseille contre 17 heures en bateau où l’on passe la nuit (départ à 18h et arrivée le lendemain à 7h), couplé parfois à des ruptures de charge. Cette contrainte impacte particulièrement les patients qui vont se soigner sur le continent et qui empruntent en très grande majorité l’avion.

Pour le transport maritime, il est possible de suivre, mois par mois, l’évolution du trafic de passagers depuis les données actualisées de l’Office du tourisme de Corse (exemple de mars 2024).

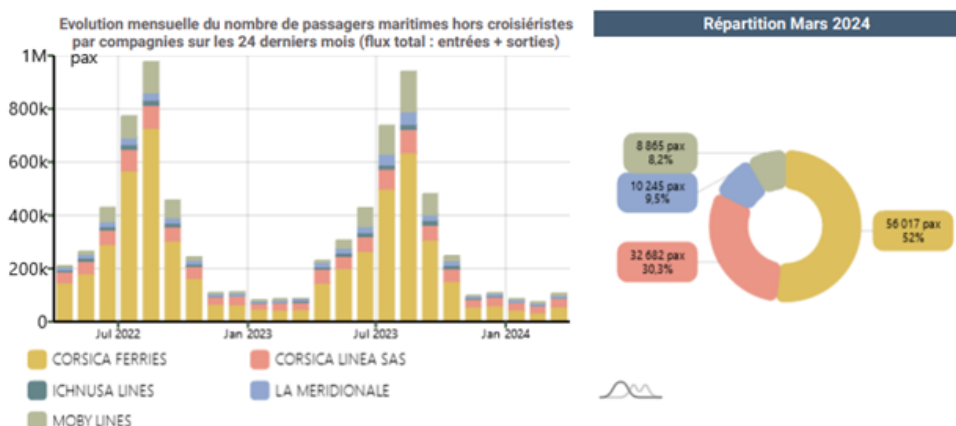


Figure 35 : Evolution mensuelle du nombre de passagers maritimes hors croisiéristes par compagnie et répartition en mars 2024 - (Office du tourisme de Corse)

La bataille entre les compagnies de ferries

L'histoire des transports maritimes en Corse est jalonnée de conflits et de mobilisations. Au cœur de ces mobilisations des enjeux de monopole et de privatisation des compagnies. Le conflit entre les armateurs en Corse est d'abord lié à la concurrence qui s'exerce sur l'espace méditerranéen. Les syndicats et associations d'armateurs français s'opposent aux stratégies de "concurrence déloyale" et de dumping social en Méditerranée, notamment en ce qui concerne la libéralisation des lignes méditerranéennes. Cette concurrence s'exerce surtout entre les armateurs navigants sous pavillon français et ceux navigant sous pavillon italien.

Cette rivalité est structurante dans les dynamiques de desserte de l'île, et très présente dans les propos recueillis sur le terrain et dans les médias. Dans la presse, de nombreux articles témoignent des conflits entre la Corsica Ferries et la Corsica Linea. Cette rivalité s'exacerbe autour des sujets sensibles comme la délégation de service public (DSP). La Corsica Ferries a attaqué à deux reprises la Collectivité de Corse estimant que les DSP étaient illégales au regard du droit européen. Pour la première accusation portant sur la DSP octroyée à la SNCM en binôme avec la CMN, la CTC s'est vu condamnée à verser 5,1 millions d'euros à la compagnie maritime Corsica Ferries (Corse Net Infos, 2022)¹⁰⁷. Pour la dernière DSP, le jugement de la commission européenne conforte la décision de la CTC, elle "sacralise" cette DSP (France Bleu, 2024)¹⁰⁸.

L'intensité de cette concurrence touche régulièrement la Corsica Linea et la Méridionale, les deux compagnies sous pavillon français. "On assiste à un jeu de chaises musicales et on se demande qui, à ce stade, va rester debout", déclare Paul Turret, directeur de l'Institut supérieur d'économie maritime (Isemar)¹⁰⁹.

La compagnie maritime La Méridionale, d'abord écartée de la procédure, a contesté cette décision en déposant un recours en référé auprès du tribunal administratif de Bastia. Finalement, la CTC attribue jusqu'en 2029 à Corsica Linea la délégation de service public (DSP) de la desserte maritime corse au départ du port de Marseille Fos et attribue à la Méridionale deux dessertes : Porto-Vecchio et Ajaccio.

Malgré les subventions, Corsica Ferries, qui navigue sous pavillon italien, domine le marché. Ses prix restent moins chers que ceux de Corsica Linea, avec un recours à la main d'œuvre italienne, moins chère que la main d'œuvre française. Si plusieurs pays de l'Union européenne proposent le crédit-bail, la taxe au tonnage ou les aides aux charges sociales (*net wage*), les régimes ne sont pas tout à fait alignés. Une enquête réalisée conjointement par les journaux le *Marin* et des *Échos* en 2021 avait démontré que pour un ferry de 1 300 passagers, à nombre de marins (75) et temps d'exploitation égaux, le pavillon international italien (durée d'embarquement de deux à trois mois), revenait à l'époque 62 % moins cher en masse salariale que le pavillon français (15 à 21 jours d'embarquement), soit 3,1 M€ par an et par navire versus 8,2 M€ (Corse Net Infos, 2024)¹¹⁰.

¹⁰⁷ https://www.corsenetinfos.corsica/Gilles-Simeoni-Cette-condamnation-a-payer-5-millions-a-Corsica-Ferries-conforte-notre-strategie-de-solder-les_a64858.html

¹⁰⁸ <https://www.francebleu.fr/infos/economie-social/la-commission-europeenne-sacralise-la-dsp-maritime-4350495>

¹⁰⁹ <https://www.actu-transport-logistique.fr/journal-de-la-marine-marchande/shipping/faute-de-navoir-jamais-ete-traitee-la-concurrence-entre-le-premier-registre-francais-et-le-pavillon-international-italien-revient-en-boomerang-962092.php>

¹¹⁰ https://www.corsenetinfos.corsica/Nouveau-port-de-Bastia-le-projet-bientot-devant-l-Assemblee-de-Corse_a82066.html

La dotation de service public s'applique principalement au fret afin de favoriser l'alignement des prix par rapport au continent pour compenser les surcoûts insulaires. La Corsica Linea, armateur sous délégation de service public, opère principalement le fret, qui représente 90 % de son activité, mais aussi le transport de personnes. Cela permet d'assurer un service continu, même en période de crise, comme lors de la pandémie du Covid ou lors des mouvements sociaux.

La Commission Européenne requiert un test de marché préalable au lancement de la DSP, afin d'en justifier les fondements et le périmètre. Ce test de marché a été diligenté par la Collectivité de Corse et l'Office des transports de la Corse (OTC), à partir de décembre 2021 pour caractériser le besoin de service public de transport maritime de passagers et de marchandises et les a confortés dans l'idée "qu'il était nécessaire d'envisager de conclure de nouvelles DSP pour assurer la continuité territoriale à compter de 2023 ».

Pour ce qui est du transport de passagers, l'analyse du cabinet en charge Gecodia fait apparaître "une absence de besoin de service public de transport de passagers résidents pour toutes les liaisons à l'exception de celle relative à Propriano". Que ce soit pour les étudiants ou pour des raisons médicales, le transport maritime est résiduel et la DSP n'indemnise pas vraiment les usagers insulaires.

3.2.3 Décarboner la flotte sous contrainte d'insularité, un enjeu d'autonomie énergétique

Pour décarboner le transport maritime, plusieurs mesures ont été mises en place à la demande de l'Office des Transports de Corse et par l'opérateur sous délégation de service public, la Corsica Linea. Un des navires fonctionne au GNL, la vitesse des navires diminue, des aménagements à bord sont effectués comme le changement des bulbes. Le bulbe est une partie à l'avant de la coque du bateau qui aide à diminuer la résistance de la vague tout en augmentant la longueur de coque du bateau. Un bulbe bien dessiné peut aider à gagner entre 15 et 30 % de vitesse ou diminuer d'autant la consommation.¹¹¹

Les leviers d'électrification, comme l'électrification des quais, posent un enjeu de production locale adaptée pour répondre à la demande. La Corse produit de l'électricité à partir de centrales au fioul, combustible très carboné, avec une partie d'énergies renouvelables (hydraulique et photovoltaïque) mais qui reste minoritaire dans le mix électrique de l'île. Augmenter les productions d'électricité des centrales au fioul pour électrifier les quais induirait un déplacement de pollution, des ports vers la centrale, comme déjà mentionné dans la Partie 1. Toutefois, on peut noter que les émissions des navires sont réalisées à basse altitude, alors que les hautes cheminées des centrales électriques et les dispositifs de traitement des fumées limitent les niveaux de pollution locale.

3.2.4 L'impact des croisières et du yachting : un risque de déclin écologique ?

L'impact des activités de croisière aux abords du port de Marseille pose d'importants enjeux environnementaux et sanitaires, mobilisant des collectifs citoyens comme Stop Croisières. Le phénomène s'observe aussi à Ajaccio. De gigantesques bateaux de croisière prennent une place grandissante dans les ports, relativisant presque les dimensions des ferries.

Face à ce phénomène, la question de l'extension des infrastructures portuaires, commerciales (pour les ferries) ou de plaisance, se pose. L'accroissement de la capacité des ports laisse entrevoir une hausse des activités de transport maritime, et des impacts environnementaux. Le manque de place dans les ports renforce mécaniquement d'autres pratiques, comme les mouillages sauvages ou la création de coffres d'amarrage qui impactent les écosystèmes.

L'Office des Transports, propriétaire des infrastructures, dispose d'un certain pouvoir pour contrôler l'extension des ports (la Chambre de Commerce et d'Industrie en est le concessionnaire). Le projet d'agrandissement du port de Bastia est en discussion depuis une cinquantaine d'années. En décembre

¹¹¹ source : <https://www.letelegramme.fr/finistere/brest-29200/spanbulbespan-diminuer-la-consommation-2339614.php>

2024, la conseillère territoriale de *Core in Fronte*, Serena Battistini, dont le groupe est favorable à « un agrandissement du site portuaire actuel » malgré les incertitudes qui subsistent au niveau écologique, a profité de la séance de questions orales pour interroger l'Exécutif sur le projet de construction d'un nouveau port à Bastia, « *Cette question du port de Bastia revient comme un serpent de mer, sans pour autant trouver de solutions concrètes* ». Le port de Porto Vecchio (port de plaisance), prisé par les touristes, est lui aussi en cours de d'extension. Pour mieux saisir ces projets, il est nécessaire d'en saisir les motivations. Répondent-ils à des demandes sociétales ? Sont-ils bénéfiques pour les locaux ? Ou sont-ils surtout favorables à certaines pratiques économiques et certains loisirs touristiques comme le yachting ?

3.2.5 Mobilités île-continent : quel report modal de l'avion vers le bateau ?

Une mesure évidente de prime abord serait d'encourager le report de l'avion vers le bateau. Les temps de trajet sont importants (17 heures pour Corse-Marseille en bateau contre moins d'une heure en avion), mettant au cœur du débat la question des usages et des priorités : se déplacer pour une urgence sanitaire ? Pour de longues vacances, et donc du loisir ? Pour le travail ? A qui demande-t-on ces efforts ? Les enjeux de justice sociale apparaissent vite. L'accès aux soins, très lié aux mobilités île-continent, cristallise l'attention. L'INSEME, association qui accompagne les proches des patients dans leurs parcours de soin sur le continent, met en avant cette tension :

« Franchement, ce que les gens pensent, c'est qu'il y a déjà tellement de contraintes à vivre sur une île. On a l'impression d'être des citoyens de second rang, parce qu'on paye nos impôts comme tout le monde, mais on n'a pas ce qu'il faut sur l'île pour se faire soigner, on n'a pas d'accès aux soins comme les autres. Du coup, quand on nous parle de considérations écologiques, on se dit que ce serait bien de ne pas les faire peser sur nous en priorité. Et là, avec la loi de finances 2025, le budget adopté par le Parlement qui augmente la taxe sur les billets d'avion, on a vraiment l'impression que c'est nous qui payons le prix fort. On avait demandé une exonération pour la Corse, surtout pour les passagers médicaux. Parce qu'il faut avouer, c'est le comble de se voir surtaxé parce qu'on voyage trop, alors qu'on est obligé de voyager ! »

L'usage du transport aérien est mis en avant, entre voyage contraint et voyage de loisir :

« Quand vous devez partir pour faire soigner votre enfant gravement malade, c'est pas du tout la même chose que quelqu'un qui voyage pour le business ou pour le loisir. Là, on ne parle pas de confort, on parle d'une nécessité vitale. Nous, on le vit vraiment comme une contrainte, comme une rupture d'égalité territoriale. Parce que sur l'accès aux soins, on n'est clairement pas sur un pied d'égalité avec le reste du territoire. »

L'association émet en creux une critique de l'écologie centrée sur la décarbonation : « *Donc, même les personnes qui ont une vraie sensibilité écologique — et en Corse, l'attachement à la nature et à l'environnement, il est fort — eh bien, quand on leur parle de certaines mesures, ils réagissent assez mal. Parce qu'en fait, ils ont l'impression qu'on leur demande encore un effort supplémentaire, alors qu'ils se sentent déjà pénalisés sur plein d'autres plans.* » L'augmentation des prix sur l'aérien aura une conséquence directe sur la prise en charge.

Ainsi, une approche exclusivement centrée sur la décarbonation des mobilités par transport maritime ne permettrait pas de saisir la complexité des enjeux sociaux et de résilience de l'île.

Les entretiens et la visite de terrain ont fait émerger une problématique qui n'était pas à l'origine identifiée dans le cadrage de l'étude, celle des mobilités des patients corses vers le continent, ou « fuites sanitaires » car ils ne peuvent se soigner sur l'île. Cet enjeu de santé régionale a un lien évident avec des mobilités insulaires qui se répartissent entre voies maritime et aérienne. L'analyse portera donc sur ces deux modes de transport.

3.2.6 Sur-tourisme et résilience territoriale

Le statut particulier de la Corse la confronte à différentes contraintes. La continuité territoriale en Corse demande ainsi des ajustements face aux difficultés et aux surcoûts de l'insularité,

a) La pollution atmosphérique des navires : la difficulté de quantifier pour agir

L'impact environnemental de la traversée, notamment par les ferries de La Corsica Línea, est constaté et mesuré. Mais la nécessité de différencier l'usage du transport maritime, entre service public pour le ferry et loisir pour les croisières, rend la question sensible. Dans les ports où se côtoient croisières et ferries, la pollution atmosphérique est un enjeu de santé publique pour les riverains qui y sont directement exposés. Des mesures de la pollution ont été mises en place à leur demande, grâce à des observatoires agréés tels que Qualitair, comme nous le confie son directeur.

« Souvent la pollution c'est invisible mais le maritime a réussi à rendre visible l'invisible ! (...) Mais, ce n'est pas parce que c'est visible, ce n'est pas parce que ça paraît évident que c'est facile de quantifier l'impact. »

Cette demande d'information de "rendre visible l'invisible" a été portée par des associations environnementales locales comme U Levante ou le Gard (association environnementale localisée sur la région d'Ajaccio). Récolter les données et quantifier les impacts se heurte cependant à des difficultés méthodologiques spécifiques au transport maritime. La disposition des capteurs ne permet pas de faire un lien évident entre la pollution atmosphérique et l'arrivée de bateaux. S'y ajoutent des problèmes de matériels et d'outils de mesure, par exemple des difficultés à mesurer les particules ultra fines, pourtant les plus néfastes pour la santé. Des appareils, qui ne sont pas totalement adaptés, restent subventionnés par la Collectivité de Corse, alors que Qualitair souhaiterait se fournir en matériel plus précis et performant. Son statut d'observatoire indépendant — il donne de l'information sur la qualité de l'air au plus grand nombre, ne l'empêche pas de dépendre du financement de différents acteurs publics comme privés¹¹².

Les mesures sont aussi contraintes par les aléas climatiques (les conditions météorologiques influencent la dispersion de la pollution et les zones d'impact sont très variées. Le vent par exemple, peut disperser la pollution en dehors des boîtiers ou pousser les particules vers la mer. La présence d'une pluralité de pollutions, notamment la pollution routière, complique encore cette mesure et entretient le flou concernant les facteurs de pollution¹¹³.

¹¹² Jean-Luc Savelli aborde ce point lors d'un entretien "Pour le maritime, on essaie de monter d'abord en compétences, ce n'est pas évident... pour trouver du personnel et des financements (...) Sur la petite partie financière, c'est quand même intéressant aussi. Parce que quand on est indépendant, et c'est risqué si on a une personne qui nous subventionne qui nous dit "comme vous êtes indépendant, si moi je donne plus de sous, vous n'êtes plus rien". Donc pour garder un peu d'indépendance, on a obligatoirement un multi-financement. Donc on a l'État qui finance une partie, les collectivités, et après les industriels".

¹¹³ D'autres agences telle qu'Atmo Sud (partenaire de Qualitair Corse) font de la « surveillance » par drones. C'est un dispositif expérimental mis en place dans le cadre d'un programme européen (projet SCIPPER) pour tenter d'évaluer la signature chimique des panaches et le transport à grande échelle de la pollution. Cette prise de mesure ne permet pas d'analyser l'impact sur la qualité de l'air respirée au niveau du sol et donc l'impact sur la santé alors que Qualitair Corse étudie la pollution là où il peut y avoir un impact sur la santé des riverains (au niveau du sol, sur les balcons et les toits des immeubles).

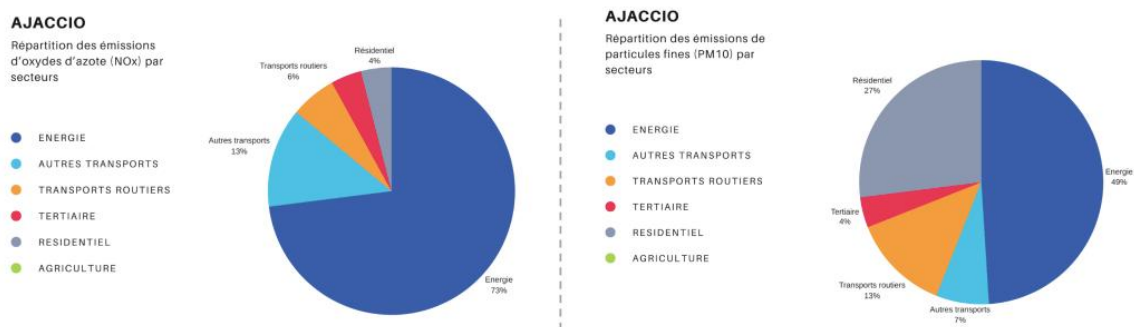


Figure 36 : Répartition des émissions d'oxydes d'azote et de particules fines par secteur d'activité à Ajaccio - Qualitair¹¹⁴

Les seuils réglementaires moyens s'adaptent mal aux temporalités des mesures. Il est compliqué de les harmoniser, car la présence des bateaux n'est pas constante. Établir un lien entre pollution atmosphérique maritime et santé publique est complexe. L'indicateur EQIS pour évaluer l'impact sanitaire s'applique mal au secteur maritime : il est en effet difficile avec cet outil d'attribuer des émissions à des secteurs particuliers, et donc d'évaluer des impacts précis. Cela peut conduire à un certain attentisme *“Là où c'est compliqué, parce qu'en fait nous les données qu'on va pouvoir donner, on ne va pas pouvoir déterminer exactement d'où ça vient en fait. (...) C'est difficile d'utiliser des données de pollution sur un secteur, ça pourrait être le routier ou le maritime, ça pourrait être le résidentiel, je ne sais pas, on ne va pas pouvoir faire ce genre de travail là.”*

Jean-Luc Savelli évoque aussi la pollution de proximité : *“Quand on est sur la route principale dans le centre-ville d'Ajaccio, les voitures elles sont à 1,50 mètres et les navires, eux, ils sont à 300 mètres. Donc même si on ne sait pas qui pollue le plus, à mon avis c'est peut-être les voitures qui nous touchent le plus directement. (...) Dès fois, je suis un peu restreint à dire que les bateaux polluent, ce n'est pas parce qu'ils ne polluent pas, c'est parce que je n'ai pas envie qu'on focalise uniquement sur ça... Parce qu'à mon avis, pour réduire la pollution, la priorité serait d'agir sur les voitures, même si ce n'est pas elles qui émettent de plus de pollution, mais comme c'est elles qui émettent la pollution la plus proche de nous.”* Cela illustre d'autres limites des mobilités sur l'île, comme l'absence d'un réseau de transport en commun efficace.

Face aux limites rencontrées par des observatoires comme Qualitair, des expertises citoyennes se développent, avec des associations comme Stop Croisière, U Levante ou le GARDE. Elles offrent un bon aperçu de la manière dont la société civile traite les enjeux écologiques en Corse au travers de luttes pour la justice environnementale, et pour la préservation de la santé humaine et des sols, davantage que pour la décarbonation elle-même.

Sur le transport maritime, leurs actions vont cibler les pollutions émises par les croisières *“actuellement sur Ajaccio par exemple, on s'est acheté un appareil de mesure pour mesurer justement l'impact des particules émises par les bateaux de croisière. Et voilà, et là on est en train de monter des dossiers pour attaquer justement la chambre de commerce (CCI), Qualitair et les croisiéristes pour mise en danger de la santé des Ajacciens.”* nous confie une militante de U Levante. Les militants rencontrés se distancient de Qualitair, qui d'après eux ne disposerait pas des bons outils pour capter les particules. Ils argumentent cette critique *“ils n'ont pas les bons outils, alors ce n'est pas vraiment leur faute, (...) mais si vous voulez c'est là où ce n'est pas leur faute entre guillemets c'est une association*

¹¹⁴ Graphiques extraits du rapport de Qualitair, “Les villes portuaires sous tension - Quelles solutions pour quel avenir ?”, 27 mars 2024

qui est financée par la CDC et ils ne veulent pas leur payer le matériel (...) nous on l'a acheté et c'était 7000 euros...". Avec leurs propres mesures, Terra et U Levante mettent l'accent sur les nuisances des croisières.

« Le seuil c'est 300 micro nanomètres, un truc comme ça, et lorsqu'il y a des bateaux, on arrive à 300 000 (...) donc le seuil est largement dépassé ! Et en plus, c'est cumulatif parce que nous on a des vents de Sirocco, des particules fines qui viennent du Sahara. Et des fois, je ne sais pas si vous voyez, il y a des alertes de Qualitair qui disent "Attention, il y a des particules de Sahara !" Mais en fait ce n'est jamais combiné avec la présence des bateaux de croisière ! Et nous par exemple ce qu'on voudrait c'est que lorsque déjà il y a des alertes à ça, les bateaux de croisière soient interdits d'arriver quoi parce que c'est un double effet qui se couple et ça par exemple ce n'est pas pris en compte. »

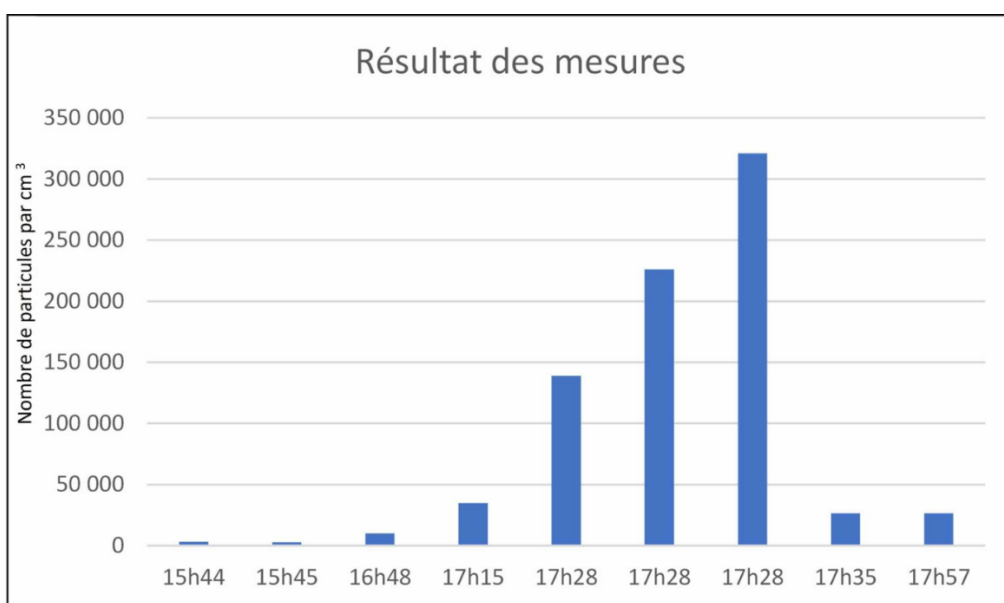


Figure 37 : Exemple de mesures prises par collectif TERRA, montrant un taux anormalement élevé en particules à la suite des départs de deux bateaux de croisières¹¹⁵

Ces mesures ont été effectuées à Ajaccio place Abbatucci, côté mer, le dimanche premier octobre 2023 de 15h44 à 18h30, avant le départ et pendant le démarrage des moteurs de deux bateaux de croisières, le Celebrity Edge et le Marella Discovery, (nb : la circulation automobile était anecdotique). Les chiffres enregistrés par TERRA entre 17h et 17h30, au moment du départ des deux bateaux, vont de 10 000 à 321 000, soit de 2 à 60 fois la concentration moyenne en milieu urbain. D'après les résultats, on peut voir que les valeurs maximales sont enregistrées au moment du départ du bateau.

Les militants braquent les projecteurs sur les enjeux de justice environnementale : *"C'est les quartiers plus pauvres d'Ajaccio, donc les quartiers des Salinu et de Cana qui sont les plus impactés"*, des espaces au croisement de différentes inégalités menacés pour les loisirs des croisiéristes. Lors d'une manifestation en septembre 2022 contre les croisières et le yachting, Muriel Segondy, porte-parole de La Garde critique *"l'utilisation à des fins récréatives de grandes quantités d'hydrocarbures"* (Sciences et avenir, 2022).

¹¹⁵ <https://www.ulevante.fr/qualite-de-lair-et-bateaux-de-croisieres-des-mesures-sanitairement-intolerables-realisees-par-la-coordination-terra/>

Ces oppositions localisées constituent une forme de territorialisation des nouveaux rapports entre les forces idéologiques (Nathan Gouin, 2014). Mais le combat de Stop Croisière Corse s'est aujourd'hui affaibli. La lutte contre le croisiérisme est compliquée dans un espace touristique où de nombreuses personnes dépendent de ce secteur économique. Les militants subissent diverses intimidations et agressions, mais rappellent que *“si on a peur tout le temps, on ne fait plus rien”*.

b) Articulation des luttes environnementales et sociales contre certains monopoles et pratiques

La particularité des associations environnementales corses comme U Levante réside dans l'articulation des luttes environnementales et sociales. L'association lie les combats environnementaux à des combats sociaux, en lien avec l'histoire militante de la région. D'après une militante écologiste, contactée par téléphone :

« C'est un peu philosophique mais c'est parce que la justice environnementale, elle rejoint la justice sociale. C'est essayer de trouver un équilibre entre l'être humain et la nature. (...) Lorsqu'on se bat notamment contre des gros projets immobiliers qui sont consommateurs d'espace, c'est aussi au niveau de la justice sociale. (...) C'est une boucle, c'est-à-dire que ça va être (les projets) toujours au détriment de l'environnement et de la population locale. De là, en fait, on se défend, on est la nature qui se défend, mais on défend aussi l'être humain. On a le droit d'aller à l'école sans avoir des stations-services à côté qui vont polluer nos poumons. On a le droit d'habiter dans un endroit digne de ce nom et pas dans des HLM situés à côté d'une centrale qui produit du fioul lourd. Parce qu'on sait très bien que c'est ceux qui ont le moins de moyens, c'est ceux qui ont le moins accès au logement et à de bon cadre de vie, on va dire. Ils sont directement touchés. »

La pollution atmosphérique lie directement la question environnementale à la question sanitaire. En France, près de 100 000 décès seraient attribués chaque année aux particules fines issues de la combustion des énergies fossiles¹¹⁶, soit le double de l'estimation des autorités sanitaires et 16 % de l'ensemble des décès.

L'aménagement foncier joue un rôle fondamental dans ces enjeux. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, la Corse vit un processus de littoralisation. Le développement du tourisme de masse, dans les années 70, renforce encore davantage la pression sur les côtes, où se multiplient les projets immobiliers et de la spéculation foncière (Caroline Tafani, 2010)¹¹⁷. L'importance des secteurs BTP et touristiques en Corse touche directement la résilience des espaces. Les constructions de routes, de parkings et de bâtiments, comme des hôtels et des immeubles d'habitation, perturbent la régénération des plages. Et la destruction des écosystèmes naturels tels que les mangroves, les bancs de posidonies et les dunes, qui servent de barrières protectrices contre l'océan, accélère l'érosion côtière (Futura, 2018)¹¹⁸.

¹¹⁶ Une étude publiée en 2019 dans L'EUROPEAN HEALTH JOURNAL évaluait à 97 000 le nombre de décès liés à la pollution de l'air en France, c'est-à-dire le double du chiffre officiel de 48 000 décès retenu par Santé Publique France

¹¹⁷ <https://journals.openedition.org/mediterranee/5216#tocto2n1>

¹¹⁸ <https://www.futura-sciences.com/planete/actualites/mer-mediterranee-littoral-menace-beton-71976/>

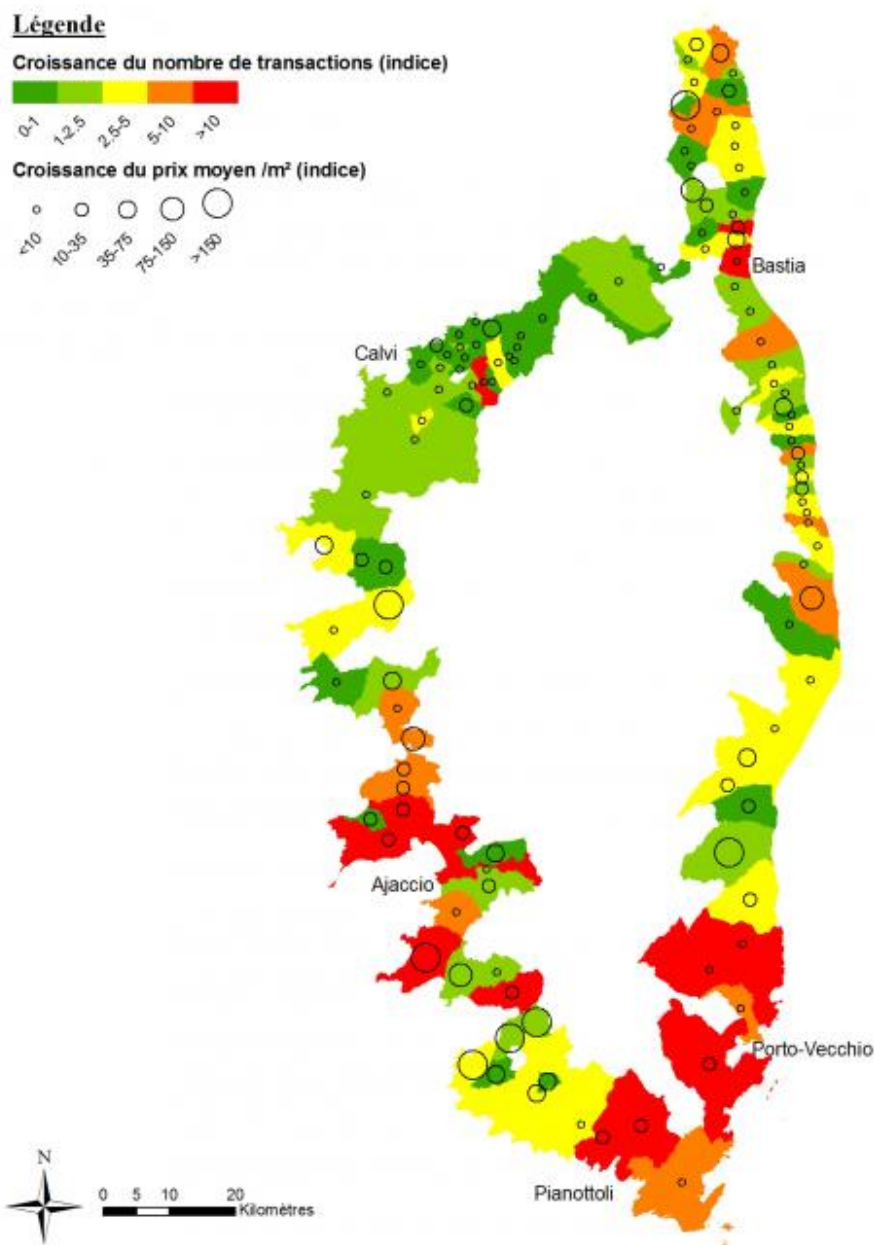


Figure 38 : Évolution du marché foncier sur les terres agricoles littorales (1998-2008)

Source : SAFER Corse, conception et réalisation : C. Tafani, 2010)

Cette bétonisation prend racine dans différents processus, notamment la planification territoriale et le plan d'aménagement et de développement durable de Corse (PADDuC). La Corse bénéficie d'un régime spécifique en matière de droit de l'urbanisme. Les dispositions de la loi Littoral peuvent être précisées et enrichies par le PADDuC (adopté par la CTC) et certaines adaptations au niveau local sont autorisées. Celles-ci peuvent conduire à des arrangements variés, à des disparités entre communes, et à des conflits (Luc Merchez, 2025). « Dans l'aménagement du littoral, la création de résilience à l'échelle de la région (de l'ordre de la centaine de kilomètres) se traduira par des mesures différenciées selon les caractéristiques des portions de littoral : ce sera parfois l'adoption de mesures de résistance (comme la création de digues), parfois le retrait de certaines installations côtières vers l'intérieur des terres, parfois l'acceptation d'un risque de submersion accru, ou encore, la conservation d'espaces naturels tampons. » (Nicolas Bériot, 2013).

3.2.7 Les enjeux des flux sanitaires

Un accès décent à la santé pour tous est un droit, et la thématique de la santé est fortement mobilisatrice.

Ce sujet est évoqué, pour la première fois, lors d'un échange avec une salariée de France Asso Santé Corse, contactée à la suite d'un article de blog sur la santé insulaire¹¹⁹. Elle rappelle les spécificités territoriales de la Corse conditionnant son modèle de santé :

« C'est qu'on est un territoire extrêmement précaire. Je pense qu'on doit être la première région, la plus pauvre de France, en termes de nombre de familles qui vivent sous le seuil de pauvreté¹²⁰. Et quand je dis "sous le seuil de pauvreté", c'est en dessous, mais ça peut être bien en dessous. On cumule des chrono-distance, on cumule une population vieillissante, on cumule une très grande précarité, ce qui est relativement paradoxal parce qu'on est un territoire très touristique en plus, qui connaît [...] un afflux touristique majeur qui sature les établissements intérieurs en période estivale. »

Au vieillissement de la population s'ajoute la dimension du maintien à domicile des personnes âgées, motivé notamment par un "ancrage familial et traditionnel fort". Le taux d'occupation des EHPAD est faible, en zone rurale la population vieillit et son accès aux soins est complexe. Les temps d'accès aux généralistes sont très élevés avec 6,6 % de la population se situant à plus de 20 mn du médecin le plus proche, contre 0,4 % sur le plan national¹²¹. Pour les spécialistes, on constate de fortes disparités entre spécialités. La majorité d'entre eux est installée dans les grandes villes (80 % à Ajaccio et Bastia).

a) L'offre de soins et l'absence de CHU

L'offre régionale de soins se décline via des filières de prise en charge qui doivent permettre d'assurer une continuité dans le parcours, avec des structures du 1^{er} recours (médecins généralistes et spécialistes de ville), de 2^{ème} niveau (établissements de proximité, centres de diagnostic) et des centres spécialisés de 3^{ème} niveau (CHU, autres établissements spécialisés).

Sur les deux premiers niveaux, l'enjeu des mobilités n'est pas plus important que sur le continent. La Corse est en revanche la seule région de France à ne pas disposer de CHU, bien que des discussions soient en cours pour une installation.

¹¹⁹ <https://www.france-assos-sante.org/actualite/tour-de-france-de-la-sante-insulaire-la-corse/>

¹²⁰ En 2020, 18,3 % de la population corse vit sous le seuil de pauvreté contre 14,4 % en moyenne nationale. La Corse est la région la plus pauvre de France métropolitaine (<https://www.insee.fr/fr/statistiques/7681952?sommaire=7678482>)

¹²¹ <https://www.isula.corsica/cesec/file/222338/>

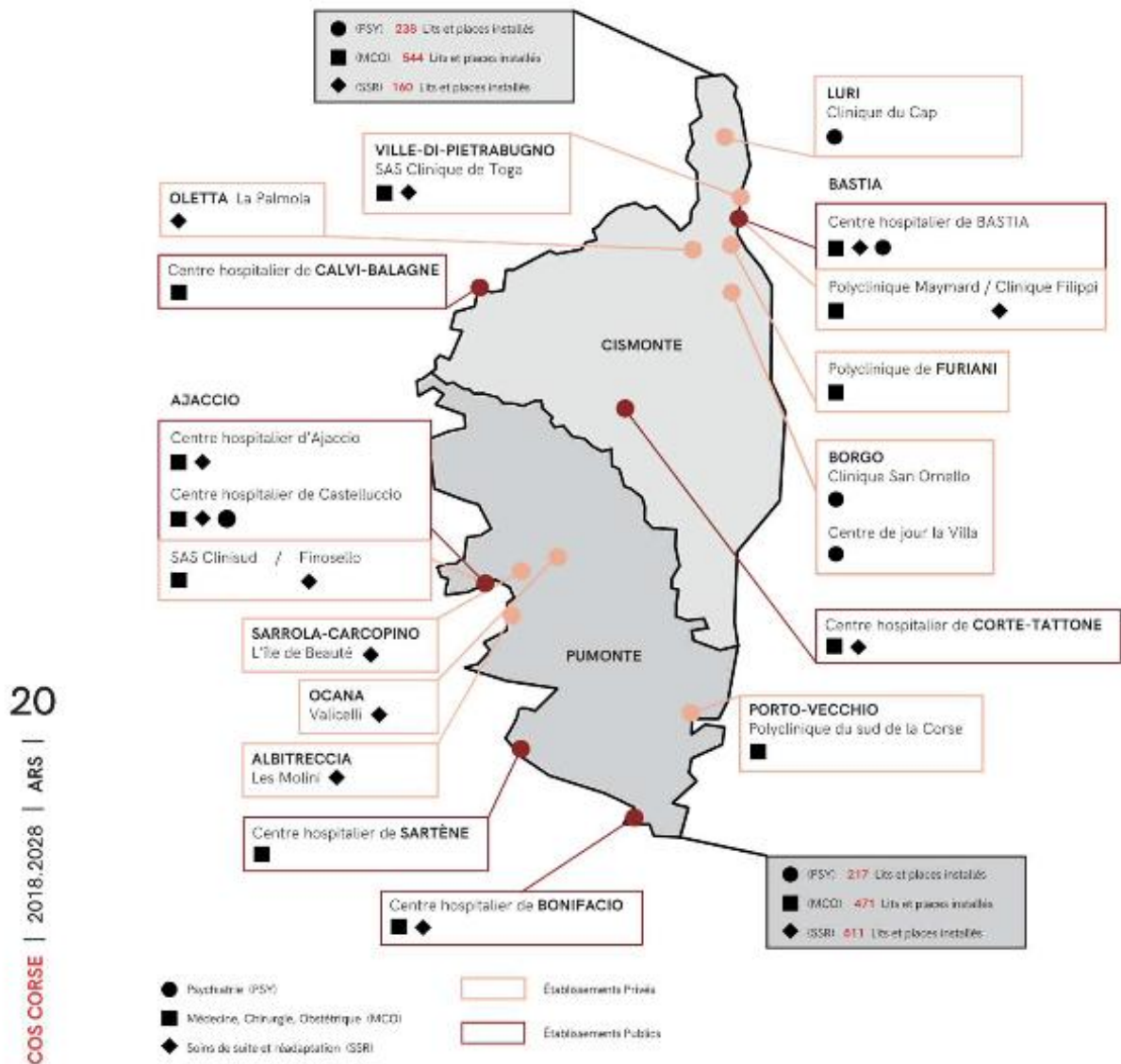


Figure 39 : cartographie des différents centres de soins en Corse (ARS, 2018)

DREA

Carte de France des 32 Centres Hospitaliers Régionaux et Universitaires



Figure 40 : Carte des 32 CHU et CHR français (CESEC, 2018)

Ce projet de CHU est un des combats politiques du député de Corse de Sud, Paul-André Colombani, à l'Assemblée nationale. Médecin généraliste de profession, il rappelle les problèmes structurels liés à l'accès aux soins en Corse. La majorité des déplacements médicaux sont contraints car l'offre de soins est limitée "C'est structurel". "A la marge, il y a celui qui veut absolument se faire soigner sur le continent, il y a le nomadisme médical [par opposition au sédentarisme] alors qu'il y a les offres de soins qui existent ici ».

Conscient des effets de seuil et des réalités démographiques du territoire, il précise : *On ne va pas faire une demande d'implanter un service d'oncopédiatrie à Ajaccio ou Bastia et faire de la recherche, ce serait même contre-productif, ça n'a pas de sens[...]. Mais par contre, les 400 femmes qui ont un cancer du sein, il faut qu'elles puissent être traitées à égalité de chance et sans impact sur leur vie sociale, familiale et émotionnelle, quand elles se soignent un cancer.*"

Il justifie aussi l'intérêt de passer par le législatif *"D'abord la volonté politique, parce que ça coûte encore de l'argent. Donc il y a des gros freins au niveau des directions de santé. Je veux dire tous les autres CHU ne se sont pas créés par la loi. Je veux dire, ça a été des ordonnances, il n'y a jamais eu besoin [...] Nous, on est obligé de passer par la loi [...] c'est pour leur tordre le bras."* L'absence de CHU a des conséquences sur le nombre de spécialités représentées dans l'île. On peut y ajouter des effets de seuil, certaines spécialités comme la chirurgie cardiaque ne pouvant se développer en deçà d'un minimum de bassin de population (500 à 600 000), lorsque la Corse compte environ 360 000 habitants. Comme les professionnels de santé habitent et exercent en majorité dans les zones littorales de l'île, le centre devient un désert médical¹²². La mise en place d'un CHU ne représente pas une solution miracle à ces difficultés, mais elle pourrait apporter quelques réponses.

La Corse est par ailleurs la seule région métropolitaine privée de PET-scan, méthode d'imagerie médicale, qui sert à suivre l'évolution de certains cancers. Chaque année, l'absence de PET-scan en Corse contraint plus de 1 000 insulaires atteints d'un cancer à se rendre sur le Continent. Corse Matin a récolté en février 2025, le témoignage de certain.es patient.es comme Jocelyne, 69 ans, qui a été touchée par un cancer du poumon il y a sept ans. Elle confie *"Je suis en récidive et je pars tous les trois mois environ sur Nice, explique l'ancienne vendeuse. Ces voyages ne sont pas très faciles. Durant mes premiers déplacements, c'est moi qui ai dû avancer les frais pour l'avion, le taxi, sans parler de l'hôtel. Depuis, des associations comme Inseme nous aident, mais la fatigue du voyage est toujours présente. Heureusement que j'ai ma fille qui m'accompagne pour m'aider. Aujourd'hui, avoir un PET-scan chez nous, ce serait un soulagement pour beaucoup de patients, mais pour le moment, je n'ai pas l'impression que les choses bougent énormément"*. Ceci illustre bien le vécu de nombreux insulaires confrontés à la maladie, le cancer étant la première cause de mortalité sur l'île.

La mise en place d'un PET-scan est souvent associée à l'instauration d'un CHU. *"La Corse a toujours un train de retard concernant les nouveaux examens et l'innovation, tant que nous ne serons pas reconnus dans notre statut d'îliens et que nous n'aurons pas de CHU, nous aurons beaucoup moins de poids pour obtenir toutes ces innovations pour nos patients."* clament des médecins insulaires dans un article de France 3 Corse ViaStella¹²³. Néanmoins, la présence de CHU ne résoudrait pas entièrement cette situation. Le transport des éléments radioactifs utilisés pour les PET-Scans est complexe, très réglementé et coûteux. Ils doivent être transportés rapidement car ils perdent leur radioactivité, par des moyens de transport appropriés, en respectant les réglementations en vigueur en matière de sécurité nucléaire. Une fois arrivés à l'hôpital, les produits doivent être utilisés immédiatement pour l'injection des patients.

¹²² Le transport intra-territoriale est rendu difficile par la topographie montagneuse, la pénurie d'ambulances, nécessitant un hélicoptère.

¹²³ <https://france3-regions.francetvinfo.fr/corse/tep-scan-en-corse-tant-que-nous-n-aurons-pas-de-chu-nous-aurons-beaucoup-moins-de-poids-pour-obtenir-toutes-ces-innovations-pour-nos-patients-3069211.html>

Un CHU en Corse ou pas ? où en est-on ?

Le député corse Paul-André Colombani a déposé une proposition de loi prévoyant la construction d'un CHU en Corse, seule région française sans CHU, qui est donc rattachée aux CHU de Marseille et Nice à 250 km.

L'Assemblée nationale a adopté le texte en première lecture le 15 octobre 2024, il a été déposé et lu au Sénat le 3 décembre 2024, et la commission des affaires sociales du Sénat a été « saisie au fond » pour l'examiner.

*Ce texte modifie le code de la santé publique pour prévoir que chaque région doit comprendre au moins un centre hospitalier universitaire (CHU). En posant ce principe général, il permet, par déduction, d'établir la nécessité de doter la Corse d'un CHU. Cette obligation serait applicable au 1^{er} janvier 2030. Un décret devrait définir le calendrier et les étapes de création du CHU en Corse. Cette création passerait par la mise en place préalable d'un centre hospitalier régional, qui signerait ensuite une convention avec l'Université de Corse pour devenir un centre hospitalier universitaire. **Le Sénat doit à présent examiner la proposition de loi.**¹²⁴*

En août 2025, le ministre de la Santé Yannick Neuder lors d'une visite en Corse, a confirmé que l'État n'engagerait pas la construction d'un CHU, mais un processus « **d'universitarisation** » des filières médicales en Corse.

Corse net info reprend les propos du ministre :

« L'idée, c'est de faire en sorte que les hôpitaux (corses), mais aussi les maisons de santé, puissent accueillir des étudiants en stage, des externes, des internes qui puissent venir faire leur stage de médecine. » Avec le projet pour novembre 2026 « de 15 à 20 docteurs juniors dans des maisons médicales de santé. Il y aura aussi 15 internes de plus. On a autour de 290 lieux de stage pour eux. »

« Cette universitarisation, ce sera un CHU à travers ses différentes structures. On ne va pas construire un nouvel hôpital, mais les différents hôpitaux de l'île pourront tous accueillir, à terme, sur un projet universitaire, des étudiants qui seront en formation en Corse. Des maisons médicales comme celle-ci vont pouvoir offrir une offre de soins de proximité. Et pour les cas les plus graves, il y aura une hospitalisation dans les différents hôpitaux de l'île. Enfin en cas de recours, si on ne trouve pas la solution, on fera appel au Continent, mais l'idée c'est quand même d'avoir un maximum de prises en charge médicales qui se fassent sur l'île pour diminuer tous ces transports sanitaires qui sont pénibles pour la population, et également coûteux. »¹²⁵

En Corse la population est 360 000 habitants, lorsqu'en moyenne en France un CHU couvre une population de 1,6 millions d'habitants¹²⁶. L'ouverture d'un CHU nécessite aussi d'attirer de nombreux médecins enseignants chercheurs hospitaliers et étudiants. Dans les hôpitaux corses, certaines spécialités se sont développées qui relèvent habituellement des CHU, mais d'autres spécialités manquent (chirurgie cardiaque, prise en charge de cancers, ...). L'Université de Corse à Corte a pris en charge la formation des étudiants de 1^{er} année de médecine et développe de nouveaux champs de recherche. Depuis septembre 2025, les étudiants vont pouvoir y faire leur 1^{er} cycle de médecine complet : 41 étudiants ayant réussi leur 1^{er} année à Corte peuvent y poursuivre leur 2^e année en 2025-26, puis la 3^e année en 2026-27, avant de rejoindre l'université d'Aix-Marseille avec laquelle une convention a été signée¹²⁷.

¹²⁴ <https://www.vie-publique.fr/loi/296543-corse-creation-dun-chu-proposition-de-loi>

¹²⁵ Article dans Corse net infos : le ministre de la santé, en visite en Corse : « on ne va pas construire un CHU, mais ... », Julien Castelli, 12 août 2025 : https://www.corsenetinfos.corsica/Le-ministre-de-la-Sante-en-visite-en-Corse-On-ne-va-pas-construire-un-CHU-mais_a86128.html

¹²⁶ Rapport de la Cour des comptes S2018 -3661 du 7 décembre 2018 au premier ministre Edouard Philippe sur « le rôle des centres hospitaliers universitaires » : <https://www.ccomptes.fr/system/files/2019-03/20190305-refere-S2018-3661-role-CHU.pdf>

¹²⁷ <https://www.francebleu.fr/infos/sante-sciences/c-est-officiel-le-premier-cycle-complet-d-etudes-de-medecine-ouvre-ses-portes-en-septembre-a-l-universite-de-corse-8202360>

b) Les fuites sanitaires

Ces facteurs génèrent ainsi des déplacements des patients vers le continent, qualifiés de “fuites sanitaires”. Ces déplacements sont pris en charge par la CPAM (Caisse Primaire d’Assurance Maladie), ce qu’on appelle le “bord à bord” avec les hôpitaux de Marseille, de Nice et de Paris (uniquement par voie aérienne). La mobilité île-continent pour les patients devient alors un enjeu de santé publique.

En 2017, le CESEC s’est autosaisi sur le sujet des fuites sanitaires. Même s’il est un peu ancien, le rapport expose plusieurs chiffres intéressants permettant de quantifier ce phénomène :

- Un taux de fuite de 15,5 % en 2016. Il désigne le taux de séjours médicaux d’insulaires corses dans un autre territoire que la Corse (ex : PACA). Cela concerne essentiellement les pathologies les plus graves qui nécessitent un suivi et des soins prolongés et coûteux, 60 % de ces déplacements concernent des affections longue durée.
- En 2017, 26 000 déplacements médicaux de la Corse vers le continent ont été conduits (avion et bateau), parmi lesquels 12 % d’enfants¹²⁸.
- Les remboursements de frais d’avion et de bateau engagés par les assurés insulaires s’élèvent à 6 millions d’euros, un montant constant depuis plusieurs années. Ces 6 millions sont à analyser au regard des 32 millions d’euros alloués sur l’année aux frais de transport, maritime et aérien, mais également terrestre (ambulances, véhicules sanitaires légers, taxis).

Selon des données de la CTC, en 2024, près de 75 000 « passagers CPAM » aériens ont été comptabilisés, sur un total de 679 000 passagers résidents¹²⁹. Ce chiffre ne couvre que les déplacements aériens enregistrés par la CPAM, tandis que les 26 000 déplacements de 2017 intègrent l’ensemble des données fournies par les CPAM et la MSA sur les déplacements médicaux, aussi bien en avion qu’en bateau : on en déduit que le volume de déplacements médicaux a été multiplié au minimum par un facteur trois en sept ans. Les données relatives au transport maritime en 2024 permettent par ailleurs d’apprécier la part complémentaire qui s’ajoute au volume aérien. A titre d’exemple, en 2024, s’agissant des lignes DSP Marseille-Corse, sur 129 000 passagers résidents voyageant avec Corsica Linea, 2 500 étaient pris en charge par la CPAM. L’expérience de la maladie, le parcours de soins parfois fastidieux, tout cela est générateur d’inégalités et opère des bouleversements profonds dans l’existence des malades et de leurs familles.

L’accès aux soins pour les insulaires se caractérise par une intensification des lourdeurs administratives (dues à l’éloignement) et une prise en charge plus complexe. Les déplacements sur le continent sont longs et épuisants. Il faut souvent arriver par le premier vol de 7h00 et rentrer par le dernier à 21h, la prise en charge d’un accompagnateur est assurée au cas par cas. Cette situation peut être très anxiogène pour les patients, voire entraîner un renoncement aux soins.

Face à ces constats, l’association INSEME¹³⁰ a été créée pour soutenir les personnes qui vivent en Corse et qui doivent se rendre sur le continent pour raison médicale dans le cadre d’une prise en charge par l’Assurance Maladie (quels que soient l’âge et la pathologie concernée — même si l’aide revient en priorité aux enfants malades —).

¹²⁸ Version définitive Déplacements médicaux vers le continent Cullettività di Corsica - Collectivité de Corse <https://www.isula.corsica/cesec> > file (cité aussi p.26)

¹²⁹ https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/opendata/RINFANR5L17B1466.html#_ftn21

¹³⁰ <https://inseme.org/>

« Pour vous donner un exemple concret, si vous habitez dans le Var, et que vous devez aller à la Timone [AP-HM Hôpital de la Timone à Marseille] pour soigner votre enfant, vous prenez votre voiture, vous allez sur l'autoroute, dans la voiture vous pouvez mettre le papa, la maman, éventuellement les grands-parents [...] Vous allez au CHU le plus proche de chez vous. Nous, d'une part nous n'avons pas de CHU, de nombreuses spécialités ne sont pas disponibles en Corse. Nous devons aller sur le continent très souvent pour accéder à des soins. Et d'autre part, lorsqu'on doit partir on doit d'abord obtenir officiellement l'accord de l'assurance maladie sinon le transport n'est pas pris en charge. Cette formalité s'applique même si votre enfant a un cancer et que tout le monde sait qu'il est impossible de le soigner en Corse [...], il faut que les parents fassent une demande d'autorisation préalable à l'assurance maladie pour avoir le droit de partir et pour avoir le droit d'avoir un billet d'avion pris en charge. Des lourdeurs administratives s'ajoutent à la maladie et je vous avoue que dans un moment dramatique comme celui-là qu'on aimerait ne pas avoir à faire. Ensuite il faut souligner que ces déplacements sont très coûteux, leur prise en charge est restrictive. Le transport des accompagnateurs n'est pas toujours pris en charge et l'hébergement ne l'est jamais, même en cas de maladie très longue. » Laetitia Cucchi, INSEME

La très grande majorité des patients prend l'avion pour des raisons de rapidité. Seuls les patients ne supportant pas l'altitude ou devant voyager avec leur véhicule prennent le bateau. Les avions du matin en direction de Nice ou Marseille sont, selon les entretiens, en majorité remplis de patients. Pour les séjours plus longs, l'INSEME met à disposition des patients et des accompagnateurs (pour les enfants) des appartements prêtés pour permettre aux patients d'être déchargés des contraintes de logement. Certains aéroports disposent également de salles de repos, c'est le cas à Marseille et depuis peu à Paris, avec parfois des salles de jeux pour les enfants.

c) Des inégalités de santé entre les communes

La topographie de la Corse complique encore la prise en charge des patients vivant dans les zones montagneuses et rurales. Cela provoque des inégalités et des ruptures de charge pour les patients.

Lisa Puponi le précise : *“la résilience elle dépend de la topographie et les infrastructures présentes pour pallier cette topographie”*. La distance au centre de soin pousse les insulaires à moins se soigner. D'après la CPAM, au niveau régional, la communauté des communes de l'extrême sud connaît de gros problèmes au niveau de l'accès aux soins (voir les cartes ci-dessous). Pour diminuer cette tendance, elle propose de nouvelles Missions d'Accompagnement Santé (MAS) afin d'accompagner les personnes qui, pour une raison ou une autre, renoncent ou ont renoncé à l'accès aux soins.

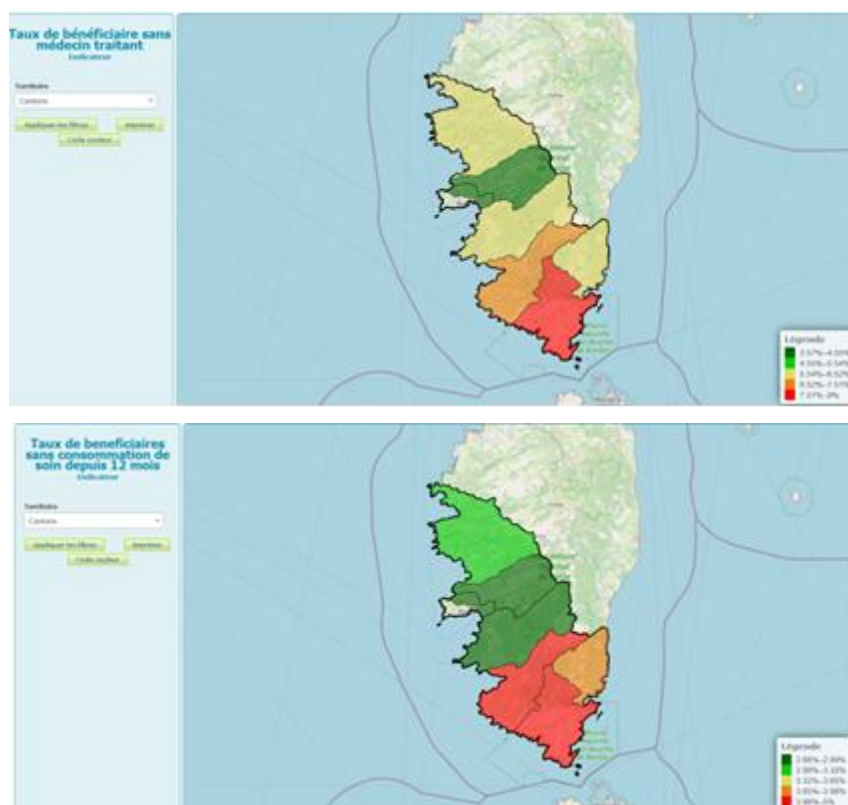


Figure 41 : Cartes montrant les inégalités d'accès aux soins en Corse du Sud (CPAM)

Il est important de prendre en compte les ruptures de charge, les césures dans la continuité des intermodalités. Lors d'un entretien, un membre de la CODEPA l'illustre : *“la rupture de charge, c'est ça en fait. C'est le fait qu'il n'y ait pas forcément de continuité. C'est-à-dire que le bus, il arrive alors que le train vient de partir seulement depuis deux minutes et qu'il ne revient pas avant longtemps. Vous voyez, c'est ce genre de choses.”* En Corse, cette discontinuité est visible et complique les prises en charge, d'où l'importance d'aménager les mobilités en pensant la continuité. Cela implique aussi de penser les temps, les horaires et peut expliquer certaines réticences des insulaires à des modes de transport, comme le transport maritime via ferry.

La rupture de charge permet d'éclairer une mobilité parfois négligée et pourtant centrale, le taxi. En période estivale la cohabitation entre le tourisme et la continuité de l'offre de soins pour les malades est aussi plus difficile. La fréquentation touristique et l'exacerbation des transports en période estivale peuvent être susceptibles de renforcer les injustices.

d) La prise en compte des surcoûts insulaires

L'absence de CHU ou de PET-scan n'est pas l'unique facteur qui complique l'accès aux soins. Les surcoûts insulaires, liés aux contraintes de transport et d'approvisionnement etc., jouent aussi : le stockage nécessaire de données et de médicaments engendre de facto des coûts plus importantes que sur d'autres territoires (même si le secteur de la santé publique dans les hôpitaux est structurellement déficitaire).

« Il y a les mécanismes de surcoût liés à l'insularité qu'il faut bien comprendre. (...) Il y a un robot qui opère la cataracte à Ajaccio, je donne un exemple comme ça. (...) Je donne des chiffres un peu bidon mais c'est pour comprendre l'exemple, on sait qu'il faut 1000 opérations pour être rentable. Les 1000 opérations elles y sont, mais pas forcément plus... Mais à côté, s'il tombe en panne... Comment on fait ? On est obligé d'en avoir un deuxième de rechange, le deuxième il

dort dans le placard. A Marseille, à même clinique équivalente, les deux robots tournent dans deux salles opératoires et s'il y en a un qui tombe en panne, on le stérilise et 20 minutes après, l'opération est terminée. Donc en Corse c'est ça le surcoût... C'est pareil pour les stocks de médicaments, c'est pareil pour tout plein de trucs... Il y a un surcoût directement lié à l'insularité et c'est pareil en Guadeloupe, à la Martinique, à la Réunion. » - Paul André Colombani, député LIOT de Corse du Sud

Les aides de l'Etat et les dispositifs ne prennent pas complètement en compte ces réalités. Des coefficients géographiques d'insularité conditionnent les subventions des Agences Régionales de Santé (subvention de l'État inscrite à l'action 17 du programme 124 ainsi que des contributions des régimes obligatoires d'assurance maladie déterminées par arrêté des ministres chargés de la santé, de la sécurité sociale et de l'agriculture), mais leur méthode de calcul est considérée comme opaque.

« Non, normalement c'est la Direction de Santé, mais on essaie d'influer dessus, mais c'est compliqué parce que la méthode de calcul [du coefficient] est très importante et très opaque. On m'a opposé un délit... Un secret des statistiques quand j'ai posé la question !". Il y a le FIR [Fond d'Intervention Régional], il y a le coefficient géographique d'insularité qui ne sont pas bien adaptés. Donc il y a par exemple le coefficient géographique d'insularité quand la sécu rembourse 100 euros de partout en France, on rajoute le coefficient lié au territoire et donc... Nous en Corse il est à 11 % donc on rembourse 111. Le tarif juste serait 116, 117... La Guadeloupe et la Martinique, ils doivent être à 26 %, et la Réunion et la Guyane autour de 30 %. Et on se dispute toute l'année, tout le temps avec le gouvernement, ça c'est un point dur qu'on n'arrive pas à faire reconnaître, parce qu'on voulait presque nous le baisser la dernière fois qu'on en a discuté. » - Paul André Colombani, député LIOT de Corse du Sud

À cet aspect matériel, s'ajoute aussi l'instabilité des offres de soins présentes sur le territoire. C'est le cas au service de chirurgie gynécologique du Centre Hospitalier de Bastia. Dans un récent communiqué, le service interpelle sur la possibilité du non-renouvellement de contrat d'un praticien du service expert en chirurgie mammaire, lorsque l'activité chirurgicale du service repose sur trois médecins déjà surchargés, et que le temps de prise en charge des patientes est déjà long.

La Corse souffre donc d'un déficit sanitaire, marqué par l'absence de CHR/CHU et de certaines spécialités médicales, obligeant chaque année environ 26 000 personnes à se rendre sur le continent, avec un remboursement partiel et insuffisant des frais de transport (18 %, et seulement 2 % pour les mineurs)¹³¹. Malgré les efforts d'associations, de la Collectivité de Corse et de certains partenaires pour améliorer la situation, on ne constate pas de réelle amélioration structurelle. Construire une réponse durable nécessiterait un engagement fort des pouvoirs publics pour adapter le cadre réglementaire et l'offre de soins à la spécificité sanitaire de l'île.

e) Les solutions à l'échelle du territoire, les associations comme levier d'action

Face aux difficultés, les acteurs cherchent des solutions. L'agence territoriale de santé de Corse expérimente par exemple de nouveaux arrêtés de zonage pour mieux « lutter contre les disparités géographiques ». Les acteurs insulaires tentent d'améliorer l'offre de soins mais luttent aussi pour la stabiliser. Le démantèlement des infrastructures de santé est aussi une réalité à prendre en compte. Les élus insulaires alertent et s'opposent par exemple à la fermeture de nouvelles maternités pour lutter contre la mortalité infantile. Des tentatives d'incitation apparaissent pour pallier les pénuries médicales dans le territoire.

¹³¹ https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/15/textes/l15b1346_proposition-loi

Lors de l'enquête de terrain, les personnes rencontrées connaissaient toutes la situation de difficultés d'accès aux soins.

La démocratie sanitaire peut être un levier de résilience territoriale. Des associations représentantes des usagers de la santé comme l'INSEME, au plus proche des préoccupations de terrain notamment sur les mobilités, siègent dans différentes institutions pour porter une voix différente. Mais ce modèle se heurte à divers obstacles entre confrontation d'expertise, temps alloué et contribution bénévole :

*« La démocratie sanitaire c'est un beau concept mais pour le mettre en œuvre, c'est pas évident parce qu'en fait **le législateur impose la présence des représentants des usagers dans les instances officielles mais pour autant rien n'est fait pour leur faciliter la tâche** c'est à dire qu'il n'y a pas véritablement de statut des bénévoles en France.[...]Après, il y a aussi un problème de formation parce que lorsque vous entrez pour la première fois dans les instances, **personne ne se met vraiment à votre portée, ils sont entre professionnels**, utilisent beaucoup de sigles et il n'est pas facile d'accéder à la discussion de comprendre les enjeux donc c'est à vous de vous autoformer c'est à vous de vous battre pour un jour pouvoir avoir la capacité de prendre la parole et d'être légitime et d'être écoutée. »*

L'INSEME a pu mettre à l'agenda le sujet des déplacements sur le continent, jusque-là peu identifiés officiellement par les pouvoirs publics :

*« La problématique des déplacements sur le continent, n'était pas identifiée officiellement. C'est-à-dire que dans le PRS [Plan Régional de Santé], le terme [déplacements sanitaires] n'y figurait même pas. INSEME et la Commission des usagers de la CRSA avons obtenu pour la première fois dans le PRS 2023-2028, **la création d'un parcours de soins Corse-continent**. C'est-à-dire qu'il y avait le parcours de soins diabète, le parcours de soins de la femme enceinte, le parcours de soins du cancer etc. Mais en Corse, alors que c'est une problématique qui concerne tout le monde, il n'y avait pas le parcours de soins Corse-continent. Nous avons porté ce combat-là dans les instances et nous avons obtenu la prise en charge du second accompagnateur, donc le rôle de représentant des usagers est très important. »*

Ce travail engageant d'associations comme l'INSEME associe la culture du *care* à la construction d'une résilience collective qui implique une nouvelle méthode d'élaboration des politiques publiques. Par exemple les appartements d'INSEME sont conventionnés par la Collectivité de Corse. Cela permet aux familles accompagnant des mineurs hospitalisés d'y être hébergées sans faire d'avance de frais puisque leurs nuitées sont entièrement prises en charge par la Collectivité de Corse.

*« Notre île rencontre des difficultés mais elle a aussi produit au sein de la société civile des individus qui ont décidé de créer une chaîne d'entraide et de solidarité en se disant : puisque le système est défaillant, on va trouver des solutions pour pallier ces défaillances. Pour trouver des solutions, pour aider les familles, pour faire en sorte que ce soit moins douloureux. **Donc c'est ça notre résilience ! On se mobilise au quotidien pour améliorer les choses et, objectivement, il reste encore beaucoup à faire mais depuis 15 ans elles se sont améliorées.** »- affirme la directrice (interviewée) de l'INSEME.*



Figure 42 : Image montrant l'acquisition d'un nouvel appartement à la suite d'une collecte de financement participatif "1 mois pour 1 toit" (issue de la page Facebook de l'association¹³²)

Perspectives

La Corse est un territoire précurseur des politiques de continuité territoriale, marqué par ses relations complexes avec le continent. Il est aussi l'un des territoires qui parvient le plus à politiser ses revendications. La question de l'accès aux soins est un argument central de ce plaidoyer.

Ile montagne, la Corse pose plusieurs difficultés en termes de mobilités internes et d'accès aux infrastructures et aux services publics. L'absence d'un CHU, le manque de certaines spécialités médicales, ainsi que l'instabilité de l'offre de soins (par exemple, la présence d'un seul médecin pour certaines spécialités sur toute l'île) limitent la résilience sanitaire. La dépendance au continent et aux moyens de transport, aériens ou maritimes, est forte. Le report modal avion/bateau, ou une éventuelle réduction du trafic aérien, se heurtent à la réalité des besoins de déplacements. Comment fournir les efforts de décarbonation nécessaires dans ce contexte ? Et comment ne pas pointer une situation criante d'inégalités d'accès aux soins et plus largement d'accentuation des inégalités sociales du fait des coûts restant à charge ? Concernant le trafic maritime, le dispositif d'aide à la continuité territoriale (ACT) vise principalement le fret, tandis que le transport de passagers reste soumis à la concurrence entre armateurs de différentes nationalités opérant en Méditerranée.

Le tourisme, les croisières et le yachting sont à la croisée de ces problématiques, en termes de pollution atmosphérique et d'impact du tourisme de luxe. C'est une véritable montée en puissance qui s'opère à travers les projets d'agrandissement de ports, suscitant des conflits d'usage. Ces sujets cristallisent des oppositions entre différentes visions de l'insularité et des conditions d'habitabilité. Des associations œuvrent pour faire exister des problématiques insulaires qui croisent enjeux sociaux, sanitaires et environnementaux, comme l'INSEME. Cela permet de repenser les modèles et de dessiner d'autres voies.

¹³² <https://www.facebook.com/assoINSEME>

3.3 La Martinique, entre colonialité et résilience

“Il est important de rétablir une certaine équité : il est très bien que nous puissions désormais nous appuyer sur la jurisprudence corse. Le champ des possibles est énorme ! On nous a régulièrement objecté au sujet de la continuité territoriale le désaccord de l'Union européenne. Or un tel désaccord n'a pas été opposé au cas corse ! Les explications des intervenants appuieront donc notre propos. Comme je le disais au président Artano en guise de boutade : l'État va commencer à craindre le rapport de notre délégation...” (Catherine Conconne, sénatrice Guadeloupéenne)

3.3.1 Les caractéristiques insulaires

La Martinique est située au centre de l'arc antillais, entre l'île de la Dominique au nord et Sainte-Lucie au sud. Elle est éloignée de 6 900 km de Paris, d'environ 3 150 km de New York et de 200 km de la Guadeloupe. Sa superficie est de 1 128 km², elle est divisée en 34 communes, organisées en trois communautés d'agglomération : la CACEM (quatre communes du centre), la CAESM (douze communes du sud) et la CAP Nord (dix-huit communes du nord).

Depuis 2015, la Martinique est une collectivité territoriale unique, avec une population de 360 749 habitants selon le recensement de 2021. Son histoire est marquée par l'expansion coloniale européenne dans la Caraïbe, notamment par la colonisation française. Sous le règne de Louis XIII, la Martinique devient une colonie française, marquée par un système économique et social fondé sur l'esclavage, en grande partie encadré par la promulgation du Code Noir en 1685.

Rappels historiques

Dès le XVIII^e siècle, la société martiniquaise est influencée par les idéaux révolutionnaires et les luttes pour l'émancipation, culminant avec l'abolition de l'esclavage le 22 mai 1848, sa substance et sa continuité sont à prendre en compte sur l'analyse de la résilience et des mobilités de ce territoire.

Au début du XX^e siècle, des revendications assimilationnistes se manifestent, aboutissant, en 1946, à l'élévation de la Martinique au statut de département français. Puis, en vertu de la loi du 31 décembre 1982, l'île devient une région mono-départementale, et son statut évolue en « Département et région d'outre-mer » à la suite de la réforme constitutionnelle de mars 2003.

Le processus d'évolution statutaire s'est poursuivi avec la loi votée le 27 juillet 2011, instaurant la création d'une collectivité unique. Ainsi, le 1^{er} janvier 2016, la Collectivité Territoriale de Martinique (CTM) a remplacé le département et la région de Martinique. Cette collectivité est composée de deux principaux organes : le Conseil Exécutif de Martinique, composé d'un président et de huit conseillers exécutifs, et l'Assemblée de Martinique, qui comprend un président, quatre vice-présidents et quarante-six conseillers.

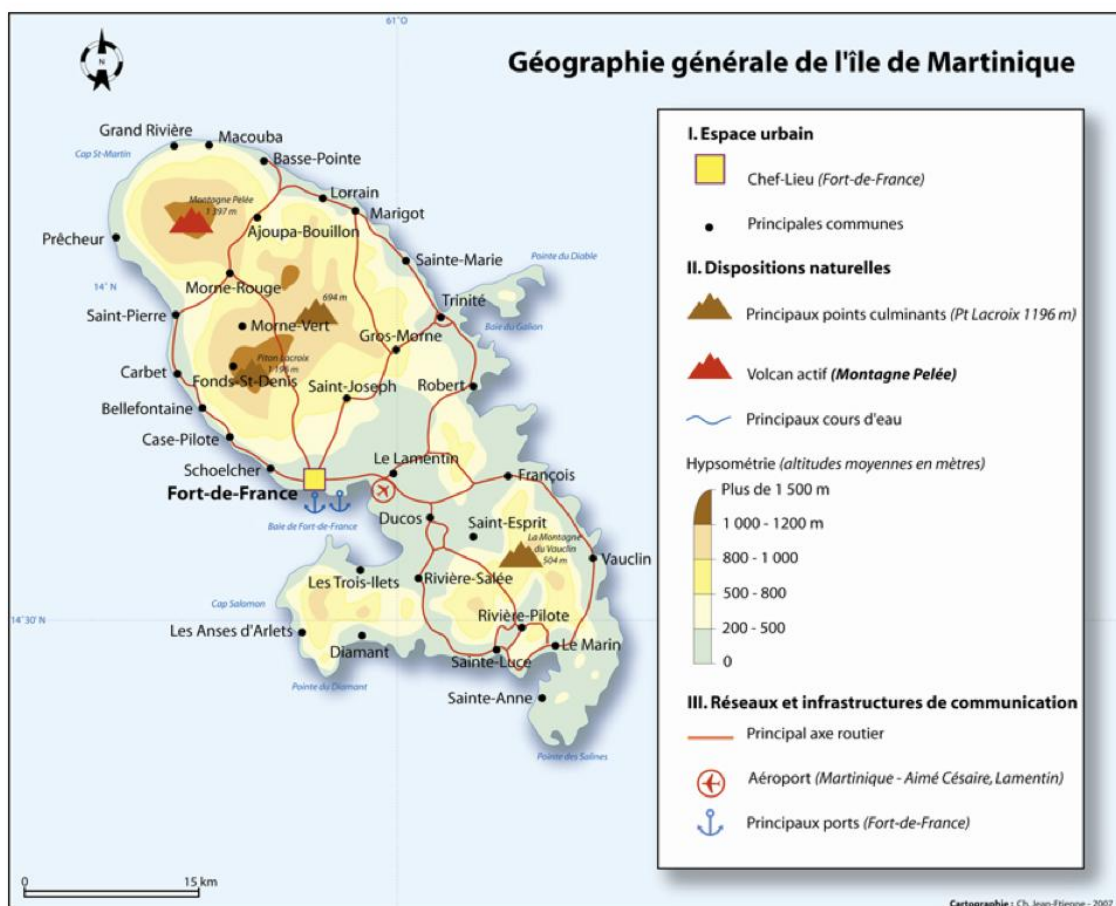


Figure 43 : Carte représentant la géographie générale de la Martinique

Plus généralement, les territoires ultramarins représentent un intérêt géostratégique pour la France, lui permettant d'être la seconde puissance maritime au monde. Cela peut apparaître comme paradoxal lorsque le constat est fait du faible développement du transport maritime régional souligné par des experts.

3.3.2 L'organisation de la desserte maritime

En Martinique, le transport de personnes se fait essentiellement par avion (1,8 millions de passagers au départ de l'île en 2023, soit une hausse de plus de 6,1 % par rapport à 2022).

- Les données relatives au transport maritime concernent les marchandises débarquées au Grand Port de Martinique : les différentes catégories de marchandises transportées sont explicitées dans les bases de l'INSEE¹³³
- Les croisières sont très présentes dans l'espace caribéen ; près de 173 escales avec 682 000 mouvements de passagers, soit environ 405 000 passagers (Données du Grand Port de Martinique pour 2023).

La chercheuse Colette Ranély Vergé-Dépré revient sur l'historique du transport maritime, notamment le faible développement des liaisons inter-îles dans l'espace caribéen, pourtant identifiées comme un

¹³³ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/8196506?sommaire=7936525#:~:text=CONTENU-,Transport%2520maritime%2520%252D%2520En%2520Martinique%252C%2520l'activit%252C%25A9%2520maritime%2520progresse,en%25202023%2520Bilan%2520%252C%25A9conomique%25202023&text=En%25202023%252C%25203%252C%2520millions,de%252011%2520%2525%2520sur%2520un%2520an.>

potentiel de développement économique pour la région. Elle attribue cette dynamique à l'héritage colonial et à l'exclusivité des relations économiques maritimes entre les Antilles et la Métropole.

« Hormis la croisière, en l'absence d'une véritable tradition maritime régionale, le bateau reste paradoxalement peu utilisé dans la Caraïbe pour le transport des personnes, même entre les îles. Celles-ci ont longtemps vécu repliées sur elles-mêmes avant l'extension des liaisons aériennes, surtout à partir des années 1960. L'héritage colonial, en fragmentant cet espace et en établissant des relations préférentielles avec les métropoles européennes, a contribué à établir, entre les sous-ensembles géopolitiques, un « effet barrière » qui se manifeste encore aujourd'hui par la faiblesse des réseaux maritimes et aériens intra-régionaux¹³⁴. »

Les conditions météorologiques rendent également plus difficiles les conditions de navigation et rendent les traversées peu confortables (mer agitée principalement au point de rencontre entre les eaux de l'Atlantique et la mer des Antilles, vents tropicaux surtout à l'Est de la Martinique).

Dans les années 80, les liaisons maritimes au sein de l'archipel guadeloupéen et avec la Martinique se développent, permises par l'émergence d'une offre de transport locale (Entretien directrice IDRECOM, *think thank* spécialisé sur les problématiques insulaires). Il existe aujourd'hui une liaison maritime entre les deux îles effectuée par des catamarans avec une capacité entre 200 et 400 passagers, permettant un report modal de l'avion vers le bateau.

En parallèle, le secteur de la croisière des compagnies américaines telles que la Carnival Corporation ou Royal Caribbean Cruises se développe et instaure un contexte de compétition entre les ports de la région caribéenne pour attirer les touristes¹³⁵. Il ressort des entretiens le coût important de l'agrandissement des quais pour accueillir les croisiéristes (argent public) au profit de personnes ne consommant pas assez sur place (les chaleurs ainsi que les compagnies de croisières incitent à consommer à bord).

Cette économie des croisières a des conséquences importantes sur l'urbanisation et le paysage des îles et leur mise en compétition pour l'obtention d'escales dans laquelle s'inscrivent les territoires antillais : *« Les sites, à l'étroit dans les centres urbains, ont été déclassés pour le commerce international et reconvertis au cabotage ou la croisière. La création de terminaux spécialisés a abouti à une dissociation physique avec les anciennes installations. Depuis quelques ports-bases majeurs, Miami et Fort Lauderdale, sont proposés des circuits qui ont longtemps privilégié la partie septentrionale du bassin où se trouvent les escales les plus fréquentées. L'essentiel de l'activité se concentre dans un triangle délimité par la Floride au nord, le Yucatán à l'ouest et Sint-Maarten à l'est. Elle est relayée dans les Antilles par les ports-bases de San Juan (Porto Rico) et de Bridgetown (Barbade). [...] Cela se traduit par de nouvelles dépendances et inégalités qui accentuent la fragmentation de cet espace¹³⁶. »*

Aujourd'hui cette mobilité marine est au cœur des discussions autour d'un désenclavement du transport routier. L'observatoire des transports de la Martinique (O2TM) considère le transport maritime comme une alternative au transport terrestre à envisager pour améliorer la circulation à l'intérieur de l'île en raison de la saturation du réseau de la voirie et des embouteillages constatés. D'une longueur actuelle de 2 400 km (contre 1 200 km en 1953), le réseau routier est de type radial et converge vers l'agglomération foyale. L'artère principale est l'autoroute A1 (7 km, entre Fort-de-France et Le Lamentin), où l'on enregistre un flux massif de voiture chaque jour (France Info)¹³⁷.

¹³⁴ RANÉLY VERGÉ-DÉPRÉ, Colette, 2019. Le transport maritime dans le Bassin caraïbe à l'épreuve de la mondialisation. *La Géographie*, 2019/3 N° 1574, p.22-29. DOI : 10.3917/geo.1574.0022. URL : <https://shs.cairn.info/revue-la-geographie-2019-3-page-22?lang=fr>

¹³⁵ La Caraïbe est traditionnellement le premier espace de la croisière, accueillant 25 millions de croisiéristes en 2017 (BREA, FCCA, 2018), soit 35,4 % du marché mondial. La clientèle principale est composée à 90 % de Nord-Américains.

¹³⁶ Vergé-Dupré, *op.cit.*

¹³⁷ Rubrique trafic routier en Martinique, url : <https://la1ere.franceinfo.fr/economie/transports/trafic-routier?r=martinique>

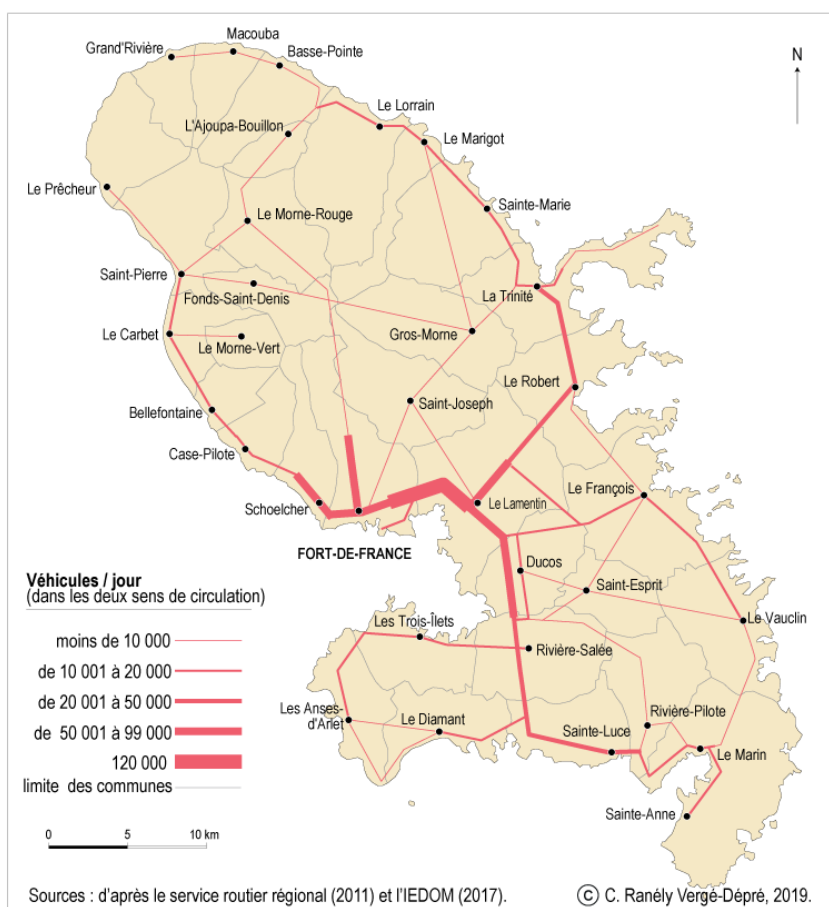


Figure 44 : carte représentant le trafic routier en Martinique

La saturation du réseau de transport dégrade significativement les conditions de vie des habitants. Cette situation se renforce sous l'effet de l'augmentation continue du parc automobile, de la complexité croissante des mobilités quotidiennes, et du surcroît dû aux voitures de location et à la mobilité touristique. En outre, un rapport de l'Observatoire des Mobilités de La Réunion (édition 2025)¹³⁸ indique que plus de 66 % des déplacements sur l'île se font en voiture, confirmant la prépondérance de l'automobile.

Après plusieurs décennies de stagnation, les collectivités territoriales ont amorcé, à la fin des années 1990, une réflexion stratégique sur la modernisation des transports publics dans l'agglomération foyale. Cette démarche s'est concrétisée par le projet de mise en place d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP), inauguré en août 2018.

Parallèlement, la mobilité maritime demeure une composante sous-exploitée dans l'organisation de la mobilité quotidienne. En 2011, l'O2TM comptabilisait 780 000 passagers par voie maritime interurbaine, contre 2 500 000 pour le transport terrestre interurbain et 10 250 000 pour le transport terrestre urbain.

Bordée par une côte découpée et ponctuée de nombreuses communes littorales, l'île semble présenter des conditions favorables au développement de liaisons maritimes internes sur sa côte ouest (La côte-au-vent, qui est exposée aux vents d'est, est particulièrement soumise aux alizés et complique la mise en place de liaisons maritime, cette solution n'est alors pas vraiment envisageable

¹³⁸ <https://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/partenaires/observatoire-des-transports-de-la-martinique-o2tm>

pour l'ensemble de l'île). Une navette intra-territoriale, lancée en 2015 permet d'assurer certaines liaisons maritimes passagers, comme entre Fort-de-France et les Trois-Îlets, Fort-de-France et Case-Pilote, ou encore Fort-de-France et Bourg des Anses-d'Arlet. Ces navettes sont exploitées par des opérateurs privés (Navettes Tropicales, puis BlueLines depuis juillet 2024). Ces traversées offrent une alternative rapide, directe et moins polluante aux déplacements routiers surchargés, notamment aux heures de pointe où l'accès à Fort-de-France devient particulièrement difficile.

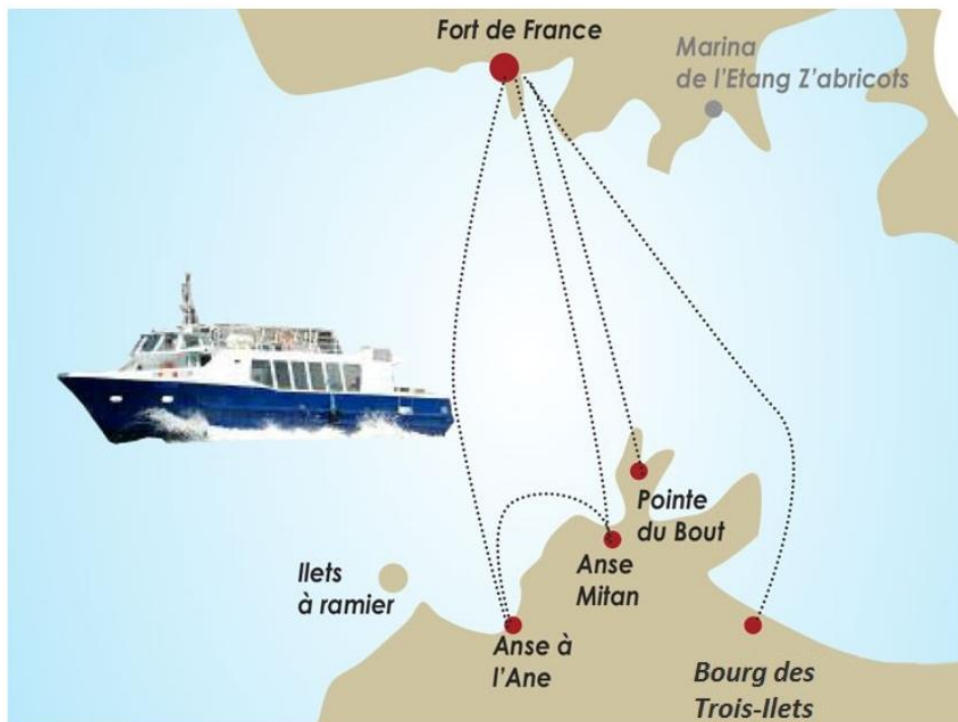


Figure 45 : visuel de la desserte intraterritoriale entre Fort de France et les communes connectées - (Site de Transport Martinique gestionnaire de la desserte)

Compagnie	Vedettes tropicales (novembre 2015 - juin 2024)	City'Up et ses navettes BlueLines (depuis juillet 2024 et jusqu'en 2032)
Liaisons	5 liaisons entre Fort-de-France, les Trois-Îlets et Case-Pilote	4 liaisons entre Fort de France, Bourg des Trois-Îlets, Pointe du Bout et Anse à l'Ane
Flotte	7 vedettes – 520 000 passagers desservis par an	4 vedettes opérationnelles depuis juillet 2024 et 3 autres prochainement. La flotte intégrera progressivement des vedettes hybrides. Blue Lines dit également s'engager vers l'éconavigation dans la baie et vers le traitement des eaux grises.
Nombre de rotations	Environ 20 pour Fort-de-France	Environ 15/j pour une durée de 15 à 20min

Figure 46 : Détails sur la desserte maritime interne à la Martinique

Depuis 2015, Martinique Transport, dont un des représentants a été rencontré, opère sur le transport maritime interne via la convention d'une délégation de service public. De 2015 à 2024, c'est la compagnie Vedettes Tropicales qui opère sous DSP, puis le délégataire a changé avec Blue Lines, non

sans tension¹³⁹. Depuis juillet 2024, la compagnie dessert Fort-de-France, Trois-Îlets et Case-Pilote. Blue Lines est censée, depuis janvier 2025, relier Fort-de-France à Saint-Pierre, avec une escale au Carbet. En avril 2025, elle devrait inaugurer une desserte entre Fort-de-France et Anses d'Arlet. Néanmoins ces ambitions se confrontent à des problèmes d'infrastructures et de coûts. En janvier 2025, dans un article de *Le Marin*, des usagers dénoncent la qualité du service *“Depuis des mois, les usagers des vedettes maritimes de Martinique ne décolèrent pas. Retards, pannes, rotations insuffisantes : Le système ne fonctionne plus, avec seulement deux bateaux et demi sur sept”* (Le marin, 2025).

Cette desserte rencontre des difficultés mais reste un élément essentiel pour les mobilités internes. Le réseau routier martiniquais étant très saturé, les voies maritimes permettent de désenclaver le trafic, le transport maritime représente un levier d'adaptation territoriale. Le responsable de Martinique Transport fait le constat d'un état des routes très congestionné :

“Si c'est une période de pointe, il faut compter allègrement plus d'une heure, voire 1h30 de trajet, parce que c'est très, très, très embouteillé, cette voie principale pour lier le sud vers le centre. Donc, c'est clair que, on s'en est clairement rendu compte... Je vais revenir là-dessus, puisqu'on a quelques petits mouvements sociaux qui ont fait que les services ont été arrêtés pendant quelques temps, les services maritimes, et ça s'est senti tout de suite, sur une aggravation de la congestion routière, de l'engorgement des voies terrestres. Donc voilà, ça montre bien que lorsque les liaisons maritimes sont opérationnelles, que ça soulage quand même le réseau terrestre”.

Dans le cahier des charges, des critères environnementaux apparaissent dans une perspective de décarboner la flotte, qui passe essentiellement par une diminution de la vitesse :

“La réduction de la vitesse des bateaux permet d'être d'une part bien sûr de faire des économies en termes d'énergie mais également de pouvoir prévenir tout impact avec un éventuel cétaqué. Et puis bon, indirectement aussi, accessoirement aussi pour nous, ça permettait aussi de soulager les effets infrastructures portuaires, parce qu'on a constaté qu'il n'y avait pas trop de discipline à ce niveau, dans le cadre de l'ancienne DSP, où les bateaux arrivaient à toute vitesse, manœuvrait, accostait, ça affectait pas mal à la solidité des infrastructures”.

D'autres réflexions sont en cours, notamment sur l'hybridation des navires à l'électrique, l'hydrogène.

Les vedettes, perçues comme des bus par la fréquence horaire (toutes les 20 minutes en heure de pointe), font partie intégrante du quotidien des habitants pour se rendre au travail, aller à l'école. Cette routinisation permise par la DSP entraîne une usure de la flotte par l'usage intense. *“En fait, la configuration de cette DSP fait que ce transport maritime peut pratiquement s'apparenter – comment dire ça – à un réseau urbain de bus, parce que c'est des liaisons permanentes toutes les 20 minutes, 30 minutes en heure de pointe, toutes les demi-heure, 1h en heure creuse, selon les destinations. Donc ça tourne pas mal, ça tourne pas mal, c'est vraiment comme des bus quoi. D'ailleurs les navettes sont soumises à une utilisation très intense qui a d'ailleurs, qui est une des raisons justement de l'usure prématurée du matériel et des difficultés que nous connaissons actuellement”.*

Martinique Transport envisage le développement d'autres liaisons afin de poursuivre le désenclavement routier, notamment sur la côte Est.

¹³⁹ <https://la1ere.francetvinfo.fr/martinique/transports-en-commun-en-martinique-certains-lignes-de-bus-et-les-navettes-maritimes-blue-lines-sont-toujours-a-l-arret-1578247.html>

3.3.3 La vie chère et l'agriculture au cœur des difficultés de résilience

En Martinique en 2023, 27 % de la population vivait sous le seuil de pauvreté¹⁴⁰, un taux presque deux fois supérieur au taux métropolitain (15,4 %)¹⁴¹.

Depuis septembre 2024, la Martinique connaît des mouvements populaires contre la vie chère. En Martinique le coût de la vie est, en moyenne, 40 % plus élevé qu'en métropole. Pour répondre à ce contexte social tendu, l'Etat (préfecture de Martinique) a signé le 16 octobre un accord avec la Collectivité Territoriale, le transporteur CMA CGM, le Grand Port Maritime de Martinique et les distributeurs locaux, mettant fin pendant trois ans à l'octroi de mer (une taxe sur les biens importés). Cela permettrait de baisser de 20 % les prix sur environ 6 000 produits. Néanmoins, pour Christophe Girardier, cette inégalité ne peut s'expliquer uniquement par l'éloignement et l'insularité. *"Entre 5 et 10 %, c'est la contribution des frais d'approche, ce qui s'attache au transport, en bateau ou en avion. Ce n'est pas 40 %. On ne peut pas dire, comme le fait le préambule de l'accord signé par l'État et la collectivité d'outre-mer, que 67 % de la cause de ce différentiel soit liée à l'insularité."* (France Culture, "la question du jour", 2024).

Un nouveau rapport du Sénat sur la vie chère a été publié en avril 2025 afin d'alerter sur la vie chère dans les territoires d'outre-mer et d'y fournir des recommandations.

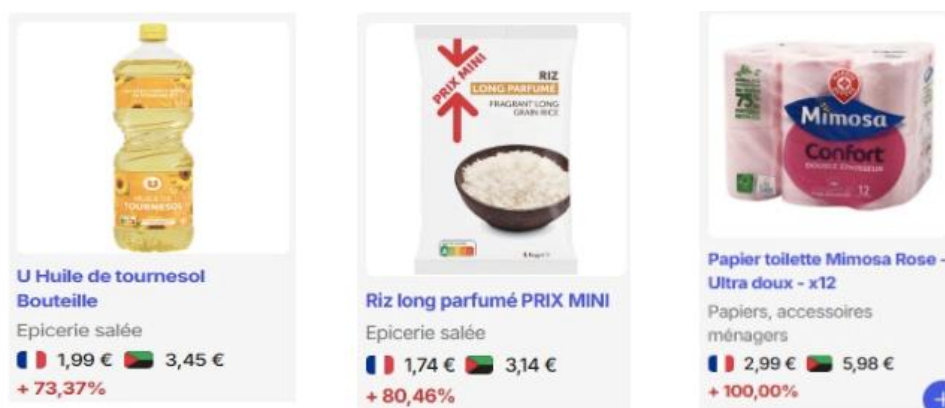


Figure 47 : Images comparant les prix entre l'hexagone et la Martinique

(Source : Rapport du Sénat sur la vie chère, 2025).

Diverses raisons expliquent ces surcoûts insulaires. On peut mentionner par exemple le surstockage : le rapport du Sénat sur la vie-chère évoque la nécessité pour les entreprises de devoir stocker pour garantir qualité et rapidité au service, ce qui engendre des coûts supplémentaires (immobilisation de capitaux, locaux, risque de perte, assurance). Cela était évoqué dans le cas de la Corse par le député Paul-André Colombani sur les questions des pertes de bénéfiques en raison du surstockage pour assurer un accès correct aux soins pour les insulaires.

Dans le cas du surcoût dans les outre-mer un argument est souvent déployé : la conséquence de l'octroi de mer sur les prix. Cette taxe locale spécifique des DOM, souvent accusée d'augmenter les prix, représente 5 % du prix final en moyenne (Rapport sénatorial, avril 2025). De plus, la TVA est fixée à un niveau nettement plus bas en Martinique qu'en métropole : le taux normal y est de 8,5 % au lieu

¹⁴⁰ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/7679134?sommaire=7679160>

NB : Dans les DOM, le taux de pauvreté atteint des sommets : 77,3 % à Mayotte et près de 53 % en Guyane selon l'Insee (données de 2017, dernières en date), dans « Une pauvreté marquée dans les DOM, notamment en Guyane et à Mayotte », Insee Première n° 1804, Insee, juillet 2020.

¹⁴¹ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5759045>

de 20 % et le taux réduit est de 2,1 % pour tous les produits et services relevant en métropole du taux réduit de 5,5 % ou du taux intermédiaire de 10 % (dont l'alimentation).

Néanmoins si l'explosion des prix ne peut s'expliquer uniquement par le coût de l'importation, souligne Christophe Girardier, il faut s'interroger sur les acteurs de la grande distribution et leur rôle dans cette vie chère qui n'est pas conjoncturelle mais structurelle :

"En Martinique, le groupe Hayot est présent dans la distribution avec des parts de marché très importantes, parfois dominantes. Ces groupes sont organisés en structures conglomerales : ils possèdent les magasins, une partie de la production, y compris la production locale, et sont présents sur de nombreux autres marchés. Le groupe Hayot est aussi présent dans la distribution, la vente de voitures, leur réparation, la vente de camions, l'équipement sportif ou encore le bricolage. L'ensemble des courses de nos compatriotes ultramarins est entre les mains de très peu d'acteurs"¹⁴².

Le groupe Bernard Hayot ou GBH, numéro un de la distribution aux Antilles, est sous le feu des critiques depuis les mobilisations contre la vie chère. Il fait l'objet de plusieurs plaintes et enquêtes, notamment sur les marges pratiquées par l'enseigne et leur manque de transparence, la publication des comptes étant obligatoire. Dans ces magasins Carrefour, seulement un quart de la marchandise vendue est locale.

Du fait de caractéristiques spatiales (territoire peu étendu, superficies réduites des terres arables) et de handicaps structurels (environnements naturels fragiles, dépendance à l'importation des produits alimentaires et de l'énergie, éloignement des marchés mondiaux, malnutrition), la Martinique est confrontée à des défis complexes pour assurer sa sécurité alimentaire. Trois formes de vulnérabilité potentielle : la vulnérabilité économique, la vulnérabilité au changement climatique et la vulnérabilité face aux crises sanitaires (Hoarau et al., 2016), qui peuvent toutes les trois influencer l'économie, la pauvreté et la durabilité des territoires. Sur l'île, environ 80 % de ce qui est consommé est importé. En cause le manque de production locale, historiquement peu soutenue et l'effondrement du nombre d'agriculteurs.

En 2020, l'agriculture martiniquaise ne représente que 2 % de la valeur ajoutée de l'île et 2,5 % de l'emploi (CEROM, pôle emploi), ce qui est similaire à la moyenne nationale. L'agriculture reste polarisée autour d'une activité d'exportation intensive et spécialisée, la banane et la canne à sucre, qui occupent 40 % de la surface agricole utile (SAU) et 56 % des surfaces cultivées de l'île (AGRESTE, 2021).

La structure de l'économie reste donc marquée par l'histoire coloniale. Le Pacte Colonial avait instauré un partenariat commercial privilégié avec la France, située loin de ces territoires insulaires au détriment du commerce régional et imposé une structure de production suivant la logique « exportations de produits agricoles tropicaux contre importations de produits manufacturés ». Pour le secteur agricole, le choix politique a été celui de la spécialisation sur des cultures de rente à l'exportation (sucre, banane, café...) au détriment des cultures vivrières, qui va entraîner pour les économies ultramarines une lourde dépendance aux importations de biens alimentaires (Hoarau, 2021)¹⁴³. Les terres agricoles continuent d'appartenir majoritairement aux békés qui reçoivent des aides et des indemnités pour leurs activités agricoles, notamment de l'Union Européenne pour la banane, ce qui laisse moins de 8 % des terres disponibles pour alimenter la population locale. La monoculture occupe environ 50 % des terres agricoles.

Ensuite, l'insularité crée un facteur de vulnérabilité économique, lié à l'isolement géographique et à la petite dimension du territoire. Ils réduisent en effet l'opportunité de cultiver sur de grandes

¹⁴² <https://www.radiofrance.fr/franceculture/podcasts/la-question-du-jour/martinique-outr-mer-comment-construire-une-reponse-durable-a-la-vie-chere-9961450>

¹⁴³ Hoarau, J. (2021). La « vie chère » comme une manifestation de la vulnérabilité structurelle des Départements et Régions d'Outre-Mer français : entre faits stylisés et enseignements de la littérature académique. *Géographie Économie Société*, 23(3), 303-339. <https://doi.org/10.3166/ges.2021.0020>

superficies et les populations sont, par conséquent, plus dépendantes des marchés extérieurs, surtout pour l'importation de produits alimentaires.

La Martinique souffre de l'utilisation d'un insecticide puissant, la chlordécone, qui n'a été interdit qu'en 1993. C'est un territoire qui est aujourd'hui (et pour longtemps encore) contaminé. « *La terre est pourrie, l'air est pourri, et maintenant c'est au tour de la mer* » : c'est ainsi qu'en mai 2021 un interlocuteur martiniquais résume, à sa manière lapidaire et désabusée, la dégradation de l'habitabilité dans les Antilles françaises, par trois sources d'origines anthropiques et naturelles. Dans l'ordre il cite la pollution persistante des terres et l'intoxication des habitants de Martinique et Guadeloupe par le chlordécone ; la pollution atmosphérique par la « brume de sable », terme commun pour décrire la nuée de particules fines provenant du Sahara, générant des troubles respiratoires et empêchant certaines activités pendant les pics ; et enfin, nouveau problème, l'asphyxie de l'écosystème côtier et des riverains par l'afflux massif de sargasses (Florence Menez (OTM), 2021).

Le scandale de la chlordécone

L'usage et l'épandage de la chlordécone est restée autorisée après son interdiction en France, sans protection des agriculteurs et agricultrices. De plus, il n'y a jamais eu de réparation ni de justice pour les victimes de la chlordécone. En effet, au niveau de la justice le procès administratif a reconnu et indemnisé seulement 9 personnes sur les 1280 plaintes. Le procès pénal quant-à-lui est un échec, il s'est clos récemment par l'impossibilité de reconnaître une réelle intention, "volonté de tuer ou d'empoisonner" les ouvriers qui ont épandu la chlordécone. Cette absence de condamnation a pu être perçue comme un prolongement de l'injustice de l'esclavage.

La chlordécone a causé une contamination généralisée, et durable des écosystèmes, et des effets délétères sur la santé humaine. La pollution des sols est encore importante. Quand ils s'installent, les agriculteurs doivent tester leurs sols, et adapter leurs productions en fonction du degré de contamination. La question de la chlordécone en Martinique a une influence majeure aujourd'hui encore. Du point de vue économique, "cette pollution a une incidence qui est forte dans la mesure où cela réduit les perspectives de rentabilité, très clairement. Ça limite les possibilités de choix d'exploitation selon l'endroit où je suis situé, le type de sol que j'ai et le degré de contamination que j'ai ou même l'incertitude que j'ai sur cette contamination.", détaille Samuel Bates, économiste à l'université des Antilles. Des collectifs écologistes et décoloniaux tels que le COAADEP (Collectif d'Ouvriers Agricoles Empoisonnés) existent pour alerter sur les effets présents sur la santé des ouvriers ayant travaillé dans les bananeraies.

3.3.4 Le dérèglement climatique et les initiatives d'adaptation

L'île subit aussi les conséquences du dérèglement climatique et de la perte de biodiversité. D'ici la fin du siècle, la Martinique pourrait perdre 10 % de sa superficie. Les travaux menés par l'université des Antilles montrent que la Martinique perdra entre 9 et 11 % de sa superficie d'ici 2090. C'est conséquent sur un territoire qui ne fait que 70 kilomètres de long sur une trentaine de kilomètres de large.

Elle est inégalement impactée dans son territoire par le dérèglement climatique. Le nord de l'île et la façade Est sont davantage exposées aux aléas que le restant du territoire. Cela influence la desserte de l'île. En effet, la côte Est est soumise aux vents et aux risques de pluies diluviennes, alors que la façade Ouest, là où se trouve la majorité des liaisons maritimes pour les passagers depuis Fort-de-France, est davantage épargnée. Ici contrairement à la Corse ou aux îles du Ponant, les aléas climatiques conditionnent davantage l'organisation de la desserte maritime. Ainsi, les réflexions sur le développement de la desserte maritime pour désenclaver certains espaces régionaux restent contraintes par ces vulnérabilités climatiques.

La mer avance et des mètres de plage disparaissent chaque année, au Nord de l'île, le village du Prêcheur est fortement exposé.

« En 20 ans, on a subi quelques gros dégâts, mais on essaye de remonter la pente, de refaire tout seul, avec nos propres fonds. Personne ne nous aide pour le moment. On a fait des demandes un peu partout, mais on n'a aucun retour positif¹⁴⁴ ». Cette érosion du littoral est due au dérèglement climatique mais aussi aux activités humaines : les prélèvements de sable et les clairières déstructurent le littoral par exemple. Le tourisme aussi pressurise la côte et entraîne des modifications du milieu.

En termes de résilience aux aléas, et notamment à la montée des eaux, des initiatives d'adaptation transformationnelle au changement climatique sont à l'œuvre, notamment la relocalisation de la ville du Prêcheur, située au bord du littoral au Nord de l'île, vers les terres. Ce projet porté par Marcelin Nadeau, député du groupe Gauche démocrate et républicaine, est mené par la mairie depuis 2019. La commune a lancé un projet de recomposition spatiale qui vise à reloger les habitants des zones à risque et à construire des logements écologiques.

Ce projet s'inscrit dans le cadre du programme "Opérations d'Habitats Renouvelés en Outre-Mer" (OPHROM) lancé par le plan Urbanisme Construction Architecture (PUCA). Il a pour objectif de réduire l'empreinte écologique de la construction aux Antilles et de proposer des habitats de qualité aux habitants et comprend deux grandes phases : la première porte sur la création d'une école qui cumule deux fonctions à la fois, celle de refuge en cas d'urgence, et école. La deuxième est la construction d'un nouveau quartier en hauteur. Mais si la commune a bien anticipé, elle reste aujourd'hui bloquée par l'insuffisance des soutiens financiers nationaux et européens. Pourtant, le projet a été conçu comme une expérimentation duplicable.

Même si Le Prêcheur est l'un des villages les plus impactés, c'est l'ensemble de l'île qui est concerné par ce phénomène. Environ 30 000 à 40 000 personnes vivent en bord de mer. Or, la géographie de l'île, très montagneuse, limite fortement les possibilités d'aménagement. De nombreuses zones sont inconstructibles en raison des risques d'inondation, de séisme, ou de glissements de terrain. À cela s'ajoutent les espaces protégés pour leur richesse en biodiversité. Autrement dit, les possibilités pour reloger les populations sont très limitées. Les seules zones encore potentiellement constructibles sont aujourd'hui des terres agricoles. Mais comme l'île dépend déjà fortement des importations alimentaires, il semble difficile de sacrifier ces surfaces cultivables au profit de l'habitat. Cela signifie qu'un relogement généralisé des populations est pratiquement impossible.

Une autre conséquence du dérèglement climatique est la prolifération d'espèces invasives comme le confirment les impacts des sargasses sur la Martinique (Florence Menez, 2019)¹⁴⁵.

3.3.5 Perspectives : régionaliser pour décarboner ?

Le sujet de la régionalisation des échanges commerciaux dans l'espace caribéen est hautement d'actualité. Plusieurs anecdotes ont été évoquées sur le passage nécessaire vers l'Europe, même de produits provenant de la Martinique, induisant un détour immense pour se conformer aux réglementations européennes en vigueur.

« Par moment, est obligée de s'approvisionner en citron ou en orange venant de nos voisins caribéens. Et il [président de conseil de surveillance du Grand Port Maritime de Martinique] a donné l'exemple de conteneur de citrons, [...], pour pouvoir se conformer à la réglementation européenne, d'abord parti de Saint-Domingue, de la République Dominicaine, pour monter au Havre, en France, pour revenir ensuite en Martinique. **Je vous laisse voir tout de suite l'absurdité**

¹⁴⁴ <https://www.radiofrance.fr/franceculture/podcasts/le-reportage-de-la-redaction/martinique-face-a-la-montee-des-eaux-le-village-du-precheur-organise-son-repli-6895317>

¹⁴⁵ Ménez, F. (2019). « La télé est morte. » *Techniques & Culture*, 72, 184-199. <https://doi.org/10.4000/tc.12359>

de tout cela, tout cela pour que, de façon à ce que le conteneur revienne du Havre pour arriver en Martinique, qu'il ait pu se conformer à toute la réglementation européenne. Donc je pense que là, il y a une marge de manœuvre pour que les choses se fassent un peu plus indirectes d'éviter notamment le plan écologique, c'est une absurdité de faire conteneur partir de la République Dominicaine, de monter sur l'Europe pour revenir dans la Caraïbe, c'est un non-sens avec tous les coûts que cela induit et **au final c'est le consommateur final de Martinique qui paie la facture, alors que si nous pouvions, avec l'autorisation de l'Europe, si nous pouvions importer directement de chez nos voisins qui sont à côté, je pense que c'est tout bénéf à tout point de vue. »(Entretien IDRECOM)**

Ainsi les territoires ultramarins situés dans la zone caribéenne sont soumis à la réglementation européenne et se considèrent comme "déconnectés" des voisins caribéens, une "anomalie dans les géographies caribéennes".

Dans un scénario où ces échanges commerciaux seraient permis, il pourrait être envisagé de commercer avec les voisins, les USA, l'Amérique Latine, de réaliser des économies d'échelle. La réduction des distances parcourues permettrait par ailleurs une décarbonation importante du transport maritime ; cette solution est avancée par des experts de la décarbonation comme l'IDDRI.

Selon un rapport du FMI de 2018¹⁴⁶, améliorer l'intégration régionale, notamment par un renforcement des échanges commerciaux et une coordination des politiques au sein de la région, peut aider les petites économies caribéennes à accroître leur résilience et leur taille, ainsi qu'à renforcer leur pouvoir de négociation sur la scène internationale. Une réduction de 25 % des barrières non tarifaires et des coûts commerciaux au sein de la CARICOM et vis-à-vis des partenaires commerciaux non-membres de la CARICOM peut stimuler le commerce et améliorer le bien-être de tous les membres – à hauteur d'environ 6 milliards de dollars, soit 7,6 % du PIB de la région en 2018.

De même, le rapport du CESE « Mieux connecter les Outre-mer » regrette que les liaisons aériennes soient orientées « Nord-Sud » plutôt que « Sud-Sud » alors qu'une grande part des enjeux économiques et stratégiques actuels sont liés à ces échanges. Le rapport conseille de poursuivre l'effort de création de lignes de desserte régionale déjà entrepris ces dernières années. En particulier, le Conseil précise qu'« *il est nécessaire de développer des échanges de proximité pour répondre aux enjeux de développement durable* ». Le CESE invite les instances de coopération régionale de la Caraïbe et de l'océan Pacifique à s'emparer de la transition écologique des ports comme thème de coopération internationale. Les ports ultramarins doivent prioritairement moderniser leurs installations électriques pour fournir une énergie verte aux navires amarrés à quai.¹⁴⁷

¹⁴⁶ <https://www.imf.org/en/Publications/WP/Issues/2020/01/17/Is-the-Whole-Greater-than-the-Sum-of-its-Parts-Strengthening-Caribbean-Regional-Integration-48930>

¹⁴⁷ https://www.lecese.fr/sites/default/files/pdf/Avis/2024/2024_16_OM.pdf

CONCLUSION

Cette étude sur les transports maritimes et les territoires dans lesquels ils s'inscrivent donne l'opportunité de questionner ou requestionner la façon dont ils enclavent/désenclavent, animent/inhibent l'économie du territoire, questionnent/requestionnent la notion d'insularité. Que ce soit pour le transport de passagers ou le fret, les liaisons maritimes et l'organisation de la desserte insulaire structurent le tissu économique de l'île, notamment le tourisme. On ne peut à cet égard ignorer la place grandissante de certaines activités touristiques comme le croisiérisme dans les zones méditerranéennes et caribéennes, occupant l'espace au sein des ports ainsi qu'une partie de l'économie locale.

L'étude de la qualité de la desserte maritime dans ces trois territoires contrastés sur le plan géographique, politique et économique a permis de mettre en avant les caractéristiques communes liées à l'insularité ainsi que les spécificités territoriales, rappelant que chaque île est et se veut unique. La finitude terrestre des îles accentue des problématiques que l'on retrouve aussi sur les littoraux continentaux : la résidentialisation secondaire, l'érosion du trait de côte, l'intensification du tourisme en période estivale qui pose la question de la résilience des infrastructures, non dimensionnées pour accueillir autant de monde, critique des politiques centralisatrices de l'Etat (ici parce que déconnectées des réalités insulaires). S'y ajoutent le sentiment d'isolement, d'envahissement, de dépossession que nous ont partagé certains insulaires, animés de paradoxes entre solitude et trop plein.

Ces territoires sont aussi des avant-postes des phénomènes climatiques en raison de leur vulnérabilité accrue. Les associations peuvent y jouer un rôle informatif voire d'alerte comme le RAIA dans les îles du Ponant, U Levante en Corse, La vie chère dans les Antilles, montrant que le continent doit apprendre des îles.

Le sujet étant vaste, la résilience étant polymorphe et les îles étant des systèmes complexes où tous les secteurs s'entremêlent, cette étude invite modestement à décentrer le regard continental sur ces petits bouts de terre, à extirper sa pensée de l'image "carte postale" et à proposer une réflexion complexe, proche de la préoccupation des insulaires : autonomie alimentaire et renouveau agricole, accès aux soins, vie digne et pouvoir d'achat... Le transport maritime a réponse à ces enjeux en tant que cordon ombilical de ces territoires, mais ne peut être suffisant. La notion de résilience se pose alors dans un cadre bien plus large, c'est avant tout un modèle économique et de développement, d'avenir commun en concertation avec les insulaires qui pourra œuvrer à politiser cette notion.

ANNEXE : liste des personnes interviewées

Transport maritime

- Yann Briand : expert transport maritime, IDDRI
- Fanny Pointet : experte transport maritime, Transport & Environnement
- Camille Valéro : juriste et chargée de mission, ISEMAR
- Adrien Mercier : ingénieur décarbonations transport maritime, CITEPA
- Timothée Terrier : chargé de mission Windship
- Jonas Duvivier : Les Iliens (société vélique)
- Sailcoop, Société vélique
- Activistes de Stop croisières
- Morgane Querel, docteure en droit maritime, Université de Nantes
- Chadli Yaya, doctorant ingénieur de l'énergie, Université de Laval

Insularité

- Jason : chercheur et militant de l'Observatoire Terre Monde
- Nicolas Toupoint: océanographe

Bretagne

- Laurine Lebrun, chargée de mission, Vigipol (syndicat local breton qui alerte sur les risques de pollution environnementale du trafic maritime)
- Vanessa Marie, chargée de mission, France Assos Santé Bretagne

Îles du Ponant

- Charlotte Courant, présidente de l'Association des Îles du Ponant
- Georges Birault, président du Réseau Agricole des Îles Atlantiques (RAIA) (sur l'agriculture insulaire)
- Un habitant de Molène
- Marie Guingot, docteure en géographie, thèse sur les îles du Ponant
- Louis Brigand, chercheur en géographie, université de Brest, spécialiste des îles du Ponant
- Lucile Courtais, chargée de mission santé, Association des îles du Ponant (a piloté le contrat local de santé)

Batz

- Trois habitantes de Batz, engagées dans diverses activités sur l'île

Corse

- Christelle Felix, Chargée de mission France Assos Santé Corse
- Leaticia Cucchi, Directrice de l'association INSEME
- Flora Mattei, ex-Présidente de l'Office de Transport de Corse
- Pierre-Antoine Villanova, PDG de la Corsica Linéa
- Jean-Luc Savelli, Directeur de Qualitair Corse
- Militant(e)s de U Levante et Stop Croisières
- Paul André Colombani, Député LIOT Corse du Sud

Outre-Mer

- Sully Bourgeois, Directeur des lignes interurbaines et maritimes, Martinique Transport
- Narcise Thérèse, Présidente fondatrice de l'IDRECOM