

*Assurer la gestion durable et la protection
de l'unique territoire français du Pacifique nord*

Valoriser l'île de La Passion (Clipperton) par l'implantation d'une station scientifique à caractère international

Février 2016



L'île de La Passion (Clipperton) en 2015

Philippe Folliot, député du Tarn.
Parlementaire en mission sur le devenir de l'île de La Passion (Clipperton)

*Rapport remis à Madame George Pau-Langevin, ministre des Outre-mer,
le 9 juin 2016.*

PREAMBULE

L'île de La Passion plus communément appelée Clipperton est le seul territoire de la République française situé dans le Pacifique Nord. Isolée, l'île est quasiment à équidistance en avion entre Pointe-à-Pitre et Papeete. Territoire méconnu, l'île de La Passion, avec sa zone économique exclusive de 435 600 km² - plus que celle de la métropole (345 000 km²), abrite un potentiel remarquable aujourd'hui inexploité. Pire, ses ressources, notamment halieutiques, sont pillées car insuffisamment protégées ou valorisées.

M'étant associé par mes propres moyens à l'expédition *Passion 2015*, dirigée par le Professeur Christian Jost de l'université de Polynésie française, j'ai pu embarquer à bord de la frégate de surveillance « Prairial ». J'ai ainsi eu l'honneur d'être le premier élu de la Nation à me rendre sur place. L'état actuel de quasi-abandon depuis l'occupation des missions militaires *Bougainville* entre 1966 et 1969 entretient une situation de désolation. La présence de déchets, combinée à l'eutrophisation du lagon donnent la piètre image d'une île poubelle, que l'absence de valorisation, de gestion et protection accentue.

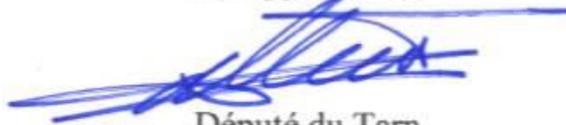
Ce désintérêt pour Clipperton n'est pourtant qu'apparent. Tout d'abord parce que des scientifiques, des fonctionnaires et des militaires tentent de faire ce qui est faisable pour assurer un service minimum. Ce niveau de service, aussi honorable soit-il pour les femmes et les hommes qui ont à cœur de faire quelque chose pour ce territoire, reste très insuffisant. Comme preuve de la prise de conscience politique que la situation actuelle ne saurait durer : pour la première fois, un gouvernement s'intéresse à cette question et charge un parlementaire d'avancer des propositions. C'est dans ce contexte que j'ai été nommé parlementaire en mission par le Premier ministre le 1^{er} septembre 2015. Avec le soutien du ministère des outre-mer et du secrétariat général de la mer, cette étude s'est notamment appuyée sur le colloque organisé à l'Assemblée nationale le 15 octobre 2015, intitulé « Clipperton : un atout méconnu ». Plus de 150 personnes y ont participé : élus, magistrats, diplomates, scientifiques, avocats, militaires, marins, explorateurs mais aussi des passionnés issus de la société civile. Le présent rapport s'appuie également sur l'audition d'une centaine de personnalités qualifiées, en métropole comme en Polynésie française.

L'idée d'une présence permanente sur l'île, plus particulièrement autour d'une station scientifique à caractère international, est celle qui transcende les clivages, les qualités et domaines d'expertise. Il s'agit très certainement de la meilleure manière de permettre à la fois la réaffirmation de la souveraineté nationale, la valorisation de ce territoire de la République ainsi que la protection de ses espaces et de ses richesses environnementales et halieutiques. Afin de relever le défi logistique, mais aussi de

concilier une approche scientifique et environnementale avec un modèle d'exploitation durable des ressources, il convient d'inscrire ce projet dans une démarche équilibrée. En écartant les deux extrêmes : le « tout exploitation » et le « tout protection », le présent rapport développe une idée simple et ambitieuse, à la hauteur des valeurs et des savoirs français, au service de la connaissance scientifique. C'est également une manière de replacer la France dans le Pacifique nord, qui sera au cœur des enjeux planétaires et géostratégiques du XXI^{ème} siècle.

Enfin, indépendamment du projet même de station scientifique, plusieurs recommandations du présent rapport méritent d'être mise en œuvre sans tarder, afin d'assurer effectivement la souveraineté française et de marquer notre attachement à ce territoire, mais aussi de moderniser les conditions de son administration et de sa gestion.

Philippe Folliot



Député du Tarn

Parlementaire en mission sur le devenir de Clipperton

REMERCIEMENTS

Pour la préparation et la rédaction du présent rapport, je tiens à remercier l'ensemble des personnes qui se sont prêtées gracieusement au jeu des auditions ou des contributions écrites (*cf.* annexe n°2).

Les services de la présidence de la République, notamment Monsieur Marc VIZY, conseiller outre-mer ; du Premier Ministre, en particulier Monsieur Frédéric POTIER, conseiller outre-mer et Monsieur Michel AYMERIC, secrétaire général de la mer ; du ministère des outre-mer, notamment Monsieur Mathieu DENIS-VIENOT, conseiller parlementaire, sont également à remercier pour leur appui tant administratif, politique que logistique.

Lors de mes deux visites sur le terrain, l'une conduite concomitamment avec le groupe d'étude sur les TAAF à l'île de la Réunion en décembre 2015, et plus spécifiquement celle en Polynésie française en janvier 2016, dédiée à cette mission, j'ai pu apprécier la qualité de l'accueil et le degré de préparation de chacun de mes interlocuteurs. A ce titre, je souhaite exprimer ma gratitude à Mme Cécile POZZO DI BORGO, administratrice supérieure des TAAF et à M. Lionel BEFFRE, haut-commissaire de la République en Polynésie française ; et à travers eux à leurs collaborateurs, pour leurs contributions précieuses au succès de cette mission.

Je tenais par là-même à renouveler mes remerciements à la marine nationale, qui m'a soutenu, avant même d'être désigné rapporteur en mission, lors de ma visite sur l'île de la Passion du 29 avril au 1^{er} mai 2015 ; et tout particulièrement le capitaine de frégate Nicolas ROSSIGNOL, commandant la frégate de surveillance « PRAIRIAL » ainsi que tout l'équipage de ce bâtiment.

Enfin, ce rapport n'aurait pu être réalisé sans l'étroite collaboration, pour ne pas dire la complicité, avec tout d'abord le Professeur Christian JOST, chef de la mission scientifique *PASSION 2015*, qui par ses connaissances de l'île et son expertise scientifique a permis d'apporter une contribution majeure à la conception de ce rapport ; et avec également le commissaire principal Thomas PAILLOUX – mis à disposition de la mission par le secrétariat général à la mer – qui par sa précision, son efficacité et ses connaissances m'a permis de rendre ce rapport en temps et en heure.

SOMMAIRE

PREAMBULE	3
REMERCIEMENTS	5
GLOSSAIRE	9
PREMIERE PARTIE : DE L'INTERET DE VALORISER L'ILE DE LA PASSION	10
1. LE CONSTAT : UN ESPACE SOUS SOUVERAINETÉ FRANÇAISE DÉLAISSÉ	13
1.1. Une souveraineté juridique certaine	13
1.2. Un territoire perçu comme abandonné	16
1.3. Des facteurs aggravant le renoncement à la gestion durable.	19
1.3.1. L'accord franco-mexicain du 29 mars 2007 en matière de pêche.	19
1.3.2. La prolifération incontrôlée des fous masqués.	22
2. UNE PERSPECTIVE : UNE STATION SCIENTIFIQUE FRANCAISE OUVERTE A LA COMMUNAUTE INTERNATIONALE	24
2.1. Une quasi-unanimité sur l'existence d'un besoin et d'une station de recherches	24
2.2. Des projets d'occupation et d'aménagement anciens	25
2.3. Un intérêt scientifique incontestable	28
SECONDE PARTIE : DES MODALITES DE VALORISATION DE LA PASSION	34
1. DES EVOLUTIONS INSTITUTIONNELLES ET OPERATIONNELLES ... 35	
1.1. De l'évolution du statut de l'île	35
1.2. Des adaptations législatives et réglementaires	38
1.3. Du changement de nom de l'île	39
1.4. Renforcer les bonnes pratiques existantes	39

2. DES AMENAGEMENTS NECESSAIRES POUR UNE STATION SCIENTIFIQUE	42
2.1. Des accès maritimes.....	42
2.2. De la station scientifique	48
2.3. De la rénovation de la piste aérienne	55
2.4. De la planification et des opérations préalables	57
2.5. Du fonctionnement de la station.....	58
3. DES SOURCES DE FINANCEMENT	61
3.1. Par génération de recettes sur les activités économiques	61
3.2. Par levée de fonds auprès d'organismes extérieurs	62
CONCLUSION	64
SYNTHESE DES RECOMMANDATIONS	65
ANNEXE 1 : LISTE DES PERSONNES ENTENDUES OU CONSULTEES	67
ANNEXE 2 : PROPOSITION DE LOI ET DE DECRET D'APPLICATION	71

GLOSSAIRE

AFD : agence française de développement

AMP : aire marine protégée

CEPPOL : centre d'expertises pratiques de lutte antipollution

CIATT : Commission interaméricaine du thon tropical (connue également sous son acronyme anglais IATTC)

CMC PF : centre maritime commun de Polynésie française

CNES : centre national d'études spatiales

CNUDM : Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer, signée à Montego Bay (Jamaïque) le 10 décembre 1982

CRIOBE : Centre de recherches insulaires et observatoire de l'environnement (Labex Corail)

DGAC : direction générale de l'aviation civile

DPMA : direction des pêches maritimes et de l'aquaculture

FAPF : forces armées en Polynésie française

GOPS : Grand observatoire de l'environnement et de la biodiversité terrestre et marine du Pacifique Sud

IFRECOR : Initiative française pour les récifs coralliens

IGN : institut géographique national

INN : illégale, non déclarée et non réglementée (s'emploie en matière de pêche)

IRD : institut pour la recherche et le développement

MNHN : muséum national d'histoire naturelle

NOAA : *National Oceanic and Atmospheric Administration* – Agence nationale américaine en charge des océans et de l'atmosphère.

ONU : Organisation des Nations-Unies

SID : service d'infrastructure de la défense

SNIA : service nationale d'ingénierie aéroportuaire

SHOM : service hydrographique et océanographique de la marine

UICN : union internationale pour la conservation de la nature

TAAF : terres australes et antarctiques françaises

ZEE : zone économique exclusive

PREMIERE PARTIE : DE L'INTERET DE VALORISER L'ILE DE LA PASSION

L'île de La Passion – son nom de baptême français – plus communément appelée Clipperton est l'une des îles les plus isolées au monde. Elle se situe à 10° 16' de latitude nord et 109° 12' de longitude ouest, soit à 1 230 km des côtes du continent américain et 3 980 km des îles Marquises, la terre française la plus proche. Il s'agit d'un atoll corallien de 9 km² dont environ 2 km² de terres émergées. L'île la plus proche se trouvant près de 1 000 km, cette île française confère à la France des droits souverains sur les eaux et les fonds océaniques en ouvrant un cercle complet de 200 nautiques (Nq) de rayon (soit 370 km) de zone économique exclusive (ZEE). Cela représente une surface de 435 600 km² là où la ZEE des trois façades métropolitaines ne représente que 345 000 km² !



Carte de situation de La Passion

Seule possession de la République française dans le Pacifique nord, elle permet à notre État d'être présent d'un bout à l'autre de ce vaste océan. Elle permet aussi à la France d'être riveraine à double titre – du Pacifique Sud et Ouest selon le partage des

compétences avec la Nouvelle-Calédonie, Wallis-et-Futuna ainsi que la Polynésie française d'une part ; du Pacifique Nord et Est grâce à La Passion d'autre – des différentes enceintes de discussions entre États de la région. Un chiffre doit nous aider à sortir de notre vision continentale et européen-centrée de la France : la moitié des puissances du G20 ont une façade maritime sur le Pacifique, dont la France, en tant qu'État et pas en tant que membre de l'Union européenne.



Les quatre territoires français du Pacifique

Pour beaucoup de responsables politiques ou administratifs, leur vision de l'île se limite, dans le meilleur des cas, à ce constat d'un territoire oublié offrant vaguement une position géostratégique originale et potentiellement des richesses maritimes. Rares sont ceux qui en connaissent la valeur réelle.

Malheureusement, en dressant un état des lieux concret de l'île, le constat est sans appel : au-delà des passages réguliers mais insuffisants des bâtiments de la marine nationale et des forces armées en Polynésie française (FAPF), ce territoire apparaît comme totalement délaissé. La prorogation de cet état de fait serait indigne pour la France et contradictoire avec le modèle et la voix qu'elle entend porter sur la scène internationale en matière de respect de la planète et de promotion d'une gestion

durable des ressources océaniques. Dans ce contexte, l'idée de valoriser et de gérer ce territoire ultramarin – telle que demandée par le Premier ministre dans sa lettre de mission – en y implantant une station scientifique à caractère international constitue une perspective audacieuse au service des ambitions françaises, tout en demeurant réaliste.

1. LE CONSTAT : UN ESPACE SOUS SOUVERAINETÉ FRANÇAISE DÉLAISSÉ

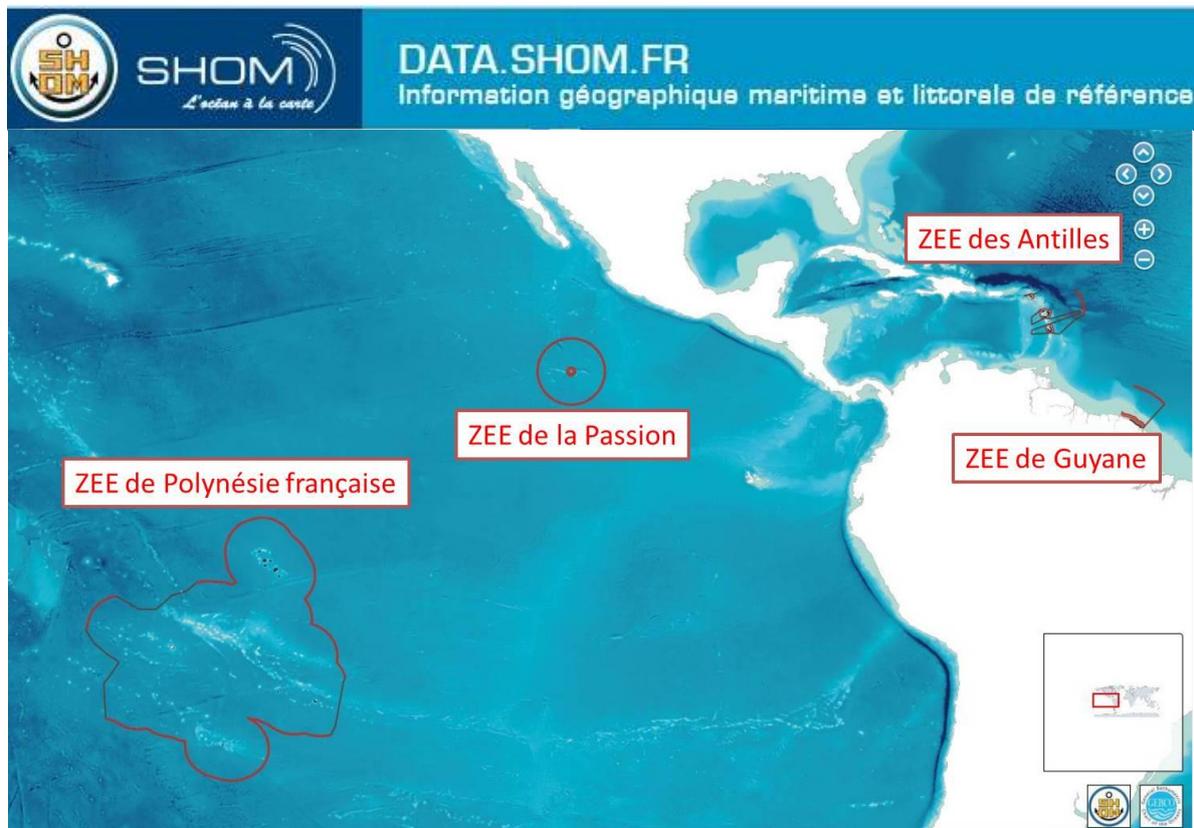
Malgré les revendications d'une frange très marginale, populiste et nationaliste, de certains mouvements mexicains pouvant transparaître ici ou là sur internet et dans certaines publications, juridiquement la souveraineté française sur l'île de La Passion ne fait aucun doute. Pourtant, la situation d'abandon dans laquelle se trouve l'île et les passages trop peu nombreux des acteurs français, qu'ils soient publics ou privés, donnent l'image d'un territoire délaissé ou plutôt laissé à qui veut s'en servir, y compris pour des activités illégales.

1.1. Une souveraineté juridique certaine

L'île de la Passion fut découverte par MM. Michel Dubocage et Mathieu Martin de Chassiron, commandant les frégates françaises « *La Découverte* » et « *La Princesse* » le 3 avril 1711, un Vendredi Saint, d'où son nom originel. La prise de possession officielle – c'est-à-dire publique, conformément aux usages de l'époque – n'intervient que le 17 novembre 1858. L'acte de prise de possession fut réalisé puis publié par le lieutenant de vaisseau Victor le Coat de Kerwéguen, conformément aux ordres qu'il avait reçu du ministre de la marine avant son expédition. La même année, Napoléon III approuva une concession pour l'exploitation du guano par des entrepreneurs américains, qui connaîtront des fortunes diverses. Ils exerceront leur activité par intermittence jusqu'au 13 décembre 1897, date à laquelle la canonnière mexicaine « *Democrata* » vint pour y hisser les couleurs et affirmer ses droits sur ce que le Mexique considérait comme lui appartenant. Elle quitta l'île le 15 décembre. La République française répondit par voie diplomatique dès que la nouvelle parvint à Paris, le 8 janvier 1898. Le processus qui s'ensuivit permit la conclusion de l'Accord du 2 mars 1909, dans lequel les deux États décidaient de régler leur différend territorial par la voie de l'arbitrage. Sur proposition du Mexique, agréée par la France, l'arbitre fut le roi d'Italie, Victor-Emmanuel III. Les ratifications ne seront échangées que deux ans plus tard. Parallèlement à ce processus, les Mexicains créent une base en 1906 pour exploiter le guano et y détachent une garnison, avec familles et ouvriers représentant une centaine de personnes. Le porc y sera implanté, ce qui limitera la prolifération des crabes. La révolution mexicaine de 1910 généra des perturbations dans le ravitaillement. Une cinquantaine de personnes, dont le commandant de la garnison, refuseront rentrer à bord du dernier navire de ravitaillement en 1914. Ces insulaires basculeront ensuite dans l'oubli. Trois ans plus tard, onze survivants – quatre femmes et sept enfants – seront ramenés par les Américains, dans le cadre d'une patrouille visant à s'assurer que l'île ne servait pas de base avancée dans le cadre du premier conflit mondial.

La sentence arbitrale sera quant à elle rendue le 28 janvier 1931. Elle reconnaît – avec l’autorité de la chose jugée – la souveraineté française sur l’île de La Passion, déjà appelée Clipperton à cette époque. Du point de vue de la souveraineté sur l’île en elle-même, le différend avec l’État du Mexique est donc juridiquement et définitivement tranché ; ce qu’a fini par reconnaître le Parlement mexicain lui-même. Un différend subsiste sur le régime des eaux environnantes, nous y reviendrons en traitant de l’accord de pêche franco-mexicain signé le 29 mars 2007.

La République française a depuis traduit et exprimé sa souveraineté dans des actes juridiques ainsi qu’à travers la manifestation de la puissance publique.



Fonds cartographique © SHOM – data.shom.fr

Tout d’abord, les conséquences de la loi n° 71-1060 du 24 décembre 1971 sur la mer territoriale, de la loi n° 76-655 sur la zone économique exclusive (ZEE) appliquée à l’île de La Passion par le décret n° 78-147 du 3 février 1978 ont été traduites sur les cartes marines éditées par le service hydrographique et océanographique de la marine (SHOM). Plus récemment, le décret n° 2015-550 du 18 mai 2015 a défini les lignes de bases à partir desquelles sont mesurées la largeur de la mer territoriale et de la ZEE autour de cette île. Conformément à l’article 74 de la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer (CNUDM) signée le 10 décembre 1982, l’État côtier donne la publicité voulue à ces actes, c’est-à-dire en les déposant auprès de la division du droit

de la mer de l'ONU. La France s'acquitte régulièrement de ces obligations. Des listes de coordonnées ainsi que des cartes illustratives faisant apparaître les eaux sous juridiction française autour de La Passion ont ainsi été déposées et publiées le 6 décembre 2010 et le 27 juin 2012, s'agissant de la carte marine n° 7751 du SHOM. Étape ultime de cette appropriation, le dépôt par la France en mai 2009 d'un dossier préliminaire de demande d'extension du plateau continental, étonnement retiré trois jours plus tard, sans aucune motivation rendue publique ! La conséquence est aujourd'hui consommée, le dossier français semblant juridiquement forclos, ce sont un peu moins de 25 000 km² supplémentaires dont la revendication ne pourrait plus être examinée et défendue.

D'un point de vue administratif, l'île de Clipperton figure sous ce nom à l'article 72-3 de la Constitution du 4 octobre 1958. L'île ne comporte pas de circonscription administrative, notamment de commune. Ce n'est ni un département ou région d'outre-mer, ni même une collectivité territoriale à statut particulier. L'île relève du domaine public de l'État. Son statut se résume pour le moment au titre II de la loi n° 55-1052 du 6 août 1955 portant statut des Terres australes et antarctiques françaises et de l'île de Clipperton. La lecture combinée de ces textes permet de conclure que l'île obéit au principe d'identité législative : les lois et règlements y sont applicables de plein droit. Le ministre chargé de l'outre-mer, responsable de l'administration de l'île, a délégué, par un arrêté du 3 février 2008, sa compétence au haut-commissaire de la République en Polynésie française. Ce dernier exerce donc ses compétences de police administrative générale sur l'île et dans ses eaux. Il veille également à l'application de la réglementation particulière en matière d'accès et d'activités.

La souveraineté française sur l'île de Clipperton et ses espaces maritimes se traduit également dans les actes exprimant la puissance publique. Il s'agit principalement des patrouilles régulières – quasi-annuelles – des bâtiments de la marine nationale. Ces passages sont indispensables mais insuffisants (*cf. infra*). L'échouement du chimiquier « *Sichem Ospray* » sur l'île le 10 février 2010 a également suscité la manifestation de la puissance publique. Ce sont bien les autorités françaises qui ont mis en demeure l'armateur de faire cesser le danger pour l'environnement. Elles ont aussi dépêché sur place la frégate « *Courbet* » ainsi que le directeur du centre d'expertises pratiques de lutte antipollution (CEPPOL). Elles ont enfin mené l'enquête sur l'accident et suivi les opérations de déséchouement.



Echouement du « Sichem Ospray » © CEPPOL – Marine nationale

Malgré l'exercice juridique de notre souveraineté sur La Passion et les différentes manifestations de la puissance publique, ce territoire est encore perçu comme abandonné.

1.2. Un territoire perçu comme abandonné

Les photos aériennes de l'île de La Passion montrent un atoll correspondant aux clichés de l'île paradisiaque. Pourtant, la première chose qui frappe en posant le pied sur l'atoll est l'omniprésence des déchets qui certes arrivent aussi sur tous les littoraux du monde, à la différence qu'ici personne ne les ramasse, comme l'a constaté et regretté le rapporteur lui-même. Le rapporteur en a fait l'amère expérience. A cet égard, l'île « est la traductrice des excès de l'homme et de nos sociétés »¹. Outre ce que l'on peut qualifier de restes des occupations ou expéditions précédentes, l'accumulation par endroits – selon les courants marins – de déchets rejetés par l'océan est consternante. Il s'agit notamment de déchets plastiques et de verre – principalement sur la côte nord-ouest – mais aussi des bouées de flottaison de filets de pêches ou encore des bouées émettrices que l'on peut raisonnablement soupçonner de servir à des activités illégales telles que la pêche non-déclarée ou pire, le trafic de stupéfiants par voie maritime. L'accumulation résulte de l'absence de gestion et de valorisation du site. Même si à certains égards, cet état de fait nourrit un sujet d'étude qu'est la pollution des océans et la dérive des déchets dans le Pacifique nord vers ce que l'on appelle désormais le « 7^{ème} continent » ; il donne surtout une mauvaise image d'abandon et de saleté. Cela fournit par la même occasion des arguments – y compris médiatiques – à ceux qui dénoncent le désintérêt de la France pour ce territoire. Le rapporteur préconise de profiter des passages programmés des bâtiments de la marine nationale en 2016 pour lancer de manière concrète et significative cette action dont l'effort devra se prolonger dans le temps.

¹ Pr. Christian Jost – Colloque « *Clipperton : un atout méconnu* » organisé à l'Assemblée nationale le 15 octobre 2015.



Déchets © A. Tchékémian – Passion 2015



Déchets plastiques partiellement décomposés par la mer © A. Tchékémian – Passion 2015

Recommandation : procéder à l'enlèvement progressif des déchets, au gré des passages sur l'île.

S'agissant des restes des occupations précédentes, l'inventaire réalisé par la mission « Passion 2015 » a permis de cartographier 118 restes². Cela recouvre des éléments aussi divers et variés qu'un fragment de wagonnet et des rails datant de la fin du XIX^{ème} siècle, un chaland de débarquement et un stock de munitions américains datant de leur présence en 1944, des sacs de ciment ayant servi à la construction du camp Bougainville entre 1966 et 1969 ainsi que quelques bidons et autres restes des passages – autorisés ou non – ces dernières décennies.

Recommandation : procéder rapidement à la neutralisation du stock de munitions.

Dans la mesure où cette situation est réversible, l'inaction ne fait que renforcer le sentiment d'abandon de ce territoire. Un tel sentiment existe. A titre d'illustration, l'un de nos compatriotes résidant aux États-Unis et ayant participé au colloque du 15 octobre 2015 organisé à l'Assemblée nationale nous a indiqué deux sites internet³ d'opérateurs proposant des excursions sur l'île, des plongées ou des campagnes de pêche au gros dans les eaux de La Passion. Non seulement ces activités sont en l'état

² Jost C. et al., 2015, *Rapport préliminaire de l'expédition scientifique internationale PASSION 2015 à l'île de Clipperton*, UPF/UNC/ULR/UNAM/AFD/MAEDI/MOM. Tahiti, Polynésie française, page 71.

³ <http://www.nautilusexplorer.com/clipperton.htm> et <http://www.bdoutdoors.com/wahoo-tuna-leatherbacks/>

contraires à notre droit mais elles s'effectuent par ailleurs en dehors de tout cadre permettant la valorisation économique et environnementale du site. Moyennant une redevance et un engagement de l'opérateur à pratiquer l'activité de manière écoresponsable, ces pratiques pourraient être encadrées au profit de la conservation de l'île. Ce n'est malheureusement actuellement pas le cas.



Munitions américaines datant de la seconde guerre mondiale © A. Duchauchoy – Passion 2015

Autre phénomène inquiétant, il a été retrouvé au cours des diverses missions scientifiques autorisées sur l'île plusieurs kilos de cocaïne dans des ballots. Les points de vue divergent quant aux méthodes qu'emploieraient les narcotrafiquants et l'utilisation qu'ils feraient de l'île La Passion. Pour autant, deux constats sont unanimement partagés : La Passion se situe sur les nouvelles routes de la drogue. La réouverture naturelle de la passe dans les mois ou années à venir⁴ permettra de nouveau l'accès au lagon et offrira de fait un point logistique d'appui incomparable aux narcotrafiquants si rien n'est fait d'ici là.

L'île fait toujours l'objet de débarquements clandestins, comme cela a encore été constaté en février 2016, par un observateur français présent pour une mission scientifique étrangère autorisée sur place⁵. Il convient de mentionner également les

⁴ Jost C. et al., 2015, *Rapport préliminaire de l'expédition scientifique internationale PASSION 2015 à l'île de Clipperton*, UPF/UNC/ULR/UNAM/AFD/MAEDI/MOM. Tahiti, Polynésie française, page 20.

⁵ Mission canado-mexicaine « Labrecque » auquel a participé le Dr Eric Clua, représentant français, spécialiste des requins, délégué à la recherche auprès du Haut-commissariat de la République en Polynésie française.

différents actes de vandalisme commis sur la stèle, les marques de la souveraineté française, les équipements laissés sur place, la coupe de cocotiers, l'explosion et la dispersion entre 2013 et 2015 d'une partie des munitions américaines. Bêtise brute ou idéologie, l'ensemble de ces comportements – au-delà de leurs motivations – accroissent l'idée selon laquelle La Passion serait *res nullius*, par délaissement de la France.

Enfin, s'il y a bien une autre population qui profite de cette situation de jachère tout en menaçant dangereusement les écosystèmes et l'équilibre des espèces : c'est celle des rats. Discrets le jour en raison de la température de l'air, ils profitent de la fraîcheur nocturne pour envahir la surface de l'atoll. Introduits involontairement sur l'île suite à l'échouement d'un navire, qui ne fut découvert à l'état d'abandon qu'en 2001 au cours de la mission scientifique française *Passion 2001*, l'espèce est aujourd'hui invasive. Nuisible, elle est par ailleurs en passe de prendre le dessus sur les crabes. Le rapporteur recommande de procéder à la dératisation de l'atoll. Cela s'est déjà fait sur d'autres îles ou atolls dans le Pacifique. Il existe des entreprises compétentes et spécialisées dans ce domaine. L'opération nécessiterait la mise à profit des passages successifs de navires sur l'île : une mission de planification serait réalisée par un expert au cours d'un premier passage ; puis les opérations de dératisation pourraient s'étaler sur une quinzaine de jours lors d'un deuxième passage. Enfin, l'évaluation de la campagne serait réalisée ultérieurement, généralement dans un délai d'un an avec la possibilité de conduire des opérations complémentaires.

Recommandation : procéder à la dératisation de l'île.

1.3. Des facteurs aggravant le renoncement à la gestion durable.

1.3.1. L'accord franco-mexicain du 29 mars 2007 en matière de pêche.

Dans le cadre de l'action de l'État en mer, les passages des bâtiments de la marine nationale autour de La Passion ont été l'occasion d'exécuter des missions de surveillance et de contrôle des pêches. Plusieurs navires de différentes nationalités de la région ont ainsi régulièrement été contrôlés voire verbalisés. Des actions diplomatiques auprès des États du pavillon concernés prolongeaient les actions en mer.

L'arraisonnement le 26 avril 2005 d'un navire de pêche mexicain dans la ZEE de Clipperton, accompagné de sanctions administratives à la mer telles que la saisie et la confiscation du produit de la pêche illégale et des appareils de pêche, est à l'origine d'échanges diplomatiques avec le Mexique. La note verbale du 8 septembre 2006 adressé au ministère des affaires étrangères par l'ambassade du Mexique à Paris constate l'existence d'un différend entre les deux États sur l'application du droit français au large de *la Isla de la Pasión*, puisque les Mexicains ont mieux conservé que nous le nom de baptême français. Les Mexicains réclamaient la reconnaissance

par la France de droits de pêche historiques pour leurs navires dans les eaux de La Passion et rejetaient le principe d'un accord encadrant cette activité dans la ZEE française. Leur menace était de soulever devant les instances internationales la question du statut de l'île, qu'ils considèrent comme un simple rocher, au sens de l'article 121 § 3 de la CNUDM selon lequel : « *les rochers qui ne se prêtent pas à l'habitation humaine ou à une vie économique propre n'ont pas de zone économique exclusive ni de plateau continental* ». Le contexte des relations franco-mexicaines de l'époque, ainsi que d'autres sujets d'actualité qui ont été pris en considération, plaident pour un règlement amiable de cette divergence de vues en évitant une escalade diplomatique sur la scène internationale.

Des négociations se sont donc tenues et ont débouché sur la signature, le 29 mars 2007, d'un accord « *sur les activités de pêche des navires mexicains dans les 200 milles marins entourant l'île de Clipperton* ». Le terme de « *zone économique exclusive* » était donc soigneusement évité. Par ce traité bilatéral – dont le texte n'est pas accessible sur le site www.legifrance.gouv.fr – des licences sont octroyées gratuitement aux navires de pêche mexicains qui en font la demande. Les seules obligations des navires mexicains sont : de figurer au registre de la Commission interaméricaine du thon tropical (CIATT), de se conformer aux mesures de conservation établies par la CIATT et de détenir leur licence à bord. Les contreparties d'une telle générosité de la République font l'objet d'un arrangement séparé, signé le même jour. Il prévoit l'élaboration d'un programme de recherches en matière de sciences de la mer et de la pêche. Cet accord n'a jamais été réellement appliqué. Les contreparties de la gratuité des licences sont donc nulles.

Plus grave encore, à l'exception de la phase de demande et d'octroi des licences qui se déroule en décembre chaque année, l'accord est appliqué avec une désinvolture rare. Un seul exemple, avant sa désignation comme parlementaire en mission sur ce sujet, le rapporteur a personnellement constaté en avril 2015 le refus de coopération du sennear mexicain « Oaxaca », qui n'avait vraisemblablement pas activé sa balise du système automatique d'identification et qui a refusé de se laisser contrôler avant sa sortie de la ZEE française. Il n'était certes pas en action de pêche au moment des faits mais son attitude n'est pas conforme aux bonnes pratiques internationales. Par ailleurs, il est important de souligner que la capacité totale de stockage et de conservation des prises de ce seul navire – soit 1100 tonnes – représente 30 à 60% selon les années du total des prises officiellement déclarées par le Mexique pour la quarantaine de navires ayant obtenu une licence !

Outre la perte de crédibilité de la parole de la France – ou plutôt sa pusillanimité qui dénote avec la pratique des États de la région, capables de se montrer ferme en matière de souveraineté tout en entretenant de bonnes relations par ailleurs – cette situation est aux antipodes des actions que la France soutient dans l'ensemble des

enceintes communautaires et internationales pour une pêche responsable et durable. Il est notamment aberrant – tant sur le plan juridique que scientifique – que l'accord n'ait pas interdit toute activité de pêche dans les eaux territoriales de l'atoll, véritable nurserie halieutique comme l'a exposé Jean-Louis Étienne.

A l'heure où le rapporteur écrit ces lignes, le compte-rendu d'un observateur scientifique français présent à bord du navire opérant des relevés scientifiques en février 2016⁶ lui parvient. Les observations confirment la rareté des grands prédateurs, notamment des requins puisque seulement deux espèces ont été aperçues au cours de la mission. Cette rareté souligne par lien de causalité l'absence d'autres espèces constituant toute la chaîne alimentaire autour de La Passion. Seul prédateur présent, un sennear mexicain en action de pêche à seulement 2 nautiques, soit 3,8 km, de la côte, ce qui est totalement irresponsable.

L'accord du 29 mars 2007 a été conclu pour une durée de 10 ans, renouvelable par tacite reconduction. L'échéance pour une renégociation du texte est donc proche. Il est fondamental que la France ne laisse pas passer cette occasion. Il conviendrait *a minima*, d'interdire toute activité de pêche dans les eaux territoriales ; et d'inclure des dispositions rendant obligatoire l'activation d'un dispositif de type *vessel monitoring system* (VMS) et leur transmission au centre maritime commun de Polynésie française (CMC PF) permettant le suivi des navires, de moderniser les règles déclaratives concernant les prises et l'accessibilité aux documents de pêche lors de contrôles à la mer ou *a posteriori*. Ces obligations permettraient de tendre vers les meilleures pratiques internationales en termes de pêche responsable et de modalités de surveillance. L'accord gagnerait également à prévoir expressément les modalités de suivi et d'analyse scientifiques de la ressource, qu'il s'agisse de l'embarquement d'observateurs ou d'une contribution du Mexique à certains programmes de recherches sur l'état des ressources halieutiques.

Enfin, et il s'agit là d'une proposition forte de ce rapport dans le cadre du financement du fonctionnement d'une station scientifique à caractère international (*cf.* §3.1. de la seconde partie), il conviendra *a maxima* de mettre fin à la gratuité des licences de pêche. Cette activité économique rentable est aujourd'hui réelle dans les eaux sous juridiction française de La Passion. Son encadrement normatif et économique est de nature à répondre à un double impératif : la gestion intelligente et surveillée d'une ressource halieutique et le financement de la valorisation et de la protection du territoire.

Recommandation : s'opposer à la reconduction tacite pour 10 ans de l'accord de pêche franco-mexicain du 29 mars 2007 et provoquer sa renégociation avant l'échéance.

⁶ Mission canado-mexicaine « Labrecque », *op. cit.*

1.3.2. La prolifération incontrôlée des fous masqués.

Si l'on compare l'île de La Passion à d'autres îles du Pacifique voire aux Iles Éparses sur le seul plan de la biodiversité, La Passion abrite un nombre relativement limité d'espèces différentes. Ce qui fait en revanche que La Passion est unique, toujours de ce seul point de vue, c'est que l'interconnexion entre ces différentes espèces se révèle de manière plus évidente et qu'elles basculent parfois assez rapidement dans des relations de domination. A titre d'illustration, il n'y avait que 150 fous masqués (*Sula dactylatra*) dénombrés en 1958. L'élimination cette même année des quelques 50 porcs, dont les premiers furent introduits sur l'île en 1897 et qui maintenaient un équilibre aussi bien sur les populations de crabes que de fous masqués, a été suivi d'une croissance exponentielle et non maîtrisée des fous masqués. Ainsi, le Pr Jost en dénombrait environ 100 000 en 2001 à l'occasion de la mission *Passion 2001*, ce qui fût confirmé en 2005⁷. Au total l'île compte environ 110 000 oiseaux marins répartis en onze espèces auxquels s'ajoutent saisonnièrement vingt-six espèces d'oiseaux visiteurs⁸.

Certes, certains ornithologues peuvent ainsi saluer la présence sur La Passion de la plus grande colonie de fous masqués au monde. Pourtant, d'autres ornithologues s'interrogent sur les conséquences de la prédominance des fous masqués dans l'utilisation de l'atoll comme étape migratoire pour d'autres espèces d'oiseaux, la colonisation des fous masqués étant invasive.

Autre effet, les déjections de toute cette population dans le lagon ont plus que contribué à son eutrophisation, ou à son asphyxie, en l'absence de renouvellement de ses eaux. Plus grave encore, cette surpopulation de fous masqués pourrait être à l'origine – à côté de la pêche non responsable pratiquée dans les eaux de La Passion – de la diminution des ressources halieutiques autour de l'atoll. En effet, les quantités de nourriture pour maintenir la colonie à ce niveau d'environ 100 000 individus – constant depuis 2001 – sont astronomiques. D'après une étude réalisée en 2013, reprenant des premiers calculs réalisés en 2008⁹, la colonie prélèverait chaque jour 63,2 tonnes de poissons et cela atteint 69,2 tonnes de poissons par jour en période de nourrissage des poussins, soit de janvier à mars. Ainsi, la colonie prélève chaque année sur la ressource halieutique environnante 23 600 tonnes de poissons ! En ajoutant la consommation des 8 000 autres oiseaux qui ont prospéré sur l'île depuis l'éradication des cochons, le total des prélèvements annuels sur les ressources halieutiques environnantes s'élève à environ 25 000 tonnes ! Il s'agit essentiellement de poissons

⁷ Weimerskirch H. *et al.*, 2009. L'avifaune et l'écologie des oiseaux marins. In Charpy L., 2009. *Clipperton, Environnement et biodiversité d'un microcosme océanique*. IRD Editions, mai 2009, 417 p

⁸ *Ibid.*

⁹ D'après le *Report of the eastern tropical and temperate pacific regional workshop to facilitate the description of ecologically or biologically significant marine areas 1,2* du 10 juin 2013 qui cite la source Weimerskirch *et al.* (2009) basée sur les observations faites en 2005.

exocet et de calamars qui constituent également les ressources alimentaires de grandes espèces pélagiques telles que les thons, les dauphins et les requins.

La question pertinente est alors de savoir si un tel niveau de pêche est supportable pour la régénération de la biomasse halieutique de La Passion, en parallèle à la pêche pratiquée dans la zone pour laquelle le déficit d'informations déclarées est criant. A défaut d'étude scientifique sur le sujet, il est cependant possible d'y répondre par des faits constatés : la distance à laquelle les fous masqués doivent désormais s'éloigner de La Passion pour y trouver leur nourriture s'accroît d'année en année. Ainsi, à l'occasion de ses différentes missions, le Pr Jost rapporte qu'en 1997, les premiers fous avaient été aperçus à 100 km de l'île. Cette distance était de 200 km en 2001, puis de 400 km en 2013. En 2015, les premiers l'avaient été à 800 km au sud-ouest de l'île, là où il n'y a aucune autre terre à proximité. Cet indicateur n'est que le révélateur de la colonisation incontrôlée des fous masqués dont le nombre d'individus a été multiplié par 700 en 60 ans, en raison de la suppression du porc, certes introduit à la fin du XIX^{ème} siècle mais qui avait maintenu pendant tout ce temps l'équilibre entre fous masqués, crabes et végétation.

Recommandation : réintroduire de manière expérimentale et contrôlée le porc afin d'évaluer son impact sur les autres espèces et renforcer à terme la gestion durable et les équilibres de l'écosystème terrestre.

2. UNE PERSPECTIVE : UNE STATION SCIENTIFIQUE FRANCAISE OUVERTE A LA COMMUNAUTE INTERNATIONALE

Le territoire de La Passion offre des potentialités de recherches majeures au regard des enjeux du XXI^{ème} siècle. A bien des égards, sa situation et ses caractéristiques ouvrent des opportunités uniques de compléter des pans entiers de domaines de recherches et de relevés et valorisation de données. Si certains domaines scientifiques ne justifient pas forcément l'implantation d'une station scientifique, tous trouveraient avantage à la possibilité de mesures en continu avec surveillance et maintenance de l'instrumentation installée.

2.1. Une quasi-unanimité sur l'existence d'un besoin et d'une station de recherches

L'intérêt pour des études scientifiques sur ou à partir de La Passion est manifesté par toutes les sciences dites dures et même par les sciences humaines et sociales, voire les sciences économiques quand il s'agira d'évaluation et de gestion des ressources. La Passion intéresse principalement, mais pas uniquement, par sa position ultramarine permettant des mesures de l'océan et de l'atmosphère à partir d'un point fixe dans ce vaste océan vide de terres. En ce sens l'île est un laboratoire potentiel à ciel ouvert unique dans cette région du monde. L'installation d'une station permanente permettrait de combler le vide et les lacunes de données de plusieurs réseaux et dispositifs de recherche sur les relations océan-atmosphère, sur le changement climatique, sur la migration et la connectivité des espèces, sur les récifs coralliens entre autres.

Si peu de missions françaises de ce type ont été menées sur La Passion jusqu'à lors, c'est en raison de l'isolement et de l'éloignement de l'atoll et du couplage recherché entre campagne à la mer avec d'autres opérations dans la même région océanique. Les contraintes logistiques de débarquement et le coût des missions en l'absence de soutien sur place l'expliquent aussi. Les scientifiques des États voisins tels que les États-Unis d'Amérique et le Mexique se rendent par contre fréquemment dans la zone française pour des études principalement océanographiques¹⁰. De mission océanographique française il n'y eut ces dernières années que des missions du SHOM ou de l'IRD (Atalante) destinées à mesurer la variation du niveau marin (de 2011 à 2013) et la bathymétrie externe et, en 2015, la bathymétrie d'une partie du lagon (Passion 2015). Les biologistes marins ont pu opérer en 2005 lors de la mission Jean-Louis Étienne, qui fut la seule mission française permettant des observations en mer.

Pourtant la France est bien placée au plan mondial dans un secteur de pointe qu'est l'observation satellite, mais peine à financer des stations au sol indispensables pour la

¹⁰ A titre d'illustration, sur 10 missions scientifiques entre 1990 et 2000, 9 étaient américaines et une mexicaine, essentiellement océanographiques, contre une seule mission française entre 1980 et 2000 !

validation des mesures spatiales. Par ailleurs, la France s'est mobilisée au niveau national et international pour la protection des récifs coralliens. Grâce à ses outre-mer, elle est le seul État au monde à disposer de récifs coralliens dans les différents océans de la planète dont ses territoires abritent 10 % des récifs coralliens recensés dans le monde. Plusieurs réseaux et laboratoires de recherche comme le comité national de l'Initiative française pour les récifs coralliens (IFRECOR), qui est une plate-forme réseau ; le CRIOBE, qui pilote le laboratoire d'excellence (LABEX) CORAIL rassemblant neuf institutions et quatre universités d'outre-mer opérant à plusieurs échelles du Pacifique ; ou encore le grand observatoire de l'océan du Pacifique sud¹¹ (GOPS), pour ne citer qu'eux, manquent cruellement de données dans le Pacifique nord-oriental pour compléter le dispositif de stations d'observations réparties ailleurs dans le Pacifique. Une station permanente à La Passion serait pour des centaines de chercheurs une source de connaissances précieuse.

Toutefois certains axes de recherche portant sur les fonds marins ou sur la colonne d'eau au large – que ce soit pour l'inventaire des espèces halieutiques ou pour les études océanographiques notamment physico-chimiques – soulignent qu'il leur faut opérer depuis un navire. Un appui logistique à terre pourrait s'avérer utile dépendant de ses infrastructures, mais a priori pas indispensable, sauf pour l'étude du milieu récifal plus accessible depuis l'atoll. Il est vrai qu'une simple embarcation mise en œuvre depuis l'île ne pourrait assurer toute la logistique et la sécurité nécessaires à la conduite de relevés et observations en haute mer. Il convient toutefois de relever deux points. Tout d'abord, cela montre que les sujets d'études ne se limitent pas à l'île mais s'étendent également aux différents milieux marins : milieu récifal dont le tombant externe (proche), milieu pélagique (le large), milieu benthique (le fond), la colonne d'eau ainsi que le sol et sous-sol de la mer. Deuxième point : il apparaît ainsi clairement que l'implantation d'une base génèrerait une liaison logistique qui, même réduite, offrirait autant d'opportunités de mutualiser la mission du navire affrété, en adaptant le choix du navire selon les besoins.

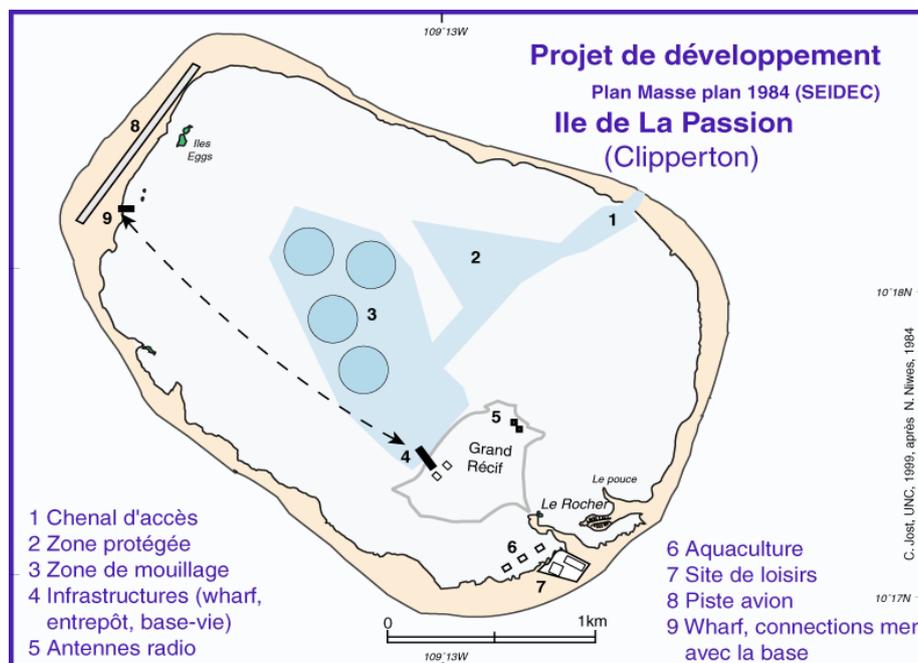
2.2. Des projets d'occupation et d'aménagement anciens

Malgré les difficultés d'accès, l'île a connu plusieurs périodes d'occupations mais aussi plusieurs projets d'installation. Hormis les occupations étrangères anciennes non autorisées par la France déjà citées, l'occupation française la plus longue aura été celle des missions militaires *Bougainville* dépêchées par le général De Gaulle entre juin 1966 et début 1969. Des études très utiles sur l'hydrobiologie du lagon, sur la faune et la flore furent réalisées par MM. P-M Niaussat et J-P Ehrhardt.

¹¹ Grand Observatoire de l'environnement et de la biodiversité terrestre et marine du Pacifique Sud est un Groupement d'intérêt scientifique (GIS)

Plusieurs projets furent avancés mais connurent tous une fin de non réalisation. On peut citer en 1974, le projet PITON d'installation d'une base thonière ; en 1976, un projet de pêche dans la ZEE et d'installation d'une usine de farine de poisson sur l'île présentée par la S. A. NACOMA de Nantes.

En 1981, l'Académie des Sciences d'Outre-mer émit le vœu que l'atoll soit doté d'une vie économique propre. C'est dans ce but que, le 13 octobre 1986, une convention portant occupation du domaine public de Clipperton a été conclue entre l'État et la société d'étude, développement et exploitation de l'îlot Clipperton (SEDEIC), en vue de l'établissement et de l'exploitation d'une base de pêche permanente à Clipperton. Compte tenu des contraintes économiques, liées à l'éloignement et à l'exiguïté de l'atoll, aucune réalisation n'a été entreprise, en dehors d'études pour concrétiser ce projet. Ce projet a été abandonné. Le projet de la SEIDEC de M. N. Niwes est le programme d'aménagement le plus ambitieux jamais envisagé et aussi proche d'aboutir sur La Passion.



Plan d'aménagement du Projet de la SEIDEC

Déjà en 1983, Norbert Niwes proposait, dans son avant-projet daté du 15 septembre 1983, d'être « le pionnier d'une colonie de repeuplement de l'île œuvrant à la mise en valeur de ce territoire ». Ingénieur ayant travaillé dans l'industrie offshore, Niwes avait bien compris tous les enjeux et les intérêts que représentait La Passion. Norbert Niwes fit réaliser par le Centre d'études et de recherches de biologie et d'océanographie médicale (CERBOM) une étude d'impact sur l'environnement du projet d'installation permanente et notamment de la création d'une base de pêche hauturière. L'étude, dirigée par MM. M. Aubert et P. Revillon, se base essentiellement sur les travaux de MM. Ehrhardt et Niaussat et porte principalement sur le lagon, la

faune et la flore terrestres. Elle conclut à un impact environnemental faible d'une base permanente de pêche. Le projet de réouverture d'une passe était déjà considéré comme pouvant amener une « *étude passionnante* » d'un lagon en train de renaître. En outre, le projet Niwes prévoyait l'installation d'une balise orbitographique pour le compte du Centre national d'études spatiales (CNES) et en liaison avec l'institut géographique national (IGN), l'implantation d'un marégraphe et d'un sismographe, ainsi qu'une station météo. Malgré l'intérêt de ce projet, tous les contacts pris et les collaborations recherchées¹², les réponses ne furent pas à la hauteur des attentes et du potentiel de retombées directes et indirectes pour la France. Ce projet économique-scientifique semble ne pas avoir été compris. Il ne vit ainsi jamais le jour.

De par sa latitude, l'île de La Passion se situe près du plan équatorial. En 1995 le CNES a ainsi envisagé l'implantation de radars de suivi de la fusée Ariane V sur l'île de La Passion, de façon à suivre le vol et à observer la retombée de l'étage principal cryotechnique du lanceur (EPC), puis lors du 2^e vol, de celui de la capsule ARD qui tomba aux environs de 134°W et 4°N, entre Clipperton et les Marquises. Suivant un appel d'offre international, c'est la NASA, qui emporta le marché d'étude pour l'implantation de ces radars. Une mission d'une équipe de la NASA se rendit depuis San Diego sur Clipperton en 1995 avec le bateau *Shogun* qui opère toujours dans la zone pour des expéditions privées. Le projet fut finalement abandonné au profit d'un suivi des vols par des avions d'observation.

Suite au constat fait de désertification de l'île lors de sa participation à la mission océanographique mexicaine *SURPACLIPP* de novembre 1997, le Pr Jost recommandait dans son rapport¹³ l'installation d'une station scientifique, base avancée, militaire, hauturière moyennant l'aménagement d'une passe vers le lagon. Plus tard, à la suite de la mission scientifique française *Passion 2001* qu'il dirigea, il proposa un schéma d'aménagement en trois secteurs : un d'occupation humaine, une réserve naturelle entre les deux anciennes passes rouvertes pour la cause, et un secteur sud de réserve scientifique et expérimentale ; pour une gestion conservatoire *in situ* et une surveillance de la zone marine¹⁴. Ce scénario est à mettre en perspective avec les positions de certains scientifiques¹⁵ qui préconisaient une « *mise sous cloche* » de l'île

¹² Parmi les contacts pris par N. Niwes : ORSTOM, IFREMER, CNRS, BRGM, TOTAL, ESSO, ELF, Crédit Mutuel, COMEX, Phares et balises, Navigation aérienne, INSU, Météo France, armateurs français, armateurs US, Marine Nationale, etc.

¹³ JOST C., 1997, Rapport scientifique de l'expédition océanographique mexicano-française *SURPACLIP* à l'île de Clipperton, aux îles Revillagigedo et au Mexique du 16 nov. au 13 déc.1997. *Rapport au Premier Ministre, au MAE, au SEOM*. Paris, 30p.

¹⁴ JOST C., 2005, Risques environnementaux et enjeux à Clipperton (Pacifique français). Revue européenne *CYBERGEO*, 314, 01 juillet 2005, cartes et fig., 15 p. <https://cybergegeo.revues.org/3552>

¹⁵ UR IRD R099 Cyano, par exemple, qui recommande « que l'île soit protégée intégralement comme laboratoire naturel pour la recherche scientifique » in <http://www.com.univ-mrs.fr/IRD/urcyano/chantiers/clipperton.htm>

en interdisant l'accès sauf à quelques scientifiques sélectionnés. Ce dernier scénario de mise en réserve intégrale constituerait un formidable gâchis au regard du potentiel de ce territoire et ne permettrait aucunement de protéger les ressources marines actuellement pillées. Une protection intégrale ne pourrait être efficace que s'il y a contrôle voire coercition si nécessaire vis-à-vis des contrevenants or vu les élongations, cette hypothèse n'est aujourd'hui matériellement et financièrement pas réalisable. Seule une présence permanente et utile serait de nature à parvenir à cet objectif de conservation. Il apparaît ainsi nécessaire et urgent d'aboutir à un schéma raisonnable d'occupation avec des zones d'activité et des zones protégées.

2.3. Un intérêt scientifique incontestable

Si une majorité de scientifiques fait part d'un besoin crucial d'une station permanente fixe pour des mesures continues dans cette région du monde (océanographes, climatologues, etc.), quelques-uns disent aussi pouvoir procéder par opérations « coup de poing » mobilisant un grand nombre de chercheurs sur quelques semaines, notamment pour des études et inventaires de la biodiversité marine. Ces derniers précisent toutefois qu'une station à terre serait un atout supplémentaire permettant d'assurer un soutien logistique.

L'intérêt scientifique de l'île et de son espace marin se déclinent suivant ses caractéristiques. Pour toutes les disciplines scientifiques l'intérêt de ce territoire est multiple. L'atoll est la seule terre émergée éloigné de l'influence du continent américain et donc de la plupart des influences anthropiques. Il constitue un emplacement fixe de très grande qualité pour les relevés et les mesures tant océanographiques, atmosphériques, biologiques que lithosphériques. Si certains phénomènes mondiaux ou étudiés sur une large échelle sont suivis sur d'autres terres émergées du Pacifique, l'exploitation de la position de La Passion dans un désert océanique permettrait de combler le vide existant dans tout le Pacifique nord-oriental en matière de dispositifs de mesure et de suivi.

Pour les climatologues et les études du changement climatique, La Passion est d'un intérêt majeur, tant dans le domaine opérationnel que celui de la recherche. S'agissant du domaine opérationnel, Philippe Ciais, du laboratoire des sciences du climat et de l'environnement (LSCE), a souligné le fait qu'implanter un observatoire atmosphérique sur La Passion permettrait de compléter utilement le réseau mondial. Ce dernier comprend actuellement une centaine de sites, chargés de quantifier et suivre les gaz à effet de serre (dioxyde de carbone, méthane, protoxyde d'azote et hexafluorure de soufre). Les régimes de vents de La Passion font que des informations précieuses seraient ainsi obtenues sur les masses d'air ayant circulé au-dessus du Pacifique et de l'Amérique centrale, régions peu échantillonnées par le réseau mondial. Outre ces mesures d'aérosols précieuses car rares dans cette partie du monde,

l'emplacement de La Passion permettrait également des mesures de la respirabilité de l'air, de la dilution des pollutions ou encore d'opacité de lumière particulièrement intéressantes au regard de l'absence de perturbations directes extérieures.

Dans le domaine de la recherche – avec des applications opérationnelles – la zone est un lieu d'action du phénomène El Niño. Là encore, elle pourrait utilement combler un vide dans l'étude de ce phénomène grâce à sa situation particulière. Par suite, La Passion pourrait devenir une référence mondiale pour l'étude et la prévision de cette perturbation climatique majeure. D'autre part, elle se situe dans la zone de formation des tempêtes tropicales et cyclones du Pacifique nord-oriental qui affectent la zone à raison de quinze phénomènes en moyenne par an dont huit cyclones.

Pour les océanographes, l'île est le seul point fixe du Pacifique nord-est permettant de vérifier le niveau des océans tel qu'il est relevé par les satellites, grâce à une instrumentation au sol permettant d'effectuer des vérifications sur site, appelées « vérités terrain » corroborant ainsi les mesures satellitaires. Le suivi au sol en continu permettrait de compléter les données satellitaires, de les valider par une calibration de terrain, permettant ainsi de nourrir les modèles de prévision météorologiques, climatiques et océanographiques. A titre d'exemple, pour le projet franco-américain SWOT¹⁶ (*Surface water ocean topography*), dont le lancement de satellite est prévu en 2020, une station de mesure à La Passion serait parfaitement située car n'étant pas perturbée par les effets anthropiques indésirables pour cette application. De plus, si un bateau était disponible pour des mesures et prélèvements en mer, cela permettrait une valorisation remarquable des données satellites, La Passion se trouvant à un point de croisement de plusieurs satellites. Ces informations permettraient d'améliorer la qualité des données recueillies ailleurs et d'observer l'évolution du niveau de la mer pour mieux assurer la prévision des crues, inondations, tsunamis ; autant d'événements directement liés au niveau des eaux. Le directeur de l'institut géodésique de Polynésie française a ainsi pu confirmer la pertinence de l'installation d'un marégraphe sur La Passion puisqu'il n'en existe aucun autre dans un rayon de 1000 km. Outre la contribution plus générale au réseau mondial, ce marégraphe intégrerait le réseau national et les cinq marégraphes installés en Polynésie française.

Pour les études paléo climatologiques – indispensables pour la compréhension de l'évolution du climat, celle des cycles climatiques et la modélisation des tendances – la présence d'une station permanente permettrait de disposer d'un appui logistique sur du long terme pour des campagnes de carottages longs sur la ceinture corallienne. L'atoll a déjà fait l'objet de plusieurs campagnes de terrain (1994, 2005, 2008) qui ont démontré son potentiel. Rappelons qu'une station de mesure fixe étendrait le dispositif d'instrumentation du Pacifique qui souffre de ne pouvoir instrumenter l'océan que par

¹⁶ <https://swot.cnes.fr/>

des flotteurs et quelques trop rares stations fixes. La station compléterait de façon déterminante le dispositif de l'IFRECOR, du CRIOBE et du GOPS.

Dans le domaine de l'étude des poissons – l'ichtyologie – une station scientifique apparaît très importante pour l'étude de cet écosystème particulier aux problématiques spécifiques. L'intérêt porte sur l'étude de l'association – dite « mélange » – de poissons du Pacifique et américains, l'endémisme des poissons étant de l'ordre de 5 à 6%, similaire à celui des mollusques. L'île est un relais-étape dans la migration des poissons le long de la côte américaine, depuis les Galápagos jusqu'aux Revillagigedo au nord de La Passion, voire au-delà. L'étude des flux migratoires, l'exploration et l'identification des poissons de fond (50 – 100 m) et des nouvelles espèces sont fondamentales pour la compréhension de la connectivité des espèces, des liens existants entre différents écosystèmes et dont la dégradation peut impacter des écosystèmes très éloignés.

Pour les études géophysiques seules, l'île est un pôle de rotation tectonique de la plaque Pacifique très important à étudier. Une station permanente ne se justifierait toutefois pas pour ces seules études, mais la sécurisation de l'instrumentation à terre et en mer serait aussi utile que pour les autres systèmes de mesures. La géophysique sera partie prenante et installera ses dispositifs de mesure de déplacement de plaque, sismographes et autres appareils si une base était installée

Il apparaît aussi indispensable de suivre les constats et relevés déjà réalisés au cours des missions ponctuelles précédentes, tout particulièrement en 2015 : l'élévation du niveau marin, la dynamique côtière – érosion, transport, accumulation et évolution de l'atoll – face au changement climatique. Les premiers modèles topographique et bathymétriques réalisés en 2015 constituent désormais des références, un « état zéro » qu'il faut suivre. A titre d'illustration, la carte ci-après expose l'une des nombreuses avancées et conclusions de l'expédition Passion 2015 à savoir la topographie et la bathymétrie en modèle numérique de terrain, dit MNT, qu'il convient désormais de suivre.

Malgré sa biodiversité relativement faible en nombre, La Passion présente un grand intérêt systématique et biogéographique du fait qu'il est un des atolls coralliens les plus isolés au monde. Un des sujets à étudier pour le confirmer est la connectivité des espèces entre les îles du corridor entre Coïba, Malpelo, Cocos et les Galápagos. L'idée de « *corridor jusqu'aux Galápagos* » n'est toutefois pas neuve. Elle a été évoquée à Paris dès 2007, à l'occasion d'une réunion à l'UNESCO, suite à l'initiative du secrétariat d'État à l'outre-mer de l'époque sur la possibilité de classement de l'île de Clipperton sur la liste du Patrimoine Mondial. Selon le spécialiste du patrimoine maritime de l'UNESCO, le Dr Garcia-Saez : « *il convient d'insérer le projet de classement de l'île [de Clipperton] dans un projet régional de plus grande envergure. En effet, il existe déjà l'Eastern Tropical Pacific Seascape Project qui est en phase de réunir cinq sites présents sur la liste du Patrimoine Mondial : les îles Cocos (Costa-Rica), le Parc National de Coiba (Panama), les îles colombiennes de Malpelo et Gorgona et enfin les îles Galapagos (Equateur)* ». Ce regroupement des aires marines protégées (AMP) de cinq États a été réalisé. Toujours selon le Dr. Garcia-Saez, « *il est tout à fait réaliste et bénéfique d'inclure l'île de Clipperton et son environnement maritime dans ce projet régional et d'établir un corridor de protection maritime entre ces différentes îles* ». Depuis plusieurs années, il existe une tendance des États à marquer leurs droits souverains sur un territoire maritime éloigné par l'instauration d'une AMP complète. Cette solution est également applicable à La Passion. Elle paraît même intellectuellement satisfaisante de prime abord. Pourtant, une protection intégrale – c'est-à-dire sans une composante de la stratégie de gestion consacrée à l'exploitation durable des ressources halieutiques – ne permettrait pas de générer ou soutenir des activités nationales attirant avec elles les moyens de surveillance maritime. Sauf à ce que le ministère chargé de l'écologie dégage des financements à la hauteur de cette ambition, de l'ordre de quelques millions d'euros par an, faire de La Passion une AMP intégrale reviendrait à maintenir un *statu quo* inacceptable, de surcroît avec une posture hypocrite. C'est la raison pour laquelle le rapporteur, dans le droit fil de la demande faite par le Premier ministre, recommande une autre ambition pour La Passion, qui allierait valorisation du potentiel de l'atoll avec gestion et conservation. Dans cette hypothèse d'alliance et d'équilibre entre ces deux objectifs, il serait par ailleurs tout à fait possible d'adapter la réglementation applicable aux différentes activités sur ou autour de l'île, en s'appuyant sur les meilleurs avis scientifiques disponibles, dès lors que l'île toute entière pourrait bénéficier d'un cadre adapté pour sa gestion et sa conservation.

*

* *

La Passion est aujourd'hui une terre française dans un état de délaissement voire d'abandon indigne et insoutenable plus longtemps. Une station scientifique française à vocation internationale est une perspective permettant de briser cette logique de déni de la situation. Elle amorcerait par ailleurs un cercle vertueux : outre l'identification d'une contribution concrète de la France au progrès de la science en général et au suivi des changements climatiques en particulier, elle traduirait une autre dimension de l'ambition nationale en termes de recherches. Enfin, ce sont aussi par les modalités de mise en œuvre de ce projet que l'ensemble des objectifs poursuivis par le projet de valorisation de La Passion serait atteints.

Recommandation : implanter une station scientifique française à vocation internationale sur l'île de La Passion (les modalités particulières sont exposées dans la 2^{nde} partie).

SECONDE PARTIE : DES MODALITES DE VALORISATION DE LA PASSION

L'implantation d'une station scientifique française à vocation internationale sur l'île de La Passion est possible à condition de rester raisonnable. Cette qualité se justifie par plusieurs impératifs :

- contenir l'investissement financier initial à un niveau soutenable économiquement, c'est-à-dire à 20 millions d'euros (M€) maximum ;
- permettre l'autofinancement du fonctionnement de la station tout en supportant l'étalement de l'investissement ;
- et tenir compte des réalités de cet atoll en maintenant un niveau d'activité permettant valorisation, gestion et protection environnementale de l'île.

Même si elle s'inscrit dans un cadre national, cette démarche devra faire l'objet d'une annonce auprès de nos partenaires internationaux, en particulier des États de la région. Il sera démontré, notamment au §2, que si le tissu économique présent en Polynésie française pourra prendre une large part au projet, certaines étapes appelleront nécessairement un passage par des points d'appui d'États d'Amérique centrale. Il sera donc essentiel de communiquer sur ce projet français auprès de nos partenaires et d'instaurer autant que de besoin toutes les coopérations privilégiées qui permettront de faciliter l'entreprise. Dans cette démarche, le Mexique ne devra pas être ignoré, bien au contraire.

Recommandation : accompagner l'annonce de l'implantation d'une station scientifique à caractère internationale de démarches diplomatiques auprès de nos partenaires dans la région.

1. DES EVOLUTIONS INSTITUTIONNELLES ET OPERATIONNELLES

L'implantation d'une station scientifique à caractère international pourrait se faire selon deux schémas. Le premier serait un modèle où la construction et le fonctionnement seraient complètement internationaux. Cela nécessiterait la conclusion d'un accord inter-gouvernemental multilatéral. Le second est celui d'une station française, dont la vocation d'accueil de scientifiques serait internationale, par le développement de partenariats avec des instituts, universités ou organismes de recherche étrangers. C'est ce second modèle que le rapporteur propose de retenir. Le premier a été écarté pour deux raisons. La première est la lourdeur d'un tel processus diplomatique, avec la possibilité d'avoir à discuter en multilatéral de questions telles qu'un accord de siège, avec des immunités pour le personnel, ou encore des clés de répartition du financement. La seconde est que ce premier schéma ne permet pas non plus de répondre aux autres objectifs poursuivis par l'idée d'implanter une station scientifique à caractère international à savoir : briser le cercle vicieux de délaissement de La Passion et permettre le plein engagement de toutes les parties prenantes nationales autour d'un projet d'implantation sur l'île. Sans un tel projet, tous les ministères et organismes consultés – tout en rappelant leur intérêt pour La Passion – arguent que leurs seules missions et responsabilités ne justifient pas un engagement sur ce territoire. Seule la dimension multi institutionnelle et pluridisciplinaire du projet permettra de fédérer les énergies pour que la contribution de chacun – mais aussi de tous – permette la réussite de l'entreprise.

Sur la base d'une implantation française, tant dans l'investissement que dans le fonctionnement, il convient d'examiner le statut de l'île ainsi que les adaptations législatives et réglementaires nécessaires. La question du rétablissement du nom de baptême officiel de l'île sera également examinée.

1.1. De l'évolution du statut de l'île

Comme cela a été dit précédemment (*cf.* §1.1. de la première partie), La Passion relève du domaine public de l'État. Ce n'est pas une collectivité territoriale de quelque nature que ce soit. Par suite, l'île relève de la même personnalité juridique que l'État. Son administration est centralisée au ministère des outre-mer et déconcentrée vers le haut-commissariat de la République en Polynésie française. Pour autant, l'administration de l'île ne dispose d'aucune ressource financière autonome. A partir de ce constat, il existe principalement trois possibilités :

- Ne pas changer le statut de l'île. Le suivi et le fonctionnement de la station serait partagé entre le ministère des outre-mer et le haut-commissariat ;
- Eriger La Passion en collectivité *ad hoc*, dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière afférentes ;

- Rattacher La Passion à la collectivité des Terres australes et antarctiques françaises (TAAF), qui accueillerait ainsi un 6^{ème} district.

La première hypothèse doit être écartée car elle n'est pas pérenne. Certes la volonté gouvernementale qui s'est manifestée par la commande du présent rapport est un signe politique fort que la situation actuelle ne saurait demeurer en l'état mais l'avenir de La Passion ne doit pas dépendre de la seule remobilisation des acteurs chargés d'en assurer la bonne gestion. D'ailleurs, l'enthousiasme, le sérieux et le professionnalisme des fonctionnaires, des militaires, des scientifiques et des membres de la société civile qui œuvrent pour l'administration, la gestion et la conservation de cette île ne sauraient être remis en cause. Néanmoins, il faut bien admettre qu'il leur manque un cadre formel et des outils, sans quoi le résultat serait autre que celui qu'il nous a été donné de constater.

Les deux autres hypothèses ont être approfondies avec M. le haut-commissaire de la République en Polynésie française, administrateur de Clipperton d'une part et Mme le préfet, administratrice supérieure des TAAF d'autre part. Dans ces deux hypothèses, il s'agit de doter l'administration de La Passion d'une personnalité juridique distincte de l'État, à travers une collectivité territoriale à statut particulier. L'objectif de cette collectivité *ad hoc* est notamment de permettre l'affectation de recettes extrabudgétaires (licences de pêche, philatélie, redevances sur diverses activités) à la gestion et au fonctionnement de l'île. La question porte surtout sur le point de savoir si cette collectivité *ad hoc* devrait être nouvelle – tout en s'inspirant de ce qui existe dans la loi n°55-1052 du 6 août 1955 portant statut des TAAF et de l'île de Clipperton – ou se fonde dans la collectivité existante des TAAF.

L'avantage d'ériger La Passion en 6^{ème} district des TAAF est que l'administration support existe déjà. Elle dispose de la culture et des savoir-faire en matière de gestion d'îles dépourvues de population sans être des collectivités territoriales classiques, ainsi qu'une riche expérience de développement de partenariats avec des instituts scientifiques français et étrangers dans le cadre des bases implantées ou des différents projets d'études et de gestion. Ce rattachement s'inscrirait dans la même logique que celle ayant présidée la création – par la loi du 21 février 2007 – d'un 5^{ème} district des TAAF comprenant les îles Éparses. L'inconvénient est un risque de distension des liens avec les organismes de recherche et les universités du Pacifique, notamment celle de Polynésie française. L'éloignement de Saint-Pierre à la Réunion, siège des TAAF, avec certes une culture de la gestion des îles et sites isolés mais très marquée par l'océan Indien, ne plaide pas pour cette option. Afin d'éviter cela, il faudrait que l'administration des TAAF puisse être représentée en Polynésie française, à Papeete en particulier. Resterait alors la question du conseil consultatif, qui aurait alors à intégrer une île aux caractéristiques générales voisines mais aux particularités éloignées de celles des TAAF. Il faudrait alors revoir la composition et les modalités des réunions

du conseil consultatif des TAAF. Cela pourrait *in fine* alourdir ou complexifier la gouvernance de la collectivité, résultat aux antipodes des buts poursuivis par le rapporteur.

L'avantage d'une collectivité *ad hoc* nouvelle est qu'elle pourrait garder une identité et un rayonnement régional propres au Pacifique et aux Amériques. L'inconvénient initialement identifié est que cela risquerait de générer une nouvelle administration support donc des coûts supplémentaires. En réalité, ce risque peut être écarté si l'on adosse, à moyens constatés, ce qu'il conviendra d'appeler « l'administration supérieure de La Passion » aux services de l'État en Polynésie française et principalement le haut-commissariat de la République. La Polynésie française se compose de cinq archipels rassemblant 118 îles d'origine volcanique ou corallienne ; 78 d'entre elles sont habitées. L'ensemble de la surface émergée représente 4 200 km² mais s'étend sur une zone de 5 000 000 km², soit une surface équivalente à celle de l'Union européenne. Il ne s'agit pas de faire de La Passion la 119^{ème} île de la Polynésie française, dont le gouvernement local a déjà suffisamment de problématiques à traiter, mais d'utiliser la compétence des services de l'État installés en Polynésie. Le haut-commissaire de la République en Polynésie française assume déjà l'administration de l'île de La Passion pour le compte du ministre chargé des outre-mer. Dans les faits, un certain nombre de fonctionnaires et de militaires consacrent déjà une partie de leur temps au suivi des différents dossiers et à l'élaboration d'un certain nombre d'actes. Ainsi, la création d'une collectivité à statut particulier n'appellerait pas la création de postes budgétaires nouveaux. Il y aurait certes une légère augmentation de la charge administrative, par exemple l'ouverture et la tenue d'un journal officiel pour cette collectivité ou le secrétariat des réunions du comité consultatif, mais cette charge nouvelle reste acceptable et absorbable par les services de l'État en Polynésie française, qui disposent déjà d'une expertise réelle dans l'administration de territoires comparables, même si le statut est différent.

Cette solution apparaît donc la mieux à même de conserver l'identité propre de la collectivité des TAAF tout en assurant l'insertion de la future collectivité de La Passion dans le réseau scientifique et institutionnel spécifique au Pacifique et aux Amériques.

Trois précisions s'imposent pour approfondir cette recommandation. Au sujet des institutions : le haut-commissaire de la République en Polynésie française assumerait donc également la fonction d'administrateur supérieur de La Passion. Il serait à ce titre à la fois le représentant de l'État dans le territoire et le représentant de la collectivité, à l'image de ce qui existe pour les TAAF. Un conseil consultatif serait créé. Sa composition et son fonctionnement pourrait être allégés par rapport à ce qui existe pour les TAAF, dans la mesure où la collectivité ne comprendrait qu'une seule île. Les personnalités qui y siègeraient seraient proposées ou désignées au regard de leurs

compétences sur les problématiques ou enjeux du Pacifique. La ou les réunions annuelles du comité consultatif pourraient se tenir à Papeete ou par visio-conférence pour les personnalités métropolitaines, sauf si les ressources propres de la collectivité permettent de financer les frais de déplacement. L'idée est bien de ne pas générer de dépense qui ne puisse être compensée par une recette extrabudgétaire.

Au sujet du fonctionnement de cette collectivité : il a été dit précédemment que l'administrateur s'appuierait au quotidien sur les services de l'État en Polynésie française. Il n'existerait donc pas de manière constituée et indépendante une administration supérieure de La Passion. Là encore, seul le développement des activités sur ou autour de l'île et la génération de recettes associées pourront permettre le recrutement d'un ou plusieurs agents par la collectivité, qui disposera de cette faculté en tant que personne morale de droit public.

Enfin, au sujet de la coopération avec l'administration des TAAF, il conviendra de prévoir les modalités de partage de l'expertise et des bonnes pratiques accumulées au sein de l'administration supérieure des TAAF au gré de décennies de gestion de bases scientifiques et de territoires lointains. A titre d'illustration, le rapporteur préconise que la représentation à Paris de la collectivité soit mutualisée avec celle des TAAF pour ne pas générer de coût de fonctionnement supplémentaire. Autre préconisation du rapporteur pour affermir les liens entre les collectivités à statut particulier, les TAAF et La Passion, chacun des présidents de conseil consultatif pourra assister aux travaux du conseil consultatif de l'autre collectivité.

Recommandation : modifier la loi n°55-1052 pour créer une collectivité ad hoc de La Passion, dont le canevas s'inspirerait de ce qui existe et fonctionne pour les TAAF.

Une proposition de loi ainsi que son décret d'application figurent en annexe du présent rapport.

1.2. Des adaptations législatives et réglementaires

En l'état actuel du droit, La Passion est régie par le principe d'identité législative : l'ensemble des lois et règlements sont sensés s'y appliquer. On voit aisément ici le caractère ubuesque de cette situation, tant la différence entre La Passion et le 7^{ème} arrondissement de Paris, voire les monts de Lacaune, saute aux yeux. Le fait que cet atoll soit le dernier territoire de la République à ne pas être une collectivité n'est toutefois pas sans soulever de difficultés. A titre d'illustration, un certain nombre de dispositions relatives au littoral visant les communes pourraient ne pas s'appliquer à La Passion selon une lecture stricte. Il est ainsi proposé que l'île bénéficie du principe de spécialité législative, afin que seuls les textes pertinents et adaptés aux conditions locales ne s'y appliquent. Il appartiendrait au législateur et au Gouvernement, chacun en ce qui les concerne, de mentionner expressément l'application de la norme édictée

sur le territoire de La Passion. Ce dispositif existe déjà et s'applique par exemple à la Nouvelle-Calédonie, à la Polynésie française ou encore aux TAAF.

Recommandation : étendre à La Passion le principe de spécialité législative et réglementaire.

1.3. Du changement de nom de l'île

Il est proposé de rétablir le nom de baptême français donné lors de la découverte officielle de l'île à savoir La Passion. Là aussi, la très grande majorité des personnes auditionnées s'est dite favorable à ce changement de nom. Cela pourrait se faire *a minima* dans la loi qui modifierait celle du 6 août 1955 portant statut de l'île, en indiquant que les deux appellations désignent la même île et que celle de La Passion devrait être privilégiée dans tous les documents nationaux. *A maxima*, l'article 72-3 de la Constitution, dans lequel Clipperton est mentionné, devrait également être modifié à l'occasion d'une prochaine révision. Il conviendrait aussi de modifier les décrets n° 78-147 et 2015-550 évoqués au §1.1 de la première partie.

Recommandation : rétablir l'usage du nom originel de l'île dans les textes nationaux.

1.4. Renforcer les bonnes pratiques existantes

A l'occasion des entretiens avec les personnes en charge actuellement de l'administration et de la surveillance de La Passion, des pratiques intéressantes ont été portées à la connaissance du rapporteur. Dans la mesure où elles reposent actuellement sur le professionnalisme et le sens du devoir des intéressés, il convient d'en faire état afin de les consolider.

Les services du haut-commissaire de la République en Polynésie française reçoivent régulièrement des demandes d'autorisation de recherche scientifique marine dans les eaux de La Passion voire de débarquement sur l'île à des fins d'études et de recherches scientifiques. Comme il a déjà été mentionné dans la première partie, la majorité de ces demandes proviennent d'instituts de recherche ou d'organismes divers étrangers. L'administrateur de La Passion a dans ce contexte développé depuis 2013 une pratique administrative tendant à conditionner l'octroi de l'autorisation sollicitée à l'embarquement d'une personne désignée par l'État, souvent un scientifique mais pas exclusivement, en tant qu'observateur. Même si elle ne repose à ce jour sur une base réglementaire plutôt ténue, cette pratique est plutôt bien accueillie par les différents pétitionnaires. Certains d'entre eux, au regard des sommes investies dans les campagnes ou opérations projetées, proposent même de prendre à leur charge le billet d'avion de l'observateur entre Papeete et le port de départ vers La Passion. Ceci

témoigne – s’il en était encore besoin – de l’engouement et de l’intérêt que bon nombre d’organismes et d’opérateurs portent à La Passion.

En érigeant La Passion en collectivité à statut particulier, en adjoignant à l’administrateur supérieur un conseil consultatif composé de personnalités qualifiées, à même de le conseiller dans l’élaboration des actes réglementaires, les conditions seraient ainsi créées pour que les arrêtés fixant les conditions d’accès à l’île soient renforcés. Leur publication au journal officiel de La Passion en renforcerait leur opposabilité vis-à-vis des pétitionnaires. Enfin, la liste du vivier d’observateurs potentiels pourrait ainsi être prévue de manière fonctionnelle, en prévoyant cette faculté pour les membres du conseil consultatif, les scientifiques ou encore les agents de contrôle pertinents selon la nature de l’opération autorisée.

Recommandation : consolider le dispositif réglementaire permettant de conditionner l’autorisation d’accès à l’île ou d’opération réglementée dans les eaux de l’île à l’embarquement d’un observateur désigné par l’administrateur de La Passion.

Suite à l’entretien avec l’amiral commandant supérieur des forces française et commandant de la zone maritime en Polynésie française, le rapporteur a pu évaluer les modalités de surveillance maritime des eaux sous juridiction française autour de La Passion. Le rapporteur a ainsi pu visiter le centre maritime commun de Polynésie française (CMC PF), entité originale qui fédère les compétences de plusieurs administrations concourant à la fonction garde-côtes. Armé par des militaires de la marine nationale et des affaires maritimes, le centre assume plusieurs fonctions au profit du représentant de l’État en mer et notamment celle de fusion de l’information maritime. En agrégeant les données de capteurs militaires et civils mais aussi les informations en provenance de sources multiples, auxquelles contribuent la douane et la gendarmerie nationale, le CMC PF assure une surveillance maritime qui tend vers le niveau de celle exercée dans les eaux sous juridiction nationale en Polynésie française. Seule la capacité de déclenchement d’une opération aéromaritime en réaction aux observations relevées est drastiquement amoindrie, en raison de la « tyrannie des distances » qui règle la Polynésie française et à plus forte raison l’île isolée de La Passion. Cette réalité est compensée par l’identification puis le signalement auprès de l’État du pavillon concerné des navires pratiquant une pêche industrielle, puisque ce sont eux les principaux ciblés. Sauf à décider d’augmenter les patrouilles navales dans les eaux de La Passion ce qui, en l’état actuel des moyens navals de l’État dans le Pacifique se ferait au détriment d’autres missions, l’outil satellitaire est déterminant pour la surveillance maritime autour de La Passion. En effet, les observations satellitaires constituent à la fois le premier outil de vérification d’informations obtenues par d’autres capteurs, mais également l’un des capteurs de collecte d’informations sur la présence de navires, selon le paramétrage des images

demandées ; et enfin l'un des moyens – privilégié en l'absence de moyen aéronaval sur zone – d'identification d'un navire classifié comme contrevenant potentiel. La ressource en imagerie satellitaire est par suite fondamentale pour cette zone maritime.

L'obtention d'images satellitaires résulte de l'utilisation de satellites militaires – lorsque leur orbite et leur taux de sollicitation est compatible avec l'image souhaitée – et de satellites civils, dans le cadre d'un programme appelé TRIMARAN. Il s'agit à l'origine d'une expérimentation proposée à l'ensemble des administrations françaises concourant à la fonction garde-côtes. Les principaux industriels concernés ont fédéré leur flotte de satellites et ont proposé à l'administration un portail unique lui permettant d'exprimer ses besoins en imagerie. Le portail indique alors le délai d'obtention de l'image et le coût associé, en fonction du délai de programmation et de la résolution demandée ; l'utilisateur final pouvant valider ou refuser l'opération. L'expérimentation s'est révélée concluante et la marine nationale a décidé de passer en phase d'exploitation à travers un marché public désormais notifié et actif. Il s'agit d'un marché global à l'échelle mondiale – soulignant au passage les dimensions maritimes et mondiales de notre République, n'en déplaise à ceux qui la voient seulement comme continentale et européenne – sur lequel la clé de répartition entre toutes les zones maritimes n'a pas encore été arrêtée. Au regard de l'étendue des zones maritimes Polynésie française et Océan Pacifique en général, de l'éloignement de La Passion et de la difficulté d'y dépêcher d'autres moyens de surveillance en particulier, il convient de sanctuariser une partie des ressources en imagerie satellitaire à la surveillance maritime autour de La Passion.

Recommandation : consolider la place de l'outil satellitaire dans la surveillance maritime de La Passion en garantissant un niveau adapté de ressources en imagerie.

2. DES AMENAGEMENTS NECESSAIRES POUR UNE STATION SCIENTIFIQUE

Des aménagements sur l'île pour permettre l'implantation d'une station scientifique à caractère international sont possibles. Certes cela pouvait apparaître comme une évidence : ce que les Américains ont fait ponctuellement entre 1858 et 1897 ou en 1944, les Mexicains de 1906 à 1917 et les Français de 1966 à 1969 devrait pouvoir encore être réalisable par la France en 2016 ! La question porte surtout sur la méthode. Il faut que cette réalisation soit exemplaire, c'est-à-dire sobre et dimensionnée au juste besoin, afin qu'elle ne soit pas dispendieuse en termes fonciers et énergétiques. L'empreinte humaine sur les écosystèmes à travers le fonctionnement de la station devra également être limitée au strict nécessaire ou à l'innovant. Un plan d'aménagement, de circulation et de protection devra être élaboré.

Actuellement, il est possible d'accéder à l'île de La Passion par voie maritime et aérienne, dans des conditions parfois périlleuses. Avant tout approfondissement de l'implantation d'une station scientifique sur l'île, il faut examiner la question des accès maritimes. Au-delà des passages réguliers dans le cadre des missions de souveraineté ou des expéditions scientifiques, il est nécessaire de procéder à quelques aménagements pour augmenter la sécurité, la qualité et les conditions de débarquement de personnel et de matériel sur l'île. C'est seulement à cette condition qu'une infrastructure nécessaire et suffisante pourra être aménagée pour la station dans des conditions de débarquement acceptables. Ensuite, la question de la rénovation de la piste d'atterrissage pourra être examinée et résolue. Tout ceci nécessitera naturellement une planification et des opérations préalables.

2.1. Des accès maritimes.

En l'état actuel, le débarquement n'est possible qu'à marée haute, en franchissant le platier corallien qui ceinture l'île et en surfant sur les vagues pour venir s'échouer sur le rivage. Cette technique est couramment utilisée par les marins polynésiens à bord de navires conçus à cet effet pour desservir des atolls fermés, ne disposant donc pas de passe permettant au navire principal ou à une barge de transbordement de pénétrer à l'intérieur du lagon. A côté des armements privés disposant de tels navires, la collectivité de Polynésie française dispose également de cette capacité, à travers sa flotte dite administrative. L'État quant à lui ne dispose plus de cette capacité localement depuis le retrait du service actif et le non-remplacement des bâtiments de transports légers (communément appelés BATRAL). Parmi la flotte militaire, seul l'envoi d'un bâtiment de projection et de commandement (BPC) de type Mistral depuis la métropole ou l'utilisation en coopération, en opportunité en marge d'un exercice international, d'un porte-hélicoptère amphibie américain (*landing helicopter deck* – LHD) serait de nature à fournir cette capacité, de manière surdimensionnée.

C'est donc vers les flottes privée et administrative polynésiennes qu'il faut se tourner pour bâtir les schémas d'implantation d'une station scientifique puis de fonctionnement.



Exemple d'un navire polynésien spécialisé dans la desserte des îles et atolls

Ces navires existent en nombre suffisant en Polynésie française. Le rapporteur n'a pas pu étudier si des navires similaires étaient disponibles depuis les côtes d'Amérique centrale. En tout état de cause, l'ensemble des marins consultés sont unanimes sur l'expertise nécessaire et requise pour le franchissement du platier et l'échouage sur l'atoll avec le navire annexe de transbordement mis à l'eau par le navire principal. Cette compétence existe en Polynésie française et le seuil du marché d'affrètement qu'il faudrait conclure ne nécessiterait pas une mise en concurrence internationale. De ce point de vue, autant soumettre ce marché aux entreprises françaises et polynésiennes.

Les navires spécialisés sous pavillon français ou polynésien sont pour certains déjà utilisés à leur maximum sur des lignes régulières éloignées de La Passion. D'autres ont des réserves de temps et il serait possible de les affréter. Compte-tenu de l'éloignement, il s'agirait d'un affrètement dédié dont le coût serait important, environ de l'ordre de 500 000 € au maximum pour trois semaines – le temps minimum pour un aller et retour depuis Papeete – pour le plus gros navire étudié, probablement surdimensionné pour le besoin réel. Retenons par prudence à ce stade une estimation haute.

Au regard des volumes que représentent l'implantation et le fonctionnement de la station proposée (cf. §2.2.) et des coûts d'affrètement il convient de différencier ces deux processus. Une conclusion d'étape s'impose à ce stade : la mobilisation de moyens spécialisés lourds sera justifiée pour l'entrée en théâtre mais sera

disproportionnée et prohibitive pour acheminer les volumes de fret nécessaires au fonctionnement. Ceux-ci, de l'ordre de 10 tonnes au maximum pour un trimestre, seront minimales au regard de la capacité d'emport totale de ce genre de navire. Le fonctionnement, c'est-à-dire le ravitaillement de la station devra donc être assuré par un moyen ordinaire léger, qui devra bénéficier d'une infrastructure minimale.

Dès lors, quelle pourrait être cette infrastructure maritime légère ? L'aménagement d'un ponton ou de toute autre infrastructure sur la partie extérieure du lagon est exclu pour des raisons d'ingénierie et d'exposition aux risques. C'est donc nécessairement vers l'intérieur du lagon qu'il faut se tourner. Or il faut rappeler que l'atoll de La Passion a longtemps été ouvert. Il a d'ailleurs été découvert avec deux passes, plus précisément *hoa*¹⁷, au nord et au sud-est près du Rocher. Ce n'est que vers le milieu du XIX^{ème} siècle que la fermeture naturelle du lagon a été observée. Actuellement, les études et les mesures montrent que l'ancienne passe va se rouvrir naturellement. Près du Rocher, des observations récentes attestent d'un rétrécissement du cordon littoral, qui était encore d'une largeur de 20 mètres en avril 2015 mais plus que de 14 mètres le 2 février 2016. D'après les mesures du Pr Jost et de son équipe, le retrait de la côte au droit du Rocher a été de 77 mètres entre 1935 et 2001, soit une moyenne de 1,1 mètre par an pendant 66 ans. Le phénomène s'accélère à partir de 2001, où le retrait observé de 43 mètres en 13 ans élève la moyenne à 3,3 mètres par an. Le rétrécissement récemment observé de 6 mètres en 10 mois seulement confirme cette accélération de l'érosion. Les vagues franchissent désormais régulièrement la couronne jusqu'à projeter des poissons dans le lagon.

La question se pose alors de savoir si cette ouverture pourrait être facilitée mécaniquement dans un premier temps, puis amenée dans un second temps à des dimensions permettant l'accès à l'intérieur du lagon de navires avec plusieurs hypothèses de caractéristiques nécessaires.

¹⁷ *Hoa* : terme polynésien utilisé en géomorphologie désignant un chenal naturel de faible profondeur, inférieur à 1,5 mètre et n'autorisant pas la navigation, entre deux îlots – appelés *motu* – permettant le passage des eaux marines entre l'océan et le lagon d'un atoll.



L'ancienne passe du Rocher en cours de réouverture et, à gauche, la cuvette orientale, navigable – © S. Dugast – Passion 2015

Dans le prolongement de ce qui a été dit en première partie, au § 2.3, les études déjà menées sur l'île constituent une première base solide pour l'élaboration de ce qu'il conviendra d'appeler l'état antérieur à la réouverture naturelle du lagon. Ainsi, la finalisation de cet état des lieux devra être achevée avant la réouverture de la passe, qu'elle soit naturelle ou mécanique (*cf.* § 2.4 de la présente partie).

L'accès maritime à l'intérieur du lagon soulève trois questions : faut-il une ou plusieurs passes ? À quel endroit faut-il les implanter ? Quelles doivent être leurs dimensions ? Les nombreux entretiens réalisés avec divers spécialistes au cours de la mission ainsi que les avis recueillis auprès des ingénieurs du SHOM au cours de la mission *Passion 2015* permettent d'avancer des réponses. Ces dernières ont été basées sur les hypothèses de travail définies pour le fonctionnement de la station, telles qu'elles sont exposées au § 2.5 de la présente partie. Ces réponses et ces choix ont également permis de définir un coût en lien avec des entreprises polynésiennes spécialisées dans ces travaux maritimes, dans la mesure où l'ouverture voire l'agrandissement de passes dans les atolls sont des opérations relativement courantes en Polynésie française.

En synthèse, il en résulte que deux passes sont nécessaires, principalement pour trois raisons. La première pour limiter la force des courants dans les phases de remplissage et de vidange du lagon au gré des marées et ainsi augmenter la sécurité au moment du franchissement. La seconde pour disposer de deux orientations différentes par rapport aux vents et aux courants à l'extérieur du lagon et augmenter significativement les jours où il sera possible de la franchir dans des conditions de

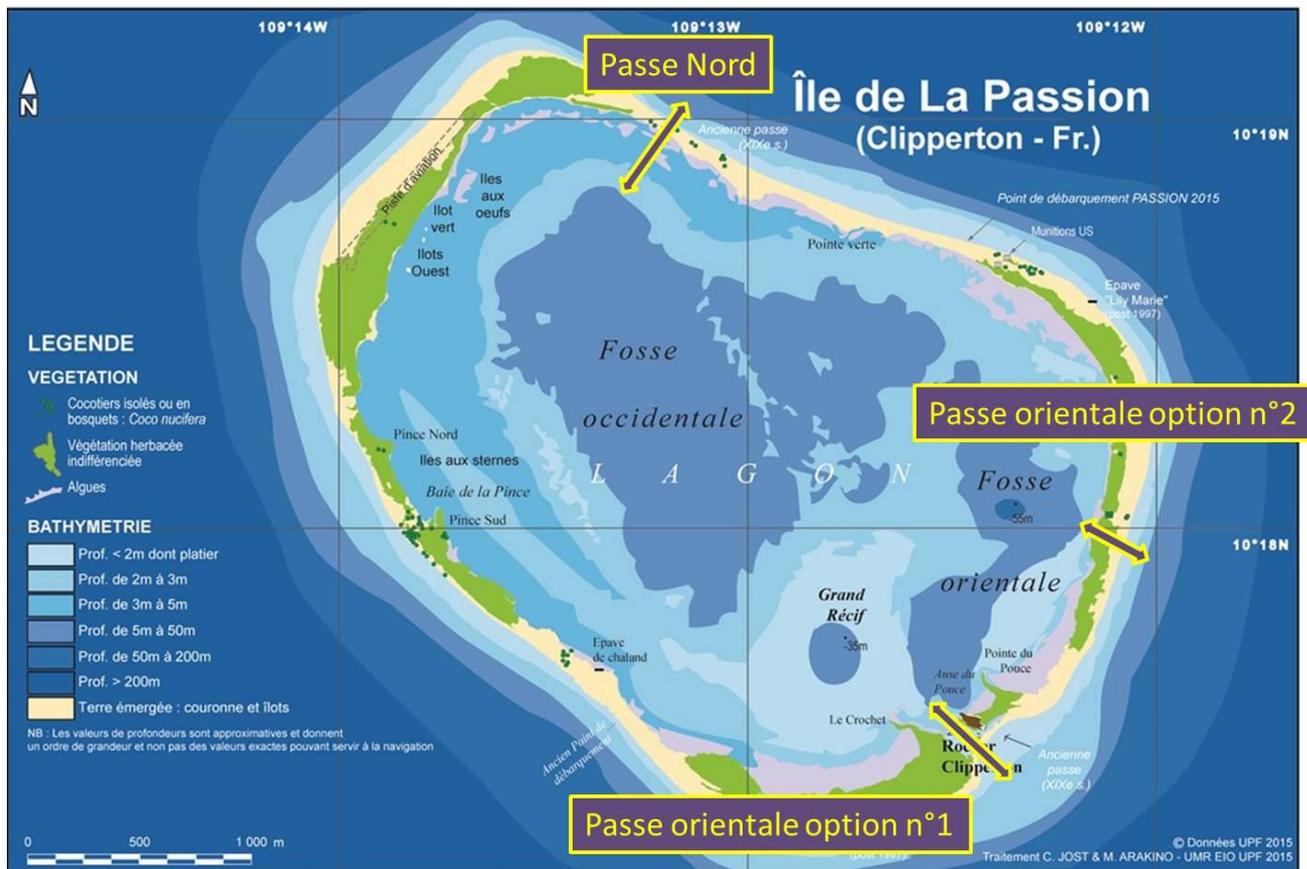
sécurité renforcées. Enfin, la troisième raison est que le renouvellement des eaux du lagon et donc la régénération de son écosystème et l'installation de nouvelles espèces sera beaucoup plus rapide que si les deux passes se trouvent sur la même côte.

Sur la localisation de ces passes, l'emplacement de la passe nord ne fait aucun doute en raison de l'accès à des aires de mouillage profond dans le plus grand bassin du lagon, la fosse occidentale. Il s'agirait de rouvrir la passe historique, celle observée et cartographiée en 1840¹⁸. Le mouillage de navires dans le bassin occidental a également été l'option d'aménagement du projet de la SEIDEC en 1984 (*cf.* première partie, § 2.2). Quant à l'ouverture sur la côte orientale, deux options sont possibles.

La première consiste à profiter de la réouverture naturelle de la passe située à proximité du Rocher. La seconde consiste à percer au plus court entre les eaux de la fosse orientale du lagon et la partie la plus étroite du platier corallien (*cf.* schéma puis carte ci-après). Pourtant, la quantité de matériaux à évacuer serait paradoxalement plus importante en raison de la largeur de la couronne à cet endroit, même si la distance est courte entre les eaux intérieures et le large, de l'ordre de 200 mètres, mais surtout avec une altitude de 2 mètres. Le coût d'une passe dépendant largement du cubage de matériaux évacués, le surcoût de cette option pourrait se situer entre 40 000 et 240 000 €, selon la largeur de la passe. Il serait cependant plus aisé d'ouvrir sur la couronne que sur le platier corallien, en fonction de la profondeur souhaitée.

La localisation possible des passes – sous couvert de confirmation par l'étude d'impact et de l'analyse préalable *in situ* par les ingénieurs compétents – figurent sur le schéma ci-dessous.

¹⁸ Carte de Sir Edward Belcher.



Sur la question des dimensions, c'est au regard du ravitaillement qu'il a fallu les définir. L'enjeu porte sur la question du lieu de transbordement entre le navire ravitailleur – affrété pour l'occasion – et la barge capable ensuite de desservir la rive intérieure du lagon. Si le transbordement se fait à l'extérieur du lagon, seule la barge aura à franchir la passe. Ainsi, 3 mètres de profondeur et 20 mètres de largeur suffiraient. Si le navire ravitailleur – de type palangrier polynésien – devait franchir la passe, pour effectuer le transbordement à l'intérieur du lagon, il faudrait alors 6 mètres de profondeur et 30 mètres de largeur. Ce choix influera également sur celui de la barge de transbordement, qui devra avoir une meilleure tenue à la mer si elle doit sortir du lagon pour effectuer le transbordement à l'extérieur.

S'agissant de la passe orientale du Rocher, représentée par l'option n°1 ci-dessus, sa réouverture en cours fera d'elle un *hoa*, que de petites embarcations peu larges et manoeuvrantes pourront emprunter. Cela ne permettra pas de procéder à un ravitaillement mais facilitera largement le débarquement du personnel et surtout, cela favorisera le renouvellement des eaux intérieures du lagon donc sa régénérescence.

Les coûts d'ouverture des passes varient donc, selon les hypothèses, de 0,72 à 3,1 M€ hors coût d'affrètement du navire acheminant le matériel de travaux. La durée du chantier est estimée entre 6 et 10 mois, selon les options retenues.

Recommandation : *procéder à l'ouverture de deux passes aux orientations différentes.*

Dernier point : l'aménagement à l'intérieur du lagon. Une infrastructure minimale serait nécessaire pour conserver la barge de débarquement ou faciliter l'accostage par des embarcations annexes mises à l'eau depuis des navires de passage. Un ponton flottant apparaît dès lors comme l'aménagement le plus simple et le moins onéreux. Il serait même possible de récupérer les matériaux extraits lors de l'ouverture des passes pour aménager une darse à l'intérieur du lagon, qui pourra abriter ou protéger le ponton flottant. Le coût de cet aménagement avoisinerait les 300 000 € s'il était mutualisé avec le chantier d'ouverture des passes.

Recommandation : aménager un ponton flottant protégé à l'intérieur du lagon.

2.2. De la station scientifique

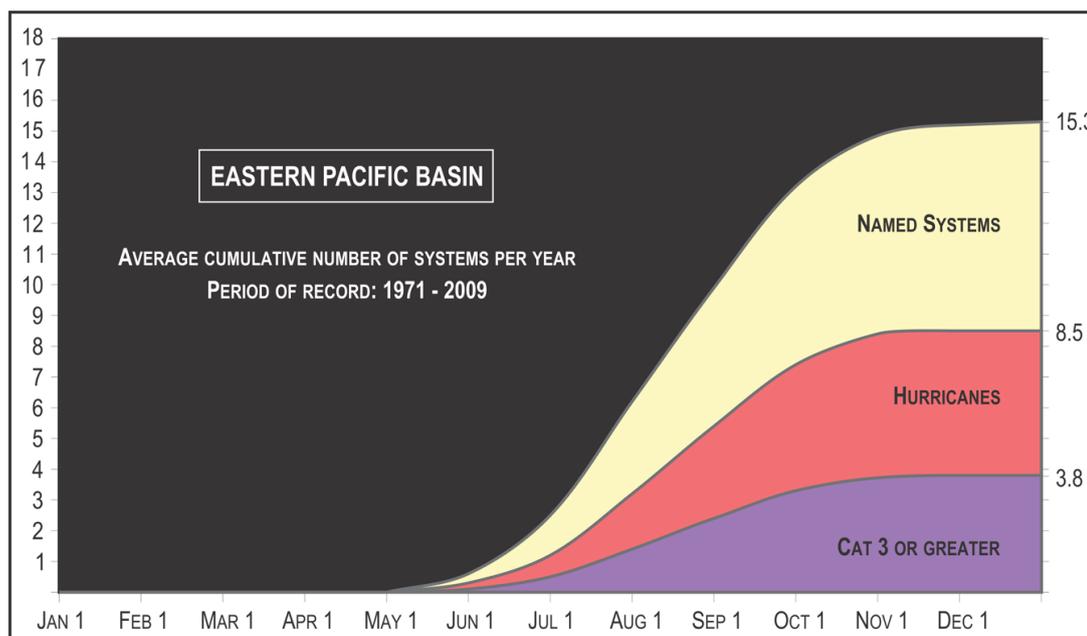
Les contributions des nombreux scientifiques interrogés, croisés avec l'expérience de ceux s'étant rendus sur place, estiment raisonnable et envisageable une présence permanente se situant autour de 8 à 12 personnes au total. Naturellement, il existerait une capacité modulaire, au moyens de tentes comme cela a été fait pour la mission *Passion 2015*, d'augmenter ponctuellement cette capacité lors des relèves ou des missions scientifiques particulières nécessitant un renforcement. Ainsi, seule une infrastructure minimale en dur serait nécessaire pour assurer la production locale d'énergie avec des moyens écologiques valorisant la production d'énergies renouvelables et la conservation et sécurisation du matériel sensible, notamment pendant la saison cyclonique, globalement de mai à novembre.

Sur les vingt dernières années, de 1996 à 2015, l'analyse réalisée par le Pr Jost montre que seulement quatre cyclones de catégorie 1 et 2, soit des vents de 118 à 177 km/h, ont impacté La Passion en passant à moins de 250 km de l'île ; ainsi que huit dépressions tropicales fortes, soit des vents de 89 à 117 km/h ; et dix dépressions tropicales modérées, soit des vents de 62 à 88 km/h. Dans l'ensemble, les cyclones passent plus au nord de l'île ou frôlent la bordure de la ZEE. En vingt ans, seul un système est passé directement sur l'île, en mai 2003.

Durant cette même période, la zone du Pacifique nord-oriental a toutefois connu soixante-six cyclones de catégories 3 et plus sur l'échelle Saffir – Simpson. Un seul cyclone suffit pour éroder ou au contraire accumuler des milliers de mètres cubes de sable et de graviers et provoquer l'arrachement et le transport de boulder (gros bloc) jusque sur la couronne, comme celui en bout de piste d'aviation, d'un volume d'environ 4 m³. A l'étude des images satellitaires, il apparaît ainsi probable que ce soit la dépression tropicale Andres de mai 2003, suivie du cyclone Patricia en octobre 2003, qui soient responsables de l'accumulation d'une bande de terre d'un kilomètre de long sur trois à cinq mètres de large dans le lagon à l'est. Par ailleurs, seules les marées cycloniques et les vagues peuvent expliquer les dépôts de graviers coralliens jusqu'à 7 mètres de hauteur dans les galeries du Rocher. Cependant, des enquêtes

menées auprès des anciens militaires et marins ayant vécu sur l'atoll lors des missions Bougainville de 1966 à 1969¹⁹, aucun témoignage ne rapporte un épisode cyclonique significatif.

En tout état de cause il convient de pouvoir réaliser des mesures en continu et de relever les impacts de ces phénomènes pour mieux comprendre l'évolution et le devenir de cette île et des atolls en général.



Moyenne cumulée du nombre de phénomènes : dépressions tropicales fortes et modérées (named systems) et cyclones (hurricanes et cat 3 et plus) dans le Pacifique oriental entre 1971 et 2009 (source : NOAA)

Le début de la saison cyclonique se situe mi-mai et la fin vers fin novembre.

Au regard des pratiques développées dans les nombreux atolls habités de Polynésie française d'une part et du retour d'expérience des expéditions scientifiques passées sur La Passion d'autre part, il en ressort que l'infrastructure en dur pourra se limiter à un abri paracyclonique. Hors alerte cyclonique – ce qui arrivera nécessairement sans pour autant que le phénomène se dirige sur l'île, mais cela reste une hypothèse à prévoir dans la mesure où il ne serait pas acceptable aujourd'hui de reproduire le niveau de risque assumé au XIX^{ème} siècle ou dans les années 1960 – cet abri servira également de bâtiment principal pour la station, afin d'en garantir l'utilisation quotidienne donc la bonne conservation. Pour le reste, des structures modulaires voire amovibles seront à

¹⁹ Enquête menée auprès des anciens des missions Bougainville, membres de l'Association *Clipperton – Projets d'outre-mer* (CPOM) dont le Pr Jost est président-fondateur.

privilégier pour limiter les coûts, limiter l’empreinte sur le site et conserver un caractère réversible à ces extensions ponctuelles.



Abri paracyclonique sur l’atoll de Tikehau (Polynésie française) – prévu pour accueillir 700 personnes pendant 72 heures

La photographie ci-dessus illustre un abri paracyclonique conçu pour abriter plusieurs centaines de personnes en cas d’urgence. Le temps de sauvegarde, pendant lequel les conditions de vie à l’intérieur seraient précaires, est prévu pour 72 heures maximum, en cohérence avec le caractère provisoire d’un passage de cyclone. Ce bâtiment a donc été conçu sur la base de la population maximale à abriter, afin d’en définir les dimensions. Pour le rentabiliser et l’utiliser en dehors des alertes, il est possible d’y installer les services de la mairie, une école voire un dispensaire.

S’agissant de La Passion, dimensionner la taille du bâtiment sur le nombre de personnes à abriter aboutirait à un bâtiment certes satisfaisant pour la sécurité mais insuffisant pour l’activité de la station. C’est donc ce dernier paramètre qui a présidé à l’élaboration des dimensions du bâtiment. Ainsi, la surface utile à l’étage – le rez-de-chaussée étant ouvert et pouvant accueillir des activités hors alerte – devrait être de 250 m², soit le quart de l’ensemble ci-dessus ou la moitié de l’un des deux bâtiments ci-dessus. A titre de comparaison, le rapporteur a pu constater lors de sa visite sur l’île de Tromelin, avec le groupe d’études des TAAF en décembre 2015, que les bâtiments à caractère paracyclonique de la base de vie sont d’une superficie du même ordre pour n’accueillir aujourd’hui plus que trois personnes.

Par définition, il est nécessaire de conserver dans l’abri para cyclonique les organes vitaux pour la survie en cas de passage d’un cyclone tels que la cuve de récupération des eaux de pluie, un groupe électrogène d’appoint – la production principale d’énergie pouvant se faire par énergie renouvelables – et des locaux de stockage de

vivres secs. Quitte à disposer d'une telle infrastructure, il apparaît vivement souhaitable d'y installer également des éléments non vitaux pour la survie en elle-même mais indispensable pour la vie de la station : les moyens de communication et une salle informatique. Seule cette salle informatique – radio nécessiterait d'être climatisée, pour la bonne conservation du matériel. La ventilation à partir des fenêtres à lamelles para cycloniques sera suffisante pour les autres pièces. S'agissant des pièces de vie, sur la base de huit à douze personnes en permanence au maximum, il conviendrait de prévoir une pièce de vie commune et une cuisine. Pour l'hébergement, l'hypothèse retenue est celle de six chambres individuelles et de deux chambres collectives pouvant accueillir jusqu'à 3 personnes chacune. Deux blocs sanitaires, hommes et femmes, avec cabines individuelles de douche seraient également nécessaire.

Hors des périodes d'alerte, le rez-de-chaussée ouvert du bâtiment pourrait faire office de lieu de vie ouvert, couvert et ventilé, mais aussi de laboratoire humide. Il suffirait d'installer à l'ombre de la façade qui ne sera pas exposée au soleil une colonne fixe abritant une arrivée d'eau et servant également de support pour des paillasses de laboratoire.

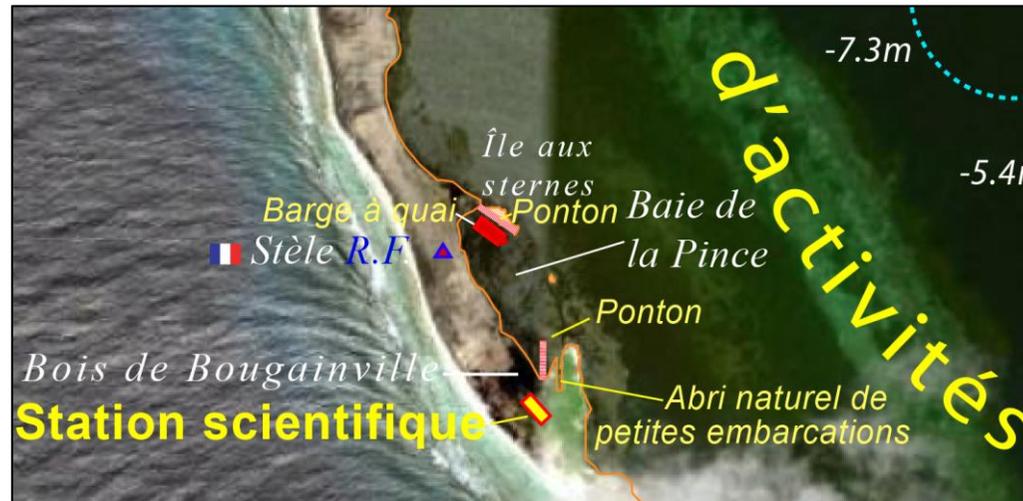
Sur la base de ce qui existe déjà dans certains atolls de Polynésie française, le coût de ce bâtiment serait de l'ordre de 1 M€, hors coût d'affrètement du navire nécessaire à l'acheminement des ouvriers et du matériel.

Recommandation : mutualiser la station scientifique et l'abri paracyclonique.

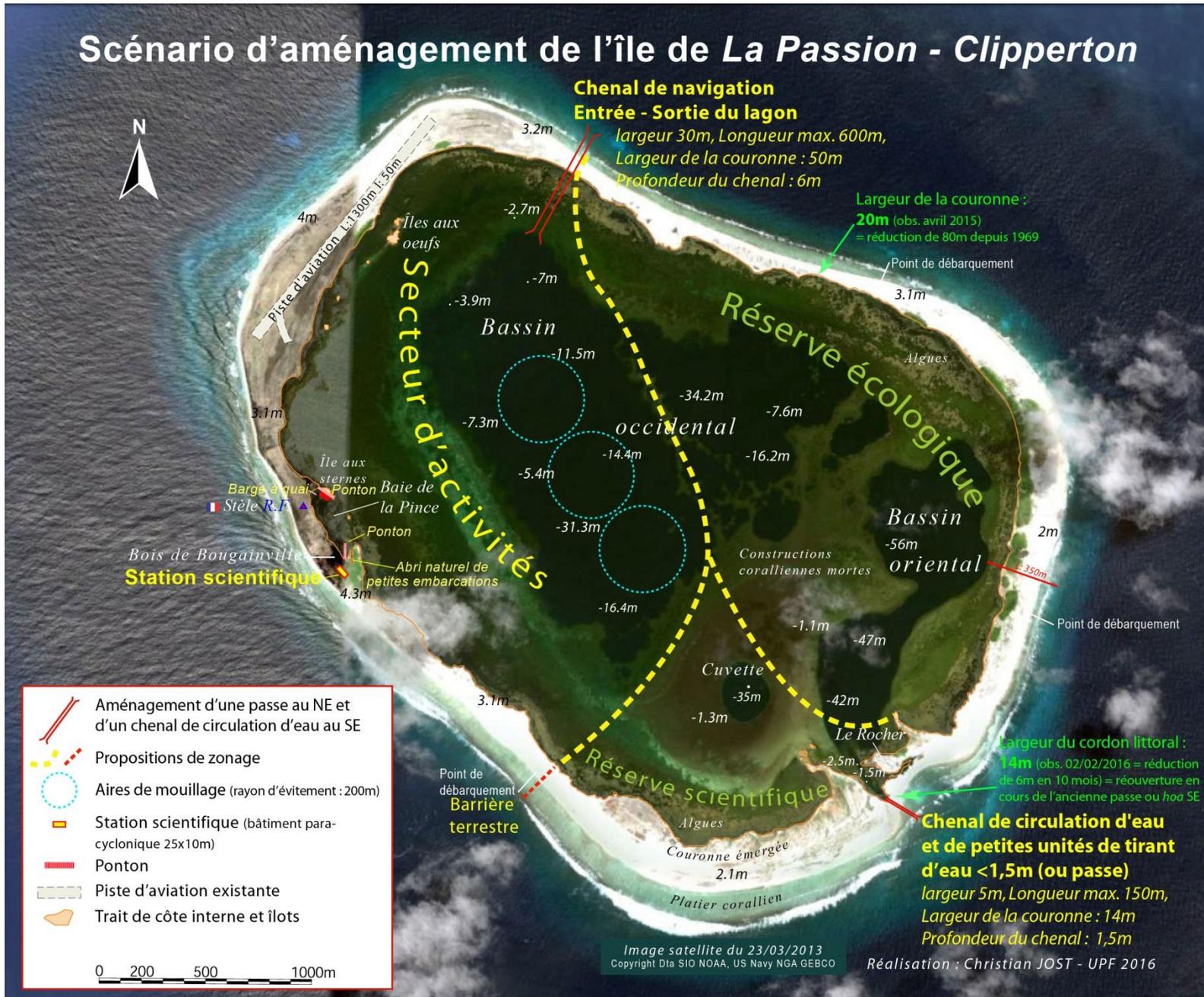
Initialement, l'implantation de la station pouvait se concevoir à deux emplacements : soit à l'endroit où le niveau du sol par rapport à celui de la mer est le plus élevé, c'est-à-dire à proximité de la piste d'aviation ; ou à l'emplacement du camp Bougainville, là où les dalles en béton demeurent. Cette dernière option mérite d'être privilégiée pour plusieurs raisons récapitulées dans le tableau ci-après, ainsi que deux cartes pour illustrer ce propos et récapituler les propositions d'aménagement.

Emplacement Bois Bougainville		Emplacement côté ouest, au sud de la piste	
Avantages	Réserves	Avantages	Réserves
Protection en arrière de la crête et protection par un platier large (cassure des vagues éloignée de la plage)	Largeur de couronne d'environ. 200 mètres	Largeur maximale de la couronne de près de 400 mètres	Absence de site protégé, exposé en bout de lagon aux vents dominants d'Est
Hauteur maximale de l'atoll (hors Rocher) de 3,5 à 4,3 mètres (tertre de phosphates)	Érosion de la côte côté large. Reprise d'anciens dépôts ayant transformé la plage de pente douce à pente forte.	Hauteur maximale de l'atoll (hors Rocher) de 4 mètres	Côte très exposée à des houles croisées et directement aux vagues du fait d'un platier très étroit
Abri naturel de la Baie de la Pince formant une petite rade. Présence de l'île aux Sternes à 2 mètres du rivage, facilitant l'aménagement d'un ponton fixe ou flottant voire d'un quai. Abri drome existant.			Rivage intérieur facilitant moins naturellement l'aménagement nautique
Présence d'un îlot au milieu de la Baie de la Pince pouvant servir d'appui		Présence d'un îlot (ouest) pouvant servir d'appui à infrastructure	
Bathymétrie d'au moins 2 m		Bathymétrie d'au moins 2 m	
Présence de vasques creusées atteignant la nappe phréatique		Nappe phréatique plus importante	
Présence de bosquet de cocotiers créant une zone ombragée			Absence de végétation et de zone ombragée

Existence de dalles de béton des missions Bougainville, utile en support aux activités		Absence de tout artefact humain	
	Site plus éloigné de la piste d'atterrissage	Proximité de la piste d'atterrissage	Implantation à risque d'un bâtiment à proximité de la piste d'atterrissage
Proximité du point de débarquement sud en cas de besoin exceptionnel		Site éloigné de tous les points de débarquements externes	
Seul lieu de l'île offrant un véritable sol, permettant des cultures d'appoint			Absence de sol Substrat gravillonnaire
Protection en arrière de la crête et protection par un platier large (cassure des vagues éloignée de la plage)	Largeur de couronne d'environ. 200 mètres	Largeur maximale de la couronne de près de 400 mètres	Absence de site protégé, exposé en bout de lagon aux vents dominants d'Est



Scénario d'aménagement de l'île de La Passion - Clipperton



2.3. De la rénovation de la piste aérienne

L'armée américaine avait aménagé en 1944 une piste longue de 1200 mètres par nivellement du sol corallien. S'agissant de l'utilisation de cette piste, le service national d'ingénierie aéroportuaire (SNIA) de la direction générale de l'aviation civile (DGAC) ainsi que le ministère de la défense, ont fourni des éléments très précieux permettant de conclure au potentiel d'emploi de cette piste aérienne.

En tout état de cause, une validation *in situ* sera nécessaire avant toute utilisation par un aéronef civil ou militaire. Par ailleurs, compte-tenu des premiers calculs sur les possibilités d'emport de fret depuis le Mexique, l'utilisation de cette piste n'est pas décisive pour acheminer du matériel pour les travaux d'aménagement précités. En revanche, l'utilisation de cette piste mérite d'être clarifié au regard du besoin potentiel d'une évacuation sanitaire. Cette mission n'appelle pas une charge utile trop élevée et ouvre l'emploi d'une large gamme d'aéronefs civils voire militaires. Cet aspect doit être approfondi car l'éventualité d'une évacuation sanitaire, dès la phase de chantier (ouverture des passes, construction de l'abri paracyclonique), est à prendre en considération.

L'un des obstacles à l'utilisation de la piste réside principalement dans les colonies de fous masqués qui nichent à même le sol. La couronne ouest sur laquelle se trouve la piste est toutefois peu occupée dans toute sa partie centrale, correspondant d'ailleurs à la piste. En 2015 a également été identifiée une colonie de 150 à 200 noddis (*Anous stolidus*) nichant dans la végétation en bord de piste. Cette espèce n'est pas résidante. En tout état de cause, la planification des mouvements d'aéronefs pourrait se faire en dehors des heures d'activité de ces oiseaux qui sont globalement connues, ou après mise en œuvre d'un système d'effarouchement.

L'utilisation de cette piste est à envisager pendant la phase de chantier puis tout au long du fonctionnement de la station scientifique. Là encore, il s'agit de rester raisonnable sur l'utilisation. En tout état de cause, une utilisation dans le cadre d'une urgence sanitaire ou de l'évacuation médicale d'une personne devra être possible. Ensuite, les relèves de personnel pourront se concevoir par voie aérienne depuis le Mexique, pour celles qui ne pourraient pas coïncider avec le ravitaillement de l'île par voie maritime ou les différents passages d'opportunité. De telles relèves par voie aérienne s'appuieraient sur des aéronefs bimoteurs de la gamme civile, capables d'emporter 0,8 à 1,5 tonnes de charge utile en trois heures depuis le Mexique et ceci, en l'absence de ravitaillement en carburant sur l'île. L'autre emploi possible de la piste d'aviation serait le ravitaillement de l'île en cas d'avarie ou d'indisponibilité du ravitaillement par voie maritime ; ou en alternance avec un ravitaillement maritime. Dans cette dernière hypothèse, la rénovation de la piste, au-delà de sa seule qualification, serait indispensable. Pour se faire, deux options sont possibles.

La première option de rénovation consiste à remettre à niveau la piste par un essartage puis un nivellement puis un compactage du sol corallien afin de supprimer les altérations de la piste actuelle. Cette opération pourrait être peut coûteuse dès que l'engin et les conducteurs appropriés sont acheminés sur l'île par voie maritime. Là encore, une mutualisation avec l'affrètement d'un navire offrant de larges capacités d'emport et de débarquement pour l'entrée en théâtre est à rechercher.

La seconde option consiste à revêtir l'ensemble de la piste de plaques dites PSP pour *pierced steel plank* ou PAP pour *Pierced aluminium plank*. Cette solution offre comme avantages de maintenir la perméabilité des sols, d'être réversible et à faible impact sur le milieu. Ces plaques ont longtemps existé en grand nombre dans les Armées. L'inconvénient est la masse nécessaire qu'il faudrait acheminer et débarquer sur l'île pour couvrir 20 000 m² de piste. Selon l'estimation faite par les services du ministère de la Défense, cela représenterait environ 3 000 tonnes. A supposer que la Défense dispose encore d'un stock suffisant et qu'il soit cessible à la collectivité pour cette opération, l'acheminement serait à planifier depuis la métropole. Il faudrait soit un navire disposant de la capacité de livraison sur l'île : capacité amphibie lourde ou transbordement sur barge ; ou décharger à Papeete pour recharger ensuite sur un navire de livraison comme ceux mentionnés au § 2.1 de la présente partie. Le coût de cette option, de l'ordre de 3,5 M€ – au-delà du coût des plaques et de la disponibilité des stocks – est donc l'élément dissuasif principal.

En tout état de cause, le mode de rénovation de la piste dépendra aussi et surtout de l'état des lieux préalable qui en sera fait sur place.

Recommandation : faire expertiser la piste d'atterrissage conjointement par des experts du génie de l'air et de l'aviation civile à l'occasion d'un prochain passage de navire à La Passion.

En phase d'exploitation, l'entretien et le déblaiement des obstacles éventuels que le vent pourrait charrier sur la piste seraient opérés par les personnes présentes sur l'île pendant la phase de construction puis le fonctionnement de la station.

L'option consistant à installer sur l'île une capacité mobile de stockage et d'avitaillement est possible pour un coût d'environ 100 000 € hors livraison. Les modalités d'entretien et de conservation au regard de la fréquence des dessertes et de ravitaillement seraient à approfondir. Le rapporteur retient que cette option reste possible sans être toutefois indispensable.

2.4. De la planification et des opérations préalables

L'exposé de l'ensemble de ce qui précède a mis en évidence la nécessité de procéder à des expertises complémentaires. Elles figurent pour mémoire dans le tableau ci-dessous :

Objet	Modalités
Évaluer la quantité de munitions à neutraliser ainsi que la méthode de neutralisation ; puis procéder à leur neutralisation.	Embarquement compétences génie – démineurs à l'occasion de prochains passages sur l'île d'un navire d'État (plusieurs possibilités en 2016)
Confirmer <i>in situ</i> la localisation des passes puis réaliser une étude d'impact par un bureau d'études environnemental spécialisé	Opérer par appel d'offre soit en laissant l'opérateur se rendre sur place par ses propres moyens ou en assurant 2 à 3 jours sur place à l'occasion d'un passage sur l'île d'un navire d'État (plusieurs possibilités en 2016)
Définir l'implantation de la station – abri paracyclonique ainsi que la qualité des matériaux utilisables sur place	Embarquement compétences ingénierie publique à l'occasion d'un passage sur l'île d'un navire d'État (plusieurs possibilités en 2016)
Expertiser les altérations de la piste d'aviation afin de confirmer son utilisation et les modalités de rénovation	Embarquement compétences génie de l'air et aviation civile à l'occasion d'un passage sur l'île d'un navire d'État (plusieurs possibilités en 2016)

Par ailleurs, un travail de planification des différentes opérations permettant le séquençage des phases et la mutualisation des affrètements et des compétences sera également nécessaire. Les premières expertises permettront aux industriels susceptibles *in fine* de réaliser les différents travaux d'affiner les quantités de matériel qu'il sera nécessaire de transporter sur place. Il conviendra de procéder par appels d'offres qui intégrera un plan d'affrètement de l'un des navires spécialisés, avec un système de rotation tout au long du chantier, dont il est raisonnable d'estimer la durée entre 12 et 24 mois, selon le séquençage des différentes étapes de réalisation. Pour mémoire, l'affrètement pour un aller et retour Papeete – La Passion d'un navire spécialité, c'est-à-dire pouvant débarquer du matériel en autonomie, s'élève à environ 500 000 €. La capacité d'emport de ce navire est d'environ 1 000 tonnes. Il conviendrait de prévoir au minimum deux passages pendant le chantier : pour la mise en place et l'enlèvement des engins. Le ravitaillement, les relèves de personnel et la livraison de matériaux pourront s'effectuer avec des navires de capacités moindres,

donc moins onéreux. En tout état de cause, l'ensemble de ces frais logistiques représentent le plus gros de la dépense d'investissement, compris entre 4 et 8 M€. La planification et la mutualisation seront deux clés d'économies et de rationalisation des coûts.

2.5. Du fonctionnement de la station

S'agissant du fonctionnement scientifique de la station, plusieurs schémas sont possibles et cumulables. La priorisation des différents programmes de recherche relèvera du comité consultatif qui serait adjoint à l'administrateur supérieur (*cf.* projets de textes en annexe 2). Pour la recherche française, il pourrait s'agir de scientifiques seniors, qui passeraient des temps de recherche sur l'île de un à deux mois pour la plupart, plus pour d'autres selon les domaines ; et de doctorants ou d'étudiants en 2^{ème} année de master qui pourraient effectuer leur stage sur l'île, entre trois et six mois. Il y aurait également des possibilités de campagnes thématiques dédiées en parallèle des sujets étudiés au long cours, tels qu'exposés dans la première partie du présent rapport. Moyennant une convention et une participation aux frais de fonctionnement, des scientifiques, des doctorants voire des étudiants étrangers pourraient également être accueillis. Des partenariats seraient alors établis avec les organismes de recherche ou les universités intéressées, notamment américaines, mexicaines et colombiennes pour ne citer qu'elles.

S'agissant de la représentation de l'État, celle-ci pourrait être assurée par l'équivalent de ce qu'est dans les TAAF le chef de district, nommé par l'administrateur supérieur. Par ailleurs, afin d'assurer la sécurité et l'ordre publics, mais aussi d'être en mesure de relever un certain nombre d'infractions, la présence d'un gendarme sur l'île apparaît nécessaire. Celui-ci pourrait être relevé tous les deux mois. Il pourrait par ailleurs cumuler ce rôle avec celui de chef de district. Ce schéma a été agréé par le directeur général de la gendarmerie nationale au cours de son audition par le rapporteur.

Le soutien médical serait garanti par la possibilité de procéder à une évacuation sanitaire par voie aérienne en cas de besoin. Par ailleurs, il pourrait être bénéfique de proposer aux élèves médecins ou infirmiers du service de santé des Armées des stages de fin d'études sur la station scientifique.

S'agissant du fonctionnement courant de l'île, il a déjà été exposé que le ravitaillement pourrait se faire par voie maritime ou aérienne.

S'agissant de la voie maritime, il serait nécessaire de disposer d'une barge de transbordement à demeure dans le lagon. Elle permettrait d'organiser le ravitaillement à partir de navires ordinaires et notamment de navires de pêche, qu'il s'agisse de senneurs ou de palangriers. Ce modèle existe dans plusieurs atolls en Polynésie française. Deux options sont alors possibles : si le ravitaillement est effectué par un

navire de pêche étranger, un avantage sur le coût de la licence de pêche pourrait être octroyé ; si le ravitaillement est effectué par un palangrier polynésien qui viendrait réaliser une campagne de pêche dans les eaux de La Passion, alors le coût d'affrètement serait établi sur la base des seuls frais de carburant. Les entretiens avec des investisseurs et armateurs polynésiens ont permis de confirmer leur intérêt pour ce système. Au regard de la charge offerte par ces navires et des besoins de la station, un ravitaillement tous les 3 mois serait acceptable. Selon le rapporteur, cette option serait à privilégier car elle permettrait de contribuer à l'aménagement du territoire polynésien, en donnant un argument complémentaire au développement d'une activité de pêche hauturière depuis les îles Marquises.

S'agissant de la barge en elle-même, il existe des constructeurs en Polynésie française. Il faudra la concevoir à l'image de ce qui est utilisé dans d'autres atolls. Afin de faciliter l'entretien, elle devra être propulsée par des moteurs hors-bords.



Barge de transbordement de l'atoll de Tikehau (Polynésie française), conçue pour transporter jusqu'à 23 tonnes



Le coût d'une telle barge est d'environ 150 000 €. Le modèle présenté ci-dessus excèderait les besoins de la station et une barge aux dimensions légèrement inférieures serait suffisante.

S'agissant du ravitaillement aérien, sauf à ce que l'expertise révèle que la piste est en meilleur état que ce qui a été estimé jusqu'à lors, hors disposition de plaques et hors possibilité de ravitaillement en carburant pour les avions, la capacité de charge utile est limitée à 1,5 tonnes, dans cette hypothèse la plus restrictive. Cela représente, avec le conditionnement, 20 jours de nourriture et d'eau pour 12 personnes. En prenant en compte le coût d'affrètement des aéronefs civils adaptés pour cette mission et du temps de vol, un ravitaillement de ce type coûterait 18 000 € ; soit environ 78 000 € par trimestre s'il fallait ravitailler l'île exclusivement par cette voie. La base de calcul pour une relève de personnel par voie aérienne est la même. En organisant un vol par mois, en admettant que l'ensemble du personnel ne soit pas relevé au même moment, les places libres dans l'avion permettraient d'apporter un complément en vivres frais.

En synthèse, il convient de retenir que parmi les coûts de fonctionnement de la station, le poste principal serait les coûts d'affrètement pour le ravitaillement, de l'ordre de 400 000 € par an. A titre de comparaison, les coûts d'alimentation pour 12 personnes pour une année sont estimés à 30 000 €.

3. DES SOURCES DE FINANCEMENT

L'annonce de l'implantation d'une station scientifique à caractère international appellera la convocation de toutes les parties prenantes : ministères impliqués, organismes de recherche, le groupe caisse des dépôts et consignations ainsi que l'agence française de développement, autour de la table pour identifier les contributions de tous ordres à l'investissement initial. Un tel projet sera collectif ou ne sera pas. S'agissant du fonctionnement, les perspectives sont plus claires car moins anxiogènes lorsque les contributeurs potentiels sont sollicités. Cela s'explique aussi car la majeure partie des sources de financement – s'agissant du fonctionnement – pourraient provenir des recettes sur les activités économiques sur et autour de l'île. Des organismes extérieurs pourraient également être sollicités dans certains cadres définis.

3.1. Par génération de recettes sur les activités économiques

D'après les premières estimations élaborées en lien avec des chercheurs de l'institut pour la recherche et le développement (IRD), le prélèvement en thonidés dans la ZEE de La Passion se situe entre 2 500 et 26 000 tonnes selon les années, cette activité étant soumise à des variations. Ces chiffres s'appuient sur les statistiques de la CIATT et ne prennent donc pas en compte les tonnes issues de la pêche illégale, non déclarée et non réglementaire (INN). En octroyant des licences à titre onéreux et en appliquant également une redevance à la tonne, les recettes liées à la pêche pourraient raisonnablement se situer entre 1 et 3 M€ par an. Des estimations plus hautes à 5 M€ ont parfois été avancées mais il convient de rester prudent dans un premier temps.

Sur la base de l'expérience des TAAF, la philatélie pourrait apporter un complément net annuel compris entre 200 000 et 400 000 €. Enfin, l'encadrement et l'assujettissement à redevance des pratiques de pêche sportive et dans une moindre mesure d'un tourisme d'aventure – dont nombreuses sont clandestines et illégales – pourrait générer quelques dizaines de milliers d'euros annuels supplémentaires.

Ainsi, une estimation basse à 2 M€ de recettes par an est l'hypothèse que le rapporteur retient.

Il est d'ores et déjà évident qu'à l'exception d'un abondement budgétaire de l'État vers la collectivité, les recettes liées à l'exploitation halieutique sont déterminantes pour l'avenir de ce projet. Par suite, la renégociation de l'accord avec le Mexique en 2017 – ou, si celui-ci ne souhaite pas bénéficier de licence à titre onéreux, la conclusion d'un accord avec un autre État partenaire – est une condition essentielle au financement du fonctionnement de la station.

Recommandation : mettre fin, lors de la renégociation de l'accord franco-mexicain avant 2017, à la gratuité des licences de pêche.

Dans la mesure où l'accord franco-mexicain du 29 mars 2007 a été conclu dans un contexte particulier s'agissant des relations bilatérales avec le Mexique, les deux parties gagneraient à ce que les ressources halieutiques dans les eaux avoisinant l'île de La Passion soient mieux étudiées. Dans ce contexte, si les Mexicains agréaient le principe de licences de pêche accordées à titre onéreux, dont le tarif pourrait être moindre que celui du marché pour conserver avec eux un partenariat privilégié sur la zone, il conviendrait de développer les collaborations scientifiques déjà existantes. L'objectif serait de parvenir à un réel partenariat entre matière de partage des travaux et des résultats tant sur l'environnement que sur les ressources halieutiques autour de La Passion.

Recommandation : développer et encourager les collaborations scientifiques avec les partenaires voisins notamment le Mexique.

Dernier exemple d'illustration des ressources potentielles de l'île : l'aquariophilie. En effet, les eaux de La Passion regorgent d'espèces rares pour les aquariophiles. Ainsi, un seul spécimen de poisson ange, endémique de l'atoll, se vend aux alentours de 10 000 dollars américains sur les marchés spécialisés. Des demandes de prélèvement sont régulièrement faites auprès de l'administrateur de l'île, toutes refusées pour le moment en l'absence de connaissances scientifiques précises sur l'état du stock. Pour autant, les spécialistes auditionnés avancent qu'un prélèvement raisonnable et maîtrisé serait possible, de l'ordre de quelques dizaines de poissons par an. Ce sont ainsi jusqu'à plusieurs dizaines de milliers d'euros qui pourraient revenir au budget de la collectivité.

3.2. Par levée de fonds auprès d'organismes extérieurs

Les organisations internationales, les fondations d'entreprise, voire des entreprises directement, les fondations reconnues d'utilité publique, mais aussi les organismes prêteurs, sont ici désignées par le terme d'organismes extérieurs.

Par levée de fonds, il faut entendre la recherche de financements directs globaux ou dirigés sur un aménagement, par exemple le ponton, ou un équipement particulier, de nature technologique ou scientifique. Cette contribution pourra aussi *in fine* être indirecte à travers le financement de programmes de recherche français voire internationaux qui seront développés dès la mise en activité de la station.

S'agissant des organisations internationales, il faut en réalité distinguer au sein de cette hypothèse les fonds qui pourraient provenir de l'Union européenne de ceux qui seraient apportés par d'autres Organisations internationales. Il convient cependant de ne

pas rechercher une internationalisation trop marquée de la station, notamment dès l'investissement, afin de garantir la poursuite de nos objectifs nationaux en complète indépendance. Le soutien d'organisations internationales sera plutôt à rechercher dans le financement de campagnes ou de missions scientifiques qui s'appuieront sur la station française, comme sa vocation internationale l'y incitera.

L'hypothèse la plus crédible et la mieux maîtrisée pour contribuer au financement des investissements initiaux sont des crédits européens. Ils ne pourraient porter que sur l'investissement et pas sur le fonctionnement de la station.

Comme cela a été évoqué, un certain nombre de fondations privées pourraient également être sollicitées pour contribuer aux investissements initiaux nécessaires à l'implantation d'une station scientifique française à caractère international. Selon les buts qu'elles poursuivent, leur intérêt pourrait se trouver dans de très nombreux domaines. Il pourrait notamment s'agir de soutenir des études sur le réchauffement et les évolutions climatiques, l'innovation et le développement d'énergies propres, l'expérimentation d'innovations technologiques en matière de mesures ou de moyens de surveillance ; mais aussi l'expérimentation biologique en milieu isolé à l'instar des travaux sur les moustiques porteurs de virus. Certaines fondations reconnues d'utilité publique, pourraient également être des partenaires financiers de programmes ou d'équipements de recherche.

Une fois que le montant des crédits qui pourraient être levés de la sorte sera connu, la collectivité nouvellement créée pourra avoir recours à l'emprunt, auprès de l'agence française de développement. La condition *sine qua non* sera que la collectivité dispose de ressources suffisantes pour couvrir le remboursement de cet emprunt. Au regard des coûts de fonctionnement précédemment exposés et en prenant en compte des frais de maintien en condition et d'entretien des divers équipements scientifiques et techniques, dont l'essentiel sera assuré par les organismes de recherche, les coûts de fonctionnement s'élèveraient à 1 M€ par an. Au regard de l'hypothèse basse de recettes annuelles retenues par le rapporteur, cette charge serait supportable.

Recommandation : lever les fonds nécessaires à l'investissement par appels aux dons et aux cofinancements puis couvrir la différence par un emprunt souscrit par la collectivité auprès de l'agence française de développement.

*

* *

CONCLUSION

Il existe donc une réelle possibilité de valoriser l'île de La Passion, d'une manière responsable et qui soit également au service de la recherche scientifique nationale et internationale. Ce projet est à la fois ambitieux et réaliste : il s'agit d'une station scientifique française à vocation internationale, de taille raisonnable. Sauf à ce que les recettes de fonctionnement puissent provenir d'une autre source, l'une des clés de ce projet est la génération de recettes par l'octroi de licences de pêche à titre onéreux. Cela pourrait se concevoir avec d'autres États que le Mexique mais il serait déraisonnable de ne pas tout tenter pour associer cet État partenaire à la réussite de ce projet, dans lequel il trouvera également un intérêt dans l'accès à une station scientifique unique dans la région et dans l'exploitation durable des ressources halieutiques de la zone, ce que l'accord de pêche actuel ne permet pas.

Plus généralement, parmi toutes les recommandations rappelées ci-après, plusieurs doivent être mises en œuvre sans tarder afin de sortir des filets vicieux et honteux dans lesquels notre pays s'est emmêlé depuis la fin des années 1960 et la fermeture du camp Bougainville.

Le *statu quo* serait la pire des décisions. Une alternative : mettre en œuvre les recommandations du présent rapport ou bien céder cette île, qui ne manquera pas de susciter intérêts et convoitises. La cinquième puissance mondiale, de surcroît membre du conseil de sécurité des Nations-Unies, ne peut laisser perdurer une telle situation. Plus encore que de l'image de la France, il en va de la crédibilité et de la capacité de notre État à exercer sa souveraineté tout en assurant la protection de ses intérêts économiques et environnementaux sur une île et ses eaux face à d'intolérables dégradations et agressions. A l'heure où le Pacifique nord se dessine comme un des enjeux géostratégiques majeurs du XXI^{ème} siècle, ne pas protéger et valoriser son unique possession et territoire dans cette zone serait pour la France plus qu'une erreur, une faute sur laquelle les générations futures ne manqueront pas de s'interroger.

SYNTHESE DES RECOMMANDATIONS

Ainsi, le rapporteur a l'honneur de présenter les recommandations suivantes :

- 1. Eriger l'île de La Passion en une collectivité dotée d'une personnalité juridique distincte et d'une administration effective :**
 - a. Modifier la loi n°55-1052 pour créer une collectivité ad hoc de La Passion, dont le canevas s'inspirerait de ce qui existe et fonctionne pour les TAAF ;
 - b. Étendre à La Passion le principe de spécialité législative et réglementaire ;
 - c. Consolider le dispositif réglementaire permettant de conditionner l'autorisation d'accès à l'île ou d'opération réglementée dans les eaux de l'île à l'embarquement d'un observateur désigné par l'administrateur de La Passion ;
 - d. Rétablir le nom originel de l'île dans tous les documents nationaux.

- 2. Mettre en œuvre les mesures urgentes de gestion et de conservation suivantes, en profitant notamment des prochains passages de navires d'État à La Passion pour :**
 - a. Procéder au ramassage et à l'enlèvement des déchets légers ;
 - b. Procéder rapidement à la neutralisation du stock de munitions ;
 - c. Procéder à la dératisation de l'île ;
 - d. Réintroduire de manière expérimentale et contrôlée le porc afin d'évaluer son impact sur les autres espèces et renforcer à terme la gestion durable et les équilibres de l'écosystème terrestre ;
 - e. Faire expertiser la piste d'atterrissage conjointement par des experts du génie de l'air et de l'aviation civile ;
 - f. D'une manière plus générale mais permanente, consolider la place de l'outil satellitaire dans la surveillance maritime de La Passion en garantissant un niveau adapté de ressources en imagerie.

3. Provoquer avant l'échéance de la tacite reconduction la renégociation de l'accord franco-mexicain du 29 mars 2007, en poursuivant les objectifs de négociation suivants :

- a. Exclure toute activité de pêche dans les eaux territoriales bordant l'île de La Passion ;
- b. Promouvoir des obligations contraignantes afin de tendre vers les meilleures pratiques internationales pour une pêche responsable et durable : transmission des données VMS et amélioration des déclarations ;
- c. Mettre fin à la gratuité des licences de pêche ;
- d. Développer et encourager dans ce contexte une collaboration scientifique privilégiée avec le Mexique.

4. Annoncer l'implantation d'une station scientifique à caractère international :

- a. Réunir l'ensemble des parties prenantes : ministères et organismes publics mais aussi les fondations intéressées pour agréer les contributions nécessaires à l'investissement initial ;
- b. Accompagner l'annonce de l'implantation d'une station scientifique à caractère internationale de démarches diplomatiques auprès de nos partenaires dans la région ;
- c. Développer et encourager les collaborations scientifiques avec les partenaires voisins notamment le Mexique ;
- d. Procéder à l'ouverture de deux passes aux orientations différentes ;
- e. Aménager un ponton flottant protégé à l'intérieur du lagon ;
- f. Mutualiser la station scientifique et l'abri paracyclonique.
- g. Lever les fonds nécessaires à l'investissement par appels aux dons et aux cofinancements puis couvrir la différence par un emprunt souscrit par la collectivité auprès de l'agence française de développement.

ANNEXE 1 : LISTE DES PERSONNES ENTENDUES OU CONSULTÉES

NOM	PRENOM	QUALITE
ADJEROUD	Mehdi	Directeur de recherches à l'institut pour la recherche et le développement (coraux)
ALPHA	Tearii	Ministre des affaires foncières et du domaine du gouvernement de la Polynésie française
AYMERIC	Michel	Secrétaire général de la mer
BARRIOT	Jean-Pierre	Directeur de l'observatoire géodésique de Tahiti
BAVILLE	Marie	Directrice de cabinet du haut-commissaire de la République en Polynésie, chargée de l'administration de Clipperton
BEAREZ	Philippe	Directeur de recherches, Muséum nationale d'histoire naturelle
BEFFRE	Lionel	Haut-commissaire de la République en Polynésie française
BELLAYER	Alexandra	Rédactrice à la sous-direction du droit de la mer au ministère chargé des affaires étrangères
BENNET	Didier	Société civile, membre de l'association "Clipperton, projets d'outre-mer"
BERIOT	Nicolas	Secrétaire général de l'observatoire national sur les effets du réchauffement climatique
BESSUDO	Sandra	Présidente de la commission colombienne pour les océans
BIGNON	Jérôme	Sénateur de la Somme, secrétaire de la délégation sénatoriale à l'outre-mer
BUESO	Patrice	Adjoint au chef de service de la recherche, direction de la recherche et de l'innovation (CGDD)
CALMANT	Stéphane	Directeur de recherches à l'institut pour la recherche et le développement (géophysicien)
CAMPO	Marie-Pierre	Chargée de mission au bureau des politiques publiques rurales, agricoles et maritimes à la direction générale des outre-mer
CHANCERELLE	Yannick	Centre de recherches insulaires et observatoires de l'environnement
CHEVREUIL	Eric	Société civile, passionné de Clipperton
CIAIS	Philippe	Laboratoire des Sciences du climat et de l'environnement
CLUA	Eric	Chargé de mission à la direction de l'État pour la recherche et la technologie en Polynésie française
COCHONAT	Pierre	Géologue – ancien directeur scientifique de l'IFREMER
CONTE	Eric	Président de l'université de la Polynésie française
CORREGE	Thierry	Professeur à l'université de Bordeaux I - directeur de Environnement, paléoenvironnements océaniques et continentaux (EPOC)
COURTINES	Marc	Ingénieur - chef du bureau des constructions publiques à la direction de l'ingénierie publique du haut-commissariat
CULLERE	Anne	Vice-amiral, sous-chef d'état-major "opérations aéronavales" à l'état-major de la marine
de CACQUERAY	Régis	Capitaine de vaisseau, cabinet du ministre de la défense

NOM	PRENOM	QUALITE
DE LAMBERT DES GRANGES	Philippe	Sous-directeur ressources halieutiques à la direction des pêches maritimes et de l'aquaculture (MEDDE)
DEGAGE	Eugène	Président du Groupe DEGAGE - entreprise de transport maritime
DOKTOR	Reynald	Chef de projet à l'office national d'études et de recherches aérospatiales (ONERA)
DRISCH	Jérémy	Lieutenant de vaisseau, état-major de la marine
DUCHAUCHOY	Alain	Société civile, vice-président de l'association "Clipperton - projets d'outre-mer"
DUCHEK	François	Armateur - ancien patron pêcheur à Hanaiapa (Marquises)
DUGAST	Stéphane	Journaliste, secrétaire général de la société française des explorateurs
DURON	Sophie-Dorothée	Adjointe au sous-directeur du littoral et des milieux marins (MEDDE / DGALN / DEB)
EGRETAUD	Charles	Directeur du bureau d'études environnement PTPU - membre du cluster maritime français de Polynésie française
ELLACOT	Stanley	Président de la fédération d'entraide polynésienne de sauvetage en mer - membre du cluster maritime français de PF
ETIENNE	Jean-Louis	Explorateur, responsable de l'expédition Clipperton 2005
FAVIER	Denis	Général d'armée, directeur général de la gendarmerie nationale
FONTENEAU	Alain	Chercheur émérite à l'institut pour la recherche et le développement (ichtyologue)
FRITCH	Edouard	Président de la Polynésie française
GARROUSTE	Romain	Docteur - Muséum nationale d'histoire naturelle (biodiversité)
GEORGES	Vincent	Directeur technique de la SAS PALACZ - entreprise de travaux publics
GOMEZ ROBLEDO	Juan Manuel	Ambassadeur du Mexique en France
GOULLETQUER	Philippe	Directeur scientifique biodiversité marine et côtière à l'IFREMER
GRIGNON	Gérard	Vice-président de la délégation outre-mer du Conseil économique social et environnemental
GUTZWILLER	Maxime	Chef du bureau de la sécurité intérieure et des relations internationales, haut-commissariat de Polynésie française
HEINIS	Xavier	Responsable de l'agence Pacifique ASSYSTEEL - membre du cluster maritime français de Polynésie française
HUMBERT	Thierry	Administrateur, chef de la subdivision des Marquises
JACQ	François	PDG de l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (IFREMER)

NOM	PRENOM	QUALITE
JACQUEMIN	Clément	Administrateur en chef des affaires maritimes, directeur du <i>Maritime Rescue Coordination Center</i> en Polynésie française
JARLEGAND	Stéphane	Sous-préfet, ancien administrateur de Clipperton pour le haut-commissaire de Polynésie française
JOGUET	Vincent	Chargé de mission à l'agence française de développement en Polynésie française
JOST	Christian	Professeur à l'université de Polynésie française - chef de la mission "Passion 2015"
KAUTAI	Benoît	Hakaiki, maire de Nuku Hiva
LAPLANCHE	Frédéric	Collaborateur du conseiller parlementaire auprès du ministre chargé des affaires étrangères
LASLAZ	Alain	Directeur du service nationale d'ingénierie aéroportuaire
LE BRIS	Gilbert	Député du Finistère
LORVELEC	Olivier	Ingénieur de recherche à l'Institut national de la recherche agronomique (INRA)
LOUY	Xavier	Consultant et co-auteur de "France sur mer, un empire oublié"
MALLET	Jean-Claude	Conseiller auprès du ministre de la défense
MARTEAU	Cédric	Directeur de la conservation du patrimoine naturel des TAAF
MARTRENCAR	Arnaud	Chef du bureau des politiques publiques rurales, agricoles et maritimes à la direction générale des outre-mer
MASSA	Charles-André	Administrateur en chef des affaires maritimes, chef du service des affaires maritimes en Polynésie française
METUA	Marcel	Maire délégué de Tikehau
METZGER	Philippe	Journaliste, officier de marine de réserve
MEYER	Jean-Yves	Délégué à la recherche de la Polynésie française
MOARU	Georges	Armateur mareyeur - membre du cluster maritime français de Polynésie française
MORIO DE L'ISLE	Bernard-Antoine	Contre-amiral, commandant supérieur des forces armées en Polynésie française - Commandant de la zone maritime
PACAULT	Hervé	Commissaire des armées (marine), chef du bureau action de l'État en mer en Polynésie française
PAILLOUX	Thomas	Commissaire des armées (marine), chargé de mission outre-mer au secrétariat général de la mer
PAULAIS	Thierry	Directeur de l'agence française de développement en Polynésie française
PAU-LANGEVIN	George	Ministre des outre-mer
PELE	Thomas	Directeur-adjoint de l'ingénierie publique du haut-commissariat en Polynésie française
PERROCHE	Anne	Directrice adjointe de cabinet du secrétaire d'État chargé de l'enseignement supérieur et de la recherche
PETIT	Jérôme	Directeur de l'association PEW - membre du cluster maritime français de Polynésie française
POZZO DI BORGO	Cécile	Préfet des terres australes et antarctiques françaises

NOM	PRENOM	QUALITE
QUENTEL	Christophe	Chef de la mission du Mexique, de l'Amérique centrale et des Caraïbes au ministère chargé des affaires étrangères
RICHY	Fabrice	Directeur du département outre-mer à l'agence française de développement
RISPAL	Kareen	Directrice des Amériques et des Caraïbes au ministère chargé des affaires étrangères
RIVA	Yvon	Président d'Orthongel
ROHFRITSCH	Teva	Ministre de la relance économique et de l'économie bleue du gouvernement de la Polynésie française
ROUSSEAU	Alain	Préfet, directeur général des outre-mer
SACOTTE	Jean-Charles	Président de l'Institut de droit économique de la mer de Monaco (INDEMER)
SALAUN	Pascale	Chef d'antenne de l'agence des aires marines protégées - membre du cluster maritime français de Polynésie française
SALIOU	Virginie	Chargée de mission à la direction générale des relations internationales stratégiques
SEGURA	Serge	Ambassadeur chargé des océans
SERET	Bernard	Ichtyologue, spécialiste des requins - Institut pour la recherche et le développement
SIU	Gilles	Centre de recherches insulaires et observatoires de l'environnement
SIU	Gérard	Président du cluster maritime français de Polynésie française
SOLIS-WEISS	Viviane	Chef de laboratoire à l'Institut des sciences et de la mer – Université nationale autonome de Mexico
STRASSEL	Christophe	Directeur de cabinet du secrétaire d'État chargé de l'enseignement supérieur et de la recherche
TAQUET	Marc	Directeur de recherches à l'institut pour la recherche et le développement
TARRATS	Marc	Représentant aux Marquises de la fédération d'entraide polynésienne de sauvetage en mer
TEHAAMOANA	Etienne	Hakaiki, maire de Hiva Oa
TETUANUI	Tutu	Entrepreneur
THIEBAULT	Stéphanie	Directrice de l'institut écologie et environnement du CNRS
TIATOOPA	Frédéric	Conseiller municipal de Tikehau
TROUBAT	Thierry	Ingénieur en chef de 1ère classe, sous-directeur au service des infrastructures de la défense
TSCHIGGFREY	Marc	Secrétaire général du haut-commissariat de la République en Polynésie française
TUAIVA	Jean-Paul	Député de la 3ème circonscription de la Polynésie française
TUIHANI	Marcel	Président de l'assemblée de Polynésie française
VINCENT	Patrick	Directeur général de l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (IFREMER)
VIZY	Marc	Conseiller outre-mer à la présidence de la République
YANG	George	Société civile, médecin, membre de l'association "Clipperton, projets d'outre-mer"
YOUNES-MORENO	Pauline	Rédactrice à la mission du Mexique, de l'Amérique centrale et des Caraïbes (min. affaires étrangères)

ANNEXE 2 :

PROPOSITION DE LOI ET DE DECRET D'APPLICATION

**PROPOSITION OU PROJET DE LOI
portant modification de la loi n° 55-1052 du 6 août 1955 portant statut des Terres
australes et antarctiques françaises et de l'île de Clipperton.**

Article premier

Dans l'intitulé de la loi n°55-1052 du 6 août 1955, après les mots « l'île de » sont insérées les mots « La Passion – ».

Article 2

Le titre II de la loi n°55-1052 susvisé est ainsi rédigé :

« Titre II : statut de l'île de La Passion – Clipperton.

Article 9

L'île de Clipperton peut être également désignée par l'appellation « La Passion » ou « La Passion – Clipperton ».

Article 10

L'île de La Passion – Clipperton forme une collectivité à statut particulier dotée de la personnalité morale et possédant l'autonomie administrative et financière.

Cette collectivité prend le nom de La Passion.

Article 11

Dans les matières qui relèvent de la compétence de l'Etat, sont applicables à La Passion les dispositions législatives et réglementaires qui comportent une mention expresse à cette fin.

Par dérogation au premier alinéa, sont applicables de plein droit à La Passion, sans préjudice de dispositions les adaptant à l'organisation particulière de la collectivité, les dispositions législatives et réglementaires qui sont relatives :

1° A la composition, à l'organisation, au fonctionnement et aux attributions des pouvoirs publics constitutionnels de la République, du Conseil d'Etat, de la Cour de cassation, de la Cour des comptes, du tribunal des conflits et de toute juridiction

nationale souveraine, du Défenseur des droits et de la Commission nationale de l'informatique et des libertés ;

2° A la défense nationale ;

3° A la nationalité ;

4° Au droit civil ;

5° Au droit pénal et à la procédure pénale ;

6° A la monnaie, au Trésor, au crédit et aux changes, aux relations financières avec l'étranger, à la lutte contre la circulation illicite et le blanchiment des capitaux, à la lutte contre le financement du terrorisme, aux pouvoirs de recherche et de constatation des infractions et aux procédures contentieuses en matière douanière, au régime des investissements étrangers dans une activité qui participe à l'exercice de l'autorité publique ou relevant d'activités de nature à porter atteinte à l'ordre public, à la sécurité publique, aux intérêts de la défense nationale ou relevant d'activités de recherche, de production ou de commercialisation d'armes, de munitions, de poudres ou de substances explosives ;

7° Au droit commercial et au droit des assurances ;

8° A la procédure administrative contentieuse et non contentieuse ;

9° Aux statuts des agents publics de l'Etat ;

10° A la recherche.

Sont également applicables de plein droit à La Passion les lois qui portent autorisation de ratifier ou d'approuver les engagements internationaux et les décrets qui décident de leur publication, ainsi que toute autre disposition législative et réglementaire qui, en raison de son objet, est nécessairement destinée à régir l'ensemble du territoire de la République.

Article 12

I. - Les lois et, lorsqu'ils sont publiés au Journal officiel de la République française, les actes administratifs entrent en vigueur à La Passion à la date qu'ils fixent ou, à défaut, le dixième jour qui suit leur publication au Journal officiel de la République française. Toutefois, l'entrée en vigueur de celles de leurs dispositions dont l'exécution nécessite des mesures d'application est reportée à la date d'entrée en vigueur de ces mesures.

En cas d'urgence, entrent en vigueur dès leur publication les lois dont le décret de promulgation le prescrit et les actes administratifs pour lesquels le Gouvernement l'ordonne par une disposition spéciale.

Le présent I n'est pas applicable aux actes individuels.

II. - La publication des lois, des ordonnances, des décrets et, lorsqu'une loi ou un décret le prévoit, des autres actes administratifs est assurée, le même jour, dans des conditions de nature à garantir leur authenticité, sur papier et sous forme électronique. Le Journal officiel de la République française est mis à la disposition du public sous forme électronique de manière permanente et gratuite.

III. - Sont applicables de plein droit à La Passion les dispositions réglementaires en vigueur en métropole qui définissent les actes individuels ne devant pas faire l'objet d'une publication sous forme électronique et celles qui définissent les catégories d'actes administratifs dont la publication au Journal officiel de la République française sous forme électronique suffit à assurer l'entrée en vigueur.

IV. – A La Passion, la publication des actes et documents administratifs au Bulletin officiel d'un ministère diffusé sous forme électronique dans les conditions garantissant sa fiabilité produit les mêmes effets de droit que leur publication sous forme imprimée.

V. - Les dispositions législatives ou réglementaires mentionnées à l'article 11-1 et au III du présent article sont publiées pour information au Journal de La Passion.

VI. - Les actes réglementaires des autorités de la collectivité sont publiés au Journal officiel de La Passion. Ils entrent en vigueur à la date qu'ils fixent ou, à défaut, le lendemain de leur publication.

Article 13

Cette collectivité à statut particulier est placée sous l'autorité d'un représentant de l'Etat, qui prend le titre d'administrateur supérieur de La Passion.

En sa qualité de représentant de l'Etat, l'administrateur supérieur assure l'ordre public et concourt au respect des libertés publiques et des droits individuels et collectifs.

Il dirige les services de l'Etat, à l'exclusion des organismes à caractère juridictionnel, sous réserve d'exceptions limitativement énumérées par décret.

En matière de défense nationale et d'action de l'Etat en mer, il exerce les fonctions prévues par la législation et la réglementation en vigueur.

Il assure, au nom de l'Etat, dans les conditions prévues par la législation et la réglementation en vigueur, le contrôle des organismes ou personnes publics ou privés bénéficiant des subventions ou contributions de l'Etat.

Il prend des règlements dans les matières relevant de sa compétence.

Article 14

L'administrateur supérieur est assisté d'un conseil consultatif dont la composition, l'organisation, le fonctionnement et les attributions sont fixés par décret.

Article 15

L'administrateur supérieur de La Passion dispose, pour l'administration de La Passion, du concours du haut-commissariat et des services de l'État installés en Polynésie française.

L'administrateur supérieur dispose, en tant que de besoin, du concours de l'administration des Terres Australes et Antarctiques françaises, dans des conditions précisées par un arrêté du ministre chargé des outre-mer.

Article 16

L'administrateur supérieur peut décider de déroger à l'obligation de dépôt auprès de l'Etat des fonds de la collectivité dans les conditions définies au chapitre VIII du titre unique du livre VI de la première partie du code général des collectivités territoriales.

Article 17

Hors cas de force majeure liée à la préservation de la vie humaine ou à la sauvegarde d'un navire ou d'un aéronef, le mouillage dans les eaux territoriales et intérieures, le débarquement, l'atterrissage, le séjour ou toute autre activité sur l'île est soumise à autorisation délivrée par l'administrateur supérieur.

Article 18

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 300 000 € d'amende le fait de mouiller dans les eaux territoriales ou intérieures de l'île, de débarquer, d'atterrir, de séjourner ou de procéder à une activité sur l'île sans être titulaire de l'autorisation prévue à l'article 17.

Article 19

Les personnes coupables de l'une des infractions prévues à l'article 18 encourent également, à titre de peine complémentaire, la confiscation du navire, embarcation, engin nautique, aéronef, chose ou installation ayant servi à l'infraction, dans les conditions prévues à l'article 131-21 du code pénal.

Article 20

Des décrets pris sur le rapport du ministre chargé de l'outre-mer et, éventuellement, du ministre des finances et des affaires économiques régleront les modalités d'application de la présente loi. »

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

*
* *

DECRET

Décret n° du pris pour l'application du statut de La Passion - Clipperton

NOR:

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales et du secrétaire d'État chargé de l'outre-mer,

Vu la Constitution, notamment le quatrième alinéa de son article 72-3 ;

Vu la loi n° 55-1052 du 6 août 1955 modifiée portant statut des Terres australes et antarctiques françaises et de l'île de La Passion - Clipperton, notamment son titre II ;

Vu le décret n° 62-1587 du 29 décembre 1962 modifié portant règlement général sur la comptabilité publique ;

Vu le décret n° 2005-1514 du 6 décembre 2005 relatif à l'organisation outre-mer de l'action de l'État en mer ;

Vu le décret n° 2007-422 du 23 mars 2007 relatif aux pouvoirs du haut-commissaire de la République, à l'organisation et à l'action des services de l'État en Polynésie française.

Décète :

TITRE IER : LE REPRESENTANT DE L'ÉTAT

Article 1

La fonction d'administrateur supérieur de La Passion est exercée par le haut-commissaire de la République en Polynésie française.

Il est dépositaire de l'autorité de l'État sur le territoire et les eaux de la collectivité. Il a rang de préfet.

Il y représente le Gouvernement, dont il reçoit les instructions par l'intermédiaire du ministre chargé de l'outre-mer. A ce titre, il met en œuvre, sous l'autorité du ministre chargé de l'outre-mer, la politique du Gouvernement dans la collectivité.

Il a la charge des intérêts nationaux et du respect des lois. Il veille à l'exécution des lois, des engagements internationaux, des règlements et des décisions gouvernementales.

Article 2

L'administrateur supérieur détermine les orientations nécessaires à la mise en œuvre dans la collectivité des politiques nationales de sa compétence.

Il assure également le contrôle administratif des organismes ou personnes publics ou privés bénéficiant de subventions ou contributions de l'État.

Article 3

L'administrateur supérieur a la charge de l'ordre public, de la sécurité et de la protection des personnes.

Il est responsable, dans les conditions fixées par les lois et règlements relatifs à l'organisation de la défense, de la préparation et de l'exécution des mesures de défense qui n'ont pas un caractère militaire.

Il est tenu informé par l'autorité militaire de toutes les affaires qui peuvent avoir une importance particulière pour l'île.

Il peut requérir les personnes, biens et services dans les conditions fixées par la loi.

Article 4

L'administrateur supérieur prépare le projet d'action stratégique de l'État dans la collectivité.

Article 5

L'administrateur supérieur peut proposer au ministre chargé de l'outre-mer des éléments d'un programme ou d'une action d'un programme définis à l'article 7 de la loi organique du 1er août 2001 susvisée. Cette action doit correspondre aux priorités du projet d'action stratégique de l'État.

Article 6

L'administrateur supérieur représente l'État en justice dans tous les actes de la vie civile.

Article 7

L'administrateur supérieur ou son représentant est associé, au sein de la délégation française, aux réunions et travaux des organismes internationaux portant sur des questions intéressant La Passion.

TITRE II : DE L'ORGANISATION DES SERVICES DE L'ÉTAT

Article 8

L'administrateur supérieur dirige l'action des services de l'État concourant à l'administration de l'île.

Lorsque l'activité sur l'île ou dans son lagon le justifie, il nomme un chef de district et détermine ses attributions.

Article 9

L'administrateur supérieur est assisté dans l'exercice de ses fonctions par les services du haut-commissariat de la République en Polynésie française et éventuellement, par un ou plusieurs chefs de service ou chargés de mission de l'administration supérieure.

Sauf désignation particulière par l'administrateur supérieur, la suppléance ou l'intérim du haut-commissaire de la République en Polynésie française recouvre également la suppléance ou l'intérim d'administrateur supérieur de La Passion.

Article 10

Le chef de district est le délégué de l'administrateur supérieur dans l'île. Il assiste l'administrateur supérieur dans la représentation de l'État sur place et, sous son autorité, il veille au respect des lois et règlements et concourt au maintien de l'ordre public, de la sécurité et de la protection des personnes ; L'administrateur supérieur peut lui confier des missions particulières, temporaires ou permanentes, le cas échéant hors de l'île.

Article 11

I. — L'administrateur supérieur peut donner délégation de signature :

1° Dans toutes les matières, au secrétaire général du haut-commissariat en sa qualité d'assistant de l'administrateur supérieur ;

2° Pour toutes les matières intéressant l'île, au chef de district ;

3° Pour les matières relevant de ses attributions, au directeur de cabinet ;

4° Pour les matières intéressant les services de l'administration supérieure, aux chefs de service, dans la limite de leurs attributions ;

5° Pour les matières relevant de leurs attributions, aux chefs ou responsables des services déconcentrés des administrations civiles de l'État en Polynésie française ;

II. — L'administrateur supérieur peut également déléguer au chef de district l'exercice d'une partie de ses pouvoirs.

Article 12

L'administrateur supérieur est responsable de la gestion du patrimoine immobilier et des matériels des services de l'État placés sous son autorité.

Article 13

L'administrateur supérieur est l'ordonnateur secondaire des dépenses civiles de l'État.

Article 14

Les dispositions des titres Ier et II ne s'appliquent ni aux organismes ou missions à caractère juridictionnel, ni aux organismes chargés d'une mission de contrôle des comptes, ni aux services relevant du garde des sceaux, ministre de la justice, sous réserve, pour les investissements et la comptabilité publique, des attributions dévolues à l'administrateur supérieur.

Article 15

I. — Les dispositions de l'article 4 ne s'appliquent pas à l'exercice des missions relatives :

1° Aux actions d'inspection de la législation du travail ;
2° Au paiement des dépenses publiques, à la détermination de l'assiette et du recouvrement des recettes publiques, aux évaluations domaniales et à la fixation des conditions financières des opérations de gestion et d'aliénation des biens de l'État et aux modalités d'établissement des statistiques.

II. — Les missions indiquées aux 1° et 2° sont remplies sans préjudice de la participation des services qui les exercent aux politiques interministérielles conduites sous l'autorité de l'administrateur supérieur.

Article 16

L'administrateur supérieur assure la publication au Journal officiel de la Passion des décisions ressortissant à la compétence de l'État et des actes ressortissant à la compétence de la collectivité. La publication ou l'affichage de ces actes est également organisé, à titre complémentaire mais non exclusif, sous forme électronique.

TITRE III : LE CHEF DE LA COLLECTIVITE A STATUT PARTICULIER

Article 17

L'administrateur supérieur exerce les fonctions de chef de la collectivité. Il veille sur les intérêts généraux de la collectivité.

Il organise les services de la collectivité dont il est le chef hiérarchique. Il prend les mesures propres à assurer le développement et la gestion de l'île.

Il prend tous actes réglementaires et les mesures individuelles qui relèvent de sa compétence de chef de la collectivité aux termes des lois et règlements.

Article 18

I. — L'administrateur supérieur établit, par arrêté, le mode d'assiette, la quotité et les règles de perception des droits, impôts, taxes et contributions de toute nature, autres que les droits de douane perçus au profit du budget local de la collectivité.

II. — Il fixe par arrêté la réglementation et la tarification douanières de la collectivité.

III. — L'administrateur supérieur peut, par arrêté, adapter les décrets et les arrêtés ministériels aux particularités de la collectivité.

IV. — Les arrêtés mentionnés au présent article ne peuvent entrer en vigueur que s'ils ont été approuvés par le ministre chargé de l'outre-mer. Toutefois, ils sont définitifs et peuvent être publiés si le ministre chargé de l'outre-mer n'a pas prononcé leur annulation dans un délai d'un mois à compter de la date de leur réception dans les services de l'administration centrale.

Article 19

L'administrateur supérieur représente la collectivité en justice dans tous les actes de la vie civile.

Toutefois, en cas de litige entre l'État et la collectivité, cette dernière est représentée par le président du conseil consultatif.

TITRE IV : LE CONSEIL CONSULTATIF DE LA PASSION.

Article 20

Le conseil consultatif de La Passion, chargé d'assister l'administrateur supérieur, comprend neuf membres, nommés pour quatre ans par arrêté du ministre chargé de l'outre-mer :

1° Deux parlementaires désignés l'un par le président du Sénat, l'autre par le président de l'Assemblée nationale ;

2° Quatre membres désignés par le ministre chargé de l'outre-mer, dont deux personnalités au titre de leur expertise scientifique relative aux enjeux de l'île ;

3° Un membre proposé par le ministre chargé de la défense ;

4° Un membre proposé par le ministre chargé des affaires étrangères ;

5° Un membre proposé par le ministre chargé de la pêche ;

Les membres doivent être désignés ou proposés au regard de leurs connaissances relatives à cette région du Pacifique ou de leur expertise concernant des domaines intéressant la gestion et la conservation de La Passion.

Un suppléant est désigné dans les mêmes conditions pour chaque membre titulaire. En cas d'empêchement, les membres peuvent se faire représenter par leur suppléant.

Le ministre chargé de l'outre-mer nomme le président du conseil consultatif ainsi qu'un vice-président. Il peut présider le conseil consultatif lorsqu'il le juge utile.

L'administrateur supérieur ou son représentant participe à ses travaux et assure le secrétariat de la séance.

Le conseil consultatif peut entendre toute personne extérieure dont l'audition est de nature à éclairer ses délibérations. Les personnes ainsi entendues ne participent pas au vote.

Le règlement intérieur du conseil consultatif est fixé par arrêté du ministre chargé de l'outre-mer après avis de ce conseil.

Article 21

Si, avant l'expiration de son mandat, l'un des membres démissionne ou se trouve, pour quelque cause que ce soit, dans l'impossibilité d'exercer ses fonctions, il est remplacé pour la durée du mandat restant à courir jusqu'au prochain renouvellement du conseil consultatif.

Après en avoir informé, le cas échéant, l'autorité administrative qui a proposé sa nomination, le ministre chargé de l'outre-mer constate la démission d'office du membre du conseil consultatif qui aura manqué aux obligations auxquelles il est soumis ou qui aura eu un comportement contraire à l'éthique ou à la déontologie. Il est procédé à son remplacement dans les conditions fixées par le présent titre.

Article 22

Le procès-verbal de la réunion du conseil consultatif indique le nom et la qualité des membres présents, les questions traitées au cours de la séance et le sens de chacune des délibérations.

Tout membre du conseil consultatif peut demander qu'il soit fait mention de son désaccord avec l'avis rendu.

L'avis rendu est transmis à l'autorité compétente pour prendre la décision.

Article 23

Le conseil consultatif se réunit au moins une fois par an sur convocation de son président, qui fixe l'ordre du jour sur proposition de l'administrateur supérieur.

Il peut également être réuni à l'initiative du ministre chargé de l'outre-mer ou de l'administrateur supérieur.

Sauf urgence, les membres du conseil consultatif reçoivent, cinq jours au moins avant la date de la réunion, une convocation comportant l'ordre du jour et, le cas échéant, les documents nécessaires à l'examen des affaires qui y sont inscrites.

Avec l'accord du président, les membres du conseil consultatif peuvent participer aux débats au moyen d'une conférence téléphonique ou audiovisuelle. Ce moyen ne peut pas être utilisé lorsque le vote est secret.

Article 24

Le quorum est atteint lorsque la moitié au moins des membres composant le conseil consultatif sont présents, y compris les membres prenant part aux débats au moyen d'une conférence téléphonique ou audiovisuelle.

Lorsque le quorum n'est pas atteint, le conseil consultatif délibère valablement sans condition de quorum après une nouvelle convocation portant sur le même ordre du jour et spécifiant qu'aucun quorum ne sera exigé.

Le conseil consultatif se prononce à la majorité des voix des membres présents ou représentés. Le président a voix prépondérante en cas de partage égal des voix.

Article 25

Les fonctions de membre du conseil consultatif ne donnent pas lieu à rémunération. Les frais de déplacement et de séjour sont pris en charge sur le budget de la collectivité.

Les membres du conseil consultatif ne peuvent prendre part aux délibérations lorsqu'ils ont un intérêt personnel à l'affaire qui en est l'objet. La violation de cette règle entraîne la nullité de la décision prise à la suite de cette délibération lorsqu'il n'est pas établi que la participation du ou des membres intéressés est restée sans influence sur la délibération.

Article 26

Le conseil consultatif est obligatoirement consulté sur :

- 1° Le budget de la collectivité ;
- 2° Les projets d'arrêtés prévus à l'article 18 ;
- 3° Les demandes de concessions et d'exploitation.

Il est informé, par l'administrateur supérieur, des projets de programmes scientifiques sur l'île et dans ses eaux.

L'administrateur supérieur peut, dans les quinze jours qui suivent la transmission qui lui en est faite, demander au conseil consultatif, par un arrêté motivé, une nouvelle lecture d'une délibération.

Il peut être saisi par le ministre chargé de l'outre-mer ou par l'administrateur supérieur de toutes questions intéressant la collectivité.

TITRE V : REGIME BUDGETAIRE ET FINANCIER DE LA COLLECTIVITÉ

Article 27

L'administrateur supérieur arrête le budget de la collectivité après avis du conseil consultatif.

L'administrateur supérieur est ordonnateur du budget de la collectivité.

Article 28

Les règles budgétaires et comptables applicables à la collectivité de la Passion sont celles décrites dans l'instruction budgétaire et comptable M 14 applicable en métropole aux communes de 500 à 3 500 habitants.

Article 29

Le comptable de la collectivité est le trésorier-payeur général en Polynésie française.

TITRE VI : DISPOSITIONS DIVERSES ET FINALES

Article 30

La collectivité peut être dotée d'un emblème distinctif aux côtés de l'emblème de la République. Cet emblème est fixé par arrêté du ministre chargé de l'outre-mer, après avis du conseil consultatif.

Article 32

Le décret n° 2010-728 du 29 juin 2010 fixant les conditions dans lesquelles des navires battant pavillon d'un Etat étranger peuvent être autorisés à pêcher dans la zone économique située au large de l'île de Clipperton est modifié de la manière suivante :

- 1° Dans l'intitulé, il est inséré « La Passion – » après les mots « île de » ;
- 2° Les désignation « administrateur supérieur de La Passion » est systématiquement substituée à la désignation « haut-commissaire de la République en Polynésie française ».

Article 33

Les décrets n° 78-147 du 3 février 1978 portant création, en application de la loi du 16 juillet 1976, d'une zone économique exclusive au large des côtes de Clipperton ; et n° 2015-550 du 18 mai 2015 définissant les lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale française adjacente aux côtes de l'île de Clipperton, sont modifiés pour insérer dans l'intitulé et les articles concernés « La Passion – » avant le mot « Clipperton ».

Article 34

Les dispositions réglementaires antérieures et contraires au présent décret sont abrogées, notamment :

- 1° Le décret du 31 janvier 2008 relatif à l'administration de l'île de Clipperton ;

2° L'arrêté du 3 février 2008 portant délégation de l'administration de l'île de Clipperton au haut-commissaire de la République en Polynésie française.

Article 35

Les ministres chargés de l'environnement, du développement durable, de l'intérieur, de l'outre-mer, des affaires étrangères et européennes, de l'agriculture et de la pêche, de la défense, du budget, des comptes publics et de la fonction publique sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.