

ÉCONOMIE, EMPLOI ET INNOVATION

**LA RÉUNION DANS UN MONDE
EN MUTATION : ENJEU
DE SOUVERAINETÉ DE NOS
CONNECTIVITÉS**

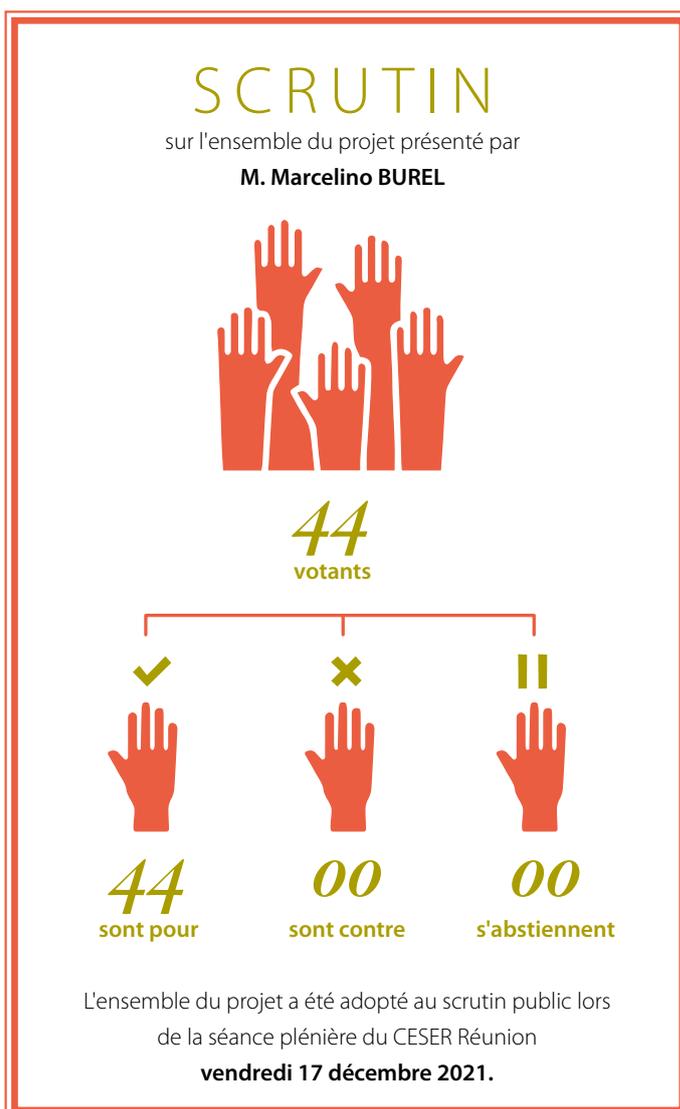


LA RÉUNION DANS UN MONDE EN MUTATION : ENJEU DE SOUVERAINETÉ DE NOS CONNECTIVITÉS

Contribution adoptée à l'unanimité des membres présents ou représentés

ONT PRIS PART AU VOTE :

M. Philippe ARNAUD
M. Hugues ATCHY
M. Dominique AUDOIN
M^{me} Shenaz BAGOT
M^{me} Jasmine BÉTON-MATAUT
M. Jacques BHUGON
M. Marcel BOLON
M. Marcelino BUREL
M^{me} Monique CAUMES
(procuration à M. Stéphane NICAISE)
M^{me} Pascale CHABANET
M. Érick CHAVRIACOUTY
M^{me} Nicole CHON NAM
M^{me} Karine DEFROMONT
M. Philippe DOKI-THONON
M^{me} Patricia DOXVILLE
M^{me} Catherine FRECAUT
(procuration à M. Marcelino BUREL)
M^{me} Chantal GREGOIRE
M. Fabrice HANNI
M. Jean-François LEBIHAN
M. Jean-Marie LEBOURVELLEC
M^{me} Sylvie LE MAIRE
(procuration à M. Jean-Marie LEBOURVELLEC)
M^{me} Gina LAYEMAR
M^{me} Céline LUCILLY
M. Karl MAILLOT
M. Alix MARDÉ
(procuration à M. Joël SORRES)
M. Éric MARGUERITE



M^{me} Sandra MENUET
(procuration à M^{me} Corine RAMOUNE)
M. Frédéric MIRANVILLE
M. Jean-Raymond MONDON
M. Rodolphe MONNERIE
M. Stéphane NICAISE
M. Pierrick OLLIVIER
M^{me} Aude PALANT-VERGOZ
M^{me} Cendrine PEIGNON
M. Alain PUELLE
(procuration à M^{me} Jasmine BÉTON-MATAUT)
M^{me} Maryvonne QUENTEL
M^{me} Corine RAMOUNE
M. Jean-Pierre RIVIÈRE
(procuration à M. Karl MAILLOT)
M. Patrick SERVEAUX
(procuration à M^{me} Maryvonne QUENTEL)
M. Joël SORRES
M. Laurent TURPIN
M. Dominique VIENNE
M. Frédéric VIENNE
(procuration à M. Dominique VIENNE)
M. Yves ZOOGONES

ÉDITORIAL

Le contexte géopolitique dans lequel nous évoluons aujourd'hui nous oblige à reconstruire notre vision des connectivités dans un monde instable où nous concernant particulièrement, les enjeux de souveraineté de la zone indo-pacifique sont devenus essentiels. Il nous oblige également à changer de regard et sortir de la logique *européocentriste*, car le nouveau centre de gravité mondial s'est déplacé.

Notre territoire ne peut pas être relié qu'aux seuls flux affinitaires et administratifs qui nous lient à la métropole. Nous devons revisiter nos connexions économiques, culturelles et de la connaissance, qui seront à l'évidence en lien avec le peuplement de notre île, c'est-à-dire en lien avec les puissances économiques de demain, la Chine, l'Inde et l'Afrique.

Les enjeux régionaux, nationaux et européens de demain sont effectivement nombreux, l'économie bleue, la lutte contre les effets du changement climatique, la protection de la biodiversité, ou encore l'inclusion sociale ; et pour cela les connectivités aérienne, maritime et numérique seront des atouts ou des faiblesses face à ces défis. C'est pourquoi il nous a semblé important de nous saisir d'un sujet aussi sensible face aux mutations socio-économiques que nous vivons.

En effet, la crise sanitaire nous a montré ô combien notre éloignement et notre insularité peuvent nous protéger, car nos « frontières » sont aisément fermées, mais aussi ô combien cela coûte à nos économies d'être ainsi repliés sur nous-mêmes. Pour autant, la qualité de nos infrastructures numériques a permis à nos enfants une continuité pédagogique. La compagnie régionale aérienne a pu être sollicitée afin de pallier aux manques d'approvisionnements.

Ce ne sont que quelques exemples de ce que peut offrir en matière de résilience, la souveraineté de nos connectivités.



Si nous pouvons nous satisfaire de ces signaux forts, plusieurs signaux faibles doivent aussi attirer notre attention et appeler à notre vigilance. Le développement de la filière aéronautique est fragilisé par la situation préoccupante de la compagnie régionale. L'absence de gouvernance territoriale partagée de la filière maritime ne nous permet pas d'en apprécier pleinement le potentiel. Le développement accru des usages du numérique sans culture réelle des risques de *cybersécurité* expose notre territoire.

Tirer pleinement les bénéfices d'une souveraineté européenne, nationale et régionale de nos connectivités passera par la référence à une nouvelle boussole stratégique qui garantit à notre île :

- une gouvernance territoriale cohérente et coordonnée ;
- une souveraineté garante de stabilité et de sécurité ;
- des infrastructures de premier niveau ;
- des compétences adaptées au futur et une vraie agilité ;
- une valorisation des identités culturelles, notamment de l'identité numérique réunionnaise.

DOMINIQUE VIENNE

Le Président

SOMMAIRE

PRÉAMBULE P.9

INTRODUCTION P.11



PREMIÈRE PARTIE. P.13

ENJEUX ET ÉLÉMENTS DE LA SOUVERAINETÉ EUROPÉENNE, FRANÇAISE ET RÉGIONALE EN INDOPACIFIQUE

- 1.1. Un concept géopolitique à géométrie variable face aux rivalités de puissance p.14
- 1.2. Le nouveau centre de gravité de l'économie mondiale . . p.16
- 1.3. La Francophonie comme point commun de la diversité. . p.18
- 1.4. Les impacts pour La Réunion. p.20
- 1.5. Qui pour porter ces enjeux ? p.21



DEUXIÈME PARTIE P.22

LES CONNECTIVITÉS AÉRIENNE, MARITIME ET NUMÉRIQUE, ACTEURS DE NOS AMBITIONS

- 2.1. La connectivité aérienne p.24
- 2.2. La connectivité maritime p.32
- 2.3. La connectivité numérique p.38



TROISIÈME PARTIE P.44

LES BÉNÉFICES ATTENDUS DE LA SOUVERAINETÉ DE NOS CONNECTIVITÉS

- 3.1. Une vision intégrée et prospective de la Nation p.45
- 3.2. Une déclinaison stratégique cohérente et coordonnée . . p.46
- 3.3. Une appropriation élargie de la mise en œuvre p.47

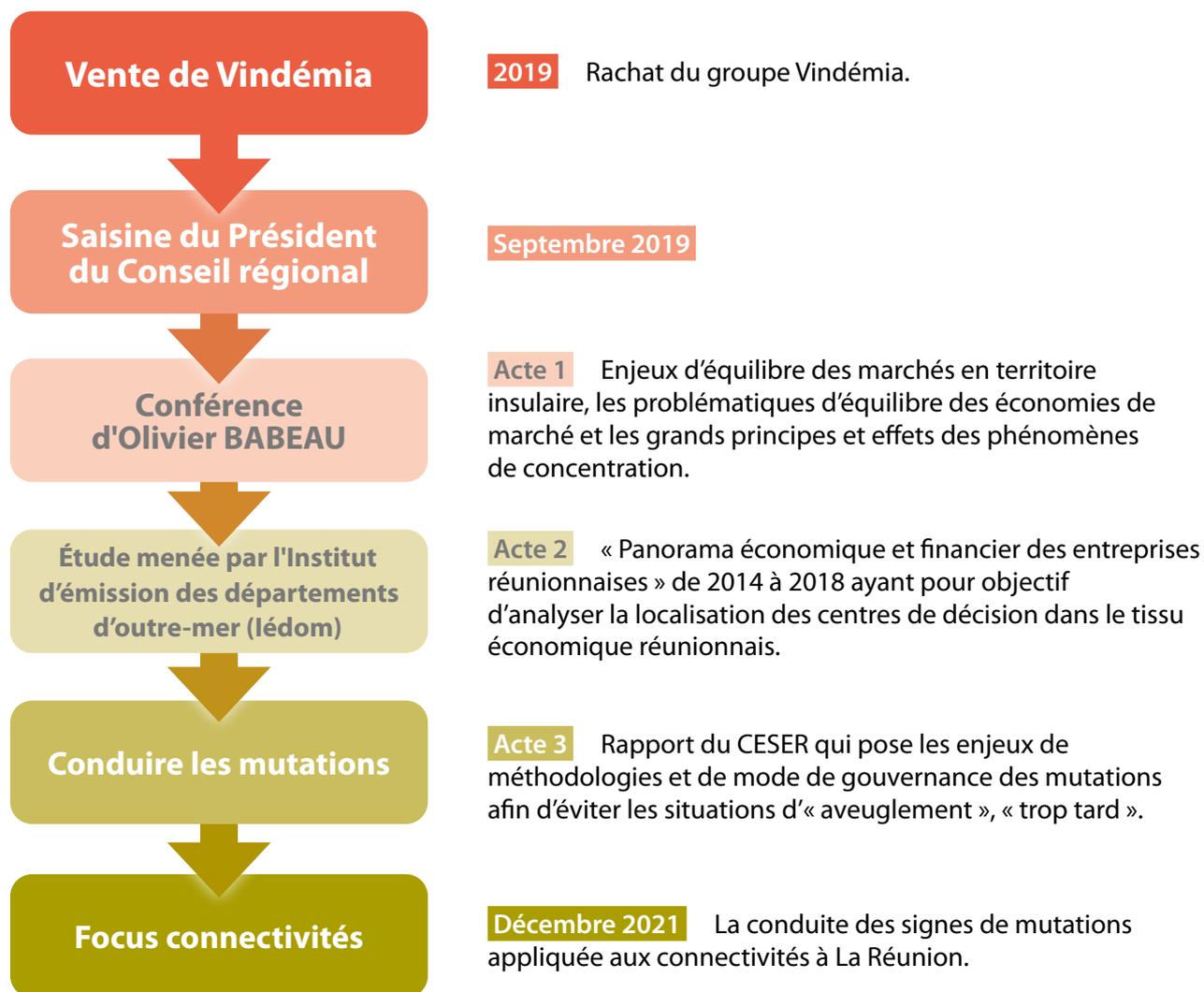


QUATRIÈME PARTIE P.48

LES PRÉCONISATIONS DU CESER POUR CES CONNECTIVITÉS

- 4.1. La connectivité aérienne. p.50
- 4.2. La connectivité maritime p.52
- 4.3. La connectivité numérique p.54

CONCLUSION. P.57



La conduite des signes de mutations appliquée aux connectivités

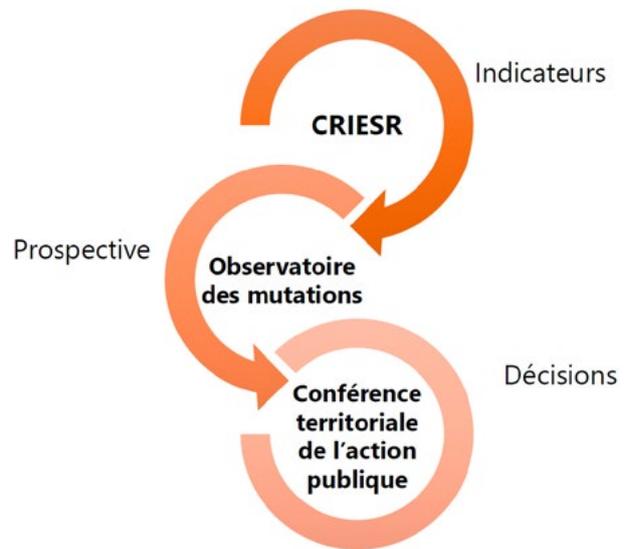
PRÉAMBULE

Les mutations socio-économiques sont une réalité qui s'imposent à chaque territoire et à chacun de ses acteurs, qu'il s'agisse de crise sociale, sanitaire ou économique, ces mutations, si elles ne sont pas correctement anticipées, engendrent à leur tour, d'autres crises.

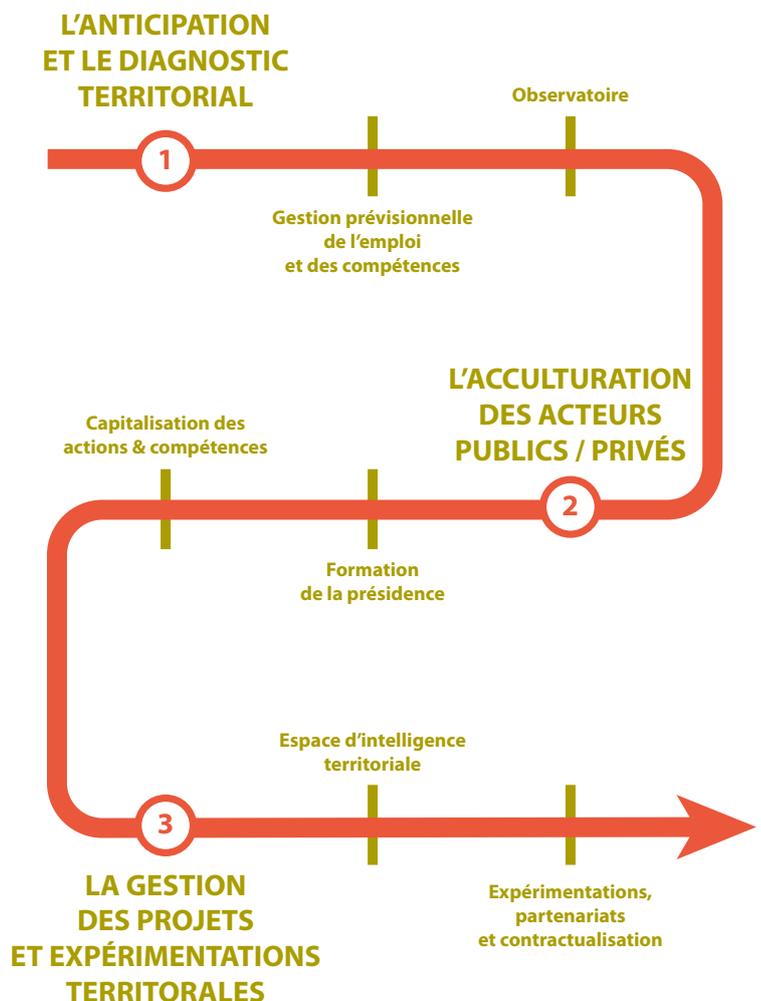
Dans son rapport sur les mutations socio-économiques, le Conseil économique, social et environnemental régional (CESER) de La Réunion définit qu'il est primordial de structurer une chaîne de valeur selon trois moments clés, au risque d'être victime d'un « aveuglement » / « trop tard ». Ces moments consistent :

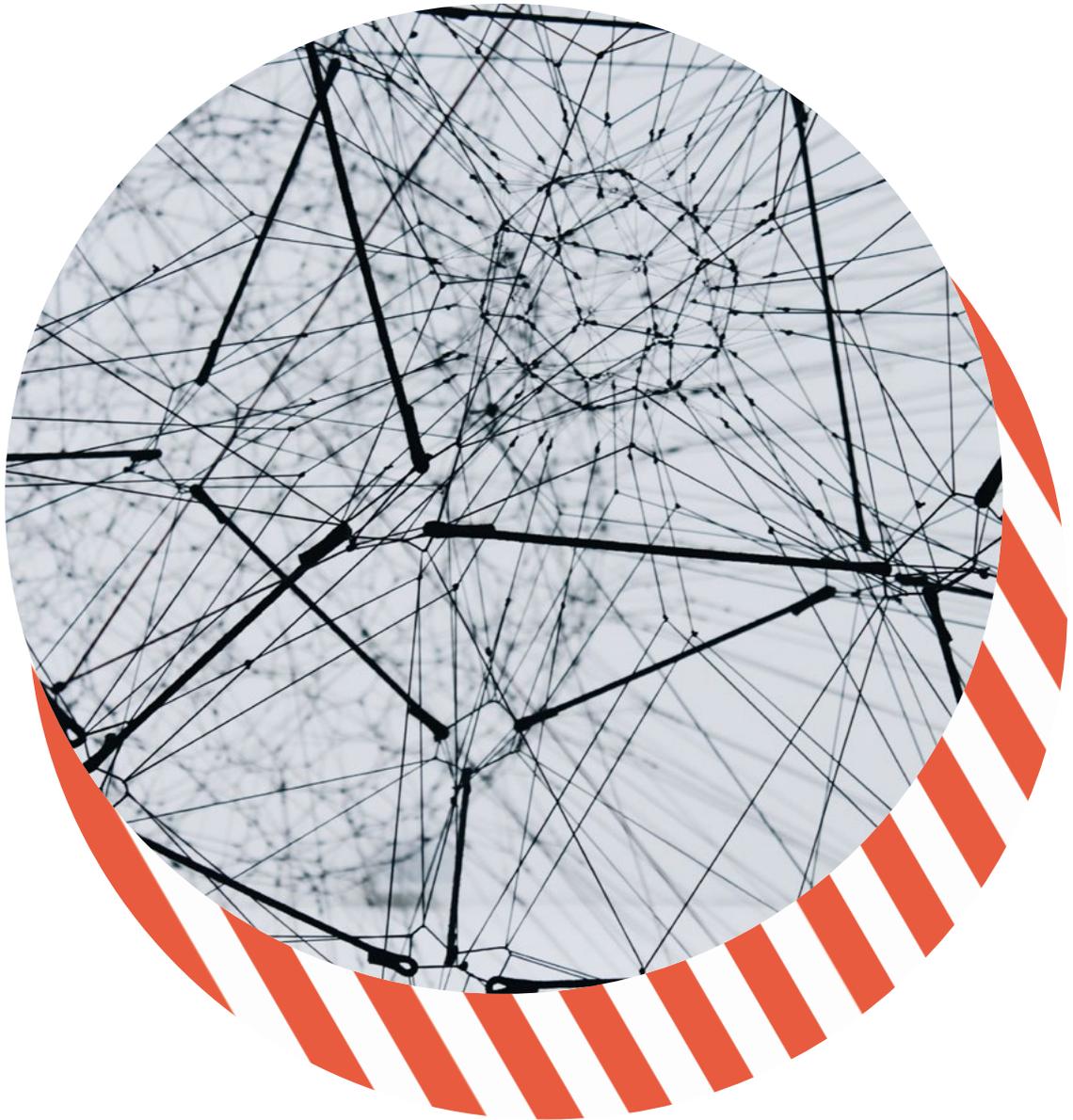
- l'anticipation,
- l'acculturation des acteurs publics et privés,
- la gestion des projets.

Dès lors que cette chaîne de valeur est structurée, le territoire doit pouvoir se doter d'un comité des mutations. Ce comité est composé de la Conférence territoriale de l'action publique (CTAP), du Comité régional de l'information économique et statistique de La Réunion (CRIES-R) et de l'observatoire des mutations. Ce dernier, bien qu'étant à créer, serait un outil indispensable à tout travail de prospective, et donc, d'anticipation par nature. Le CRIES-R est un espace d'intelligence territoriale (EIT) qui permet aux producteurs de données de se rassembler et de coordonner leurs productions. Les données ainsi produites abondent l'observatoire qui peut ainsi révéler les signaux forts et les signaux faibles, annonciateurs d'une mutation. La CTAP est un EIT permettant aux institutions publiques d'apporter de la cohérence aux décisions de politiques publiques.



UNE CHAÎNE DE VALEUR À STRUCTURER





INTRODUCTION

Se poser des questions des souverainetés régionale, nationale et européenne des connectivités aérienne, maritime et numérique, demande au préalable à rappeler en quoi elles consistent. Au regard de la Constitution du 4 octobre 1958, la souveraineté « ne peut être que nationale »¹, et en est un principe cardinal. Le préambule de la Constitution de 1946 proclame que la République française se « conforme aux règles du droit public international » et que « sous réserve de réciprocité, la France consent aux limitations de souveraineté nécessaires à l'organisation et à la défense de la paix »². Cependant, depuis lors, l'Europe s'est construite, avec de nombreuses délégations de pouvoir des États au Conseil et à la Commission européenne. Ainsi, le Président de la République, Emmanuel Macron, indiquait que, pour lui : « l'Europe comprend trois choses : la souveraineté, l'unité et la démocratie. » Par ailleurs, de nombreuses lois ont mis en œuvre la décentralisation et la déconcentration des pouvoirs. Pour ce qui concerne les Outre-mer, des délégations de souveraineté ont été mises en application de par des lois spécifiques. Aussi, il est juste, de nos jours, d'évoquer différents niveaux de souveraineté.

Enfin, la pandémie de maladie à coronavirus 2019 (Covid-19) et les politiques menées, tant à ces différents niveaux, pour apporter des réponses, permettant de couvrir les besoins immédiats ont confirmé l'intense imbrication des économies et des sociétés dans un système de plus en plus globalisé. Il en est pour preuve, les différentes études récemment menées démontrant une « relocalisation » de nombreuses productions afin de permettre une indépendance vis-à-vis d'autres pays. Dans le même temps, des débats publics ont fait récemment émergée et opposée deux visions de l'impact de la mondialisation.

L'une affirmant que ce phénomène est en partie tenu pour responsable de l'accroissement des inégalités territoriales et, par conséquent, de l'expression de « géographies de mécontentement », en particulier en ce qui concerne la propriété intellectuelle. L'autre posant le fait que les chaînes de valeur mondiale ont constitué un facteur de résilience, en permettant aux entreprises de s'approvisionner de manière plus efficace, d'accéder à des connaissances et à des capitaux au-delà de leur marché national et/ou continental et à permettre d'étendre leurs activités sur de nouveaux marchés plus lointains³. La dimension locale de la mondialisation et de ses effets demeure cependant encore trop peu étudiée, alors même qu'il est unanimement reconnu que ses conséquences se ressentent d'abord à cette échelle. Adopter une telle approche pour mieux appréhender la mondialisation est d'autant plus nécessaire que la crise a aussi souligné les grandes disparités territoriales d'impact et d'une plus grande résilience des territoires avec une grande possibilité de réponses, en particulier innovantes.

L'éloignement géographique d'un territoire est, notre sens, un des premiers défis qu'il se doit de relever, même si de bons réseaux de transports et de communication peuvent aider à y répondre. Et c'est bien, là, tout l'enjeu qui se pose de manière plus prégnante à des territoires insulaires : être reliés au reste du monde. Dès lors, il convient de se demander s'il existe une convergence et cohérence entre les différents niveaux de souveraineté évoqués supra et ce en matière de connectivités, notamment, au sein de l'espace en devenir qui est le nôtre : l'Indo-pacifique. Ces besoins ne sauraient être pris en compte sans une vision intégrée et prospective, coordonnée avec les échelons infra-locaux et donc, d'une appropriation de toutes les parties prenantes, élus, citoyens, acteurs socio-économiques et associatifs.

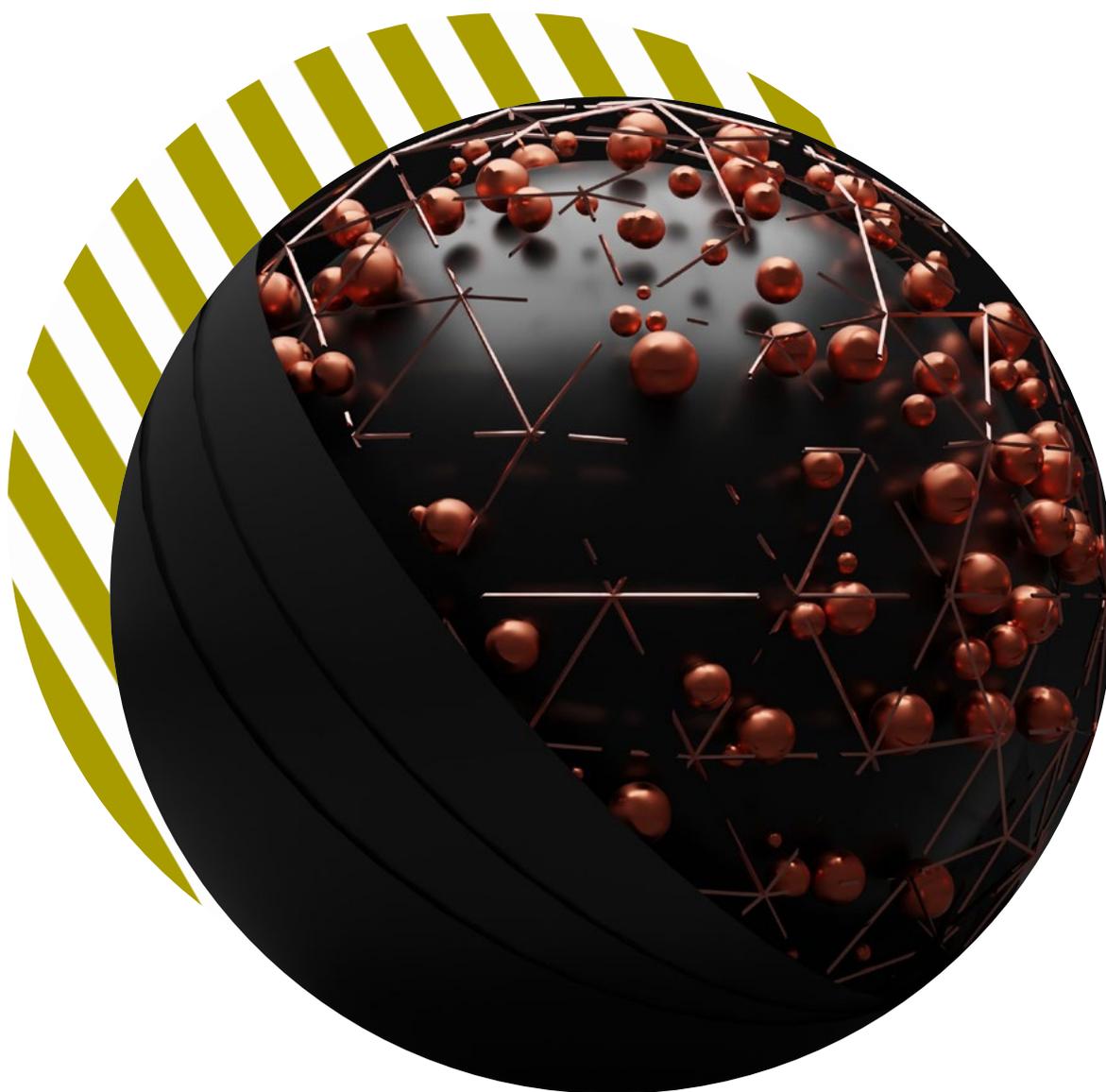
1. Décision n° 76-71 DC du 30 décembre 1976.

2. Alinéa 14 du préambule de la Constitution de 1946.

3. <http://www.oecd.org/coronavirus/en/policy-responses>.

PREMIÈRE PARTIE

ENJEUX ET ÉLÉMENTS DE LA EUROPÉENNE, FRANÇAISE ET EN INDO-PACIFIQUE



ENJEUX ET BÉNÉFICES

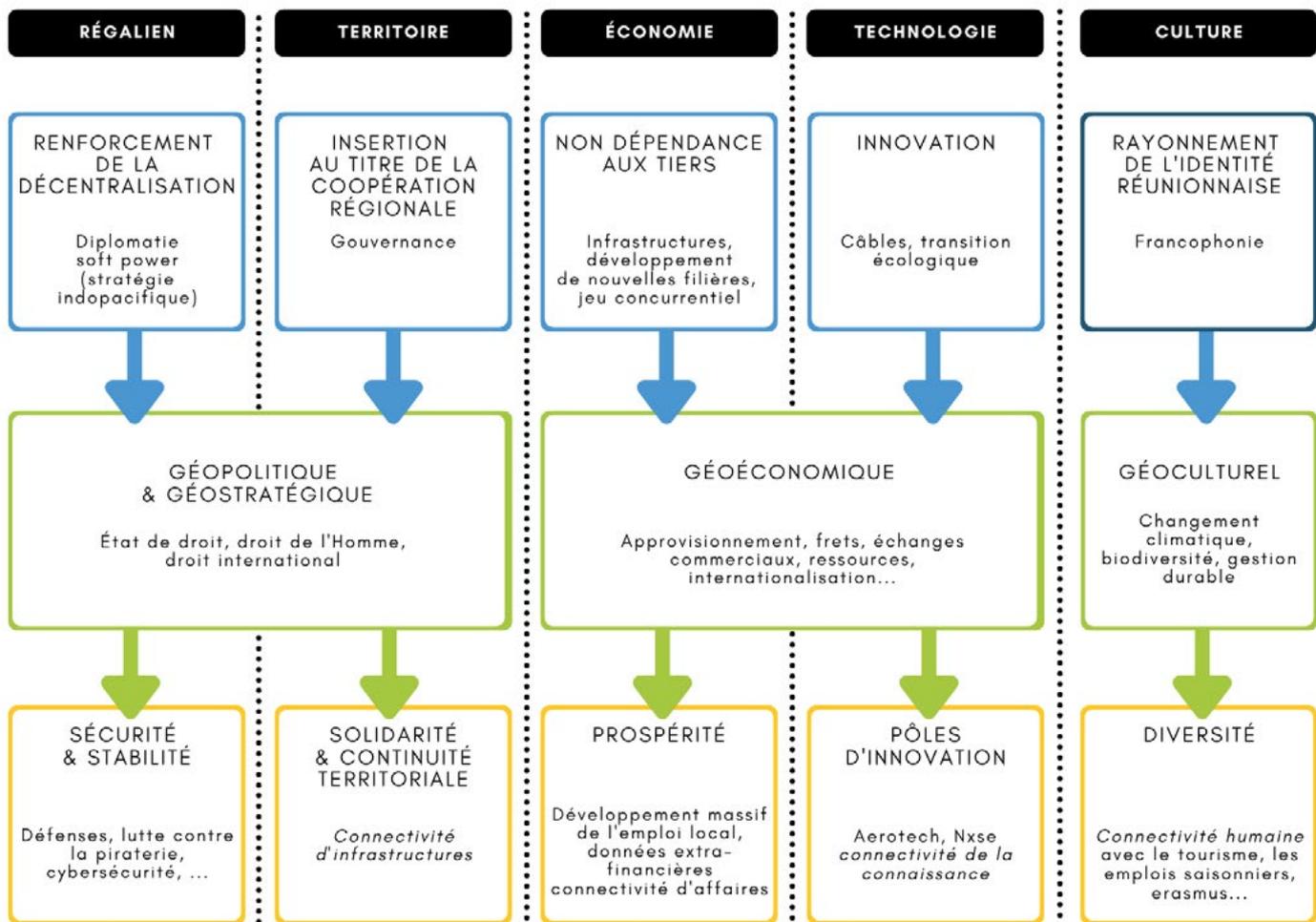
ENJEUX
DE LA
SOUVERAINETÉ

ÉLÉMENTS
DE LA
SOUVERAINETÉ

BÉNÉFICES
DE LA
SOUVERAINETÉ

SOUVERAINETÉ RÉGIONALE

DE LA SOUVERAINETÉ DES CONNECTIVITÉS



1.1. UN CONCEPT GÉOPOLITIQUE À GÉOMÉTRIE VARIABLE FACE AUX RIVALITÉS DE PUISSANCE

Les enjeux et les éléments de la souveraineté sont à évaluer à l'aune des mutations socio-économiques, anticipées ou non. L'ouverture et l'insertion de La Réunion dans son espace régional, voire au-delà, augmentent les risques d'instabilités, interne et externe. En effet, les enjeux sont dorénavant mondiaux, ce qui accroît les niveaux de difficultés concernant la perception de l'environnement dans lequel interagissent les acteurs de notre territoire.

Ces dernières années, la dynamique géopolitique dans la région indopacifique a donné lieu à une concurrence intense, y compris à des tensions autour de territoires et de zones maritimes contestés. Un renforcement considérable des capacités militaires, de différentes puissances allant du monde occidental à celui asiatique (Chine, Europe, États-Unis, Inde, Russie, etc.) a été observé : la part dans les dépenses militaires mondiales de la région Indo-pacifique est passée de 20% en 2009 à 28% en 2019. Les démonstrations de force et les tensions croissantes dans les zones sensibles de cette région pourraient avoir une incidence directe sur la sécurité et la prospérité de l'Europe qui en est une partie prenante, ce que, trop souvent, d'aucun l'oublie. En particulier, conséquence de cet état de fait, les menaces hybrides, pour la *cybersécurité*, prennent aussi de plus en plus d'ampleur.

Ces enjeux géopolitiques peuvent paraître abscons, voire assez éloignés des réalités du quotidien de chacun et de notre territoire. Pour autant, la capacité de La Réunion à pouvoir faire face aux mutations socio-économiques et climatiques, dépend de l'approche régaliennne de nos connectivités, tant de par son positionnement dans un environnement prisé au croisement de deux futures puissances économiques mondiales, l'Asie et l'Afrique, que de par des enjeux diplomatiques importants qui ne doivent cependant pas obérer le nécessaire renforcement de la décentralisation et de la déconcentration.

Pour le Conseil économique, social et environnemental régional de La Réunion (CESER Réunion), cet équilibre ne saurait être trouvé sans une plus grande appropriation des enjeux géopolitiques, géo-économiques et *géo-culturels* qui doivent être mieux explicités par l'État, en régions et par son appropriation par les différents niveaux de gestions territoriales.



À titre d'exemple, en septembre 2021⁴, la commission des « affaires étrangères, de la défense et des forces armées » du Sénat, a rendu un rapport dans lequel elle explicite une nouvelle forme de diplomatie, aux conséquences multidimensionnelles : la diplomatie de l'infrastructure. Cette notion y est décrite au regard notamment des enjeux de souveraineté de nos infrastructures aéroportuaires, numériques et portuaires — plus précisément concernant les réseaux de cinquième génération (5G) mais également les infrastructures énergétiques.

En effet, pour elle, depuis 2013, la Chine a massivement investi dans les ports et aéroports, français et européens, et, il est patent que la technologie de 5G repose sur des composants élaborés et produits principalement par la Chine. Dès lors, la commission conclut que « *La France en charge de la présidence de l'Union européenne au premier semestre 2022 devra trouver les moyens :*

- *de donner à l'Union l'impulsion nécessaire pour prendre en compte dans sa boussole stratégique*

et sa stratégie indopacifique le bouleversement stratégique (« game changer ») induit par la conclusion du pacte Aukus entre l'Australie, les États-Unis et le Royaume-Uni qui fragilise la stabilité de cette zone,

- *de renouer le dialogue commercial avec la Chine en s'appuyant sur des ambitions hautes et en tenant compte des attentes des acteurs économiques en la matière, notamment en termes d'ouverture du marché chinois, de transparence des marchés publics, de protection de la propriété intellectuelle. »*

 **RECOMMANDATION**

Pour que l'Union européenne s'affirme comme la puissance géostratégique qu'elle doit être dans la zone indopacifique, elle doit s'affirmer comme une puissance stratégique stabilisatrice

4. Rapport d'information, Commission des « affaires étrangères, de la défense et des forces armées » sur « La France peut-elle contribuer au réveil européen dans un XXI^e siècle chinois ? », 22 septembre 2021.

1.2. LE NOUVEAU CENTRE DE GRAVITÉ DE L'ÉCONOMIE MONDIALE

La France est le seul pays de l'Union européenne qui compte des territoires en Indo-pacifique. Le rôle des départements et collectivités d'Outre-mer est, de ce fait, d'importance de par leur position géostratégique, leurs rôles, actifs dans la coopération régionale, moteurs en matière de transition écologique et l'existence de réseaux d'opérateurs économiques et de recherche ayant des relations étroites avec leurs homologues et le territoire européens.

L'océan Indien est la porte d'entrée de l'Europe et de la France dans la région Indo-pacifique car il est l'un des plus importants passages à destination

et en provenance des marchés de cette région. La stabilité et la liberté de navigation dans cette zone en sont donc des éléments essentiels et vitaux. Compte tenu du rôle fondamental du secteur des transports dans la mise en place de chaînes de valeurs d'approvisionnement résilientes en matière de reprise socio-économique écologique, l'Union européenne et la France ont pour objectifs :

- d'assurer la résilience des systèmes de transports face aux crises futures ;
- de maintenir et de garantir la sûreté maritime et la liberté de navigation ;
- de promouvoir et de protéger les valeurs de la citoyenneté numérique.



L'INDO-PACIFIQUE



1,65 M d'habitants
(ressortissants français) dont 1 M pour La Réunion et Mayotte

10,2 millions de km²
soit $\frac{2}{3}$ de la zone économique exclusive (ZÉE) française



7 000 militaires français

Europe & Indo-pacifique (hors Chine) :

70% du commerce mondial de biens et services

60% des flux d'investissements étrangers

1 500 Md € d'échanges commerciaux



19% de la richesse mondiale (hors Chine)



19 Md € d'IDE
(investissements directs européens)

13 000 étudiants européens en mobilité



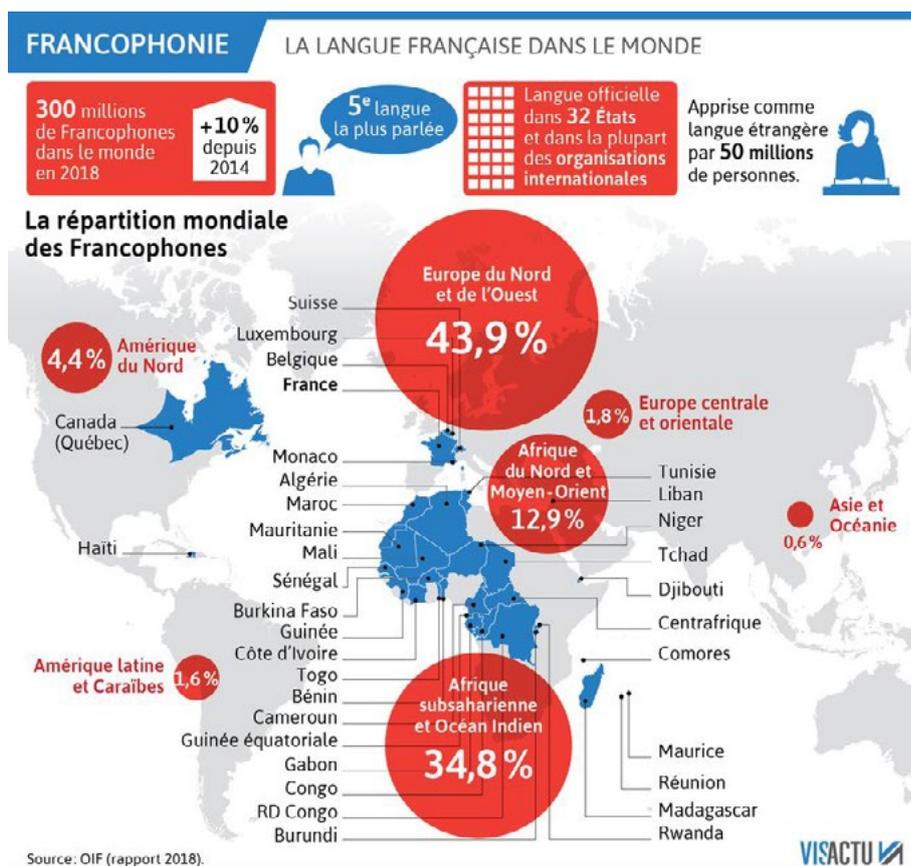
RECOMMANDATION

Nos connectivités doivent permettre à La Réunion de se connecter aux nouveaux centres du monde de l'hémisphère sud, tel que Dubaï.

1.3. LA FRANCOPHONIE COMME POINT COMMUN DE

La connectivité humaine et celle de la connaissance trouvent à se développer grâce aux autres connectivités, mais pour le CESER, elles sont des facteurs déterminants, à la fois de souveraineté mais également de rayonnement de notre identité. En effet, partager une langue commune facilite les échanges, qu'ils relèvent de la culture, de l'économie, de la recherche ou de l'éducation. Ce rapprochement, rendu possible par une compréhension facilitée, est une richesse importante dans le cadre des échanges avec nos voisins géographiques – Îles de l'océan Indien – ou de nos voisins historiques – pays de l'Afrique de l'Est et de l'Asie du Sud-Ouest.

La Francophonie, ce sont tout d'abord des femmes et des hommes qui partagent une langue commune, le français. C'est également un dispositif institutionnel voué à le promouvoir et à mettre en œuvre une coopération politique, éducative, économique et culturelle au sein de 88 États et gouvernements membres de l'Organisation internationale de la francophonie (OIF) ou de l'Agence universitaire de la francophonie (AUF⁵). Les valeurs qui y sont portées concernent la défense de la paix, des droits de l'Homme et de la démocratie, dans le respect et la protection des individus.



5. Comprend 1 007 universités, grandes écoles, réseaux universitaires et centres de recherche scientifique dans 119 pays.

LA DIVERSITÉ

En novembre 2021, le thème du Sommet de la Francophonie⁶ était « Connectivité dans la diversité : le numérique, vecteur de développement et de solidarité dans l'espace francophone ».

L'Assemblée parlementaire francophone y a présenté ses travaux et a notamment spécifié que « *la souveraineté des États est en particulier mise à l'épreuve face à la pratique d'acteurs issus d'espaces non protecteurs des données personnelles. La Chine et les États-Unis sont des espaces qui n'imposent pas de normes de protection des données personnelles sur leur territoire. Le modèle économique des Gafam⁷ et des BATX⁸ consiste à réunir et à monnayer la plus grande masse de données personnelles concernant les citoyens du monde. Les États francophones doivent légiférer pour protéger leur souveraineté mise à mal dans le cyberspace afin de protéger les libertés et les droits de leurs ressortissants dont la protection de leurs données personnelles.* »



RECOMMANDATION

La connectivité de la connaissance revient à changer de paradigme sur la création et le partage des richesses car, contrairement à la richesse matérielle dont le partage crée la division, le partage de l'immatériel participe à sa démultiplication tel que le décrit Idriss ABERKANE (essayiste et conférencier français).

6. 18^{ème} sommet de la Francophonie, Djerba, 20 & 21 novembre 2021.

7. Acronyme des géants états-unis du numérique : Google, Apple, Facebook, Amazon et Microsoft.

8. Sigle des géants chinois du numérique : Baidu, Alibaba, Tencent, Xiao.

1.4. LES IMPACTS POUR LA RÉUNION

Au cœur des enjeux de mondialisation et de souverainetés figurent les autorités régionales.

La collectivité régionale est en charge du développement économique et donc du dialogue avec les entreprises, dès lors, la révision du Schéma régional de développement économique d'innovation et d'internationalisation (SRDEII) est une entreprise particulièrement stratégique. Les enjeux de mobilité en seront prépondérants car la collectivité régionale intervient directement pour soutenir les investissements (de transports, de constructions, de communications, etc.) qui conditionnent l'impact des activités économiques sur l'environnement et sur la cohésion de son ter-



ritoire. Enfin, le Conseil régional est responsable de la formation, notamment professionnelle et de son adéquation avec les besoins des marchés locaux de l'emploi, donc directement tournés vers l'inclusion et la réussite économique dans et pour l'ensemble de ses composantes.

Maillon incontournable des réponses de court et de long termes à la crise, les Régions n'agissent cependant pas seules. Leurs actions, tout particulièrement en France, s'inscrivent dans le cadre d'une gouvernance de plusieurs niveaux qui doit permettre que s'harmonisent les compétences et les politiques publiques depuis celui local jusqu'à celui national (voire supranational). En ce sens, la cohérence entre la nouvelle communication de la Commission européenne concernant les Régions ultrapériphériques (Rup), le nouveau Programme opérationnel (PO) 2021-2027, l'adoption de la loi « différenciation, décentralisation, déconcentration et simplification » dite « loi 3DS » et la déclinaisons dans les Plans climats air-énergie territoriaux (PCAET) des objectifs internationaux, européens et nationaux, bien qu'à première vue complexe, sera la condition sine qua none pour permettre un développement territorial à la hauteur des enjeux.

 **RECOMMANDATION**

Il conviendra de se saisir des nouvelles programmations européenne, nationales ou locales en y insérant les enjeux de connectivités comme socle de l'attractivité et de la compétitivité de notre territoire.

1.5. QUI POUR PORTER CES ENJEUX ?

La complexité de l'harmonisation des politiques publiques de l'échelon européen à celui territorial s'intensifie avec le manque d'identification des structures de portage légitimes à la mise en œuvre de ces politiques. Pour autant, elles doivent répondre à un « devoir d'alliances » pour réduire les fragilités et permettre la *co-construction* en répondant aux nouveaux besoins sociétaux. Ainsi, l'approche multidimensionnelle est primordiale avec une mixité d'acteurs, socio-économiques, citoyens, associatifs et élus.

Dans son rapport sur les mutations socio-économiques et territoriales⁹, le CESER a rappelé que « Les alliances et la confiance entre les acteurs publics/privés et le territoire permettent de mobiliser :

A. L'écosystème territorial en augmentant

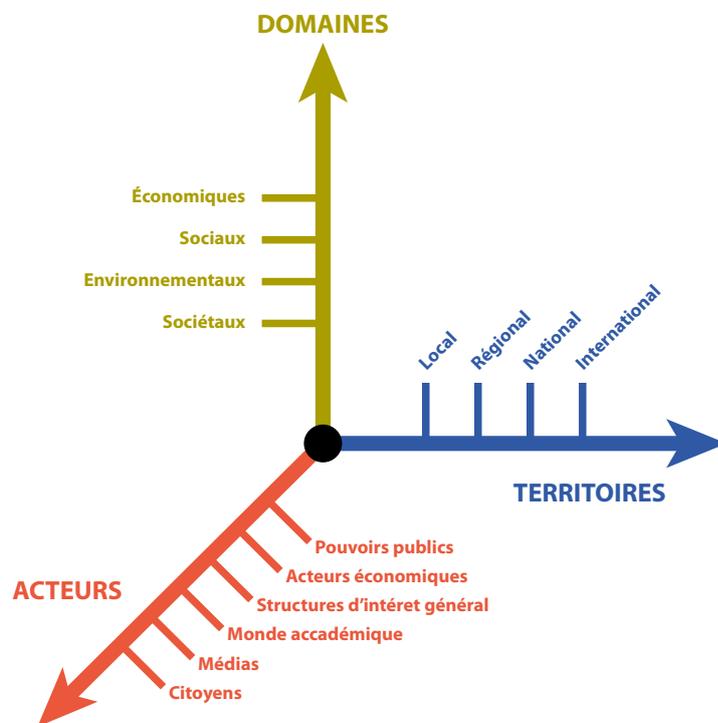
la capacité de l'action publique grâce à trois outils :

- a. Les contrats d'expérimentation,
- b. Les partenariats,
- c. le dialogue structuré territorial ;

B. L'intelligence économique collective

en augmentant la capacité de l'action privée grâce aux leviers œuvrant sur :

- d. La relation au territoire de l'entreprise,
- e. La compétitivité territoriale de l'entreprise. »



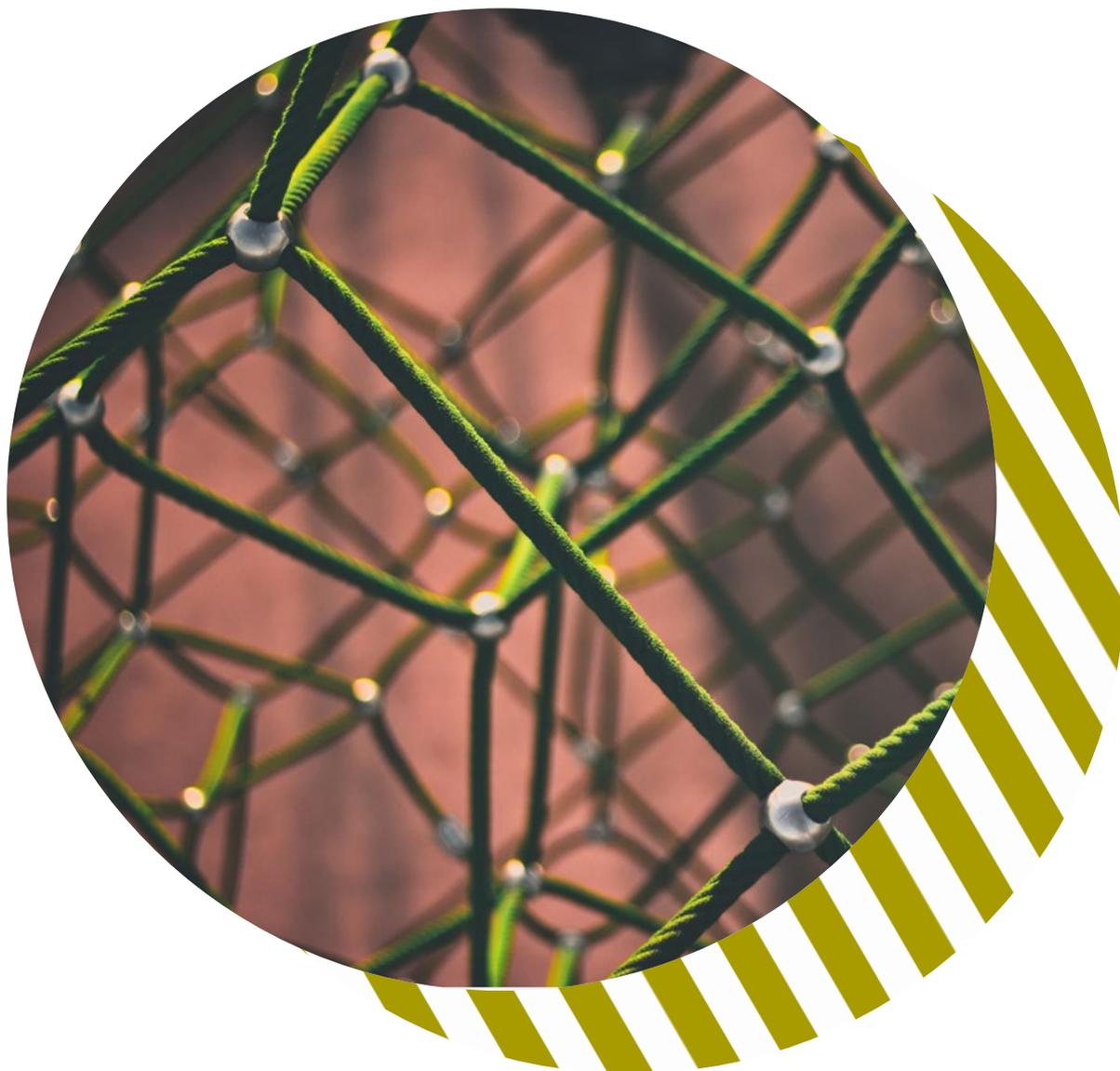
RECOMMANDATION

Les aspects multidimensionnels des enjeux de connectivités recommandent une approche partenariale, contractualisée, inclusive et durable des conceptions et de mises en œuvre des politiques publiques.

9. Rapport du CESER « Enjeux et équilibres de l'économie réunionnaise, pour réussir les mutations socio-économiques et territoriales », novembre 2021.

DEUXIÈME PARTIE

LES CONNECTIVITÉS MARI- ET NUMÉRIQUE, VECTEURS



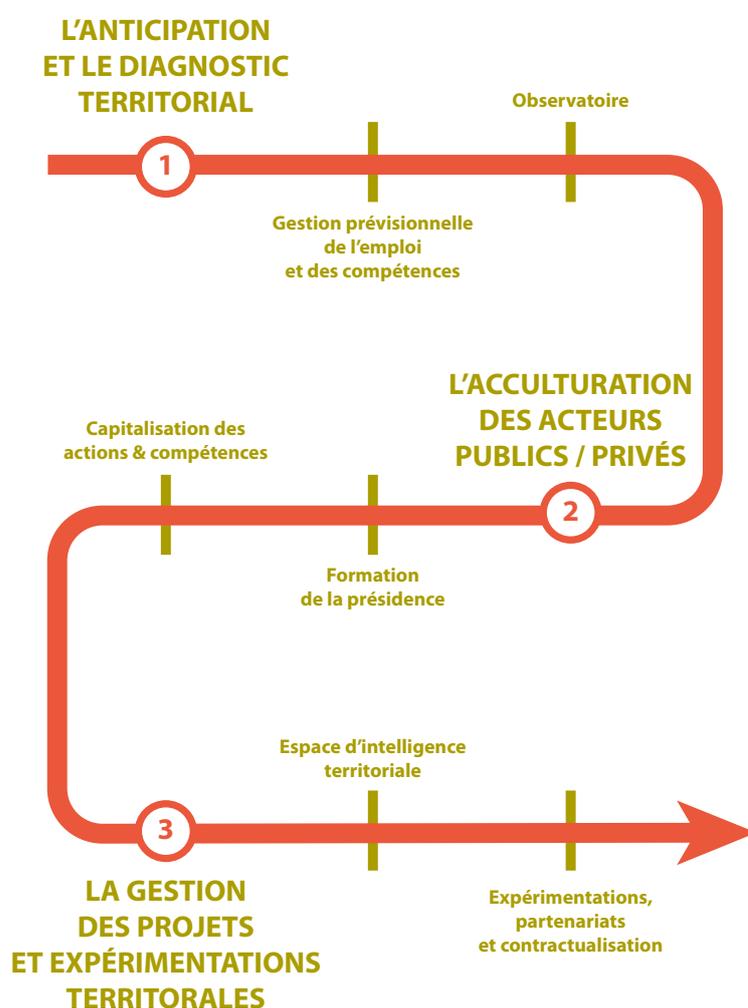
— TIME, AÉRIENNE DE NOS AMBITIONS

Dans un moment de géostratégie instable voire dangereux, la construction et l'émergence d'infrastructures de connectivités relève d'une stratégie d'infrastructures au service de politiques publiques (économique, sociale, environnementale...) et non simplement d'infrastructures physiques servant à faire circuler des flux (marchandises, informations et individus).

Dans cette partie, chaque connectivité sera étudiée sous le prisme de la chaîne de valeurs à structurer que le CESER a déterminé comme facteur primordial pour faire face aux enjeux de mutations socio-économiques. Cette chaîne de valeurs nécessite la prise en considération de trois étapes clés :

- L'anticipation,
- L'acculturation des parties prenantes,
- La gestion des projets.

UNE CHAÎNE DE VALEUR À STRUCTURER



2.1. LA CONNECTIVITÉ AÉRIENNE

Les infrastructures

La connectivité aérienne réunionnaise se caractérise par deux aéroports :

- **Celui du Nord.** L'Aéroport de La Réunion Roland Garros (ARRG) est une société anonyme majoritairement détenue par l'État. Pour autant, celle-ci a concédé au directoire, nombre de ses activités mais a conservé ses prérogatives en matière de navigation aérienne (Direction générale de l'aviation civile océan Indien – DGAC-OI), de sécurité aérienne (Direction de la sécurité de l'aviation civile océan Indien – DSAC-OI) et de contrôle aux frontières (Direction centrale de la police aux frontières – DCPAF).
- **Celui du Sud.** L'Aéroport de Pierrefonds dont le Syndicat Mixte de Pierrefonds est le propriétaire et le gestionnaire. Ce syndicat regroupe la Région, le Département, et onze communes membres de la Communauté intercommunale des villes solidaires (Civis) et de la Communauté d'agglomération du Sud (CaSud).

Outre les infrastructures aéroportuaires, la connectivité aérienne se définit également par des liaisons aériennes. Depuis les années 1990, le droit européen permet à un pays de l'Union européenne (UE)¹⁰ « d'imposer une obligation de service public (OSP) à une liaison aérienne régulière entre un aéroport situé dans l'UE et un aéroport desservant une zone périphérique ou de développement située sur son territoire ou sur une liaison à faible trafic à destination d'un aéroport situé sur son territoire, si l'obligation d'un service minimum sur cette liaison est considérée comme vitale pour le développement économique et social de la région desservie par l'aéroport. ». Pour exemple, les OSP imposées aux compagnies aériennes desservant La Réunion, Air austral notamment, concernent les évacuations sanitaires, la poste, etc. Pour permettre des

relations avec notre territoire six compagnies sont présentes : Air austral, Air France, Air mauritius, Air Madagascar, Corsair et French bee. Air austral, Air France, Corsair et French bee permettent des liaisons La Réunion/Métropole et Air austral, Air mauritius, Air Madagascar des liaisons régionales.

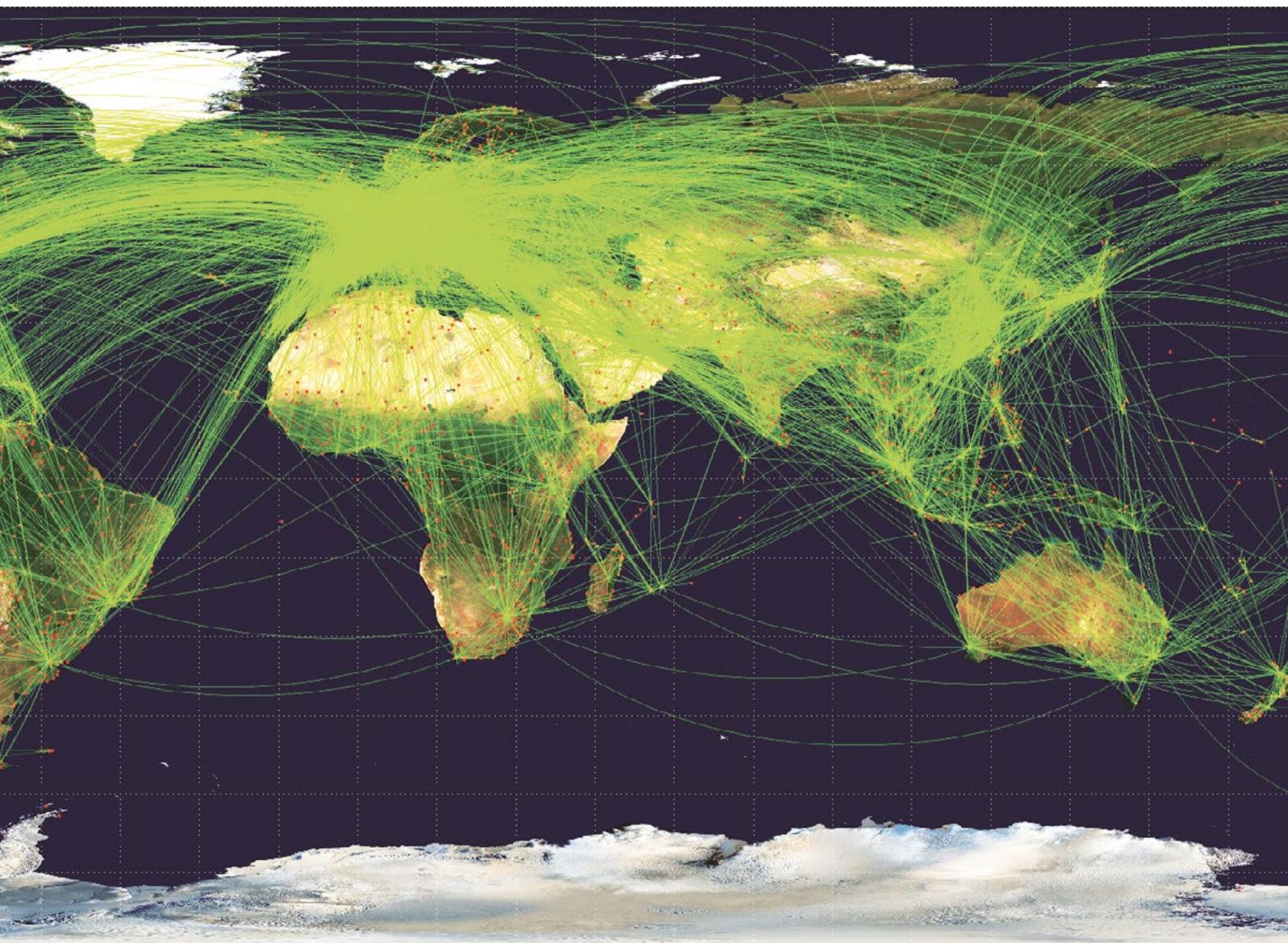


10. Règlement (CE) n° 1008/2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans l'UE.

À la vision d'un monde, (graphiquement et théoriquement unifié, mais déjà marqué par des inégalités bien visibles), à celui des acteurs économiques l'aérien en compétition, est marqué par de grandes alliances de compagnies. À part les compagnies *lowcost* et celles classées comme dangereuses (qui en sont, de fait, exclues), la plupart d'entre elles se rallient progressivement à l'une des trois alliances existantes à ce jour.

Selon Mathieu STRALE¹¹, géographe, l'offre des alliances représentait, environ la moitié du total de

l'offre aérienne régulière mondiale : « *concentrées dans les pays du centre, où leur part de trafic est supérieure à 40%, les alliances commencent à s'étendre vers les pays de la périphérie les plus avancés* ». En revanche « *dans les régions mondiales les plus périphériques, l'Afrique et l'Asie centrale, aucune compagnie n'est membre d'une alliance, ce qui est lié directement aux conditions d'accès dans les alliances : il faut répondre à des conditions financières, de qualité et de sécurité que n'atteignent pas toujours les compagnies d'Afrique et d'Asie.* »



11. *Géographie mondiale des alliances de compagnies aériennes*, Belgeo, 2006.

LES AÉROPORTS DE LA RÉUNION



ROLAND GARROS

— Chiffres fournis par ARRG —



262 hectares

2 pistes dont une de 3 200 mètres
Plus de 35 000 m² de surfaces d'aérogares
7 500 m² d'entrepôts
2 parkings cargo *nose in*



40 000 tonnes/an
de fret



2,5 millions
de passagers annuels *



1 station animale
1 poste d'inspection frontalier
aux normes européennes



1 poste d'inspection
frontalier aux normes européennes



Plus de 2 000 employés

* Capacité théorique

PIERREFONDS

Chiffres obtenus sur www.pierrefonds.aeroport.fr

111 hectares

1 piste de 2 100 mètres
Plus de 2 500 m² de surfaces d'aérogare
4 parkings avions petits/moyens porteurs
1 parking avion gros-porteur



500 000
passagers annuels *



Les filières et leurs locomotives

Lancé le 16 décembre 2019, le pôle aéronautique régional « Aerotech OI » est dédié à la structuration et au développement de la filière aéronautique française dans l'océan Indien. Il s'est construit sur cinq piliers dont les compétences sont essentielles : ARRG, Air austral, les Forces armées de la zone sud de l'océan Indien (FAZSOI), AC innov et les entreprises d'exploitation d'hélicoptères. Pour le territoire de La Réunion, le pôle « Aerotech OI » a pour mission de structurer la filière aéronautique et les acteurs du transport aérien autour d'un projet disposant d'une portée économique et académique internationale avec la création d'un Campus des métiers aéronautiques, d'un Centre de simulation de pilotage professionnel, d'un Pôle de maintenance aéronautique et d'un Centre de formation à la sécurité des opérations aéronavales. Le développement de la filière aéronautique tel que présenté dans la feuille de route du pôle « Aerotech OI » s'entend à l'échelle de l'océan Indien, à son sens le plus large. En effet, les besoins de cette zone allant de la côte sud-est africaine à celles de l'Aus-

tralie et des pays du sud de l'Asie, sont avérés et exacerbés avec peu d'experts à proximité, obligés de se tourner vers l'Europe ou les États-Unis. La Réunion, avec cette filière, deviendra alors le seul territoire de la zone à proposer des solutions qui couvrent la très grande majorité des besoins de l'aéronautique, en matière de la formation à la maintenance, en passant par le recyclage. Ainsi, s'agissant de ces derniers points (recyclages et maintenance), une estimation montre qu'il existe, dans cette zone, à l'heure actuelle, une flotte de plus de 7 500 aéronefs (militaires et civils). Celle-ci est gérée par une cinquantaine de structures différentes auxquelles le territoire pourrait apporter des solutions grâce à une prise en charge par le Centre aérien recyclage maintenance australe (Carma). Ce dernier serait alors, le moteur d'un ancrage territorial de petits pôles de maintenance pour petits aéronefs, hélicoptères et/ou *drones*, et pourrait, au titre de la coopération régionale, développer un centre de maintenance pour avion de lignes à Madagascar.

De son côté, l'Aérocampus a sa place afin de consolider et renforcer l'offre de formations aux métiers de l'aérien et de l'aéronautique, tant continue que pour la formation qu'initiale. Il a également une mission de renforcement de l'écosystème d'innovation et d'entrepreneuriat associé aux secteurs d'activités à fort potentiel pour la zone océan Indien. En effet, il n'existe que deux centres d'essais à proximité du bassin indioocéanique. Avec le Centre d'excellence et d'essais *drone* (CEED), La Réunion pourrait devenir le centre d'essai longue élongation de l'hémisphère sud. Enfin, la dimension spatiale est également envisagée.

FOCUS ALLIANCES AÉRIENNES

Données chiffrées avant la crise Covid-19

Star Alliance, basée en Allemagne, compte 27 compagnies membres autour de la Lufthansa et d'United Airlines, avec un total d'environ 4 380 appareils. Cette alliance dessert 193 pays et 1 356 aéroports. Chaque jour, ce sont plus de 21 500 vols qui sont assurés par les compagnies membres pour près de 680 millions de passagers transportés chaque année.

Skyteam, inaugurée en 2000 et basée aux Pays-Bas, est la deuxième alliance de compagnies aériennes. Parmi ses 19 membres, elle compte Air France et KLM. Elle dispose de 4 050 avions lui permettant d'assurer 15 000 vols quotidiens. Chaque année, elle transporte 552 millions de voyageurs vers 187 pays et 1 036 aéroports.

Oneworld est ambitieuse et souhaite détrôner ses concurrentes. Grâce à la fusion entre American Airlines et US Airways, elle détient désormais la plus grande compagnie aérienne mondiale. Créée en 1999 et basée à New York, elle compte 14 membres [et] une flotte de 3 296 appareils. Elle effectue quotidiennement 13 000 vols en direction de 170 pays. Chaque année, elle transporte 490 millions de voyageurs.



DES COMPETENCES REUNIONNAISES RECONNUES



La gouvernance

De manière générale, il ne semble pas qu'il y ait une stratégie claire quant à un véritable maillage européen, national et régional tant au niveau des infrastructures que des compagnies aériennes. Certes des rencontres et échanges ont lieu avec les différentes parties de la filière, mais la mise en place d'une véritable coopération est encore à vérifier.

Certains considèrent que, au plan local, La Réunion disposerait d'un aéroport sur deux sites alors que vu de plus près, les stratégies menées de part et d'autre sont distinctes et leur imbrication n'est pas des plus claires et même si des évolutions semblent se faire jour. De la même façon, chaque compagnie aérienne touchant La Réunion, mène une politique commerciale qui lui est propre avec plus ou moins d'ancrage avec le territoire. Du point de vue du citoyen, il y a matière à s'interroger encore en 2021 sur l'égalité en matière de continuité territoriale.



1 Anticipation

**GESTION PRÉVISIONNELLE
DES EMPLOIS ET DES
COMPÉTENCES (GPEC)**

OBSERVATOIRE

SIGNAUX FORTS

Aérotech océan Indien qui regroupe les acteurs de l'aérien et de l'aéronautique

/

SIGNAUX FAIBLES

Devenir d'Air austral, pilier notamment pour la formation *Cabin crew attestation* (CCA)

Proximité du hub de Dubaï

CHAINE DES VALEURS À STRUCTURER



2 Acculturation				3 Action	
CAPITALISATION DES CONNAISSANCES ET DES COMPÉTENCES					
FORMATIONS	Relocalisation de l'industrie	Environnement	Souveraineté, attractivité et compétitivité	ESPACE D'INTELLIGENCE TERRITORIAL (EIT)	EXPÉRIMENTATION, PARTENARIAT ET CONTRACTUALISATION
<p>Campus des métiers aériens et aéronautiques (aérocampus)</p> <p>Centre d'essai pour les <i>drones</i> (CEED)</p>	<p>Pôle de recyclage et de maintenance (CARMA et Pôle de maintenance aéronotique (PMAéro)</p>	<p>Aéroport de Roland Garros a une vision sur 20 ans des investissements en matière environnementale</p>	<p>Sécurité sanitaire et sociale</p> <p>Stabilité stratégie Indo-pacifique française et européenne</p>	<p>Volonté de création d'un « aéroport » qui inclut une vision plus globale autour de ARRG</p>	<p>Aérotech océan Indien qui regroupe les acteurs de l'aérien et de l'aéronautique</p>
<p>Air Austral est un pilier notamment pour la formation CCA</p>	<p>Vision européocentriste de la filière aéronautique française</p>	<p>Taxation des vols long courrier (gaz à effet de serre)</p>	<p>Peu de compagnies desservent la ligne Nord-Sud</p> <p>Proximité du hub de Dubaï</p> <p>Conditions d'arrivées des étrangers (visas, etc.)</p>	<p>Peu de foncier disponible Saturation des transports et des accès</p>	<p>Absence de Air austral dans les trois grandes alliances mondiales</p> <p>Manque d'ingénierie financière des infra. ou des outils d'intérêt général</p>



Les connexions régionales

Sur ce point, les possibilités avec les pays voisins sont certes multiples, mais en revanche, bien que répondant aux normes internationales en matière de sécurité aérienne¹², il n'en va pas de même quant aux infrastructures aéroportuaires, de la chaîne de logistiques et des taxes liées aux aéroports. Ces inégalités posent questions quant à la notion de coopération, c'est à dire d'une coopération régionale qui deviendrait une compétition supra-régionale où La Réunion serait moins compétitive.

Dès lors, la gouvernance doit être envisagée de manière systémique en ayant à l'esprit la notion d'investissements au titre de la stratégie indo-pacifique ET de la souveraineté de nos connectivités. Les conséquences de la crise

Covid a mis en évidence les problématiques de compétitivité des infrastructures et des compagnies régionales.

On peut, dès lors, raisonnablement, se questionner sur l'acceptabilité sociale de la « perte » d'ancrage territorial d'un des maillons de l'écosystème aéronautique à La Réunion, mais aussi plus globalement dans d'autres territoires proches de nous. À ce titre, doit-on rappeler la crainte et l'indignation quand en 2015 le consortium chinois Casil Europe avait acheté l'aéroport Toulouse-Blagnac pour 300 millions d'euros. Début 2020, il a vendu ses parts au groupe français Eiffage dans des conditions que Alain Wang, professeur à Centrale Paris, sinologue et spécialiste de l'économie des entreprises, qualifie d'outrageuses.

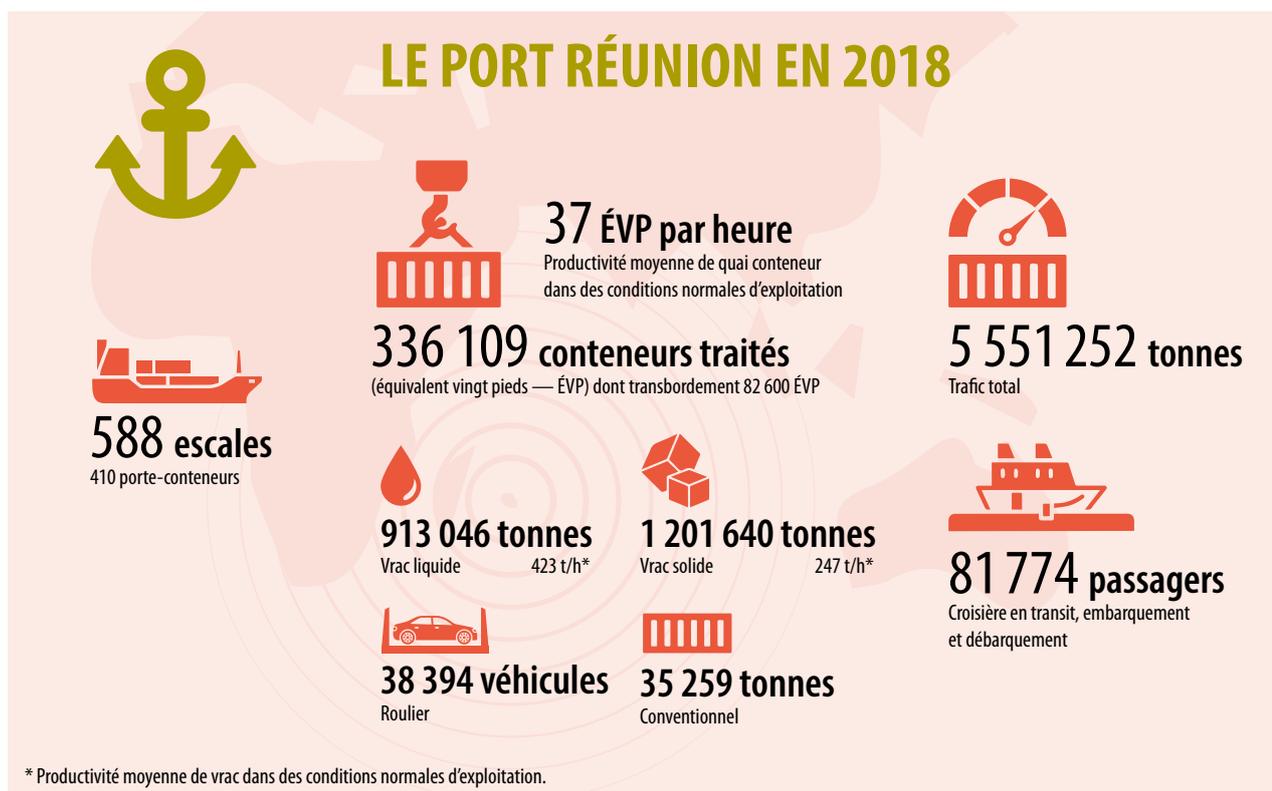


12. Imposée par le droit international avec le fichage des compagnies non respectueuses sur liste noire.

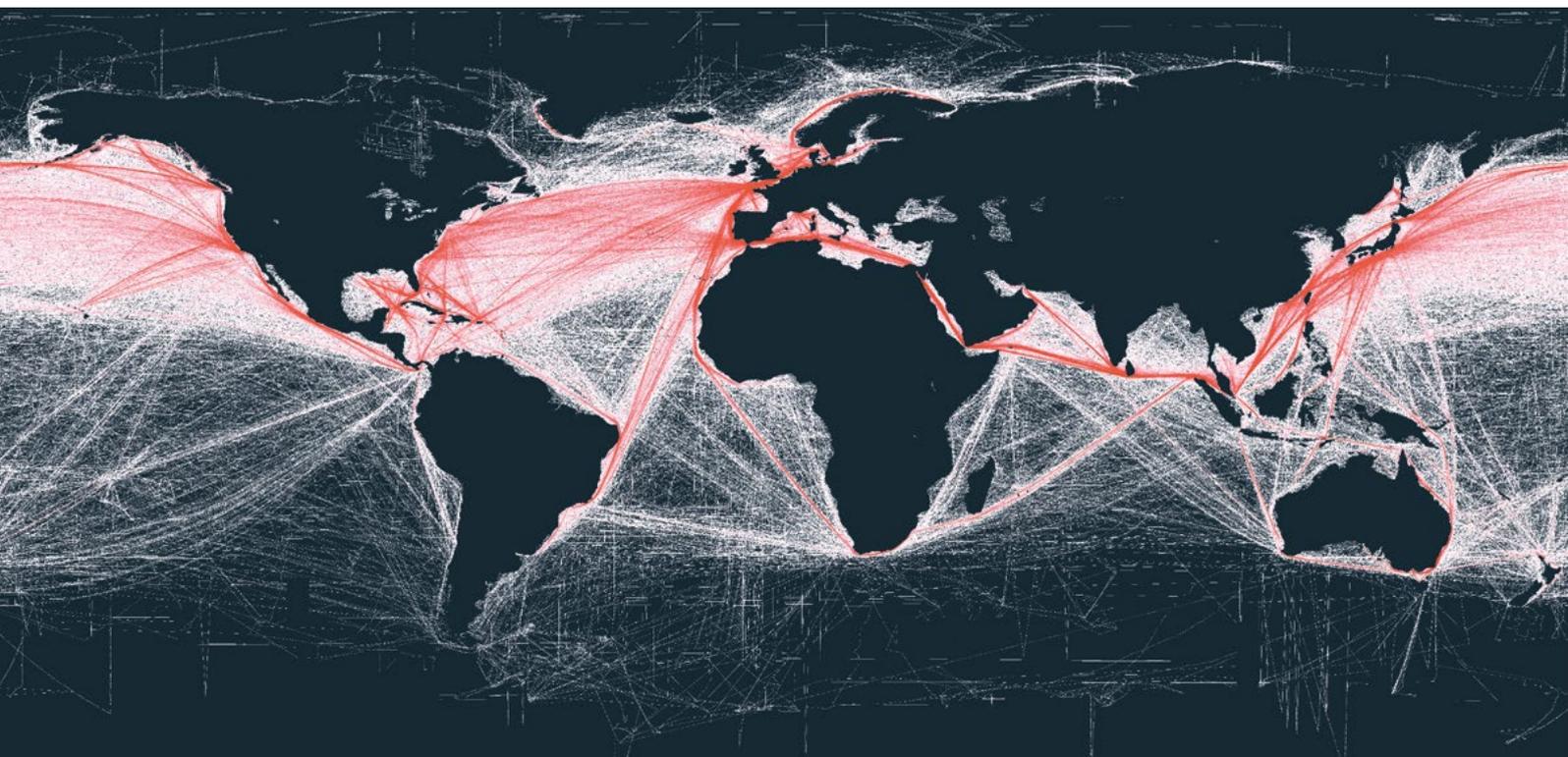
2.2. LA CONNECTIVITÉ MARITIME

Les infrastructures

La connectivité maritime dépend, en premier lieu, de la capacité de transports proposée au regard des grandes routes maritimes. Il s'agit alors de trouver le bon équilibre entre la disponibilité des navires, leurs capacités de transports et celle d'accueil du port, lui-même. Sur ce dernier point, les facteurs sont nombreux. La Conférence des nations unies sur le commerce et le développement (Cnuced) exposait dans son étude¹³ sur les transports maritimes que « *l'augmentation de la capacité de charge des navires reste une préoccupation dans le secteur des transports mari-*



13. Étude sur les transports maritimes 2020, CNUCED, unctad.org/rmt.



times de conteneurs. » En effet, par leur taille, les navires porte-conteneurs rivalisent aujourd'hui avec les plus grands pétroliers et surpassent les plus grands vraquiers secs et navires de croisière. Toutefois, les économies d'échelle obtenues par la mise en service de navires plus grands ne profitent pas nécessairement aux ports et aux fournisseurs de services de transports intérieurs, car les coûts totaux de transports augmentent souvent tout au long de la chaîne logistique. Il est fréquent qu'une augmentation du volume moyen d'escale ou de la taille moyenne des navires fasse culminer la demande en camions, aires de stockage et connexions intermodales et rende nécessaire pour les ports d'investir davantage dans le dragage et l'achat de grues de plus grande taille.

Les économies de coûts réalisées par les acteurs maritimes ne se répercutent pas toujours sur les clients sous la forme de taux de fret moins élevés. Cela est plus manifeste dans les petits territoires insulaires, qui ne comptent que quelques prestataires de services en activité. Les coûts supplémentaires devront être supportés

par les chargeurs, les ports et les fournisseurs de services de transports intérieurs. Autrement dit, les économies d'échelle obtenues par la mise en service de navires plus grands profitent surtout aux transporteurs.

Le Grand port maritime de La Réunion (GPMDLR), de son nom commercial Port Réunion, seul port de commerce de l'île, est le lieu de transit de plus de 99% des marchandises importées ou exportées à La Réunion. Placé au carrefour des routes maritimes reliant l'Asie, l'Afrique, l'Europe, et l'Amérique du sud, Port Réunion bénéficie d'un positionnement géostratégique majeur dans l'océan Indien. Il se caractérise par l'existence de deux lieux sur le même territoire, le port-est et le port-ouest, chacun ayant un trafic différent :

- celui Est consacré au commerce (conteneurs, rouliers, etc.) et aux croisiéristes ;
- celui Ouest plus tourné vers la pêche, les navires de la marine nationale et des bateaux de plaisance. Toutefois, il dispose de peu de foncier pour développer son activité. Cependant, demeure toujours la piste de valorisation de la zone arrière portuaire (Zap) qui représente

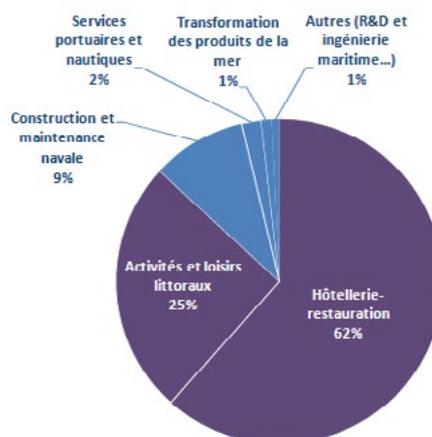
85 hectares et appartenant au Conseil départemental. Compte tenu de sa rareté, le foncier proche du port doit principalement avoir un lien direct avec les activités portuaires.

Port Réunion identifie que l'aménagement prévu pour 10 ans doit couvrir trois grands objectifs :

- faire respirer les terre-pleins portuaires,
- développer un équivalent terrestre du *hub* maritime pour faire face à la croissance interne (le transbordement étant très concurrentiel) et intéresser les opérateurs qui travailleraient à l'export,
- organiser une chaîne de logistique pour La Réunion avec une approche par filière avec de véritables entrepôts optimisés.

Outre ces aménagements directement liés aux activités portuaires, se pose la question de l'accessibilité à la Zap et plus généralement au port, car le trafic à proximité du port-est est particulièrement soutenu. Ainsi les situations de saturation sont régulières sur les nœuds routiers en lien avec la route nationale (RN)1 et sur la RN 1 001.

Répartition des offres d'emploi par famille de métiers



Compte tenu de notre insularité et de la saturation routière de notre territoire, il apparaît comme primordial de s'interroger au sujet de la logistique interne. En effet, la saturation du terminal conteneurs à certaines heures questionne sur la combinaison gagnante entre la chaîne logistique et la communauté portuaire.



Les filières et leurs locomotives

Il est particulièrement difficile de parler de filière maritime ou de filière portuaire. S'agissant de l'aspect transports et logistiques, les éléments supra ont démontré qu'il n'existe pas de filières à proprement parler, ni même de synergies entre les différents métiers concernés. S'agissant des métiers propres à l'activité portuaire, il s'agira de parler de communauté portuaire dont les métiers sont nombreux et très différents. En marge de cela, il conviendra de faire un focus particulier sur les métiers dits de la mer et sur la particularité du monde des marins.

Dans sa note statistique de mars 2020, Pôle emploi Réunion¹⁴ définissait que la « filière maritime » représentait dix familles d'activités pour plus de 12 000 emplois. Dans le détail, on constate que deux de ces familles d'activités concernent principalement le tourisme : hôtellerie et restauration avec 7 970 emplois et les activités et les loisirs littoraux avec 1 020 emplois.

« L'État doit conserver son rôle de stratège mais il est tout aussi important que les <parlements régionaux> continuent de construire des politiques publiques qui soient au plus près des citoyens du littoral »

Annick Girardin,
ministre de la Mer

14. Stat'express, filière maritime de La Réunion, Pôle emploi, mars 2020.



1 Anticipation

	GESTION PRÉVISIONNELLE DES EMPLOIS ET DES COMPÉTENCES (GPEC)	OBSERVATOIRE
SIGNAUX FORTS	Protection des intérêts nationaux maritime grâce à l'Action de l'État en mer (AÉM)	Observatoire marin, observatoire de l'air et observatoire de l'eau
SIGNAUX FAIBLES	<p>Difficulté à identifier les acteurs de la connectivité maritime dans sa globalité</p> <p>Pas de filière maritime à proprement parler</p> <p>Absence de lieu de formation dédié</p>	Manque de résilience des acteurs de la connectivité maritime

CHAINE DES VALEURS À STRUCTURER



2 Acculturation				3 Action	
FORMATIONS	CAPITALISATION DES CONNAISSANCES ET DES COMPÉTENCES			ESPACE D'INTELLIGENCE TERRITORIAL (EIT)	EXPÉRIMENTATION, PARTENARIAT ET CONTRACTUALISATION
	Gestion des flux	Environnement	Indépendance au tiers		
Projet de création d'un lycée de la mer	/	Convention avec Atmo pour la qualité de l'air Prise en compte du changement climatique et de la montée des eaux	Relocalisation de la réparation navale	/	/
/	Saturation du terminal conteneur à certaines heures Nombre de « boîtes » vides existantes à Port Réunion	Gestion durable de la dépense énergétique à peine entamée	Dépendance aux remorqueurs Dépendance aux process de livraison Dépendance aux compagnies maritimes	Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (Feamp) géré au plan national dans la prochaine programmation	Pas de contractualisation dans l'océan Indien ni de gestion commune des ressources halieutiques (hormis pour les thonidés)

Il apparaît dès lors important de réaliser précisément la cartographie des métiers et des secteurs d'activités dépendant de l'activité maritime, de manière directe ou indirecte afin de qualifier la filière maritime réunionnaise et adapter demain les politiques publiques qui pourraient en être en rapport. Ceci est d'autant plus important et urgent que les enjeux sont nombreux en liaison avec l'économie bleue et le caractère d'innovation qui lui est inhérent. Il apparaît difficile de parler de filière prioritaire ou de développement de filières, alors même qu'il n'est pas clairement possible d'en identifier les acteurs.

Pour autant, lors des Assises de l'économie de la mer¹⁵ de 2021, le Fontenoy du maritime¹⁶ s'est concrétisé par la signature d'un véritable pacte entre le Gouvernement, l'organisation professionnelle Armateurs de France et le Cluster maritime français. Le Fontenoy du maritime est annoncé comme un travail collectif entre l'État et le secteur maritime français autour de trois axes concrets :

- faciliter le financement et rendre plus écologique la flotte contrôlée par les compagnies maritimes françaises,
- améliorer le parcours et la carrière des marins français,
- soutenir le pavillon français.

L'État attend, ainsi, comme finalité du Fontenoy, de reconquérir une souveraineté maritime afin de conforter une position forte dans le commerce mondial.



La gouvernance

Avec la crise sanitaire, les Régions françaises se sont questionnées sur les orientations en matière de transport international. En effet, elles sont particulièrement actives pour soutenir l'internationalisation des territoires par des infrastructures logistiques, pour autant, leur compétence sur les transports ne concerne pas les marchandises, et celle en matière du développement économique n'inclut pas le volet logistique.

15. Evènement annuel, réunissant l'ensemble de la communauté maritime française.

16. Lancé en novembre 2020 par la ministre de la Mer, Annick Girardin.



Dès lors, les Régions proposent des orientations en matière de transport international — portuaire, aéroportuaire, terrestre — pour favoriser l'intégration des entreprises dans des chaînes de valeurs mondiales. Parmi les mesures envisagées, on peut mentionner, par exemple, l'extension ou la construction d'aéroports (Régions Pays de la Loire et Auvergne-Rhône-Alpes), la consolidation ou la création de lignes maritimes internationales et d'installations portuaires (Corse, Réunion, Pays de la Loire, Guadeloupe, Bretagne).

De nombreuses stratégies, européenne, nationale et locale, sont concernées par la question de la

connectivité maritime. L'enjeu est d'identifier leurs points de rencontre afin que les orientations, décisions et actions de l'ambition maritime soient efficaces.

Le groupe de travail France maritime¹⁷ estime « qu'un lieu de gouvernance partagée, à l'intersection d'une part, des politiques publiques nationale et supranationale et d'autre part, des politiques publiques locales est nécessaire pour le déploiement fertile d'une politique publique maritime, voire « océanique ». Cette gouvernance partagée concourrait à la compréhension et à l'appropriation collective des politiques publiques. »

17. Groupe de travail « France maritime » au sein de Ceser de France.

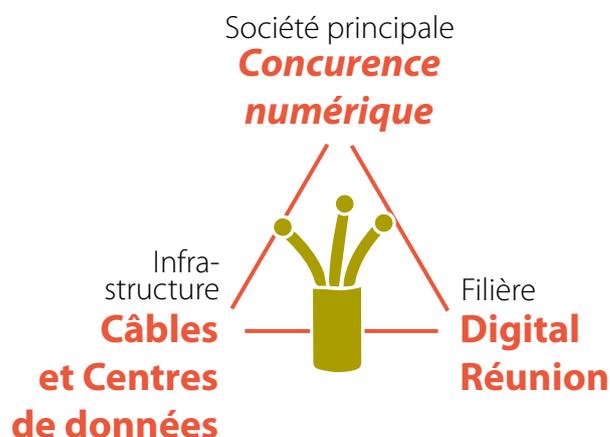
2.1. LA CONNECTIVITÉ NUMÉRIQUE

Les infrastructures

Tout comme la connectivité maritime, celle numérique dépend des routes de capacités offertes par les câbles sous-marins. Afin de pouvoir bénéficier du très haut débit sur son territoire, La Réunion est dépendante de son raccordement aux nœuds internet mondiaux. Actuellement, trois câbles desservent notre territoire :

- Le câble South Africa–Far East (Safe), commandé en 2002, qui nous permet d’avoir accès à deux routes au rythme de 1 800 Méga *binary digits* (bit — chiffres binaires) par seconde — Mb/s, une vers l’Est et l’autre vers l’Ouest mais dont l’obsolescence prochaine (2025–2027) est certaine;
- Le câble Lion, en service depuis 2009 qui offre un accès de 2000 Mb/s reliant les îles de La Réunion, de Maurice et de Madagascar, prolongé par Lion2 en 2012 vers le Kenya en passant par Mayotte;
- Le câble Metiss, en service depuis 2021, offre quant à lui 24 000 Mb/s mais ses impacts sur son utilisation par les internautes locaux sont encore méconnus.

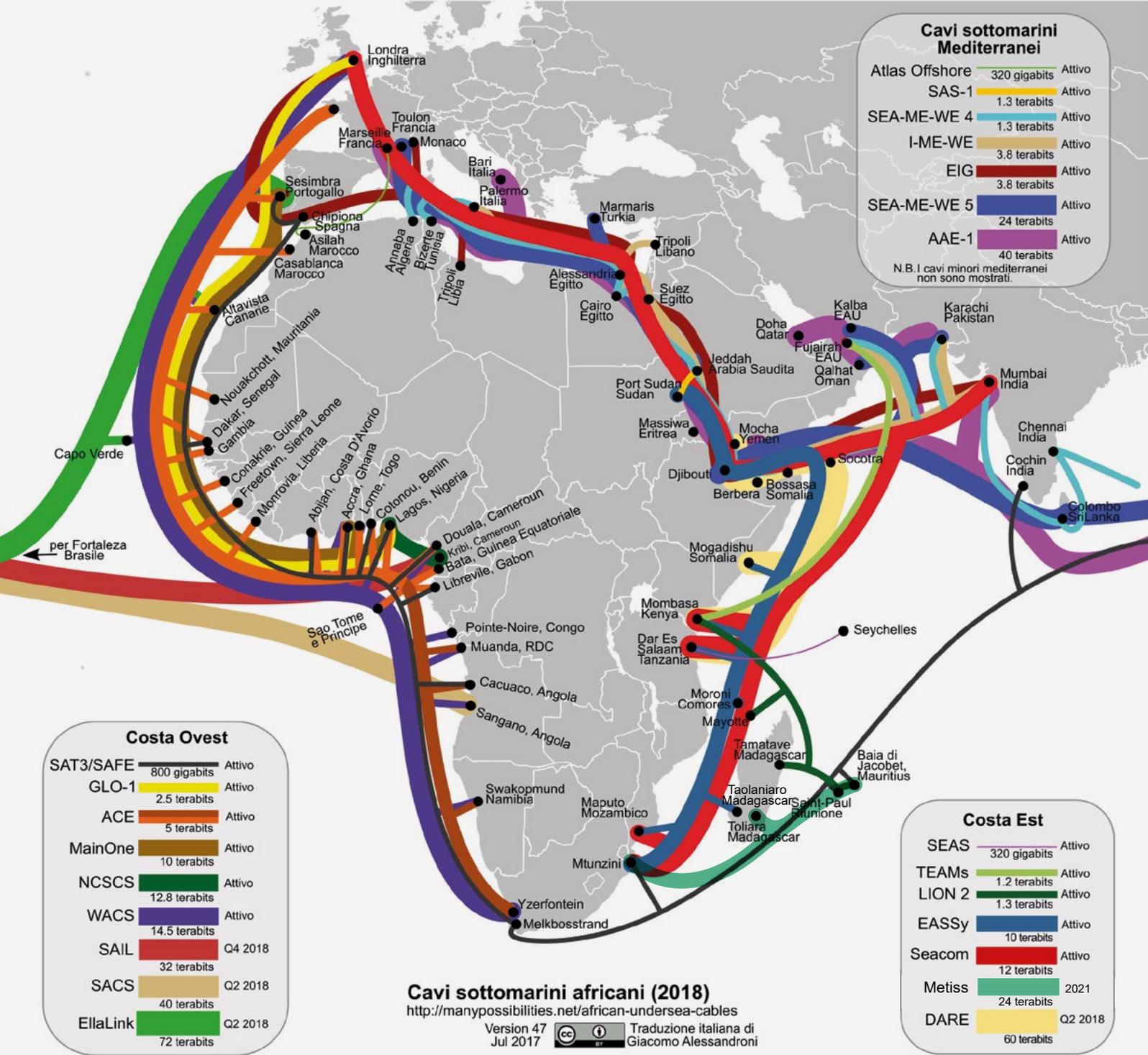
Ces trois câbles offrent ainsi quatre routes potentielles au sortir de La Réunion, ce qui assure une sécurisation physique réelle mais laisse subsister une dépendance directement liée aux choix de répartition de la part des opérateurs. Le débit disponible à l’achat grâce à ces câbles est plus que suffisant pour les besoins de La Réunion puisque l’évaluation des besoins en hypothèse haute, posée dans le cadre du Schéma directeur territorial d’aménagement numérique



(SDTAN) pour 2025 est de 300 Gigabits par seconde (Gb/s), quand la capacité maximale proposée est actuellement de 27 800 Gb/s. Dès lors, l’enjeu des câbles sous-marins se situe, non pas sur la capacité technique, mais sur des enjeux concurrentiels. Cet enjeu concurrentiel prendra encore plus d’acuité à la disparition du câble Safe puisque le nombre d’opérateurs sera divisé par deux. En effet, le marché des câbles sous-marins évolue et les opérateurs historiques laissent la place aux géants de l’internet, qu’ils soient états-unien (Gafam, Natu¹⁸) ou asiatiques (BATX, etc.) avec une augmentation des volumes consommés (contenus) qui *sur-sollicite* des infrastructures qui, s’ils n’ont pas participé à financer au départ, le sont maintenant. Ainsi, les derniers projets d’ampleur sont actuellement lancés par Google dans le nord de l’océan Indien et par Facebook/Orange avec le « 2 Africa » où 37 000 km de câble relieront l’Europe de l’Ouest au Moyen-Orient ainsi que seize pays d’Afrique en passant par l’océan Indien.

La Réunion, perçue comme stratégique au titre de son positionnement géographique, comme cela était déjà le cas avec le câble Safe, pourra ainsi accéder à cette nouvelle autoroute numérique et diversifier ses connectivités au reste du monde.

18. Acronyme de Netflix, Airbnb, Tesla et Uber, nouveaux géants de l’internet qui reposent sur des modèles économiques.



CONCURRENCE DES SERVICES TELECOM SOUS-MARINS

Qui vend du service télécom sur les câbles sous-marins ?

- **Safe** : Orange, Sprint, Telkom Malaysia, Belgacom, AT&T, etc.
- **Lion** : Orange, SRR (SFR)
- **Metiss** : Réunicable, Canal+ télécom, SRR

L'obsolescence de Safe approche, ce qui impactera tous les opérateurs et la concurrence.

La filière

La filière du numérique est l'une des filières économiques réunionnaises la mieux structurée. Elle s'organise autour d'une association, Digital Réunion, dont la stratégie est de faire de La Réunion un *hub* majeur du numérique entre l'Europe et l'Afrique. Ce dynamisme lui permet de se démarquer au niveau national par l'obtention du label *French tech* et de rayonner au niveau international. Bien que le territoire connaisse des contraintes structurelles liées à son insularité (dépendance totale aux câbles) et *l'ultrapériphérie* (éloignement particulier des *datacenter*), les investissements publics et privés ont permis un développement massif de la fibre optique, ce qui a permis de classer La Réunion parmi les meilleures régions françaises en matière de couverture en très haut débit (THD). En novembre 2020, l'Institut d'émission des départements d'Outre-mer (Iédom) s'est intéressé aux leviers de croissance du territoire avec une nouvelle étude¹⁹ consacrée à l'économie numérique, dans un contexte de crise sanitaire.

« Notre rôle est de donner de l'ambition à nos entreprises et aux politiques. »

Stéphane COLOMBEL,
Président de Digital Réunion

La crise a fait évoluer les usages tant pour les entreprises, avec le télétravail, que pour les particuliers (*télé médecine*, éducation à la maison, etc.) et la filière numérique en a bénéficié.

19. L'économie numérique à La Réunion : une filière d'avenir qui dispose d'atouts et bénéficie d'un contexte favorable. » Iédom, novembre 2020.



1 Anticipation

GESTION PRÉVISIONNELLE
DES EMPLOIS ET DES
COMPÉTENCES (GPEC)

OBSERVATOIRE

SIGNAUX FORTS

Prise de conscience des enjeux
et résilience

Lancement en 2021
d'un Observatoire
du numérique par
Digital Réunion grâce
au PIA3

Observatoire des usages
du numérique (Obsun)
au sein de l'Université
de La Réunion

SIGNAUX FAIBLES

Prémices de la cybersécurité
et de l'e-commerce

Beaucoup d'acteurs
produisent de l'open
data avec une
accessibilité rendue
compliquée au regard de
cette atomisation

CHAINE DES VALEURS À STRUCTURER



2 Acculturation		3 Action	
FORMATIONS	CAPITALISATION DES CONNAISSANCES ET DES COMPÉTENCES	ESPACE D'INTELLIGENCE TERRITORIAL (EIT)	EXPÉRIMENTATION, PARTENARIAT ET CONTRACTUALISATION
Installation d'écoles spécialisées et développement de formations	Filière bien structurée	Inter-nationalisation et résilience fortes (Nxse, etc.)	Régie Très haut débit (THD) offre des infrastructures de qualité Développement de l'internet des objets
Peu de formations de très haut niveau	Faible culture du numérique chez les chefs d'entreprises et les citoyens	Absence de coordination entre parties prenantes, incluant les citoyens	/

CITOYENNETÉ NUMÉRIQUE

La citoyenneté numérique correspond à la capacité de la population d'évoluer de manière critique et compétente dans l'environnement numérique, en s'appuyant sur les compétences d'une communication et d'une création efficaces, pour pratiquer des formes de participation sociale respectueuses des droits de l'humain grâce à l'utilisation responsable de la technologie. Elle désigne le maniement efficace et positif des technologies numériques (créer, travailler, partager, établir des relations sociales, rechercher, jouer, communiquer et apprendre), la participation active et responsable (valeurs, aptitudes, attitudes, connaissance) aux communautés (locales, nationales, mondiales) à tous les niveaux (politique, économique, social, culturel et interculturel), l'engagement dans un double processus d'apprentissage tout au long de la vie (dans des structures formelles, informelles (et non formelles) et la défense continue de la dignité humaine.

Toutefois, comme le CESER l'a rappelé dans son rapport pour un « Territoire à défi éducatif »²⁰, la culture du numérique et la capacité à s'approprier tant les outils que de maîtriser pleinement les usages ne sont pas donnés à tous, en particulier sur un territoire où l'illettrisme est fortement présent. Pour le CESER, les futurs enjeux de la connectivité numérique se situent au niveau de la culture du numérique, notamment en entreprises comme dans les administrations, mais également et surtout par rapport au développement de la citoyenneté numérique.

Notre dépendance au numérique pose également une question forte sur notre capacité à nous protéger. Cela relève des questions de cybersécurité, pour laquelle une vision systémique et une approche globale est nécessaire. Dans son rapport sur les mutations socio-économiques, le CESER pose la nécessité d'anticipation. En matière de cybersécurité, c'est ce qu'on appelle la *cyber-résilience*, c'est à dire la capacité à « prévenir et se protéger » et à identifier le *Security operation center (SOC)*²¹ qui peut intervenir en cas d'attaque. Outre cette anticipation, il s'agit d'acculturer les acteurs car la multiplicité de ceux formés à ces enjeux de cybersécurité protège le territoire, mais un déficit de compétences crée une brèche potentiellement exploitée par



L'économie numérique à La Réunion, une filière d'avenir qui dispose d'atouts et bénéficie d'un contexte favorable.

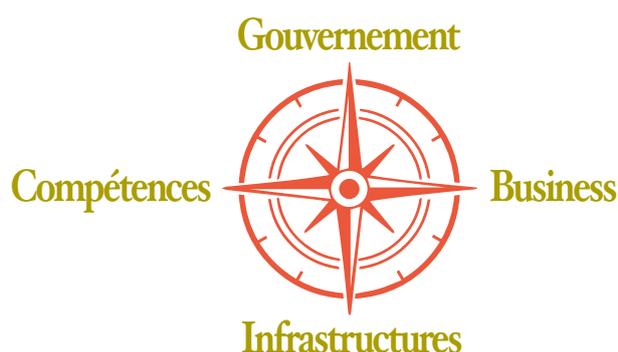
des « acteurs malveillants ». Ainsi, élever les compétences de manière collective est un impératif avec des formations adaptées et une information inclusive. Enfin, mettre en place des infrastructures alternatives notamment sur les *datacenters* permet de réduire la dépendance du territoire à des tiers extérieurs.

20. Rapport du CESER « Faire de La Réunion du Millénaire un Territoire à citoyenneté positive et un Territoire de défi éducatif », juillet 2020.

21. Le SOC est une plateforme permettant la supervision et l'administration de la sécurité du système d'information au travers d'outils de collecte, de corrélation d'événements et d'intervention à distance.

La gouvernance

S'agissant du numérique, l'UE a communiqué sur « Une boussole numérique pour 2030 : l'Europe balise la décennie numérique ». Dans ce cadre, elle souhaite renforcer ses partenariats numériques dans la région indopacifique et en établir de nouveaux. Outre les aspects économiques et financiers de ces partenariats, l'Europe souhaite poursuivre son action dans la région pour promouvoir la convergence entre les régimes de protection de données afin d'en garantir la libre circulation sécurisée. Cette condition est essentielle notamment en matière de recherche et d'innovation. Toutefois, elle pose une question fondamentale : « *qui est maître de la technologie ?* » Sur la décennie 2010-2020, 1/5^e du total mondial des prêts consentis par le Trésor ont concerné le secteur des infrastructures de la connectivité numérique en Indo-pacifique. Depuis 2018, l'Europe, dans le cadre du programme « *connecter l'Europe et l'Asie* » a développé une stratégie pour « *promouvoir une connectivité durable, de qualité, fondée sur les règles et les standards élevés en matière sociale, environnementale et de soutenabilité.* » L'Europe pose au travers de son programme des questions d'enjeux de souveraineté de l'information donc de diplomatie, de technologie donc d'économie, de compétences et d'infrastructures.



De son côté, l'État français, par le plan de relance a souhaité que les questions du numérique soient prioritairement gérées en territoire, en reconnaissant que le rayonnement régional dépend du numérique, tout en étant en cohérence avec la « stratégie de spécialisation intelligente » (« *smart specialization strategy* » S3) pour la recherche et l'innovation.

À l'échelon territorial, le Conseil régional décline dans son SRDEII les stratégies de développement de filières prioritaires dont le numérique fait partie. Il a d'ailleurs acté le « Pacte numérique » avec l'État et la filière en novembre 2020, lequel pose la feuille de route jusque 2023. Toutefois, bien que le Pacte numérique soit un début, il convient d'avoir une vision plus prospective des enjeux du numérique répondant à la question « *quelle connectivité numérique pour La Réunion 2040 ?* ».

Dès lors, une meilleure articulation des échelons est indispensable. La souveraineté régionale dépend de trois maillons :

- garantir la liaison internationale grâce au raccordement au reste du monde,
- interconnecter le territoire grâce à une politique régionale, coordonnée à l'échelon intercommunal pour raccorder l'abonné à des coûts raisonnables et sans interruption de services,
- développer les entreprises et les compétences locales pour plus d'indépendance.

TROISIÈME PARTIE

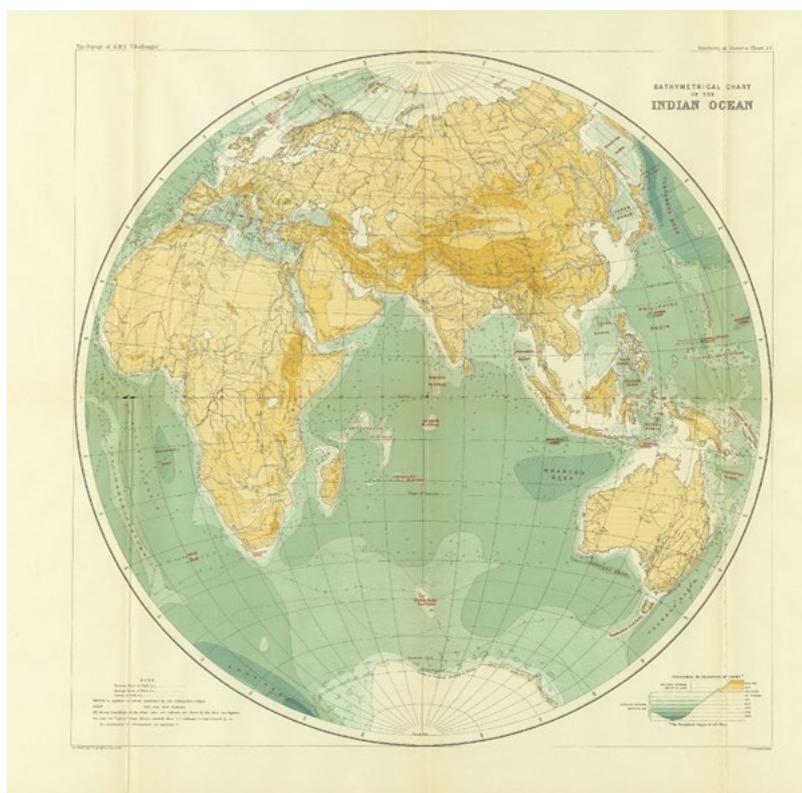
LES BÉNÉFICES DE LA SOUVERAINETÉ DE NOS CONNECTIVITÉS

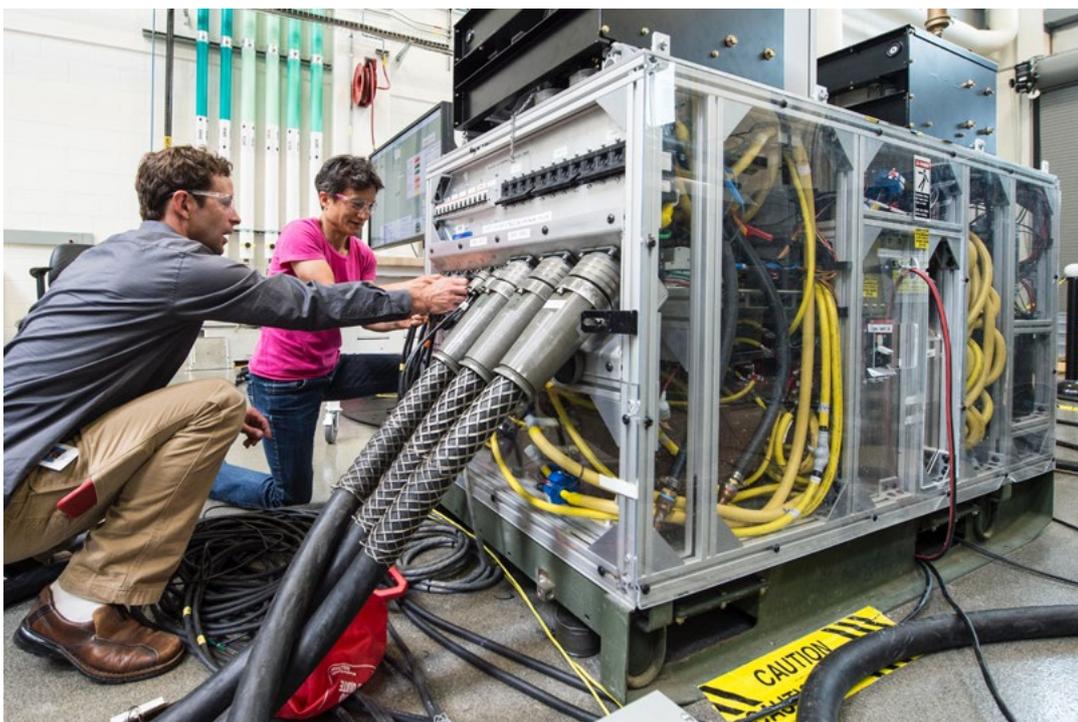


3.1. UNE VISION INTÉGRÉE ET PROSPECTIVE DE LA NATION

A l'échelon européen et national, les connectivités doivent être envisagées comme des leviers de renforcement des souverainetés dans une région Indo-pacifique aux enjeux géopolitiques forts. En effet, les stratégies se doivent d'être cohérentes et coordonnées pour apporter stabilité et sécurité tout en garantissant une égalité et une équité territoriale, fondement de la solidarité et de la cohésion. La présidence par la France de la Commission de l'océan Indien (COI) et celle à venir de l'UE sont des opportunités immenses de pouvoir coordonner les stratégies politiques sur l'océan Indien.

Dans son rapport sur les mutations, le CESER a rappelé qu'une des conditions nécessaires pour faire face aux mutations socio-économiques était d'anticiper. Cette anticipation se construit autour du Comité des mutations composé de la Conférence de l'action publique (CTAP), du Comité régional pour l'information économique et sociale de La Réunion (CRIES-R) et de l'Observatoire des mutations. Ce dernier demeure à créer et a pour vocation d'identifier suffisamment en amont les menaces potentielles et/ou réelles susceptibles d'impacter les enjeux et équilibres de l'économie locale.





3.2. UNE DÉCLINAISON STRATÉGIQUE COHÉRENTE ET COORDONNÉE

Comme évoqué supra, les révisions du SRDEII et du Schéma d'aménagement régional (SAR) sont ses opportunités qui doivent désormais apporter une déclinaison multidimensionnelle aux politiques sur les connectivités. En effet, outre les besoins infra structurels, les bénéfices attendus peuvent être démultipliés en les envisageant dans un contexte de coopération régionale et de compétition saine et loyale. On parlerait alors de « coopétition ». Les stratégies de coopétition (ou combinaisons gagnantes stratégiques), par les forces qu'elles unissent, peuvent permettre à deux concurrents de passer, de manière loyale, d'une stratégie défensive à une stratégie conjointe plus « offensive » afin de créer plus de

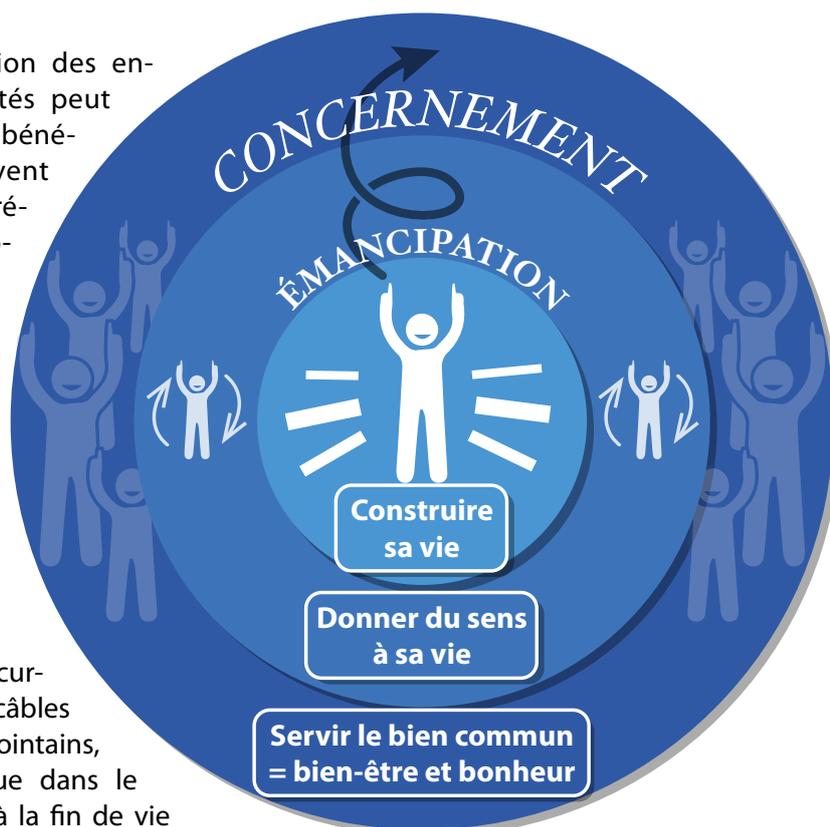
valeurs et se différencier. Dans un contexte d'évolution des Accords de partenariats économiques (APE) où des dimensions plus politiques vont être intégrées, telles que les questions environnementales ou encore celles liées aux droits de l'Homme, La Réunion aurait des avantages comparatifs extrêmement intéressants (équipements et entreprises aux normes, compétences élevées, etc.).

Les connexions de connaissance pourraient aussi inclure des indicateurs relatifs aux échanges culturels transfrontaliers et aux aménités culturelles (musées, opéras, théâtres, etc.) qui participent également de l'internationalisation des territoires et de fait, de l'usage des connectivités.

3.3. UNE APPROPRIATION ÉLARGIE DES MISES EN ŒUVRE

Même si l'appropriation des enjeux de souverainetés peut s'avérer difficile, les bénéfices concrets peuvent être facilement appréhendés. Ainsi, les attendus géoéconomiques sont un développement massif de l'emploi local, alimenté par un accroissement des formations et des accompagnements. Toutefois, à des fins d'amélioration du « concernement » et d'acculturation des parties prenantes, il peut s'avérer primordial d'expliquer les politiques publiques et de vulgariser les bénéfices attendus.

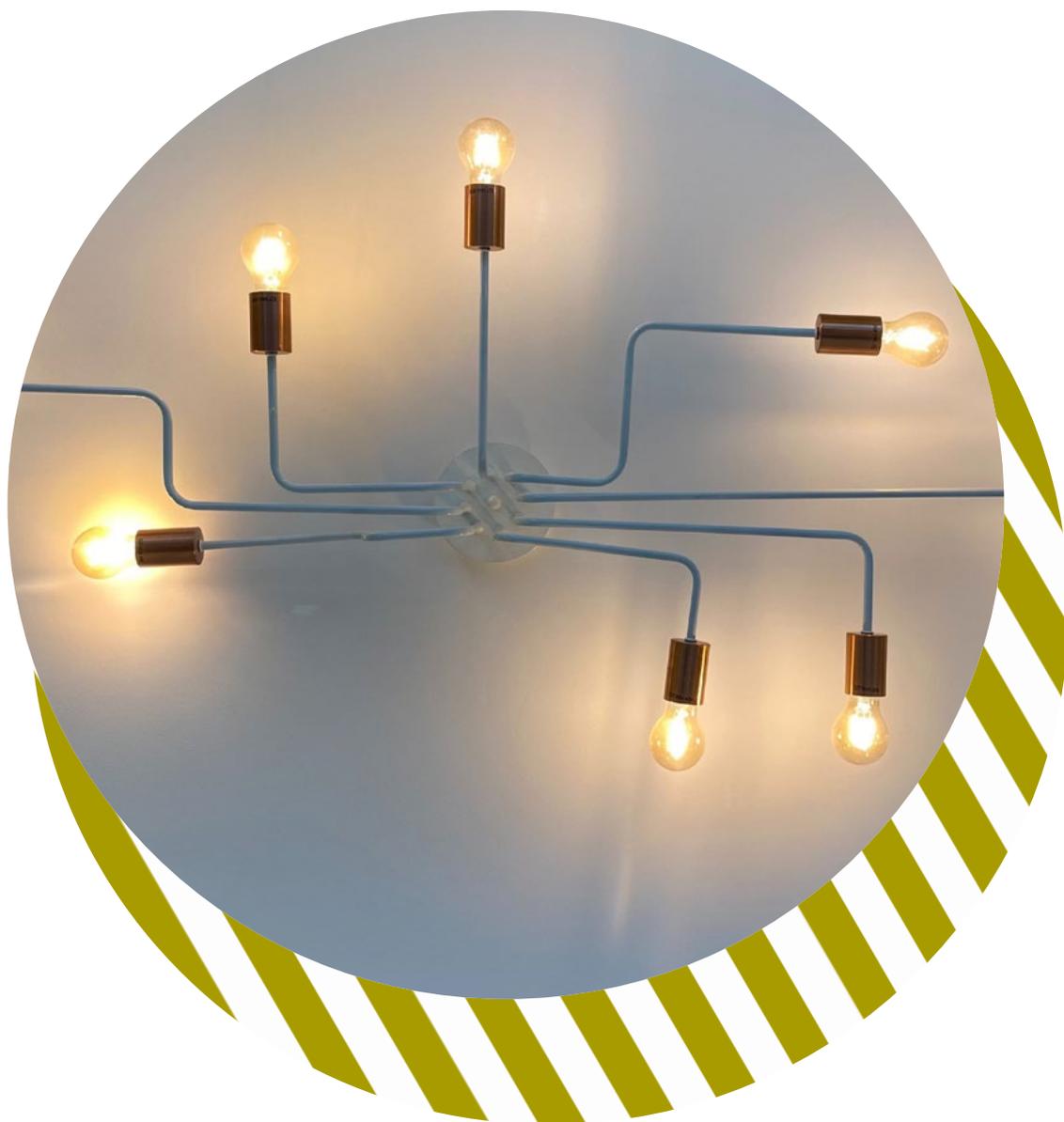
À titre d'exemple, les enjeux de concurrence évoqués s'agissant des câbles sous-marins peuvent sembler lointains, tant dans leurs conséquences que dans le temps. Pour autant, s'il s'avère qu'à la fin de vie de Safe (estimé au plus tard pour 2027), les prix à l'achat des capacités de connexion venaient à augmenter et que les opérateurs les répercutent légitimement, le consommateur final réagira au regard des conséquences sur son pouvoir d'achat sans avoir forcément la compréhension de l'ensemble de la chaîne de valeurs. Dans le même ordre d'idées, créer de nouvelles formations ou de nouveaux établissements scolaires peut paraître déconnecté d'une réalité alors même

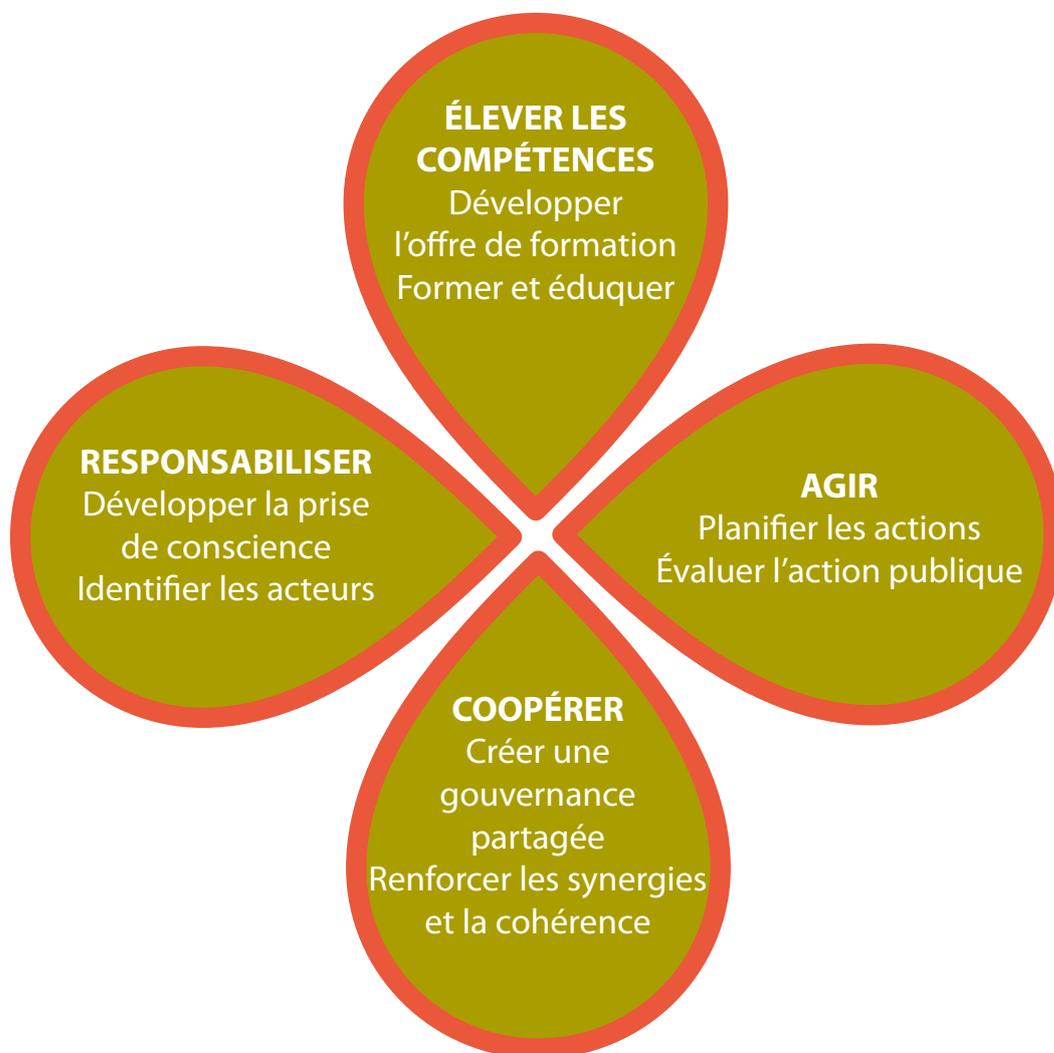


que cette politique publique participe à anticiper les nouveaux métiers de demain et plus immédiatement les besoins en emplois dans 5 ans et plus. Ces deux exemples démontrent que dans un contexte de défiance et de désinformation, les enjeux de souveraineté des connectivités doivent être explicités au plus grand nombre, avec des indicateurs d'impacts, de suivis et de réalisations qui en permettent une meilleure compréhension.

QUATRIÈME PARTIE

LES PRÉCONISATIONS DU CESER PAR CONNECTIVITÉ







AÉRIENNE

	Préconisations	Chef de file	Cibles	Indicateurs	Temporalités
	Aéro1. Évaluer la pérennité de la filière sans Air Austral	État, Aerotech OI	Conseil régional, CRIES-R, Aérotech OI		6 mois
	Aéro2. Création d'un Opérateur de compétences (Opco) mobilités	État, Conseil régional	Comité régional de l'emploi, de la formation et de l'orientation professionnelles (Crefo), Aerotech OI		

	Préconisations	Chef de file	Cibles	Indicateurs	Temporalités
	Aéro3. Évaluer l'empreinte carbone du transport aérien et créer des moyens de compensation carbone en local	État	Compagnies aériennes, Conseil régional, Office de l'eau, Office de l'air, SPL horizon, Ademe	Poids de l'énergie consommée par le transport Émissions de gaz à effet de serre	12 mois
	Aéro4. Être la diplomatie française de l'infrastructure aéronautique de l'océan Indien	État	Conseil régional, consulaires, socio-professionnels		12 mois



	Préconisations	Chef de file	Cibles	Indicateurs	Temporalités
	Aéro5. Créer une « filiale » indopacifique de l'excellence aéronautique française et européenne	État, Conseil régional	Aerotech OI		12 mois
	Aéro6. Mise en œuvre effective de l'Aérotropole de cette création	Aerotech OI	ARRG, Aéroport de Pierrefonds, État, Conseil régional, consulaires, socio-professionnels		

	Préconisations	Chef de file	Cibles	Indicateurs	Temporalités
	Aéro7. Intégrer le Groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales (Gifas)	Aerotech OI	Aerotech OI	Apparaître dans l'observatoire aéronautique français	12 mois
	Aéro8. Inclure les citoyens et surtout la jeunesse dans la stratégie de la connectivité aérienne	Conseil régional	État, Conseil de développement (Codev)		6 mois



Si on peut saluer le dynamisme de la filière et ses ambitions, le CESER s'interroge sur la pérennité du pôle « Aérotech OI ». En effet, comme indiqué, ce pôle a besoin de l'aéroport et de la compagnie aérienne régionale pour mettre en œuvre sa feuille de route. Compte tenu des difficultés rencontrées par Air austral, le CESER préconise qu'une étude soit réalisée afin d'évaluer de la manière la plus étendue possible les conséquences de tout changement intervenant sur celle-ci.



MARITIME

	Préconisations	Chef de file	Cibles	Indicateurs	Tps
	Mer1. En même temps que la filière est structurée, créer les catalogues des formations nécessaires aux emplois de demain	État, Conseil régional	GPMDLR, Pôle emploi, Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins (CRPMEM)		6 à 12 mois
	Mer2. Accompagner les acteurs de la filière maritime (ports, pêcheurs,...) à la transition écologique	Conseil régional	État, Office de l'eau, Office de l'air, Société publique locale (SPL) Horizon Réunion, Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe), CRPMEM	Poids de l'énergie consommée par le transport Émissions de gaz à effet de serre	Tous les ans
	Préconisations	Chef de file	Cibles	Indicateurs	Tps
	Mer3. Mettre en place un observatoire régional de la connectivité, du fret et de la logistique maritime	État	État, Conseil régional, Commission de l'océan Indien (COI), compagnies maritimes, GPMDLR	Création et alimentation de l'observatoire	6 à 12 mois
	Mer4. Évaluer les besoins à court, moyen et long terme en matière de capacité de transports maritimes à partir des besoins des agents économiques	Conseil régional	État, acteurs économiques et chambres consulaires	Études à réaliser tous les ans	12 mois
	Mer5. Réaliser une évaluation socio-économique pour chaque scénario : – achat d'un nouveau remorqueur, – création d'une compagnie maritime régionale, – changement des horaires de retraits des conteneurs, – création d'une base logistique	Conseil régional	État, CRIES-R	1ESE par scénario	



	Préconisations	Chef de file	Cibles	Indicateurs	Tps
	Mer6. Création d'un « Parlement de la mer » qui aurait pour vocation de poser une ambition commune avec des fiches actions claires.	CTAP, Conseil régional	CRPMEM, maires des communes littorales, associations, entreprises, Port Réunion, acteurs du monde de l'éducation, de la recherche		12 mois
	Mer7. Développer les mesures de développement local mené par les acteurs locaux (DLAL) de la prochaine génération du Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (Feamp)	Conseil régional	CRPMEM, associations, entreprises, Port Réunion		6 mois

	Préconisations	Chef de file	Cibles	Indicateurs	Tps
	Mer8. Organisation des Assises des mers australes	Conseil régional	État, COI, CRPMEM, compagnies maritimes, GPMDLR		tous les 2 ans
	Mer9. Réaliser une cartographie des acteurs et des métiers Intégrer dans le nouveau SRDEII la création d'une filière maritime et logistique	Conseil régional	État, GPMDLR, Pôle emploi, CRPMEM	Mise à jour annuelle de la cartographie	6 à 12 mois



Qu'il s'agisse de connectivité maritime ou aérienne, il est apparu un manque de mise en cohérence et de coordination des politiques publiques également au sein du territoire. En effet, le SRIT n'ayant pas de vocation prescriptive, contrairement au SAR et le transport de marchandises n'étant pas abordé au même titre que les autres types de transport, il n'y a de coordination de la chaîne logistique.

Dès lors, le CESER préconise d'organiser les Assises de la logistique pendant lesquelles, il s'agira de répondre aux enjeux suivants :

- intégrer la logistique dans le développement des territoires avec la prise en compte de la dimension urbaine de l'activité logistique ;
- les ports doivent favoriser la mise en place de « chaînes logistiques intégrées, économiquement compétitives et pérennes, favorisant les moyens massifiés » (Stratégie nationale portuaire*) ;
- améliorer les conditions de circulation sur le réseau routier afin de limiter le coma circulatoire.

* <https://www.ecologie.gouv.fr/strategie-nationale-portuaire-snp>



NUMÉRIQUE

	Préconisations	Chef de file	Cibles	Indicateurs	Tps
	Num1. Réunir le CRDFOP afin d'inclure les enjeux du numérique de demain (<i>cybersécurité</i> , <i>plateformisation de l'économie</i> , etc.)	Conseil régional	Conseil régional, État, Rectorat	Nombre de nouvelles formations	18 à 24 mois
	Num2. Candidater auprès de l'Agence nationale de la sécurité des systèmes d'information (ANSSI) dans le cadre du programme d'incubation de <i>Computer security incident response team</i> (CSIRT) qui s'adresse aux régions qui souhaitent constituer une équipe de réponse à incident cyber. Objectifs : <ul style="list-style-type: none"> – créer un centre régional de réponse aux incidents cyber intégré à l'écosystème territorial et national. Il s'agit d'un accompagnement méthodologique et financier de l'ANSSI avec un programme d'incubation de 6 mois. – intégrer, dès 2022, l'<i>Inter Computer emergency response team</i> de France (InterCert-FR), réunissant de nombreux CSIRT français 	Conseil régional	Conseil régional, Collectivités territoriales, État, socio-professionnels	Créer un CSIRT Intégrer l'interCERT-FR	6 à 12 mois

	Préconisations	Chef de file	Cibles	Indicateurs	Tps
	Num3. Organiser une conférence régionale du numérique qui regroupe : <ul style="list-style-type: none"> – les régionales du numérique – le numérique pour tous, etc. 	Conseil régional	Conseils régional, départemental, EPCL, Codev, Acteurs de l'illectronisme, Digital Réunion, Chambres consulaires	Organisation de la conférence régionale du numérique	6 à 12 mois
	Num4. Se rapprocher de l'Institut national de la <i>cybersécurité</i> et la résilience des territoires (INCRT)	Conseil régional	Entreprises Collectivités locales, Chambres consulaires, CNFPT, Rectorat	Nombre de réunions de sensibilisation des acteurs	3 mois



	Préconisations	Chef de file	Cibles	Indicateurs	Tps
RESPONSABILISER	<p>Num5. Dans le cadre du Schéma régional de la donnée ouverte, centraliser au niveau du CRIES-R les données rendues lisibles et accessibles à tous.</p> <p>Dans le cadre de l'observatoire des mutations, prévoir trois éléments clés à surveiller :</p> <ul style="list-style-type: none"> - maintien de la concurrence des câbles sous-marins, - maintien de tarifs raisonnables (des prix de la capacité des câbles et des prix aux consommateurs), - évaluation de l'intervention publique. 	Conseil régional	Conseil régional, Insée CRIES-R, Nexa (Nexstat)	<p>Nombre de bases de données rassemblées</p> <p>Nombre de partenaires et d'utilisateurs du CRIES-R</p>	6 mois
RESPONSABILISER	<p>Num6. Créer une identité numérique réunionnaise inclusive grâce au dialogue structuré territorial numérique</p>	Conseil régional	Conseil régional, Chambres consulaires, Rectorat, partenaires socio-professionnels	Intégrer cette dimension dans la nouvelle génération de SRDEII	6 à 12 mois



Le déploiement des infrastructures numériques a soutenu l'adoption de nouveaux usages dans l'ensemble des espaces de vie, entreprise, administration, éducation, etc. Cette mutation profonde est par ailleurs, aujourd'hui, un facteur important de fragilité pour les individus éloignés du numérique, que cela soit dû à un manque d'accessibilité (déploiement du THD), un manque de culture du numérique (*illectronisme*) ou un manque d'outils. D'autre part, la souveraineté et la sécurité du numérique sont des sujets émergents pour lesquels, plus que jamais, il s'agira de faire preuve d'anticipation et d'acculturation des acteurs.

Le CESER propose que la nouvelle communication des Rup soit exprimée autour d'une boussole stratégique garantissant :

- une gouvernance territoriale,
- une souveraineté y compris face aux enjeux de cybersécurité,
- des infrastructures de premier niveau,
- des compétences adaptées et agiles,
- une valorisation de leurs identités culturelles.



CONCLUSION

Les SRDEII se veulent une réponse aux défis à la fois nationaux et locaux auxquels les régions doivent faire face. Les problématiques soulevées par la crise de la Covid-19²² trouveront leurs réponses renforcées dans la prochaine génération de SRDEII, les contractualisations de tous ordres et autres documents stratégiques de référence. Le contenu de cette nouvelle génération des SRDEII, au regard de la taxonomie des mesures de politiques d'internationalisation et de leur gouvernance, doit permettre d'identifier les synergies dans une logique de multi-objectifs, par exemple : tourisme et environnement, investissements et attraction des « talents ».

Parallèlement, de grands rendez-vous européens, nationaux et régionaux s'annoncent et il nous faudra être collectivement présents et avoir des réponses engageant l'ensemble des forces du territoire pour de nombreuses années :

- la nouvelle communication de la Commission européenne concernant ses relations avec les Rup,
- le prochain PO 2021-2027,
- les nouveaux APE,
- France 2030.

De la même façon, il nous faudra reconsidérer notre façon d'appréhender nos connectivités. Il relèverait de la naïveté que de ne pas se questionner sur la compagnie aérienne régionale et sur la probable compagnie maritime régionale. Pour le CESER, ces deux sujets doivent répondre au paradoxe plus général de gérer en même temps la dimension d'une politique d'entreprise

(marché, solvabilité et pérennité) et la dimension des politiques publiques liées aux notions de souveraineté : stratégie régionale, retour sur investissement pour le territoire du temps long.

Enfin, il nous faut coordonner, concentrer et contractualiser les ambitions, les stratégies et les moyens financiers en matière de connectivités au titre de la dimension européenne, région *ultrapériphérique*, nationale et régionale. Grâce à ces filtres, nous pourrions trouver l'optimal de nos connectivités en termes de construction de notre attractivité, d'influence, de flux de biens et de personnes, de rayonnement et de prospérité. Pour ce faire, il s'agira de s'appuyer sur les quatre dimensions de La Réunion :

- au titre de la dimension européenne avec la stratégie indo-pacifique,
- au titre de la dimension de région *ultrapériphérique* permettant le rayonnement régional grâce à la coopération,
- au titre de la dimension française au titre de la Défense mais également comme représentante francophone de la stratégie indo-pacifique nationale,
- au titre de la dimension régionale avec la gouvernance du SAR et des schémas programmatiques que sont le SRDEII, le Schéma régional des infrastructures de transport (Srit), le Schéma régional climat air énergie (Srcaé), etc.

C'est peut-être pour toutes ces raisons que nos connectivités doivent être le fruit d'une combinaison gagnante d'ambitions et non le mille-feuilles d'ambitions.

22. Notamment la dépendance aux importations, la sécurisation des approvisionnements de filières stratégiques, l'absence de coordination entre acteurs des écosystèmes à l'international et l'insuffisante lisibilité des aides nationales et européennes.

Directeur de la publication :

Dominique VIENNE.

Éditeur, rédacteur, graphiste et imprimeur :

CESER Île de La Réunion, décembre 2021, version 1.3.

Photographes et / ou Illustrateurs

Unsplash : Alina GRUBNYAK p. 1 et 10, Shubham DHAGE p. 6 et 12, Clint ADAIR p. 6 et 22,
Bruno FIGUEIREDO p. 7 et 44, Fabio BRACHT p. 7 et 48,
Uriel SC p. 15, Naassom AZEVEDO p. 19, Jakob OWENS p. 28, Ross PARMLY p. 30,
Athanasios PAPAZACHARIAS p. 33, Alex DUFFY p. 36, Umberto p. 43, Noaa p. 45, Science in
HD p. 46 et Alexander SCHIMMECK p. 56.
Design system : p. 5.
Ministère de l'Europe et des Affaires étrangères : p. 16.
CESER Île de La Réunion : Caroline LIM p. 13 et Frédéric BUER p. 3, 17, 20, 21, 26 et 31.
Visactu : p. 18.
Wikimedia : J. PATOKAL p. 25 et Grolltech p. 32.

CESER
ÎLE DE LA RÉUNION



OUVRIR LA VOIE,
ÉCLAIRER L'ACTION PUBLIQUE

CONSEIL ÉCONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL RÉGIONAL

73, boulevard du Chaudron
97490 SAINTE-CLOTILDE

Tél. 0262 97 96 30
Fax. 0262 97 96 31

ceser@cr-reunion.fr
www.ceser-reunion.fr

