

## COMPTE-RENDU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU CLUSTER MARITIME NC

Présents	Emmanuel CARDON, Edouard CASTAING, Frédéric de MANEVILLE, Alain GIRAUD, Luc SORLIN, Lionel LOUBERSAC, Marc NEGRELLO, Marc SABATIER, Priscilla SABRA, Pascal SPERA.  Soizic FLEURY
Absents	Julien Barras, Alexandrine CASIMIR, Marianne DUPUY-GUILLOUX (pouvoir à Marc Sabatier), Nicolas GUILLEMOT (pouvoir à Marc Sabatier), Thomas QUIROS
28/04/2026	15h - 17h à la Station N

L'ordre du jour est le suivant :

1. **Actualité Projets CMNC**
2. **Nettoyage des coques**
3. **Réforme des droits de quai & de port**
4. **Journée de la Mer 2026**
5. **Evolution CMNC**
6. **Questions diverses**

### 1. Actualités Projets CMNC

- ⇒ Le projet de Zone technique de maintenance et réparation navale & Port scientifique (ZTMN) progresse avec des échanges renforcés avec les partenaires (Attente des retours du PANC et de la PS quant à la sélection d'un prestataire pour la nouvelle étude). La rencontre avec l'Union européenne et la Banque Européenne d'Investissement a confirmé l'éligibilité du projet aux financements et la prise en charge des études à partir de la phase suivante. Le projet bénéficie par ailleurs d'un bon accueil au niveau national et régional, notamment lors des présentations aux sénateurs et dans les instances du Pacifique.
- ⇒ Candidature du CMNC au CESE NC (demande de soutien à la PS)
- ⇒ Candidature du CMNC au CA du PANC (pour être observateur)
- ⇒ Dans le cadre des actions Blue Tech et French Tech, la restitution de l'annuaire Blue Tech le 26 mars a mis en évidence un écosystème plus riche qu'anticipé, avec quarante-cinq projets identifiés. La candidature French Tech Capitale Pacifique Sud est en cours d'instruction et bénéficie de nombreux soutiens institutionnels. Une recomposition de la gouvernance de la French Tech NC est engagée afin de répondre aux critères attendus.

### 2. Nettoyage des coques (cf Compte rendu des 2 réunions en annexe)

S'agissant du nettoyage des coques, le Cluster a poursuivi les échanges avec la Direction des Affaires Maritimes, la Province Sud et le port afin de contribuer à un cadre réglementaire conciliant protection de l'environnement et développement économique. Les discussions portent notamment sur la limitation de l'activité aux zones dédiées, sur des critères de salissure des coques et sur le référencement des opérateurs.

### **3. Réforme des droits de quai & de port (cf courrier officiel en annexes)**

Sur la réforme des droits de port et de quai, le CMNC, en lien avec la CCI, a confirmé une opposition majoritaire des adhérents au projet en l'état. Le Conseil a rappelé la nécessité de réaliser un benchmark régional et international sur le coût de l'escale et a souligné le risque de perte d'attractivité du territoire, en particulier pour les trafics inter-îles et la croisière.

### **4. Journée de la Mer 2026 (cf Compte rendu de réunion en annexe)**

La Journée de la Mer 2026 se tiendra sur deux journées distinctes afin de dissocier les publics professionnels et grand public. La première journée, orientée vers les professionnels, sera consacrée aux enjeux portuaires, maritimes, industriels et de décarbonation. La seconde journée visera les scolaires et le grand public, avec un accent particulier sur l'innovation, l'océan digital et les métiers de la mer. Les thématiques ont été enrichies à la suite des retours des membres.

### **5. Evolution CMNC (cf CV PO Bertheau en annexe)**

Enfin, le Conseil a acté la fin de mission de la coordinatrice actuelle, Soizic FLEURY à compter du 30 juin 2026 et a voté à 100% pour la candidature de Pierre Olivier Bertheau, pour assurer la continuité des fonctions opérationnelles du Cluster.

### **6. Questions diverses**

Fin de la réunion à 17h  
Le Président de séance



Nouméa, le 28/04/2026  
Le Secrétaire de séance



# ANNEXES

## COMPTE-RENDU DES RÉUNIONS D'ÉCHANGE CMNC SUR LE PROJET DE RÈGLEMENT 218 NETTOYAGE DES COQUES EN NOUVELLE-CALÉDONIE

Le Cluster Maritime, dans son rôle de soutien aux activités maritimes, a proposé, en lien avec la Direction des Affaires Maritimes, l'organisation de rencontres entre ses membres et les institutions (Province Sud / PANC).

Ainsi 2 rencontres ont été organisées sur cette initiative.

Réunion du jeudi 16 avril 2026	
Présents	DAM / Sebastien VERDEAU, Reine GHNASSIA, Yvan RAFFIN, Mickaël BERNARD PANC/ Alain PIDJOT, Anne-Cécile CORET, David XENIE PROVINCE SUD / Raphaël LARVOR, Grégory BECUWE, Bastian MORVAN, Patrice HERVOUET CMNC / Marc SABATIER, Alain GIRAUD, Soizic FLEURY
16/04/2026	10h00-11h30 à la Station N

**Contexte :** La réunion visait à échanger sur le volet technique du projet de règlement encadrant l'activité de nettoyage des coques de navires en Nouvelle-Calédonie, pilotée par la Direction des Affaires Maritimes (DAM) et de la dernière adoption à la Commission de la Réglementation de la Sécurité (CRS). Ce projet de règlement est accessible sur : [https://dam.gouv.nc/sites/default/files/atoms/files/crs\\_reg22-02\\_reg218\\_nettoyage\\_coque\\_navires\\_0.pdf](https://dam.gouv.nc/sites/default/files/atoms/files/crs_reg22-02_reg218_nettoyage_coque_navires_0.pdf).

### Points clés abordés

**1. Processus réglementaire en cours :** La consultation réglementaire est effective depuis la publication en ligne du projet de règlement. La consultation est étendue jusqu'à la prochaine CRS de juin 2026, au cours de laquelle un bilan de la consultation sera effectué. La DAM est chargée, via les dispositions de la délibération n°119/CP du 26/11/2018 comme entité du GNC compétente à édicter un cadre réglementaire relatif aux politiques maritimes

du Gouvernement de Nouvelle-Calédonie en lien avec les référentiels techniques et normatifs embarqués à bord des navires.

**2. Problèmes techniques identifiés :** Un retour d'expérience a été partagé par la DAM sur la machine utilisée actuellement par DeepSea pour le nettoyage des coques. Elle n'est pas certifiée selon les normes internationales (schéma AFS). Une inspection récente de la DAM d'un navire pour lequel cette machine a été utilisée, a démontré les impacts que son usage pouvait avoir sur le décapage des couches d'antifouling. Ceci questionne la validité de la certification internationale des navires opérant en Nouvelle-Calédonie, avec des signalements remontant jusqu'au RINA (Société de classification dont le siège est basé à Gênes). La solution proposée est de mixer nettoyage mécanique et manuel, aucune méthode seule ne répondant aux exigences.

### **3. Risques environnementaux et sanitaires**

- Risque de dissémination de composés biocides utilisés dans les antifoulings de coque dans le lagon.
- Alerte de la DAVAR sur le risque de propagation du White Spot Syndrome Virus (WSSV), pathogène menaçant la filière crevettière calédonienne relayé par le GFA (Groupement des fermes aquacoles) - Sujet abordé lors de la réunion via un rappel des obligations internationales inhérentes à la convention internationale de gestion des eaux de ballast en vigueur depuis 2016, ayant identifié les eaux de ballast comme vecteur principal de cet agent pathogène.
- Discussion sur la gestion des espèces aquatiques envahissantes : convention internationale sur les eaux de ballast (règle D2 de l'OMI) versus un risque propre aux coques. Certification des équipements installés à bord des navires selon la règle D2 en vigueur depuis 2022 rendue obligatoire pour traitement des eaux avant rejet. Le risque majeur d'introduction des espèces aquatiques envahissantes traité via cette Convention.
- Systémique : aucun dispositif de suivi environnemental des eaux maritimes de Nouvelle-Calédonie n'existe (classement d'intérêt aquacole des sites)—Des études sur la Grande et Petite rade existent néanmoins mettant en évidence la pauvreté biologique des sites (dernière évaluation : 2022).

**4. Moratoire informel et tensions institutionnelles :** Un mail du SIVAP au Port Autonome a suspendu toute activité de nettoyage, sans décision politique formelle ni base réglementaire opposable. Cette situation crée un vide juridique et expose à des recours d'opérateurs. La concertation entre collectivités est nécessaire dans les domaines de compétences respectives. Il ne serait pas judicieux de multiplier les règlements au détriment d'un service public efficace.

**5. Zone dédiée au Port Autonome** Un consensus émerge pour cantonner l'activité dans une zone identifiée du Port Autonome (quai 7), ce qui faciliterait le suivi environnemental, limiterait les risques et permettrait un encadrement contractuel. Le Port a déjà initié des démarches avec les opérateurs.

### **6. Transparence et prochaines étapes**

- La DAM, entité du GNC qui porte une consultation publique sur un projet de règlement, a choisi la voie de la transparence (publication des travaux en ligne). Elle demande la même démarche de la part des autres entités publiques. La concertation en CRS de Nouvelle-Calédonie a été fixée dans cet objectif de pilotage des politiques publiques maritimes du GNC.

- Prochaines actions : réunion technique avec opérateurs, groupe de travail sur l'évaluation des risques (notamment en lien avec autorités AUS/NZ), état initial du milieu marin à établir (IRD/Ifremer), et finalisation du règlement avant la CRS de juin.
- Interrogation sur la communication publique autour de la consultation (non encore tranchée).

#### Consensus général

Opportunité économique réelle, nécessitant un cadre environnemental solide. La priorité est d'éviter que la Nouvelle-Calédonie devienne "la poubelle du Pacifique" en acceptant des navires refusés par l'Australie ou la Nouvelle-Zélande d'où le souhait unanimement validé de ne pas accepter les navires très sales (échelle 5/5).

Réunion du lundi 20 avril 2026 à la DAM	
Présents	DAM / Sébastien VERDEAU, Reine GHNASSIA GFA/ Johan KUHN, Alisée PAIN Agence Rurale / Virginie ROUSSERY CMNC / Marc SABATIER CAP NC /Denis LABIAU
- 14h00-15h00	DAM NC / Visio

Pour donner suite à un courrier émis par le Groupement des Fermes Aquacoles de Nouvelle-Calédonie (relayé par le CMNC) et alertant sur les risques de nettoyage des coques de navires pour les fermes crevettières, une rencontre a été organisée pour échanger sur le projet de règlement 218.

Le GFA a fait part de ses craintes, alimentées par une rumeur sur la conduite des opérations et le type de navires qui pourrait être candidats au nettoyage de coque en mer en Nouvelle-Calédonie

La DAM a rappelé l'absence de cadre actuel et la nécessité de réguler ces pratiques, allant dans le sens de la préservation des espaces maritimes sur le volet environnemental. Une présentation de la méthodologie calée sur les textes internationaux et opposable à tout navire faisant escale a été faite. L'objectif fixé par cette réglementation : cadrer et encadrer les pratiques afin de concilier activités économiques / environnement et sécurité maritime au sens large.

Le projet du texte a recueilli l'approbation des acteurs présents. Pour rappel, il est soutenu par le CMNC et la CAP NC, cette dernière ayant suivi l'évolution des travaux en CRS sur le sujet de l'amélioration des pratiques à bord des navires depuis leur première présentation en septembre 2025.

L'Agence rurale n'a posé aucune observation lors des échanges.

Il est convenu de maintenir le lien avec le GFA via la concertation menée en CRS, la CAP-NC en sa qualité de participant à la CRS se proposant de faire le lien sur le sujet.

A l'issue de cette réunion le GFA a remercié la DAM pour les explications claires et apprécié les échanges. Il a indiqué avoir été rassuré et convaincu de l'intérêt du texte.

**De :** Cluster Maritime de Nouvelle-Calédonie,  
c/o ECOLE DES METIERS DE LA MER,  
38 avenue James Cook  
98800 Nouméa

**A l'attention de :** Monsieur le Président du Conseil Économique, Social et  
Environnemental de la Nouvelle-Calédonie  
**Réf. : 2026-CESE-17236**

Nouméa, le 15/04/2026

**Objet : Contribution du CMNC concernant l'avant-projet de loi du pays modifiant la loi du pays n° 2011-9 du 30 décembre 2011 et son projet de délibération relatifs aux droits de port et de quai**

Monsieur le Président,

Faisant suite à votre courrier en date du 31 mars 2026 (réf. 2026-CESE-17236), par lequel vous sollicitez le Cluster Maritime de Nouvelle-Calédonie (CMNC) pour une contribution écrite relative à l'examen par votre institution de l'avant-projet de loi du pays modifiant la loi du pays n° 2011-9 du 30/12/2011, ainsi que de son projet de délibération afférent au régime des droits de port et de quai, nous avons l'honneur de vous transmettre ci-après les observations recueillies auprès de nos adhérents.

Nous prenons acte du fait que ce dossier a été confié à la Commission du développement économique, de la fiscalité et du budget, et que notre contribution est requise avant le 15 avril 2026.

#### 1. Une opposition majoritaire à la réforme dans sa forme actuelle

À la suite de votre saisine, le CMNC a interrogé l'ensemble de ses adhérents impliqués dans l'activité maritime et portuaire.

Il ressort de cette consultation une opposition large et majoritaire au projet de réforme tel que présenté. Les principales préoccupations exprimées portent sur :

- La hausse importante des coûts portuaires, dans un contexte où les opérateurs maritimes et économiques sont déjà fragilisés.
- La perception du droit de port à chaque escale, générant une augmentation significative des coûts des voyages multi-touchées (notamment minéraliers, cabotage, croisière).
- L'effet inflationniste indirect, non évalué dans la fiche d'impact, sur les prix du fret, du coût de la vie et des importations.
- L'absence de modélisation de l'impact sur les échanges actuels, dont les volumes et valeurs sont en baisse.

Ces constats rejoignent les analyses présentées dans la note économique transmise par les organisations professionnelles – notamment le MEDEF-NC.

#### 2. Une demande d'analyse comparative avec les ports concurrents régionaux

Un autre adhérent, bien que favorable à une révision encadrée, a formulé une recommandation essentielle : réaliser une analyse comparative globale du coût d'escale dans les ports concurrents directs du Pacifique, notamment :

- Brisbane,
- Auckland,

- Fidji (Suva/Lautoka),
- Port-Vila (Vanuatu).

Il est toutefois impératif que cette analyse comparative ne se limite pas aux seuls droits de port et de quai, mais porte sur le coût global d'escale, entendu comme l'ensemble des charges effectivement supportées par un armateur lors d'une escale. Ce coût complet inclut notamment :

- Les droits de port et de quai (objet du présent projet) ;
- Les frais de pilotage (obligatoires en Nouvelle-Calédonie) ;
- Les frais de remorquage et de lamanage ;
- Les taxes spécifiques (la taxe croisière par exemple) ;
- Les prestations portuaires (manutention, logistique, avitaillement, déchets) ;
- Les frais d'agence maritime.

Un armateur qui compare des destinations ne raisonne pas poste par poste : il arbitre sur la facture totale d'escale. Une hausse des droits de port peut en apparence rester "modérée", prise isolément, mais devenir décisive lorsqu'elle s'additionne à des frais de pilotage, de remorquage et à d'autres taxes déjà plus élevées qu'ailleurs dans la région. C'est cette vision consolidée qui permet seule d'évaluer réellement la compétitivité du Port Autonome de Nouméa face à ses concurrents régionaux.

Le CMNC recommande donc que le benchmark demandé soit conduit sur la base de cette approche "coût complet d'escale", en s'appuyant sur des données réelles auprès des agents maritimes opérant dans ces ports. Ce travail, qui n'est pas complexe à réaliser avec le concours des professionnels du secteur, est un préalable indispensable à toute décision éclairée sur la revalorisation des droits de port. L'objectif est de garantir que la Nouvelle-Calédonie ne perde pas en attractivité maritime, en particulier dans les secteurs :

- de la croisière,
- des lignes régionales,
- du commerce international.

Ce même adhérent précise que, malgré cette demande de benchmark, il demeure opposé à toute hausse des droits de port appliqués aux trafics inter-îles.

### 3. Retours du Syndicat des Pilotes maritime de NC :

Après analyse, l'exonération de taxe pour les navires locaux n'est plus clairement explicite. Cela semble être le fruit d'une rédaction imprécise plutôt que d'une réelle volonté de taxer les navires locaux (ceux-ci n'ayant d'ailleurs pas été intégrés à l'étude d'impact). L'ambiguïté repose sur la ponctuation de l'article 3 2°, qui pourrait remettre en cause les exonérations dont bénéficient nos navires locaux. Nous préconisons la suppression de trois virgules spécifiques pour clarifier l'exonération des navires battant pavillon français et de la pêche industrielle :

- Supprimer la virgule entre « commerces » et « battant pavillon français » ;
- Supprimer la virgule entre « grand cabotage » et « lorsqu'ils transportent » ;
- Supprimer la virgule entre « pêche industrielle » et « fréquentant le port ».

**Si ces corrections sont actées, le périmètre des exonérations redeviendra clair pour l'ensemble des acteurs locaux.**

De plus, le texte fait mention de navires « armés au bornage », un titre de navigation qui n'existe plus depuis plus de 50 ans. Cela démontre une déconnexion avec la réalité actuelle du droit maritime. Enfin, ce texte se base sur des discussions anciennes (nous avons cru comprendre que le projet date d'avant COVID, soit 7/8 ans). Bien que cela ne concerne pas directement le pilotage, nous sommes très préoccupés par l'ajout de cette taxe à la "taxe croisière" prévue pour juin 2026, elle pénalise les paquebots pratiquant le multi-escale. Dans un contexte régional concurrentiel, ce cumul de taxes nuit gravement à l'attractivité de la destination Nouvelle-Calédonie.

4. Opposition majoritaire à l'augmentation des droits pour les navires assurant les dessertes inter-îles  
Quel que soit leur positionnement sur le reste du texte, tous les opérateurs consultés s'opposent fermement à l'application des hausses envisagées aux navires assurant les services inter-îles (fret et passagers).

Les arguments sont convergents :

- Rôle essentiel de ces lignes pour les populations des îles Loyauté et de l'île des Pins.
- Suppression de l'exonération actuelle, entraînant des charges nouvelles considérables pour des services de première nécessité.
- Double effet inflationniste, sur :
  - le coût des marchandises arrivant au PANC,
  - le coût du fret inter-îles.
- Impact direct et disproportionné sur le coût de la vie dans ces territoires.

Au regard de cet enjeu de continuité territoriale, le CMNC recommande le maintien d'un régime d'exonération ou, a minima, la création d'un régime adapté et protecteur pour les dessertes inter-îles.

#### Conclusion

Le CMNC remercie le CESE pour sa sollicitation et souhaite réaffirmer :

1. Une opposition majoritaire de ses adhérents à la réforme en l'état.
2. La nécessité d'un benchmark régional et global sur le coût de l'escale, avant toute revalorisation tarifaire.
3. Un risque de manque d'attractivité de la NC
4. Une opposition majoritaire à la hausse des droits pour les navires inter-îles, pour des raisons économiques, sociales et territoriales majeures.

Nous restons à la disposition de la Commission du développement économique, de la fiscalité et du budget pour toute audition ou précision complémentaire.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de notre considération distinguée.

Marc SABATIER

Président du Cluster Maritime de Nouvelle-Calédonie



Nouméa, le 14 avril 2026

Monsieur Jean-Louis d'Anglebermes  
Président du CONSEIL ECONOMIQUE,  
SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL DE  
NOUVELLE-CALEDONIE  
30 route de la Baie des Dames  
Le Centre - Ducos  
BP 4766  
98847 NOUMEA CEDEX

**N/réf. : D/04-2026/000336**

V/réf. : 2026-CESE-17196

**Objet : Avis de la CCI-NC relatif à l'avant-projet de loi du pays modifiant la loi du pays modifiée n° 2011-9 du 30 décembre 2011 portant diverses dispositions d'ordre fiscal et douanier, et au projet de délibération modifiant la délibération modifiée n° 182 du 30 décembre 2011 portant diverses dispositions d'ordre douanier**

Monsieur le Président,

Par courriel en date du 30 mars 2026, le Conseil économique social et environnemental de Nouvelle-Calédonie (CESE NC) a saisi la Chambre de commerce et d'industrie de Nouvelle-Calédonie (CCI-NC) pour avis sur l'avant-projet de loi du pays modifiant la loi du pays modifiée n° 2011-9 du 30 décembre 2011 portant diverses dispositions d'ordre fiscal et douanier, et le projet de délibération modifiant la délibération modifiée n° 182 du 30 décembre 2011 portant diverses dispositions d'ordre douanier.

L'analyse de ces deux projets de texte conduite par la CCI-NC fait apparaître un ensemble de constats convergents et de préoccupations majeures qui ne permettent pas de soutenir les évolutions proposées.

1. Une absence d'analyse d'impact à la hauteur des enjeux, compromettant l'évaluation du projet

Les documents transmis ne font état d'aucune analyse économique structurée des effets potentiels de la réforme, notamment sur :

- Les coûts logistiques ;
- Les chaînes d'approvisionnement ;
- Les filières économiques ;
- L'inflation induite ;
- La compétitivité portuaire.

L'absence d'une étude d'impact complète et objectivée, intégrant notamment l'examen du fonctionnement du PANC, de sa gestion interne et des leviers d'efficacité mobilisables, limite ainsi la capacité d'appréciation de la portée et les effets de la réforme, pèse significativement dans l'analyse conduite par la CCI-NC et constitue, à elle seule, un motif de réserve.



## 2. Un projet jugé inadapté et particulièrement inopportun dans le contexte économique actuel

L'économie calédonienne traverse une phase de fragilité exceptionnelle : affaiblissement structurel du modèle économique, destruction du tissu économique liée aux émeutes de 2024, faiblesse de la demande, pressions inflationnistes persistantes, forte vulnérabilité des entreprises, diminution du pouvoir d'achat des ménages, forte exposition des filières dépendantes des importations, et ce, dans un contexte d'urgence de rebond économique, conjuguée à l'absence de visibilité institutionnelle durable.

L'instauration d'un dispositif entraînant une hausse substantielle des droits portuaires et de quai, aux effets en cascade prévisibles, apparaît par conséquent en total décalage avec la réalité que vivent les entreprises et de nature à amplifier les difficultés actuelles.

## 3. Des effets inflationnistes prévisibles, susceptibles d'affecter l'ensemble des filières

L'effet cumulatif de la réforme - perception du droit de port à chaque escale, revalorisation tarifaire significative du droit de port et du droit de quai et hausse simultanée des composantes droit de port / droit de quai - induit mécaniquement une répercussion en chaîne sur les coûts logistiques et, in fine, sur les prix à la consommation, dans un territoire fortement dépendant du transport maritime.

La CCI-NC considère que ces mesures risquent d'alimenter l'inflation déjà élevée, au détriment des entreprises comme des consommateurs.

## 4. Un transfert de charge inconcevable vers le secteur privé

La CCI-NC estime que ces projets de texte conduisent, de facto, à faire supporter au secteur privé - entreprises et ménages calédoniens - le rééquilibrage financier du Port autonome de la Nouvelle-Calédonie et de la Nouvelle-Calédonie, alors même que la situation économique ne permet plus d'absorber des charges supplémentaires.

Une telle logique est inappropriée au regard des difficultés rencontrées par les acteurs économiques et de la problématique de vie chère sur le territoire.

## 5. Un risque pour la compétitivité portuaire et l'attractivité de la Nouvelle-Calédonie

La CCI-NC relève un risque de repositionnement des routes maritimes, d'arbitrages d'escales ou de découragement de certaines activités, notamment la croisière, essentielle à la relance du tourisme, ou les transits multi-escales.

Dans un environnement régional concurrentiel, toute hausse tarifaire non calibrée pourrait entraîner des arbitrages d'escales défavorables à la Nouvelle-Calédonie.

Au regard de ces considérations, la CCI-NC considère que ce projet de réforme du droit de port :

- Est porté et présenté sans l'analyse économique complète de rigueur dans les travaux préparatoires à ce type de projet ;
- Est économiquement et contextuellement inadapté ;
- Repose sur un transfert de charges injustifié et disproportionné sur le secteur privé ;
- Présente des risques inflationnistes élevés ;
- Fragilise la compétitivité portuaire et les entreprises utilisatrices des dispositifs ;
- Est susceptible de produire des effets contraires aux objectifs de relance et de stabilisation économique.

La CCI-NC émet en conséquence un **avis unanimement défavorable** sur l'avant-projet de loi du pays modifiant la loi du pays modifiée n° 2011-9 du 30 décembre 2011 portant diverses dispositions d'ordre fiscal et douanier, et sur le projet de délibération modifiant la délibération modifiée n° 182 du 30 décembre 2011 portant diverses dispositions d'ordre douanier.

Je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Le Président,  
  
David GUYENNE

# Compte-rendu

Journées de la Mer 2026 — Réunion de kick-off

Date : **lundi 20 avril 2026, 13h00 – 15h00**

Lieu : **Salle de réunion Administration R+1, campus de Nouville**

Organisatrice : **Soizic FLEURY, Manager – Cluster Maritime de Nouvelle-Calédonie (CMNC)**

## I. Participants

Structure	Nom	Fonction
CMNC	<b>Soizic FLEURY</b>	Manager
FTNC	<b>Aurore KLEPPER</b>	Directrice
NEOTECH / NEOCEAN	<b>Guillaume TERRIEN</b>	Fondateur, organisateur Océan Digital
Marine nationale	<b>Céline DESNOS</b>	Chef de division, référente événementiel
Marine nationale	<b>Théo HÉBERT</b>	Officier de communication
UNC	<b>Kathleen KASIJO</b>	Responsable du Club Entreprises

## II. Rappel du contexte et objectifs de la réunion

La réunion fait suite aux échanges initiés entre le CMNC et l'UNC en janvier 2026, et à l'invitation envoyée le 25 mars 2026. Elle vise à co-construire la Journée de la Mer 2026, en articulant les initiatives respectives des partenaires autour d'un événement commun, lisible et fédérateur.

L'édition précédente s'était tenue à l'auditorium de la Province Sud (septembre 2025), avec une centaine de participants sur invitation, et avait été suivie d'une première édition d'Océan Digital en connexion directe. Cette année, le changement de lieu à l'UNC marque une volonté de renforcer l'ancrage dans la convention de partenariat CMNC – UNC.

## III. Retour sur l'édition 2025 du CMNC

La Journée de la Mer 2025 s'était articulée comme suit :

- **Matinée plénière** (auditorium Province Sud) : enjeux géostratégiques et sécurité maritime (Haut-commissaire, CZM Nicolas Barré) ; présentation de la CPS et du navire Pacifica ; stratégie du Port autonome ; axes prioritaires du cluster ; observatoire de l'économie maritime ; structuration de la filière Blue Tech.
- **Projets adhérents** : nettoyage des coques ([DEEPSEA SOLUTIONS](#)), construction navale, chalands miniers (SOCOMETAL), chargement des minéraliers (SMGM), décarbonation (SeaKite / ACE, navires électriques, annuaire Blue Tech).
- **Après-midi** : deux tables rondes (tourisme et croisière ; transition écologique), la troisième prévue sur les formations ayant été renvoyée à Océan Digital.
- **Retours à retenir** : le format d'une journée a été jugé adapté pour le public professionnel ; les tables rondes et leur interactivité ont été plébiscitées ; certains acteurs extérieurs (monde de l'enseignement notamment) ont regretté de ne pas avoir été associés.

## IV. Format et structuration de l'événement 2026

Après échanges, les participants convergent vers une formule sur deux jours, articulant des publics et des objectifs distincts :

- **Jour 1 (mardi 29 septembre 2026) — Format professionnel**  
Dédié aux professionnels, institutionnels, partenaires et adhérents du cluster. Plénière d'ouverture, présentations, tables rondes. Public cible : environ 80 à 200 personnes. Amphithéâtre Guy AGNIEL (200 places) envisagé.
- **Jour 2 (mercredi 30 septembre 2026) — Format grand public / scolaire**  
Orienté vers les lycéens et étudiants, le grand public et les partenaires scientifiques. Séquences Océan Digital (numérique, métiers, pédagogie) et French Tech / Blue Tech. Amphithéâtre 250 places envisagé. Le mercredi est privilégié pour faciliter la mobilisation des classes.

Il est acté que les deux publics ne se mélangent pas au sein des mêmes séquences, l'expérience 2025 de Ocean Digital ayant montré les limites de cette approche. Les étudiants sont moins mobilisables que les lycéens, plus réceptifs aux approches métiers et dans un cadre plus contraignant.

## V. Dates

Les dates mardi 29 et mercredi 30 septembre 2026 sont proposées sous réserve de confirmation formelle par l'UNC. Plusieurs contraintes ont été relevées :

- Le jeudi 1<sup>er</sup> octobre correspond à une ouverture du [HackKagou](#) — à éviter pour les officiels ;
- [La Fête de la science](#) débute le vendredi 02 octobre — les dates retenues s'y articulent favorablement, sans chevauchement ;
- Le vendredi 18 septembre est déjà occupé par un forum des métiers de la Marine nationale ;
- Le samedi 19 septembre correspond aux portes ouvertes de la base navale ;
- Le 29 septembre, l'amphithéâtre 250 est pris pour un concours d'éloquence — l'amphithéâtre Guy AGNIEL (200 places) reste disponible.

Action — Kathleen KASIJO : vérifier la disponibilité des amphithéâtres et des espaces communs pour les 29 et 30 septembre, et confirmer l'absence de contraintes institutionnelles sur ces dates.

Si les espaces de l'UNC ne sont pas disponibles, le CMNC peut mobiliser d'autres espaces (Station N, province Sud).

## VI. Contenu et thématiques envisagés

Les thématiques suivantes ont été évoquées pour structurer le programme :

- **Pour le jour 1 professionnel** : enjeux géostratégiques et sécurité maritime (avec le nouveau commandant de la base navale) ; réparation et maintenance navale (axe prioritaire du cluster, intervention probable du [Cluster maritime français \(CMF\)](#) en capsule vidéo ou en visio) ; décarbonation maritime ; intervention institutionnelle d'ouverture par l'UNC (présidente ou VP, rappel de la convention de partenariat), le CMNC, la province Sud, Gouvernement de la Nouvelle-Calédonie et Haut-commissariat (comme l'an dernier ?).
- **Pour le jour 2 grand public / scolaire** : présentation des projets Blue Tech et du catalogue en cours ; séquence Océan Digital (formation, métiers du numérique et du maritime) ; présentation ludique des solutions Blue Tech (stands, parcours) ; intervention sur la piraterie et la géolocalisation des navires (Loïc Salmon, UNC — angle data/numérique, ludique et accessible) ; séquence French Tech (à coordonner avec Ludivine GIRAULT).

- Exposition photographique de la Marine nationale (Audrey DANG) : sa mise à disposition sur les deux jours, dans le hall du bâtiment administratif, permettrait d'assurer une continuité visuelle et thématique entre les deux journées. À confirmer avec la photographe.
- Stand CIRFA (recrutement Marine nationale) : envisagé en extérieur pour le jour 2.

**Action — Kathleen KASIJO : demander l'accord de la gouvernance de l'UNC.**

## VII. Branding et communication

Les participants s'accordent sur la nécessité d'un chapeau commun clair pour éviter la confusion des publics et la multiplication des communications. Plusieurs options sont discutées ; la formule retenue à titre provisoire est :

**Journées de la Mer 2026 avec des séquences estampillées CMNC, FTNC, Marine nationale, NEOCEAN et UNC. Chaque partenaire conserve sa visibilité au sein de l'événement global. La communication sera coordonnée, sans initiatives parallèles de chaque structure.**

**Action — Kathleen KASIJO : ouvrir un espace Teams / Drive partagé avec un programme prévisionnel, les cibles et les objectifs de chaque partenaire, pour co-construction progressive du programme.**

**Action — Soizic FLEURY : interroger les membres du cluster sur les thématiques souhaitées, en précisant le format deux jours, et alimenter le document partagé.**

## VIII. Rôles et contributions de chaque partenaire

Partenaire	Contribution envisagée
<b>CMNC</b>	Pilotage global, programme jour 1, présentation projets adhérents, table ronde maintenance navale
<b>FTNC</b>	Demi-journée Blue Tech / innovation jour 2
<b>MARINE NATIONALE</b>	Intervention plénière (géostratégie, nouveau commandant), exposition photographique, stand CIRFA recrutement ?
<b>NEOCEAN</b>	Coordination séquence jour 2 (formation, métiers, numérique)
<b>UNC</b>	Mise à disposition des locaux, ouverture institutionnelle, enseignants-chercheurs (tables rondes, intervention Loïc SALMON notamment), lien formation continue (approche par compétences ?)

## IX. Prochaines étapes

Action	Responsable	Échéance
<b>Vérification disponibilité salles et agenda UNC (29-30/09)</b>	Kathleen KASIJO	Dès que possible
<b>Contact photographe Audrey DANG pour l'exposition</b>	Théo HÉBERT	Avant mi-mai
<b>Ouverture du Drive partagé (programme, cibles, objectifs)</b>	Kathleen KASIJO	Avant mi-mai
<b>Consultation des membres du cluster sur les thématiques</b>	Soizic FLEURY	Avant mi-mai
<b>Transmission de la liste des enseignants-chercheurs (domaine maritime)</b>	Kathleen KASIJO	Avant mi-mai
<b>Confirmation de l'intérêt de Loïc SALMON (entre autres)</b>	Kathleen KASIJO	Avant mi-mai
<b>Réflexion sur les thématiques et intervenants Marine nationale</b>	Théo HÉBERT / Céline DESNOS	Avant mi-mai

## X. Prochaine réunion

Invitation envoyée par Soizic FLEURY :

- Date : **lundi 18 mai 2026 à 13 h 30**
- Lieu : **salle de réunion Administration R+1**



## BERTHEAU PIERRE-OLIVIER

### PROFIL PERSONNEL

Je souhaite apporter mon expertise du domaine touristique et nautique pour contribuer à un développement raisonné et durable du territoire.

### COMPETENCES

Management.  
Animation d'un réseau professionnel.  
Gestion de projet.  
Sens des relations humaines et diplomatie.  
Bonnes connaissances des institutions calédoniennes, du secteur maritime et du tissu touristique local.  
Expertise environnementale et maritime.  
Pilotage évènementiel.

### CENTRES D'INTERETS

#### Vie associative

Président de l'association la COOPANOUS (épicerie associative, circuits courts).  
Membre de l'association droit au vélo.

#### Sports

Voile : régates en voile légère et habitable, croisières en Nouvelle Calédonie et Vanuatu.  
Sports de glisse et tennis.

### COORDONNEES

Adresse : Bateau LEVANA Port Moselle,  
98 800 NOUMEA  
Tél : 902052  
E-mail : pierreolivierbertheau@gmail.com



## EXPERIENCE PROFESSIONNELLE

### **Chef de projet tourisme durable et nautique**

PROVINCE SUD - Nouméa  
décembre 2021 - à aujourd'hui

Accompagnement et sensibilisation des structures touristique au développement durable de leur activité.

Élaboration et accompagnement de la stratégie de développement touristique des sites provinciaux et aires de gestion durable.

Animation et instruction des dispositifs de formation et de financement du secteur touristique.

Mise en place de la première zone de mouillage connectée en Nouvelle-Calédonie.

### **Coordinateur**

SYNDICAT DES ACTIVITES NAUTIQUES ET  
TOURISTIQUES - Nouméa  
septembre 2016 - à novembre 2021

Animation des agents d'accueil du point d'information la Maison du Lagon.

Coordination des actions du SANT visant au développement du secteur nautique touristique auprès des affaires maritimes, du gouvernement, et de la province Sud.

### **Co-gérant, responsable logistique et Skipper**

CATAMANIA, DREAM YACHT CHARTER - Nouméa  
juin 2012 - janvier 2016

Co-gérant de la société Catamania, gestion commerciale, financière, et technique de l'entreprise.

Capitaine d'armement, responsable logistique d'une flotte de douze bateaux au sein de la société Dream Yacht Charter. Skippage pour les deux entreprises.

### **Directeur adjoint/ Responsable Rayon**

DECATHLON - Champniers (16) et La Rochelle (17)  
octobre 2007 - avril 2011

Gestion d'un compte d'exploitation et pilotage d'un budget annuel de magasin.

Animation des Responsables de Rayon sur le suivi des stocks, et la sécurité des biens et des personnes.

Recrutement et animation d'une équipe de vendeurs.



## PARCOURS UNIVERSITAIRE

### **Université Versailles Saint Quentin en Yvelines**

#### MASTER 2

Economie et gouvernance de l'environnement et du territoire.

Spécialité : Tourisme et Environnement - 2007

Stage : « Amélioration d'un produit écotouristique et solidaire au sein du Tsara Camp », Ecolodge du Tour Operateur Boogie Pilgrim à Madagascar

### **Université de Nantes**

MASTER 1 Biologie des écosystèmes aquatiques et terrestres - 2006