

Note d'opportunité 06

Port Numbo : Chantiers Navals de Nouvelle-Calédonie

Document proposé par :

Synergie Numbo

Groupe de travail du CMNC
Cluster Maritime Nouvelle-Calédonie

Pilote : Alain Giraud

Membres de Synergie Numbo

- Cotransmine, groupe SMSP, représentée par Alain Giraud, Responsable HSE/Infra
- Scaphca, Eric Potut, Gérant
- Socalmo, représentée par Adrien Wolf, Ingénieur Projet
- Ecoblast, Luc Sorlin, Co-gérant
- Polydiesel, groupe ENGIE, représenté par Antoine Méchin, Directeur Technique
- Socometal, Barbara Vlaeminck, Co-gérante
- Sous-marine Services, Arnaud Hirigoyen, Co-gérant
- Egle, Christophe Cledor, Gérant
- Gemco/Cap Nord, Christophe Moracchini & Nicolas Boiteux, Co-gérant

NB : Socalmo, Polydiesel et Socometal ne sont pas membres du CMNC

Document validé en CA électronique du CMNC le 4 mars 2019

Avant-Propos : Les travaux de Synergie Numbo

Synergie Numbo est un des groupes synergies du Cluster Maritime de Nouvelle-Calédonie, piloté par Alain Giraud, administrateur du Cluster, représentant la Cotransmine, groupe SMSP.

Ce groupement d'entreprises maritimes a été formé en avril 2015 avec pour objectif la promotion de la Baie de Numbo, et plus particulièrement les activités maritimes de la filière existante.

Au cours de ces quatre dernières années, le groupe a travaillé sur trois axes :

- **LA TRANSITION TERRE-MER**
La revalorisation de la zone de transition terre-mer avec par exemple les actions ou les demandes de nettoyage (enlèvement d'épaves hors gabarit), la caractérisation du besoin d'éclairage et d'assainissement, le projet d'un annuaire recensent les professionnels de la place ainsi que le déploiement d'un balisage routier efficace.
- **L'ESPACE MARITIME**
La réalisation en coopération avec la Direction et la Capitainerie du Port Autonome de Nouvelle-Calédonie, de la mise en place d'un système de balisage adapté à la réglementation des mouillages forains de la Baie de Numbo.
- **LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE**
La réalisation de la présente note d'opportunité « Port Numbo, Chantiers Navals de Nouvelle-Calédonie », une solution de chantiers navals en zone franche sur un terrain gagné sur la mer en Baie de Numbo, en collaboration avec Hugues DANIS, SODECAL.

Préparation de la note d'opportunité

Issue du groupe de travail Synergie Numbo du Cluster Maritime de Nouvelle-Calédonie, cette note d'opportunité est le résultat de travaux entrepris par plusieurs entreprises maritimes de la place, avec l'animation de SODECAL, un bureau d'étude en Développement Portuaire et Infrastructure Maritime :

- Cotransmine, groupe SMSP, représentée par Alain Giraud, Responsable HSE/Infra (membre CMNC)
- Scaphca, Eric Potut, Gérant (membre CMNC)
- Socalmo, Adrien Wolf, Ingénieur Projet
- Ecoblast, Luc Sorlin, Co-gérant (membre CMNC)
- Polydiesel, groupe ENGIE, représenté par Antoine Méchin, Directeur Technique
- Socometal, Barbara Vlaeminck, Co-gérante
- Sous-marine Services, Arnaud Hirigoyen, Co-gérant (membre CMNC)
- Egle, Christophe Cledor, Gérant (membre CMNC)
- Gemco/Cap Nord, Christophe Moracchini & Nicolas Boiteux, Co-gérant (membre CMNC)

Prochaine étape

Aujourd'hui, nous souhaitons poursuivre le travail entrepris dans l'étude préalable d'opportunité par la réalisation d'une étude d'avant-projet sommaire.

Cette étude permettra de proposer un scénario détaillé d'implantation, un modèle de gestion, des principes de répartition du financement du projet et l'organisation de la maîtrise d'ouvrage, le pilotage et l'organisation de la phase opérationnelle du projet.

NOTE D'OPPORTUNITÉ

Port Numbo : Chantiers Navals de Nouvelle-Calédonie

Sommaire

Avant-Propos : Les travaux de Synergie Numbo	2
Préparation de la note d'opportunité	2
Prochaine Etape.....	2
Le contexte.....	4
Les enjeux.....	4
Infrastructures de constructions et de réparations navales	4
Zone Franche d'Activité.....	4
Le projet : Port Numbo - Chantiers Navals de Nouvelle-Calédonie	5
Ambitions et Objectifs du projet.....	6
Résumé de l'état des lieux	7
Le Constat local.....	8
Zone industrielle de Numbo.....	8
La construction, réparation navale et travaux maritimes	9
La Plaisance Populaire	9
Le constat régional	10
Sur les routes marchandes et de plaisance.....	10
Une compétition régionale en plein essor	10
Opportunités.....	11
Cabotage/ Barge / Remorqueur.....	11
Pêche hauturière	11
NGV / Transport de passagers	12
Yachting / Grand Yachting.....	12
Navires en fin de vie	12
Le Service de Soutien de la Flotte.....	13
La Formation	13
L'Economie bleue	13
Zone Franche portuaire.....	14
Annexe 1 : flotte professionnelle locale	15

Le contexte

Le Port Autonome de Nouvelle-Calédonie gère tous les types de trafic. Il est ainsi à la fois le principal port de commerce international de la Nouvelle-Calédonie, le centre des échanges inter-îles tant pour l'acheminement des marchandises que pour le transport de la population, un port de pêche doté d'équipements spécifiques, un port d'attache et d'escale pour les paquebots de croisière, un port pétrolier, et enfin un port de plaisance.

Il accueille également les quais privés de la SLN, lieu d'acheminement du minerai de nickel des centres miniers, et celui de Tokuyama, quai accueillant des vraquiers transportant les matières premières pour la fabrication du ciment.

Les principales infrastructures actuelles de réparation navale (un quai de travail de quatre postes et deux cales de halage de 200T et 1000T) permettent l'intervention sur des navires d'un tirant d'eau maximal de 6 mètres et mesurant moins de 60 mètres. La largeur est limitée à 14 mètres.

Plusieurs navires se trouvent ainsi « hors limites » et doivent être envoyés à l'étranger pour leurs travaux de maintenance à sec périodique et même dans le cas de certaines urgences demandant une mise à sec.

Par ailleurs, les deux cales de halages du PANC sont très utilisées. Leurs capacités d'accueil sont régulièrement saturées. Ces cales ne permettent plus de répondre à la demande déjà existante, notamment dans le cas des sorties imprévues pour avaries et réparations.

Des conflits d'usage opposent également de temps en temps les professionnels et les plaisanciers, les cales étant situées en Petite Rade et mitoyennes du pôle technique de Nouvelle Plaisance, un environnement portuaire dédié à la plaisance.

L'adaptation des moyens de mise au sec des navires est ainsi un sujet de préoccupation des professionnels et des différents acteurs portuaires.

Aujourd'hui, la Nouvelle-Calédonie souhaite développer la construction et la réparation navale. L'enjeu aujourd'hui est bien de se doter d'équipements de réparation navale adaptés à la spécificité de la flotte locale.

Les enjeux

Infrastructures de constructions et de réparations navales

La Nouvelle-Calédonie a besoin d'un port disposant d'infrastructures de constructions et de réparations navales suffisamment développées pour soutenir le développement de son Economie Bleue.

Le Port Autonome de Nouvelle-Calédonie a ainsi inscrit dans son schéma directeur 2014-2024 la construction d'un nouvel équipement de mise au sec (cale de halage, dock flottant...), dont l'objectif principal est de pouvoir sortir l'ensemble de la flotte de navires locaux.

C'est une véritable opportunité pour toute la Nouvelle-Calédonie permettant l'émergence d'un véritable projet industriel et économique : chantiers et ateliers, carénage, stockage, une zone technique d'excellence nautique avec des infrastructures mutualisées, pour constituer une offre d'appel, et permettant également des échanges de compétences et une complémentarité bénéfique aux structures décentralisées dans la région (Iles Loyauté mais aussi Wallis et Futuna, Vanuatu, ...).

La constitution d'un pôle Calédonien de construction et de réparation navale est ainsi un enjeu de taille dans le développement de services de construction, d'entretien et de réparation aux armements locaux et étrangers (bateaux de pêche, croisière, grande plaisance...).

Zone Franche d'Activité

Le moment est propice pour engager une réflexion approfondie sur la mise en place d'une zone franche.

Il s'agit d'un dispositif éprouvé dans les régions et départements d'outre-mer. Le dispositif des zones franches d'activité (ZFA), créé par la loi pour le développement des outre-mer (LODEOM), a permis en effet de compenser les handicaps structurels ultramarins des entreprises et à renforcer leur compétitivité en apportant une aide fiscale aux entreprises.

Cette proposition est très fortement demandée par les professionnels pour se développer dans le contexte compétitif régional, comprenant d'une part des pays dont le secteur maritime est déjà très développé (Nouvelle-Zélande, Australie) et d'autre part des pays dont les normes socio-économiques et environnementales constituent un avantage indéniable (Fidji, PNG, Vanuatu...).

La création d'une zone franche est en effet un moyen pertinent pour permettre aux bénéficiaires de surmonter leur manque de compétitivité et de réagir efficacement à la concurrence des marchés régionaux.

L'enjeu et l'opportunité sont bien de stimuler les activités sectorielles du secteur maritime.

Le projet : Port Numbo - Chantiers Navals de Nouvelle-Calédonie

Le projet vise au développement de « Port Numbo-Chantiers Navals de Nouvelle-Calédonie », un pôle de chantiers navals en baie de Numbo, spécialisé dans le service aux navires des professionnels et des plaisanciers.

Les services du port accommoderaient alors l'ensemble des domaines de la construction à la réparation navale, des travaux maritimes, du gardiennage et du démantèlement pour les barges et remorqueurs, caboteurs, navires à passagers, navires de pêche, navires scientifiques et câbliers, navires de plaisance et grande plaisance, navires de la Marine Nationale.

Au centre de la zone ouest-pacifique, ce port réunirait les compétences et le savoir-faire dans les métiers suivants :

- | | |
|--------------------------|-----------------------------------|
| • LEVAGE | • PEINTURE |
| • CONSTRUCTION NAVALE | • TRAITEMENT DE SURFACE |
| • CHAUDRONNERIE NAVALE | • INGÉNIERIE ET GESTION DE PROJET |
| • CONSTRUCTION COMPOSITE | • SELLERIE |
| • CHARPENTE NAVALE | • MÂTS, ACCASTILLAGE |
| • ELECTRICITÉ NAVALE | • VOILERIE |
| • ELECTRONIQUE NAVALE | • CONTRÔLE DE MATÉRIEL DE SURVIE |
| • HYDRAULIQUE | • FOURNITURE DE CARBURANT |
| • MÉCANIQUE | • SERVICES GRANDS YACHTS |
| • FROID | • TRAITEMENT DES DÉCHETS |

« Port Numbo-Chantiers Navals de Nouvelle-Calédonie » disposerait par exemple :

- De moyens de levage adaptés à la flotte locale et régional
- d'une aire de carénage permettant d'accueillir des navires
- des quais de réparation à flot
- d'une zone d'amarrage à flot
- d'un port à sec
- d'une zone de stockage pendant l'hivernage cyclonique

La création en parallèle d'un dispositif de type Zone Franche d'Activité permettrait également aux entreprises de cette filière de gagner en compétitivité et d'être plus actives dans le bassin régional.

Ambitions et Objectifs du projet



Résumé de l'état des lieux

La zone portuaire de Numbo a toujours eu vocation à accueillir les activités de « chantiers navals de Nouvelle-Calédonie ».

Ces activités sont essentielles pour soutenir le secteur portuaire et contribuent au développement économique de la Nouvelle-Calédonie. Créatrices d'emplois, elles sont également pourvoyeuses de recettes publiques.

Cependant, l'accès difficile au foncier industriel et commercial mais également le manque d'installations portuaires adéquates ne permet pas aux entreprises de pérenniser leur investissement et de renforcer leur rôle de moteur de l'économie locale et leur participation active à la croissance économique des territoires.

Le développement des installations portuaires de Numbo représente ainsi une opportunité essentielle pour la compétitivité de la Nouvelle-Calédonie et la création de valeur.

Le développement de l'activité portuaire de Numbo permettrait également à la Nouvelle-Calédonie de préparer les infrastructures nécessaires au développement de l'économie bleue. Il permet également la construction d'une participation active aux réseaux d'échanges portuaires du bassin centre ouest pacifique afin de renforcer son intégration maritime dans sa zone d'influence.

FORCES	FAIBLESSES
<p>Expérience et expertises locales</p> <p>Des acteurs diversifiés</p> <p>Des activités peu concurrentielles</p> <p>Un domaine public portuaire réglementé</p> <p>Un bassin maritime portuaire de 28 ha</p> <p>Un foncier littoral exploité de 25 ha</p> <p>Un service portuaire indispensable</p> <p>Sur les routes maritimes commerciales et de plaisance</p>	<p>Accès précaire au foncier terrien</p> <p>Utilisation du bassin maritime non organisée</p> <p>Eclatement des activités sur la zone industrielle</p> <p>Coûts main-d'œuvre et matières premières</p> <p>Moyens de levage jusqu'à 1000T, mais 60m x 13m max., inadapté à certains navires locaux</p>
OPPORTUNITÉS	RISQUES
<p>Développement d'un projet créateur de valeur et d'emplois de bac-5 à bac +5</p> <p>Intégration de la Nouvelle-Calédonie dans l'économie de la région ouest pacifique</p> <p>Déploiement de la nouvelle gouvernance portuaire</p> <p>Développement de l'économie bleue</p>	<p>Compétitions régionales de plus en plus organisées sur les mêmes segments de marché</p> <p>Sans investissement dans les infrastructures, risque d'un futur surcoût pour externaliser les prestations navales nécessaires à l'activité maritime de la Nouvelle-Calédonie</p>

Le constat local

Zone industrielle de Numbo

La baie de Numbo est située en Grande Rade de Nouméa, entre la baie de N'Bi à l'est, dont elle est séparée par la pointe Kuauri, et la baie des Dames à l'ouest, sur la côte sud de la presqu'île de Ducos.

Son nom qui signifie « œil » lui a été attribué par les Mélanésiens en raison de sa configuration de crique en forme de fer à cheval, un peu carrée sur les rives.

C'est là que les 250 déportés de la Commune y ont établi un pénitencier « en enceinte fortifiée ». Les premiers déportés, arrivés par le Danaé le 28 septembre 1872, ont été logés dans des paillotes construites à la hâte.

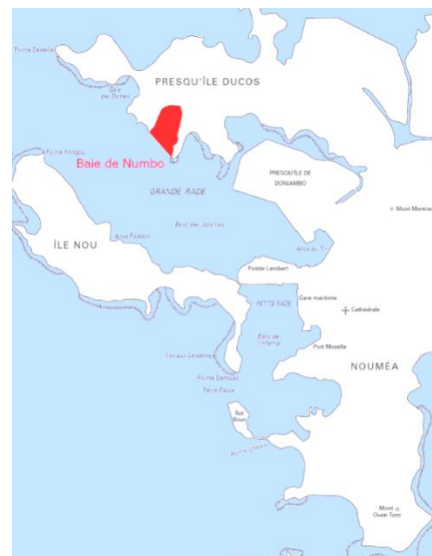
Ensuite, on y a construit un débarcadère, car le trafic avec la ville se faisait par mer, des entrepôts, une infirmerie et un camp pour les gardiens.

Durant la Seconde Guerre mondiale, Numbo était utilisée comme lieu de mouillage d'hydravions à longue portée, et de stockage de produits alimentaires.

Par ses activités de chalandage et de construction navale, le 35^e quartier de Nouméa perpétue une tradition instaurée par les charpentiers de marine qui disposaient à Numbo d'un domaine réservé qui fut loti en 1962.

Plusieurs industries se sont développées depuis à Numbo, dont la cimenterie Tokuyama avec son centre de broyage.

De son côté, la DITTT y a implanté sa subdivision des Phares et balises et la Marine nationale sa base hydrographique de Nouvelle-Calédonie.



La cimenterie Tokuyama



Les Phares et Balises

Les rues y portent des noms de navires de la flotte locale ou de marins du Tour de côte.

291 personnes y habitent dont quelques personnes sur des bateaux dans la baie.

153 entreprises y sont installées, mais la plupart sans bail réel et parfois sans l'accès aux réseaux municipaux (eau, électricité, téléphone/internet).

La construction, réparation navale et travaux maritimes

Ce sont deux secteurs déjà présents en Nouvelle-Calédonie, mais qui recèlent encore un fort potentiel de développement.

Pourtant historiquement motrice lors du peuplement et du développement de la région Pacifique, la construction navale ne s'est pas développée de manière significative dans ces territoires au cours de la période contemporaine.



Aujourd'hui, quelques sociétés locales tirent leur activité de la construction de bateaux, principalement destinés au marché de la navigation de plaisance et de la pêche (Roland HEROS...).

La majeure partie des bateaux neufs (90 % selon une estimation de la Fédération des industriels de Nouvelle-Calédonie datant de 2006) sont ainsi importés, principalement d'Australie et des États-Unis.

La réparation navale représente, elle, près de 150 entreprises en 2015 parmi lesquels de nombreux patentés.

Les principales infrastructures actuelles de la baie de Numbo sont privées (Neptune/Carenocéan, Socometal, Socalmo) et permettent l'intervention à sec sur des navires de 25 tonnes maximum. Les quais d'armement à flot sont très limités et les aires de carénages ne peuvent recevoir qu'un petit nombre de navires.

Le manque d'installations portuaires adéquates ne permet pas aux entreprises de répondre à la demande existante d'entretien des navires de plaisance locaux et de passage. L'accueil des superyachts n'est pas non plus possible pour le moment.

La plaisance populaire

Dans le secteur nord du Grand-Nouméa, seul Numbo offre la possibilité aux plaisanciers ayant peu de moyens de stocker un bateau à terre.

La mise à l'eau municipale de Numbo n'a pas été rénovée et les conditions d'accueil sont loin d'être optimales : pas de parking, pas de sol stabilisé, échouage fréquent d'épave sur la rampe en cas de coup de vent, ...

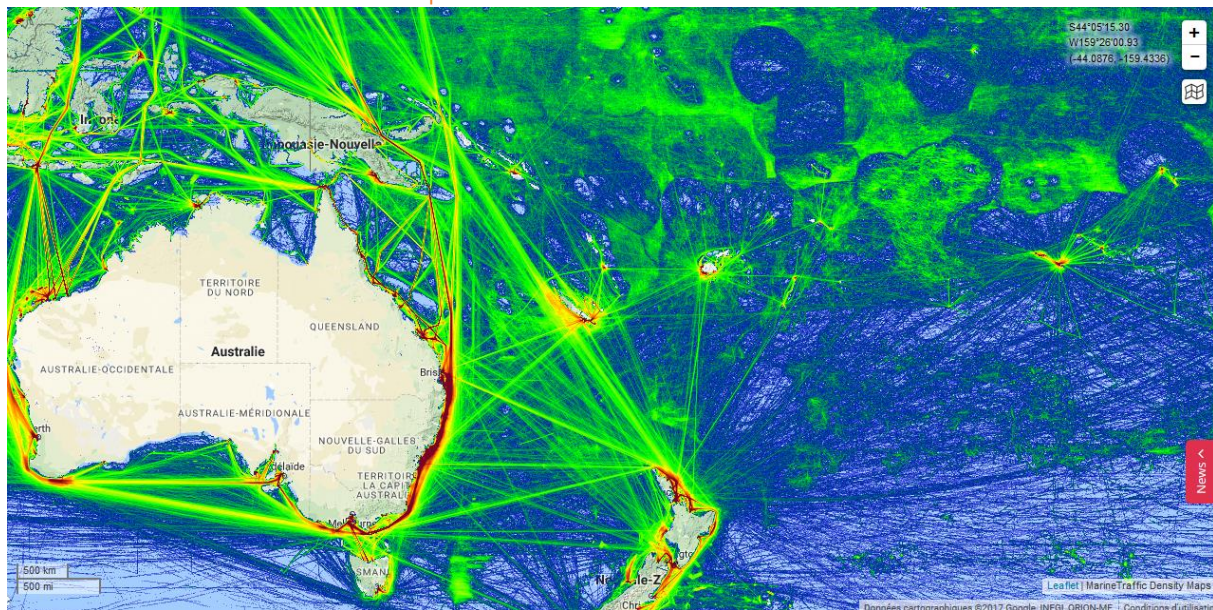
Il existe également des options, non structurées, de gardiennage de bateaux (environ 200 seraient stationnés sur remorque à travers Numbo).



Cette situation appelle à la remise en état de la mise à l'eau, avec un gardiennage mieux organisé, voire un système de port à sec, permettant la superposition des bateaux sur trois niveaux.

Le constat régional

Sur les routes marchandes et de plaisance



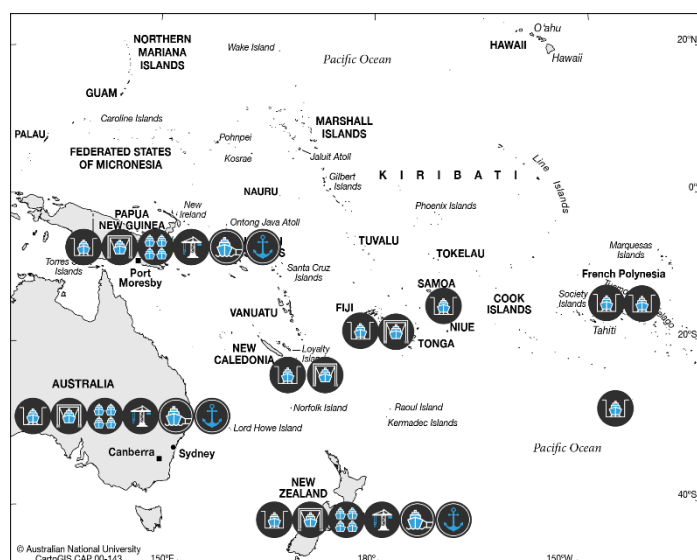
La Nouvelle-Calédonie est idéalement située au centre du trafic maritime marchand et de plaisance du bassin ouest-pacifique.

Cet atout peut être avantageusement utilisé pour développer un service de chantiers navals adapté aux navires transitant dans la zone : maintenance et réparation navales, hivernage pour la plaisance et grande plaisance.

Une compétition régionale en plein essor

La réputation des installations et des services de chantiers navals en Australie et en Nouvelle-Zélande (et dans une moindre mesure en PNG) n'est plus à faire.

Les Fiji ont récemment (2007) développé leurs infrastructures notamment via l'investissement privé : drydock flottant IMEL 75m 3500 tonnes en 2007, drydock flottant de 5000 tonnes annoncé par Goundar Shipping Limited pour 2017.



Opportunités

En articulant schémas d'aménagement locaux et schémas de développement portuaire, on peut mettre en place des offres de construction, de réparation et de maintenance navales de bout en bout, fiables et compétitives, pour développer le marché local et régional de la zone centre-ouest-Pacifique.

Le pays doit étudier l'opportunité de se doter d'infrastructures et d'outillages répondant à la demande actuelle et préparées ou pouvant être adaptées aux développements de l'économie bleue en Nouvelle-Calédonie.

Cette solution de levage pourrait alors être le point d'entrée d'une étude d'opportunité de doter la Nouvelle-Calédonie d'un port de Chantiers Navals.

Cabotage/ Barge / Remorqueur

Pour le convoyage de marchandises, le transport maritime est prépondérant. Le fret maritime intérieur concerne les vracs solides (minerai de nickel), les vracs liquides (hydrocarbures) et les marchandises diverses.

Les vracs solides (minerai de nickel) sont assurés par des barges de grandes dimensions tractées par des remorqueurs.



Le transport de fret inter-îles est lui assuré par trois principales compagnies (CMI, STILles, Transweb) qui arment des caboteurs (ISAN, LAURA III, le DL SCORPIO).

Ces navires sont hors-gabarits pour les moyens de mise au sec existant en Nouvelle-Calédonie et doivent délocaliser sur un chantier étranger leur inspection obligatoire et leur réparation éventuelle.

Le développement d'une solution de mise au sec capable de lever 1500 tonnes permettrait de générer de l'activité de maintenance et de réparation localement tout en optimisant le coût et le temps d'immobilisation des grands caboteurs et barges locaux. Ce serait également un atout pour favoriser le développement d'une activité visant les navires régionaux.

Pêche hauturière

La pêche en mer (haute mer, milieux côtiers et lagunaire) constitue un secteur d'activité structurant pour l'économie calédonienne, notamment hors du Grand Nouméa.

La zone économique exclusive (ZEE) de la Nouvelle-Calédonie concentre d'importantes ressources qui sont encore peu exploitées aujourd'hui.

Cependant, la filière hauturière, qui a émergé il y a 25 ans, n'exploite qu'une partie restreinte des ressources disponibles.



Il y a donc une opportunité pour la Nouvelle-Calédonie d'optimiser l'exploitation durable de ces ressources sur l'ensemble de la ZEE et de profiter également des opportunités d'exploitation des eaux internationales adjacentes.

Alors, le développement des offres de services de chantiers navals au sein du PANC permettrait d'accompagner ce secteur de l'Economie Bleue mais permettrait également de capter des retombées de la pêche internationale dans la région en ouvrant cette offre aux flottes étrangères.

Par ailleurs, une offre d'infrastructures portuaires dédiés aux chantiers navals pourrait faciliter l'émergence d'une activité de construction navale locale de navires de pêche.

NGV / Transport de passagers

Le transport maritime de passagers (hors croisière) recouvre à l'heure actuelle un nombre limité de sociétés. La principale, la SAS Sudiles, exploite le catamaran rapide « Betico 2 » (358 places).

Le Betico II est le seul navire à assurer aujourd'hui la desserte de Îles Loyauté et de l'île des Pins.



En période d'entretien, le carénage est effectué en Australie pendant environ 5 semaines, les cales de halage du territoire n'étant pas adaptées à la largeur du navire. Le service est donc tout bonnement arrêté. La même situation se présente en cas de panne ou d'avarie.

Une infrastructure adaptée permettrait d'améliorer la continuité territoriale.

Yachting / Grand Yachting

Profitant d'un environnement d'une qualité exceptionnelle, d'un climat agréable et d'un plan d'eau relativement bien protégé, le lagon calédonien présente des conditions privilégiées de navigation pour la plaisance.

Depuis longtemps, les activités nautiques, les loisirs balnéaires, le tourisme ont profité de ce contexte favorable pour se développer.

Aujourd'hui, le développement de l'activité plaisancière est confronté au problème d'occupation de l'espace maritime ou terrestre très convoité tant pour le stationnement des bateaux que pour les activités de maintenance et de réparation navales.



Par ailleurs, l'accueil des grands yachts est contraint par l'offre limitée de services proposés. Il n'existe pas à l'heure actuelle de quai d'accueil dédié (hors une partie du ponton F de Port du Sud et l'extrémité du ponton A de Port Moselle), ni de services adaptés de maintenance et réparation ou d'hivernage qui pourrait favoriser la visite de tels navires.

Le développement de la plaisance et de la grande plaisance appelle de nouveaux modes d'organisation des stationnements, notamment pour l'hivernage des navires de plaisance des tour-du-mondistes mais également le développement de l'offre de services en maintenance et réparation pour les navires de la Plaisance et de la Grande Plaisance.

Une infrastructure adaptée, type « hub multi-service », permettrait de soutenir le développement de ce secteur nautique.

Navires en fin de vie

Le démantèlement et la valorisation de navires en fin de vie représentent un potentiel de 6 300 unités sur 15 ans. D'ici 2055 ce sont 20 000 navires qui auront plus de 50 ans (extrait de la note AFB).

Si le problème majeur d'implantation d'une filière en Nouvelle-Calédonie est bien de lui trouver un modèle économique, l'organisation d'une filière de taille industrielle pourrait se faire sur une partie adaptée de la zone de chantiers navals.



L'enjeu est d'en faire une filière économique créatrice d'emplois en traitant les épaves des Calédoniens, bateaux de plaisance ou chalands, mais aussi de navires présents dans la zone ouest-pacifique.

La nouvelle zone portuaire de Numbo pourrait accueillir cette nouvelle filière.

L'économie maritime en Nouvelle-Calédonie

	Activité significative	Potentiel de croissance	Potentiel à caractériser
Fret	x		
Activités portuaires	x		
Croisière	x		
Défense et action de l'état en mer	x		
Pêche		x	
Aquaculture		x	
Recherche et développement		x	
Plaisance et activités récréatives		x	
Transport domestique de passagers		x	
Construction et réparation navale		x	
Câbles sous-marins		x	
Banque, assurances		x	
Formation		x	
Biotechnologies bleues			x
Exploration minière des fonds marins			x
Parapétrolier offshore			x
Énergies marines renouvelables			x

D'après les classifications du Cluster maritime français, de la CCI et de la Commission Européenne

Zone Franche portuaire

(Extrait de LES ZONES FRANCHES PORTUAIRES, Frédéric Blanc, revue Juridique NEPTUNUS)

Une zone franche est une petite aire, géographiquement délimitée, au sein de laquelle les activités industrielles et /ou commerciales bénéficient d'un régime particulier en matière de fiscalité ; celle-ci peut être réduite ou inexistante et, le plus souvent, elle fait l'objet d'un allégement réglementaire. C'est un périmètre où les marchandises physiques peuvent entrer et être entreposées librement, mais en vue de leur sortie ultérieure.

En fait, le plus souvent, elles bénéficient de régimes douaniers particuliers. Les produits y entrent et en sortent sans faire l'objet de contrôle et sans être assujettis à des droits de douane. En revanche, les droits redeviennent exigibles si les produits sont introduits sur le territoire national du pays où est localisée la zone franche.

L'établissement d'une zone franche portuaire permet de créer et de dynamiser l'activité portuaire en permettant aux entreprises du secteur de gagner en compétitivité.

Annexe 1 : Typologie de la flotte professionnelle locale (liste non exhaustive)

Encadré en rouge : navire ne pouvant être sorti par les cales de halage actuelles.

Transport de passagers - NGV

Vale Grand Sud

41.2m x 10.9m x 2.5m

Port en lourd : 49 t

Vale



BETICO 2

57,80m x 13m x 2. 3m

Port en lourd : 82 t

Sudiles



Mary D Seven 38,4 m x 8m x 1,5m,

Mary D Odyssey 35,2m x 7m x 1,30m

Mary D Princess 30.1 m x 6.4 x 1,25m



Compagnie Maritime des Iles - CMI

Cabotage

Laura III

78m x 16m x 3m

Port en lourd : 2300 t

Déplacement lège estimé : 985 t

Société de Transport des îles - STILES



DL Scorpio

78m x 16m x 3.5m

Port en lourd : 2121 t

Déplacement lège estimé : 910 t

TRANSWEBUIHONNE – Transweb



ISAN

64m x 15m x 3m

Port en lourd : 320 t

Compagnie Maritime des Iles - CMI



Barges

Barge Chasseloup

44.5m × 13.8m x 0,85m

Port en lourd : 975 t

Déplacement lège estimé : 250 t

Sorecal



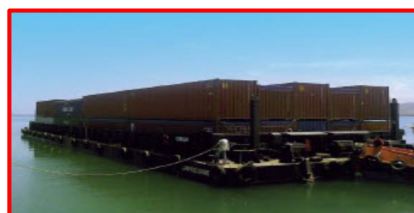
Barge Capricorne

54.9m × 14.63m x 2.2m

Port en lourd : 1200 t

Déplacement lège estimé : 300 t

Reviso/Sofrana



Barge Pikini

32.6m × 12.20m x 1.88m

Port en lourd : 600 t

Déplacement lège estimé : 150 t

Reviso/Sofrana



Barge COLIBRI

36.6m x 12 .20m x 0,56m

Port en lourd : 120 tonnes

Déplacement lège estimé : 676 t

Endel Engie



Scientifiques

Amborella (Gouvernement de la Nouvelle-Calédonie)

23.85m × 7m x 1.1m

Déplacement lège : 49 t



Alis (IRD)

28.4m x 7.6m x 3.8m

Déplacement lège: 237 t



Caboteurs régionaux

Vanuatu Cargo

89m x 13m x 3.2m

Port en lourd : 1164 t

Déplacement lège estimé : 500 t



Vanuato ferry

57m x 13m x 3.1m

Port en lourd : 364 t

Déplacement lège estimé : 400 t



Flotte Marine Nationale

Frégate de surveillance *Vendémiaire*

93.5m x 13.8m x 4.4m

Déplacement lège : 2600 t



Bâtiment multi-mission B2M D'Entrecasteaux

65m x 14m x 4.2m

Déplacement lège : 1500 t



Patrouilleur P400 (x2) *La Moqueuse* et *La Glorieuse*

54.8m x 8m x 2.54m

Déplacement lège : 373 t



Vedette côtière de surveillance maritime *Dumbéa*

20m x 5.39m

Déplacement lège : 31 t

