

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

Présents	Emmanuel CARDON, Marianne DUPUY-GUILLOUX, Alain GIRAUD, Lionel LOUBERSAC, Marc NEGRELLO, Marc SABATIER, Priscilla SABRA. Soizic FLEURY et Pierre-Olivier Bertheau
Absents	Julien Barras, Alexandrine CASIMIR, Edouard CASTAING, Frédéric de MANEVILLE, Nicolas GUILLEMOT (procuration à Marc Sabatier), Luc SORLIN, Thomas QUIROS, Pascal SPERA.
23/06/2026	15h30 - 17h à la Station N

L'ordre du jour est le suivant :

- 1. **Présentation EGC CCI**
- 2. **Actualité Projets CMNC**
- 3. **Mission La Réunion**
- 4. **Journée de la Mer 2026**
- 5. **Questions diverses**

1. Présentation EGC CCI & formations

Ann-Gwenn Leudet de La Vallée, conseillère alternance à la CCI a présenté un projet de formation en alternance dans le secteur export (Recrutement au niveau BTS pour un parcours en un an visant un Bac+3), en complément de l'accompagnement déjà proposé par Team France Export (Candice Levet). Elle souhaite prospecter les entreprises du cluster sur ses besoins en formation afin d'éviter les doublons et de mieux cibler les parcours proposés (elle diffusera un sondage qui sera transmis aux membres). Puis elle a présenté les autres formations déjà existantes ou à venir :

- BTS Gestion des PME – Ouverture prévue en septembre prochain, comme chaque année.
- Licence d'achat – En partenariat avec le CNAM, proposée en alternance sur un an. Les alternants perçoivent une rémunération, ce qui permet à l'entreprise de disposer d'un collaborateur en formation.
- GTLA – Secteur du transport logistique.
- EGC (Bachelor) – Parcours Bac+3 en trois ans, couvrant marketing, commerce et gestion. 44 étudiants ont intégré l'école cette année ; ils peuvent réaliser des missions spontanées (études, etc.) pour les entreprises qui en ont besoin.

Événement à venir : Rencontre entreprises / candidats EGC le 31 juillet, ouverte aux membres intéressés.

2. Actualités Projets CMNC

- ⇒ Le projet de Zone technique de maintenance et réparation navale & Port scientifique (ZTMN) - COTECH du 9/06 : L'étude en cours, confiée au cabinet Maritime avec le consultant M. Leviol (ancien directeur de plusieurs ports européens), avance normalement. Le calendrier sera tenu : résultats attendus fin juillet 2026. La prochaine réunion de suivi est prévue début juillet 2026. Le cabinet a demandé de nombreux éléments au Port autonome (fréquentation, coûts de la cale de halage, etc.) qui n'ont toujours pas été fournis. Action à suivre : veiller à ce que le Port fournisse les documents demandés pour permettre l'avancement et la finalisation de l'étude.

État d'avancement du schéma directeur portuaire et du port scientifique : Le schéma directeur du port, promis depuis 6 mois, n'a pas encore été livré (prestataire Beca). Chaque réunion est l'occasion de le réclamer, sans résultat à ce jour.

- ⇒ Concernant le port scientifique : L'emplacement du « quai des scientifiques » a été décidé sans réelle étude fonctionnelle, selon plusieurs intervenants. Aucune définition claire des besoins n'a été formalisée, ni celle des contraintes liées aux futurs navires océanographiques (équipements spécifiques, maintenance, locaux climatisés, centre de pilotage de navires autonomes). L'Université de Nouvelle-Calédonie a produit un dossier, mais les gestionnaires de la flotte (Genavir) n'ont pas été consultés. Le cluster a transmis le contact de Genavir ; le cabinet Maritime devra intégrer cette dimension dans ses travaux (port scientifique et mutualisation avec le moyen de levage).

- ⇒ Arrivée prévue de deux navires océanographiques :

- 1^{er} navire (marqueur de thon, ~50 m) : arrivée envisagée en 2030.
- 2^e navire (hydrologie, ~50 m) : arrivée prévue vers 2033.

- ⇒ Le Persévérance, navire privé à voile actuellement à quai à Nouméa, équipé de matériels scientifiques, cherche à intégrer la flotte océanographique française ; sa venue souligne les besoins en maintenance spécifique (accastillage vélique, ferry-box, etc.).

Opportunité Expertise France – Facilité Global Gateway ICR : Une prise de contact a été établie avec Expertise France (filiale de l'AFD) dans le cadre du dispositif Facilité Global Gateway ICR (financements européens). Ce dispositif peut apporter une assistance technique sur des projets publics-privés (jusqu'à 100 jours, sur un an maximum). Il pourrait s'appliquer aux projets de port scientifique et de moyen de levage. Les PTOM sont désormais prioritaires pour ce guichet ; un lien avec la programmation 2028 est à anticiper.

Veille concurrentielle, Hub de réparation navale en Polynésie : Les autorités tahitiennes communiquent sur un futur hub de réparation navale, sans toutefois de réalisation concrète avérée à ce jour. La position partagée est de ne pas entrer dans la surenchère médiatique. La pertinence d'un centre de maintenance en Nouvelle-Calédonie est renforcée par le déplacement des enjeux stratégiques vers l'Ouest Pacifique, et par la possibilité que la Marine nationale reconsidère l'implantation de son centre de maintenance.

L'accent doit être mis sur le lobbying à Paris et le financement européen, plutôt que sur des annonces.

Observatoire de l'économie maritime : Une réunion technique s'est tenue avec l'ISEE, BDO (concepteur initial) et SKAZY (opérateur technique) pour coordonner la mise à jour de l'observatoire d'ici novembre 2026, en vue des Assises de l'Économie de la Mer à Montpellier. Partage des rôles : le Cluster

maritime assure la coordination et fournit les données issues de ses membres. L'ISEE apporte les données consolidées 2024-2025 et peut facturer un travail de filtrage pour les entreprises individuelles (anonymisation). SKAZY intègre les données sur le site internet et corrige les éventuels dysfonctionnements. Pierre-Olivier collectera directement les données des membres du cluster nécessaires à l'observatoire. Une convention de partenariat avec l'ISEE est envisagée pour un hébergement partagé de l'observatoire.

Retour sur le salon ChangeNow : Lionel a participé à ChangeNow (financement French Tech) et produit un compte-rendu dédié (cf en Annexe). Il a recueilli 22 contacts pertinents pour le cluster, couvrant notamment :

- ⇒ Décarbonation du transport maritime,
- ⇒ Valorisation de la biodiversité et biotechnologies,
- ⇒ Vidéo sous-marine,
- ⇒ Innovations vélifiques (ex. : ailes rigides inspirées des libellules, panneaux solaires intégrés).

Le salon a mis en avant des solutions industrielles concrètes et des études coût/bénéfice de l'inaction, complémentaires à l'approche plus financière de VivaTech.

3. Mission La Réunion

Marc Sabatier a fait partie de la délégation économique à la Réunion organisée par NCT&I et il était sur place du 10 au 22 juin 2026. Plusieurs rencontres s'y sont déroulées :

- Port de La Réunion
- Journée de la Mer du Cluster maritime de La Réunion
- CNOI Ile Maurice (Chantier naval à l'île Maurice, réparation & services)
- Piriou La Réunion

Rencontre avec le Grand Port Maritime de la Réunion qui a permis un échange avec le directeur adjoint :

- Activité du port : 370 000 EVP/an sur 2 km de quais saturés (pour une population 4 fois supérieure à la Nouvelle-Calédonie). À titre de comparaison, le port autonome de Nouméa traite 70 000 EVP/an sur 750 mètres de quai.
- Importation de pellets : Volumes considérables de pellets (bois compacté) importés, notamment du Canada, pour remplacer le charbon dans la production d'électricité.
- Trafic automobile : Environ 24 000 véhicules importés par an, avec des pointes de déchargement de 2 000 véhicules par navire (contre 600 localement).
- Statut militaire : Le port de La Réunion est en passe de devenir le 3ème port militaire français.

Le projet de grand port maritime est en concurrence avec l'île Maurice, située à moins d'une journée de mer et dispose d'un chantier naval privé très compétitif construit depuis 2001 sur fonds propres (80 millions d'euros) :

- Main d'œuvre facturée environ 6 000 CFP/heure (environ 50 €/heure), salaire minimum de 39 000 frs et le salaire moyen est de 102 000 frs
- L'activité est soutenue par 800 employés et 300 à 400 intérimaires, avec un planning de carénage plein sur trois ans.

- Son avantage clé : Port franc (aucune taxe), intégration verticale totale (mécanique, électronique, menuiserie, sablage, radeaux de survie) sauf les systèmes d'armement.

Le Dock de La Réunion :

- Budget : Dérive budgétaire massive de 8 à 28 millions d'euros.
- Problématique technique et stratégique : Contestation du choix d'un dock flottant dans une zone cyclonique, où la houle pénalise les opérations.
- Impossibilité de s'amarrer au quai ; installation d'un système d'anneaux et de piliers coulissants non prévu initialement (surcoût de 2 millions d'euros).
- Incendie d'un stock de machines-outils avant le début de l'activité, entraînant un conflit avec les assurances.
- Absence de business plan.
- Capacité maximale : 10 bateaux par an (et non 15) en raison des contraintes météo (2 mois d'arrêt) et des délais d'approvisionnement en pièces détachées.
- Équipement local dégradé : Un slipway, dont la capacité est passée de 1 500-2 000 tonnes à 600 tonnes par manque d'entretien.
- ⇒ Ressenti et conséquences : Un investissement jugé aberrant à La Réunion, sans étude économique viable, face à un concurrent mauricien plus compétitif. Cela soulève la crainte d'une décision similaire centralisée depuis Paris arbitrante en défaveur d'une solution industrielle en Nouvelle-Calédonie, au profit de la Polynésie (jugée "mieux introduite" politiquement).

Événement Indo-Pacifique : L'organisation de l'événement par le cluster de La Réunion n'est pas encore confirmée par faute de financement (il manque la moitié du budget). Une décision est attendue avant le 15 juillet.

Réflexion sur la Gouvernance du Port Autonome de Nouvelle-Calédonie

Comparaison Port Autonome vs Grand Port Maritime : l'expérience réunionnaise montre qu'un Grand Port Maritime est une "usine à gaz" décisionnelle. Le directeur est nommé en Conseil des ministres à Paris. La gouvernance implique une multitude de strates (jusqu'à 80 personnes) où le Conseil d'Administration fonctionne comme une simple chambre d'enregistrement. La recommandation locale est claire : "Il ne faut surtout pas faire ça".

Problématique calédonienne : Le port autonome gère la Nouvelle-Calédonie, mais chaque province est responsable de ses rades et ports. Les provinces ont refusé de reprendre la gestion locale par manque de personnel et de budget (dossier KNS). L'idée de devenir un "portail d'entrée" global pour tous les ports du territoire est évoquée, incluant potentiellement une coordination avec Tahiti (concept de "Grand port maritime du Pacifique").

Préconisation : Nécessité d'une structure intégrant toutes les parties prenantes (pêche, commerce, etc.). Le directeur doit être un technicien professionnel, non soumis aux aléas politiques. Attente de la nouvelle législation avant toute évolution majeure, bien que le projet de zone franche portuaire soit partagé avec La Réunion.

Annonce : Le gouvernement a nommé Benoît Naturel comme nouveau directeur du Port Autonome.

4. Journée de la Mer et Événements du Cluster Maritime

Programme du 29 et 30 septembre 2026 :

- ⇒ Réunion de calage prévue jeudi 25/06 à l'université avec les parties prenantes.
- ⇒ Lieu cocktail : possibilité au Cercle des Officiers.
- ⇒ Gestion des Tables Rondes (durée prévisionnelle : 1h30) :

Table ronde Environnement : Christophe Chevillon et Alain en copilotes. Damien de l'AFD pourrait présenter les résultats de l'étude CLIPSA attendus pour septembre.

Table ronde Tourisme maritime : Coordinateur pressenti (Charlie a proposé le nouveau coordinateur du club croisière, à confirmer).

Table ronde Maintenance navale : Menacée de suppression faute de pilote identifié pour construire le contenu.

Table ronde Innovation & Blue Tech (Pilotée par la French Tech) : Introduction sur le concept de Hub Pacific Tech + 3 à 4 pitchs structurants :

- ⇒ TAM-TAM (surveillance maritime de grandes ZEE).
- ⇒ Projet d'Anticipation de la piraterie via Intelligence Artificielle (porté par un chercheur calédonien).
- ⇒ TERTIEL (développement économique des îles isolées).

Un séminaire similaire pourrait être organisé en anglais début septembre avec les Australiens.

Intervenants confirmés :

- EMC (nouveau membre) : Présentation sur la déconstruction des navires, avec l'exemple des P400.
- Jean-Luc VASSELIN : Présentation d'une modification réglementaire clé permettant la continuité du régime de retraite ENIM en Nouvelle-Calédonie, ce qui lève un frein au recrutement de compétences extérieures. Un point jusqu'alors méconnu du bureau.
- Proposition CPS (Blue School Certificate) : Intervention de jeunes sur la formation maritime, en lien avec l'initiative de la CPS.

Budget : Demande de supplément budgétaire faite à la Province Sud : la décision est gelée jusqu'après les élections.

5. Questions diverses : La proposition d'Alain de réaliser des drapeaux CMNC pour mettre dans les bateaux ne fait pas l'unanimité et sera remise à l'ODJ du prochain CA avec un devis pour 15 exemplaires.

Fin de la réunion à 17h
Le Président de séance



Nouméa, le 23/06/2026
Le Secrétaire de séance



ANNEXES

Compte rendu du déplacement en métropole à l'occasion de la 9ème édition du colloque « ChangeNOW » à Paris

Lionel Loubersac, membre du bureau de la FTNC



Contexte

La 9ème édition de ChangeNOW s'est tenue au Grand Palais à Paris les 30, 31 mars et 1er avril 2026.

L'un de nos membres, NEOTECH (Guillaume Terrien), s'est très fortement mobilisé pour organiser un stand dit « Pacific Tech » à ChangeNOW.

Avec l'appui de la FTNC, deux startups calédoniennes, « Fire Tracking » et « Catamarine », y ont été invitées aux côtés de startups polynésiennes.

Cette participation s'inscrivait dans la continuité des dynamiques régionales d'ouverture vers le Pacifique, engagées en 2025, notamment à VivaTech avec le stand « Village Pacific Tech », ainsi qu'à l'UNOC de Nice lors d'un événement parallèle, coorganisé avec la Polynésie française, sur l'économie maritime et la Blue Tech dans le Pacifique.

Le Board de la FTNC a donc décidé d'y envoyer un représentant, en l'occurrence moi-même, en tant que membre du Bureau et porteur des enjeux « Blue Tech »

Créer des liens avec de futurs interlocuteurs de la FTNC, notamment sur les sujets liés à la Blue Tech et à d'autres opportunités de développement.

Durant ces trois jours, tout en assurant une présence régulière sur notre stand pour renseigner les visiteurs, j'ai pu parcourir plusieurs espaces du salon. Les deux

premiers jours et la matinée du troisième étaient réservés à un public professionnel ; l'après-midi du troisième jour était ouverte aux scolaires et au grand public.

Je me suis principalement concentré sur les thèmes de 5 espaces de Change Now:

- L'Océan et donc la « Blue Tech » au sens large
- La Mobilité (prioritairement maritime)
- Les Energies (prioritairement marines)
- L'inclusion
- L'Education de nos jeunes et de nos startups

La liste ci-après recense des porteurs de projets présentant un intérêt direct pour les travaux futurs de la FTNC et de ses membres, en particulier dans le cadre de son ouverture régionale. Certains contacts peuvent également intéresser des partenaires qui ont établi des conventions avec la FTNC, notamment le Cluster maritime de Nouvelle-Calédonie (mobilité, énergies, gestion environnementale) et le Cluster Comité 3E (éducation, inclusion, vulnérabilité), **auxquels je propose de transmettre ce compte rendu**. Pour chaque contact, je précise les structures potentiellement concernées.

- 1) **Pour les sujets Blue Tech au sens large en y incluant « Mobilité » et « Energies »**

Fondation de la mer, France. (Océan général dont éducation)

<https://fondationdelamer.org>. personne clé : Corinne Copin

Une institution à travailler pour notre dossier Blue Tech régional.

Intérêt aussi pour CMNC et 3E

Pure Ocean, France (Restauration de la biodiversité en partenariat entreprises et société civile)

<https://www.pure-ocean.org>

Plateforme digitale à mieux expertiser vis-à-vis de nos intérêts locaux

Moshun Earth. France (l'IA pour transformer les impacts environnementaux de projets en avantages pour la régénération des milieux).

<https://www.moshun.earth>. Personne clé Matthieu Groffe

Plateforme numérique à mieux expertiser vis-à-vis de nos intérêts locaux.

Kelp Forest Foundation. International (valorisation des macro-algues)

<https://www.kelpforestfoundation.org>. Personne clé Xu Ben Zhang

Si l'objectif concerne prioritairement les grands forêts d'algues tempérées cette Fondation est d'intérêt pour les projets calédoniens (et Pacifique) de valorisation des macro-algues de nos récifs et lagons. Je pense prioritairement à « Algaedonia », start up qui apparaît dans l'annuaire Blue Tech NC

Salacia Sustainable Relations. France (transformation d'algues de type sargasses en biocarburants)

<https://www.salacia.fr>

Intérêt possible pour nos développement dans le Pacifique, **sujet non traité chez nous mais qui interpelle Ifremer ou encore « Fermaqua » voir annuaire Blue Tech NC**

Free the Sea, Indonésie ; (Récupération de plastiques en zone déshéritées et recyclage).

<https://freethesea.com>

Intérêt potentiel pour Blue Tech insulaire

Baeru Coast Clear. Inde. (Plastiques en mer, IA pour des littoraux bleus, économie circulaire).

<https://www.baeru.in>. Personne clé : Dvya Hegde

Intérêt potentiel pour Blue Tech insulaire

Blue Ecology Contractors. Netherlands. (Plateforme d'intégration d'opérations offshore dont drones, avec comme cible le respect écologique).

<https://ecologycontractors.blue>

Intérêts pour ABYSSA et Island Robotics



Wave Energy Collective BV : Turning Waves not Watts. Netherlands. (Energies de la houle).

<https://www.wecoenergy.com>. Luc Hogevoorst. Je lui ai passé le lien vers l'étude Enercal sur les EMR en NC.

Cité à titre d'information l'énergie houlomotrice n'étant, à priori, pas une priorité du Pacifique tropical.

Osmosun Watera. France. (Dessalement de l'eau de mer par énergie solaire)

<https://www.osmosun.com> et <https://www.watera.com>. Basile Bouillot

Contact très intéressant et intelligent

Potentiel quasi certain pour des travaux Blue Tach Pacifique insulaire.

Freedwater.et Seawards Allemagne et France. (Dessalement par congélation)

<https://www.freedwater.com>. Personne clé Hubert Montcoudiol

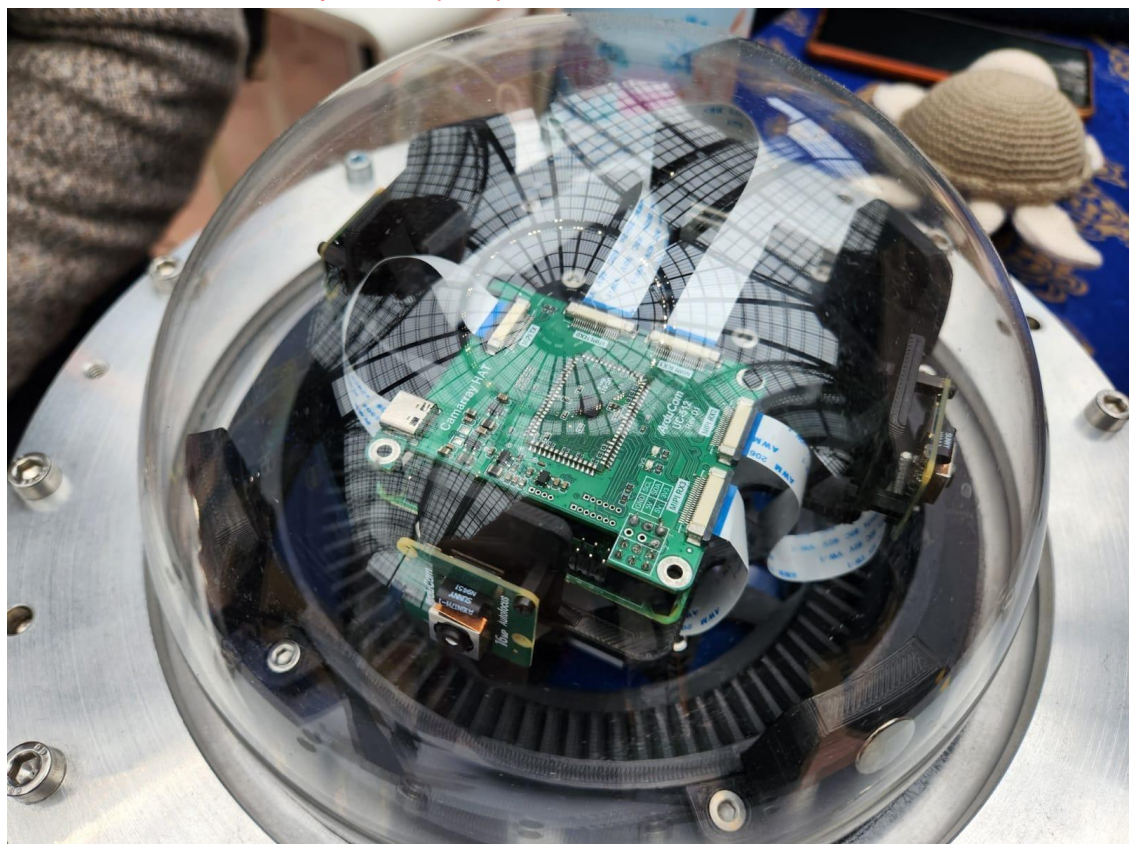
Quelques doutes sur la viabilité de leur technologie, à mon avis moins intéressant que Osmosun.

Tenaka. France. (Préservation/restauration environnementale de récifs et mangroves incluant une technologie de suivi par caméra 180° et intelligence artificielle)

<https://tenaka.org>. Jean Luc Roux

Intérêt factuel pour nos environnements côtiers insulaires

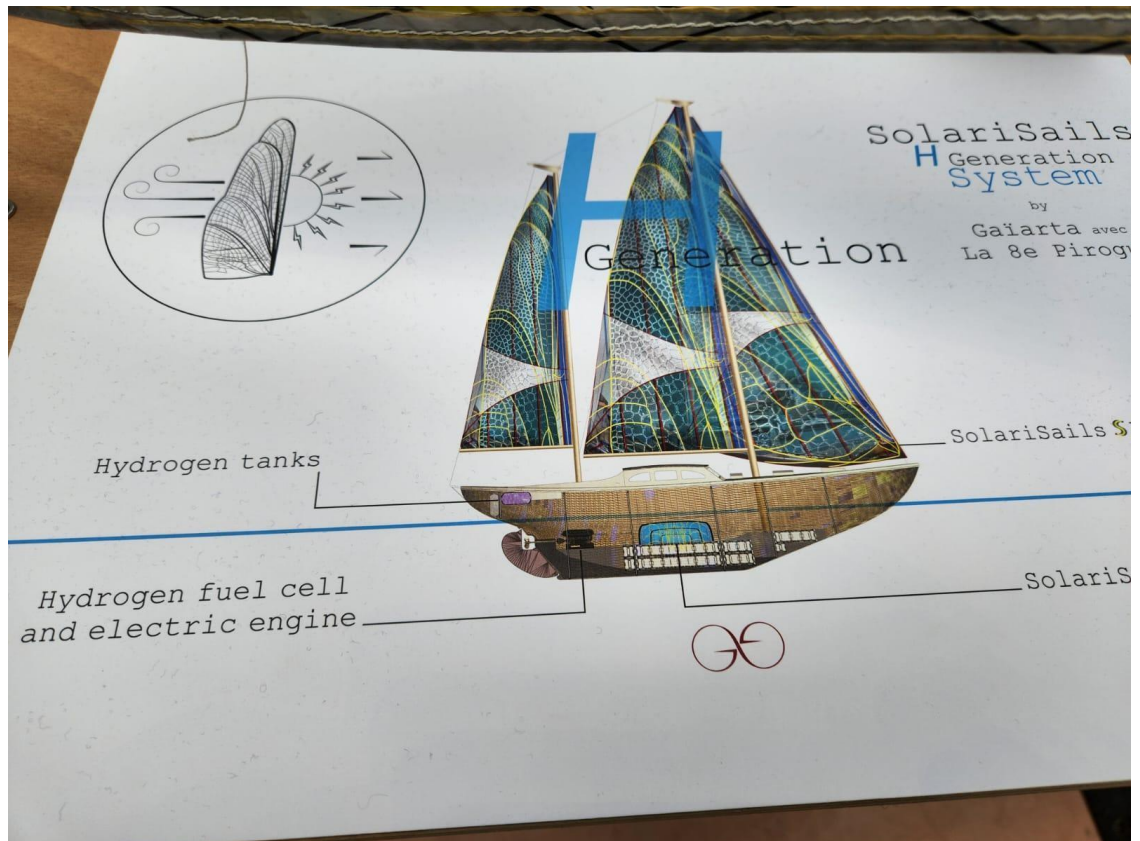
Informer Visioon et Squalo Odyssey



Gaiarta. France (solution vélique inspirée des ailes de libellules avec cellules photovoltaïques dans la voile offrant propulsion par le vent et énergie électrique.

<https://www.gaiarta.com>. Personne clé : Yoan Bretonnet

Solution particulièrement d'intérêt (décarbonation du transport maritime).
Doit interpeller le CMNC, dont Laubreau Marine... Contact clé pour notre projet d'extension régionale « Blue Tech ». Prévu en 2027 un trajet démonstrateur d'Europe vers Sydney avec invitation que je leur ai faite pour un passage par Nouméa.



Sailcoop. France. (transport de passagers à la voile)

<https://sailcop.fr>. Personne clé : Marion Jamin

<https://www.sailcoop.fr>

Solution mûre, à travailler pour la région. Intérêt pour remplacement Betico ?
Laubreau Marine

Coastruction, Netherlands. (Récifs 3D pour restauration biodiversité marine)

<https://www.coastruction.com>. Personne clé : Nadia Fani

Intérêt potentiel pour Blue Tech insulaire

RRreefs AG. Suisse. (Régénération de récifs coralliens dégradés par récifs artificiels en terre cuite).

<http://www.rrreefs.com>

Intérêt potentiel pour Blue Tech insulaire

Blade made. Netherlands. (Transformation de fibre de verre en matériaux de construction)

<https://www.blade-made.com>

Bien que le cas de figure soit le recyclage des composites en fibre de verre des pales d'éoliennes, mais non de coques de navires, les technologies de Blade Made peuvent interpeller Royal Recy Boat.

2) Pour les sujets « Blue Tech » et place des femmes

Coral Catch. Indonésie. (Préservation environnementale et inclusion) Formation de femmes leaders pour la mise en valeur de récifs, mangroves, autosuffisance alimentaire.

<https://coralcatch.org>, Clara Proutheau

Intérêt pour 3E et pour projet Blue Tech insulaire

Indigenous Women Rangers Network, Australie (Préservation environnementale et inclusion)

<https://www.indigenouswomenrangersnetwork.com>

Intérêt pour 3E et pour projet Blue Tech insulaire, éventuellement



3) Pour les sujets interceptant des problématiques éducatives

J'évoque ci-après 3 contacts :

AWAYKE. France (Acculturation des jeunes, innovation à l'école)

<https://www.awayke.com>. Personne clé : Lydia Joer

Contact d'intérêt pour le développement de la sensibilisation de nos jeunes à l'innovation, tous secteurs confondus. A inclure dans le travail d'instruction « Social Tech ».et « parcours éducatif innovation » à imaginer et élargir au-delà de la Blue Tech

The Blue Factory ESCP. France (éducation et formation en tant qu'incubateur de startups)

<https://www.blue-factory.eu>. Personne clé Maeva Tordo

A interpellier en apports de conseils via la FT Centrale ?

Insead. France (formations allant du niveau master au doctorat. L'établissement est surtout reconnu pour son programme MBA, classé numéro un en Europe)

<https://www.insead.edu>. Personne clé : Marushka Hierhon

Un partenaire à considérer vis-à-vis de nos pépites montantes nécessitant des formations de haut niveau en business management.

Objet : Projet de création d'un moyen de levage naval en Nouvelle-Calédonie – partage d'expérience avec un chantier de l'océan Indien

Principaux points abordés

Retour d'expérience du chantier privé de l'océan Indien

- **Investissement :** environ **80 millions d'euros** sur fonds propres, sans subvention.
- **Installations :** cale sèche, terre-pleins, élévateur à bateaux de **1 500 tonnes** (le plus gros au monde dans sa catégorie), port privé.
- **Modèle intégré :** le chantier emploie directement tous les corps de métier (mécaniciens, hydrauliciens, peintres, menuisiers...) ; très peu de sous-traitance.
- **Heures vendues :** environ **950 000 heures** par an, avec un effectif d'environ **700-800 personnes** (intérimaires compris).
- **Clients récurrents :** les thoniers senneurs (12 à 14 en carénage permanent) assurent 60–70 % du chiffre d'affaires ; les arrêts techniques majeurs sont au nombre de **5 à 6 par an** en moyenne.
- **Taux horaire local :** environ **50 €** (7 000 XPF) pour un mécanicien, comparable au prix d'un garage.

Éléments de comparaison avec la Réunion

- **Investissement Dock de La Réunion :** **28 millions d'euros** (dont une partie significative de fonds européens), porté par le grand port maritime.
- **Business plan d'origine :** prévoyait **15 carénages majeurs par an** ; le chiffre réaliste est de **5-6 par an**, ce qui fragilise l'équilibre économique.
- **Coûts de mise à sec à La Réunion :** location mensuelle du dock estimée à **100 000 €/mois** (1,2 M€/an). Entrée/sortie : **16 000 €** chaque fois. En Nouvelle-Calédonie, à titre de comparaison, la location de cale est de **1 000 €/jour**, l'entrée de **5 000 €**, la sortie gratuite.
- **Leçon tirée :** sans une base de clients réguliers et sans amortir l'infrastructure sur des volumes suffisants, l'équilibre financier est très difficile à atteindre.

Compte-rendu Visite du port de la Réunion par Marc Sabatier - 13 juin 2026 à 12h56

Objet : Situation et enjeux du port de La Réunion

Points clés évoqués

- Le port de La Réunion dispose d'un linéaire de quai commercial d'environ **2 km**, totalement occupé.
- Les effectifs portuaires s'élèvent à **300 salariés** (exploitation directe de camions, activités stratégiques comme le céréalier).
- La manutention est assurée par **4 sociétés privées** (3 pour le conteneur, 1 pour le vrac) ; le port loue les portiques.
- La capitainerie et la police portuaire sont gérées en interne.
- Le trafic annuel atteint **6 millions de tonnes**, principalement constitué de conteneurs et de vrac énergétique.
- **80 %** des marchandises sont importées ; la production de l'île dépend des importations.
- Seulement **20 %** de l'énergie provient de sources renouvelables (photovoltaïque, hydraulique, éolien). Le reste est d'origine biomasse liquide venant de métropole (colza) et de copeaux/pellets de bois canadiens (environ **4 000 tonnes** par approvisionnement).
- **60 %** de la production électrique de l'île est assurée par deux centrales biomasse (Bois-Rouge et Saint-Louis), en remplacement du charbon sud-africain.
- Le port a investi **36 millions d'euros** l'année dernière pour l'entretien de son patrimoine.
- Le port détient **80 hectares** de terrain à l'arrière de la zone commerciale, avec un projet de **zone franche d'activité** (régime douanier et fiscal attractif) pour capter les activités de groupement/recomposition de marchandises (exemple de Decathlon aujourd'hui réalisé à Maurice).
- La pêche à la légine compte **10 bateaux** de 55 à 60 m.
- Le silo à sucre, construit en **1969**, ne voit plus que **2 bateaux par an** (trafic passé de 200 000 à **30 000 tonnes**).
- Le nouveau port Est accueille **80 %** des marchandises.
- Le trafic conteneurs : environ **140 000 EVP** à l'import, **120 000 EVP** de vides, et seulement **20 000 EVP** en export plein (déchets, légine, un peu de rhum et sucre, déménagements de fonctionnaires).
- Les importations de véhicules s'établissent à environ **28 000 unités par an**.
- La croisière reste une activité modeste : **30 escales** pour **40 000 passagers** annuels, sans quai dédié, saison de novembre à mai.
- La plaisance totalise **1 000 anneaux** (marina principale), auxquels s'ajoutent environ **300 anneaux** à Saint-Pierre et **150-200** à Saint-Marie ; la gestion des marinas a été transférée aux intercommunalités.

- Un **dock flottant** a été mis en place avec un ancrage fixe en raison des risques cycloniques. Deux dockmasters ont été formés à Nantes et Rouen ; le deuxième équipement sera bientôt autonome.
- La **base navale** est très contrainte en espace. Le gouvernement a annoncé un **renforcement** de la présence militaire, ce qui impose de reloger **40 agents** pour libérer des locaux au profit du soutien à la flotte. Deux nouveaux patrouilleurs sont attendus (dont le deuxième le 18).
- Le port est passé du statut de concession de la Chambre de commerce (1955-2013) à celui de **Grand Port Maritime** en 2013, afin d'éviter une gestion trop politique et de bénéficier d'un réseau technique national. Ce modèle est jugé protecteur face à l'instabilité locale.
- Il a été souligné que le nombre élevé d'instances (conseil de développement, Union Maritime, Cluster Maritime, etc.) alourdit le fonctionnement sans apporter de valeur ajoutée décisionnelle.

Projets et enjeux

- Accélérer l'aménagement de la **zone franche** pour concurrencer Maurice sur le groupage et la réexpédition de marchandises.
- Poursuivre le programme de fiabilisation énergétique (biomasse, ENR).
- Adapter les infrastructures à l'arrivée des nouveaux moyens de la Marine nationale.
- Maintenir l'activité du dock flottant en autonomie complète.









