



CLUSTER MARITIME – ASSOCIATION MAINTENANCE DURABLE

ETUDE DE MARCHE CONCERNANT L'IMPLANTATION ET L'EXPLOITATION D'UN DOCK FLOTTANT EN NOUVELLE-CALEDONIE

RAPPORT FINAL

14 Janvier 2018

CONFIDENTIEL

Table des matières

A. Liste des entretiens et documents reçus	3
B. Analyse de l'environnement concurrentiel - Etat des lieux de l'offre	3
C. Analyse de la demande potentielle.....	19
D. Synthèse SWOT	29
E. Couples produits marchés et approche du modèles d'affaires	30
F. Elaboration du plan d'affaires	35
G. Conclusion.....	39

A. Liste des entretiens et documents reçus

A.1 – Liste des entretiens

Entretien sur site	
CMI	Arnold Lèques
SUDILES	Régis Ballu
TRANSWEB	Dongoc Danielle
SOFRANA	François Burnouf
STILES	Ketiwan Ureguei
PESCANA	Mario Lopez
NAVIMON	Florent Pithon
ALBACORE	Franck Letort
MARY D	Sylvie Helmy
Marine Nationale	Olivier Grouard
COMAREC	Michel Blineau
MONTAGNAT	Xavier Gravelat
COTRANSMINE	Alain Giraud
SORECAL	laurent Raffet
NOUMEA YACHT SERVICE	Hervé Moal
NEW CALEDONIA YACHT SERVICE	Chloé Morin
KIRIUM HOLDING LTD	Kim Than Trong
NEW CALEDONIA TRADE & INVEST	Alban Gouillet Allard
PORT AUTONOME	Daniel Hombouy
PROVINCE SUD	Thierry Reydelle
JFD SERVICES	Jean François Decuiserie
Entretien téléphonique	
VANUATU FERRIES	Mehiti Degage
CHANTIER NAVAL DU PACIFIQUE SUD	Stéphane PEREZ
OCEAN PRODUCTS	Vatea MOARI
AUSTRALIA QUEENSLAND	Adrian Weeks

A.2 – Documents reçus du donneur d'ordre

- Schéma directeur du PANC 2012-2023 - Formalisation
- Etude de définition d'un outil de mise à sec des navires – phase 1 – diagnostic et état des besoins – Août 2016 – cabinet ODYSSEE

B. Analyse de l'environnement concurrentiel – Etat des lieux de l'offre

B.1 – Moyens de levage locaux privés

Les moyens de levage répertoriés ci-dessous sont ceux susceptibles d'accueillir des navires de plus de 50 tonnes. Ces moyens ont été répertoriés et analysés sur la base du rapport du cabinet ODYSSEE listé ci-dessus, complétés des éléments supplémentaires collectés lors des interviews et des recherches.

Ces moyens sont les suivants :

1. Slipway de la société SOCALMO

Localisé dans la baie de Numbo. Il représente la seule véritable alternative aux outils de carénage du PANC aujourd'hui. Il a pour caractéristiques :

- slipway en long
- capacité de 160 tonnes maximum
- construction en Interne
- largeur de navire maximum : 9,67 m
- pente de la cale : 6,5 %
- 1 seule possibilité de stationnement sur le ber principal
- longueur du ber : 18 m.



La société a construit cet outil dans les années 2010. Selon le rapport Odyssée, le slipway SOCALMO hisse une trentaine de navires par an et a un taux d'occupation de 90% environ. Il n'effectue pas de travaux importants.

Le principe de fonctionnement est identique à celui du PANC. Les tarifs d'utilisation de l'outil sont comparables à ceux pratiqués par le PANC pour les outils de carénage (voir ci-après).

En dépit de nombreuses relances, nous n'avons pu ni visiter les installations de SOCALMO, ni nous entretenir avec les dirigeants de la société.

Il existe également d'autres outils de carénage sur Nouméa intégrés à des sociétés de batellerie (pour le transport du minerai) et notamment sur la presqu'île de Numbo. Ces outils sont comparables à ceux de la société SOCALMO en termes de capacité :

2. Slipway de la société COTRANSMINE

La société COTRANSMINE assure le chargement de minéraliers de la société minière NMC (Nickel Mining Company) de la SMSP (filiale de la SOFINOR, société de développement de la Province Nord).

Pour cela elle possède 9 remorqueurs opérationnels et une trentaine de chalands miniers d'une capacité pouvant aller de 250 à 300 tonnes de charge utile.

Les équipements de COTRANSMINE sont situés sur la presqu'île de Numbo à proximité immédiate. Il s'agit de deux cales de halage (slipways) destinées à l'entretien de sa propre flotte de navires, dont une dédiée plus particulièrement pour les remorqueurs jusqu'à 150 tonnes de déplacement maximum environ. L'autre met au sec des barges pour des charges allant de 100 à 150 tonnes environ.

COTRANSMINES a récemment fait l'acquisition d'airbags pour cale de halage. Ce sont des équipements transportables qui permettent de mettre hors d'eau des chalands d'un poids maximum de 140 tonnes, soit l'intégralité des chalands exploités actuellement par COTRANSMINE.

Cette technique de travail permet d'éviter des déplacements des chalands jusqu'à la base de Numbo en cas de petites réparations urgentes. A titre d'exemple un trajet Téoudié (principale base d'activité de COTRANSMINE) – Nouméa prend de 20 à 25 heures environ, tandis que grâce à ces airbags qui sont sur place, les réparations peuvent être effectuées sur place et une fois celles-ci terminées, le chaland est directement remis à l'eau et prêt à servir sur le site.

Le coût de ce système transportable d'airbags de cale de halage est de 15 MF CFP.

La société emploie 41 personnes sur le site de Numbo, dont 11 sur le secteur chaudronnerie et 9 sur le secteur maintenance.



3. Slipway de la société COMAREC

La société COMAREC pratique une activité similaire à la société COTRANSMINE et possède 5 remorqueurs (le plus récent de 100 tonnes) et une dizaine de barges.

L'entretien de son parc de matériel est intégré et pour cela la société possède un slipway en long construit par ses propres moyens (capacité 150 tonnes environ), à Numbo.



Comme COTRANSMINE, elle ne reçoit pas non plus de clients extérieurs.

Le développement de moyens propres de levage pour les sociétés minières s'explique à la fois par la taille importante de leurs flottes, notamment de remorqueurs (les chalands pouvant être échoués hors installations compte tenu de leur stabilité), mais surtout de l'extrême sensibilité économique de leur activité à l'arrêt d'un remorqueur. Compte tenu des volumes importants de minerais traités, de l'utilisation intensive du matériel qui en résulte, et des pénalités importantes imposées par les sociétés clientes en cas de retard des chargements, la planification de l'utilisation des matériels est tendue. De fait, tout retard dans les travaux d'entretien/maintenance de la flotte est fortement pénalisant.

Ce qui explique l'existence d'équipements en propre pour deux des trois plus grosses flottes de batellerie minière et les projets développés par la troisième flotte, celle de la SMGM (Société Minière Georges Montagnat), qui possède 8 remorqueurs, 16 chalands et une barge. Ce projet est assez avancé pour être considéré comme public. Il est situé sur la zone de Koumac et sera destiné uniquement à l'entretien de la batellerie SMGM. Il devrait être opérationnel à mi-2018.

Le groupe MAI (MAI KOUOUA MINES) qui possède 2 remorqueurs, et 5 chalands, a récemment acquis des terrains en Baie de Numbo.

B.2 – Moyens de levage locaux publics

Les moyens de levage publics sont la propriété et sont exploités par le PANC (Port Autonome de la Nouvelle-Calédonie). Ils sont situés dans l'enceinte du PANC sur la « petite rade ». Le PANC dispose de 2 outils de levage pour les navires de moins de 200 tonnes et moins de 1 000 tonnes.

1. Cale de halage de 200 tonnes

La saturation (en termes de fréquentation) de la cale de 1 000 tonnes a décidé le PANC à investir dans un second outil sur le même site. Il s'agit d'un slipway en long construit par la société « Socalmo » dans les années 2004/2005 et suivant le même principe que son aînée, la cale de 1 000 tonnes.

Une vue satellite des installations du PANC est jointe en **Annexe 1**.

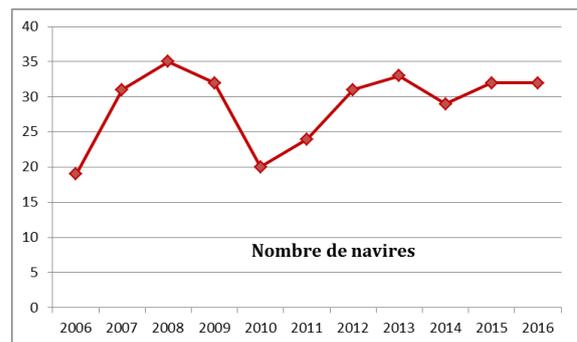
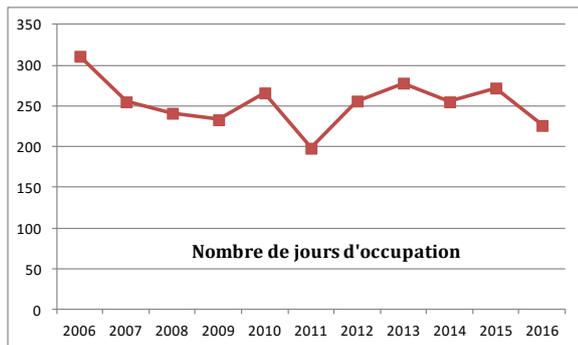


Les caractéristiques de la cale de 200 tonnes sont les suivantes (*source : rapport Odyssee*) :

- un terre-plein
- la cale est équipée d'un système de récupération des eaux de ruissellement
- un chariot principal ou ber principal d'une longueur hors-tout de 23,00 m par 10,34 m de large
- une longueur d'attinage possible de 20,00 m
- 2 rangées de rails espacées de 4,50 m
- une pente uniforme de 8 %
- un bâtiment de treuil en partie haute de la cale
- un ensemble électromécanique de hissage comprenant :
 - un tableau électrique.
 - un moteur électrique asynchrone
 - un système de frein
 - 1 tambour de treuil
 - un câble de manoeuvre
 - une boîte de commande « montée/ descente » à distance (télécommande).

La longueur maximale de navire admissible est de 35 m environ, et la largeur maximale est de 9 m.

La moyenne d'utilisation de la cale de 200 tonnes depuis sa construction en 2006 est la suivante :



Sur les cinq dernières années, en moyenne, 31 navires ont été sortis pour un total de 257 jours soit une durée moyenne de 8,2 jours.

Sur les trois dernières années, l'activité s'est concentrée sur les palangriers, des navires de transport de passagers (flotte MARY D, CORAL PALMS) et des remorqueurs.

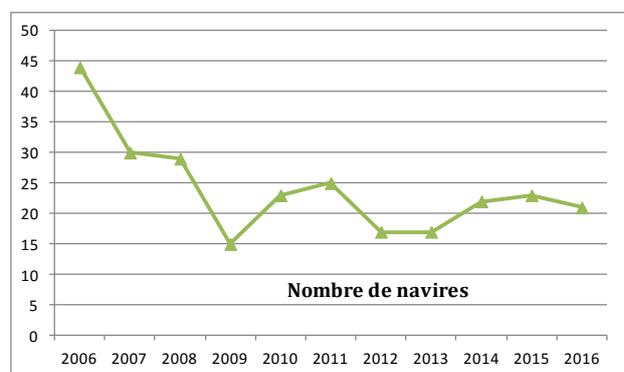
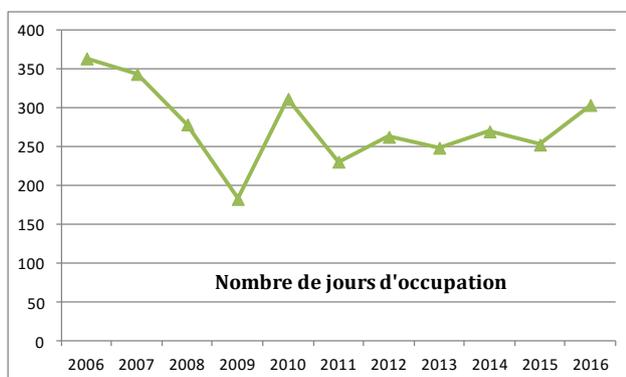
2. Cale de halage de 1000 tonnes

Cet équipement a été construit dans les années 1950. Il se compose de (*source : rapport Odysée*) :

- un terre-plein
- la cale est équipée d'un système de récupération des eaux de ruissellement
- un chariot principal ou ber principal d'une longueur hors tout de 61 mètres par 16,40m de large (y compris les 2 passerelles de manoeuvre)
- 2 passerelles pour l'évolution du personnel pendant les manoeuvres
- 4 files de rails, 2 centraux espacés de 1,00 m et 2 latéraux espacés de 8,00 m
- une longueur d'attinage possible de 60 m
- une pente longitudinale uniforme de 8 %
- un bâtiment des treuils en partie haute de la cale
- un ensemble électromécanique de hissage

La longueur maximale de navire admissible est de 70 à 80 m environ, et la largeur de 13 m en configuration standard.

La moyenne d'utilisation de la cale de 1000 tonnes depuis la construction en 2006 de la cale de 200 tonnes est la suivante :



Sur les cinq dernières années, en moyenne, 20 navires ont été sortis pour un total de 267 jours soit une durée moyenne de 13,6 jours.

Sur les trois dernières années, l'activité s'est concentrée sur les remorqueurs, et les barges qui ne peuvent pas accéder à la cale de halage du fait de leur largeur (limitée à 9m sur la cale de 200 tonnes) et leur longueur. Une moyenne de 10 navires sur les 20 traités annuellement sur la cale de 1000 tonnes, ne sont pas compatibles avec les caractéristiques de la cale de 200 tonnes (durée moyenne de 16 jours).

En retraitant les navires traités par la cale de 1000 tonnes qui auraient pu l'être sur celle de 200 tonnes, on obtient la répartition suivante entre les deux cales :

CALE 200 tonnes et assimilés - Année 2014-2016			
	Nbre	Durée	Durée moyenne
PALANGRIER	42	343	8,2
REMORQUEUR	15	146	9,7
SURVEILLANCE	7	46	6,6
PASSAGER	20	188	9,4
ETRANGER	3	20	6,7
BARGES	4	67	16,8
NON CLASSE	39	301	7,7
TOTAL	130	1111	8,5

CALE 1000 tonnes - Année 2014 à 2016			
	Nbre	Durée	Durée moyenne
REMORQUEUR	7	102	14,6
SURVEILLANCE	4	144	36,0
PASSAGER	3	17	5,7
BARGES	12	165	13,8
ETRANGER	3	38	12,7
NON CLASSE	1	17	17,0
TOTAL	30	483	16,1

Les navires « non classés » sont essentiellement des navires de plaisance.

Selon les informations recueillies, les deux cales sont réservées au moins une année en avance, voire plus. Sur 2018, le taux de réservation atteint 324 jours pour la cale de 1000 tonnes et 287 jours pour celle de 200 tonnes. Ces chiffres sont respectivement de 107 jours et 97 jours sur 2019.

3. Appréciation des services des cales du PANC

Nous avons interrogé les sociétés MARY D, SORA et NAVIMON sur leur appréciation des services rendus par la cale de halage.

La société MARY D a une flotte de 4 navires : MARY D PRINCESS, MARY D DOLPHIN, MARY ODYSSEE et MARY D SEVEN, arrivée récemment. Les trois premiers navires peuvent être traités par la cale de halage de 200 tonnes ; le plus récent (MARY D SEVEN) ne peut être traité que par la cale de 1.000 tonnes du fait de sa longueur (36m) et de sa largeur (10m). Les sorties des trois premiers navires sur les trois dernières années sont repris dans le tableau suivant (en jours).

	2014		2015		2016	
	200t	1000t	200t	1000t	200t	1000t
MARY D PRINCESS	7		15		9	
MARY D DOLPHIN		36	13		21	
MARY D ODYSSEE		2	11		5	4
TOTAL	45		39		39	
% cale 200 tonnes	12%		11,0%		10,4%	

Chaque navire sort environ 2 fois par an, en moyenne une semaine. La société MARY D représente en moyenne 10% de la fréquentation de la cale de halage de 200 tonnes après retraitement.

Les sociétés SORA et SORECAL ont une flotte de 4 remorqueurs, KAORI, GAIAC, TAMANOU et CHAMBON LAGARDE, et deux barges, CHASSE LOUP et HIBISCUS. Du fait de leur tonnage et de leur largeur, tous ces navires ne peuvent être traités que sur la cale de 1.000 tonnes. Les sorties sur les trois dernières années sont repris dans le tableau suivant (en jours).

	2014		2015		2016	
	200t	1000t	200t	1000t	200t	1000t
KAORI		17				
GAICA						18
TAMANOU		16				17
CHAMBON LAGARDE						20
CHASSE LOUP				14		
HIBISCUS				12		
TOTAL	33		26		55	
% cale 1000 tonnes	23%		14,2%		35,5%	

Chaque navire sort environ une fois tous les 2,5 ans, pour des durées entre une et trois semaines. Le groupe SORA SORACAL représente en moyenne 25% de la cale de 1.000 tonnes.

NAVIMON exploite une flotte de 8 palangriers. Ils sont traités sur la cale de 200 tonnes. Les sorties sur les trois dernières années sont repris dans le tableau suivant (en jours).

	2014		2015		2016	
	200t	1000t	200t	1000t	200t	1000t
BWEDUA	21				16	
KATIA	15		14		2	
IGILAN	14		1		13	
KEITR			12		1	
SIDINA	14		1		10	
LANESERA	13					
ARAU			10			
GOSSANAH	14					
TOTAL	91		38		42	
% cale 200 tonnes	24%		10,7%		11,2%	

Chaque navire sort environ une fois tous les 2 ans, pour une durée moyenne de deux semaines. NAVIMON représente en moyenne 10% de la cale de 200 tonnes sur le deux dernières années.

Les griefs exprimés par les sociétés MARY D et SORA/SORECAL vis-à-vis de la cale de halage sont les suivants :

En termes de services :

- Pas de définition des responsabilités de la part du PANC
- Pas de personnes responsables au niveau du PANC
- Incompétence au niveau du calage : le client doit assumer le calage et solutionner les problèmes
- Pas de flexibilité pour des sorties – réparations urgentes – pas de notions d’urgence
- Pas de système de traitement des déchets – traitement et ramassage manuel
- Problème de sécurité – vol – absence de gardiennage
- Traitement inégal des usagers

En termes d’équipements :

- Pas de stations de peinture – sablage
- Pas d’atelier mécanique et de chaudronnerie
- Pas de capacité de stockage protégé
- Pas d’abri du vent et de la pluie, ce qui oblige à un confinement du navire
- Accès problématique à l’eau
- Pas de grue de grande capacité

A contrario, NAVIMON indique être pleinement satisfait du fonctionnement de la cale de 200 tonnes.

B.3 – Moyens de levage régionaux

Le rapport du cabinet australien Thompson Clarke mandaté pour analyser la concurrence potentielle régionale a fait ressortir 24 chantiers, dont 14 seraient directement concurrents de la future installation du port de Nouméa

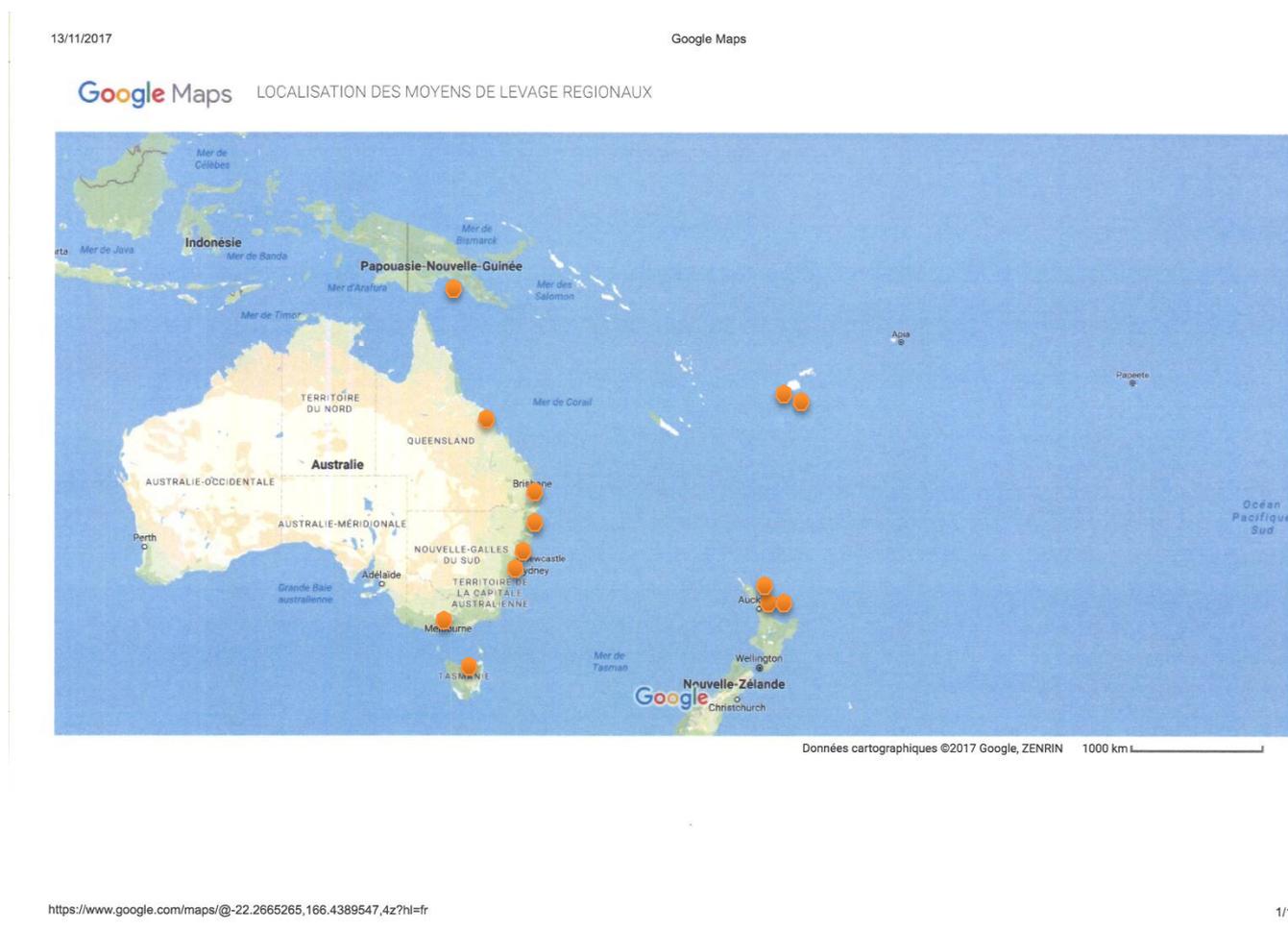
Ces 14 chantiers sont les suivants :

No	Nom	Localisation	Type	Dimensions
1	AIMECS Engineering	Auckland - NZ	GD1	183m x 23m x 18.8m
2	Babcock (NZ) Ltd	Auckland - NZ	GD	3000T x 181.4m x 18.8m
3	BAE Systems Aust Ltd	Melbourne - VIC	GD	3,000T x 142m x 18m
4	BSE Slipways	Brisbane - QLD	Slipway	2,500T x 100m x 21m
5	FSHIL	Fiji Ports	Slipway	1,000T x 65m x 13m
6	Civmec Forgacs	Newcastle - NSW	Shiplift	Not yet available
7	Harwood Marine	Harwood - NSW	Slipway	5000T x 100m x 28m
8	IMEL Carpentaria	Suva - Fiji	FD2	1,112T x 102m x 19m
9	Curtain Brothers	Port Moresby - PNG	Slipway	5000T x 130m x 25m
10	Shipco360	Whangerei - NZ	Slipway	2500T x 110m x 6.5m

11	Southern Marine Shiplift Pty Ltd	Launceston - TAS	Shiplift	1500T x 90m with extension planned in near future
12	Thales at GID	Sydney - NSW	GD	20,000T x 346m x 45m
13	Titan Marine Engineering	Auckland - NZ	Slipway	1500T x 75m x 19m
14	Tropical Reef Shipyard	Cairns - QLD	Slipway	3000T x 100m x 18.5m

- Le chantier BAE Systems localisé à Melbourne est en quasi sommeil, les activités de construction des navires de la Marine Australienne ayant été transféré vers Adelaide et Freemantle.
- Le chantier Thales traite prioritairement les navires de la Marine Australienne.
- AIMECS Engineering travaille en sous-traitance de Babcock

Géographiquement leur localisation est la suivante :



1/1

Les autres installations sont situées dans des zones plus éloignées :

Nom	Localisation	Type	Dimensions
Aust Marine Complex	Henderson - WA	FD	Too far away but excellent FD and infrastructure
ASC	Adelaide SA	2 x large Shiplifts	Too far away but excellent FD and infrastructure

Forgacs Cairncross	Brisbane - Qld	GD	Sold on for Commercial Development
DSRE	Darwin - NT	2 x Shiplifts	Too far away
NQEA	Cairns - Qld	Slipway	Understand now not operational - to be reviewed
Northport Engineering	Whangerei - NZ	Slipway	Too small and insufficient detail
Oceania	Whangerei - NZ	Slipway	800T – too small
Challenger Marine	Nelson - NZ	Slipway	Too far away
Stark Bros	Lyttleton - NZ	GD	Too far away; 1400T x 146.7m x 18.8m
Ferrum Engineering	Dunedin NZ	Slipway	Too far away – too small

B.4 – Caractéristiques communes des moyens régionaux

Les principales caractéristiques de ces installations sont :

- Leur **intégration dans un environnement industriel** : chacun de ces chantiers incorpore une infrastructure industrielle importante et immédiate, soit en interne, soit en externe.
- L'environnement industriel couvre les activités suivantes :
 - Installation d'usinage, de soudage et de fabrication
 - Equipements électroniques
 - Installations de peinture ;
 - Installations d'essai et de test
 - Main d'oeuvre spécialisée
 - Equipements de lavage et de logistique (stockage de pièces détachées)
 - Bureau d'étude d'ingénierie et d'architecture naval
- D'une manière générale, les sites commerciaux de ces chantiers se présentent comme des fournisseurs de solutions globales d'entretien et de réparations, et pour certains chantiers, de constructions et de restructurations. Les activités de gestion de l'équipement technique de levage (que ce soit un slipway, un dock flottant, un élévateur ou une forme de radoub) et de travaux d'entretien et de réparations sont intégrées.
- Ces installations sont toutes **opérationnelles depuis plus de 20 ans**. Les installations les plus importantes ont été créées à l'initiative des pouvoirs publics et ont ensuite été privatisées.
- De fait, elles sont **financièrement amorties**.
- Les infrastructures associées permettent **d'accueillir plusieurs navires** en même temps.
- Le temps nécessaire à l'appréciation par le marché des compétences mises en œuvre dans ces installations peut être long.
- Les chantiers australiens et néo-zélandais sont certifiés ISO 9001 et agréés Lloyd's.
- La quasi-totalité des chantiers opèrent 24h/24 et 7j/7.

B.5 - Focus Australie

No	Nom	Localisation	Type	Dimensions
3	<i>BAE Systems Aust Ltd</i>	<i>Melbourne - VIC</i>	<i>GD</i>	<i>3,000T x 142m x 18m</i>
4	BSE Slipways	Brisbane - QLD	Slipway	2,500T x 100m x 21m
6	Civmec Forgacs	Newcastle - NSW	Shiplift	Not yet available
7	Harwood Marine	Harwood - NSW	Slipway	5000T x 100m x 28m
11	Southern Marine Shiplift Pty Ltd	Launceston - TAS	Shiplift	1500T x 90m with extension planned in near future
12	<i>Thales at GID</i>	<i>Sydney - NSW</i>	<i>GD</i>	<i>20,000T x 346m x 45m</i>
14	Tropical Reef Shipyard	Cairns - QLD	Slipway	3000T x 100m x 18.5m

L'Australie bénéficie de chantiers tout le long de la Côte Est, qui traitent tous types de navires. Les chantiers australiens sont majoritairement équipés de slipways et offrent tous types de services (réparations, peinture, changement de structures, mécanique, chaudronnerie, électricité, ingénierie...); ils bénéficient de quais d'armement, et pour certains de larges espaces de travail (à titre d'exemple, Civmec Forgacs s'étend sur 22 ha) et de stockage et sont souvent situés en embouchure de rivières.

La plupart des chantiers ont aussi une activité de construction, et sont certifiés par des organismes tels que la Lloyd's.

A l'exception de Thales, qui emploie environ 3.000 personnes, les autres chantiers emploient en moyenne une centaine de personnes.

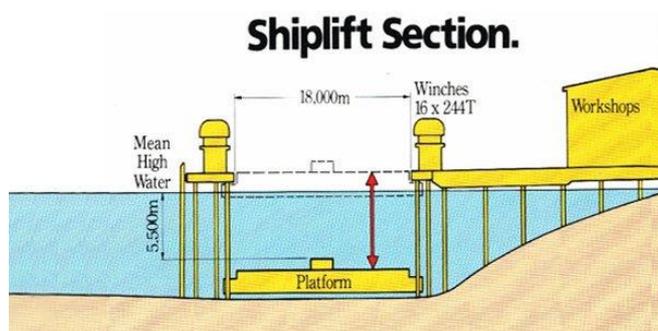
Les photos satellites des chantiers australiens sont présentées en **annexe 2**.



BSE slipways



Harwood Marine (NSW)



Southern Marine Shiplift (Tasmania)



Tropical Reef Shiyard (Cairns)

Le chantier de TRS (Cairns) traite de nombreux navires de la zone, et notamment de PNG. Il apparaît être celui qui se rapproche le plus du projet de dock flottant en terme de capacité et de services :

D'une part, il est dans une zone géographique isolé : **Cairns** est une ville côtière située dans le nord-est de l'État, à 346 km au nord de Townsville, à 1 707 km de Brisbane et à 2 420 km de Sydney. Elle compte 151 021 habitants, soit une taille semblable à Nouméa.

D'autre part, TRS exploite un slipway capable d'accueillir des navires de 3.000 tonnes, 100 m de long et 18,5 M de large.

Les autres caractéristiques du chantier sont les suivants :

- Un dock flottant complémentaire pour accueillir des navires jusqu'à 350 tonnes.
- Des quais d'armement permettant de préparer les navires avant la mise à sec et finir les travaux.
- Deux grues de 100 tonnes et 3 plateformes de travail en hauteur.
- Trois navires (workboats) pour l'assistance aux mouvements des navires.
- Un effectif de 150 personnes et un accès à un réseau de 1500 fournisseurs.
- Des capacités de stockage de pièces détachées

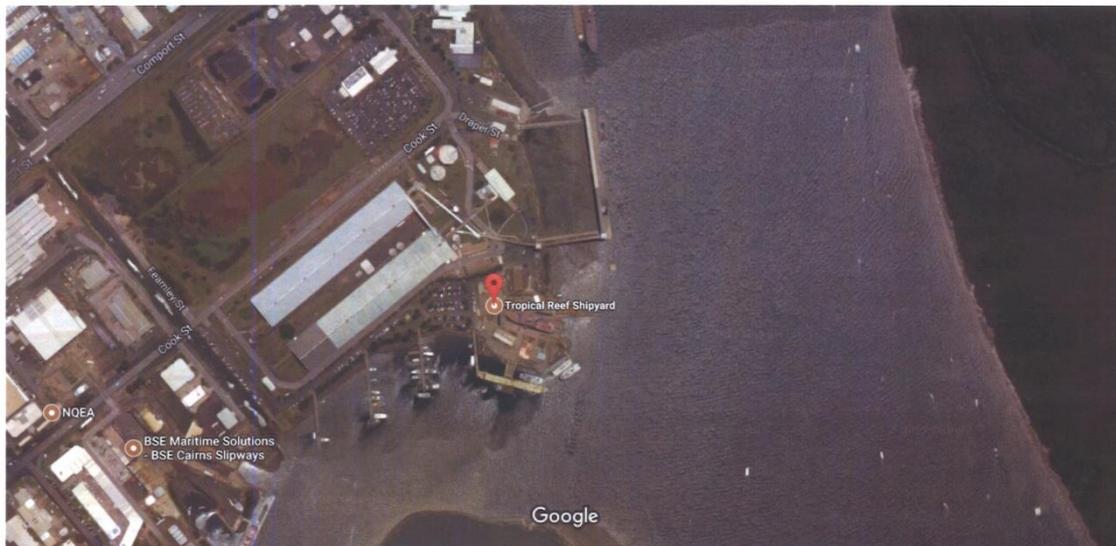
La complémentarité du slipway (3000 tonnes) et du dock flottant (350 tonnes) permet à TRS de traiter tous types de navires : remorqueurs, palangriers, chalutiers, ferrys, cargo, yachts, navires de surveillance et de défense.

TRS est certifié ISO 9001 et ses équipes sont certifiées Lloyd's et ABS.

13/11/2017

Tropical Reef Shipyard - Google Maps

Google Maps Tropical Reef Shipyard
CAIRNS - QUEENSLAND



Images ©2017 Google, Données cartographiques ©2017 Google 100 m

<https://www.google.com/maps/place/Tropical+Reef+Shipyard/@-16.9396161,145.7791522,757m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x0:0xab9f37648be525218m2!3d-16.93996614d145.778227>

1/1

B.6 – Focus Nouvelle Zélande

No	Nom	Localisation	Type	Dimensions
1	AIMECS Engineering	Auckland - NZ	GD1	183m x 23m x 18.8m
2	Babcock (NZ) Ltd	Auckland - NZ	GD	3000T x 181.4m x 18.8m
10	Shipco360	Whangerei - NZ	Slipway	2500T x 110m x 6.5m
13	Titan Marine Engineering	Auckland - NZ	Slipway	1500T x 75m x 19m

La Nouvelle-Zélande bénéficie de chantiers tout le long des Côtes Nord et Est, qui traitent tous types de navires.

Les chantiers australiens sont majoritairement équipés de slipways et offrent tous types de services (réparations, peinture, changement de structures, mécanique, chaudronnerie, électricité, ingénierie...) ; ils bénéficient de quais d'armement, de larges espaces de travail.

Les chantiers sont certifiés par des organismes tels que la Lloyd's.

Le chantier Shipco360 a aussi une activité de construction.



Babcock NZ



Shipco360

Le chantier Titan Marine Engineering – TME - de même que les chantiers dans la région de Whangarei sont spécialisés dans les superyachts.

TME est situé au cœur des capacités d'accueil de grande plaisance, (Viaduct Basin). Il exploite un slipway capable d'accueillir des navires de 1.500 tonnes, 75 m de long et 19 M de large.

Les autres caractéristiques du chantier sont les suivants :

- Un quai d'armement de 80 m permettant de préparer les navires avant la mise à sec et finir les travaux.
- Une grue de 8 tonnes
- Une équipe de 55 personnes

Du fait de la situation, l'aire industrielle de travail est limitée.

TME s'est spécialisé dans les superyachts (entre 30 et 70m).

TME est certifié ISO 9001 et ses équipes sont certifiées Lloyd's

Les photos satellites des chantiers néo-zélandais sont présentées en **annexe 3**.

B.7 – Focus Fidji

Fidji abrite le seul dock flottant de la zone régionale. Il est opéré par le groupe CARPENTER, dont l'actionnaire de référence est un groupe malais.

Le dock a été acquis en 2007. Il peut accueillir des navires jusqu'à 3.600 tonnes et 76 m. Son coût d'origine est de 3 M USD.

Il traiterait jusqu'à 6 navires par mois et peut accueillir deux navires concomitamment. Il accueille majoritairement des flottes de palangriers.

Il emploie environ 68 personnes dont 11 sur la partie dock flottant.

Ce chantier est régulièrement utilisé par les armateurs calédoniens. Le DL SCORPIO y a été traité entre octobre et décembre 2017. Les raisons invoquées par l'armateur pour le choix du chantier sont le coût (au moins 2 fois moins cher que sur le chantier BSE de Brisbane – tout travaux confondus) et la flexibilité du chantier en termes d'utilisation de main d'œuvre de l'armateur, et de possibilité de faire appel à des sous-traitants externes au chantier. A l'inverse, l'armateur indique qu'il est impératif de maintenir sur place une équipe d'encadrants, qui gère la logistique, l'aspect qualité/sécurité et les relations avec l'organisme de certification.

L'autre équipement fidjien est comparable à la cale de 1.000 tonnes du PANC ; elle est gérée par la société FSHIL (Fiji Ships and Heavy Industries Ltd), elle-même filiale de Fiji Port Corporation Ltd, récemment privatisée et qui gère les 4 grands ports du pays.

L'inconvénient de ces deux structures est l'absence de quais d'armement interne. Des barges sont utilisées en substitution.

Les photos satellites des chantiers fidjiens sont présentées en **annexe 4**.

B.8 – Focus PNG

Le chantier est exploité depuis environ 20 ans par la société Curtain Brothers

L'équipement consiste en un « slipway » pouvant accueillir des navires jusqu'à 5.000 tonnes et 130 m.

L'ensemble des installations permet de traiter jusqu'à 9 navires en même temps.

Les photos satellites des chantiers de PNG sont présentées en **annexe 5**.

B.9 – Projets en cours

La société OCEAN LOGISTICS LTD travaille sur un projet sur Port Vila, d'une capacité de 500 tonnes de capacité avec une technologie qui utilise des boudins gonflables (coût global du projet de 500.000 USD). Ce projet est essentiellement destiné à la flotte de la société, composée de 4 remorqueurs et 4 barges.

La société fidjienne GOUNDAR SHIPPING LTD a récemment annoncé son souhait d'investir dans un nouvel équipement (slipway) d'une capacité de 5.000 tonnes pour traiter sa propre flotte (4 ferries de transport de passagers).

B.10 – Situation en Polynésie Française

La Polynésie dispose de trois unités de levage :

- Le dock flottant propriété de la Marine Nationale, mais restant accessible aux navires civils et dont la gestion administrative est opérée par la Chambre de Commerce, d'Industrie, des Services et des Métiers (CCISM de la Polynésie). Sa capacité est de 3000 tonnes et sa rénovation récente (représentant un investissement de 600 M FCFP) a porté sa durée opérationnelle jusqu'à 2030 environ,
- La cale de halage du Port Autonome de Papeete d'une capacité de 800 tonnes, mise en service en 1952,
- Un élévateur à sangles (travellift) exploité par Technimarine (chantier privé) d'une capacité de 300 tonnes, mise en service en 2010,

Récemment, dans le cadre du Cluster Maritime, les professionnels du secteur maritime, transport et tourisme, se sont penchés sur la question de la mise en place d'un nouveau dock flottant, certains navires (le Paul Gauguin, le Windspirit ou encore l'Aranui) étant forcés de se rendre à Singapour ou en Nouvelle-Zélande pour effectuer leur carénage et donc de perdre environ deux mois d'exploitation.

L'analyse de type forces faiblesses opportunité menaces menée dans le cadre de la constitution de d'un Pôle Polynésien de Réparation Navale (PPRN) et présentée à l'occasion du 3^{ème} Forum de l'Economie Bleue (septembre 2016) sur les quatre segments de marché étudiés (flotille locale, pêche industrielle étrangère, tourisme de croisière et grande plaisance) a conclu à la nécessité de proposer une offre compétitive, sur des marchés soumis à une concurrence mondiale et irrégulier. Et donc un investissement qui ne peut être fait que dans un cadre publique, avec une vision à long terme. Ce document est présenté en **Annexe 6**

C. Analyse de la demande potentielle

C.1 – Analyse de la demande locale

La demande locale non satisfaite par les installations du PANC est limitée à 6 navires.

1. Le BETICO 2 (Sudiles)

Le BETICO 2 est un NGV exploité par la SAS SUDILES, dont l'actionnaire de référence est la Province des Iles Loyautés, à travers sa société de développement, la SODIL.

- Longueur : 57,8 m
- Largeur : 14,42 m
- DW : 102 tonnes

Comme indiqué par le rapport Odysée, la caractéristique la plus pénalisante pour un passage sur la cale de 1 000 T du PANC est la largeur du navire de 14,42 m. Les 8 % de pente de la cale sont aussi un handicap qui aurait nécessité la construction de bers spécifiques.

La classification du navire (NGV – transport de passager) requiert une sortie annuelle. La durée minimum de sortie du navire est de 3 semaines, auxquelles il faut ajouter 3 à 4 jours de mer aller (idem retour) soit une perte d'exploitation correspondante à environ 1 mois par an. A titre d'exemple, l'immobilisation du BETICO 2 en 2017 a duré de mi-février à mi-mars.

En termes de coûts, le budget global de l'opération a été estimé à 73,5 M FCFP, ainsi répartis

- Travaux chantiers BSE	35,6	M FCFP
- Autres travaux	25,4	M FCFP
- Voyages/hébergement...	4,5	M FCFP
- Carburants	8,0	M FCFP

Sur la base d'un coût de prestations identiques, la réalisation des travaux sur place aurait donc permis d'économiser environ 12,5 M FCFP de dépenses directes et environ 8 jours de pertes de CA.

A noter que le BETICO 2 pourrait être à terme remplacé par un navire de type ferry, dont les périodes de sortie seraient tous les 3 ans.



2. Marine Nationale

La Marine Nationale opère deux navires non traitables par les cales du PANC, dont les caractéristiques sont les suivantes :

Vendémiaire (frégate de surveillance) :

- Longueur : 93,5 m
- Largeur : 14 m
- DW : 2 013 tonnes

D'Entrecasteaux (bâtiment multi-mission)

- Longueur : 65 m
- Largeur : 14 m
- DW : 1222 tonnes.
-

Une marge de 10 m sur la longueur et la largeur est nécessaire pour permettre la sortie des lignes d'arbres en cas d'avarie.

Le Vendémiaire nécessite un échouage tous les 3 ans. La durée minimum de sortie du navire est de 6 à 8 semaines, auxquelles il faut ajouter 5 jours de mer aller (idem retour). La périodicité des sorties restera identique, même avec des traitements de peinture silicone.

Les derniers travaux réalisés en 2017 ont duré environ 2 mois. Des travaux complémentaires sont prévus sur 2018.

Le d'Entrecasteaux, livré en juin 2016, ne devrait pas être sorti avant une période de 5 ans ; des travaux sont prévus en 2020.

Des contrats sont négociés par la MN avec le STX NAVAL GROUP, qui a contracté avec le chantier BABCOK situé à Auckland, pour une durée de 6 ans (2012-2018).

La prochaine période de contrat (2018-2024) est en cours de négociation.

Le coût d'une sortie, tout inclus et nécessitant une présence permanente de l'équipage sur site (environ 76 personnes) est estimé entre 5 et 10 M d'euro.

Par ailleurs, il est probable que les remplaçants des deux patrouilleurs de type 400 tonnes (LA GLORIEUSE et LA MOQUEUSE) ne soit pas adaptés à la taille de la cale de 1000 tonnes.

3. Le Laura III (STILES)

Le LAURA III est une barge automotrice, exploitée par la STILES, dont l'actionnaire de référence est M. Kotra UREGI

Ses caractéristiques sont les suivantes :

- Longueur hors tout : 78,10 m
- Largeur maximale : 16 m (hors condition acceptable par la cale de 1 000 t)
- Poids lège : 1037 tonnes (hors condition acceptable par la cale de 1 000 t)
- Tirant d'eau moyen maxi : 3,50 m

La classification du navire requiert une sortie tous les 5 ans. La durée minimum de sortie du navire est d'environ 3 semaines, auxquelles il faut ajouter 3 à 4 jours de mer aller (idem retour) soit une perte d'exploitation correspondante à environ 1 mois.



Les derniers travaux ont été réalisés en 2014, sur le même chantier que le BETICO 2.

Le coût moyen d'une sortie est de 50 à 60 M FCFP, dont 8 M FCFP relatifs au carburant et aux frais de voyages et de séjour de l'équipage.

Sur la base d'un coût de prestations identiques, la réalisation des travaux sur place aurait donc permis d'économiser environ 8 M FCFP de dépenses directes et environ 8 jours de pertes de CA.

4. L'Isan (CMI)

ISAN est aussi une barge automotrice, exploitée par la CMI, dont l'actionnaire de référence est M. Arnold LEQUES

Ses caractéristiques sont les suivantes :

- Longueur hors tout : 64 m
- Largeur maximale : 15 m (limite cale de halage)
- Poids lège : 972 tonnes (limite par la cale de 1 000 t)
- Tirant d'eau moyen maxi : 3,37 m

La classification du navire requiert une sortie tous les 5 ans. La durée minimum de sortie du navire est d'environ 3 semaines, auxquelles il faut ajouter 3 à 4 jours de mer aller (idem retour) soit une perte d'exploitation correspondante à environ 1 mois.



5. Le DL Scorpio (Transweb)

Le DL SCORPIO est aussi une barge automotrice, exploitée par la TRANSWEB.

Ses caractéristiques sont les suivantes :

- Longueur hors tout : 78 m
- Largeur maximale : 16 m (hors condition acceptable par la cale de 1 000 t)
- Poids lège : ND (mais probable environ 1000 t)
- Tirant d'eau moyen maxi : 3,50m

La classification du navire requiert une sortie tous les 5 ans (franc bord), mais la fréquence est plutôt tous les trois ans. La durée minimum de sortie du navire est d'environ 3 semaines, auxquelles il faut ajouter 3 à 4 jours de mer aller (idem retour) soit une perte d'exploitation correspondante à environ 1 mois.

Le coût moyen d'une sortie est estimé à de 40 M FCFP, plus ou moins 10 à 15% ; auxquels s'ajoutent les frais relatifs au carburant et aux frais de voyages et de séjour de l'équipage.



6. Demande locale servie par les équipements du PANC.

La flotte industrielle locale (hors plaisance) est composée de

- Remorqueurs :
 - 9 chez COTRANSMINES (qui a ses propres installations)
 - 4 chez COMAREC (idem)
 - 8 chez MONTAGNAT
 - 2 chez MAI
 - 2 chez SONAREP
 - 1 chez TRANSWEB
 - 1 chez STILES
 - 4 remorqueurs chez SORA SORECAL

Les sociétés minières utilisent aussi des chalands (en nombre important), mais qui sont soit traités par les installations internes (COTRANSMINES, COMAREC) soit échoués.

- Palangriers :
 - 9 chez NAVIMON
 - 3 chez PESCANNA
 - 1 chez ALBACORE

Tous les palangriers peuvent sortir sur la petite cale de halage du PANC

- Barges
- Transport de passagers ou mixtes :
 - MARY D
 - VALE GRAND SUD
 - SEA BREEZE
- Navires de surveillance
- Navires militaires : patrouilleurs et vedettes

Comme indiqué ci-dessus, les palangriers, les petits remorqueurs, et la flotte du MARY D (à l'exception du dernier navire) sont les principaux utilisateurs de la cale de 200 tonnes. Les remorqueurs et les barges sont les principaux utilisateurs de la cale de 1.000 tonnes.

Les taux d'occupation moyens des deux cales de halage du PANC sont de 75% sur les 5 dernières années. Le remplacement des deux cales de halage par un dock flottant ne serait donc possible qu'à la condition que le dock flottant puisse techniquement traiter deux navires en même temps.

C.2 – Analyse de la demande régionale

Nous avons analysé la demande potentielle des marchés suivants

1. Cargos régionaux

Sur la base d'une recherche internet, nous avons identifié les cargos assurant le transport de marchandises dans la zone Pacifique Sud-Ouest (Australie/Nouvelle-Zélande/Nouvelle-

Calédonie/PNG/Fidji/Samoa/Cook Islands/Vanuatu/Wallis). Cette liste nous a été confirmée par entretien avec la société SOFRANA.

COMPAGNIES	NAVIRES	ROUTE	ANNEE	LOA	DW
NEPTUNE PACIFIC LINE/PDL	CAPITAINE QUIROS	NZ TONGA FIDJI	2001	126	8 115
	CAPITAINE DAMPIER	NZ TONGA FIDJI	2001	184	23 015
	CAPITAINE COOK	NZ FIDJI	2008	145	12 997
	CAPITAINE TASMAN	NC VANUATU FIDJI SAMOA	1997	144	13 060
	CAPITAINE WALLIS		2006	144	13 055
	SOUTHERN PEARL	FIDJI MICRONESIE	2003	109	5 923
	FORUM PACIFIC		2008	146	12 985
	TIARE MOANA		1997	93	4 162
	MSC	FRISIA ALLER	AUS NZ NC	2007	148
MSC KIA ORA		AUS NZ NC	2006	148	13 690
MALTE RAMBOW			2005	148	13 828
MATSON	IMUA 2	NZ TONGA FIDJI COOK SAMOA	2005	118	6 264
	LILOA 2	NZ TONGA FIDJI COOK SAMOA	2006	118	6 264
	SAMOANA	HAWAI SAMOA	2015	148	13 048
	OLAMANA		1999	116	5 642
SOFRANA/PDL	SOUTHERN MOANA	NZ NC WF FIDJI	1998	144	13 064
	SOUTHERN LILY		2006	146	13 017
	SOUTHERN TIARE		1988	67	1 720
	SOUTHERN TRADER	NZ PF	1998	146	13 058
	SOFRANA TOURVILLE	NZ NC AUS PNG	2012	146	12 754
	SOFRANA SURVILLE	NZ NC AUS PNG	2009	142	12 502

A deux exceptions près, tous ces navires sont au-dessus de 5000 tonnes DW et de 100 mètres LOA. Et ils sont majoritairement entre 10.000 tonnes et 15.000 DW et entre 120 et 150 mètres LOA. Selon les dirigeants de SOFRANA, ces navires sont carénés en Asie et notamment à Singapour.

Clairement, ils ne constituent pas un segment de marché accessible au projet de dock flottant.



Sofrana Tourville



Capitaine TASMAN



MSC Kia Ora

2. Flotte Australienne

La recherche a été faite sur la base du site internet www.marinetraffic.com et sur les bases suivantes

- LOA entre 70 et 200 mètres
- DW entre 0 et 5300 tonnes

La liste est jointe en **annexe 7**. Elle comprend 32 navires dont majoritairement des navires de transport de passagers (8) et des navires spécialisés (transport vers des plateformes et autres - 14)



Collaroy



MMA Plover



Investigator



Spirit of Tasmania

3. Flotte Néo-Zélandaise

La recherche a été faite sur la base du site internet www.marinetrafic.com et sur les bases suivantes

- LOA entre 70 et 200 mètres
- DW entre 0 et 5300 tonnes

La liste est jointe en **annexe 7**. Elle comprend 13 navires dont majoritairement des navires de pêche (7) et transport de passagers (2).



Méridian 1



Suilvan

4. Flotte Fidjienne

La recherche a été faite sur la base du site internet www.marinetrafic.com et sur les bases suivantes

- LOA entre 70 et 200 mètres
- DW entre 0 et 5300 tonnes

Elle comprend 12 navires, mais dont 10 sont des cargos navigant en Mer de Chine, ce qui réduit la flotte purement locale et correspondant aux critères ci-dessus à 2 navires de transport de passagers (REEF ENDEAVOUR et LOMAIVITI PRINCESS 3) des sociétés CAPITAINE COOK CRUISES et GOUNDAR SHIPPING).



Reef Endeavour



Lomaiviti Princess 3

5. Flotte PNG

La recherche a été faite sur la base du site internet www.marinetraffic.com et sur les bases suivantes

- LOA entre 70 et 200 mètres
- DW entre 0 et 5300 tonnes

La liste est jointe en **annexe 8**. Elle comprend 26 navires, dont 19 cargos et 5 barges.



Island Express



Lae Express



Lihir Express



Hiri Chief

6. Flotte Vanuatu

Sur la base des mêmes critères, la flotte vanuataise comprend 101 navires enregistrés, mais qui sont tous hors zones. Les deux principaux opérateurs au Vanuatu sont OCEAN LOGISTICS LIMITED, dont la flotte est composée de 4 remorqueurs et 4 barges, et VANUATU FERRIES qui exploite un ferry (construit en 1986 – 364 t DW – 57m*13m).et un cargo mixte (construit en 1993 – 1.164 t DW – 89m*13m).



Vanuatu Cargo



Vanuatu Ferry

VANUATU FERRIES fait caréner ses navires tous les 2,5 ans, la dernière fois sur le chantier FIJI SHIPS AND HEAVY INDUSTRY. Les actionnaires de la société nous ont fait part de leur insatisfaction sur le chantier fidjien, notamment eu égard à la qualité des travaux et l'impossibilité d'y faire travailler des sociétés extérieures au chantier.

7. Navires de grande plaisance

Le segment de la grande plaisance a été abordé sur la base d'interviews avec les responsables des deux sociétés spécialisées dans l'accueil de ce type de navires sur le Port de Nouméa, M. Moal de Nouméa Yacht Services et Mme Morin de Nouméa Océan.

Le nombre de yachts supérieurs à 25 m (superyachts) navigant dans la zone est relativement stable depuis 20 ans : 85 en 1998 et 92 en 2017 (contre 63 en 2016). Le potentiel de croissance est néanmoins important avec le retour de la Coupe de l'America en 2021 à Auckland.

Environ 30 à 35 fréquentent les eaux calédoniennes. Seuls 10 à 15% de ces navires, soit 3 à 5 navires ont exprimé des besoins de réparations, soit des interventions courtes (durée de 5 jours). Quasiment aucune demande n'aboutit du fait de la forte occupation des cales de halage, de problèmes potentiels de sécurité et de l'absence de compétence sur la cale.

Les statistiques du PANC font état de 2 à 3 navires étrangers traités annuellement sur les cinq dernières années, mais ces navires ne sont pas des yachts.

Les travaux sur ces navires (réparations ou entretien et/ou modifications) sont concentrés sur les ports australiens (Brisbane) et Néo-Zélandais (Auckland, Whangarei). L'attente sur ces ports serait cependant importante.

Les compétences sont estimées trop faibles sur Fidji, mais elles peuvent facilement y être « importées » temporairement. Elles paraissent suffisantes sur Nouméa, notamment au niveau de l'artisanat, sauf sur des secteurs spécifiques (peinture sur laque par exemple)

L'accueil de ces navires à Nouméa pour y effectuer des travaux de carénage, nécessite auparavant une amélioration des capacités d'accueil de ces navires sur le Port et des conditions de cet accueil (capacité électrique, accessibilité de l'avitaillement, sécurité d'accès). Actuellement, le Port de Nouméa a une mauvaise réputation en matière de conditions d'accueil.

Par ailleurs, ce marché fait l'objet d'un intérêt marqué de l'Australie et de la Nouvelle Zélande. Sur les 342 marinas recensées en Australie, près de 40% peuvent accueillir des superyachts, mais avec un nombre restreints de places (accueil simultané possible de 6 superyachts en moyenne en même temps). La disponibilité des marinas australiennes est limitée, avec un taux d'occupation moyen de 85%, un quart des marinas affichant un taux d'occupation supérieur à 95%.

D. Synthèse SWOT

<p>Forces</p> <ul style="list-style-type: none"> - Compétences existantes pour assumer les travaux à réaliser sur un outil de carénage tant au niveau technique (soudeur, chaudronnier) et intellectuel (architecte naval, bureau d'études...) - Environnement favorable (infrastructures, formation, niveau de certification, présence de grands groupes industriels...) - Infrastructures industrielles à proximité (zone de Numbo et de Ducos si le site retenu est sur Nouméa). A contrario, la quasi inexistence d'infrastructures industrielles développées hors du Grand Nouméa deviendrait une faiblesse si le site d'implantation retenu était hors du Grand Nouméa. - Localisation centrale de la NC au niveau de la zone Pacifique sud-ouest 	<p>Opportunités</p> <ul style="list-style-type: none"> - Taux d'occupation élevé des cales de halage existantes - Clientèle locale importante en cas de fermeture des cales du PANC (sous réserve de pouvoir accueillir plusieurs navires) - Reconcentration du PANC sur ces activités principales et accord probable pour abandonner l'activité actuelle des cales de halage - Peu de personnes sur site (5) et reclassement possible sur le PANC – pas de transfert de personnel en cas de transfert de l'activité - Absence de propositions de services et d'équipements sur les cales du PANC, et absence de certification offrant une opportunité de mieux faire - Développement potentiel du marché de la grande plaisance sur la zone régionale sous réserve de l'amélioration globale des conditions d'accueil au PANC ; des demandes non servies de travaux de réparations émanant des navires étrangers - Possibilités de nouveaux marchés avec la présence d'un quai d'armement
<p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> - Coût élevé des travaux d'infrastructures susceptibles de rendre complexe l'équation économique du projet - Marchés potentiels régionaux limités (sauf grande plaisance) - Peu d'opportunités foncières d'accès simple et peu coûteux - Pas de modèle d'affaires évident 	<p>Menaces</p> <ul style="list-style-type: none"> - Disponibilités permanentes des compétences (quid si reprise des activités sur les structures industrielles et chantier centrale pays ?) - Projets concurrents locaux, avec une connotation politique - Projets des sociétés minières faisant perdre une partie de la clientèle potentielle actuelle - Peu de réserve de nouveaux clients (sauf locaux) - Coût élevé de l'investissement et des infrastructures associées, nécessitant un modèle d'affaires solide - Désengagement du PANC sur certains investissements par contraintes financières - Concurrence régionale importante avec des équipements amortis et des modèles d'affaires prouvés - Certains métiers considérés comme en tension (mécanique naval, hydraulique)

E. Couples produits marchés et approche du modèles d'affaires

Stratégiquement, un nouvel arrivant sur un marché ne peut réussir que sur la base d'une stratégie de différenciation. La différenciation par le bas (stratégie de type low cost) n'est pas envisageable du fait de l'existence de concurrents de pays à bas coûts de main d'œuvre. De même, une stratégie par le haut se heurtera à l'existence de concurrents spécialisés sur les segments les plus exigeants techniquement (type grande plaisance ou navires militaires).

De plus, le secteur ne semble pas faire apparaître de sauts technologiques susceptibles de procurer un avantage concurrentiel au dernier entrant.

Les trois seuls marchés que semblent pouvoir viser le projet de dock flottant sont :

- Le marché local, sous réserve de la fermeture au minimum de la cale de halage de 1000 tonnes du PANC et de l'absence de projets concurrents,
- Le marché local des navires qui ne sont pas actuellement traités par les installations du PANC,
- Le marché régional de la grande plaisance.

Ces trois marchés devront être étudiés en termes de volume et de valeur.

Par ailleurs, un des points les plus complexes du projet est la définition du modèle d'affaires. Tous les concurrents de la zone sont des chantiers navals, dont l'outil de levage est un actif permettant de sortir le navire pour réaliser les travaux d'entretien nécessaire. Ainsi, les recettes de halage et d'occupation de l'outil de carénage n'apparaissent pas comme les postes de recettes principaux et peuvent être négociés au regard de l'importance des travaux à réaliser sur et par le chantier.

A titre d'exemple, les tarifs d'exploitation du dock flottant de 14.000 tonnes du port de Rouen indique que *« il est établi deux tarifs selon qu'il y ait ou non des prestations de réparation réalisées par les ateliers du Port de Rouen pendant le passage sur dock. En effet, dans le cas où les deux prestations sont assurées par le Port de Rouen, une partie des charges fixes du dock est répartie sur les prestations des ateliers. »*

D'une manière générale, sur la base des informations tirées des sites internet des chantiers de la zone régionale, mais aussi des documents des chantiers métropolitains (Dunkerque, Rouen notamment), les types de travaux qui sont réalisés par les chantiers couvrent les secteurs de mécanique, chaudronnerie-tuyauterie, électricité et peinture.

A l'inverse, le modèle d'affaire qui semble prévaloir sur le projet de dock flottant est basé sur la seule exploitation de l'outil de carénage, les travaux étant confiés à des entités économiques existantes, ce qui rend le modèle « fragile », les recettes potentielles étant limitées, et les charges étant essentiellement fixes (personnel, entretien et amortissement de l'équipement).

E.1 – Analyse des volumes

L'analyse des besoins locaux non servis actuellement fait ressortir les caractéristiques suivantes :

Navires	Périodicité	Coût moyen estimé
BETICO 2	Annuel	70 M
DL SCORPIO	Tous les 2.5 ans	40 M
ISAN	Tous les 2.5 ans	40 M
LAURA 3	Tous les 2.5 ans	50 M

Sur cette base, et hors navires militaires, la flotte locale occuperait le dock flottant à hauteur de seulement 10%. La prise en compte des navires de la Marine permettrait d'augmenter ce taux de 5%.

Sur la base d'une durée moyenne de 3 semaines et d'une périodicité de 2,5 ans, il faudrait donc attirer 14 navires annuellement pour atteindre un taux d'occupation de 80%, soit 35 clients (un client = un navire). Pour une durée de 2 semaines, il faudrait attirer 21 navires.

Or, la flotte régionale recensée (LOA entre 70 et 200 m – DW inférieur à 5.300 tonnes) est limitée à environ 75 navires. Ce qui signifie qu'il faudrait capter 45% du marché pour obtenir un taux d'occupation de 80% hors marché local traité par la cale de halage. C'est un objectif irréaliste compte tenu de l'existence de 14 chantiers régionaux capables de traiter cette clientèle, bien répartie et offrant des niveaux de prix et d'expertise variés.

L'atteinte de cet objectif ne peut donc se faire sans la contribution de la clientèle actuelle de la cale de 1.000 tonnes.

Le transfert de cette clientèle générera (sur la base du taux d'occupation moyen des 5 dernières années) un taux d'occupation proche de 60%. Si le transfert est limité aux navires qui ne peuvent pas être traités par la cale de 200 tonnes, le taux d'occupation descendra à environ 50%, (mais entraînant un taux d'occupation de la cale de 200 tonnes vraisemblablement trop haut), ce qui peut laisser des marges de manœuvre pour approcher une clientèle extérieure de grande plaisance. Il serait alors possible de traiter une quinzaine de yachts sur une durée moyenne de 7 jours.

Dans l'hypothèse de la fermeture concomitante de la cale de 200 tonnes, il faudra pourvoir traiter environ 30 navires supplémentaires sur une durée moyenne de 8 jours, soit un total de 240 jours. Cette situation nécessiterait de pouvoir deux navires en même temps sur la nouvelle cale.

Les trois hypothèses sont présentées dans les tableaux ci-après. Après discussion, il a été pris en compte une diminution de 25% de la durée d'occupation en prenant en compte l'existence d'un quai d'armement qui permettra d'achever les travaux à flots.

PROGRAMME ANNUEL TYPE HYPOTHESE 1 - TRANSFERT CALE DE HALAGE 1000 tonnes		
Navire	Durée	Total
BETICO	21 jours	21
BARGES 1000 tonnes - 78 m	21 jours	21
Marine Nationale (1 navire tous les deux ans - 80 m)	14 jours	14
Transfert cale de 1000 t (10 navires - 36 m)	12 jours	120
Total occupation clientèle locale		176
Navire étranger hors grande plaisance 80m	21 jours	21
Grande plaisance (18 navires - 30m)	7 jours	126
Total occupation		323

Cette hypothèse, qui limite le transfert de la clientèle de la cale de halage de 1000 tonnes uniquement aux navires qui n'ont pas accès à celles de 200 tonnes laisse une marge de manœuvre importante pour accueillir une nouvelle clientèle. Mais en contrepartie, elle n'assure qu'un taux de remplissage de 50% avec la seule clientèle locale.

PROGRAMME ANNUEL TYPE HYPOTHESE 2 - TRANSFERT 100% CALE DE HALAGE 1000 tonnes		
Navire	Durée	Total
BETICO	21 jours	21
BARGES 1000 tonnes - 75 mètres	21 jours	21
Marine Nationale (1 navire tous les deux ans - 80 m)	14 jours	14
Transfert cale de 1000 t (10 navires - 36 m)	12 jours	120
Transfert supplémentaire cale de 1000 t (10 navires - 21 m)	7,5 jours	37,5
Total occupation clientèle locale		213,5
Navire étranger hors grande plaisance 80m	21 jours	21
Grande plaisance (12 navires - 30m)	7 jours	84
Total occupation		318,5

Cette hypothèse prend en compte le transfert total de la clientèle de la cale de halage de 1000 tonnes, soit 10 navires supplémentaires qui pourraient être traités deux par deux. Cette hypothèse laisse encore une marge de manœuvre importante pour accueillir une nouvelle clientèle, et augmente le taux de remplissage avec la seule clientèle locale à 60%. Elle nécessite une logistique stricte pour pouvoir monter et descendre deux navires en même temps.

PROGRAMME ANNUEL TYPE HYPOTHESE 3 - TRANSFERT 100% CALE DE HALAGE 1000 tonnes et 200 tonnes

Navire	Durée	Total
BETICO	21 jours	21
BARGES 1000 tonnes - 75 m	21 jours	21
Marine Nationale (1 navire tous les deux ans - 80 m)	14 jours	14
Transfert cale de 1000 t (10 navires - 36 m)	12 jours	160
Transfert supplémentaire cale de 1000 t (10 navires - 21 m)	7,5 jours	50
Transfert cale de 200 t (30 navires - 21 m)	6 jours	90
Total occupation clientèle locale		356
Navire étranger hors grande plaisance 80m	21 jours	PM
Grande plaisance (12 navires - 30m)	7 jours	PM
Total occupation		356

Cette hypothèse prend en compte le transfert total de la clientèle de la cale de halage de 1000 tonnes, et de celle de 200 tonnes, soit 30 navires supplémentaires qui pourraient être traitées deux par deux. Cette hypothèse assure une occupation maximum du dock flottant, mais ne permet pas le développement d'une nouvelle clientèle et limite l'apport d'activité pour les prestataires locaux au BETICO et aux trois barges automotrices et aux deux navires de la Marine. Elle nécessite une logistique stricte pour pouvoir monter et descendre deux navires en même temps.

De plus, elle ne permettrait pas de prendre en compte des projets de flottes de petites unités de croisières et/ou de flotte de palangriers.

En conclusion, il apparaît nécessaire de conserver une activité sur la cale de halage de 200 tonnes ; seules les hypothèses 1 et 2 seront prises en compte pour établir le chiffre d'affaire prévisionnel normatif.

E.2 - Analyse en valeur

Les prix obtenus sur Fidji et sur Brisbane, sont sur la base de cotations privées. Les prix du chantier Curtain Brothers en PNG sont des prix publics. A titre de comparaison, nous avons aussi ajouté les prix publics du dock flottant du Port de Rouen.

	PANC 1000t	FIDJI - FSHIL prix public internet	FIDJI - FSHIL cotation privée	PNG - Curtain Brothers prix sur demande BETICO	BSE cotation BETICO	Port de Rouen tarif public
Halage et mise à l'eau	48.298 XPF + 91 XPF par tonneau à partir de 200 tonneaux	26 FJD de 1 à 20 m 32.50 FJD de 21 à 50 m 41.60 FJD de 51 à 80 m	2.500 FJD + 49.92 FJD par mètre	96 PGK de 1 à 25 m 105 PGK de 25 à 50 m 114 FJD de 50 à 75 m 132 PGK de 75 à 100 m 143 pgk de 100 à 120 m	34. 500 AUD (préparation) + 10.000 AUD (montée/descente)	6.181,90 euro jusqu'à LBC de 1.500 m3 + 0,17 euro par m3 au dessus de 1.500 m3
Journée de stationnement	16.251 XPF + 75 XPF par tonneau à partir de 200 tonneaux	13.65 FJD de 1 à 20 m 23.40 FJD de 21 à 50 m 31.20 FJD de 51 à 80 m	39.19 FJD par mètre	18 PGK de 1 à 25 m 21 PGK de 25 à 50 m 31 PGK de 50 à 75 m 36 PGK de 75 à 100 m 46 PGK de 100 à 120 m	1.000 AUD par jour	814,15 euro jusqu'à LBC de 1.500 m3 + 0,06 euro par m3 au dessus de 1.500 m3. Par marée

Les tarifications du chantier Curtain Brothers en PNG et du dock flottant du Port de Rouen sont jointes respectivement en **Annexe 10 et 11**. Sur cette base, nous avons établi quelques calculs comparatifs.

Pour le BETICO et le LAURA III, le chiffre inclus dans la colonne PANC est un chiffre théorique, par application de la formule de tarification, dans la mesure où ces deux navires n'ont pas techniquement accès à cet outil.

APPLICATION PRIX DE REVIENT	1 FJD = 50 XPF - 1 AUD = 85 XPF - 1 PGK = 32 XPF				
	PANC	FIDJI - FSHIL	PNG - Curtain Brothers	BSE	Port de Rouen
	1000 tonnes	cotation privée	prix sur demande BETICO	cotation BETICO	tarif public
BETICO - 57,8 m					
- 3 semaines	2 423 755	2 647 710	1 229 408	5 567 500	6 928 817
- 2 semaines	1 668 973	1 854 896	956 845	4 972 500	4 336 659
MARY D ODYSEE - 35m					
- 7 jours	197 783	692 438	389 632	4 377 500	2 124 946
SORA - TAMANOUE - 29 m					
- 16 jours	383 192	1 106 592	481 888	5 142 500	3 846 623
PALANGIER YELLOW FINE - 20 m					
- 10 jours	150 406	566 820	294 880	4 632 500	2 680 776
LA GLORIEUSE - 54,8 m					
- 55 jours	1 869 623	6 167 714	2 356 422	8 457 500	13 754 544
LAURA III - 78,1 m					
- 3 semaines	2 875 241	3 533 714	1 855 194	5 567 500	6 259 591
- 2 semaines	1 978 184	2 462 455	1 438 195	4 972 500	4 449 325

Les tarifs de la PNG sont impactés par la chute récente de la monnaie locale (kina) vis-à-vis de l'euro (0.26 euro contre 0.31 euro fin 2016).

La tarification forfaitaire de BSE est très impactante pour les navires de petite taille et n'est pas adaptée à la clientèle locale.

Il convient par ailleurs de traiter ces chiffres avec prudence, car comme indiqué ci-dessus, dans les modèles intégrés de chantiers navals, la tarification de l'utilisation de la cale de halage peut être négociée en fonction de l'ampleur des travaux qui seront confiés au chantier.

Il faut vraisemblablement s'orienter vers un modèle de tarification incluant :

- Un forfait de préparation de la longueur ou du poids, mais qui peut varier selon les types de navires (barge, cargo, passagers, palangriers, yachts...)
- Un forfait montée -descente dépendant de la taille, mais qui permettrait d'obtenir une tarification minimum (en sus du forfait de préparation)
- Un tarif de location dépendant de la durée et de la taille

Ces tarifications devront favoriser les navires de grande taille car apportant logiquement plus d'activité, sans pénaliser les navires de taille plus modeste par une augmentation importante des tarifs par rapport à la situation actuelle

Même optimisé, un tel niveau de CA peut s'avérer insuffisant pour assurer l'amortissement économique d'un dock flottant de plus de 1.000 tonnes de capacité.

Le « business model » devra donc intégrer une part de la valeur ajoutée issue des travaux. Il devra aussi statuer entre la sécurité financière que représente une clientèle uniquement locale (hypothèse 3 ci-dessus), et l'apport important de travaux et de valeur ajoutée pour les prestataires locaux que représente une clientèle extérieure (hypothèse 1 et 2 ci-dessus).

Une solution pourrait être de prévoir un slipway capable d'accueillir des navires de moins de 150 tonnes et 25 m (type palangrier et petit remorqueur) sur le site du dock flottant.

F. Elaboration du plan d'affaires

F.1 - Hypothèses de tarification

Sur la base des analyses ci-dessus, nous avons établi différents modèles de tarification pour le dock flottant (DF). Dans l'hypothèse du maintien d'une cale de halage de 200 tonnes (chiffres en FCFP), nous avons établi une tarification spécifique.

MODELISATION TARIFICATION (Chiffres en FCFP)								
	MODELE 1	TRANCHE	MODELE 2	TRANCHE	MODELE 3	TRANCHE	MODELE	TRANCHE
	DF		DF		DF		CALE 200T	
Préparation - forfait	250 000		500 000		500 000		150 000	
Halage et mise à l'eau	1 500	1 à 25 m	3 000	1 à 25 m	4 000	1 à 25 m	1 500	1 à 25 m
	2 000	25 à 50 m	4 000	25 à 50 m	6 000	25 à 50 m	2 000	25 à 50 m
	2 500	50 à 75 m	6 000	50 à 75 m	8 000	50 à 75 m		50 à 75 m
	3 000	+ de 75 m	9 000	+ de 75 m	12 000	+ de 75 m		+ de 75 m
Journée de stationnement	800	1 à 25 m	1 500	1 à 25 m	2 000	1 à 25 m	800	1 à 25 m
	1 200	25 à 50 m	2 500	25 à 50 m	4 000	25 à 50 m	1 200	25 à 50 m
	1 600	50 à 75 m	4 000	50 à 75 m	7 000	50 à 75 m		50 à 75 m
	2 000	+ de 75 m	6 000	+ de 75 m	10 000	+ de 75 m		+ de 75 m

Sur cette base, nous avons repris les exemples comparatifs ci-dessus, afin d'évaluer l'impact potentiel d'une hausse sur les navires actuellement traités par les cales de halage du PANC, ce qui donne les estimations suivantes (chiffres en FCFP).

Pour rappel, pour le BETICO et le LAURA III, le chiffre inclus dans la colonne PANC est un chiffre théorique, par application de la formule de tarification, dans la mesure où ces deux navires n'ont pas accès à cet outil.

	PANC	MODELE 1	MODELE 2	MODELE 3	MODELE
	1000 tonnes	DF	DF	DF	CALE 200T
BETICO - 57,8 m					
- 3 semaines	2 423 755	1 669 080	3 477 000	5 109 000	
- 2 semaines	1 668 973	1 231 720	2 558 600	3 676 800	
MARY D ODYSEE - 35m					
- 7 jours	197 783	531 500	1 052 500	1 290 000	431 500
SORA - TAMANOUE - 29 m					
- 16 jours	383 192	692 300	1 351 000	1 680 000	
PALANGIER YELLOW FINE - 20 m					
- 10 jours	150 406	440 000	860 000	980 000	340 000
LA GLORIEUSE - 54,8 m					
- 55 jours	1 869 623	3 521 900	7 259 800	10 886 400	
LAURA III - 78,1 m					
- 3 semaines	2 875 241	2 425 000	5 430 000	8 441 000	
- 2 semaines	1 978 184	1 702 600	3 715 000	5 620 000	

Pour la suite des prévisionnels, nous avons pris en compte le modèle 2.

F.2 – Hypothèses de chiffre d'affaires

En reprenant les hypothèses d'activité ci-dessus, et les tarifications proposées (sur la base du modèle 2 pour le dock flottant, nous avons estimé le CA potentiel, ainsi que le montant des travaux qui seraient réalisées. Nous avons aussi inclus l'activité résiduelle de la cale de halage de 200 tonnes dans l'hypothèse de la reprise de la gestion de cette cale par l'exploitant du dock flottant, (ou de la création d'une cale de 200 tonnes) en suite à la fermeture de la cale de 1.000 tonnes.

Les chiffres sont en FCFP.

Pour rappel, l'hypothèse 1 prévoit la fermeture de la cale de 1.000 tonnes et limite le transfert de sa clientèle uniquement aux navires qui n'ont pas accès à celles de 200 tonnes, ce qui laisse une marge de manœuvre importante pour accueillir une nouvelle clientèle. Mais en contrepartie, elle n'assure qu'un taux de remplissage de 50% avec la seule clientèle locale.

PROGRAMME ANNUEL TYPE HYPOTHESE 1 - TRANSFERT CALE DE HALAGE 1000 tonnes					
Navire	Durée	Total	CA base modèle 2	Travaux	
BETICO	21 jours	21	3 477 000	60 000 000	
BARGES 1000 tonnes - 78 m	21 jours	21	5 430 000	40 000 000	
Marine Nationale (1 navire tous les deux ans - 80 m)	21 jours	21	5 392 500	40 000 000	
Remorqueurs - barges transfert cale de 1000 t (8 navires - 33 m)	12 jours	96	10 376 000	40 000 000	
Transport passager (type VALE GRAND SUD) - 41 m	7 jours	7	1 181 500	3 000 000	
Marine Nationale (1 navire tous les deux ans - 55 m)	21 jours	21	3 187 500	7 000 000	
Total occupation clientèle locale		187	29 044 500		
Navire étranger hors grande plaisance 80m	21 jours	21	5 700 000	30 000 000	
Grande plaisance (18 navires - 30m)	7 jours	126	17 010 000	126 000 000	
Total occupation dock flottant		334	51 754 500	346 000 000	
		92%			
PROGRAMME ANNUEL TYPE HYPOTHESE 1 - COMPLEMENT RECETTES CALE 200T					
Navire	Durée	Total	CA	Travaux	
10 navires - 21 m	7,5 jours	75	3 075 000	50 000 000	
30 navires - 21 m	6 jours	180	8 469 000	90 000 000	
Total occupation cale 200t		255	11 544 000	140 000 000	

Dans cette hypothèse, l'activité inclus :

- Un passage annuel du BETICO pour une durée de trois semaines
- Un passage annuel de l'une des trois barges (Laura III, ISAN et DL SCORPIO) pour une durée de trois semaines
- Un passage tous les deux ans d'un des deux patrouilleurs (VENDEMIERE et D'ENTRECASTEAUX de la Marine Nationale) pour une durée de 6 semaines
- 8 navires de type remorqueurs ou barges traités actuellement par la cale de 1.000 tonnes pour une durée moyenne de 12 jours
- Un passage annuel d'un navire de transport de passagers (type VALE GRAND SUD) pour une durée de 7 jours
- Un passage tous les deux ans pour les P400 de la Marine Nationale pour une durée de 42 jours
- Un navire étranger de 80 m pour une durée de 21 jours

- 18 navires de grande plaisance pour une durée moyenne de 7 jours

Le taux d'occupation ressort à 90%.

La valeur ajoutée supplémentaire pour les prestataires locaux est estimée à 296 M FCFP.

L'hypothèse 2 prend en compte le transfert total de la clientèle de la cale de halage de 1000 tonnes, soit 10 navires supplémentaires qui pourraient être traités deux par deux. Cette hypothèse laisse encore une marge de manœuvre importante pour accueillir une nouvelle clientèle, et augmente le taux de remplissage avec la seule clientèle locale à 60%. Elle nécessite une logistique stricte pour pouvoir monter et descendre deux navires en même temps.

PROGRAMME ANNUEL TYPE HYPOTHESE 2 - TRANSFERT 100% CALE DE HALAGE 1000 tonnes					
Navire	Durée	Total	CA base modèle 2	Travaux	
BETICO	21 jours	21	3 477 000	60 000 000	
BARGES 1000 tonnes - 78 m	21 jours	21	17 010 000	40 000 000	
Marine Nationale (1 navire tous les deux ans - 80 m)	14 jours	14	3 866 500	40 000 000	
Remorqueurs - barges transfert cale de 1000 t (8 navires - 33 m)	12 jours	96	10 376 000	40 000 000	
Transport passager (type VALE GRAND SUD) - 41 m	7 jours	7	1 181 500	3 000 000	
Marine Nationale (1 navire tous les deux ans - 55 m)	21 jours	21	3 187 500	7 000 000	
Transfert supplémentaire cale de 1000 t (10 navires - 21 m) par deux	7,5 jours	37,5	7 992 500	50 000 000	
Total occupation clientèle locale		217,5	39 098 500		
Navire étranger hors grande plaisance 80m	21 jours	21	5 700 000	30 000 000	
Grande plaisance (12 navires - 30m)	7 jours	84	11 340 000	84 000 000	
Total occupation		322,5	56 138 500	354 000 000	
		88%			
PROGRAMME ANNUEL TYPE HYPOTHESE 2 - COMPLEMENT RECETTES CALE 200T					
Navire	Durée	Total	CA	Travaux	
30 navires - 21 m	6 jours	180	8 469 000	90 000 000	
Total occupation cale 200t		180	8 469 000	90 000 000	

Les données surlignées en jaune restent à valider.

Le taux d'occupation du dock flottant ressort à 88%.

La valeur ajoutée supplémentaire pour les prestataires locaux est estimée à 254 M FCFP.

Globalement, le CA peut donc être ainsi estimé selon les hypothèses en intégrant :

- Des recettes complémentaires tirés de services annexes (location d'espaces, prestations hors heures ouvrées....)
- Des recettes de commissions sur les prestations réalisées par des prestataires externes sur les sites à hauteur de 15%

ESTIMATION CHIFFRE D'AFFAIRE EXPLOITATION	HYPOTHESE 1	HYPOTHESE 2
Chiffre d'affaires activité dock flottant	51 754 500	56 138 500
Chiffre d'affaires activité cale 200 tonnes	11 544 000	8 469 000
CA autres services (20% CA activité)	12 659 700	12 921 500
Commissions sur prestations - 15%	51 900 000	53 100 000
Total CA	127 858 200	130 629 000

Pour mémoire, le CA cumulé des deux cales du PANC est d'environ 10 M FCFP.

F.3 – Hypothèses de charges d'exploitation

Sur la base d'une ouverture du site 10 heures par jour 5 jours par semaine, et d'un coût estimatif du dock flottant à hauteur de 1.000 M FCFP, les estimations de charges sont les suivantes (chiffres en FCFP) :

Nbre	Postes	Salaire mensuel brut	Coût mensuel	Coût annuel
1	directeur	700 000	945 000	11 340 000
1	responsable technique	450 000	607 500	7 290 000
1	responsable commercial	450 000	607 500	7 290 000
1,5	chefs d'équipes	350 000	945 000	11 340 000
4	techniciens	250 000	2 025 000	24 300 000
	Total		5 130 000	61 560 000
	Entretien annuel	20 000 000	2%	
	Provisions carénage	20 000 000	2%	
	Electricité/eau	15 000 000		
	Assurances	25 000 000	2,50%	
	Gardiennage	15 400 000		
	Autres	12 000 000		
	Amortissement	PM	15 ans	
	Total hors amortissement	168 960 000		

Sur cette base, les recettes ne couvrent pas les charges d'exploitation, et au-delà, l'amortissement économique du bien.

Il peut être possible d'augmenter le niveau de chiffre d'affaires et réduire les charges de manière à équilibrer les produits et les charges d'exploitation, mais il apparaît clairement que le niveau d'activité telle qu'anticipé ne permettra pas d'amortir économiquement le dock flottante et encore moins les infrastructures nécessaires

G. Conclusion

Le projet de dock flottant est clairement une opportunité pour moderniser le secteur de la maintenance maritime et accroître son impact économique local.

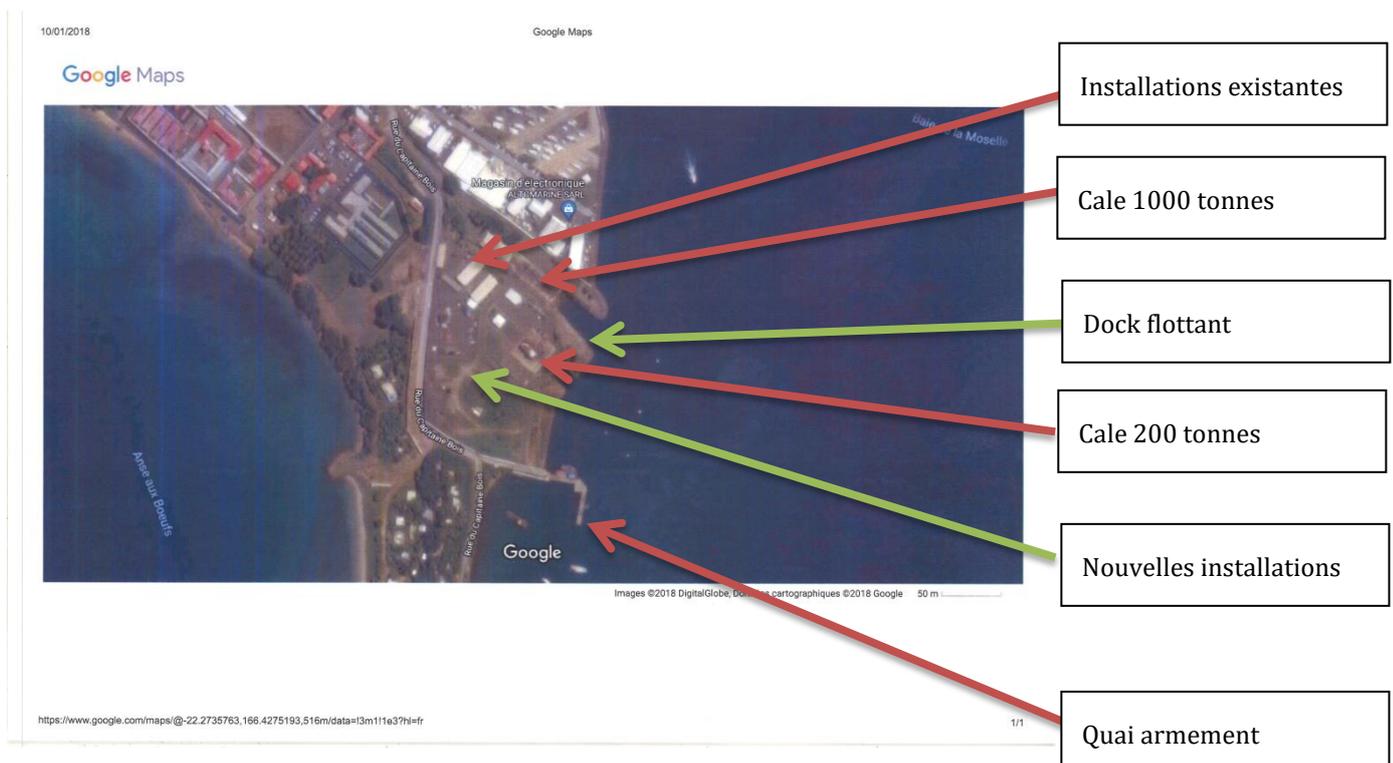
Sur la base des hypothèses prudentes et réalistes décrites et explicitées ci-dessus, le projet ne permet pas l'amortissement économique de l'investissement, mais il est possible d'atteindre un équilibre d'exploitation.

Cette situation est celle expérimentée dans la plupart des pays de la zone, y compris l'Australie ou la Nouvelle-Zélande. Dans ces pays, les investissements lourds de levage ont été historiquement réalisés directement par la puissance publique, ou avec l'appui de financements majoritairement publics, et ces investissements ont souvent contribué à l'émergence et au développement d'une industrie de maintenance maritime créatrice d'emplois, et d'expertise technique.

La mise en œuvre de ce projet pays apparaît clairement réalisable dans les conditions suivantes :

Techniquement, l'utilisation des infrastructures actuelles permettrait de réduire les coûts d'investissements et les rendre « supportables » dans le contexte budgétaire actuelle. Sous réserve d'une étude technique plus approfondie, la mise en œuvre de cette solution nécessiterait :

- Le remplacement (et le démantèlement) de la cale de halage de 1.000 tonnes par un dock flottant,
- Le maintien de la cale de 200 tonnes (à rénover si nécessaire),
- La rénovation des installations de stockage existantes,
- L'utilisation des espaces fonciers disponibles pour y installer des ateliers, capacités de stockage sécurisés, des espaces d'hébergement,
- Le renforcement (élargissement et allongement si nécessaire) du quai d'armement.





Juridiquement, le montage financier devra dissocier la propriété des infrastructures et leur exploitation : une société d'aménagement serait propriétaire de ces équipements et les donnerait en gestion à une structure privée (pouvant inclure des actionnaires publiques) au terme d'un appel d'offres. Ainsi, les collectivités ne seraient pas associées au risque d'exploitation.

Commercialement, au-delà de la clientèle locale, **le secteur de la grande plaisance est la cible prioritaire**, ce qui nécessite de prendre en compte globalement les besoins de cette cible, tant aux niveaux infrastructures (environ 10 postes à quai, puissance électrique, sécurisation des accès) que règlementaires (possibilité de sous-traitance interne et externe, pilotage, durée de séjour) et de développer une stratégie commerciale « agressive » (à coordonner entre l'ADECAL, le GIE NCTPS, les sociétés de services...).

Avec une volonté politique claire de réalisation d'un projet à l'échelle du pays, d'un investissement public et d'une mise en exploitation par un opérateur privé, alors le projet présente une rentabilité distincte et apparaît comme une formidable opportunité de diversification créatrice d'emplois et d'expertise.

La Nouvelle Calédonie doit unifier ses forces dans ce projet unique et commun de réussite pour démontrer sa volonté de faire du domaine maritime une des priorités de son développement.

Liste des Annexes

- ANNEXE 1 – VUE SATELLITE DES AIRES DE CARENAGE DU PANC**
- ANNEXE 2 – VUE SATELLITE DES CHANTIERS AUSTRALIENS**
- ANNEXE 3 – VUE SATELLITE DES CHANTIERS NEO-ZELANDAIS**
- ANNEXE 4 – VUE SATELLITE DES CHANTIERS FIDJIENS**
- ANNEXE 5 – VUE SATELLITE DES CHANTIERS DE PNG**
- ANNEXE 6 – RESTITUTION 3^{ème} FORUM DE L'ECONOMIE BLEUE EN POLYNESIE FRANCAISE- SEPTEMBRE 2016**
- ANNEXE 7 – FLOTTE AUSTRALIENNE**
- ANNEXE 8 – FLOTTE NEO-ZELANDAISE**
- ANNEXE 9 – FLOTTE DE PNG**
- ANNEXE 10 – TARIF CHANTIER CURTAIN BROTHERS - PNG**
- ANNEXE 11 – TARIFS DOCK FLOTTANT PORT DE ROUEN**