

SECTEUR D'ACTIVITÉ 7

Croisière

Coordination Agence Kenua et Archipelagoes avec la contribution de Océan Avenir NC, NCTPS, Pilotes, Mary-D, CCI, FINC, PANC, DIR Affaires Maritimes

Total emplois ou bénévoles concernés	Une étude est nécessaire au calcul de l'impact de la croisière sur l'emploi en NC
Tendance de l'activité	Activité en hausse régulière prononcée en NC et dans le monde Actuellement certaines escales sont déjà saturées
Contraintes	Infrastructures insuffisantes, à Nouméa et dans les îles Zones de mouillage « réglementées » prédéfinies Impact environnemental et social Nécessité de diversifier les escales Activités pour les croisiéristes à développer et accueil en anglais à améliorer
Remarque	Nécessité d'organiser un club croisière afin de structurer le secteur, de rassembler tous les professionnels de manière régulière et de valoriser la destination Calédonie

Préambule

Le secteur de la croisière concerne le tourisme des paquebots, actuellement en majorité de taille supérieure à 200m et dépassant désormais 300 m, qui accueillent entre 1200 et 2600 passagers avec à bord plus de 1000 hommes et femmes d'équipage.

442 000 croisiéristes à bord de 207 paquebots ont visité une ou plusieurs escales de NC en 2015 avec 447 touchés répartis ainsi :

- 169 touchés à Nouméa avec 357 323 croisiéristes
- 100 touchés à l'Île des Pins avec 222 691 croisiéristes
- 101 touchés à Lifou avec 214 399 croisiéristes
- 72 touchés à Maré avec 153 794 croisiéristes.

Prévisions 2016 : 515 escales de paquebots en totalité réparties comme suit : 199 à Nouméa, 109 à l'Île des Pins, 120 à Lifou, 86 à Maré et 1 escale programmée à Tiga.

Prévisions 2017 : 533 escales de paquebots réparties comme suit : 211 à Nouméa, 103 à l'Île des Pins, 122 à Lifou, 91 à Maré, 2 escales à Tiga, 2 escales dans le grand lagon Sud, et 2 escales au Phare Amédée.

Partie 1. Secteur d'activité 7 : Croisière

Juin 2016

1/ Contexte

La Nouvelle Calédonie, grâce à sa position géographique stratégique et à ses nombreux atouts (destination sûre, ressources médicales fiables, infrastructures techniques, eau ...), offre des escales incontournables pour les croisières au départ d'Australie. Cela permet de réaliser des croisières courtes (7 à 10 jours) avec plusieurs destinations (Nouméa, Iles des Pins, Iles Loyautés, Vanuatu).



Les 2 leaders mondiaux de la croisière viennent en Nouvelle-Calédonie, il s'agit du groupe **Carnival** (P&O Cruise Australia, Princess Cruise, Carnival Cruise line, Holland America Line, P&O Cruises UK, Costa Cruise...) qui représente **85 % des escales** et du groupe **RCCL** (Royal Caribbean Cruise Line et Celebrity Cruise Line), **14 % des escales en NC**. Le 1% restant correspond à des navires de plus petite capacité comme explicité ci-après.

Ces 2 groupes opèrent des navires de plus de 200 m. D'autres compagnies avec des navires de petite capacité (Compagnie du Ponant 200passagers/Caledonian Sky 100passagers/ Seabourn 400 à 600 passagers) viennent également en Nouvelle Calédonie, elles ont un positionnement plus haut de gamme, mais ne représentent qu'une très petite part du marché faisant uniquement escale dans notre pays dans le cadre d'un tour du monde (moins d'une dizaine d'escales par an).

2/ Rappel de ce que ce secteur représente

Selon la CLIA, l'Association Internationale des Compagnies de Croisières, rares sont les secteurs qui peuvent afficher de telles performances aujourd'hui. Pour donner une vision globale du dynamisme de la croisière, voici les chiffres-clés de 2014 :

- 22,04 millions de passagers dans le monde
- 3,4% de croissance par rapport à l'année précédente et 68% par rapport à 2004 (il y avait 13,1 millions de croisiéristes il y a 10 ans)

Partie 1. Secteur d'activité 7 : Croisière

Juin 2016

- en 2014, 119,9 milliards de dollars ont été générés par cette industrie
- elle représentait près de 940.000 emplois à temps plein à travers le monde en 2014

L'étude réalisée sur la saison 2014/2015 par la FCCA (Florida-Caribbean Cruise Association) sur 35 destinations des Caraïbes, du Mexique et d'Amérique centrale et du Sud est tout aussi parlante.

L'industrie de la croisière a généré 3.16 milliards de \$ en dépenses directes, 75,050 emplois et 976 millions de \$ en salaires. Il y a eu 23.6 millions de passagers débarquant des navires qui ont dépensé en moyenne 103.83 dollars US. Dans cette même zone, 11 nouveaux paquebots débutent leur exploitation en 2016. C'est un secteur en pleine croissance partout dans le monde, en témoigne le dernier paquebot qui vient de sortir du chantier de St Nazaire, le plus grand jamais construit (362 m, 6000 passagers 2000 membres d'équipage).

L'industrie de la croisière en Australie a connu un très fort développement au cours des dernières années (+ 11 % en 2013) qui devrait continuer car cette forme de tourisme correspond aux attentes de la clientèle australienne. Ce pays est d'ailleurs celui où le taux de croissance de l'industrie de la croisière est le plus fort au monde.

EVOLUTION DU NOMBRES DE CROISIERISTES EN AUSTRALIE



Les croisières sont vendues:

- « All inclusive » : hébergement - nourriture
- Bon rapport qualité / prix grâce aux approvisionnements hors taxes et aux salaires payés en fonction de la nationalité des employés
- Durée des croisières adaptée à la durée moyenne des congés en Australie
- Permet de visiter plusieurs destinations en quelques jours sans perdre de temps avec de l'aérien.

Le marché de la croisière connaît ainsi une croissance au niveau mondial, avec d'importants marchés émergents en Asie, nouvelle niche des compagnies maritimes.

Partie 1. Secteur d'activité 7 : Croisière

Juin 2016

Nouméa est actuellement le 2^e port de croisière en France (derrière Marseille) et les 4 escales de NC sont dans le top 15 des escales françaises en nombre de croisiéristes.

3/ Le cas de la Nouvelle-Calédonie

Le développement des escales de paquebots en NC s’est fait naturellement grâce à la croissance du marché de la croisière au niveau mondial et australien en particulier...

Les autorités calédoniennes commencent à prendre sérieusement cette filière en compte, bien que les retombées économiques ne soient pas encore concrètement analysées.

Une étude avec méthodologie adaptée doit être effectuée en urgence, celle-ci permettra également de mettre en lumière les lacunes et forces de cette filière, et ainsi de travailler sur un schéma directeur de la croisière afin d’optimiser et de pérenniser cette niche économique.

Bien que l’hébergement et la restauration soient réalisés à bord des navires, les retombées économiques ne sont pas négligeables en termes d’activités, de services, de restauration, notamment dans les îles loyautés et l’île des Pins. Pour les îles, il s’agit d’une filière qui offre une diversification économique aux populations locales, tout en leur permettant de promouvoir et de maintenir leur système de vie traditionnel, et d’éviter l’exode rural vers le grand Nouméa.

Pour l’industrie de la croisière la Nouvelle Calédonie présente de nombreux atouts:

- Des destinations situées à moins d’1 jour de navigation (ce qui permet de visiter une destination pendant la journée (08h00 à 18h00) et de naviguer jusqu’à la prochaine pendant la nuit
- De bonnes infrastructures portuaires bien qu’insuffisantes face à la demande,
- Une bonne desserte aérienne permettant d’effectuer des mouvements de personnel ou d’évacuer des passagers malades
- De bonnes infrastructures médicales permettant la prise en charge de passagers ou membres d’équipages malades
- Des coûts d’escale très raisonnables
- Des approvisionnements notamment en eau de qualité

I.- Retombées économiques

Les chiffres récents manquent, ce qui confirme la nécessité de disposer de statistiques régulières. Néanmoins, selon une estimation effectuée en 2013, concernant les frais liés directement à la logistique du navire (pilotages, frais portuaires, services au navire), une escale rapporte en moyenne:

- A Nouméa : 2,5 M XPF
- Dans les îles : entre 1,6 et 3,5 M selon la destination et la taille des navires

Détails : Navigation / Frais Portuaires / Logistiques / Approvisionnement de base

2013	NOUMEA	LIFOU	MARE	ILE DES PINS
------	--------	-------	------	--------------

Droits de quai	170 000 XPF	170 000 XPF	170 000 XPF	170 000 XPF
Pilotage	1 100 000 XPF	900 000 XPF	900 000 XPF	2 000 000 XPF
Frais d'accueil île		475 000 XPF	475 000 XPF	430 000 XPF
Divers services aux navires	245 000 XPF	201 000 XPF	205 000 XPF	193 000 XPF
Transport bus	467 000 XPF		1 900 000 XPF	
Frais port	45 000 XPF			
Remorquage	330 000 XPF			
Gardiennage	95 000 XPF			
Eau	90 000 XPF			
TOTAL / escale	2 542 000 XPF	1 746 000 XPF	3 650 000 XPF	2 793 000 XPF

Pour l'année **2015**, une estimation montre que plus de 2,7 milliards de francs cp auraient été dépensés en NC par les compagnies maritimes uniquement pour leur logistique.

Cette estimation ne comprend pas les biens et services vendus directement aux passagers, excursions, transport, restauration, souvenirs, duty free etc.

Les chiffres disponibles sur le site de l'ISEE-NC (d'après une étude effectuée sur la période 2007-2009) concernant ces dépenses s'élevaient à :

1,637 milliards XPF en 2013 soit 4.242 xpf par passager

1,950 milliards en 2014, soit 4.625 xpf par passager

2,031 milliards en 2015, soit 4.575 xpf par passager

Ces chiffres sont peu fiables car ils reposent sur des projections. La dépense moyenne se situerait plutôt entre 5500 et 6000 xpf selon les professionnels du secteur.

Compte tenu de l'augmentation du nombre d'escales et de passagers ces retombées économiques vont continuer d'augmenter mais doivent être étudiées et analysées de manière plus détaillée.

Soit entre les dépenses de logistique, les dépenses des passagers, et les autres dépenses (type dépenses de santé, gestion des équipages...) l'agence Kenua estime que les escales de paquebots ont généré autour de **7 Milliards xpf de revenus en 2015**.

Le chiffre des dépenses par passager en NC est assez bas, à titre de comparaison il s'élève à 8 160 XPF à Port Vila - Vanuatu. Ceci est paradoxal mais significatif d'une offre sans doute réduite, mal adaptée et/ou de coûts prohibitifs et pour les armateurs, il est impossible que la Nouvelle-Calédonie bénéficie moins que le Vanuatu en retombées économiques au vu des prestations et tarifs appliqués dans notre pays.

L'impact économique peut aussi être optimisé grâce à :

- Une meilleure qualité de l'accueil notamment à Nouméa (la première et dernière image de la destination sont cruciales pour faire revenir un client or Nouméa est pour les croisiéristes l'avant dernière destination du Pacifique en termes de satisfaction alors que l'île des Pins arrive 5^e et Lifou est aussi bien mieux notée).

Partie 1. Secteur d'activité 7 : Croisière

Juin 2016

- Une meilleure sensibilisation et organisation des commerçants calédoniens pour cette clientèle (offre actuelle très limitée de produits intéressant les croisiéristes, le dollar australien est peu ou pas accepté pour les paiements, et il faut sélectionner les produits acceptés par les autorités de biosécurité).
- Des formations en anglais afin que la barrière de la langue ne soit plus un frein aux échanges commerciaux et culturels.
- Offre des duty free à améliorer et adapter
- Mise en place d'une fiscalité ADAPTEE aux îles, cette filière permettant à bon nombre de particuliers de vendre des petites choses telles que café vanille, gâteaux, cocos, etc...une fiscalité non adaptée pourrait être un sérieux frein pour beaucoup de prestataires.

Une étude d'impact économique réalisée au Vanuatu en 2014 a démontré :

1 -l'indice de satisfaction des passagers est fortement lié aux dépenses effectuées : plus il y a de choses à faire et à voir, plus les croisiéristes passent du temps à terre, plus ils dépensent et plus leur indice de satisfaction augmente.

2 - Malgré la diversité de l'offre commerciale du Vanuatu, il y a encore une demande non satisfaite pour les produits suivants : artisanat, vêtements et bijoux fantaisie.

Si l'on se rend à Port Vila on constate une diversité extrême de petits magasins de souvenirs dans le centre-ville, diversité sans aucune mesure avec l'offre à Nouméa de quelques magasins à la gare maritime ou au marché.

Impact sur les populations des îles :

Le tourisme de croisière est un type de tourisme très bien adapté aux sociétés traditionnelles insulaires :

- Il ne nécessite pas d'importantes infrastructures coûteuses comme le tourisme hôtelier (bâtiment, aéroports, etc.), un simple wharf ou ponton permettant l'accostage des chaloupes ou du navire suffit (moins d'impact sur l'environnement)
- Les escales ne durent qu'une journée et sont donc adaptées au mode de travail des insulaires qui arrivent parfaitement à se mobiliser pour un événement mais qui ont plus de difficultés à être constants sur un travail régulier/salarié
- Il laisse suffisamment de temps libre pour conserver les activités traditionnelles (cultures vivrières, pêche, travaux coutumiers)
- Il assure un complément de revenu pour de nombreuses familles
- Il permet de promouvoir, de rentabiliser et de conserver des activités culturelles (danses folklorique, artisanat)
- Il limite l'exode des populations vers Nouméa en leur permettant de créer des activités et compléments de revenus chez eux.

C'est un tourisme structurant qui permet le développement et la pérennité d'activités touristiques (excursions, locations voitures ou de matériels de loisir, restauration, commerce de souvenirs) qui bénéficie aux autres formes de tourisme.

Partie 1. Secteur d'activité 7 : Croisière

Juin 2016

L'exemple de Lifou :

Le site d'Easo, dans le district du Wetr reçoit des paquebots depuis 20 ans, suite à la volonté de son grand chef de promouvoir une forme de tourisme ayant un bon impact économique pour la population sans perturber leur mode de vie.

L'ensemble de la population du district a été associé à ce projet au travers de différentes structures coutumières et associatives qui ont regroupé tous les savoir-faire disponibles dans le district.

Une Sarl a été créée (Sarl Mejin Wetr) afin de gérer les relations commerciales avec les compagnies de croisières et leur représentant local, l'agence maritime Kenua, et de coordonner les différentes prestations offertes aux croisiéristes.

Aujourd'hui :

- il y a plus de 100 escales/an sur le site d'Easo,
- les retombées économiques se montent à plus de 200 millions/an,
- 10 personnes sont employées à plein temps par la société qui gère les escales, mais ce sont plus de 120 personnes qui travaillent lors de chaque escale: guides, animations, chauffeurs, agents d'entretien de sites, restauration, sécurité, services divers (massages, tressages, locations de matériel de loisirs etc...).

Le site d'Easo est aujourd'hui trop petit face à l'augmentation de la fréquence des escales et du nombre des croisiéristes. Une rénovation totale et un agrandissement du site d'accueil devrait démarrer courant 2017, pour un budget de 820 M.

De plus les armateurs Carnival Australia et Royal Caribbean Cruise Line souhaitent pouvoir faire escale à Lifou avec des navires de plus grande capacité et exigeant une infrastructure de type wharf (accostage navire) ou ponton pouvant accueillir au minimum 4 chaloupes.

Il y a donc une réelle volonté de la part des armateurs de pérenniser l'activité de leur flotte dans notre région à long terme mais ils suivent aussi le marché mondial, en acquérant des navires à plus forte capacité (entre 3500 et 5000 croisiéristes !). Avant de pouvoir concevoir d'accueillir ces capacités de navire dans les îles, une structuration de la filière et une réflexion stratégique sont essentielles et un accompagnement institutionnel primordial.

II.- Les considérations environnementales

Mouillage des paquebots :

Une réglementation très stricte a été mise en place – Arrêté n° 86/AEM du 13 décembre 2010, en partenariat avec les autorités coutumières, les Provinces, les Affaires Maritimes, et le Haut-commissariat, afin de limiter l'impact des ancres des navires de plus de 60 mètres sur les fonds calédoniens. Ainsi à l'Île des Pins, en baie de Kuto, à Lifou en baie d'Easo, à Maré, baie de Tadine, à Poum l'Îlot Mwack, des points de mouillages précis ont été définis, et sont désormais obligatoires. Ceci permet de définir une zone de mouillage « règlementée » qui certes est une zone dégradée mais qui est circonscrite à une délimitation précise.

Partie 1. Secteur d'activité 7 : Croisière

Juin 2016

Certaines destinations souhaitent la mise en place de coffres d'amarrage afin de limiter complètement l'impact des ancres, cependant les contraintes techniques et opérationnelles sont très importantes et ce type de projet n'a pas abouti. En effet, peu de navires de croisières utilisent des coffres dans le monde, ceux-ci étant source de danger et de forte probabilité d'annulation d'escales. Cela conduit la quasi-totalité des compagnies maritimes à ne pas utiliser cette solution.

Certain navires sont équipés d'un système de positionnement dynamique, tels ceux de la Compagnie du Ponant, leur permettant de rester à la même position sans mettre de mouillage, cependant à ce jour, seul un nombre très limité de navires sont équipé de ce système.

Navigation dans le lagon :

On connaît mal l'impact induit par le brassage des hélices dans le lagon mais lorsque les paquebots passent en eaux peu profondes cette donnée doit être prise en compte.

Sites d'accueil :

L'afflux de nombreux visiteurs peut dégrader certains sites naturels s'ils ne sont pas correctement protégés. Les compagnies de croisière attachent une grande importance à la préservation de l'environnement afin de s'assurer de la pérennité de leurs destinations car ils ne vendent pas uniquement un hébergement flottant mais un produit global incluant des destinations. Une destination avec un environnement dégradé, sera mal notée par les passagers et sera donc difficile à commercialiser. Les actions réalisées par les compagnies pour préserver l'environnement leur permettent de faire du tourisme responsable et respectueux.

A titre d'exemple, Carnival Australia, en accord avec les autorités coutumières des îles concernées a mis en place un programme de suivi environnemental et de protection dans plusieurs destinations.

A Lifou, par exemple, un site a été rapidement identifié comme présentant des risques de dégradation : l'aquarium naturel de la baie de Jinek, dans le district du Wetr. Après une étude, effectuée par un consultant indépendant, des aménagements ont été réalisés par Carnival afin de protéger l'environnement et limiter le nombre de visiteurs:

- Plate-forme d'observation et escalier d'accès à l'eau
- Limitation du nombre de visiteurs pour une zone de baignade corallienne sensible
- Balisage nautique d'un sentier sous-marin afin de protéger le corail
- Signalétique
- Interdiction de l'usage des crèmes solaires pouvant avoir un impact sur les coraux

Cela a permis de créer des emplois, dont deux éco-guides et des revenus significatifs pour la population locale ainsi que des activités de location de petit matériel de plongée tout en préservant activement l'environnement sensible de cette baie.

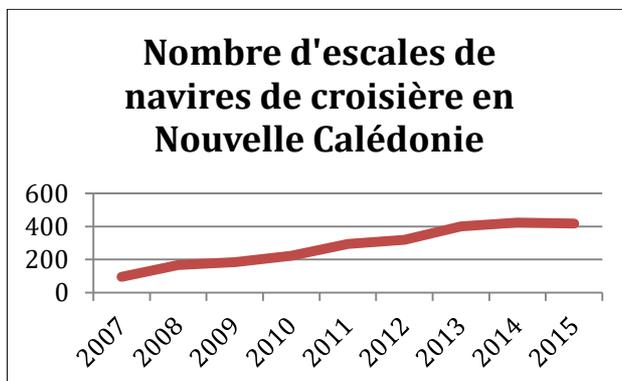
Un projet similaire a été préparé pour la piscine naturelle de la baie d'Oro à l'île des Pins, mais est en suspens suite à un conflit coutumier.

III.- L'évolution à court terme

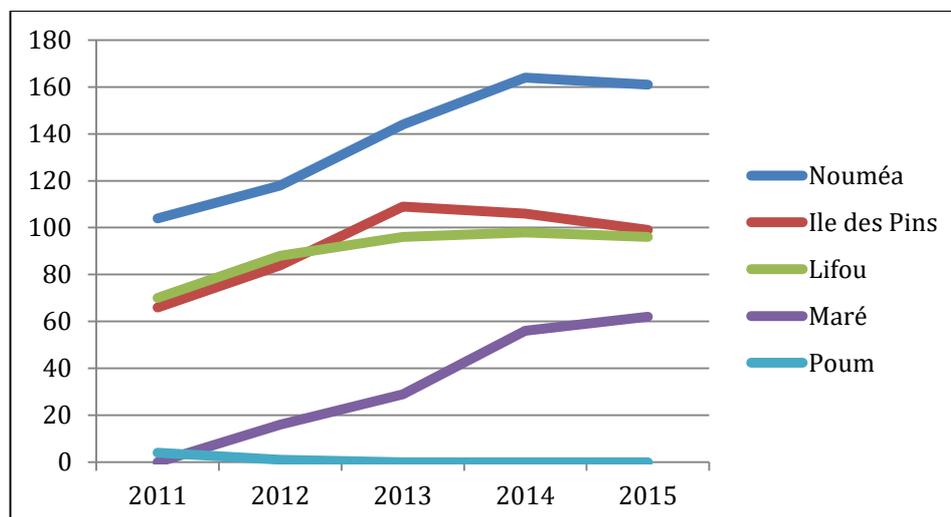
Partie 1. Secteur d'activité 7 : Croisière

Juin 2016

Le nombre d'escales prévues en 2016 montre une augmentation constante suite au déploiement dans notre zone de nouveaux navires positionnés en Asie une partie de l'année et repositionnés dans le Pacifique pendant l'été austral.



Evolution par escale



Les compagnies de croisière sont à la recherche de nouvelles destinations en NC car les destinations actuelles arrivent à saturation :

- **L'île des Pins** : les autorités coutumières ont limité les escales à une centaine de navires par an, et refusent les escales le dimanche afin de préserver la quiétude des populations locales, et des touristes venant dans les hôtels de l'île des Pins.
- **Lifou** : le site d'accueil va être réaménagé en 2016 ce qui permettra de recevoir dans de bonnes conditions des escales supplémentaires, mais qui va limiter les escales pendant la durée des travaux (17 mois).
- **Maré** : cette escale nécessite la mobilisation d'importants moyens de transport car le site de débarquement (Tadine) est éloigné de 20 km de la plage la plus proche pour recevoir des

Partie 1. Secteur d'activité 7 : Croisière

Juin 2016

croisiéristes (plages de Yejelé) et ne peut donc pour l'instant accueillir des paquebots de plus de 2500 passagers.

- **Nouméa** : La petite rade (Gare Maritime) ne peut accueillir qu'un paquebot de 250 m, les paquebots plus grands doivent aller en grande rade (grand quai du port autonome). Ce site n'est pas prévu pour accueillir des croisiéristes (opération de roulage et de manutention portuaire) et nécessite la mise en place de bus navette entre le grand quai et la gare maritime payés par les armateurs. De plus afin de ne pas perturber les opérations des navires cargo, le port autonome de Nouméa n'accepte qu'un seul paquebot à la fois en grande rade.



Paquebot « moyen » en Petite Rade de Nouméa ; les immeubles de la ville sont déjà dépassés ! (© L. Loubersac)



La Grande Rade de Nouméa en limite d'acceptation de trafic ; «un port- conteneurs et un paquebot de la classe des 300 m» à quai, mais pas plus... (cliché L. Loubersac).

Aucune des installations portuaires (wharf/ponton) située dans les îles ne permet l'accostage de 4 chaloupes ou d'un navire à quai. Un ponton 4 chaloupes est nécessaire pour les paquebots ayant plus de 3000 passagers, afin de pouvoir acheminer les clients à terre dans un temps acceptable pour une escale qui ne dure que 8 heures.

Partie 1. Secteur d'activité 7 : Croisière

Juin 2016

- **Ouvéa** : poussée par l'exemple de Lifou, une partie de la population souhaite le retour des paquebots : toutefois la programmation d'escales de navires de petite capacité (200 pax) et n'utilisant pas d'ancre, donc très peu impactants, a dû être malgré tout annulée face à l'hostilité de certaines personnes ou d'un manque de structuration touristique. Une réflexion concertée doit être menée notamment par rapport à l'inscription au Patrimoine de l'Humanité de l'UNESCO car l'ouverture au tourisme de croisière comporte des risques environnementaux importants.
- **Poum** : cette escale a été annulée suite à des conflits de clans et des revendications de terres, cependant, les armateurs souhaiteraient pouvoir y faire escale à nouveau, mais avec une structure d'accueil fiable et pérenne permettant à toute la population de la région de Poum d'y être intégrée et d'en bénéficier.

Ces limitations actuelles conduisent à refuser des centaines d'escales dans ces diverses destinations calédoniennes et risquent à terme de pousser les compagnies vers d'autres pays (PNG, Salomon, Vanuatu et surtout Fidji). La compagnie RCCL n'a déjà plus de place pour aucun de ces navires à l'Île des Pins pour les années 2017 et 2018, la destination étant saturée.

IV.- L'évolution à moyen et long terme

a. La recherche de nouvelles escales

Des négociations sont en cours avec les autorités coutumières de Poum et d'Ouvéa, et des prospections sont en cours à La Foa (îlot Isié), Bourail et Houaïlou.

La Nouvelle Calédonie, ne manque pas de sites potentiels, toutefois toute nouvelle escale doit répondre à plusieurs critères indispensables :

- Un point de mouillage pour le navire abrité et accessible
- Un point de débarquement à terre situé au maximum à 1,5 mille nautique du point de mouillage. En dehors de Nouméa, le débarquement se fait par chaloupes et le transit entre le navire et le point de débarquement ne doit pas durer plus de 15 minutes (soit 1,5 milles maximum) afin de pouvoir débarquer/embarquer tous les passagers dans la même journée.
- Un débarcadère au point de débarquement pouvant recevoir 2 à 4 chaloupes en même temps. Budget pour ce type de ponton: 100 à 300 millions de XPF.
- Un beau site naturel suffisamment grand et accessible (plage de sable blanc) pour recevoir au minimum 2000 passagers tout en respectant l'environnement.

Une fois ces critères réunis, il faut également organiser un comité de réception local en charge d'assurer :

- La coordination de l'accueil sur site
- La gestion et la maintenance du site (y compris la signalétique, le nettoyage...)
- La sécurité pendant l'escale
- Des danses d'accueil ou toute autre prestation d'accueil (couronnes ou colliers de fleurs, cocos...).

Partie 1. Secteur d'activité 7 : Croisière

Juin 2016

- Des activités (restauration, tours guidés, location de matériel de loisirs, massages, tressages, ventes de souvenir, activité nautiques...)

Il faut également prévoir quelques infrastructures légères (sanitaires, alimentation en eau, abris, signalétique..) ainsi qu'un **plan de gestion durable des sites et des infrastructures**.

b. L'accroissement de la taille des navires nécessite la mise en place d'infrastructures portuaires adaptées

La compagnie RCCL a commencé en 2014 à faire des escales en Nouvelle-Calédonie avec des navires de plus grande capacité : le Voyager of the Seas et l'Explorer of the Seas ont une capacité de 3200 passagers (contre 1200 à 2500 pour les autres navires) qui nécessitent, pour débarquer leurs passagers, une place à quai à Nouméa ou un ponton pouvant recevoir 4 chaloupes en même temps dans les îles. Aucune des destinations (Ile des Pins, Maré et Lifou) n'est équipée de pontons de ce type.

En attendant la construction de structures adaptées, une barge aménagée pour recevoir 4 chaloupes et intégralement financé par RCCL est positionnée à l'île des Pins lors de chacune des 17 escales des navires Voyager of the Seas et Explorer pour la saison Octobre 2015- Avril 2016 :



C'est une solution temporaire en attendant de vrais pontons.

De son côté le groupe Carnival Australia (85 % des escales de paquebots en Nouvelle Calédonie) a annoncé la construction et la mise en service début 2020 d'un paquebot de plus de 4000 passagers qui opérera spécifiquement dans notre zone. Carnival Australia souhaite donc connaître les possibilités qui s'offrent en termes d'escale et d'infrastructures pour ce navire en Nouvelle-Calédonie.

Les armements (RCCL et Carnival) sont prêts à cofinancer avec les collectivités ces nouvelles constructions :

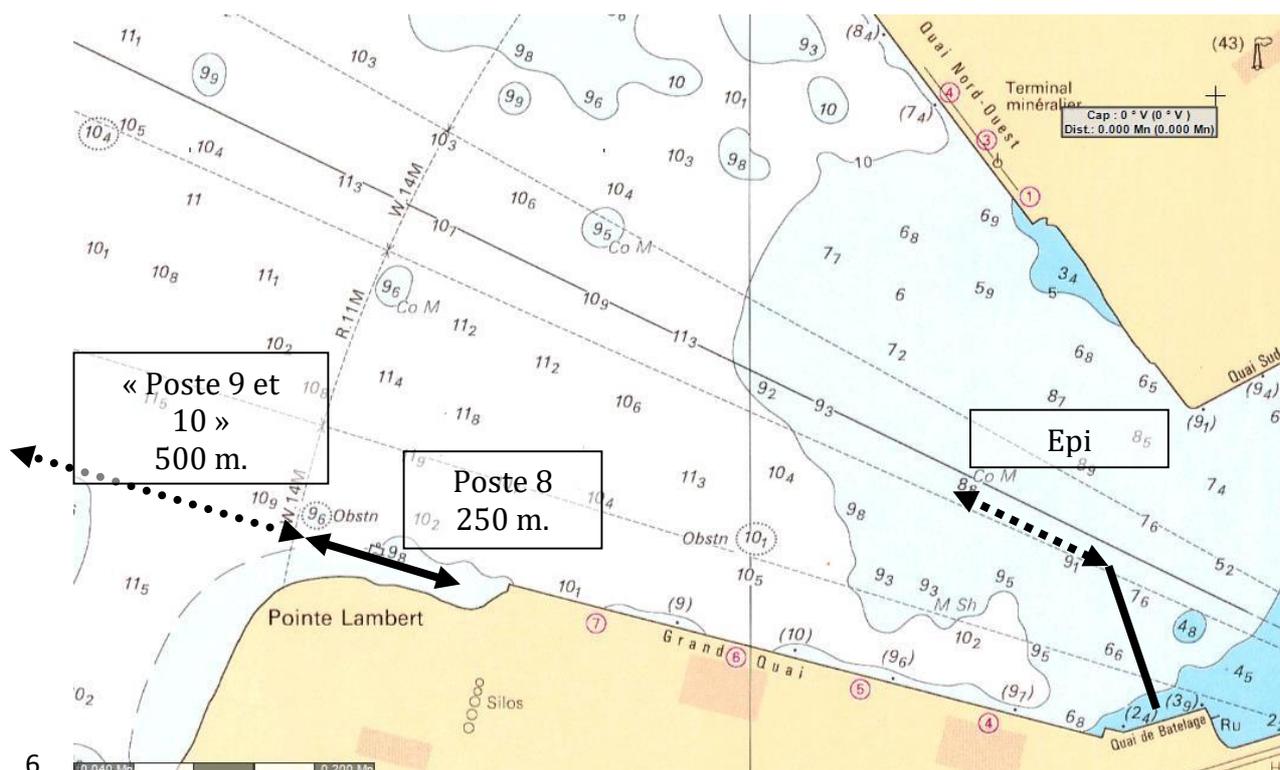
- ↳ Ponton 4 chaloupes à Lifou et à l'île des pins (RCCL)
- ↳ Quai léger à Lifou/Xepenehe ou bien ponton 4 chaloupes (Carnival)

Partie 1. Secteur d'activité 7 : Croisière

Juin 2016

Projet d’allongement du grand quai de Nouméa (poste 8 et 9-10) ou construction d’un épi permettant de recevoir 2 à 3 paquebots en même temps (voir également la fiche 19 Ports et Transport Maritime)

Ce projet est inscrit au schéma directeur du port de Nouméa. Le projet d’allongement du quai existant présente de nombreux avantages: délai de construction plus rapide, moindre coût par rapport à la solution d’un épi, optimisation des quais : possibilité d’utiliser les places, à la fois pour la croisière mais aussi pour les cargos, lorsqu’il n’y a pas de paquebots.



Projet de ravitaillement en fuel à Nouméa : la possibilité de se ravitailler en cours de croisière permettrait aux paquebots de partir avec moins de fuel au départ de l’Australie, d’être donc moins lourds et de réaliser des économies sur leur consommation de fuel (1000 tonnes de fioul soit 41 M XPF / croisière).

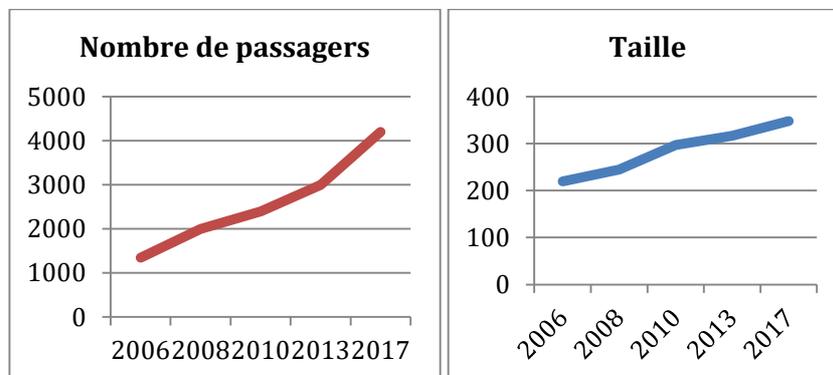
2 projets (Total et SSP) sont en cours d’étude mais nécessitent une grande capacité de stockage de fuel lourd et l’acquisition d’une barge permettant l’avitaillement des paquebots à quai.

Développement des approvisionnements en Nouvelle Calédonie : un partenariat est en cours avec la GBNC (bière), des échanges ont été réalisés entre armateurs et fournisseurs locaux, mais les produits calédoniens n’ont pas des prix compétitifs. Les approvisionnements des paquebots sont négociés à grande échelle auprès des multinationales et effectués dans les ports de départ. A ce jour, seuls des approvisionnements d’appoints sont réalisés en Nouvelle Calédonie (fruits, légumes, produits laitiers, produits d’entretien, eau...).

Partie 1. Secteur d’activité 7 : Croisière

Jun 2016

Taille des navires faisant escale en Nouvelle Calédonie



Face à la croissance du marché et afin de réaliser des économies d'échelles, les compagnies de croisière mettent donc en service des navires de plus en plus grands.

Ce qui les oblige à moins utiliser la Petite Rade (maxi 250 m) et à faire accoster leur navire dans la Grande Rade de Nouméa (port commercial inadapté aux paquebots et sans gare maritime, voir fiche 19 Ports et Transport Maritime). L'utilisation de la Grande Rade par les paquebots va donc être de plus en plus fréquente.

c. L'avenir de la Croisière en Nouvelle Calédonie

Création d'une tête de ligne à Nouméa

La Nouvelle Calédonie, par son positionnement géographique proche de l'Australie, est l'île la plus visitée de la région (Iles du Pacifique) par les navires de croisières ; ce qui lui confère un grand avantage par rapport à d'autres destinations (PNG, Vanuatu, Fidji).

Toutefois sur une croisière au départ de Sydney de 7 jours, le navire passe 4 jours en mer et ne peut escale que 3 fois (Nouméa, Lifou, Port Vila). Les coûts de transit en mer sont énormes en termes de carburant et les revenus des compagnies liés aux excursions à terre sont aussi limités. Les compagnies sont à la recherche de tête de ligne (port de départ des croisières) au cœur des Iles du Pacifique et Nouméa est idéalement située. Fidji a bien appréhendé cet enjeu stratégique et a déjà fait des propositions aux armateurs, étant déjà doté des infrastructures portuaires, aéroportuaires, hôtelières à grandes capacités.

L'intérêt économique d'une escale tête de ligne est de **multiplier au minimum par 10** les retombées économiques liées à l'activité croisière.

En effet, le départ de croisières à partir de Nouméa générerait de très nombreuses activités :

- L'avitaillement en fioul
- L'approvisionnement en vivres (nécessité de créer une plateforme logistique)

Partie 1. Secteur d'activité 7 : Croisière

Juin 2016

- Le traitement des déchets
- Le développement du tourisme hôtelier (mouvement équipage, passagers et séjour combinant croisière et séjour à terre)
- Mais surtout le transport aérien de plus de 4000 passagers / semaine.

Carnival Australia a manifesté son intérêt pour ce projet car cela permettrait :

- d'importantes économies de carburants
- la possibilité de développer de nouveaux itinéraires et de nouvelles escales
- une diversification de l'offre de destination

Toutefois, 3 points essentiels restent à remplir :

- L'avitaillement en fioul
- La création d'un poste à quai dédié et d'une gare maritime (autre que l'actuelle en Petite Rade) permettant d'effectuer les formalités d'embarquement et de débarquement des passagers, de stockage et contrôle des bagages
- La capacité de transport aérien permettant d'accueillir 2000 passagers dans les 2 sens à un coût raisonnable

Le manque de perspectives quant à la levée de ces conditions préalables a donc conduit Carnival Australia à se tourner **plutôt vers Fidji** pour envisager l'implantation d'une tête de ligne.

En effet Fidji bénéficie de :

- une volonté politique du gouvernement de faciliter le positionnement d'un navire (infrastructures adéquates et fiscalité réduite afin d'attirer cette niche)
- une desserte aérienne très dense (Australie et NZ) et 50 % moins coûteuse que celle de la NC (compagnies low costs déjà impliquées sur le marché)
- un parc hôtelier important et une main d'œuvre bon marché **parlant Anglais.**

Il est par conséquent nécessaire de se positionner sur ce sujet, au vu du caractère d'urgence créé par la concurrence de Fiji - la NC a de forts risques de rater cette immense opportunité d'être une tête de ligne si des décisions rapides ne sont pas prises pour rassurer les compagnies qui nous desservent.

En décembre 2015, la compagnie du Ponant a fait partir une de ses croisières (navire SOLEAL) de Nouméa, et a connu beaucoup de difficultés pour acheminer sa clientèle Européenne et Australienne par avion en NC **pour seulement 90 passagers**, au point de remettre en question les départs de croisière prévues à Nouméa dans les prochaines années.

Remarques

Il est impératif d'évaluer l'impact économique de la croisière et d'élaborer une stratégie pour développer les revenus.

Les principaux points faibles des escales en Nouvelle Calédonie sont :

- ↳ Pas de tour-opérateur dans certaines destinations (Maré)

Partie 1. Secteur d'activité 7 : Croisière

Juin 2016

- ➔ Manque de personnels parlant Anglais (Maré, Lifou, îles des Pins)
- ➔ Dollar AUD peu accepté(Nouméa) et difficilement changeable auprès des banques (îles)
- ➔ Pas de zone commerciale ouverte le dimanche à Nouméa (escales initialement prévues à l'île des Pins et que récupère Nouméa)
- ➔ Offre commerciale (souvenirs - duty free) insuffisante et inadaptée
- ➔ Retombées économiques pas ou peu quantifiées

Une enquête qualitative et surtout quantitative sur l'impact du tourisme de croisière en NC est indispensable afin de définir la stratégie du pays sur ce secteur. Une enquête de ce type a été effectuée au Vanuatu en 2014 par le World Bank et le Gouvernement Australien et Carnival Australia, avec une méthodologie spécifique au secteur du tourisme de croisière. Le coût d'une étude similaire pour la Nouvelle Calédonie est estimé à XPF 11,5 M et pourrait être partagé entre différentes institutions (CCI, Mairies, Provinces, Gouvernement) avec une participation des armateurs.

L'adhésion de la Nouvelle Calédonie au SPCA, South Pacific Cruise Alliance en 2014 permet de mieux envisager l'avenir stratégique de ce secteur et de renforcer la présence française au sein de cette association.

Conclusion, Perspectives

La Nouvelle-Calédonie et ses îles possèdent un ensemble d'atouts indéniables (situation géographique, beauté des sites, qualité de l'environnement avec une partie des lagons inscrite au Patrimoine Mondial de l'Unesco, un Parc Naturel Marin immense, une culture spécifique, des services de santé de qualité pour ne citer que certains aspects...) mais n'a pas défini de stratégie ni d'instance de coordination et risque à terme, dans un contexte économique difficile, de perdre une opportunité qui est pourtant bien là et de subir plutôt que de choisir le développement de ce secteur.

Il est donc impératif, au risque de voir ces bateaux, que pour le moment on ne voit que passer, principalement à Nouméa, se diriger vers d'autres accueils tels que Fidji, de prendre à bras le corps la situation et définir une véritable stratégie de développement qui soit à la fois raisonnable mais aussi et surtout très professionnelle de la Croisière en NC en offrant des services originaux. Ceci inclus :

- L'optimisation de la gestion de la gare maritime (sans doute par la CCI) afin d'améliorer l'accueil à Nouméa qui est étroitement lié à l'indice d'insatisfaction des croisiéristes sur cette escale.
- La diversification de l'offre de prestataires proposée à bord des paquebots et un accès plus transparent
- Le développement de séjours d'échange linguistiques pour les Lycéens, collégiens, demandeurs d'emplois dans des pays anglophones de la région (Fidji, Vanuatu, NZ) : proximité culturelle, moindre coût et savoir-faire établi en matière d'accueil de touristes avec pour objectif de disposer de plus de main d'œuvre bilingue dans les îles
- La sensibilisation de la population calédonienne en général et les commerçants en particulier sur les opportunités que représente le tourisme de croisière (visites de bateaux, campagnes de communication...)

Partie 1. Secteur d'activité 7 : Croisière

Juin 2016

- La mise en place de mesures de gestion durable et de préservation des sites en y associant les compagnies de croisières (ex : mise en place de vente de produits solaires bio dans nos destinations).
- L'adaptation d'une fiscalité permettant de financer les infrastructures portuaires nécessaires.
- L'extension de ces infrastructures afin de ne pas refuser l'accueil de paquebots pour la raison de « faute de place »
- La décision de faire de Nouméa une tête de ligne en résolvant l'ensemble des contraintes évoquées (fioul, vivres, hôtels, aéroport...)
- Le développement d'actions, notamment en matière de communication, pour favoriser la venue de navires de petites capacités ayant un positionnement plus haut de gamme.
- La mise en place de nouvelles escales permettant de répondre à la demande en croissance continue.

Par ailleurs l'activité **croisière** étant devenue une **filiale à part entière**, il y a dorénavant une urgence et une grande nécessité de se munir d'un outil de cohésion et de coordination, tel qu'une plateforme associative rassemblant acteurs publics et acteurs privés afin de coordonner les actions, de communiquer, de lever les blocages éventuels et de faire converger les stratégies. Cet outil, essentiellement basé sur le professionnalisme de ses membres (ports et transport maritime, avitaillement, tourisme, commerce, communication ciblée...) permettrait aussi de mutualiser les ressources et les moyens d'actions à l'échelle territoriale, pour une mise en œuvre effective des plans d'actions.

Ce type de structure (Club Croisière) existe dans la plupart des pays recevant des croisiéristes, elle a partout fait les preuves de son efficacité et il est urgent qu'un Club Croisière Calédonie se mette en place autour d'un pôle fédérateur.

