

Partie 2

Des questions de terrain, émises par différents acteurs de la maritimité de la Nouvelle-Calédonie, porteuses d'enjeux

« Si tu ramasses un coquillage et que tu le portes à ton oreille, tu entendras la mer... Si tu le portes à ta poitrine, il entendra ton cœur »

Le chat est content, Philippe Geluck

Introduction :

Cette deuxième partie du rapport, suite au diagnostic présenté en partie 1 sur 26 secteurs d'activité existants ou potentiels, compile les problématiques, les manques, freins et obstacles au développement économique maritime de la Nouvelle-Calédonie, tels qu'ils ont été instruits par les membres du Cluster Maritime et d'autres partenaires.

Cette instruction s'est effectuée en deux temps :

A/ mise en place de 9 groupes de travail ou collèges internes au Cluster.

- 1/ collège « Economie, Croissance Bleue », piloté par P. Kolb, représentant alors la CCI
- 2/ collège « Transport et Ports », piloté par Y. Bouvet, représentant les Pilotes Maritimes,
- 3/ collège « Aquaculture », piloté par N. Tostin, représentant le Groupement des Fermes Aquacoles
- 4/ collège « Activités Récréatives (Tourisme, Plaisance, Nautisme...), piloté par S. Helmy, représentant Mary D Enterprise,
- 5/ collège « Environnement – Ecoresponsabilité », piloté par L. Loubersac, représentant Océan Avenir - Créocéan
- 6/ collège « Formation Vocations Maritimes », piloté par A. Coppola, représentant l'Ecole des Métiers de la Mer,
- 7/ collège « Commerce, Entretien, Réparations, Petits Chantiers Navals », piloté par A. Casimir, représentant Speed-Marine
- 8/ collège « Prévention des Risques » Piloté par P. Augey, ancien Commandant de la Zone Maritime, indépendant
- 9/ collège « Patrimoine, Culture, Communication », piloté par R. Farman, Directeur de l'Aquarium des Lagons.

Une première synthèse du travail de ces groupes a été présentée en Assemblée Générale, à bord du navire câblé « l'île de Ré » le 28 mai 2015 avec une restitution largement ouverte vers l'extérieur du Cluster.

B/ analyse diagnostique, présentée en partie 1 de ce rapport, qui a permis de compléter le travail des 9 collèges cités ci-dessus et les interrogations et conclusions principales issues de leurs travaux.

On souligne que le fait d'avoir pu instruire les questions soulevées par 26 secteurs d'activité, alors qu'aucune typologie n'est disponible, est bien la preuve que le fait maritime calédonien est avéré.

Le chiffre d'actifs permanents et temporaire, issu de la pré-analyse conduite en partie 1 montre que la mer offre, à minima, 3500 emplois permanents et plus de 1600 emplois temporaires au pays, sans compter un bénévolat actif (sports nautiques, sauvetage etc...)

L'observatoire économique évoqué précédemment validera et précisera ces estimations.

On ajoute, puisque le poids du maritime, non évalué, n'a pas permis encore sa prise en compte réelle et intégrée dans les politiques publiques calédoniennes, que plusieurs obstacles ou freins caractérisent le développement des activités maritimes et limitent donc les facteurs de croissance dite « bleue » dont la Nouvelle-Calédonie peut bénéficier.

Ces freins, interdépendants, s'expriment de diverses manières.

Nous les avons caractérisés comme suit, de façon objective et réaliste, sur la base des réalités de terrain telles que perçues et exprimées directement par les acteurs, principalement économiques (ce qui est un des rôles d'un cluster).

Nous avons également caractérisé ces freins de façon légitime, puisque nous sommes portés par une ambition qui est celle de valoriser les savoir-faire du pays et le doter des éléments qui lui manquent afin qu'il puisse établir, pour lui-même en premier lieu, des politiques de développement du maritime et, au-delà, exporter des savoir-faire. Celles-ci intéressent autant les questions prioritaires d'autosuffisance alimentaire, d'aménagement du territoire, d'optimisation des transports, de réduction du coût de la vie, de simplification des procédures, de renforcement des compétences, d'export, de solidarité et de cohésion sociale, de bien-être et de loisirs...

Mais notre entreprise est aussi d'appuyer les acteurs du pays qu'ils soient décideurs publics, opérateurs économiques et société civile, afin qu'ils puissent jouer, dans la région à laquelle ce pays appartient : le Pacifique Sud, un rôle exemplaire tant en matière de business, de savoir-faire, d'originalité et d'innovation, d'image de qualité, d'ouverture et donc de non repli sur soi-même, comme de diplomatie et de coopération régionale.

Les freins analysés dans cette partie 2 s'expriment comme suit, sans pour autant qu'on en attribue une priorité dans la liste exposée ci-dessous. Ce seront les Etats Généraux de la Mer qui préciseront ces priorités et les plans d'action.

On identifie donc les freins suivants :

1/ ceux liés à la méconnaissance du maritime et des questions qu'il porte comme vis-à-vis d'atouts de la Nouvelle-Calédonie, non reconnus ou plus exactement insuffisamment considérés, qui soulèvent la large question de la communication sur la mer comme l'analyse objective de ce qui nous démarque des autres et fait donc notre originalité et notre force.

2/ en corollaire ceux liés au manque de vision intégrée et aussi à une vision peu partagée et structurée qui entraîne, par manque d'outils intégrateurs des « pertes en ligne », des surcoûts et surtout des conflits, donc des pertes économiques.

3/ ceux d'une gouvernance complexe et de contraintes administratives à différents niveaux

4/ les éléments relatifs au manque ou à la non adéquation d'infrastructures fondamentales utiles au développement,

5/ des freins liés à la formation des hommes à la mer

6/ les vides de droit

7/ les obstacles intrinsèques au niveau des liens encore trop ténus entre Recherche - Innovation - Transfert et Développement opérationnel.

Nous les développons succinctement ci-après, dans une analyse totalement citoyenne des questions posées, ceci à la fois sous l'angle économique, celui de l'emploi, de l'export de nos entreprises, celui de politiques publiques de gestion/aménagement modernes et pertinentes et celle du bien-être de nos citoyens, y compris la formation de la jeunesse calédonienne à des savoir-faire neufs.

1/ La mer et l'océan sont là, on les regarde mais on ne les considère pas!

Il y a ici des paradoxes significatifs :

- Celui d'une île qui a un peu perdu le sens qu'elle en était une.
- Celui d'un nickel tout puissant qui, certes, a favorisé des richesses indiscutables mais a oblitéré le reste, alors que la mer est fondamentale pour lui : transport maritime du minerai et exports des produits finis...
- Celui d'un décalage entre des réalités et les sujets qui sont traités dans les médias ou qui sont les préoccupations premières des politiques. A ce titre nos 26 fiches expriment des faits non relayés tels que celui qui est que sur les 10 « choses à faire en NC » reconnues par les visiteurs extérieurs, 9 concernent la mer et 1 la terre! Comme si les extérieurs au pays nous voyaient différemment de ce que voient les Calédoniens. Cette dichotomie est inquiétante et il s'agit de savoir qui se trompe : ceux qui nous regardent, ou nous qui nous regardons et ne sachons pas nous voir?
- Celui d'atouts dans le jeu international, dont la mer nous offre des figures clés : situation géostratégique, immensité des espaces maritimes, qualité des milieux, hot spot de biodiversité, variété des ressources, beauté, niveau de vie, compétence, culture et savoir-faire, innovation et Recherche mais qui restent trop sur l'indifférence alors qu'il faut savoir nous démarquer et identifier ce qui est « à nous », ce qui est notre prestige et notre image... Sans aucun doute avons-nous des tortues et des

baleines, et c'est important, mais d'autres en ont aussi! Qu'avons-nous donc qu'ils n'ont pas, ou pas imaginé?

- Celui du manque de statistiques sur les activités, les emplois, les tendances et donc le besoin d'un observatoire économique maritime.

La question est bien d'identifier une réalité non mesurée et de tirer de cette réalité ce qu'il y a ici qui nous permette de nous distinguer, de faire mieux que les autres, d'être plus productifs, d'être exemplaires, de tirer de la richesse, du bien-être et des emplois?

De ces premiers paradoxes on tire deux fondamentaux :

- la nécessité d'une communication sur la mer, sa factualité, ses bienfaits, ses potentiels, les dynamiques qu'elles crée actuellement ailleurs dans le monde et l'information vers tous les calédoniens de trains qui partent et qui peuvent nous concerner, à la fois comme wagons mais aussi, pourquoi pas comme locomotives, notamment dans le Pacifique. Donc il y a le besoin d'une communication organisée et non opportuniste comme elle l'est encore trop.
- Le besoin d'analyse de nos différences et de nos savoir-faire. Nous sommes petits (et grands à la fois) et quand on visite un peu le Grand Pacifique et qu'on interpelle les ressortissants des TOM proches (PF, Wallis & Futuna), des pays insulaires indépendants ou encore de nos grands voisins australiens et kiwis, on perçoit que la Calédonie est reconnue comme « savant faire » ou « en avance », ou encore « moteur » sur plusieurs sujets, mais elle ne le sait pas elle-même semble-t-il, ou insuffisamment. Aussi, ne pas jouer la qualité de ces savoir-faire, les connaître, les reconnaître et les faire connaître, les accompagner de réglementations utiles et de formations qui les valorisent et non les freinent ou les tirent « vers le bas » est un impératif. La fiche « travaux maritimes » en est un exemple parmi d'autres.

Donc avoir une vision objective de notre maritimité, savoir la présenter aux Calédoniens et à l'extérieur, faire savoir ce que l'on sait faire, sans excès mais objectivement, et mettre en adéquation cette vision avec celle que d'autres, qui sont justement à l'extérieur, ont sur nous-mêmes.

2/ Peu de vision intégrée maritime dont il résulte un manque d'outils structurants et efficaces au plan économique.

La mer n'est pas vue, mais plutôt regardée, et les politiques publiques, malgré des efforts louables, ne peuvent se baser sur des stratégies qu'il faut donc imaginer.

Dans un pays dont certes le nickel est une richesse, mais dont la richesse majeure et durable est le Capital Naturel de sa biodiversité terrestre et marine et le Capital humain de ses habitants, les transferts de compétences se sont construits sur un ensemble de considérations hautement louables et légitimes mais en oubliant la reconnaissance de la valeur environnementale inestimable du pays. Aussi ces transferts n'ont-ils pas autorisé que puissent s'appliquer ici des schémas et outils intégrateurs tels que SAGE, SDAGE, SMVM, Contrats de Baie, Directive cadre sur l'Eau, Directive de type Stratégie Maritime etc, pour citer des outils mis en place en Europe, tout en précisant que des outils de même nature existent aux USA, au Canada, au Japon, en Australie, en Nouvelle-Zélande....

Que l'application brute de solutions venant de l'extérieur ne se fasse pas est un bien pour l'autonomie du pays, mais qu'il n'existe pas encore de véritables outils intégrés est sans doute un mal.

Calédonie 2025 dans son paragraphe lié à la mer, soulève ces manques.

On rappelle que ces outils intégrateurs se basent sur un objectif à atteindre. Celui-ci peut-être « le bon état écologique », « la reconquête de qualité des milieux et des ressources », mais aussi « l'équilibre économique, social et environnemental d'espaces à enjeux ». Ces objectifs à atteindre entraînent des modalités de gestion/aménagement/mise en valeur/protection, construites dans le consensus. A ce titre, les deux cas de figure patrimoine inscrit et Parc Naturel marin sont-ils des entrées en matière fondamentales qui vont sous-tendre des dynamiques dans les sens évoqués plus haut.

Il est en effet temps que le Pays se dote maintenant des reculs utiles et agisse. C'est bien un des objectifs de ce rapport et du rôle du Cluster Maritime que de catalyser cette prise de recul et des actions qui en découleront.

Plusieurs des analyses des secteurs d'activité traités en partie 1 soulèvent ces « pertes en ligne » qui sont notamment le fait que n'existent pas ici, malgré un foisonnement d'initiatives, de Plans de Gestion Intégrés, régulateurs de conflits en mer ou assurant les expertises en matière de qualité des milieux sur des critères utiles au développement d'activités économiques, de protection environnementale et de planification.

Plusieurs de ces activités économiques, notamment très dépendantes et garantes de la bonne qualité des eaux, des milieux, des habitats, des paysages que sont l'aquaculture, la pêche récifolagonaire, le tourisme, la plaisance, le nautisme et donc le récréatif au sens général (qui sont tous créateurs de richesses), font valoir ce manque de Plans d'Aménagement et de Gestion. Il s'agit de se doter de véritables POS, comme on les fait à terre, mais pas encore en mer, et de traiter aussi ce qui concerne le manque de véritables réseaux de surveillance de la qualité des eaux et des milieux, ou encore de suivi des pressions, dont les données, normalisées (mêmes paramètres, mêmes méthodologie d'une zone géographique à une autre...) puissent être décisionnelles car opposables.

Et l'un des paradoxes supplémentaires est que des efforts, bien évidemment louables, sont consentis pour produire des plans de Gestion d'un Parc Naturel Marin de la Mer de Corail ou de Zones Inscrites au Patrimoine Mondial, dont tous savent que ce ne sont pas là que se posent les vraies questions prioritaires en matière de conflits d'usage, de pression, de dégradation des milieux, de qualité des eaux, d'impact urbain, agricole ou minier....

Doit-on se permettre d'avoir (ce qui est certes noble) un sanctuaire récifal hyper contrôlé (et à quels coûts!) à Bellona ou Chesterfield et dans les 20 ans qui viennent voir une dégradation massive de littoraux et des espaces lagunaires à proximité immédiate de là où résident les calédoniens, là où les pressions sont les plus vives?

Nous en tirons donc le besoin urgent pour le pays de se doter, et dans les points qui suivent ceci soulève une question d'adéquation de la gouvernance, des outils de planification (spatiale en particulier et d'expertise en matière de qualité des milieux et de viabilité économique). Ces outils manquant autorisant, sur des critères objectifs et incontournables, la décision publique à développer ou non, ou à accompagner à bon escient des activités économiques liées à la mer, à valoriser ses ressources et ses environnements. Et le faire en plus en priorité là où ces activités existent actuellement et là où, sur le court et le moyen terme, elles ont le plus de chance de se développer et, le cas échéant, d'impacter les milieux et/ou de créer des conflits d'usage.

Ces éléments interpellent, de notre point de vue très directement les Provinces, en raison de leurs compétences en matière de développement économique et d'environnement, et parce que ce sont les interfaces entre terres et mer et les domaines récifo-lagonaires des eaux côtières et territoriales, de leur responsabilité, qui sont concernées en priorité.

3/ Une gouvernance complexe

Ceci est un constat et il n'appartient pas au CMNC d'apporter un quelconque jugement de valeur sur une complexité administrative, résultant des accords établis sur des compétences partagées pour la mer entre Provinces, le Gouvernement et pour certaines encore par l'Etat.

Par contre cette complexité (la fiche Administration de la Mer identifie selon les questions et les lieux plus de 20 interlocuteurs administratifs) doit être, de notre point de vue, une richesse et non sources de freins.

L'analyse que nous pouvons porter de ces réalités calédoniennes est en fait celle du manque de structures de discussion et de consensus sur les choses de la mer, à la fois :

- en inter-secteur pour une même collectivité : l'aquaculture par exemple oblige à concilier des questions de développement économique, d'aménagement, des questions environnementales, de formation, de droit...

- en inter-collectivité : le développement du tourisme, de la croisière, la valorisation de la biodiversité et le partage des avantages, le transport et bien d'autres secteurs obligent à des réflexions « pays ».

Il ne s'agit donc pas d'inventer une nouvelle structure avec un responsable, des adjoints, des secrétaires etc..., mais de créer les conditions utiles au décloisonnement.

Il nous semble que si la Calédonie décide d'attaquer sérieusement le dossier mer et se doter d'une stratégie de Croissance Bleue, comme l'un de ses objectifs de développement et de diversification de son économie, elle ne soit obligée d'adapter le fonctionnement de la gouvernance de ses institutions aux questions maritimes, par essence transversales.

Plusieurs possibilités sont envisageables :

Un Mr ou Madame mer au Gouvernement, sorte de SG Mer (8 interfaces actuelles sur les dossiers mer au Gouvernement) qui ait aussi autorité(?) sur les Provinces. A notre avis difficile

Une Agence de la Mer. Ce serait sans aucun doute une structure pertinente, mais qui va obligatoirement induire des coûts : recrutements, locaux, administration, budget.... Dans un contexte économique qui, sans doute, ne le permettra pas

Un Comité « Inter-Collectivités Mer », ou une Conférence Maritime comme la Bretagne par exemple en a mis une en place, de même qu'il y a un CIMER en métropole, qui ferait appel, pour instruire des questions et porter des éléments de décision aux structures qui sont là pour cela (le Congrès), à des compétences en place au Gouvernement, dans les Provinces, au sein de l'Etat, du monde économique, social et environnemental et fera si besoin appel à des experts extérieurs.

Sur cette dernière solution possible, qui reste totalement ouverte, nous insistons cependant pour que le mot Mer reste attaché à ce Comité, s'il est créé, afin qu'il n'en perde pas son essence.

Nous pourrions de plus proposer, à la fois dans un souci d'économie et d'efficacité, que le Cluster Maritime, organe indépendant, en assure l'animation et le secrétariat, ce qui, pour les finances publiques limiterait les coûts au financement partiel de permanent(s) et assurerait à une telle structure de traiter, en raison des profils des intervenants, de l'objectivité et de la compétence « mer » nécessaire. Le Cluster serait bien ainsi dans son rôle d'éclaireur et de catalyseur, les pouvoirs publics restant évidemment maîtres de la décision finale, ce qu'un conventionnement Public/Privé bien construit autoriserait.

4/ Un manque ou la non adéquation d'infrastructures fondamentales

Puisque la mer n'a pas été suffisamment considérée à la place qui doit être la sienne, les choses ont avancé, dans certains secteurs clés, sur la base de ce que les anglo-saxons appellent « business as usual » avec certes des implications de la puissance publique, mais pas toujours avec la

Partie 2

Jun 2016

reconnaissance des priorités nécessaires dans les plans d'action et aussi avec différentes solutions privées plus ou moins opportunistes.

Il est un fait incontournable qui est que l'existence d'infrastructures pertinentes, et donc bien évidemment d'investissements, est obligatoire à toute mise en œuvre de projets après étude prospective.

Il y a plusieurs secteurs maritimes (prenons l'aquaculture par exemple qui a bénéficié d'intérêts et soutiens assidus de la part de la puissance publique) qui ont vu la mise en place d'infrastructures utiles : bassins, stations de pompage, fermes, écloseries, usines de production d'aliments ou de conditionnement etc...

Dans le domaine de la mer, pour ce qui est du transport et du récréatif, il semble que l'intérêt ait été moindre ou disons plus diffus... Pourtant pour ces activités-là il faut des infrastructures qui s'appellent des quais, des digues, des ports, des marinas, des cales de halage, de carénage ou de radoub, des docks flottants, des réseaux, des ateliers de maintenance navale, des bases nautiques etc....

Là encore, une vision trop peu claire des choses de la mer, de ses enjeux, n'a pas autorisé le pays à se doter des outils nécessaires et à en identifier les priorités de dotation face à des ambitions qui, pourtant, ne sont pas insensées.

Certes des plans pour certains dossiers existent, mais les délais de réalisation ne sont pas maîtrisés, sans compter d'autres circonstances aggravantes....

Ainsi :

- ***Nouméa, premier port de l'outre-mer national, bien qu'un schéma directeur existe, n'a pas les quais à la hauteur de la demande, doit refuser des paquebots, ne s'est pas placé comme tête de file de la croisière ou comme possible « hub » maritime dans le Sud-Ouest Pacifique.... Son nouveau schéma directeur identifie bien les questions à résoudre mais semble-t-il ne planifie pas les réalisations nécessaires.***
- ***Malgré une politique de rééquilibrage, il n'y a toujours-t-il pas de port secondaire actif dans le Nord.***
- ***Aux Iles certains quais manquent-ils encore et le transport maritime de passagers et de fret, pourtant de loin le moins coûteux et le plus « écologique » n'est-il pas assez développé.***
- ***Les Grands Yachts, dont on sait la manne financière qu'ils peuvent fournir, passent-ils loin de nos côtes et à de rares exceptions, faute d'infrastructures, ne font pas halte chez nous.***
- ***Le manque de marinas limite-t-il un marché du nautisme et de la plaisance qui ne demande qu'à se développer, et pas simplement sur le Grand Nouméa.***
- ***La non disponibilité de cales de halage ou de docks flottants oblige-t-elle, à grands frais, nos opérateurs locaux à caréner hors de Calédonie avec les coûts et les délais que cela***

représente et avec arrêt du service, sachant en outre qu'un centre de carénage local attirerait des bateaux étrangers.

- *Bien que dans un pays très sportif où les sports de mer sont largement répandus souffre-t-on d'un manque d'infrastructures sportives, malgré quelques bases nautiques.*

5/ Des freins liés à la formation des hommes à la mer

La question de la formation, avec les diplômes adéquats et reconnus, se retrouve dans la quasi-totalité des fiches diagnostiques par secteur présentés en partie 1.

L'enjeu est de taille, dans un pays de moins de 300.000 habitants, où la jeunesse est une force, que de prendre à bras le corps ce sujet.

Celui-ci concerne d'une part la véritable formation professionnelle aux métiers de la mer, avec le bon choix des diplômes locaux, à chercher à valoriser régionalement, - en particulier en se positionnant sur le sujet comme pilote francophone d'un programme et en invitant les Polynésiens et les Wallisiens et Futuniens à rejoindre ce programme -, pour en amortir les coûts tout en identifiant des diplômes complémentaires nécessaires à trouver en Métropole ou pourquoi pas chez nos voisins. Tout doit rester ouvert. Parmi les sujets identifiés dans le groupe de travail de l'Australian Pacific Island Business Council, dont le Cluster Maritime est membre, le sujet de la formation est par exemple clairement identifié.

Mais ceci concerne aussi des formations pratiques de base, utiles, par exemple :

- *à ce que des calédoniens, actifs dans des commerces ou entreprises liées à la plaisance, au nautisme, au trafic maritime etc... sachent ce qu'est un bateau, les pièces d'accastillage, les « astuces » des marins qui sont nombreuses et riches....*
- *à ce que des vocations se créent. On pense-là à une jeunesse désœuvrée qui ne pénètre pas le marché du travail mais envers qui la curiosité, l'intérêt aux choses de la mer mériterait qu'on en instruisse les voix pouvant les susciter.*

6/ Des vides de droit

L'écriture de ce paragraphe nécessite que l'instruction du secteur Droit soit avancée.

7/ Des obstacles intrinsèques au niveau des liens trop ténus entre Recherche - Innovation - Transfert et Développement opérationnel.

Des efforts considérables ont été consentis et une organisation des acteurs est en cours : création du CRESSICA, d'une Technopole portée par ADECAL, d'un incubateur et de pépinières d'entreprises qui augurent de partenariats productifs entre la Recherche et l'Opérationnel.

Cependant ceci ne concerne réellement pour la Mer actuellement que l'Aquaculture, les Biotechnologies bleues (micro-algues et bactéries) ou encore les Géosciences Marines.

L'Halieutique, les Technologies et l'Ingénierie Marines et Navales, les Technologies de l'Information, les Technologies et Services en Environnement, l'Observation et la Surveillance, le Génie côtier, les Energies Renouvelables, l'Ingénierie de la Planification etc... restent les parents pauvres et voient insuffisamment se monter des projets associant la Recherche et la conception amont, aux projets pilotes, aux travaux de transfert et à l'accompagnement d'entreprises nouvelles.

Il nous apparaît, en particulier, que le domaine de la Recherche Technologique Marine et ses implications en matière d'Environnement, d'Information Numérique, d'Observation et de Mesure, de Conception de Navires ou de Systèmes Nouveaux Autonomes, mériterait d'être identifié.

Ceci pourrait se promouvoir en mettant en avant, par des politiques attractives, le terrain d'essai exceptionnel que représente l'espace maritime calédonien qui va des mangroves aux grands fonds en passant par les récifs coralliens, pour tester, adapter, tropicaliser des systèmes éventuellement conçus hors Calédonie, donc innover sur ces systèmes et les promouvoir avec retour de royalties.

Mettre en avant une « Plateforme Technique Calédonienne d'Essais en Mer » - les Centres Techniques aquacoles ou piscicoles de l'ADECAL en sont une préfiguration et on sait qu'ils ont du sens! - adaptée aux milieux et aux conditions du Pacifique, qu'elles soient océaniques, lagunaires, côtières, récifales ou littorales est, nous le considérons, une idée à soulever, tout comme il y a des Centres d'essais en vol, ferroviaires, automobiles et autres de par le monde qui sont tous porteurs d'innovations.

Nous considérons que des opérateurs locaux, mais surtout extérieurs, pourraient être intéressés et donc clients de ce type de structure.

Et il y a aussi ce que nous avons identifié au point 2 ci-dessus relatif à la mise en place de véritables plans de gestion et de réseaux de suivi de la qualité des milieux. Ceci interpelle également la recherche et l'innovation car les bases scientifiques, techniques et innovantes de futurs plans de gestion intégrée des littoraux, lagons et récifs sous pression (anthropique ou face au changement climatique) et de systèmes de suivis, de simulation et de contrôle sont une nécessité en appui à la décision publique. Elles doivent permettre, après mise au point, des

transferts vers des opérateurs publics et privés et sont, en outre, porteuses d'image de savoir-faire et de compétences, recherchés par tous les pays insulaires du Pacifique Sud.