

## Partie 3

**Des atouts, une ambition à se donner, des défis à relever et des projets à construire dans le cadre de l'émergence d'une vraie stratégie maritime et d'une coordination optimale des acteurs publics et privés.**

***« Je vous souhaite des rêves à n'en plus finir et l'envie furieuse d'en réaliser quelques-uns »***

*Vœux de Jacques Brel sur Europe 1 en janvier 1968*

## Introduction :

Cette troisième partie du rapport a pour ambition de susciter de la part du monde économique local (qui semble, en grande partie, acquis à cette cause), des autorités publiques, de l'Etat, des différentes administrations en charge de la mer, mais aussi des groupements d'intérêt divers qui, à un moment ou un autre, sont concernés par les problématiques marines et maritimes, une vraie considération des chances et opportunités que la mer et l'océan représentent pour le pays.

## Rappels sur les atouts de base

Dans les deux parties précédentes plusieurs atouts du pays ont été cités.

Faisons-en un petit rappel, sans ordre strict, qu'il soit relatif aux conditions naturelles, à la position géostratégique, au potentiels économiques, aux valeurs culturelles et sociales....

- Plus grand lagon du monde
- 2ème barrière récifale au monde
- Des récifs, quoiqu'en disent les détracteurs, qui sont dans un excellent état de santé général
- 15.000 km<sup>2</sup> inscrits au patrimoine mondial de l'Humanité
- Plus de 1.350.000 km<sup>2</sup> sous statut de parc naturel marin
- Des récifs « pristine » qui représentent un record mondial de biomasse de poissons et 1/3 des récifs « pristine » mondiaux, eux-mêmes représentant 1,5% de tous les récifs coralliens,
- Une biodiversité profonde exceptionnelle,
- Une géodiversité sous-marine inédite, sur un continent englouti, partagé avec NZ et Australie,
- Une position géostratégique majeure, porte entre l'Australie, la NZ, l'Asie et le reste du Pacifique insulaire, qui explique pourquoi sont ici, à la fois l'île de Ré (câblé de l'un des principaux opérateurs mondiaux), des paquebots (des plus grandes compagnies mondiales), une base arrière militaire (qui se renforce et tisse désormais des partenariats internationaux clés) et pourquoi l'intérêt géostratégique du caillou sera-t-il croissant...
- Un potentiel de recherche et d'innovation en place et envié des voisins.
- Un tissu d'entreprises innovantes qui produisent pour le pays mais font aussi valoir des compétences exportables : cf. des plans de bateaux conçus ici, qui sont en action à Sydney ou ailleurs.
- Des produits de la mer à très forte valeur ajoutée, comme les crevettes extrêmement recherchées par les japonais (qui sont des connaisseurs) et sélectionnées aussi par les plus grands chefs français.

## Partie 3

Juin 2016

- Parmi les 10 choses à faire en NC, 9 sont liées à la mer...
- Le lieu d'Outre-Mer où la Croisière explose, bientôt plus de paquebots en NC qu'il n'en passe en Métropole...
- Le lieu où il y a le plus de bateaux privés par habitants...
- Le premier port de tout l'outre-mer...
- Une pêche hauturière responsable et exemplaire (ce qui n'est pas connu)
- Un potentiel unique en biotechnologies bleues de demain.
- Des ressources énergétiques à instruire.
- Des ressources minérales profondes potentielles.
- Un site tropical maritime privilégié pour tester, mettre au point, évaluer une multitude de possibilités : outils de gestion, de mesure, d'observation, nouvelles technologies navales, énergétiques, de pénétration de l'homme dans la mer, de cartographie, de bancarisation...
- Une culture liée à la mer qui est en plus multi-culturelle...
- Des épaves et une véritable histoire maritime.
- Un lieu ou une société maritime originale est possible, si les ambitions politiques en portent le projet.
- Des compétences et savoir-faire qui sont bien là, sur des domaines larges, couvrant à peu près tous les secteurs d'activité maritime (cf partie 1) et plus de 3500 emplois permanents recensés, qui dépassent 5000 si on compte les emplois intermittents
- Et bien des opportunités à saisir....

Outre ces atouts directs nous devons aussi rappeler que la mer et les activités qui s'y portent sont gages d'intérêts fondamentaux :

- L'aquaculture marine, la pêche récifo-lagonaire, le tourisme, la croisière, les activités récréatives et sportives marines (voir les fiches dédiées) ne peuvent se développer que dans des milieux et environnements sains où la qualité des eaux, des sédiments, des biotopes est irréprochable. **Ces activités maritimes sont donc garantes de milieux non perturbés et en sont des sentinelles.**
- Ces mêmes activités mais aussi le transport maritime du minerai de nickel ou la croisière, au-delà des emplois qu'elles portent, sont **des instruments d'aménagement et d'équilibre des territoires**, notamment car elles fixent des emplois en brousse et aux îles et qu'elles autorisent, ce qui est un plus appréciable, la juxtaposition d'emplois permanents et d'emplois plus occasionnels (pêche de bassins aquacoles, accueil d'un paquebot, chargement d'un minéralier...). Ces emplois occasionnels, par l'intermédiaire des chefferies, peuvent concilier une source de revenus complémentaires, des formations et des compétences nouvelles, une ouverture d'esprit, de la créativité, tout en laissant de la disponibilité aux tâches traditionnelles de la vie des habitants : travail de la terre, petite pêche, éducation des

jeunes etc... Ainsi que la réflexion Calédonie 2025 le soulignait « **la mer est un fort contributeur aux amortisseurs socio-économiques du pays** ».

- **La mer et l’océan et leur capital naturel sont porteur d’éthique et sont une école de vie et de liberté** (voir. La mer et l'océan porteurs d'éthique. *Tai Kona*, (9), 28-43 2014. Open Access version : <http://archimer.ifremer.fr/doc/00203/31393/>) où le sens de la solidarité, du partage, de la parole, et où la compétence, le professionnalisme, la concentration, la veille, l’analyse du risque, la volonté, sont des fondamentaux auxquels toute dérive, ce qui est bien moins le cas à terre, entraîne immédiatement ruine. **La mer ne pardonne pas...** A ces titres-là, une éducation, une formation et une expérience aux choses de la mer sont **sources de cohésion sociale, de responsabilité et sans doute de fondement identitaire.**
- **Mer et Océan contribuent à créer des valeurs plus intangibles** qui touchent au mystique, aux contes et légendes, à la culture, à l’art, au bien être, à l’aventure, au repos et au loisirs, à la performance, voire l’exploit et donc aussi de valorisation personnelle et de cohésion humaine. C’est ce qu’exprimait Calédonie 2025 dans les termes « **vers une société cohésive basée sur la confiance et la solidarité** ». Les fiches de la partie 1 relatives aux activités nautiques et sportives, ou encore au patrimoine et à la communication ont souligné **des valeurs portées qui sont universelles, le lien socio-éducatif fort, les rapprochements et mixités possibles entre communautés**, (il suffit d’aller voir les élèves de l’Ecole des Métiers de la mer ou se poser la question de savoir pourquoi un projet européen « Sea for Society » a été identifié...)
- L’espace maritime calédonien, qui représente 98,5 % de la surface du territoire, est, nous l’avons vu, reconnu pour sa géo-diversité et sa biodiversité qui sont exceptionnelles. Cependant, **à ce jour, plus de 75 % du sol et du sous-sol de la zone économique exclusive restent totalement inexplorés** sur le plan des géosciences marines et très peu connus sur le plan de la biodiversité semi profonde et profonde. La mer apporte donc à la Nouvelle-Calédonie, outre ce qui concerne les récifs et lagons, proches ou éloignés, bien des enjeux de connaissance, qui sont identifiés comme partie d’un des axes transversaux majeur des programmes de travail nécessaires à une gestion optimale du Parc Naturel marin de la Mer de Corail. **Cet enjeu de connaissance de la mer, majeur et reconnu, ne peut donner à la Nouvelle-Calédonie, si elle en incite les projets visant à le relever, que des avantages sur le moyen et le long terme, à la fois en image et exemplarité vis-à-vis de ses voisins et en acquisition de savoir et de compétences alors exportables.**
- **La mer et l’océan sont également porteurs d’innovation et d’orientations originales vis-à-vis de la gouvernance.** Par le fait même que les frontières n’existent pas réellement en mer, ni de véritable foncier privé comme à terre (ou alors il est

### Partie 3

Juin 2016

concedé : donc temporaire, ou il est coutumier : donc partagé), mer et océan remettent en question des règles usuelles de gouvernance qui alors impliquent et obligent à la transversalité. Ce caractère est en outre accentué ici où s'intermêlent une gouvernance de type occidental basé sur des concepts parallèles au littoral et une gouvernance coutumière basée sur des concepts orthogonaux ; de la terre au récif. **Le terme « connectivité » est un terme majeur utilisé, qu'il concerne autant les espèces, les milieux, les eaux, les hommes, les bassins versants et les bassins récepteurs marins, les ZEE entre elles... Mer et Océans sont donc sources de nouveaux concepts de pensée, de décloisonnement, de concertation et insufflent, comme Calédonie 2025 l'exprime par les termes : « vers une nouvelle gouvernance », la mise en œuvre de solutions neuves qui concernent l'intégration (qui va de la recherche, en passant par l'administration et le monde des acteurs économiques, sociaux ou environnementaux) et qui impliquent des modes de gestion participative associés. Celles-ci sont amorcées notamment vis-à-vis des zones inscrites au patrimoine de l'UNESCO ou encore du Parc Naturel marin de la Mer de Corail. Nous insistons pour que les espaces où les pressions sont les plus fortes, qui sont hors de ces zones, soient au plus vite concernés par ces approches.**

- **Les peuples et les pays, quelques qu'ils soient, et à quelque époque que ce soit, de l'antiquité à nos jours, qui ont défini une politique maritime sont ceux qui d'une part ont une Histoire Maritime et d'autre part ont su gagner des succès économiques (transport, commerce, défense...), de connaissance, de découvertes et d'innovation ou encore d'image : grands explorateurs, technologies et outils divers allant de la boussole aux cartographies numériques modernes en passant par les fibres optiques sous-marines ou les technologies des énergies nouvelles. Or ici l'histoire maritime du pays est factuelle : c'est son peuplement par la mer, ce sont les clans de la mer, les grandes expéditions du XVIIIe et du XIXe siècle, les santaliers, les grands navires de transport du minerai dont le plus grand voilier du monde le France II, échoué sur le récif à Moindou, c'est l'usage des lagons par toutes les composantes de la population... C'est une histoire qui continue de se créer aussi avec les enjeux du Patrimoine Mondial, le parc Naturel marin et un ensemble d'autres faits. A cette histoire en marche manque une stratégie et une politique pour que la Calédonie sache être ambitieuse et se porter en avant.**
- **La mer et l'océan sont aussi ce que nous partageons avec tous les autres peuples, pays et territoires du Pacifique. Ceci a été trop oublié.** La mine, sans doute la partageons-nous dans ses contraintes, ses technologies, ses compétences avec principalement, dans la région, la Papouasie Nouvelle-Guinée, mais des mangroves, des récifs, des lagons, des immensités océaniques, des métiers de la mer, des enjeux de développement, des risques (anthropiques, de changement climatique, les

### Partie 3

Juin 2016

tsunamis, le niveau de la mer, les cyclones dont on sait que leur origine est directement liée aux paramètres météo-océaniques etc..), tout cela nous le partageons avec nos voisins, grands ou petits. Nous sommes « dans le même bateau ». **Aussi une stratégie de coopération régionale, mettant en avant la maritimité et les questions qu'elle pose, nous apparaît-elle primordiale, et la Calédonie pourrait être bien inspirée de se placer en leader, ou au moins en « éclairer » vis-à-vis de ses voisins.**

- **La mer et l'océan peuvent aussi préparer les Calédoniens à devenir les acteurs centraux d'un modèle de développement original. Nous sommes un archipel, comme les autres voisins. Nous partageons cette insularité, souvent double ou plus, sommes peu peuplés, isolés, mais de plus en plus intégrés dans une région du monde qui porte le beau nom de « Pacifique »** (adjectif qui n'est pas le cas d'ensembles géographiques qui furent majeurs comme la Méditerranée, le Moyen et le Proche orient, qui ne montrent pas une exemplarité particulièrement positive en ce sens). **Une stratégie maritime à construire est selon nous une voie permettant de transformer des spécificités calédoniennes en avantages compétitifs** en distinguant bien le tronc commun que nous partageons avec nos voisins, et des éléments propres qui nous distinguent : en négatif : (coûts) ou en positif (savoir-faire, innovation, qualité et sujets que les autres ne traiteront pas...).

On rappellera l'analyse européenne amont à la mise en place des lignes directrices d'une stratégie maritime intégrée qui est que ***"pratiquement tous les problèmes majeurs auxquels l'Europe est confrontée, à savoir l'énergie, le changement climatique, la conservation et la protection de l'environnement, la recherche et l'innovation, la compétitivité et la création d'emplois, le commerce international, les transports et la logistique comportent une dimension maritime"***.

**Notre rapport montre que la Nouvelle-Calédonie n'échappe pas, elle-même, à ce constat.**

Et on ajoute les 7 nécessités reconnues par l'Europe qui nous concernent également directement :

- ***La nécessité d'éviter la multiplication des pouvoirs réglementaires entre autorités... et de remplacer les doubles emplois et les décisions redondantes par une approche « à guichet unique ».*** Cette question reste encore entière ici ;
- ***Le besoin avéré d'une programmation coordonnée des activités maritimes concurrentes et d'une gestion stratégique des zones maritimes (aménagement de l'espace maritime).*** D'où l'intérêt de plans de gestion intégrés, de systèmes de suivi et d'outils de planification spatiale que nous préconisons ;

- **Le besoin d'une meilleure coordination entre les différents comités sectoriels de dialogue social concernés par les questions maritimes.** Ce travail a débuté sous l'impulsion du CES sur le cas de la pêche (auto-saisine), mais doit s'étendre à tous les autres secteurs ;
- **L'adoption et la mise en oeuvre d'une approche écosystémique et de la directive-cadre relative à la stratégie pour le milieu marin.** Cette directive qui ne s'applique pas ici et sans doute faut-il se doter de sa philosophie et l'adapter aux cas de figure qui sont les nôtres, en respectant l'approche écosystémique qui est préconisée au niveau international ;
- **La nécessité de développer une interface entre science et politique et de faire en sorte que la politique maritime repose sur une expertise scientifique.** Sans doute à inclure dans des accords entre organismes de Recherche implantés localement et politiques publiques. L'exemple de l'accord cadre Ifremer, en coresponsabilité et objectifs identifiés en commun, serait à étendre aux autres organismes, en institutionnalisant l'expertise scientifique, mais aussi en impliquant plus le monde économique maritime ;
- **La nécessité de statistiques fiables et comparables pour éclairer la prise de décision en matière de politique maritime à tous les niveaux.** Ceci rejoint le projet d'observatoire économique maritime qui est désormais lancé entre le CMNC et la CCI ;
- **La nécessité de favoriser une meilleure coordination de la surveillance maritime entre États.** Ce qui, pour la Nouvelle-Calédonie et ses voisins australiens et Néo-Zélandais, est factuel.

Conformément aux éléments ci-dessus, les priorités sont bien, comme exprimées dans la réflexion Calédonie 2025 et celles de ce rapport :

- la maîtrise de l'espace maritime pour la prévention des risques et la sécurité des activités maritimes,
- la préservation de la qualité des écosystèmes par la mise en oeuvre de processus de gestion durable,
- les acquisitions de connaissance permettant d'identifier le potentiel associé au capital naturel,
- l'articulation avec les politiques d'innovation et de recherche, notamment sur la préservation de la qualité des écosystèmes et sur des processus originaux d'exploitation durable sous différentes formes économiques,
- le rayonnement régional par la mise en oeuvre dans les eaux calédoniennes d'une gestion durable des ressources et des espaces, forgeant une expertise locale exportable vers les vastes états maritimes de la région confrontés à des problématiques similaires.

Et bien évidemment la coordination nécessaire pour atteindre ces buts.

Bref, avec un littoral très développé, de grands lagons, des récifs coralliens magnifiques, un vaste domaine océanique, des hommes et des femmes de Calédonie qui travaillent de la mer et pour la mer, et face à cette belle rencontre entre qualité, compétences, diversité, ressources, culture, enjeux, exemplarité, intégration, prospective, imagination et ambitions..., nous avons de très belles cartes en nos main.

Il suffit donc de les reconnaître, de les classer et de savoir les jouer...