

Rapport de synthèse sur les enjeux maritimes de la Nouvelle-Calédonie

Résumé Exécutif

« Le monde aurait pu être simple comme le ciel et la mer »

André Malraux

Résumé exécutif

Juin 2016

« La mer une clé du futur à trouver ensemble »

Préambule

Ce texte est le résumé du rapport sur les enjeux maritimes de la Nouvelle-Calédonie, document de plus de 300 pages, qui correspond à **l'un des trois projets phare de la feuille de route 2016 du Cluster Maritime Nouvelle-Calédonie.**

Les **deux autres** projets sont :

- le lancement de la réalisation de **l'Observatoire Economique Maritime de NC** en partenariat entre le CMNC et la CCI. Celui-ci prévoit de se construire sur 4 ans, l'année 2016 étant consacrée aux secteurs du tourisme, du récréatif (plaisance, nautisme, sports maritimes..) et des services et commerces associés,
- l'organisation et la tenue les 5 et 6 juillet 2016 des **premières rencontres sur la Mer, dénommées « Etats Généraux de la Mer »**, auxquels le présent rapport apportera des éléments d'analyse objective et des propositions d'action.

Il vise à dresser un diagnostic du fait maritime calédonien, à identifier les freins au développement des différents secteurs d'activité concernés, à jeter les bases de priorités d'action entrant dans une véritable stratégie maritime à construire.

A ces fins il s'articule, après une introduction générale, sur la base de 3 parties principales, résumées ci-après :

Partie 1 : un fait maritime avéré mais trop ignoré : diagnostic d'un état par grands secteurs maritimes en place ou naissants, à l'origine de chaînes de valeur.

Cette partie, qui est le diagnostic proprement dit, dresse un état des lieux par grands secteurs d'activité, qu'ils soient d'essence économique, culturelle, environnementale, administrative, sociale... Elle cherche à en évaluer le poids et souligne plusieurs des enjeux qu'ils portent.

26 secteurs d'activité sont analysés sur la base d'une fiche synthétique par grand secteur qui introduit le secteur concerné, résume le contexte général (ce qui se passe ailleurs dans le monde sur le même sujet), explicite le cas particulier de la Nouvelle-Calédonie, les enjeux sous-jacents et les perspectives ouvertes, cherche à identifier le poids du secteur en emplois, nombre d'entreprises et outils ou infrastructures que ce secteur utilise.

La typologie en secteurs maritimes proposée dans cette partie 1 du rapport est directement dérivée de l'analyse réalisée par le Cluster Maritime Français. Elle est certes adaptable au contexte local, mais, malgré ses

Résumé exécutif

Juin 2016

« La mer une clé du futur à trouver ensemble »

imperfections, est un fondamental du montage de l'observatoire économique maritime calédonien évoqué plus haut.

Les secteurs maritimes traités dans cette partie du rapport sont les suivants (par ordre alphabétique) :

- 1/ Acteurs Économiques Locaux
- 2/ Administration et Gestion de la Mer
- 3/ Aquaculture
- 4/ Assurances
- 5/ Biotechnologies Marines
- 6/ Câbles sous-marins
- 7/ Croisière
- 8/ Culture et Patrimoine – Sensibilisation et Communication
- 9/ Droit
- 10/ Énergies Marines Renouvelables
- 11/ Expertise et Conseil en Développement Durable, Aménagement du Littoral et Environnement
- 12/ Financement
- 13/ Formation et emploi
- 14/ Industrie, Commerce et Services Nautiques et de Plaisance
- 15/ Ingénierie Navale, Expertise Maritime, Technologies Marines
- 16/ Pêche Hauturière

Résumé exécutif

Juin 2016

« La mer une clé du futur à trouver ensemble »

- 17/ Pêche récifo-lagonaire et côtière
- 18/ Planification Spatiale et AMP
- 19/ Ports et Transport Maritime
- 20/ Recherche Océanographique, Enseignement Supérieur et Innovation
- 21/ Ressources Minérales Marines
- 22/ Spatialisation, Analyse et Mutualisation des Données et Connaissances
- 23/ Sports Nautiques
- 24/ Surveillance Maritime, Sécurité : Action de l'Etat et des Collectivités en Mer
- 25/ Tourisme Maritime
- 26/ Travaux Sous-Marins

De cette première partie du rapport on peut tirer un certain nombre de **constats sur un fait maritime calédonien qui est bien là** et qui possède un ensemble d'atouts :

- 26 secteurs d'activité identifiés, ce qui démontre la **diversité et la richesse des métiers**.
- Une évaluation globale (qui demande à être précisée à la faveur du montage d'un Observatoire Economique Maritime) de **plus de 3500 emplois permanents et plus de 1600 temporaires** (chiffres qui n'apparaissent pas dans les comptes publics, faute de statistiques).
- **Des investissements conséquents en outils** : navires et aéronefs de surveillance, minéraliers, barges, remorqueurs, navires de transport de fret et passagers, nautisme et navires de plaisance, outils des sports nautiques... **et en infrastructures** : quais, digues, ports, marinas, aires de travail et de carénage, petite industrie navale, bassins aquacoles, écloseries, infrastructures de transformation des produits de la mer, infrastructures de commerce nautique, infrastructures de recherche et de transfert...
- Des **savoir-faire**, des **compétences** et des **capacités d'expertise**, souvent très pointues,
- Un **patrimoine naturel, historique et humain** ainsi qu'une **culture maritime** de tout premier niveau, (sur 10 « choses à faire ou voir en Nouvelle-Calédonie », 9 ont un lien direct à la mer !)
- Une **qualité des métiers** et, pour tous, un fort **sens de la responsabilité environnementale**, donc de l'**exemplarité**,

Résumé exécutif

Juin 2016

« La mer une clé du futur à trouver ensemble »

- Des **capacités d'innovation** et **plusieurs secteurs d'activité** qui sont actuellement porteurs de grands enjeux : Biotechnologies Bleues, Ressources Minérales Profondes, Energies Marines Renouvelables...

La diversité et la richesse extrême des métiers et savoir-faire liés à la mer que l'on rencontre ici, malgré la « petitesse » du pays, sont garantes d'un **potentiel de développement économique, social, culturel et environnemental** que cette diversité et cette richesse, encore trop peu connues et considérées, représentent déjà et devraient pouvoir porter de plus en plus.

Partie 2 : une synthèse des questions de terrain émises par différents acteurs économiques, sociaux et environnementaux, porteuses d'enjeux.

Cette deuxième partie du rapport 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.

Notre entreprise a bien pour rôle d'appuyer les acteurs du pays, qu'ils soient décideurs publics, opérateurs économiques et société civile, en les aidant à se reconnaître membres d'un « écosystème » partagé. Il est effectivement fondamental qu'ils puissent jouer, par une intégration complexe mais viable, un rôle exemplaire tant en matière de business, de savoir-faire, d'originalité et d'innovation, d'image de qualité, de préservation de milieux naturels, d'ouverture comme de diplomatie et de coopération régionale dans la région à laquelle ce pays appartient : le Pacifique Sud.

L'instruction des manques, freins et obstacles existants s'est effectuée en deux temps, via :

A/ la mise en place de 9 groupes de travail ou collèges thématiques internes au Cluster dont une restitution a été effectuée lors d'une Assemblée Générale en mai 2015, largement ouverte vers l'extérieur du Cluster.

B/ une 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.

Il ressort de cette instruction que plusieurs obstacles ou freins caractérisent le développement des activités maritimes et limitent donc les facteurs de croissance équilibrée, dite « bleue » dont la Nouvelle-Calédonie peut bénéficier.

Ces freins, interdépendants, s'expriment de diverses manières et, 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 en identifie sept grands types.

Résumé exécutif

Juin 2016

« La mer une clé du futur à trouver ensemble »

Ces 7 obstacles sont instruits, dans une analyse totalement citoyenne des questions posées. Celles-ci sont à la fois vues sous l'angle économique, celui de l'emploi, de l'export de nos entreprises, celui de politiques publiques et de modalités de gestion/aménagement modernes et pertinentes, celui de la valorisation d'un Capital Naturel exceptionnel et celui du bien-être de nos citoyens, y compris la formation de la jeunesse calédonienne à de nouveaux savoir-faire.

On trouve ainsi :

- 1/ des freins liés à la grande 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.

Il s'agit donc, au côté de la ressource factuelle qu'est le nickel, de se doter d'une vision objective de notre maritimité, savoir la présenter aux Calédoniens et à l'extérieur, renforcer les initiatives en ce sens, 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/ des freins, en corollaire, qui sont liés à une vision peu partagée et structurée, qui entraînent, faute d'outils transversaux, tels que des plans de gestion intégrés, des « pertes en ligne », des surcoûts et surtout des conflits, donc des pertes économiques.

Nous en tirons donc le besoin urgent pour le pays de se doter, - 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 autoriseraient, 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. Par ailleurs il est préconisé de développer ces outils 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 d'entraîner 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. Mais aussi 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 concernés en priorité. Enfin, et sans doute surtout, parce que, toutes les 3, sont concernées avec la même importance par la mer, ce qui n'est pas le cas de tous les sujets.

Ils interpellent également la Recherche. En effet l'efficacité de tels outils est directement dépendante des connaissances et compétences scientifiques et des approches de type écosystémique et systémique qui auront été mises en place, (voir plus loin).

Résumé exécutif

Juin 2016

« La mer une clé du futur à trouver ensemble »

- 3/ les freins d'une gouvernance complexe et de contraintes administratives à différents niveaux.

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'État.

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 une source d'obstacles.

Face à de multiples questions maritimes, par essence transversales, **il s'agit de favoriser le décloisonnement et la coordination entre les différentes responsabilités décisionnelles.**

Plusieurs possibilités sont envisageables :

Un Monsieur ou Madame mer au Gouvernement, sorte de Secrétaire Général de la 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 », de même qu'il y a un CIMER en métropole, ou une « Conférence Maritime », comme celle mise en place par la Bretagne par exemple. Cette structure légère et permanente 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'État, du monde économique, social et environnemental, fera si besoin appel à des experts extérieurs et s'appuiera sur les organismes de recherche présents sur le territoire (CRESICA).

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/ les freins relatifs au manque ou à la non adéquation d'infrastructures fondamentales utiles au développement.

Résumé exécutif

Juin 2016

« La mer une clé du futur à trouver ensemble »

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. Pour certains domaines, comme l'aquaculture par exemple, le développement et les investissements utiles ont bénéficié d'une bienveillance constante des pouvoirs publics qui font qu'il existe une filière et des emplois. Pour ce qui est du transport maritime et des différentes composantes du récréatif, il semble que l'intérêt ait été moindre ou disons plus diffus... Pourtant, pour ces activités-là, dont la première est fondamentale pour une île, il faut impérativement des infrastructures à la hauteur des enjeux.

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, 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 définit pas de calendrier strict des réalisations nécessaires.***
- ***Malgré une politique de rééquilibrage, il n'y a toujours pas de port secondaire actif dans le Nord.***
- ***Aux Iles certains quais manquent encore et le transport maritime de passagers et de fret, pourtant de loin le moins coûteux et le plus « écologique » n'est pas assez développé.***
- ***Les Grands Yachts, dont on sait la manne financière qu'ils représentent, passent loin de nos côtes et à de rares exceptions, faute d'infrastructures, ne font pas halte chez-nous.***
- ***Le manque de marinas limite 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, à grands frais, nos opérateurs locaux à caréner leurs navires 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 et de réparation navale local attirerait des bateaux étrangers, bien évidemment si le savoir-faire calédonien, au-delà des compétences techniques qui sont là, sait associer le nécessaire contact positif avec le client.***
- ***Bien que dans un pays très sportif, où les sports de mer sont largement répandus, on souffre toujours d'un manque d'infrastructures sportives, malgré quelques bases nautiques. Mais on manque aussi de facilités, en raison de l'éloignement et des coûts, pour attirer de grands sportifs et de grandes manifestations internationales qui ne demandent que cela.***

➤ 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.

Résumé exécutif

Juin 2016

« La mer une clé du futur à trouver ensemble »

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 :

- *L'inadéquation entre le besoin, l'offre et la demande, conséquence et cause de la multiplicité des intervenants (DAM, DFPC, Vice Rectorat, Université, EMM...) envers la véritable formation professionnelle aux métiers de la mer, avec le bon choix des diplômés locaux, à chercher à valoriser régionalement grâce à une école locale en place (l'EMM et des implantations complémentaires). Il s'agirait, en particulier, de se positionner sur le sujet comme pilote francophone d'un programme en invitant les Polynésiens et les Wallisiens et Futuniens à rejoindre ce programme, pour en amortir les coûts et pourquoi pas ensuite rayonner régionalement, tout en identifiant des diplômés complémentaires nécessaires qui sont à trouver en Métropole mais aussi chez nos grands voisins qui commencent à nous tendre la perche...*
- *Des formations pratiques de base, utiles, en particulier aux calédoniens, actifs par exemple dans des commerces ou entreprises liées à la plaisance, au nautisme, au trafic maritime, mais aussi à la plongée professionnelle etc... ou encore à ce que des vocations se créent et que des talents sachent s'identifier. 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 voies pouvant les susciter.*
- *Mais aussi un renforcement de la sensibilisation des jeunes calédoniens et de formations spécifiques via l'Université et les organismes de Recherche implantés localement, dont certains forment ici des techniciens, ingénieurs ou chercheurs en fin de cursus et participent activement, tous les ans, à la Fête de la Science, où la mer occupe une place importante. Pourquoi ne pas imaginer une « Exposition itinérante – Mer », un peu à l'image des Vaisseaux des Sciences, qui sillonnerait le territoire ? Une exposition itinérante, ludique et interactive, qui – l'expérience l'a montré pour les Vaisseaux Des Sciences Nickel et Biodiversité – est très appréciée, très instructive, et peut être un moyen de communication efficace.*

➤ 6/ des freins posés par vides ou des adaptations du droit

Ce sujet en est un en soi, très transversal, que le rapport n'a pu approfondir et qui doit être reconnu comme un projet en tant que tel à instruire suite aux Premiers Etats Généraux de la Mer. Ceci notamment en préparation d'un Livre Bleu qui codifierait une stratégie maritime. Des évolutions très significatives sont en cours à de nombreux niveaux mais il reste plusieurs obstacles liés à des application d'un droit métropolitain ne tenant pas toujours compte des spécificités du pays, qu'elles soient géographiques, environnementales, humaines..., de toilettage nécessaire dans certains domaines d'un droit ancien et non adapté aux évolutions techniques

Résumé exécutif

Juin 2016

« La mer une clé du futur à trouver ensemble »

nouvelles (travaux maritimes par exemple), **de l'harmonisation d'un droit de l'environnement**, de la question des **droits de propriété intellectuelle et de partage des avantages** sur les valorisations qui notamment concernent le capital naturel du pays.... Pour ne citer que quelques aspects.

- 7/ des freins et obstacles intrinsèques au niveau des liens encore 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 CRESICA, dont on attend désormais les actions, d'une Technopole active, portée par ADECAL, d'un incubateur et de pépinières d'entreprises, d'une stratégie de l'Innovation, 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), les Géosciences Marines, ou les premières initiatives technologiques (vidéo sous-marine).

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 mieux identifié et soutenu.

Ceci pourrait se promouvoir en mettant en avant, par des politiques attractives, une « Plateforme Technique Calédonienne d'Essais en Mer », compte tenu du terrain de jeu exceptionnel que représente l'espace maritime calédonien qui va des mangroves aux grands fonds en passant par les récifs coralliens. Celle-ci permettrait de tester, adapter, tropicaliser des systèmes, éventuellement conçus hors Calédonie, donc innover sur ces systèmes et les promouvoir avec retour de royalties. Des centres techniques d'essai (en vol, routiers, du rail etc...), ont partout montré leur intérêt. Les Centres Techniques aquacoles ou piscicoles de l'ADECAL en sont une préfiguration.

Plusieurs opérateurs locaux, et aussi extérieurs, pourraient être intéressés et donc clients de ce type de structure où l'exigence de rigueur, de professionnalisme et donc de qualité primera si l'ambition de le faire est bien-là.

Il y a également ce que nous avons identifié au point 2 ci-dessus, dans un pays où le Capital Naturel est fondamental, qui est relatif à la mise en place de véritables plans de gestion et de réseaux d'observation et de suivi de la qualité des milieux. Ceci interpelle également la recherche et l'innovation car les bases scientifiques, techniques et innovantes de tels outils sont une nécessité en appui à la décision publique. Elles doivent permettre, après mise au point, des transferts efficaces vers des opérateurs publics et privés. Au-delà, de telles initiatives sont porteuses d'image de savoir-faire et de compétences, recherchés par tous les pays insulaires du Pacifique Sud, garants d'un développement économique équilibré, préservant et valorisant ce Capital Naturel.

Résumé exécutif

Juin 2016

« La mer une clé du futur à trouver ensemble »

La question du rôle institutionnel de référents scientifiques est posée et, bien sûr, celle d'une stratégie maritime affirmée.

Partie 3 : une ambition, 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.

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. Ceci sous-entend la nécessité qu'il y a d'une cohésion entre les acteurs, donc d'une bonne coordination ainsi que l'affichage d'ambitions.

Après un rappel des atouts du pays, qu'ils soient relatifs aux conditions naturelles, à la position géostratégique, aux potentiels économiques, aux valeurs culturelles et sociales, on développe le fait que la mer et les activités qui s'y portent sont gages d'intérêts fondamentaux :

- L'aquaculture, le tourisme, la plaisance, le nautisme, les sports nautiques... ne peuvent se développer que dans des milieux et environnements sains dont la qualité est irréprochable. **Ces activités maritimes sont donc garantes de milieux non perturbés et en sont des sentinelles. Il est fondamental de pouvoir les accompagner de politiques mettant en avant l'écoresponsabilité. Déjà la pêche hauturière calédonienne s'est dotée d'un label de pêche responsable, il faut poursuivre cet aspect des choses : écolabels pour nos aquacultures, inflexions vers l'éco-nautisme, l'éco-tourisme... En effet, sans opposer développement économique et protection des milieux, ceux qui sauront les concilier intelligemment et fermement, seront les gagnants de demain.**
- 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, qui fixent des populations en dehors des zones urbaines et autorisent des emplois permanents et d'autres temporaires qui sont cohérents avec les activités traditionnelles des populations locales.** Ainsi que la réflexion Calédonie 2025 le soulignait, « la mer est un fort contributeur aux amortisseurs socio-économiques du pays ».
- **Le potentiel maritime calédonien autorise à ce que de nouvelles pistes d'activité soient explorées. Ainsi les biotechnologies bleues, source d'exploitation durable et à forte valeur ajoutée de la biodiversité marine, ainsi les ressources minérales profondes éventuelles** dont les dossiers sont à instruire, notamment dans le cadre

Résumé exécutif

Juin 2016

« La mer une clé du futur à trouver ensemble »

du plan de gestion du Parc Naturel de la Mer de Corail, ainsi encore **des perspectives relatives aux énergies renouvelables marines** dont l'inventaire des ressources est à établir.

- Au-delà des ressources exploitables, **la mer et l'océan et leur capital naturel sont porteurs d'éthique et sont une école de vie et de liberté**. A ces titres-là, une éducation, une formation et une expérience aux choses de la mer sont **sources de responsabilité et sans doute de fondement identitaire**.
- **Mer et Océan contribuent également 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 sont donc aussi **porteurs de valorisation personnelle et de cohésion humaine et sociale**.
- 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**. 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 qui sont dotés d'immenses Zones Economiques Exclusives marines où tout reste à connaître, comme en acquisition de savoirs 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. Ils sont sources de nouveaux concepts de pensée, de décroisement, de concertation et insufflent 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). Ceux-ci impliquent des modes de gestion participative associés dont le fondamental est celui de l'appartenance à un même écosystème, dont en plus nous venons tous....
- Les peuples et les pays, quels 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 ; d'échanges, de notoriété... Or ici l'histoire maritime du pays est factuelle. A cette histoire en marche manque une stratégie et une politique pour que la Calédonie sache être plus ambitieuse et puisse 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. Aussi une stratégie de coopération régionale, mettant en avant la maritimité et les questions qu'elle pose, nous apparaît-elle primordiale. La Calédonie pourrait être bien inspirée de se placer en leader, ou au moins en « éclairer » de ces questions, vis-à-vis de ses voisins.

Résumé exécutif

Juin 2016

« La mer une clé du futur à trouver ensemble »

Imaginer de promouvoir les atouts et compétences locales vis-à-vis de la notion de « laboratoire du futur » sur bien des sujets dont ceux prioritaires de la mer, dans une appartenance à une région avant tout « océanique », nous apparaît devoir être un axe stratégique majeur pour demain.

- En complément de tout cela, la mer et l'océan peuvent 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 ». Une stratégie maritime à construire est selon nous une voie permettant de transformer des spécificités calédoniennes en avantages compétitifs.

On rappelle l'analyse européenne en amont de 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.

- *Nécessité d'éviter la multiplication des pouvoirs réglementaires entre autorités...*
- *Besoin avéré d'une programmation coordonnée des activités maritimes concurrentes et d'une gestion stratégique des zones maritimes (aménagement de l'espace maritime).*
- *Besoin d'une meilleure coordination entre les différents comités sectoriels de dialogue social concernés par les questions maritimes.*
- *Adoption et mise en oeuvre d'une approche écosystémique et d'une directive-cadre accompagnant une stratégie pour le milieu marin.*
- *Nécessité de développer une interface entre science et politique et de faire en sorte que la politique maritime mise en place repose sur une expertise scientifique, (ce qui est insuffisamment le cas en Nouvelle-Calédonie, tout particulièrement pour les questions environnementales qui seront de plus en plus aiguës...)*
- *Nécessité de statistiques fiables et comparables pour éclairer la prise de décision en matière de politique maritime à tous les niveaux (cf. Observatoire Economique Maritime).*
- *Nécessité de favoriser une meilleure coordination de la surveillance maritime entre États.* Ce qui est ici factuel et à renforcer.

Avec un littoral très développé, de grands lagons, des récifs coralliens magnifiques, une qualité environnementale exceptionnelle, une biodiversité de tout premier ordre, un vaste domaine océanique, des hommes et des femmes de Calédonie qui travaillent de la mer et pour la mer, possèdent des compétences, des savoir-faire, innovent... et

Résumé exécutif

Juin 2016

« La mer une clé du futur à trouver ensemble »

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 mains.

A nous de les reconnaître, de les classer et de savoir les jouer...

En guise d'épilogue

- Bien connaître ses cartes suppose la pleine reconnaissance du fait maritime local et donc renforcer une communication et une vulgarisation objective sur les richesses et fragilités de la mer et du monde maritime, qui permette à tous les calédoniens de savoir, et donc de mieux voir, en ayant TOUS un même niveau d'information et donc de conscience.
- Savoir classer et hiérarchiser nos cartes en main, puisqu'avant tout nous jouons pour une Calédonie gagnante, mais en sachant que nous jouons contre d'autres... Ceci suppose qu'on définisse une base d'analyse multicritères qui puisse utiliser, pour ce classement de priorités, des paramètres tels que emplois, qualité, originalité, image, innovation, exemplarité, durabilité, compétitivité, export, cohésion sociale, court terme et plus long terme...
- Oser jouer nos cartes en main, suppose aussi, outre la volonté de le faire, que des règles soient établies et, qu'avec nos différences internes, nous sachions jouer un seul et même jeu.

Et c'est bien là, dans la préconisation et la structuration des règles du jeu, que se positionne la nécessité de la définition d'une stratégie maritime.

Les premières rencontres ou Etats Généraux de la Mer les 5 et 6 juillet 2016, qui s'inscrivent dans la suite logique des éléments de ce rapport, devront concrétiser cette prise de conscience et illustrer des perspectives qui concernent un engagement de principe, collégial, et sur des délais réalistes, qui pourrait concerner en priorité :

- Un travail de définition du texte d'une charte décisionnelle qui viserait à doter le pays d'une stratégie maritime,
- La rédaction d'un « Livre Bleu de la mer », qui déclinerait cette charte et serve de référence, au-delà des documents de Calédonie 2025 ou du présent rapport, décrit dans ce résumé,
- Le choix de la solution objective et pertinente pour une gouvernance optimisée des choses de la mer,
- L'engagement de tenir systématiquement, chaque année, une sorte d'Agora permanente : « les Journées de la Mer » où, en parallèle, le monde économique, le monde scientifique et de l'innovation, le monde de l'administration, le monde associatif traiteront de sujets prioritaires identifiés en commun, grâce à la meilleure solution de gouvernance évoquée plus haut qui aura été trouvée, et qui restitueront leurs conclusions devant les élus, décideurs publics.

Résumé exécutif

Juin 2016

« La mer une clé du futur à trouver ensemble »

Dans cette optique nous préconisons, pour avancer sur ces concepts, que les premiers Etats Généraux de juillet 2016, au delà des présentations qui seront faites, positionnent 6 ateliers de réflexion qui puissent réfléchir et instruire 6 questions majeures :

A/ au plan strictement transversal interne :

- A.1/ Quelle coordination et quelle optimisation et simplification de la gouvernance des choses de la mer imaginer ?
- A.2/ Pourquoi une planification et une gestion intégrée des espaces maritimes est elle une nécessité, porteuse de gains ?
- A.3/ Quelles infrastructures prioritaires pour le pays, optimisant les activités et les emplois sous-jacents ?

B/ au plan d'opportunités sur le court terme de développement économique, en se démarquant des autres, sur des critères à définir :

- B.1/ Comment faire de la Nouvelle-Calédonie une destination phare dans le Pacifique pour toutes les formes que peut prendre l'industrie de la Croisière ?
- B.2/ Comment bien accompagner la montée en puissance du récréatif (Nautisme, Plaisance, Sports Nautiques, Tourisme Maritime...) et l'ensemble des services associés ?
- B.3/ Quelle politique de valorisation et d'exploitation durable des Ressources Naturelles Marines (biologiques, biotechnologiques, minérales, paysagères, énergétiques...) et de la préservation de leurs richesses et de leur qualité pour le pays et dans une exemplarité régionale ?

Certes, il y bien d'autres questions que les 6 exposées ci-dessus, mais nous devons faire des choix, sachant que la proposition de mise en place de solutions pour un système continu et permanent d'instruction des « choses de la mer » tel que : « Comité inter-collectivité Mer » et « Journées de la Mer », autorisera l'analyse progressive d'autres enjeux.

Souhaitons que les éléments de ce rapport catalysent une véritable ambition maritime du pays.

« Et c'est un songe en mer comme il n'en fut jamais songé, et c'est la mer en nous qui le songera. »

Amers, Saint-John Perse

Résumé exécutif

Juin 2016

« La mer une clé du futur à trouver ensemble »

Remerciements

Le rapport sur les enjeux maritimes de la Nouvelle-Calédonie et son présent résumé exécutif, dont la coordination a été confiée à 3 membres du Cluster : l'entreprise Océan Avenir NC (L. Loubersac) comme pilote, associée aux entreprises Archipelagoes NC (E. Colombin) et Littoralys (N. Rafecas), sont le fruit d'un travail collectif qui a impliqué les membres du Cluster Maritime et a bénéficié d'expertises extérieures d'autres entreprises ou d'administrations non membres. Nous remercions tous les membres actifs et associés du CMNC de leurs contributions, mais plus particulièrement les entreprises, sociétés, institutions ou personnalités suivantes pour leur travail :

- AAMP
- ADECAL Technopole, pôle Mar
- AEL
- AMP Consult
- Aqualagon
- Archipelagoes
- A. Gras Avocat
- Assystem
- BCI
- Biocenose Marine
- BlueCham
- Cotransmine
- CCI
- Creocan
- Cymo
- DAM
- Dexen
- EMM
- FINC
- Ifremer
- Imex
- Innov Aquaculture
- IRD
- JKR Marine
- J. Leden (port autonome)
- Groupement Fermes Aquacoles
- Kenua
- Laubreaux Marine
- L'Huitrière
- Ligue Calédonienne de Voile
- US Boat Import
- Littoralys
- L2K Innovation
- Marine Nationale
- Mary D Entreprise
- MEDEF
- Musée Maritime
- Neptune Entretien
- Nouméa Océan
- Océan Avenir NC
- Pacific Electronique
- Pilotes Maritimes
- Poema Insurances
- Quality Boats
- R. Farman (ADL)
- SANT
- Scadem
- SHOM
- SNSM
- Société Minière Montagnat
- Sodemo
- Speed Marine
- Squale
- SUDILES
- S. Grandjean (indépendante)
- TaiKona
- Taxi Boat Casy
- Techmar Pacific
- UMEP

Résumé exécutif

Juin 2016

« La mer une clé du futur à trouver ensemble »

N'ont pas été comptabilisés nos membres actifs les plus récents : Air Lagoon, Arcopaint, Ecoblast, SAS YalapBeleb, qui ne pouvaient matériellement contribuer à ces textes.

Nos remerciements s'adressent également à des entités extérieures au Cluster Maritime qui ont été destinataires de nos réflexions, ont répondu à nos sollicitations et apporté des contributions pour certaines très significatives, pour d'autres des éclairages ou ont offert un accord tacite à nos propos, ainsi :

- ACMA Boniface
- Albacore
- ALDA Marine
- APIBC
- BabyBlue
- BioTechal
- CMI
- Dawa Marine
- DFPC
- CGPME
- Cluster Acotred
- Cluster AMD
- Cluster Maritime Français,
- Cluster Maritime Polynésie française,
- Cluster Synergie
- Conservatoire d'Espaces Naturels
- FANC
- France Energies Marines
- Gendarmerie Maritime
- Gendarmerie Nationale
- Munum
- Navimon
- NCTPS
- Nord Avenir
- Nouméa Yachts Services
- OCTS
- Pacific Tuna
- Pescana
- Promosud
- Sea Horse
- Services techniques du Gouvernement,
- Services Techniques de la Province des Iles,
- Services Techniques de la Province Nord
- Services Techniques de la Province Sud
- SLN
- SODIL
- Vice Rectorat

Comment citer ce texte :

*CMNC (2016) ; coordination : L. Loubersac (Océan Avenir NC), Emma Colombin (Archipelagoes NC), Nicolas Rafecas (Littoralys). **Rapport de synthèse sur les enjeux maritimes de la Nouvelle-Calédonie ; résumé exécutif.** Nouméa, juin 2016. 17 pages.*

Résumé exécutif

Juin 2016

« La mer : une clé du futur à trouver ensemble »