

## SECTEUR D'ACTIVITE 14

### Industrie, Commerce et Services Nautiques et de Plaisance

*Coordination Speed Marine avec contribution de JKR, Neptune, Quality Boats, US Boats, ACMA Boniface, Marine Nationale, Dawa Marine, Nouméa Yachts Services, Archipelagoes, Océan Avenir.*

<b>Nombre d'emplois</b>	<b>500 emplois environ</b> dont 300 patentés, 10 entreprises de 8 à 10 salariés, et 20 entre 1 et 5 salariés. L'observatoire de la CCI permettra de chiffrer cela précisément.
<b>Tendance de l'activité</b>	Un CA de 4 Milliards XFP, hors Marine Nationale, dont 1,5 pour les patentés du secteur.
<b>Contraintes</b>	Manque de places à sec et en marina Taille des rampes de sortie et des travel lifts Types de places (trop petites...) Gestion des aires de carénage : 2500 heures de lift technique à Nouville alors que la capacité est de 6000h. Infrastructures inadaptées aux superyachts
<b>Remarque</b>	Activités liées en partie au tourisme, et interdépendantes

#### **1/ Preamble et Contexte**

L'activité industrielle et commerciale du secteur maritime est clairement liée à l'activité des ports et marinas du territoire.

Le secteur traité dans cette fiche « Industrie, Commerce et Services » regroupe à la fois les vendeurs de bateaux, des importateurs, des techniciens, des artisans, des magasins, des fabricants et distributeurs de matériels.

Lorsque les dispositions sont efficacement prises pour accueillir à la fois bateaux et services, clients et artisans, l'activité croît doucement mais sûrement.

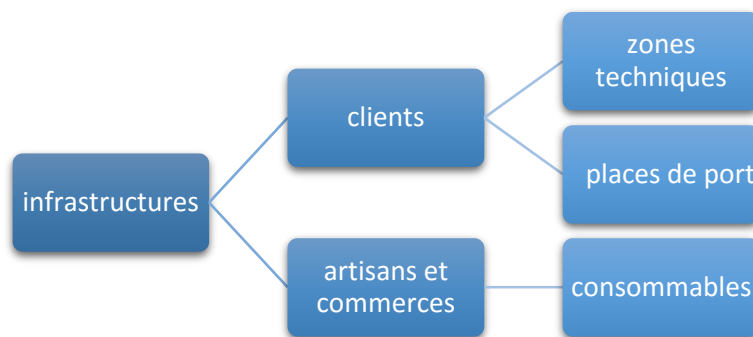
#### **Partie 1. Secteur d'activité 14 : Industrie, Commerce et Services Nautiques et de Plaisance**

Juin 2016

Il apparaît que ce secteur est plus ou moins en panne car les marinas sont arrivées à saturation et rien ne peut se créer sans infrastructures (voir plus loin). Cette remarque étant valable sur Nouméa comme dans le Nord ou les Iles de Nouvelle Calédonie

Certains éléments présentés dans cette fiche font référence à ceux détaillés dans plusieurs autres fiches telles que : Port et Transport, Tourisme, Surveillance et Sécurité Maritime, Sports Maritimes....

On trouve ci-dessous le schéma logique habituel de développement des activités permettant de constater que l'existence d'infrastructures est hautement stratégique car primordial.



## ***2/ Rappel sur ce que ce secteur représente***

Dans le monde, l'industrie, les services et le commerce nautiques, aussi bien relatifs en priorité à la plaisance et au nautisme proprement dits mais aussi au transport maritime, au tourisme, à la croisière, aux sports nautiques, aux superyachts etc... est un facteur de croissance économique majeur.

Pour ce qui concerne la métropole, reconnue dans une position de leader mondial, malgré les baisses récentes d'activité dues à la crise économique actuelle, ce sont plus de 5 000 entreprises, plus de 40 000 emplois et un taux d'exportation de produits et services de plus de 65%.

Selon la Fédération française des ports de plaisance (FFPP), en 2008 on dénombrait en France (métropole et DOM-TOM) 180 ports de plaisance (maritimes et fluviaux), ainsi que 370

## **Partie 1. Secteur d'activité 14 : Industrie, Commerce et Services Nautiques et de Plaisance**

Juin 2016

installations d'accueil (parfois simples bouées) soit 166 000 places au ponton et 60 000 places au mouillage.

D'autres pays de notre région, de culture maritime, la Nouvelle-Zélande par exemple, base l'une des sources de son développement économique sur ce secteur.

Le développement économique de ce secteur inclut la fabrication ou l'import de bateaux pour utilisation locale, leur entretien/maintenance, le « parking » ou mouillage de ces navires, les services d'accueil pour des bateaux (superyachts par ex, ou carénage de navires de la région...) et donc les infrastructures associées, mais aussi tout un secteur commercial directement lié : accastillage, matériel de sécurité, matériels propres aux sports nautiques, location etc...

Aussi, un tel secteur, porté par la dynamique récréative mondiale d'une part et l'explosion des besoins de transport maritime (voir les fiches correspondantes), est-il hautement stratégique.

Il l'est d'autant plus qu'il est fédérateur d'emplois transversaux au maritime, mais induits par le maritime. En termes d'impact de la création d'une marina on évalue que pour 10 places de bateaux créées, 1 emploi direct et 1 emploi indirect sont générés.

Les exemples sont nombreux, nous n'en citerons que deux significatifs à nos yeux vis-à-vis du cas calédonien :

a/ un projet comme la marina de l'étang de Z'abricot à Fort de France (1100 places), créé entre 900 et 1100 emplois dans le BTP pendant la phase de construction puis plus de 1400 emplois induits par l'activité de la marina : commerces, logements, hôtellerie, entretien, locations ...

b/ les dynamiques relatives aux superyachts

Acquérir un superyacht n'est pas donné à tout le monde. En fait, c'est à la portée de quelques 200 000 privilégiés dans le monde, selon une étude de la compagnie d'assurance « Towergate » qui clarifie le véritable coût de ces palaces flottants.

On apprend ainsi que :

- Un méga yacht de 100 m capable de naviguer à 25 nœuds et embarquant 50 membres d'équipage coûte en moyenne 275 millions de dollars.
- Ces navires sont la propriété de personnes ayant un revenu net annuel généralement supérieur à 30 millions \$ (env. 28 millions d'euros)
- Le coût opérationnel annuel d'un méga yacht est estimé à 10 % de son prix d'achat. Soit, pour le luxueux « Eclipse » (162,5 m), propriété du milliardaire russe Roman Abramovitch estimé autour de 500 millions \$, un sus annuel de 50 millions \$ !
- La consommation moyenne de gasoil pour un yacht long de 70 m est d'environ 500 L/H. Le budget annuel de carburant avoisine alors 400 000 \$.

## **Partie 1. Secteur d'activité 14 : Industrie, Commerce et Services Nautiques et de Plaisance**

Juin 2016

- La TVA représente 15 à 25 % de la valeur de ces navires.
- L'amarrage annuel dans les différents ports pour les jet-setters revient à 350 000 \$.
- Il faut ajouter, bien sûr, le montant de l'assurance pour couvrir d'éventuels dommages : 240 000 \$ par an.
- L'entretien annuel (révision, mécanique, peinture, etc..) pour un joli jouet d'une centaine de mètres approche 1,4 million \$.
- Prévoyez enfin 1.4 millions \$ pour le salaire de l'équipage.
- Les américains sont en tête des propriétaires (14%) de superyachts. L'Asie est le continent où les ventes progressent le plus : 11% en 2014 contre 3% en 2011.
- La plupart des propriétaires revendent leur yacht après 3 ans. Les unités affichent alors une moyenne de 3 000 milles au compteur.

A Tahiti, 60 yachts de passage injectent 900 millions de xpf et 600 plaisanciers de passages injectent 210 millions xpf. (Source : IEOM janvier 2015).

Nous ne sommes pas ici pour plaider la cause de telle ou telle dynamique, mais d'être réalistes et de s'interroger si la Nouvelle Calédonie souhaite accueillir certains de ces superyachts dans de bonnes conditions, mais aussi si elle veut offrir à tous les navires des touristes et des Calédoniens, de taille intermédiaire comme de bien plus petite taille, plates en aluminium incluses, des services de qualité en nombre suffisant.

### ***3/ Le cas de la Nouvelle-Calédonie***

#### ***3.1 Le point sur les infrastructures existantes pour le Nautisme et de la Plaisance***

L'activité présentée dans cette fiche est factuelle dans un pays qui compte plus de 26 000 navires immatriculés dont 719 professionnels, pour 264 000 habitants, soit une embarcation pour 10 habitants ou 7 fois plus de bateaux par habitant qu'en France métropolitaine.

##### **3.1.1 Places de marinas**

Le nombre de place de ports et marinas disponibles pour le nautisme et la plaisance aussi bien à flot qu'à sec est actuellement d'environ 2200 places réparties comme suit :

- Port du Sud : 250
- Port Moselle : 550 +90
- Port de Nouville : 70
- CNC : 620
- Port Brunelet : 120
- Sunset Marina : 90

## **Partie 1. Secteur d'activité 14 : Industrie, Commerce et Services Nautiques et de Plaisance**

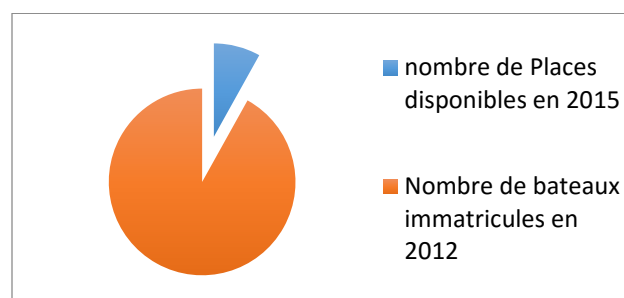
Juin 2016

- Marina Boulari : 60 + 90
- Marina Port Ouenghi : 165
- Marina Touho : 10
- Marina Hienghene : 14
- Marina Koumac : 50
- Marina Lifou : 42

Marina de Hienghène ©Emma Colombin



Le diagramme ci-dessous explicite le nombre de places disponibles par rapport au nombre de navires immatriculés :



Le besoin immédiat est évalué à 350 places à flot pour débloquer le marché des ventes de bateaux neufs et occasion.

## Partie 1. Secteur d'activité 14 : Industrie, Commerce et Services Nautiques et de Plaisance

Juin 2016

Il y a deux projets d'extension de marinas en cours actuellement mais bloqués pour diverses raisons :

- ↳ Port Moselle 600 places
- ↳ Port du sud 250 places

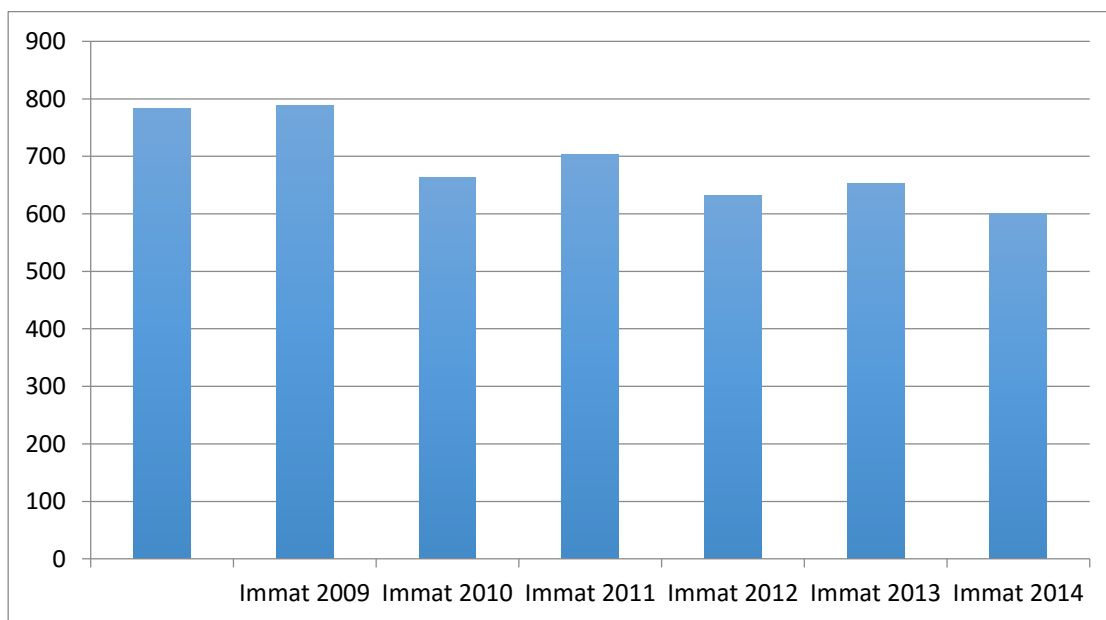
Et un projet de nouvelle marina à Nouré de 900 places.

Ces différents projets permettraient de débloquer le marché du neuf et de l'occasion, sans parler de l'accueil des bateaux de passage (cf. fiche 25 tourisme).

Port Moselle a aussi présenté un projet de dock à bateau de 300 places sur le terrain remblayé de la pointe de l'artillerie (dans le prolongement du port à sec).

Ce déficit de place entraîne plusieurs freins au développement de ce secteur.

Par exemple l'évolution des premières immatriculations de navires de plaisance présente une baisse de plus de 16% selon les statistiques de la période 2008-2014.



A défaut de places à flot ou à sec certains plaisanciers stockent leurs bateaux sur remorque dans des espaces loués ou chez eux. Des solutions sont en cours d'étude type garage à bateau ou des bateaux à moteurs sont stockés sur 2 ou 3 étages.

## Partie 1. Secteur d'activité 14 : Industrie, Commerce et Services Nautiques et de Plaisance

Juin 2016



### 3.1.2 Aires d'entretien et de carénage

On dénombre les chantiers suivants sans avoir de chiffres sur le nombre de places disponibles ni le nombre de sorties annuelles.

- Nouville plaisance (Sodemo)
- Neptune
- Carenocéan
- Socometal
- Cale de Halage (Port autonome)
- Socalmo
- CNC

Une étude serait nécessaire pour évaluer l'offre actuelle, et mesurer les avantages et inconvénients des installations actuelles.

Il n'existe aucune aire de carénage en dehors du grand Nouméa.

Ce qui est certain c'est que le potentiel de Nouville plaisance fait que 6000 heures de manutention sont prévues alors que seules 2500 sont effectuées en raison d'un certain nombre de dysfonctionnements. Le taux actuel d'occupation est de 60% pour le carénage et 40% pour

## **Partie 1. Secteur d'activité 14 : Industrie, Commerce et Services Nautiques et de Plaisance**

Juin 2016

l'hivernage, ce taux pourrait facilement atteindre 80% en réaménageant les plages horaires de manutention.

A Numbo il existe plusieurs projets mais un certain nombre de freins empêchent leur développement.

Indépendamment de la question des places et du développement des infrastructures possible (voir fiche 19 Ports et Transports) ce secteur concerne de nombreuses autres activités car il induit différents services d'entretien, de réparation, de maintenance, d'accastillage, etc...

### 3.2/ Un ensemble d'activités qui touchent tout le territoire, à considérer car génératrices de dynamiques économiques

Les entreprises du secteur existent depuis de très nombreuses années, à l'image de Limousin marine créée dans les années 50, et font partie du paysage économique de la NC.

Sans connaître à ce stade leur nombre, le nombre exact de salariés et les chiffres d'affaires, on peut lister les différents types d'entreprises concernées :

- Prestataires de services techniques : mécaniciens, électriciens, réparations de voiles, frigoristes, gréeurs, fibreurs, peintres, menuisiers...
- Commerce : accastillage, voiles, électronique, moteurs, remorques, équipement de loisir...
- Vente de bateaux neufs et de motos marines
- Fabrication de bateaux : Marine Performance...

Le constat très simple que l'activité nautique est essentiellement centrée sur Nouméa et le Grand Sud avec ses réseaux et ses infrastructures serait trop facile à conclure.

On doit considérer que le secteur nautique, du commerce et de l'industrie, générateur d'emplois et de richesses, de services et de développement, est aussi lié aux activités (voir les fiches dédiées) du transport minier, du transport de fret et de passagers, de la pêche professionnelle et sportive, de la surveillance maritime, des individuels et de leurs plates, du tourisme en développement et du loisir.

Ainsi lorsqu'une infrastructure se crée, elle engendre de l'emploi dans plusieurs secteurs. On citera trois exemples :

- Port Ouenghi, créé de toutes pièces et qui accueille en direct artisans et commerces (mécaniciens, consommables, restaurants, artisans, petits métiers) qui n'étaient pas là avant.

## **Partie 1. Secteur d'activité 14 : Industrie, Commerce et Services Nautiques et de Plaisance**

Juin 2016



- Boulari avec les mêmes impacts,
- Koumac avec les mêmes effets...

Ainsi doit-on pouvoir insister qu'au-delà des apparences, l'activité nautique est présente, toutes proportions gardées et suivant les activités des secteurs, aussi bien autour de l'agglomération la plus importante, mais aussi dans l'ensemble des Iles et du Nord au Sud de la Grande Terre.

Si le secteur national français subit un revers important, - 25 % au dernier salon nautique (dû, sans doute, aux préoccupations sociales et économiques liées à la crise en l'Europe,) on a vu, au contraire, ces dernières années les ports se créer en Nouvelle-Calédonie (Vavouto, Prony) des marinas se structurer (Koumac), des marinas se rénover (Wé à Lifou) et un secteur de la petite embarcation se porter correctement ici.

Par nature, dès lors que l'activité est possible et que les infrastructures se créent, les secteurs économiques directs et indirects émergent.

On peut citer ici les nécessités du schéma de développement des infrastructures portuaires pour accueillir mieux encore les bateaux de croisière mais aussi l'importance de garantir des places aux superyachts, aux voiliers de passage comme aux calédoniens et de pouvoir stocker, protéger et sécuriser leurs bateaux de loisirs ou de pêche.

On doit pouvoir considérer, en effet, que :

- la flotte de la Marine Nationale en Nouvelle Calédonie exécute les travaux d'entretien de ses navires en Nouvelle Zélande et Australie car il manque des cales adaptées... Idem pour certains gros navires de transport de charges. C'est aussi le cas d'un certain nombre de bateaux locaux, notamment de catamarans qui ne trouvent pas ici des chantiers à la hauteur de leurs attentes.
- les superyachts se détournent de la Nouvelle Calédonie car nous manquons de places adaptées (sans compter une réglementation concernant l'activité de charter en discussion).
- certains travaux techniques importants sont exécutés dans des situations précaires avec des impacts directs sur l'environnement marin car les structures ne sont pas adaptées.
- certaines de nos installations techniques sont restées les mêmes depuis 20 ans et vivent au quotidien des problèmes structurels de gestion des polluants, des problèmes de personnel, des problèmes de compétences présentes dans le spectre des travaux demandés par les clients et qui, faute des investissements adéquats souffrent de pertes d'exploitation qui retentissent sur l'ensemble du secteur ( zone technique carénage du CNC entourée d'immeuble d'habitation, zone de Nouville sans manutention les WE ou après 15h00 etc...)

## **Partie 1. Secteur d'activité 14 : Industrie, Commerce et Services Nautiques et de Plaisance**

Juin 2016

L'ensemble de ces "fuites" sont autant de freins au développement des activités de commerce et d'industrie de notre secteur et autant de risques sur les emplois directs et indirects.

### 3.3/ Un commerce oblitéré d'un côté et ne sachant que se développer de l'autre

En termes d'économie d'échelle, il est important de considérer que le secteur de la vente du bateau est vital pour tous les autres secteurs nautiques. Le fait qu'il soit quasi à l'arrêt faute de place en marina a donc bien un effet direct.

Certes d'autres secteurs bénéficient du développement des loisirs nautiques, les taxis boats par exemple, ou encore tout ce qui concerne le récréatif ; paddle, kite, plongée...

Actuellement le secteur de la construction nautique n'est pas suffisamment structuré pour exporter mais à terme cela est tout à fait envisageable.

### 3.4/ L'opportunité d'accueillir des grands Yachts

La Nouvelle Calédonie accueille environ 25 yachts par an. C'est largement en dessous des pays voisins.

Des mesures sont possibles afin d'inciter les grands yachts à venir et à rester sur notre territoire, celles-ci sont explicitées dans la fiche 25 tourisme nautique.

#### **Remarque**

Il est important de développer ces activités en concordance avec l'évolution vers une protection de l'environnement renforcée. En effet les peintures type TBT sont maintenant interdites pour la plaisance mais les antifouling restent nocifs et les aires de carénage doivent toutes être équipées de récupération de ces peintures et autres lorsque les coques sont décapées. D'autres solutions sont envisageables mais le stockage à sec permet d'éviter les couches d'antifouling sur les bateaux.

#### **Conclusions, évolutions et perspectives**

La présente fiche, complétée des arguments plaidés par le Transport Maritime, le Tourisme, les Sports Nautiques, pour ne citer que les principaux autres secteurs, montre combien le secteur d'activité concerné est stratégique pour le pays.

## **Partie 1. Secteur d'activité 14 : Industrie, Commerce et Services Nautiques et de Plaisance**

Juin 2016

Aussi les enjeux, qui seront repris en partie 2 et 3 de ce rapport doivent-ils considérer :

1/ l'inexistence d'un observatoire des activités nautiques (question que l'Observatoire Economique CMNC/CCI devrait savoir résoudre, sachant que le thème a été retenu en priorité 1)

2/ le besoin urgent d'instruire les dossiers clés avec en priorité de débloquer des projets qui sont déjà en cours et n'attendent donc que de voir les solutions mises en place :

- Les projets d'extension de Port du Sud, Port Moselle, Port Boulari, Marina de Pandop (Koumac) et le projet de création de la marina de Nouré sont pensés, chiffrés et présentés et des projets de marinas à Ste Marie et à Nouville sont en cours d'étude, par conséquent des avancées significatives sont attendues,
- Améliorer et optimiser les zones de carénage existantes pour la plaisance (Nouville et Numbo) et mieux structurer les zones de carénage du secteur industriel
- Débloquer en urgence la réglementation sur les Méga Yacht (douanière et autorisation d'exploitation de Charter), et apporter de vraies solutions sur l'accueil de ces navires
- Devenir autonome dans les sorties techniques des bateaux, notamment ceux compris entre 20 et 80 m qui constituent le cœur du marché (qui est à la fois local et régional cf. Vanuatu par ex.)
- Contribuer aux réflexions menées sur le Plan de Développement et d'Aménagement 2012 ainsi qu'aux Projet de développement et d'aménagements de la zone littorale technique artisanale et industrielle de NUMBO.

Et on rappelle ici en quelques mots des freins à mieux comprendre et à tenter de lever :

- Pas de place de marinas = pas de vente de bateaux, neufs comme d'occasion,
- Pas de place de ports à sec = pas de vente d'unités de moins de 7 m
- Pas de structuration de la zone maritime de Numbo : risques importants de pollution, de sécurité de tout ordre et impossibilité de favoriser une zone "attractive" pour nos propres navires de fortes unités
- Pas de place de quai pour les Grands Yachts : peu de chance de capter cette population a forte valeur ajoutée pour les entreprises de services du secteur mais aussi pour les commerces.
- Pas de zones aménagées (corps morts) autour de la grande terre ou dans les Iles pour faciliter l'avitaillement et l'accès aux commerces : peu de chance d'accueillir des voiliers et autres navires sur les zones dites
- Mauvaise gestion de Nouville Plaisance qui refuse des bateaux pendant la saison cyclonique par exemple alors qu'il y a largement la place.

## **Partie 1. Secteur d'activité 14 : Industrie, Commerce et Services Nautiques et de Plaisance**

Juin 2016

Notre économie insulaire a besoin de signaux forts et intelligibles. Pour le moment, les chantiers structurants et dynamique pour la Nouvelle Calédonie sont rares et les entreprises en souffrent, nous sommes nombreux à être conscients que l'avenir de l'économie insulaire passera en grande partie par la mer, incluant l'aménagement de notre façade maritime. Et cette conscience est encore plus vraie en ces temps difficiles pour le Nickel.

Cette fiche porte, parmi d'autres de ce rapport, des signes à la fois du potentiel, des enjeux et des perspectives possibles pour le pays.

## **Partie 1. Secteur d'activité 14 : Industrie, Commerce et Services Nautiques et de Plaisance**

Juin 2016