

SECTEUR D'ACTIVITE 19

Ports et Transport Maritime

Coordination Pilotes Maritimes et Océan Avenir NC avec contribution de Archipelagoes, Montagnat, Cotransmine, Kenua, Mary D, SUDILES, IMEX, DIR Aff Mar, UMEP, Laubreaux Marine, Littoralys, Jean Leden

Total emplois ou bénévoles concernés	Un total dépassant très largement 1000 emplois. Uniquement pour la zone portuaire de Nouméa (source UMEP 2015) : 400 (Transitaires) ; 200 (Transporteurs Routiers) ; 150 mensualisés et 100 occasionnels (Manutention Portuaire) ; 100 (Agents Maritimes) ; 40 (Remorqueurs) ; 26 (Pilotes).
Tendance de l'activité	Activité fondamentale dans une île dont les échanges dépendent en majorité de ce type de transport, en évolution longuement positive avec stagnation récente en raison de la crise du nickel mais avec des opportunités de renforcement fortes (croisière...)
Contraintes	Adaptation des infrastructures, une stratégie ambitieuse du port autonome mais qui doit être concrétisée dans des délais à la hauteur des enjeux, questions juridiques à résoudre urgemment, besoin de plus de vision et d'anticipation (port du futur), problème de l'articulation entre port principal (Nouméa) et ports secondaires (Nord, Iles...)
Remarque	Un enjeu planétaire de développement avec la course au gigantisme, l'ouverture de Panama et des adaptations à prévoir.

Préambule

On entend par « Port et Transport » toute activité relative :

- au trafic général de marchandise (conteneurs, véhicules, produits pétroliers, charbons en vrac...)
- au transport de minerais de nickel en cabotage territorial et export
- à la croisière
- au transport de passagers

1/ Contexte

Plus de 50 000 navires naviguent dans le monde entier actuellement, faisant du transport maritime le moyen de transport dans le commerce mondial le plus important, en termes de capacité. Plus de 10 milliards de tonnes empruntent ainsi la mer assurant 90 % du trafic mondial. Le transport maritime mondial représente un marché de plus de 1 500 milliards d'euros.

Par ailleurs le transport maritime est et restera probablement longtemps le mode de transport le moins polluant par tonne de marchandise transportée à grande distance et est donc un mode de transport à fort intérêt environnemental. On rappelle ici que le transport maritime émet, selon le navire de 5 à 30 fois moins de CO₂ que le transport routier et 100 fois moins que le transport aérien.

Il est également le mode de transport le moins coûteux. A titre d'exemple le coût du transport de 20 tonnes de marchandises par mer entre Asie et Europe est inférieur au coût d'un billet d'avion pour un passager sur le même parcours.

Dans le cas d'îles ou archipels comme la Nouvelle-Calédonie le transport maritime est vital et en dehors du transport de passagers par voie aérienne et d'un minimum de fret aérien spécifique, il représente pratiquement 99% en volume des entrées et sorties.

2/ Rappel de ce que ce secteur représente

Malgré un ralentissement dû à la crise économique, ce marché devrait continuer de croître pour atteindre 2 000 milliards d'euros en 2020.

Le nombre de marins concernés dans le monde atteint 1.400.000 emplois originaires de 150 pays.

Les marchandises transportées sont les suivantes (source Infographies ARTE) :

Partie 1. Secteur d'activité 19 : Ports et Transport Maritime

Juin 2016

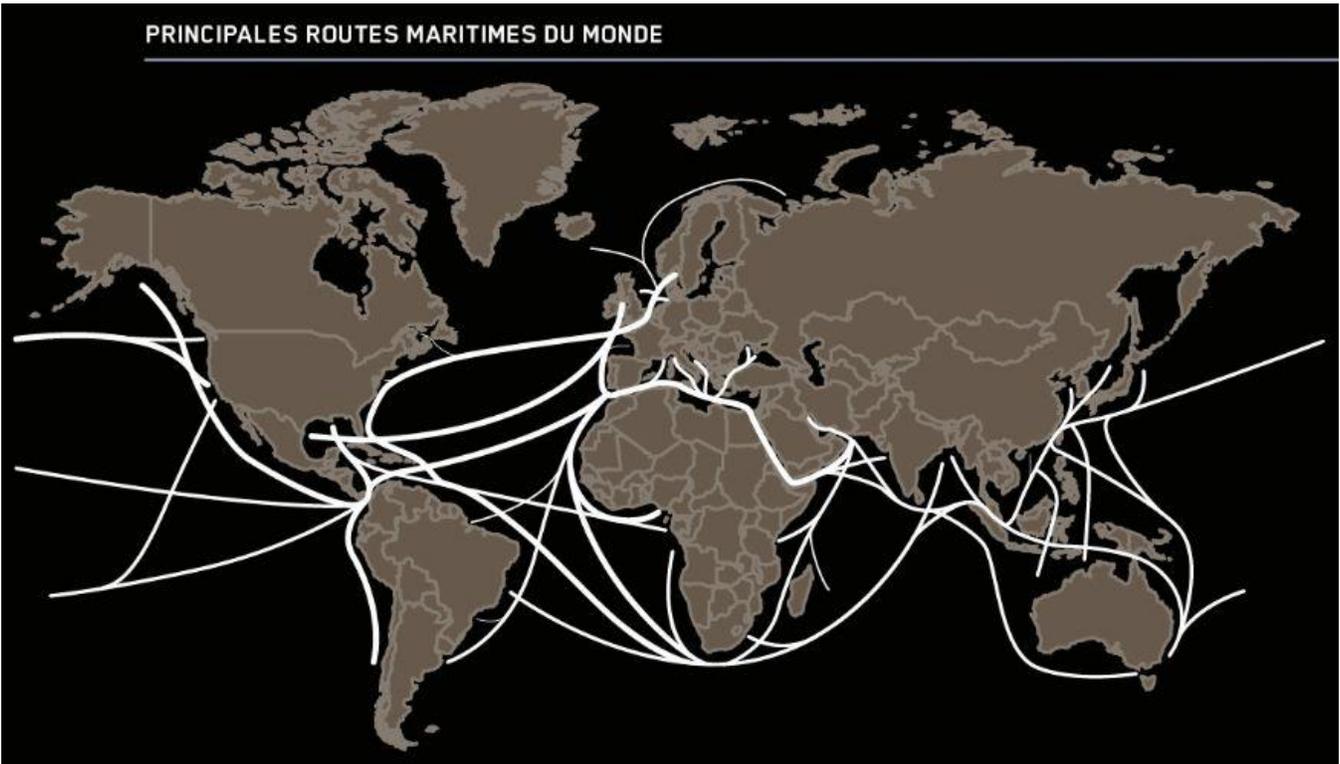
TYPES DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES (2012)

PRINCIPALES MARCHANDISES TRANSPORTÉES EN TONNES DANS LE MONDE

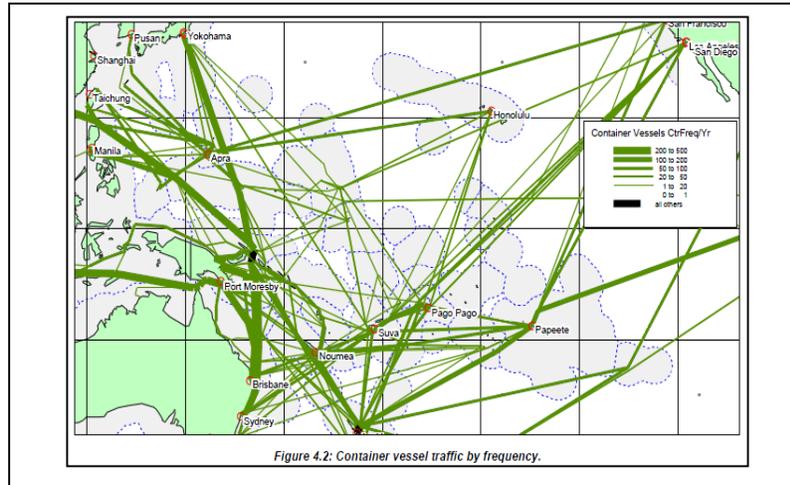


Les routes maritimes principales traversent tous les océans :

PRINCIPALES ROUTES MARITIMES DU MONDE

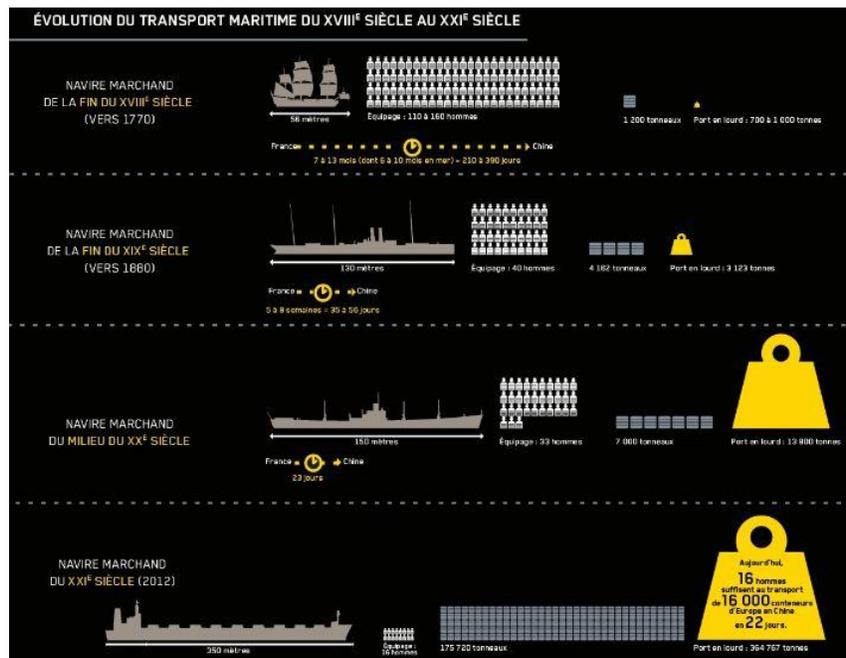


Et si l'on fait un zoom sur la région Pacifique on voit (bien que la carte ci-dessous date un peu) l'existence de nœuds privilégiés dans la partie Sud-Ouest qui montrent des routes USA - Australe, NZ - Asie et Australie - Fidji - Polynésie passant à proximité immédiate de Nouméa, dans la ZEE de Nouvelle-Calédonie.



Risque de pollution lié au trafic maritime dans a Pacifique, source : « marine pollution risk assessment for the pacific islands region », SPREP, 2003].

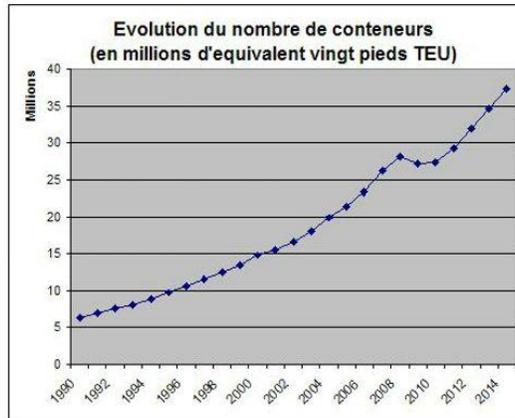
Le transport maritime est en évolution constante. La figure ci-dessous explicite l'évolution du transport entre le XVII^{ème} siècle et actuellement.



Partie 1. Secteur d'activité 19 : Ports et Transport Maritime
Juin 2016

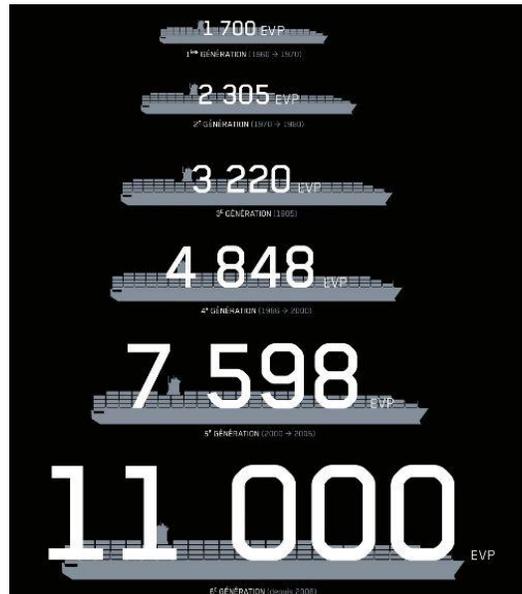
Quand il fallait un équipage de 150 hommes pour un port en lourd de 1.000 tonnes au XVIIème siècle il fallait 40 hommes pour 3.000 tonnes transportées à la fin du XIXème puis 33 hommes pour 14.000 tonnes en 1950 et 16 hommes pour plus de 350.000 tonnes aujourd'hui.

Par ailleurs, notamment si l'on considère l'évolution du trafic de conteneurs on voit sur la figure ci-dessous que celui-ci a été multiplié par 8 en 25 ans ; source : rapport du Sénat, juillet 2012



Ces évolutions s'accompagnent d'une course au gigantisme qui touche à la fois les porte-conteneurs et les paquebots. La figure ci-après exprime cette course au gigantisme pour les porte-conteneurs.

On est passé en 6 générations de navires d'un transport 1700 conteneurs de 20 pieds (EVP) entre 1960 et 70 à 2305 entre 1970 et 1980, 3220 en 1985, 4848 entre 1985 et 2000, 7598 entre 2000 et 2005, 11.000 en 2005.



Actuellement les plus grands porte-conteneurs (série MSC Oscar) mesurent 395m de long sur 59 de large avec un tirant d'eau de 16 mètres et transportent 19.224 EVP, suivi de peu par les porte-conteneurs de CMA CGM (série Bougainville - Vasco de Gama) qui mesurent 399 mètres de long, 54 de large et transportent 18.000 conteneurs.



Le Bougainville, porte conteneur Géant de la compagnie CMA-CGM, lancé en 2015.

Pour les paquebots la course au gigantisme est factuelle et le géant actuel qui est le Harmony of the Seas, construit à Saint Nazaire et lancé en mars 2016 mesure 363 mètres de long et transporte 6300 passagers et 2100 hommes d'équipage.



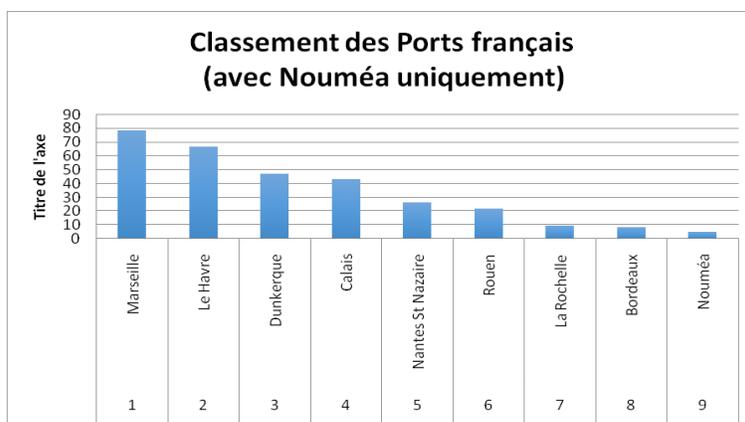
Image comparant le paquebot Harmony of the seas au Titanic au premier plan.

3/ Le cas de la Nouvelle-Calédonie

3.1 le port de Nouméa, plaque tournante des entrées/sorties

Le port de Nouméa uniquement est le premier port d'outre-mer et le 9^{ème} port de France en tonnage manipulé avec **4 919 281** tonnes en 2015.

Le trafic a baissé de 4,3 % par rapport à l'année précédente.



Le vrac solide baisse de 6,5% à 330 178 tonnes contre 353 051 tonnes en 2014.

Les produits pétroliers en vrac liquide ont connu une hausse de 9,7% pour s'établir à 687 335 Tonnes.

Le trafic en conteneur et cargo baisse lui de 0,2% avec 551 831Tonnes.

La baisse la plus importante concerne le trafic intérieur de minerai de Nickel destiné à l'usine SLN de Doniambo qui perd 8% avec un tonnage de 2 959 573 Tonnes.

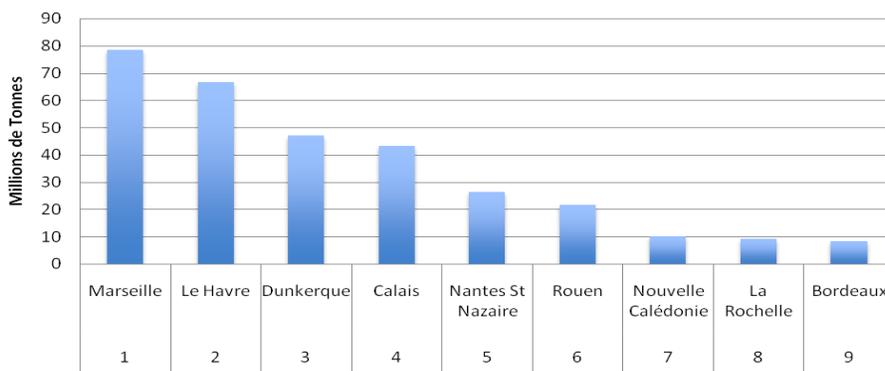
Les exportations baissent également avec 269 044 Tonnes soit 2% de moins que l'année dernière. Le tonnage de Mattes et Ferro-Nickel exporté baisse lui de 1,8% pour s'établir à 200 559 Tonnes.

L'export de minerais de nickel a atteint 5 569 877 Tonnes en 2015 en augmentation de 3,2 %. La carte ci-dessous montre les ports de chargement de minerai brut.



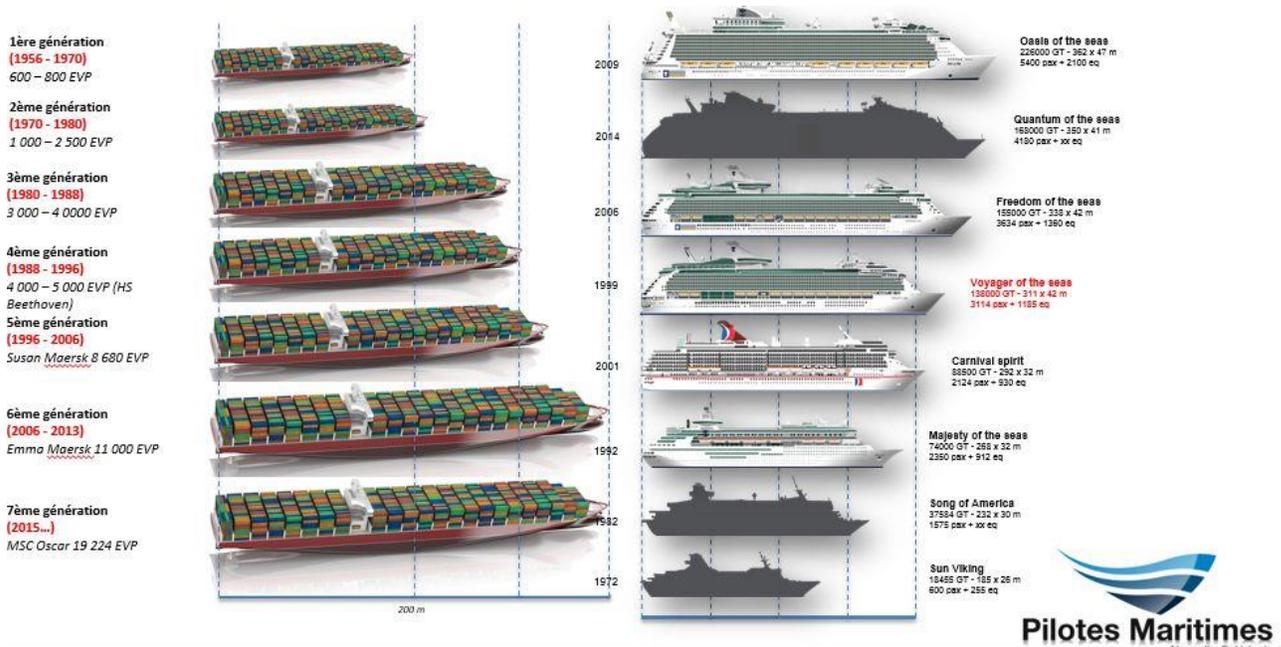
La Nouvelle Calédonie passe alors au 7ème port de France en tonnage manipulé avec **10 367 838** tonnes en 2015 si l'on considère le transport du nickel.

Classement des Ports français avec la Nouvelle Calédonie



Ces dernières années, le trafic maritime en Nouvelle Calédonie a augmenté de façon importante (+10%), notamment grâce à :

- L'évolution de la croisière passant de moins de 100 escales en 2007 à plus de 500 pour 2016 ; avec un fort déséquilibre entre les 2 saisons (Eté/hiver). (voir fiche dédiée)
- L'apport lié à la construction et la mise en route des 2 usines (VALE dans le Sud et KNS dans le Nord)
- L'augmentation des exportations de minerais de nickel, notamment à destination de la Corée du Sud depuis le partenariat d'usine entre la SMSP (Province Nord) et POSCO (aciériste coréen).
- La taille des navires comme on l'a vu a largement augmenté, notamment pour les porte-conteneurs et les paquebots. (voir plus loin)
- Les navires accueillis sont déjà aux limites des infrastructures actuelles



Cette figure présente pour les porte-conteneurs à gauche et les paquebots à droite la course au gigantisme.

Nous en sommes ici à l'accueil de porte-conteneurs de 4^{ème} génération, mais les limites de profondeurs du port (10,30m. actuellement) ne permettent pas d'accueillir les navires de 5^{ème} à 6^{ème} génération qui pourtant vont franchir désormais Panama, sachant que la 7^{ème} génération est limitée au Transpacifique et Asie Europe, Panama étant trop petit.

Pour les paquebots, l'accueil de la classe « Voyager of the Seas » (311m de longueur, plus de 3.000 passagers et 1000 hommes d'équipage) est factuelle, celle de la classe supérieure, « Freedom of the Seas », longueur 338 mètres est possible ; au-delà, des travaux de dragage et d'extension portuaire dépassant les projets actuels (poste 8) seront à envisager, ce qui l'est bien dans le nouveau schéma directeur du port, voir plus loin.

Partie 1. Secteur d'activité 19 : Ports et Transport Maritime

Juin 2016

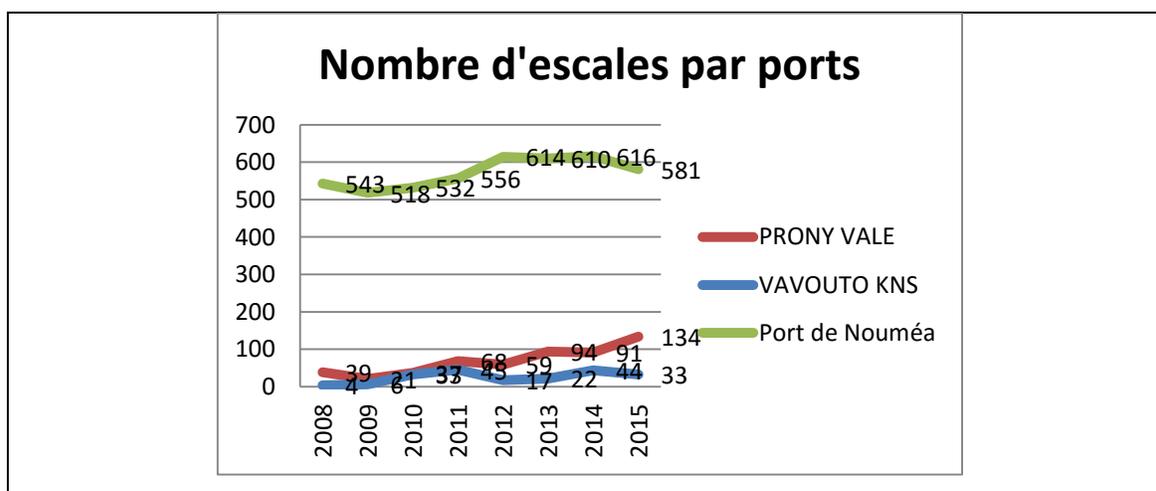
Toutefois, l'augmentation du trafic devrait se stabiliser, en effet, si Le port de Nouméa est le principal point d'entrée ou de sortie de marchandises diverses en Nouvelle Calédonie :

- Pour la croisière :
 - les 500 escales correspondent aux limites des 3 escales dans les îles (100 par an) et à la capacité d'accueil de Nouméa (200).
 - Il n'y aura pas d'augmentation sans :
 - Création de nouvelles escales dans les îles ou sur la Grande Terre
 - Augmentation de la capacité du port de Nouméa
- Pour le trafic lié aux usines de traitement du nickel :
 - la crise actuelle du nickel limite la montée en puissance des 2 usines
- Pour l'export du minerai de nickel :
 - Les quantités exportées sont inférieures au niveau des autorisations en cours de validité. En 2015, l'augmentation des exportations vers la Corée a compensé globalement en volume la chute de moitié des exportations vers l'Australie. Il ne s'agit pas des mêmes produits et le flux qui existait sur l'Australie devra être remplacé progressivement par un flux équivalent sur la Chine. Avec la très forte baisse des teneurs, les volumes exportés vont mécaniquement augmenter pour alimenter le développement du marché chinois, et devraient également faire de même sur la Corée et le Japon... sauf bien sur catastrophe sur le marché mondial !

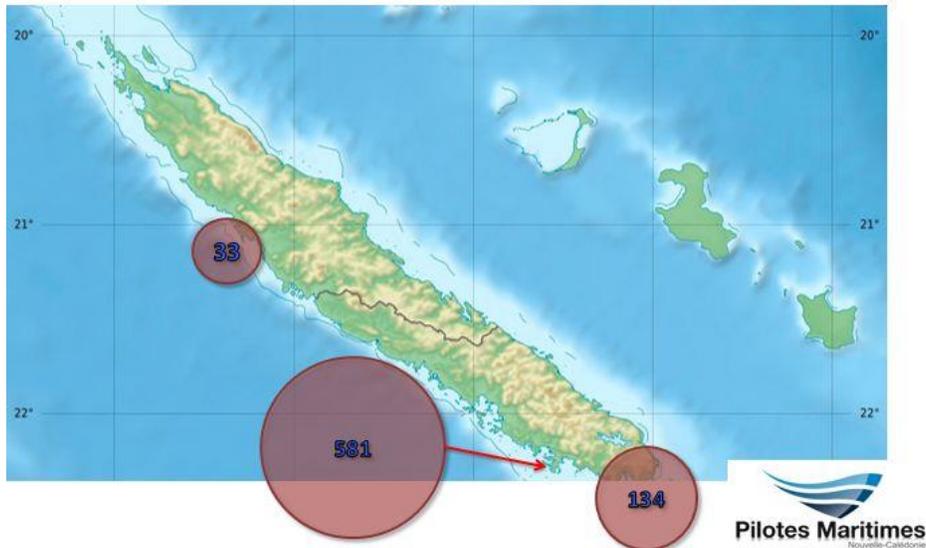
3.2 Précisons ces éléments pour 5 trafics spécifiques :

3.2.1 Pour le transport du nickel :

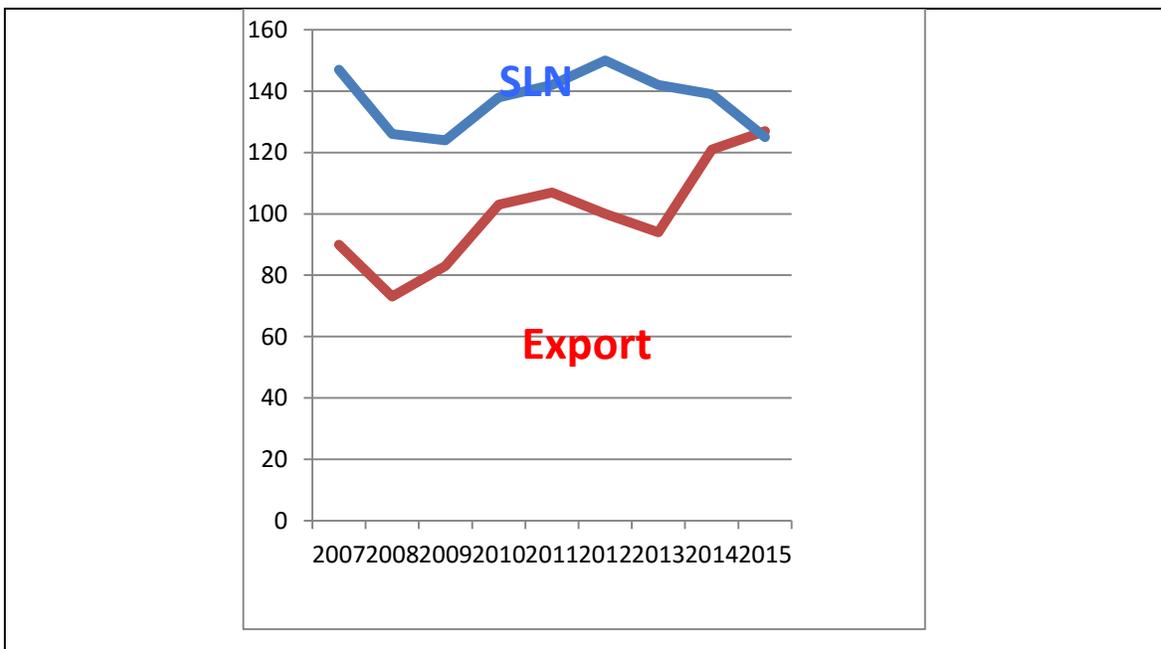
- Les ports de Prony et Vavouto desservent les 2 nouvelles usines de VALE et KNS. Le graphique ci-dessous indique le niveau d'activité de Nouméa (600 escales environ), celui de Prony Vale en augmentation, celui de Vavouto en stagnation.



La carte ci-dessous résume le trafic par ports



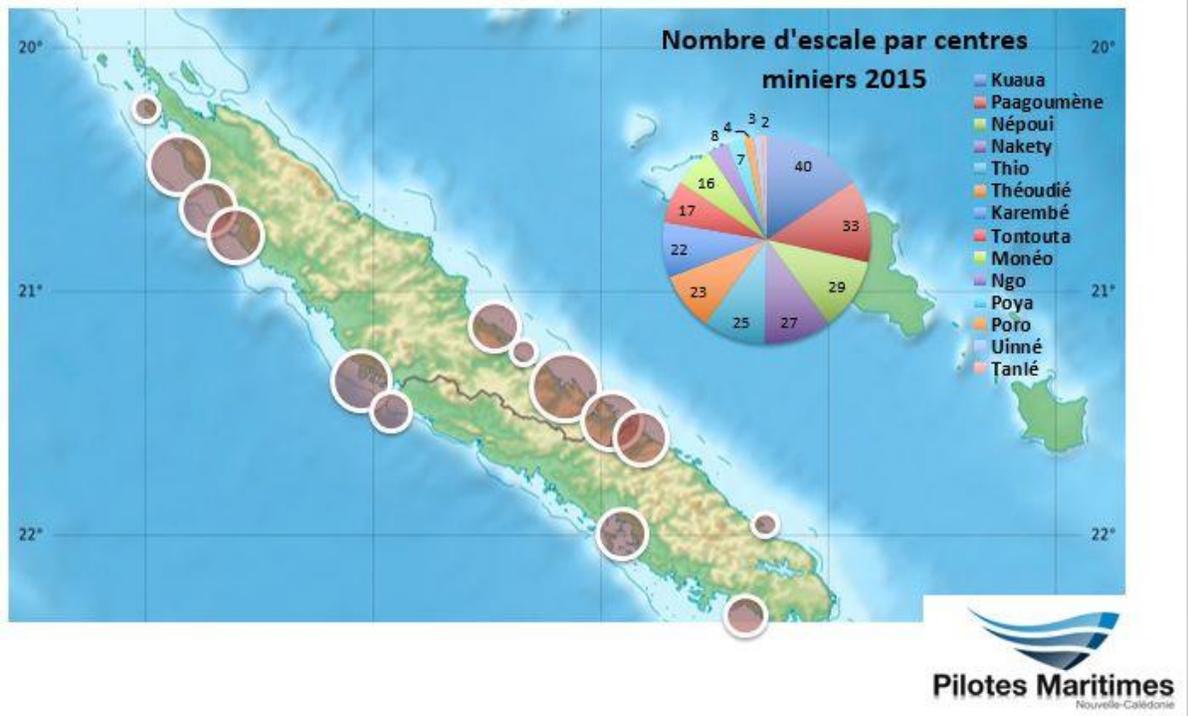
Le graphique ci-dessous montre que le nombre d’escales de minéraliers (attention nombre d’escales : en tonnage cela représente le double), principalement basé sur le trafic SLN, est désormais égal à celui de l’export et le nombre d’escales arrive à saturation par manque de places.



Partie 1. Secteur d’activité 19 : Ports et Transport Maritime

Jun 2016

La carte suivante précise les escales par centres miniers



Ce transport concerne plusieurs minéraliers mais aussi des barges, des chalands, des remorqueurs que nous traitons ci-après sous l'alinéa « navires de servitude ».

On précise que certains de ces navires sont de grosses unités qui traversent nos lagons, ainsi le Jules Garnier II de la SLN (cf. ci-dessous), lancé en 2012, de 160 mètres de long et 27.000 tonnes qui en plus est un navire innovant, dit à «anti-carène liquide », c'est-à-dire doté par construction de ses cales, d'un système évitant la liquéfaction du minerai humide pendant le transport et le risque de chavirage du navire, risque qui a produits plusieurs accidents majeurs ces dernières années dans le monde.

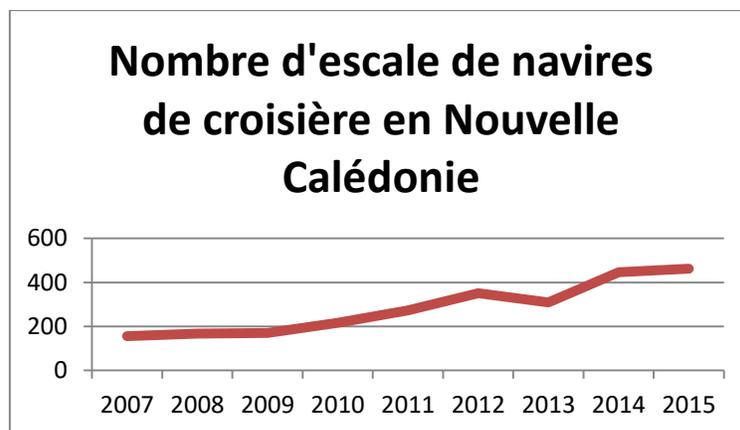


Partie 1. Secteur d'activité 19 : Ports et Transport Maritime
Juin 2016

On soulignera ici que le transport de minerai est une activité qui contribue, comme l'aquaculture ou la Croisière aux Iles, à favoriser le développement local, à fixer des populations en offrant des emplois temporaires aux locaux et donc à être un facteur d'équilibre territorial. On citera ainsi la Société COTRANMINES, membre du CMNC qui emploie 50 agents permanent, qui a réalisé en 2015 le chargement de 80 minéraliers pour un CA de 1,44 Milliards CFP et qui emploie, pour ces chargements, du personnel local temporaire identifié suite à des discussions avec les chefs des tribus et les clans de la mer, personnel qui reçoit à l'EMM une formation de base (sécurité par ex).

3.2.2 Pour la croisière

- Un marché en pleine expansion depuis 10 ans
- Le nombre d'escales arrive à saturation par manque de place



L'évolution ci-après de la carte du trafic lié à la croisière montre Nouméa, qui désormais refuse des paquebots (voir plus loin les raisons), l'île des Pins et Lifou à quasi saturation, Maré avec un peu d'évolution encore possible, mais peu, Ouvéa et Poum qui avaient débuté une activité et sont revenus au niveau zéro et aucune autre destination actuelle.



3.2.3 Trafic interne de passagers

Le transport de passagers en interne au pays, entre Nouméa, le Nord et surtout les Iles est basé sur plusieurs entreprises. Le transport de passagers par voie maritime est un complément indispensable au transport aérien. Plusieurs sociétés assurent les dessertes qui suivent :

- SUDILES (57 emplois)

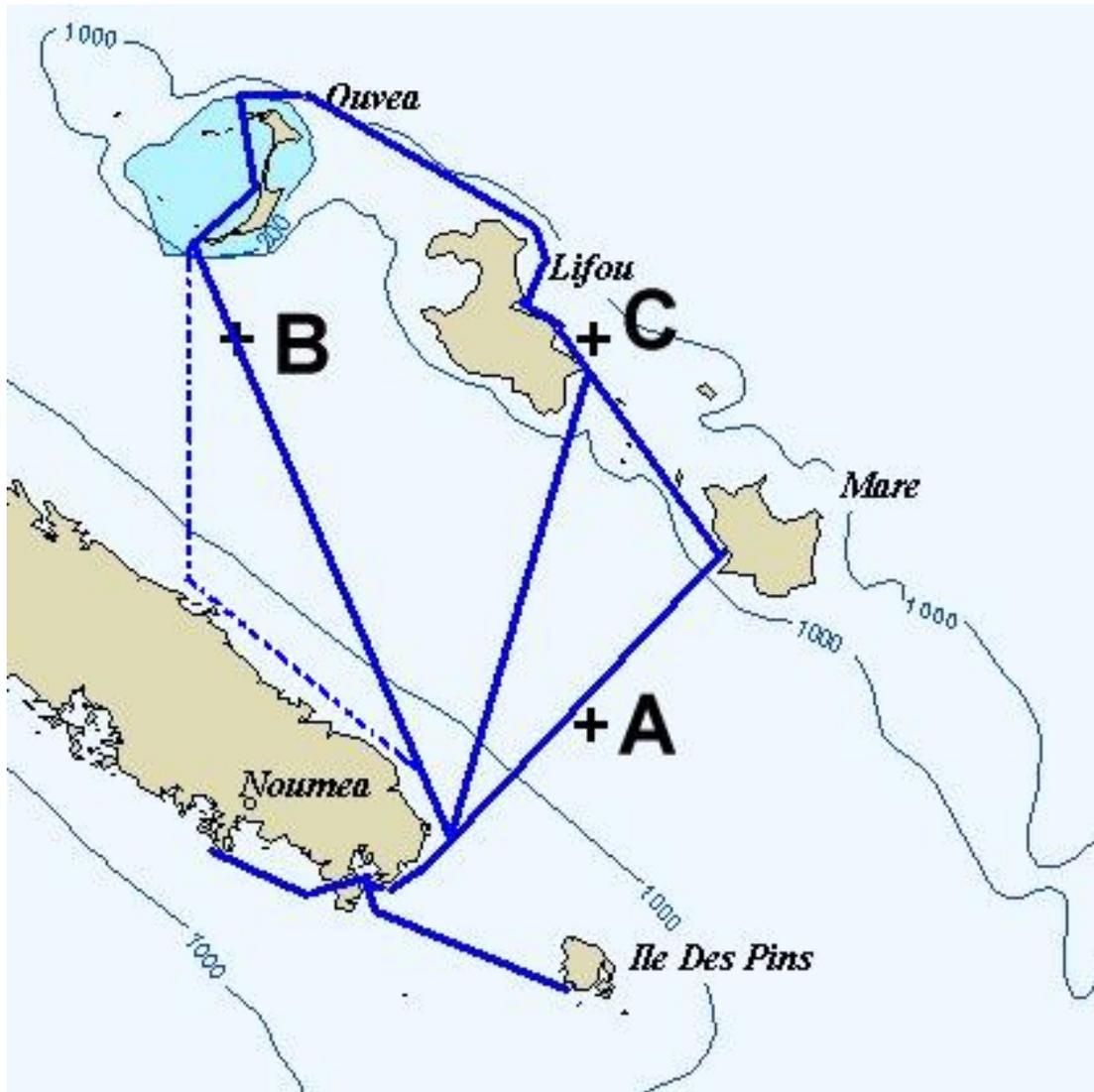
Cette société opère un navire de transport prioritairement affecté au transport de passagers, le NGV BETICO 2 depuis janvier 2009.

Ce navire rapide (vitesse de service 30 nds), fait 58 mètres de long, 14 mètre de large et a un creux sur quille de 6 mètres. Il peut embarquer 355 passagers et 15 tonnes de fret (véhicules et vracs).



Le Betico 2 en manœuvre d'accostage à Kuto, Iles des Pins.

Il fait la liaison entre Nouméa, l'île des Pins, Maré et Lifou. Il peut aussi être affecté sur la ligne Nouméa / Goro dans le cadre du transport des travailleurs de l'usine du Sud sur demande de VALE NC. Les rotations sur Ouvéa seront à nouveau possibles à la livraison du wharf de Wadrilla (prévue en septembre 2016).



Lignes pratiquées par le Betico 2

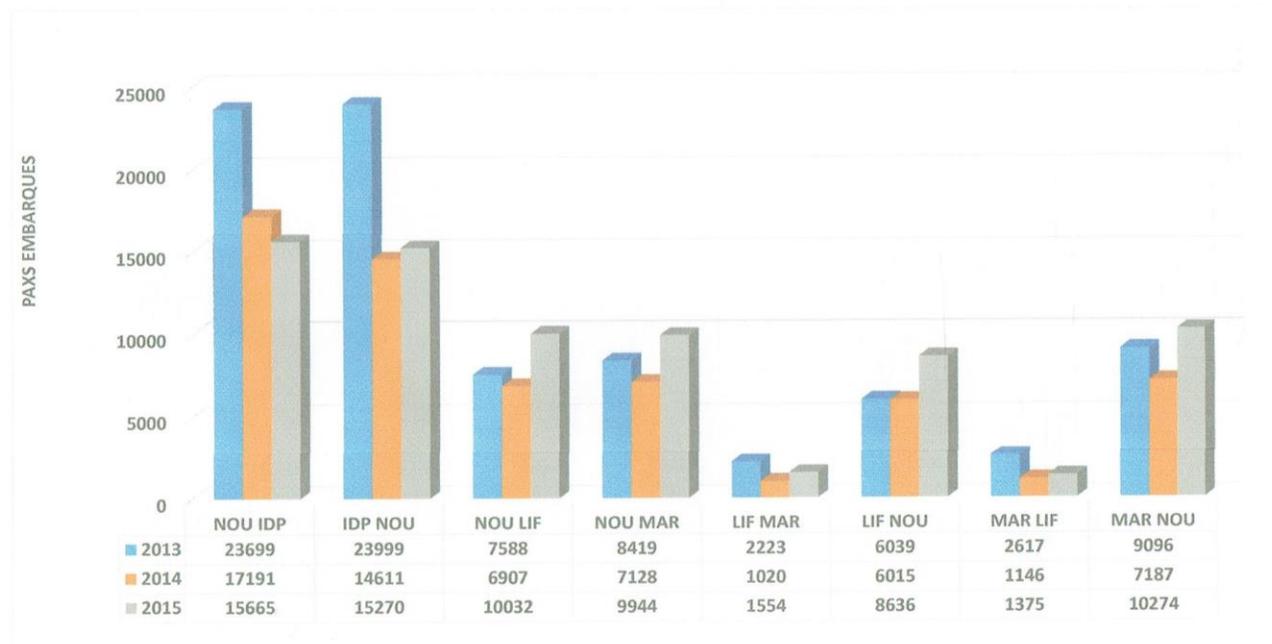
Les statistiques montrent (voir tableau ci-après) un trafic de l'ordre de 75.000 passagers/an avec une baisse sur l'île des Pins et une croissance sur les Loyautés.

Partie 1. Secteur d'activité 19 : Ports et Transport Maritime

Jun 2016

COMPARATIF 2013 - 2014 - 2015 (par tronçon)

ANNEE	TRONCONS										TOTAL
	OU GOR	GORO NOU	NOU IDP	IDP NOU	NOU LIF	NOU MAR	LIF MAR	LIF NOU	MAR LIF	MAR NOU	
2013 / 14	1 002	894	21 027	21 104	6 740	7 552	1 340	4 577	1 400	8 312	73 948
2014 / 15	0	0	18 363	16 167	8 061	7 697	1 411	6 900	1 314	8 070	67 983
2015 / 16	306	306	16 266	15 540	10 396	10 305	1 191	9 650	1 354	10 439	75 753
Evol. N/N-2	/	/	-23%	-26%	54%	36%	-11%	111%	-3%	26%	2%
Evol. N/N-1	/	/	-11%	-4%	29%	34%	-16%	40%	3%	29%	11%



- un potentiel de plus en plus majeur vis-à-vis des îles Loyauté, malgré :
 - des Infrastructures portuaires qui restent peu adaptées avec des problèmes récurrents de sécurité,
 - un manque de place à quai,
 - manque de structure d'accueil pour les touristes
 - un bateau à grande vitesse, donc très consommateur de charges (directes et indirectes)
 - l'impossibilité de caréner sur le territoire (obligation de le faire tous les ans avec des coûts récurrents qui sont lourds et un arrêt du service...)
 - une concurrence directe avec l'aérien qui est mieux subventionné en direct sur les « continuités »
- un coût bien moindre :
 - en infrastructures, avec des rotations qui peuvent être adaptées à l'affluence et un transport de 355 pax et de fret en one shot,
 - une signature écologique très nettement plus faible que celle de l'aérien tant qu'à l'unité de personnel qu'au kilo de fret transporté, ce qui est à valoriser dans un pays exemplaire au plan patrimoine mondial et biodiversité,
 - un cabotage possible sur la grande terre (Pax et fret)

Partie 1. Secteur d'activité 19 : Ports et Transport Maritime

Juin 2016

- un appui au développement touristique pour des demandes ponctuelles
- un vecteur de développement des Iles loyautés

On note au plan statistique pour SUDILES que les chiffres passagers ayant bénéficié de la carte continuité pays ont pratiquement doublé entre 2014 et 2015, On remarque également que les tronçons les plus utilisés sont au départ des Iles Loyauté (Lifou et Maré) vers Nouméa.

- La desserte inter-iles aux Loyauté

Cette desserte est assurée par un catamaran de 20 mètres et 100 places, le "Ieneic", appartenant à la SAS Mélima, qui est une filiale de la Sodil. Le but de la mise en place de ce navire (en 2009) était le désenclavement de l'île de Tiga. Il n'a pas véritablement de capacité d'emport de fret, mis à part quelques cages d'environ 1 m³ et une petite grue, 5 tonnes max au total. Le transport de fret entre Lifou et Tiga, se fait donc de manière quelque peu aléatoire, car il n'y a pas d'autre desserte régulière.



- La desserte des iles Belep

Cette desserte est plutôt bien assurée avec le "Seabreeze", un catamaran de 20 mètres et 100 places pour les passagers. L'exploitation de ce navire est confiée à M Christian Cullel par l'intermédiaire de la société Transexpress Nord. Ces dessertes sont bien sûr soutenues par la Province Nord, en termes de coûts d'exploitation. Il y a 2 rotations hebdomadaires pour le "Seabreeze".



A noter pour les Loyauté et Belep que les provinces Nord et Iles sont en train de réfléchir à une mutualisation de moyens pour les dessertes de Tiga et de Bélep. En effet, compte tenu des faibles trafics, on pourrait imaginer un navire plus polyvalent, bien adapté au transport de fret et de passagers dans ces 2 endroits, pour assurer les 2 dessertes (alternativement d'une semaine sur l'autre par exemple). N'oublions pas que ces deux destinations bénéficient d'une desserte aérienne à laquelle on peut toujours faire appel pour des besoins plus urgents). Des économies importantes pourraient être réalisées, mais aussi une meilleure satisfaction des usagers.

- La desserte de l'usine Valé dans le Sud

Vale a investi dans son propre navire, le Vale Grand Sud, un catamaran rapide (plus de 35 noeuds) qui navigue dans de bonnes conditions (trajet court, intérieur du lagon uniquement). Il y a au moins 350 places, et le navire assure une desserte quotidienne.



A noter dans le cas du Grand Nouméa que si le transport de passagers type navette se développe (navette Boulari par ex) on pourrait imaginer que les navires utiles à ce type de transport soient regroupés en un même endroit, avec la navette Vale et le Betico, ainsi qu'avec le Mary D et l'Escapade, ce qui libèrerait de la place à Port Moselle pour les activités de type charter.

3.2.4 Transport de fret (vivres et carburant) – (nombre d'emplois à obtenir)

Trois sociétés assurent la desserte des îles Loyauté avec des barges automotrices :

- La CMI- KLEIN

Navire ISAN, 64 m. et 1000 t de port.



- La STILES

Navire LAURA III, 78m. 1700 tonnes



- La TRANSWEB

Navire SCORPIO de 78 mètres, 2000 tonnes.



La desserte des Belep est assurée par la barge "Béléma Nénéma" pour le fret : 35 tonnes en pontée, L'exploitation de ce navire est également confiée à M Christian Cullel par l'intermédiaire de la société Transexpress Nord, comme le Seabreeze et avec soutien de la Province Nord.



3.2.5 Navires de servitude, (nombre d'emplois à obtenir)

On cite ici principalement les remorqueurs opérant dans les ports et tractant des barges, les barges et chalands, les navires de lamanage. Cette flotte qui représente plus de 60 navires n'est pas négligeable et représente des emplois, des investissements et des travaux d'entretien/réparation.

3.2.5.1 Remorqueurs

On dénombre 33 remorqueurs d'une taille allant de 10 à 30 m., répartis en une douzaine d'entreprises (COMAREC, TRANSWEBUIHOONE, MONTAGNAT, VALE, COTRANSMINE, SOWEMAR, MKM, SORA-SOROCAL, VIRATELLE, REVISO, GORO Nickel, STILES) qui assurent le remorquage portuaire ou de haute mer ou le remorquage de barges de transport du nickel.



Exemple de remorqueurs utilisés en Nouvelle-Calédonie : remorqueur portuaire (en haut) et de haute mer (en bas).



3.2.5.2 Barges et chalands

Principalement utilisés pour le transport de minerai on en décompte 16, d'un port en lourd allant jusqu'à 1200 tonnes, opérées par 8 entreprises (WALLIS LABEL, SOFRANA, SORECAL, ENDEL, MONTAGNAT, MKM, TRAMANORD, FONDACAL).



Exemple de barge, la barge Chasseloup de la SORECAL

3.2.5.3 Lamanage

7 entreprises (BAG, GORO Nickel, SLN, MONTAGNAT, VIRATELLE, DUPRE Marina, de WE) et 11 bateaux de moins de 12 mètres assurent le lamanage (opérations d'assistance à l'amarrage, au désamarrage des navires lors de leur arrivée, départ ou égaleme nt de leur mouvement (changement de poste à quai) à l'intérieur des ports.)

3.3 La nécessité d'un port en Province Nord

Le développement de la province Nord est aujourd'hui en pleine expansion, issu principalement de l'implantation de l'usine du Nord et l'ensemble de ses retombées économiques induites. La province Nord a souhaité disposer de ses propres infrastructures portuaires permettant de raccourcir la logistique de ses approvisionnements en limitant les ruptures de charge coûteuses à Nouméa, ainsi que les coûts économiques et environnementaux du transport routier et les coûts divers de transaction et de stockage, mais permettant aussi un export possible : bois par exemple.

Le port de Népoui et sa zone industrielle et artisanale ont été créés dans cette perspective. L'intérêt stratégique de cette importante infrastructure portuaire s'inscrit dans la politique provinciale de rééquilibrage Nord/Sud et Est/Ouest.



Cependant, l'équipement portuaire : quai de 100 m de long (photo ci-dessus) et un terre-plein de 3 ha construits en 2009 ne sont pas adaptés, notamment le quai, au développement d'une ligne de cabotage entre Nouméa et Népoui et à terme pour une ligne régionale depuis la Nouvelle-Zélande et l'Australie.

Aussi, la Province Nord a lancé en 2015 un programme pour la viabilisation du port de Népoui en tant que port de commerce. Lors de la commission nautique locale en novembre 2015, les ouvrages portuaires complémentaires nécessaires pour un démarrage de l'activité portuaire ont été présentés pour avis, il s'agit :

- A court terme : une rampe RoRo et l'approfondissement du bassin portuaire pour permettre le développement du barging,
- A moyen-long terme, des ducs d'albe d'amarrage pour accueillir des feeders (navires < à 160 m) pour le cabotage régional,

Conclusion, Perspectives sur Les évolutions nécessaires

Le diagnostic dressé montre que l'activité portuaire et de transport maritime sont importants en Nouvelle-Calédonie et que plusieurs enjeux majeurs se présentent.

Il est désormais nécessaire qu'une prise de conscience des enjeux du transport maritime, plus affirmée qu'elle ne l'est, aboutisse à l'identification de priorités (ce qui est pour Nouméa le cas du nouveau schéma directeur du port). Et il faut aussi la mise en place de dynamiques permettant de faire de ces priorités des réalités en matière d'infrastructures, qui plus est dans des délais qui soient au niveau de l'urgence que représentent ces réalités dont on rappelle qu'elles sont vitales pour le pays et son développement.

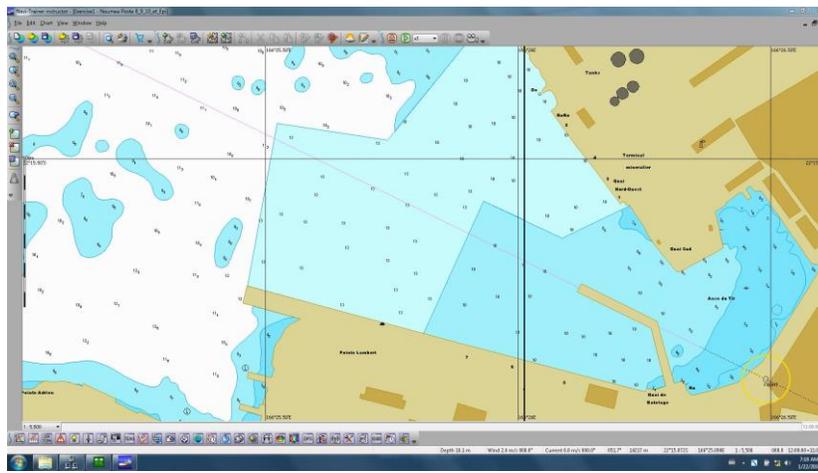
Ceci intéresse tout particulièrement les infrastructures nécessaires au développement du trafic maritime en Nouvelle Calédonie :

- Des quais pouvant accueillir la croisière à Nouméa (plus de 150 escales annulées par manque de place prévues en 2018) et faire en sorte que l'accueil des paquebots ne soit pas gêné par celui des porte-conteneurs ou réciproquement,
- Des escales supplémentaires dans les îles (100 escales annulées dans les îles en 2018) et dans d'autres régions du pays.



Pour le cas de Nouméa, la figure ci-dessus présente les projets d'infrastructures portuaires (effectivement prévus dans le nouveau schéma directeur), permettant, par prolongation du quai actuel Poste 9 et 10 après (travaux du poste 8 actuellement bloqués), de concilier l'accueil simultané de paquebots et autres types de navires. Cette extension du quai est LA PRIORITE.

A ceci s'ajoute, ce qui pourrait permettre à Nouméa de devenir tête de ligne pour paquebots, (voir le secteur spécifique « Croisière »), un épi en plus de l'extension (Postes 9 et 10), permettant l'accueil de 2 paquebots supplémentaires. (Ce dossier est bien prévu dans le nouveau schéma directeur).



La figure ci-dessus est la même représentation du port que la figure précédente, mais en plan.

Enfin des travaux de dragages à la cote -12,5 mètres (au lieu de 10,3 actuellement) autoriseraient l'entrée de porte-conteneurs de nouvelle génération (au moins 5^{ème} génération) avec des perspectives de promouvoir alors Nouméa comme hub régional.

En effet le but est l'accueil de navires a tirant d'eau max de 12,5 m pour toute marée. La cote à draguer est de 13,5 m (norme de manœuvre minimum pour navire en évolution). On peut imaginer à l'avenir accueillir jusqu'à 13,5 m de tirant d'eau max (soit alors la 6^{ème} génération de porte-conteneurs) à marée haute uniquement, si bien sur les postes 9 et 10 (voir ci-après) sont conçus pour...

Par ailleurs, la réflexion sur l'aménagement portuaire doit intégrer le fait qu'à Nouméa (voir fiche tourisme) les infrastructures font aussi défaut pour les marinas et l'accueil des grands yachts et que le front de mer et la gare maritime sont destinés à évoluer pour mieux répondre aux exigences d'une ville disposant d'une façade maritime : le quai actuel dit des caboteurs et celui dit des scientifiques ne sont pas dignes d'une ville accueillant 450 000 croisiéristes...

Cette réflexion est bien avancée et on se félicitera du fait que le nouveau schéma directeur du port inclus un ensemble de priorités objectivement définies :

- Epi pour paquebots, (voir secteur 7 « Croisière »)

Partie 1. Secteur d'activité 19 : Ports et Transport Maritime

Juin 2016

- Poste 8 et 9 évoqués ci-dessus (voir aussi les arguments du secteur 7 « Croisière ») en discussion sur priorité à placer avant l'épi, considérant, de plus, que ces postes (en complément des précédents), sont polyvalents (total linéaire 1400 m) et ne remettent pas en cause l'épi pour plus tard. En effet les postes 4/5/6 peuvent être dédiés en partie à la croisière. Ne pas oublier non plus des passerelles mobiles d'accueil des navires (type aéroport) pour éviter que les passagers se retrouvent en première vision sur des conteneurs...
- Construction, en Petite Rade, d'une zone réservée à la grande plaisance, (voir besoins dans l'analyse des secteurs 25 « Tourisme » et 14 « Industrie, Commerce et Services Nautiques et de Plaisance »)
- Développement de la réparation navale : dock flottant ou autre... (Voir également les arguments mis en avant dans les analyses des secteurs cités ci-dessus).

On rappelle cependant que le précédent schéma a mis 10 ans à se réaliser avec une pièce maîtresse, le poste 8, toujours bloquée dans sa réalisation et par deux fois, pour des questions « juridiques », donc manifestement de défaut de qualité des dossiers.

On ajoute qu'une telle infrastructure non réalisée est un frein au développement économique (escales de paquebots annulées) mais aussi que l'état lamentable dans lequel est ce « chantier », visible de tout touriste qui arrive sur un paquebot en Nouvelle-Calédonie, n'est pas la meilleure image que puisse donner le pays et son port !

Compte tenu des enjeux exposés dans les analyses des secteurs cités : celle-ci et celles relatives aux secteurs 7 « Croisière », 25 « Tourisme », 14 « Industrie, Commerce, Services Nautiques et de Plaisance », il est impératif que le nouveau schéma directeur du port de Nouméa soit **mis en œuvre et reconnu de la plus haute priorité par les donneurs d'ordre**, que l'on ne retombe pas dans des biais tels que celui évoqué plus haut (poste 8) dont l'impact en termes économiques, financiers, pratiques (gestion complexe des navires en escale) et d'image est extrêmement négatif et que les délais et la qualité des réalisations soient à la hauteur des enjeux.

On souligne également, dans un souci de rééquilibrage territorial, la nécessité de traiter le cas des ports secondaires qui concernent le Nord et les Iles (fret et passagers).

A noter également, en parallèle à l'activité Ports et Transport, la dotation progressive de savoir-faire ici, notamment en matière d'ingénierie navale et d'expertise maritime (voir le secteur 15 dédié), comme d'innovation : minéraliers du futur « anti-carène liquide » respectant les dernières règles de l'Organisation Maritime Internationale par exemple.

Partie 1. Secteur d'activité 19 : Ports et Transport Maritime

Juin 2016