



Première Journée de la Mer en Nouvelle-Calédonie

Auditorium de la Province Sud 12 juillet 2017

Déroulé, Participation, Enseignements.



Sommaire

- Préambule
- Déroulé
- **Participation**
- Cérémonie d'ouverture
- Introduction de la feuille de route du CMNC, des 5 grands sujets retenus pour la Journée de la Mer 2017 et présentation succincte des travaux des 14 groupes synergie actuellement en place.
- Session 1 « Besoins en Données Spatialisées Marines Plans de Gestion -Planification Spatiale Marine »: bilan du questionnaire sur les besoins, orientations. »
- Session 2 « Tourisme nautique et grande plaisance : vers quel développement ? »
- Session 3 « Formation maritime : besoins, stratégie, audit... »
- Session 4 « Plateforme technologique marine : enjeux de l'observation intégrée des environnements, ressources et usages. »
- Session 5 « Filière des navires en fin de vie : démantèlement et valorisation »
- Présentation de l'état d'avancement du projet CMNC-CCI d'Observatoire Économique Maritime »
- Cérémonie de clôture
- Synthèse des enseignements
- Les choses à améliorer
- Remerciements

ANNEXES

- Annexe 1 : Diaporama utilisé en support de la Session 1 « Besoins en Données Spatialisées Marines - Plans de Gestion - Planification Spatiale Marine » : bilan du questionnaire sur les besoins, orientations.
- Annexe 2 : Diaporama de présentation en support de la session 2 : « Tourisme nautique et grande plaisance : vers quel développement ? »
- Annexe 3 : Diaporama de présentation en support de la session 3 : « Formation maritime: besoins, stratégie, audit... »
- Annexe 4 : Diaporama de présentation en support de la session 4 : « Plate-forme Technologique marine; enjeux de l'observation intégrée des environnements, ressources et usages »
- Annexe 5 : Diaporama de présentation en support de la session 5 : « Filière des navires en fin de vie : démantèlement et valorisation »





Le Cluster Maritime Nouvelle-Calédonie





Préambule

La Première Journée de la Mer en Nouvelle-Calédonie avait été prévue dans son principe de tenue annuelle lors des « États Généraux de la Mer », premières rencontres sur les sujets du maritime en Nouvelle-Calédonie, de juillet 2016

Cette première journée de la mer s'est tenue le 12 juillet 2017 dans l'Auditorium de la Province Sud.

Elle a bénéficié, pour sa réalisation, du soutien financier de 3 collectivités : la Province Sud qui en outre facilitait la logistique, le Gouvernement de la Nouvelle-Calédonie, la Province des Iles.

Cette première journée de la Mer visait plusieurs objectifs :

- → Poursuivre la mise d'un maximum d'invités à un **même niveau de prise de conscience du fait maritime calédonien** dans la droite ligne du travail engagé par le CMNC lors des États Généraux de la mer,
- → Faire un point sur l'état d'avancement des réflexions, projets, mises en synergie, questionnements, etc... depuis la tenue des États Généraux,
- ⇒ Lister les groupes synergie mis en place et aborder un premier bilan de leurs travaux,
- Aborder dans le détail 5 sujets prioritaires, identifiés et validés en CA du CMNC via des présentations orales, suivis de débats en salle plénière relatifs aux objectifs et priorités,
- → Préparer la suite des activités et le renforcement des partenariats et synergies en vue de l'organisation de la seconde journée de la Mer en 2018.

Déroulé

Le programme de cette Journée de la mer avait été proposé par les deux managers du CMNC conformément à la mission de direction opérationnelle qui leur avait été confiée par décision du CA du 12 novembre 2016 et conformément aux questions émergentes des groupes synergie mis en place.

Cette proposition de programme avait été validée à l'unanimité lors de la tenue du CA du CMNC du 12 juin 2017.

Outre le programme proprement dit, les aspects logistiques (salle, pauses café, déjeuner, badges, inscriptions, chemises...) ont été traités par le Secrétariat Général avec appuis du Président, du Trésorier et des deux managers.

Une équipe de jeunes étudiants en première année de l'École de Gestion et de Commerce est venue renforcer au plan logistique l'équipe du CMNC notamment pour l'accueil, la distribution des documents, le soutien aux débats dans la salle...







Quatre jeunes élèves de l'EGC à l'accueil, en présence de Sylvie Grandjean (Secrétaire Générale) et Emma Colombin (Manager adjointe)

<u>Programme</u>

8h - 9h: Accueil, inscriptions.

9h - 9h20 : Cérémonie d'introduction : allocutions d'ouverture.

9h20 - 10h10: Introduction de la feuille de route du CMNC par la Direction

Opérationnelle, des 5 grands sujets retenus pour la Journée de la Mer 2017 et présentation succincte des travaux des 14 groupes synergie

actuellement en place.

10h10 - 10h30 : Pause-café

10h30 - 11h30 : Session 1 « Besoins en Données Spatialisées Marines - Plans de Gestion

- Planification Spatiale Marine »: bilan du questionnaire sur les besoins,

orientations. »

11h30 - 12h30 : Session 2 « Tourisme nautique et grande plaisance : vers quel

développement? »

12h30 - 13h30 : Déjeuner





13h30 - 14h30 : Session 3 « Formation maritime : besoins, stratégie, audit... »

14h30 - 15h30 : Session 4 « Plateforme technologique marine : enjeux de l'observation

intégrée des environnements, ressources et usages. »

15h30 - 16h00 : Pause-café

16h - 17h : Session 5 « Filière des navires en fin de vie : démantèlement et

valorisation. »

17h - 17h15: Point sur l'Observatoire Économique Maritime, lancement de la

2ème phase.

17h20 - 18h: Allocutions de clôture

18h: Cocktail de clôture

Participation

La participation a été très intense, le nombre de présents ayant dépassé celui que nous avions imaginé (100 à 120) pour atteindre 152 participants dont la présence s'est répartie en fonction des sujets abordés lors de la journée.

Nous aborderons plus loin cette question sous le chapitre : « Les choses à améliorer ».

Bien que les sujets, notamment ceux des 5 thématiques retenues, ne pouvaient intéresser tous les participants, il est intéressant de noter qu'une présence minimale continue de 80 personnes a été constatée tout au long de la journée.

Par ailleurs, nous l'évoquons plus loin, les questions et la réactivité de la salle sont restées extrêmement variées et actives quel qu'ait été le sujet abordé.

Cérémonie d'ouverture

Elle était construite sur les interventions successives de :

- ➤ Nina Julié, élue de la Province sud, représentanteduPrésident de la Province, puissance invitante en ses locaux
- > Philippe Germain, Président du Gouvernement de la Nouvelle-Calédonie







L'allocution d'introduction offerte par Nina Julié au nom de la Province Sud.

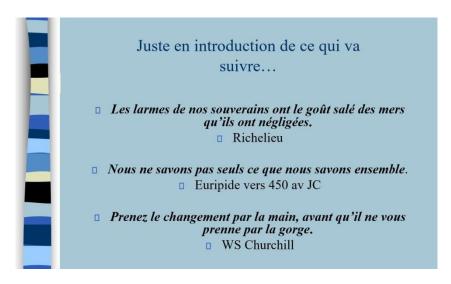
- L'allocution de Nina Julié soulignait cette anomalie qui est que le secteur maritime ne pèse pas ici ce qu'il devrait représenter pour une ZEE de plus de 1,4 millions de km² tout en soulignant la nécessité de savoir concilier préservation environnementale et développement économique. En outre la représentante de la Province Sud soulignait deux priorités qui, selon elle, représentent des enjeux majeurs : les Énergies et la Surveillance Maritime.
- Celle du Président du Gouvernement Philippe Germain qui soulignait un potentiel sous exploité, insistait sur la nécessité de définition d'une stratégie et insistait, parmi les nombreux sujets, sur l'intérêt majeur de la thématique du Parc Marin comme carte de visite et image internationale. Le Président du Gouvernement soulignait la nécessité que représentent les travaux du Cluster pour la politique du pays et annonçait que le futur gouvernement nommera un chargé de mission dédié à la question du développement de la filière maritime. Il concluait en invitant les présents à cette 1^{ère} Journée de la Mer sous la forme suivante : « Réfléchissez à la manière la plus efficace de s'organiser ».
- A l'issue de ces deux allocutions, le Président du CMNC, Lluis Bernabé, remercie les participants de leur présence nombreuse, déclare ouverte la Première Journée de la Mer et passe la parole aux deux managers (Lionel Loubersac et Emma Colombin) chargés de l'organisation des présentations et des débats de la journée avant les allocutions de clôture de fin d'après-midi.



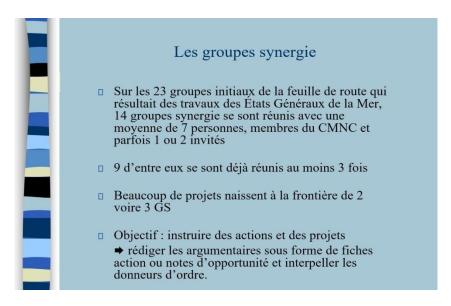


Introduction de la feuille de route du CMNC, des 5 grands sujets retenus pour la Journée de la Mer 2017 et présentation succincte des travaux des 14 groupes synergie actuellement en place.

Lionel Loubersac introduit tout d'abord trois citations de référence par rapport aux enjeux sous-jacents à cette journée de travail.



Puis les deux managers rappellent le travail réalisé par les groupes synergie depuis les États Généraux de juillet 2016 :







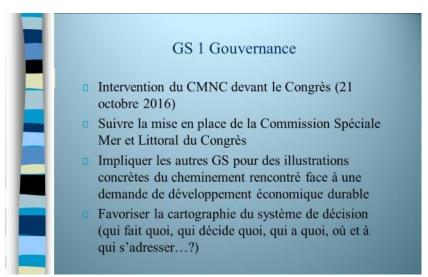
Et présentent ensuite le focus de la Journée :



Cette première partie de la journée détaillait la mise en place des 14 groupes de travail, dits « groupes Synergie » suite aux États Généraux de la mer de juillet 2016, et mettait l'accent sur les éléments les plus significatifs issus du travail de ces groupes (en dehors des cinq sujets focus).

A cette fin les managers avaient invité à venir s'exprimer plusieurs interlocuteurs, internes ou externes au Cluster maritime, spécialistes dans leur domaine.

Groupe de travail 1: Évolution de la Gouvernance de la mer



L. Loubersac rappelle le travail de fond réalisé sur le sujet lors d'une table ronde dédiée lors des États Généraux de la mer de juillet 2016. Il précise, suite à ce travail, l'interpellation du CMNC envers le Congrès de la Nouvelle-Calédonie.





Suite à cette interpellation, le Président du Congrès a organisé la tenue d'une réunion plénière au Congrès le 21 octobre 2016 invitant le CMNC (Président, SG, Vice-président et Manager) à présenter les enjeux maritimes du pays et suggérer une organisation de la gouvernance liée à la mer en Nouvelle-Calédonie.

Il explicite également, sur cet aspect de la gouvernance, le travail engagé par le CMNC au sein de plusieurs de ses groupes synergie qui est de préciser, sur les cas précis de plusieurs questionnements, une cartographie du système de décision : qui décide quoi?, qui a quoi?, où et à qui s'adresser?....

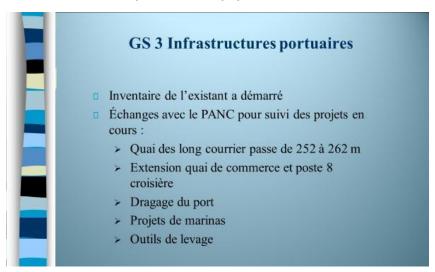
De cette intervention du CMNC devant le Congrès, et compte tenu de l'adhésion de l'ensemble des élus sur le sujet, quelles que soient leurs tendances politiques, il ressort une initiative qu'exprime Raphael Larvor, Directeur de Cabinet du Président du Congrès qui prend alors la parole.

Celui-ci explicite la décision de mettre en place une Commission spéciale de la Mer et du Littoral au Congrès, décision qui sera examinée pendant le courant du mois d'août pour un vote avant la fin de la session administrative le 30 août.

Groupe de travail 2 : besoins en données géographiques marines, plans de gestion et Planification Spatiale Marine

Le manager explicite que ce sujet est l'un des 5 prioritaires identifiés qui sera traité en session 1 dans la matinée.

Groupe de travail 3 : Infrastructures portuaires du pays



Emma Colombin explique qu'un inventaire de l'existant (quelles infrastructures, de quel type et où...) a démarré qui répertorie aussi les projets. Elle complète en citant le travail de concertation lancé avec le Port Autonome de la Nouvelle-Calédonie et de suivi des travaux engagés.

Elle passe ensuite la parole à Yann Bouvet, Président des Pilotes maritimes, qui détaille ces projets du PANC en insistant sur les apports de chacun d'eux et les difficultés techniques à surmonter. La récente extension de 10 m du quai des longs courriers permet maintenant de recevoir les navires P&O en petite rade, ce qui libère la place dans la grande rade. Concernant le dragage il évoque les difficultés techniques liées à l'existence éventuelle d'engins pyrotechniques datant de la 2è GM.

Compte rendu de la première Journée de la Mer en Nouvelle-Calédonie

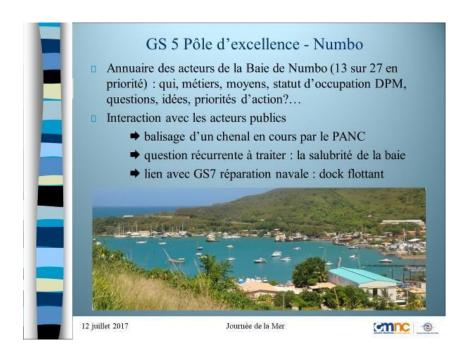




Groupe de travail 4 : Plateforme Technologique Marine

Le manager fait valoir que ce sujet est l'un des 5 sur lesquels sera effectué un focus et sera traité en session 4 dans l'après-midi.

Groupe de travail 5 : Pôle d'Excellence Maritime - Synergie Numbo



Le manager explicite que ce sujet s'est focalisé sur le cas de la Baie de Numbo avec la mise en Synergie de plus de 12 acteurs économiques sur les 27 présents dans cette baie qui ont décidé de travailler ensemble dans le but, à la fois, de réhabiliter un espace géographique en dégradation, pour mutualiser les moyens et favoriser des offres de services mieux intégrées, et pour donner une image de qualité de cette baie : qualité environnementale, qualité des métiers, des compétences et des services offerts et donc attractivité.

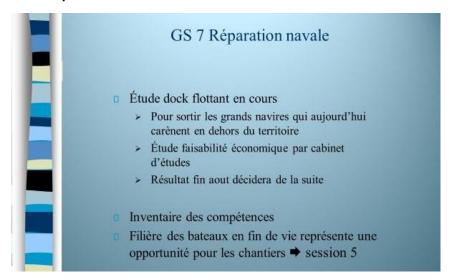
Il souligne le travail de fond entrepris sous le pilotage d'Alain Giraud (Cotransmine), membre du Cluster, qui intéresse la construction progressive d'un annuaire des acteurs et l'interpellation des acteurs publics. Les sujets privilégiés sont un balisage de la Baie obtenu de la part du PANC, l'analyse des solutions autorisant un gain de qualité en termes de salubrité de la baie (épaves diverses à terre et en mer, déchets...), et l'analyse des synergies à trouver en matière de type de concession d'occupation du DPM.

A noter le lien entre les travaux de ce groupe synergie et celui (voir ci-après) sur la réparation navale.





Groupe de travail 7 : réparation navale



Emma introduit succinctement le sujet du dock flottant qui permettrait de caréner et réparer des navires au-delà de 1000 tonnes, service non disponible actuellement en Nouvelle Calédonie, qui concerne aussi bien les grands navires (bâtiments de la Marine, Betico2, navires de fret...) que des clients potentiels (navires de nos voisins, superyachts...).

Elle passe la parole à Régis Ballu, Directeur de SUDILES, membre du CMNC, afin qu'il détaille l'état d'avancement du dossier dock flottant. Celui-ci explique que le groupe de travail du CMNC s'est rapproché du Cluster AMD (Maintenance industrielle), et qu'il en est né un groupe de travail intercluster « Dock flottant » qui a préparé les termes d'une étude de faisabilité économique et géographique. La consultation a abouti au choix du cabinet Auclair Dupont, et les résultats de cette 1ère étude marketing et financière devraient être connus fin août. Au-delà de cette étude, si ses résultats sont positifs, pourra être travaillé le choix du site et le volet environnemental qui lui est lié.

Régis Ballu développe également l'analyse en cours des compétences en place en Nouvelle-Calédonie, car ce sont ces services qui sont créateurs de richesse. On sait que ces compétences sont très morcelées et il est nécessaire de se pencher sur leur évolution vis-à-vis de questions de réparation navale.

Il cite également le lien entre la réparation navale et le montage d'une filière de déconstruction, sujet qui sera traité en session 5.





Groupe de travail 8 : Croisière



Emma explique la décision du groupe synergie de se rapprocher du groupe de travail sur la croisière mis en place par la CCI afin d'éviter les doublons et auquel, en conséquence, contribue le CMNC. Il est souligné toutefois que le groupe de travail CCI est très orienté vers les problématiques qui intéressent principalement les escales de Nouméa et moins celles des îles. Par ailleurs ce groupe CCI traite peu de la stratégie croisière, notamment, du type de paquebots que l'on souhaite accueillir et des évolutions et perspectives de ce type de tourisme. C'est pourquoi le Cluster Maritime continue de soutenir la création d'un vrai Club Croisière.

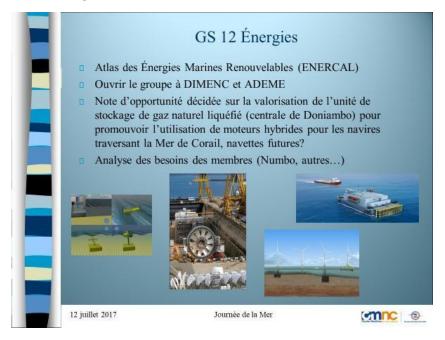
La Manager adjointe ajoute le travail qui consiste à faire remonter le maximum d'information des membres vers les acteurs concernés et à travailler avec les acteurs des aménagements en cours tels que portuaires, nous l'avons vu, mais aussi signalétiques, applications smartphones, etc.

Elle fait ensuite la transition avec le groupe Énergies en citant l'analyse liée au développement des moteurs hybrides pour les navires, et notamment pour les paquebots qui sillonnent la région, en valorisant l'opportunité offerte par une future unité de stockage de Gaz Naturel Liquéfié équipant la centrale électrique de Doniambo.





Groupe de travail 12 : Énergies



Le manager introduit les travaux de ce groupe. Il fait état du fait que dès les premières réunions est apparu le besoin de dresser un inventaire du potentiel en Énergies Renouvelables Marines (EMR). En effet on a ici du vent, du courant, de la houle et des différences de température intéressantes entre la surface et 1000 mètres de fond. Ces énergies commencent à être utilisées ailleurs mais pas ici. Il passe donc la parole au Directeur Général d'ENERCAL.

Celui-ci rappelle qu'aux États Généraux de la mer, il y a un an, le Président d'ENERCAL, député, avait fait valoir qu'ENERCAL aurait une initiative dans le domaine des énergies marines. Cette initiative s'inscrit dans le schéma de transition énergétique approuvé à l'unanimité par le Congrès en juin dernier. L'objectif est en effet d'atteindre 100% de la production sur le réseau public fournis par des énergies renouvelables. Donc outre les énergies renouvelables terrestres (hydraulique, éolien, solaire...), il est utile de s'intéresser à ce que nous avons devant nous : les énergies marines. Aussi, ENERCAL, membre du groupe de travail, a décidé de lancer un inventaire du potentiel en Énergies Marines Renouvelables. Après une étude des maturités des différentes technologies possibles a été lancé un appel à consultation pour réaliser l'étude du potentiel cité et c'est la Société CREOCEAN qui a été retenue, en particulier car elle possède une large expérience dans le domaine, notamment en Polynésie. Dans 5 mois environ nous devrions avoir une première évaluation du potentiel de production qui sera alors rapproché des potentiels de consommation locale. Sur ces bases on pourra alors imaginer à l'horizon 2018-2019 la mise en place de projets pilotes démonstrateurs.

Le manager indique l'ouverture du groupe de travail Énergies à la DIMENC et l'ADEME. Il précise que la Manager Adjointe a évoqué l'opportunité que représente une future unité de stockage de Gaz Naturel Liquéfié pour promouvoir une motorisation hybride à bord des bateaux, or, lors de la dernière réunion du groupe de travail il a été décidé de rédiger une note d'opportunité sur le sujet. Valoriser un investissement lourd en proposant des utilisations autres que la fourniture de GNL à la centrale électrique de Doniambo, notamment vis-à-vis de moteurs propres équipant les navires qui traversent la mer de Corail, peut avoir du sens et proposer une image moderne et éco-responsable de la Nouvelle-Calédonie.

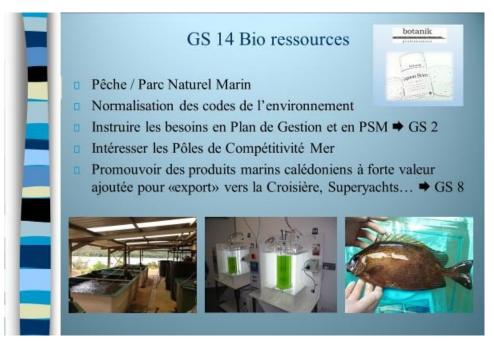




Enfin il cite l'analyse des besoins des membres du CMNC, par exemple ceux du groupe Numbo demandeurs de solutions neuves de fourniture d'énergie électrique.

Remarque adressée par la DENV en fin de session : élargir le groupe de travail outre la DIMENC et l'ADEME à la nouvelle Agence Calédonienne de l'Énergie.

Groupe de travail 14 : Bio-ressources



Le manager résume les travaux du groupe. Il explicite que la question de la relation pêche et Parc Naturel Marin a été identifiée mais que faute d'une représentation large du monde de la pêche hauturière le CMNC est mal armé pour instruire cette question. Ont également été identifiés les besoins en matière de normalisation des codes de l'environnement des Provinces, tout comme ceux en matière de Plans de Gestion et de Planification Spatiale des activités, sujet qui sera traité en deuxième partie de cette journée. Autres sujets abordés : celui d'intéresser les pôles de compétitivité « mer ». Il cite aussi celui, à l'interface entre ce groupe et celui de la croisière, qui est de promouvoir, à bord des paquebots qui touchent nos côtes, des repas basés sur les productions marines locales : huîtres, crevettes, poissons... Enfin le groupe s'intéresse également à la valorisation des bioressources marines via les biotechnologies aptes à extraire des biomolécules d'intérêt en santé, cosmétique, industrie etc. Il cite le produit cosmétique récemment mis sur le marché local par une start up qui fabrique un antirides à partir de bactéries marines. Pourquoi ne pas promouvoir également ce type de produit vers les paquebots, ce qui est une forme d'export de produits calédoniens.





Groupe de travail 16 : Communication-Patrimoine



Le manager exprime les axes de travail de ce groupe. Ceux-ci concernent un travail de meilleure communication vers l'extérieur, et là encore en direction des paquebots, sur ce qu'est le musée maritime, qui est membre du Cluster, et un travail de structuration d'un ouvrage, intitulé « des lagons humains », qui fait l'objet d'une note d'opportunité achevée et qui vise à présenter les portraits d'hommes et de femmes qui ici vivent des lagons et y travaillent. Ce projet est soutenu par une association qui a rejoint le Cluster dont la Présidente est Isabelle Ohlen qui s'excuse de ne pouvoir participer aujourd'hui à nos débats. Il passe alors la parole à Henri Gama, conseiller culturel et membre de l'Association citée qui va préciser ce qu'est ce projet.

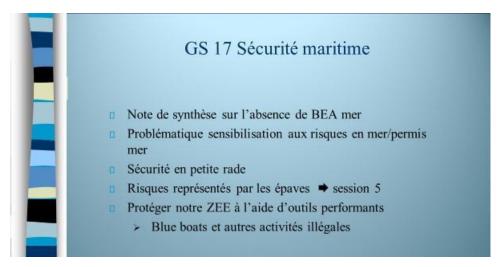
Ce dernier exprime tout l'intérêt qu'Isabelle Ohlen, ambassadrice majeure de la Calédonie pour l'inscription de ses lagons au Patrimoine Mondial, porte à cet ouvrage dont Lionel Loubersac et Henri Gama sont les instigateurs. La mer est le lieu de nos origines mais aussi de notre avenir. Parler de la mer et de lagons magnifiques, riches et fragiles, c'est aussi parler des hommes, de leur culture, leur vie, leur quotidien et leurs rêves. Notre ambition est d'ouvrir un chemin de partage entre les hommes et les femmes d'ici, entre terres et mer et entre nature et culture.

Le manager affiche à l'écran l'un des exemples de dossiers que contiendra l'ouvrage en prenant le cas d'un créateur d'huîtres, très peu éloigné de nous puisqu'il est à Dumbéa. Enfin il cite le travail de réflexion entamé pour que le salon de la mer et du bateau devienne un vrai rendez-vous de la mer et du nautisme incluant une communication large sur la mer en général.





Groupe de travail 17 : Sécurité maritime



Emma présente les excuses du Commandant de la Zone Maritime (intervenant sur l'échouage du Kea trader) qui devait présenter certains travaux, puis détaille la problématique liée à l'absence de BEA (Bureau Enquête Accident) mer. Ensuite elle explique la volonté de travailler sur la sensibilisation des jeunes en l'absence de permis mer, en précisant que la Nouvelle Calédonie reste le seul territoire exempt de ce permis. Concernant la sécurité dans le port de Nouméa, notamment en petite rade avec la panoplie de bateaux, des paquebots aux annexes des bateaux au mouillage, le CMNC se doit de réfléchir aux actions possibles.

Enfin sur les outils liés à la sécurité, le sujet sera abordé dans un focus ainsi que dans un workshop en septembre.

Session 1 « Besoins en Données Spatialisées Marines - Plans de Gestion - Planification Spatiale Marine » : bilan du questionnaire sur les besoins, orientations. »

Cette session est animée par le manager et on trouvera en annexe 1 le diaporama présenté.

On retiendra des constats, des idées mises en avant et des questions identifiées par le Groupe synergie dédié à ces thématiques ce qui suit :

- le patrimoine marin et maritime est scindé en « petits morceaux » en termes de décision,
- il en résulte un morcellement de l'information utile à la décision donc un partage et des accès à cette information très insuffisants,
- si on évoque bien la notion de Plans de Gestion, il n'y a pas à proprement parler ici de mise en place de protocoles de Planification Spatiale Marine, et des outils structurants de planification comme SAGE, SDAGE, Contrats de Baie, Schéma de Mise en Valeur de la Mer, Directive cadre sur l'Eau, Directive Cadre sur le Milieu Marin n'existent pas ou ne sont pas applicables.

Compte rendu de la première Journée de la Mer en Nouvelle-Calédonie
12 Juillet 2017





Ces propos sont sous-tendus par un questionnaire adressé aux membres du Cluster sur les besoins en données, en Plans de Gestion et en Planification Spatiale Marine dont les résultats font apparaître des besoins latents quelque soient les applications thématiques.

Suite à cette présentation les débats furent ouverts et l'on peut tirer des échanges les éléments suivants:

Philippe Michel, expert maritime fait état de sa confrontation régulière avec le besoin de connaître en un lieu donné l'état de la mer et le vent. Cette information est en partie fournie par Météo France à partir de stations terrestres et en général il n'y a pas de données de houle disponibles au public.

Nathalie Baillon, Directrice du CEN pose la question de la signification de « Plan de Gestion » utilisé dans le diaporama et de savoir s'il y avait une définition du Plan de Gestion dans le questionnaire.

Le manager répond qu'il n'y avait pas de définition proposée, par contre il est bien sous-entendu par ce terme la nécessité de bénéficier d'outils de planification spatiale compilant des données physiques, des données sur l'environnement, des données d'usage et des données règlementaires.

Thomas Requillard de Promosud souligne l'intérêt de la démarche d'autant que le plus souvent l'information existe mais n'est pas compilée et est très difficile à récupérer. Il cite le cas du DPM où il est quasi impossible de savoir ce qui est occupé, ce qui pourrait l'être, dans quelles conditions etc...

Le manager souligne que cette question de non accès ou de difficulté d'accès à l'information est très nettement sortie des premiers éléments d'exploitation du questionnaire.

Hugues Ravenel, Directeur de la Météo, revient sur la question de l'état de la mer et du vent, reconnait que le sujet est difficile, qu'il n'y a pas de mesures, pas de houlographe, sujet évoqué avec plusieurs personnes de la salle, mais il y a des évaluations possibles avec des modèles. Il faut pouvoir assurer le compromis entre des études ponctuelles comme celles relatives à un accident et quelque chose de systématique qui alimenterait une base de données statistiques. C'est pourquoi il est très intéressant que dans la suite des travaux du Cluster on puisse évaluer l'intensité du besoin et mettre en regard l'énergie à déployer pour mettre l'info en bases de données facilement accessibles avec la fréquence du besoin.

Le manager confirme la poursuite de l'analyse des besoins divers relatifs aux états de mer, notamment émis par ses membres, et appuiera Météo France dans les perspectives d'instrumentation et de mesure de ces états de mer afin d'alimenter des modèles.

Christophe Chevillon de PEW signale, bien que non spécialiste, qu'il existe à l'IRD des sources de données via des modèles sur les courants, les vents, les marées, données qui ont déjà été utilisées en cas de pollution notamment dans le lagon Sud-ouest.

Le manager intervient en soulignant que ceci rejoint ce qui a été dit sur le DPM : il y a de l'information mais il y a un problème d'accès. Un organisme scientifique comme l'IRD développe des modèles en premier lieu dans un objectif de connaissance, de modélisation des processus et pas forcément d'application opérationnelle. Il y a eu, en métropole par exemple, la mise en place de projets d'océanographie opérationnelle qui visent, comme le fait la météo, à faire des prévisions. Un tel service est peut-être à considérer pour l'avenir. Ceci à un coût, est-ce possible? Les besoins locaux le justifieraient-ils?





Yann Bouvet, Président des Pilotes Maritimes, fait état de ses besoins précis, à savoir un besoin de connaissance des houles, à un endroit précis pour prévoir l'escale de navires en anticipation une semaine à l'avance.

Jean Michel Fernandez de l'entreprise AEL souligne que l'on a des données, souvent énormément, mais qui sont obtenues dans le cadre de contrats et il serait utile de trouver l'articulation pour que ces données puissent faire partie d'un « pot commun ». Si AEL n'a pas ou peu de données de houle, il en a par contre sur les courants en termes de mesures mais aussi de modélisation puisqu'AEL utilise des modèles hydrodynamiques à différentes fins opérationnelles. La question est bien de savoir comment faire pour mettre à disposition toutes ces données et informations.

Le manager souligne que cette question est résolue dans certains cas de figure comme aux États-Unis où le Fédéral Geographic Data Committee oblige à ce que les données obtenues, quel que soit le contrat (public ou privé) qui en est à l'origine, soient au minimum décrites par ce qu'on appelle un fichier de métadonnées, descriptif des données. Ceci est un avantage qui autorise l'aiguillage vers qui a quoi, sur quoi, où, avec quel format etc... Nous ne sommes pas aux États-Unis mais sous l'impulsion du CMNC, et dans un travail interservices avec les Provinces et le Gouvernement, serait-il utile d'imaginer un mécanisme obligeant à un accès descriptif de l'acquisition de connaissances conformément à différentes études productrices de cette connaissance. Ce serait un début. Nous retenons ce sujet et le Groupe de travail sur les données pourrait inscrire dans ses objectifs celui de rédiger une note d'opportunité relative à un mécanisme obligeant à la création systématique de fichiers descriptifs des données acquises.

Sandrine Job de la Société CORTEX fait état d'un travail d'acquisition de données environnementales qui va devenir de plus en plus lourd avec notamment la mise en place des Comités de Gestion du Patrimoine Mondial. Or il y a un manque évident de valorisation de ces données. Le Cluster a sans doute un rôle majeur à jouer pour que puissent exister des « cartes » représentatives de la qualité des eaux, la température, des données biologiques, les pressions, puisque tout est lié, qui faciliteraient l'interprétation et on gagnerait sans aucun doute tous en efficacité par une intégration de l'ensemble de ces données.

Le manager souligne tout l'intérêt d'une telle démarche mais fait remarquer que la Calédonie c'est finalement grand, que le coût de tout cela sera sans doute prohibitif. L'idée pourrait-être, au-delà de la problématique des métadonnées citée plus haut, de bénéficier de quelques sites pilotes sur lesquels on tente ce type de compilation. Il rappelle qu'en Europe il s'agit désormais d'une obligation et puisqu'il y a obligation ceci se fait. Partons sur des projets pilotes sur des sites spécifiques, discutons-en dans notre groupe de travail.

Jean Massenet, société Le Cube, remercie de ce questionnaire et de ses riches résultats. Il explicite que des solutions existent à partir d'imagerie spatiale, le point bloquant restant la mutualisation des moyens et des budgets et donc de savoir si c'est au public de le financer dans un objectif pays ou au privé, ou bien faut-il créer un cluster spécifique?

Le manager fait valoir que le Cluster Maritime Français, avec lequel le CMNC travaille, pousse des solutions de partenariat public-privé. Ici en Nouvelle-Calédonie on a le public d'un côté et le privé de l'autre : un rapprochement devrait pouvoir être très utile. Il souligne que c'est une opinion personnelle qui lui apparaît partagée par plusieurs de nos membres et qu'avec des moyens publics et des moyens privés on a peut-être quelques chances de réussir.





Hubert Géraux du WWF fait valoir un autre élément intéressant qui est celui que nous avons la chance d'avoir ici un Observatoire de l'Environnement : l'ŒIL qui s'est penché sur la problématique de bancarisation des données. Il encourage le Cluster qui émet des besoins de se rapprocher de l'ŒIL pour la question de la restitution.

Le manager acquiesce, rappelle qu'il avait bien cité l'ŒIL dans les intervenants. La question est que nous sommes 80, et il signale que le travail est lourd. Lancer une enquête n'est pas chose anodine, et il fait d'ailleurs remarquer que le WWF n'y a pas encore répondu! (rires dans la salle). Il faut inviter l'ŒIL à se rapprocher de nous, pourquoi ne pas devenir membre associé.

Emmanuel Coutures de la DENV Province Sud intervient. Au-delà de la connaissance des données existantes il y a celle des acteurs et de la gouvernance qui y est liée. Il considère que le Cluster a un rôle majeur à jouer qui est celui d'inviter tous ces acteurs à se mettre autour d'une table.

Le manager répond favorablement à cette approche mais il signale que le Cluster ne fera pas tout. C'est d'une vraie décision politique qu'il s'agit. Le Cluster est avant tout un catalyseur, nécessaire à la réaction et agira pour que cette réaction se créée.

Jean Marie Lafond, Directeur de la DENV, intervient à son tour. Il y a un vrai besoin d'indicateurs biologiques, notamment vis-à-vis des Aires Marines Protégées. Est-ce que les modalités de gestion vont dans le bon sens? Où sont les gains, les questions? Il est donc fondamental pour l'avenir de savoir bénéficier de ces indicateurs sur le milieu comme sur les pressions.

Le manager souligne l'importance de cette remarque. Il revient sur la décision politique prise en Europe avec la Directive Cadre sur l'Eau, qui intéresse les eaux côtières et qui a été de dire : vous avez 15 ans pour définir ce qu'est le « bon état écologique » de nos littoraux et notre mer côtière et mettre ces indicateurs d'état en face des politiques publiques d'aménagement, d'assainissement, de réhabilitation etc... autorisant à ce que ces politiques-là puissent être évaluées. Vont-elles dans le bon sens ou non? La Directive cadre européenne sur l'eau ne s'applique pas ici. Certes il ne faut pas faire de copiés-collés, mais une décision politique héritée de tels principes pour mieux gérer le patrimoine maritime côtier exceptionnel qui est le nôtre aura sans doute du sens. Il rappelle que les groupes de travail du CMNC sont tous portés par un dénominateur commun qui est l'éco-responsabilité, aussi la remarque du Directeur de la DENV est-elle totalement pertinente : comment évaluer l'efficacité de nos politiques publiques vis-à-vis de leur impact environnemental...

Anne Gras (Cabinet d'Avocats) soulève l'intérêt qu'il y aurait à lancer des actions de collecte participative de données, notamment auprès de nos membres qui fréquentent les espaces marins.

Le manager remercie Anne Gras de cette remarque pour une autre facette des problèmes qui est effectivement celle de la participation d'acteurs qui connaissent bien leurs milieux de travail pour collecter des données. Il souligne que l'un des exemples possibles sera traité en session 4 de la journée dans le cadre du sujet « plateforme technologique » avec l'idée d'instrumenter des navires d'opportunité comme le Betico2 et le Seabreeze, et collecter des données là où nous n'en avons pas ou trop peu. En outre, cet aspect participatif a le très gros intérêt de faire de l'économie!

Elodie Jaunay, Directrice de la Société Kenua, rappelle qu'elle traite de la Croisière et fait état de certains navires, comme ceux de la compagnie du Ponant, équipés de sondeurs, pour acquérir des données utiles et qu'il est donc intéressant de promouvoir cela ici. Par ailleurs, au niveau Plan de Gestion, Kenua fait état des difficultés qui sont celles de rapprocher les uns et les autres entre





administrations provinciales, aires coutumières, scientifiques etc... et souhaite que le rôle du Cluster favorise ces convergences.

Le manager prend note de ces remarques, celle sur la promotion de « navires intelligents », ce qui est vraisemblablement très utile au-delà de l'expérience Betico2 – Seabreeze citée plus haut, et puis rapprocher les uns et les autres correspond bien à ce rôle de catalyseur du cluster cité également, à la condition qu'une volonté politique se dégage pour le favoriser.

Cécile Dupouy, océanographe de l'IRD, intervient pour rappeler que la bancarisation des données scientifiques est pensée au niveau international de longue date mais que le problème est souvent celui des moyens, que les instituts n'ont pas toujours, même pour faire les fichiers de métadonnées évoqués précédemment. Elle fait état du souhait du soutien du Cluster pour maintenir une station d'observation dans le lagon, mise en place en 2011, et signale par ailleurs l'utilisation efficace de satellites à défilement pour le suivi de la couleur de l'eau.

Le manager remercie Cécile Dupouy et se retourne pour rire vers le Président du CMNC pour l'inviter à acheter une planche à billets afin de financer tout cela. Une dernière remarque est acceptée avant de clore la session.

Fabrice Colin, ancien Directeur de l'IRD, intervient pour faire valoir l'intérêt de l'expression et de la formulation de la demande de la donnée, finalement quelle stratégie a-t-on sur l'utilisation de la donnée.

Le manager remercie pour cette remarque qu'il partage, et souligne toutefois que l'un des sujets évogués, celui de savoir et de mesurer si les politiques publiques mises en pace sont efficientes ou non, correspond bien à une stratégie d'utilisation des données validant cette mesure. Sur l'usage de la donnée, le Cluster, suite à l'expression des besoins, cherchera à identifier le dénominateur commun en matière d'accès à une donnée pour plusieurs utilisations possibles.

Fabrice Colin cite une entreprise innovante calédonienne envers laquelle il souhaite qu'un travail de rapprochement soit plus fort.

Le manager acquiesce soulignant que l'entreprise citée est bien membre du cluster.

Il clôt la séance en remerciant tous les participants de la richesse des débats. Il constate que le sujet en est bien un et que le Cluster va poursuivre son instruction en impliquant encore plus le public, et en ouvrant encore plus le Cluster à des membres associés non forcément du monde économique aidant à bien « gratter ces sujets ».

Session 2 « Tourisme nautique et grande plaisance : vers quel développement? »

Emma anime cette session dont on trouvera en annexe 2 le diaporama présenté.

Emma précise que le sujet porte sur le tourisme nautique uniquement, yachts et superyachts, et n'aborde pas le tourisme maritime, à savoir celui lié aux paquebots.



Le 1er point abordé concerne le manque de places dans les marinas.

- La nécessité d'ouvrir des places de marina est plus que jamais d'actualité, un bateau de passage n'a aujourd'hui que très peu d'opportunité d'avoir une place en marina et il n'y a aucune place au mouillage pour les bateaux étrangers.
- Plusieurs projets existent, l'extension de Port Moselle, le PANC qui envisage une marina à la Pointe Denoël, la mairie de Nouméa qui avait envisagé une marina vers Sainte Marie, projet abandonné mais repris par la Province Sud car lié au besoin de terminal passager pour les navettes notamment vers le Mont Dore ou celle de Vale.
- La construction de la marina de Nouré permettrait de délester les îlots proches de Nouméa d'une partie du flux des bateaux du week end.
- Ces places de marinas sont nécessaires à l'activité de vente de bateaux.

Le 2ème point concerne le manque de statistiques et la nécessité de faire un état des lieux, qui permettrait non seulement de mesurer la fréquentation mais aussi les retombées économiques.

- Port Moselle est aujourd'hui la seule marina disposant de chiffres fiables, la fréquentation reste stable aux alentours de 340-350 bateaux sur une saison, par contre le séjour moyen est plus long d'environ 30 % autour de 3 à 4 semaines.
- La PAF ne distingue pas dans les entrées de bateaux les étrangers des Calédoniens partis naviguer hors territoire, par exemple au Vanuatu.
- On dispose de chiffres précis pour les Superyachts puisqu'ils passent par des agents, une trentaine vient chaque année sur le territoire et les retombées sont estimées entre 200 et 300 millions Fcfp. On évalue que 20 superyachts qui passeraient chacun 3 mois en NC génèreraient environ 600 millions de Fcfp.
- Un état des lieux permettrait d'évaluer non seulement la fréquentation mais aussi la qualité des prestations et les besoins en service, et aiderait à mieux cibler la promotion.
- Une note d'opportunité est en cours sur ce sujet.

Pour approfondir sur le manque de place et la saturation des zones de mouillage forain, Emma propose une réflexion sur la gestion de ces zones.

- Dans beaucoup de ports autour du monde une ou plusieurs bouées sont dédiées aux bateaux arrivant afin d'accomplir les formalités d'entrée, la NC n'offre pas ce service de bouée d'attente.
- Une concertation sur l'organisation de ces zones est un axe de travail du CMNC, la gestion des corps morts pourrait être confiée à une société d'exploitation qui pourrait louer et entretenir les bouées.
- La sécurité pourrait s'en trouver renforcée, évitant les bateaux mouillés sur ancre au milieu du chenal.
- Concernant la sécurité une réflexion est à prévoir sur l'utilisation des feux de circulation la nuit pour tout type de bateau dans les baies.

Le développement du tourisme nautique implique aussi de se pencher sur les services dédiés, dont le développement bénéficiera à l'ensemble des touristes.

Proposer quelques circuits types où le bateau peut trouver les services dont il a besoin (point d'eau, bar, restaurant, bouées de mouillage...) et qui implique la population locale.





- Collaboration avec les hôteliers (exemple du Méridien de l'île des Pins).
- Multiplier les sites de plongée, cette activité étant une des raisons de la venue de cette clientèle en Nouvelle Calédonie.
- Label haut de gamme dédié aux prestataires des superyachts, le CMNC travaille sur le sujet.

Le développement du tourisme nautique ne peut se faire sans y associer les questions environnementales.

- En premier lieu un bateau ne peut vider en NC ses cuves à eaux noires/eaux grises, le CMNC devrait faire rapidement une proposition dans ce sens.
- Afin de limiter la pression sur les îlots, la limitation du nombre de bateaux aux bouées disponibles est une approche possible, qui existe déjà dans de nombreuses AMP dans le monde, qui demandera certes une adaptation des mentalités mais qui doit être envisagée.
- Inciter au développement de la location de bateaux. On sait qu'en dessous de 20 sorties annuelles posséder un bateau à moteur n'est pas rentable, entre les couts d'entretien, la place en marina... il vaut mieux en louer un. De plus cela libèrera des places dans les marinas.
- Enfin un propriétaire doit être conscient que la responsabilité de disposer du bateau lorsque celui-ci arrivera en fin de vie lui incombera, on verra cela en session 5.

En dernier lieu la promotion de ce type de tourisme va de pair avec la communication sur les grands évènements nautiques.

- Au vu du succès de la Groupama avec la venue de bateaux comme Vodafone ou Scallywag, les voiliers emblématiques peuvent attirer des spectateurs séjournant dans la zone et passer ainsi du temps dans les eaux calédoniennes.
- De nombreux bateaux aiment participer à des rallyes ou des régates, et communiquer sur la Port Vila - Nouméa peut amener des voiliers séjournant au Vanuatu à participer et venir ainsi découvrir la Calédonie.
- Enfin la récente victoire des Néo-zélandais à la coupe de l'America est une opportunité pour le Pacifique Sud. Certains pensent même que l'on pourrait présenter la candidature de la NC pour l'organisation de la Louis Vuitton Cup. On peut rêver!

Pour démarrer le débat, Anne Gras soulève la question du rinçage des bateaux à l'eau potable, et propose qu'au sein du Cluster, outre l'appui au développement de la récupération de l'eau de pluie, on incite au rinçage des bateaux à l'eau de mer. C'est une initiative qui doit venir des marinas, Emma confirme que c'est le rôle du Cluster de relever tous les points sur lesquels on peut travailler afin d'aller dans le sens de l'éco-responsabilité. Le label « Port propre » existe et pourrait être mis en place ici comme cela est le cas pour la marina Taina en Polynésie.

Pour le rinçage il y a aussi des actions à envisager en termes de sensibilisation à l'environnement.

Jean Massenet intervient ensuite sur la problématique du tarif pratiqué au mouillage et l'activité illégale de location des corps morts qui dégénère parfois avec des menaces, cette pratique ne peut perdurer et c'est aussi pour cette raison que la gestion des mouillages pourrait être confiée à une société d'exploitation. Cela relève de la responsabilité du Port autonome.

Philippe Michel précise bien que la location de corps mort est illégale, c'est de l'occupation du domaine public, il faudrait demander l'autorisation aux affaires maritimes pour la pose du corps mort





puis à l'issue de l'utilisation, l'enlever. Un intervenant précise que c'est la Province Sud qui est responsable (pour la baie de l'orphelinat, le PANC étant responsable pour la petite rade).

Concernant la saturation des marinas, Christophe Chevillon fait remarquer que cela fait longtemps que le problème existe, que les bateaux au mouillage forain qui débordent finissent par perturber les chenaux de navigation, que les bateaux sur remorque saturent les résidences collectives, et que ça n'avance pas et émet la possibilité que ce soit un problème de rentabilité.

Philippe Darrason de la Sodemo répond en évoquant les 350 à 400 bateaux en liste d'attente à Port Moselle, bateaux qui attendent parfois depuis 5 ou 7 ans. L'extension des pontons a été validée et si les 150 places sont réalisées, elles seront remplies du jour au lendemain, si tu vas voir un banquier pour un prêt de 600 millions il sera octroyé de suite, parler de rentabilité est un faux problème. Si Nouré sort avec 900 places, Port Moselle avec 150, etc, alors il y aura un effet de taille mais pour l'instant, en l'absence de construction de place depuis 10 ou 12 ans il y a un déficit de places et on a la capacité de créer des infrastructures.

Thomas Sevetre de la société HCM qui a le projet de Nouré confirme que le projet est rentable et tiens la route, d'autant qu'il intègre, comme le préconise la présentation, d'avoir des services autour qui animent le lieu et permet aux personnes davantage que juste garer leur bateau avec des restaurants, des commerces... aujourd'hui si le projet n'avance pas aussi vite qu'on le voudrait c'est pour des problèmes administratifs avec les autorités compétentes. Hubert Géraux en profite pour demander si la marina de Nouré a prévu une cuve pour les eaux noires, la réponse est positive.

Thomas Bockel intervient sur la problématique de l'éco-navigation, et précise que l'AFB travaille avec le réseau ECONAV sur ce thème et a lancé une étude sur les bateaux en fin de vie qui sera évoquée plus tard, ainsi qu'une enquête sur les pratiques des plaisanciers en NC dont les résultats, quand ils seront connus, seront transmis au Cluster.

Pierre Crubillé souhaite évoquer une problématique dans le cadre du développement touristique qui serait de regrouper les prestataires dans un même lieu qui serait un facteur d'attrait, un village d'activités touristiques avec des places de marinas et des structures à terre permettant de recevoir les clients, ce qui serait un vecteur de structuration de la filière nautique.

Alain Giraud évoque la nécessité de travailler davantage avec les autorités coutumières car nous n'avons pas bonne réputation en NC.

Patrice Plichon des gardes natures de la PS évoque la sur-fréquentation des îlots autour de Nouméa avec des problèmes d'incivilité, la limitation avec les corps morts est une possibilité mais les nouvelles places de marina l'inquiète et comment envisager la gestion de ces îlots. Emma évoque la récente rencontre entre le Cluster et la DENV où ces questions ont été évoquées, faut-il délimiter des zones (baignade, chenal d'accès...), la réflexion est engagée. Jean Marie Lafond confirme la pression sur les îlots qui est indéniable. Notamment sur les AMP, la PS travaille avec la mairie de Nouméa sur le sujet en étudiant la possibilité d'aménager des îlots tels que Sainte Marie pour délester les AMP mais d'autres mesures drastiques, telles qu'évoquées avant, sont à envisager pour tenir compte des capacités de charge.

Emma précise que les yachts de passage ne contribuent pas à la saturation des îlots autour de Nouméa car ils évitent les zones trop fréquentées le weekend. Concernant les superyachts elle fait remarquer les conditions d'accueil de Tango, le 77 m stationné derrière un grillage à côté du Greta





Teresa et évoque le projet de marina pour les Superyachts, quai des caboteurs, en espérant que le projet avance vite.

A ce sujet un interlocuteur demande quels services seront proposés, Emma évoque l'installation des agents à proximité et l'existence de commerces et restaurants dans le cadre de l'aménagement du quai Ferry par la ville. L'échéance serait à 2019 ?, sans entrer dans le détail Christophe Chevillon, conseiller municipal, évoque le retard pris à cause du changement de mandature et la réalisation aura donc du retard mais se fera.

Jean Massenet demande si les groupes synergies vont se pencher sur le tourisme hôtelier et lagonaire en citant l'exemple du haut de gamme en Polynésie française dont on parle jusqu'au fin fond des USA. Nous n'avons pas aujourd'hui ce niveau de prestation en NC, Emma évoque l'hôtel Le Brando sur Tetiaroa, et d'ailleurs à ce sujet Les Obama ont ensuite embarqué sur un superyacht, et ceux-ci ont le droit en Pf de faire du charter ce qui n'est pas le cas en NC. Le Masteka2 a obtenu une dérogation exceptionnelle pour effectuer du charter haut de gamme dans nos eaux, c'est une 1ère expérience à l'issue de laquelle la législation pourra éventuellement évoluer.

Emma clôt la session en remerciant l'ensemble des participants.

Session 3 « Formation maritime : besoins, stratégie, audit... »

Cette session est animée par Philippe Michel, Trésorier du CMNC, et on trouvera en annexe 3 le diaporama présenté.

Celui-ci rappelle le travail du groupe synergie formation qui correspond à une démarche plus large que celle de la stricte Nouvelle-Calédonie puisqu'elle s'inscrit dans le cadre du travail du Cluster maritime Français et de celui de MEDETOM. Localement on bénéficie d'un bilan macroscopique issu des travaux antérieurs qui permettait de constater un mécontentement des acteurs de la mer, l'existence de nombreuses dérogations pour des problèmes de qualification, une dispersion de l'offre de formation et en face une extrême diversité de besoins. Les freins sont un marché limité, des vocations peu nombreuses en raison d'une faible population malgré les efforts déployés et puis un manque de structuration des filières et de connaissance de ces filières qui est un frein majeure. On ajoutera quelques difficultés, pour les organismes de formation à maintenir leurs agréments, à la fois au niveau Affaires Maritimes pour les certificats nationaux et internationaux et l'agrément au niveau de la formation professionnelle continue. Donc des tâches administratives assez lourdes.

Parmi les pistes identifiées par le groupe Synergie Formation on trouve : 1/ un partenariat avec l'École Nationale Supérieure de la Marine Marchande, chose qui a déjà été organisé par d'autres clusters maritimes outre-mer. 2/ idem avec des lycées métropolitains notamment pour des filières inexistantes ici (cf. BTS Aquaculture).

Par ailleurs, suite à une demande des collectivités et des professionnels, nous sommes sur l'organisation d'un audit complet avec bilan et perspectives des besoins à court et moyen terme, bilan des formations actuelles et recommandations. C'est un audit pour lequel nous allons mandater des intervenants extérieurs pour un audit complet autorisant des orientations.





Il y a aussi l'inscription de cette démarche en association avec celle « Cadres Avenir » avec une émission de besoins sur la période septembre-octobre et une sélection de candidatures et un appui vers les jeunes qui voudraient se diriger vers ces filières. Ceci se met en place. Nous avons pu bénéficier d'un retour d'expérience de l'AFPA avec notamment le résultat de l'audit de relance de formation à Wallis, celui de Mayotte, celui de Guyane et des éléments techniques en provenance du Cameroun, du Congo et du Benin. On ajoutera des audits d'accompagnement de l'Économie Bleue dans la région de Madagascar.

Le Cluster ayant décidé de participer ici aux différents évènements relatifs aux formations, il dresse le bilan des stands qui ont été tenus. Il détaille les données relatives au stand du SOFIP de juillet dernier. Il dresse un état des besoins émis : capitaine, mécanicien, biologie marine et aquaculture, tourisme nautique : voile, plongée, hôtellerie... Les observations des jeunes rencontrés sont les difficultés à trouver les voies d'intérêt, il y a aussi l'importance d'un panneau photographique des calédoniens en situation. Pistes actuelles : 1/ partenariat entre le lycée hôtelier et l'EMM par exemple pour steward ou cuisinier sur charter ou paquebots. Il est intéressant de constater que ce dispositif existe outremer, notamment aux Antilles. 2/ la classe préparatoire de Jules Garnier pour les concours aux grandes écoles et l'EN. 3/ un partenariat avec l'UNC avec un travail sur un DU étudiant-entrepreneur qui pourrait nous intéresser au niveau des marinas et de la maintenance nautique ... 4/ réflexion sur la création d'une bourse aux formations qualifiantes et formations professionnelles. Je vous remercie de vos questions.

Alain Giraud de Cotransmine : est-ce que vous travaillez sur la qualification ici des plongeurs professionnels?

Réponse du coordinateur : c'est effectivement un sujet identifié mais sur lequel notre groupe n'a pas encore travaillé mais c'est l'audit que nous allons mettre en place qui instruira ce dossier. J'invite toutes les bonnes volontés à nous rejoindre dans le groupe de travail où nous sommes assez peu nombreux.

Jean Massenet : Le cube : tu parles de partenariats avec les Universités, des formations en Métropole mais n'y a-t-il pas des possibilités ici de pré classes préparatoires où on les mettrait dans le bain pendant 6 mois ce qui donne une avance considérable.

Effectivement c'est une solution mise en place ailleurs à laquelle nous réfléchissons avec les autres clusters et le MEDETOM. La difficulté est de trouver les disponibilités.

Jean Massenet : En termes de partenariats quid avec la Polynésie et Wallis et Futuna?

Réponse : effectivement la réflexion est surtout hexagonale. Avec la Polynésie il y a bien un lycée maritime avec une formation de capitaine. On pourrait effectivement réfléchir à une coopération avec eux mais aujourd'hui cette option n'a pas été encore prise mais n'est pas fermée. Je discutais tout à l'heure avec Elodie Jaunay sur la formation du personnel embarqué avec des partenariats à établir avec Fidji ou Vanuatu qui présentent l'avantage d'une formation anglo-saxonne à la base.

Régis Ballu de Sudiles intervient : J'ai fait faire des requalifications de capitaines en Nouvelle Zélande, cela dure une semaine. Je pense qu'il y a d'autres requalifications possibles en Australie et Nouvelle-Zélande. Ce n'est peut-être pas la peine d'aller chercher loin.

Le coordinateur répond effectivement! Ce qui nous manque ici est un organisme qui centraliserait les besoins et proposerait des solutions.





Typiquement la requalification de capitaines peut intéresser plusieurs personnes et on a là la capacité à organiser des cours sur le territoire en faisant venir des intervenants extérieurs. On fait cela déjà pour un certain nombre de formations. On peut imaginer que le Cluster Maritime, au travers de ses permanents, puisse jouer ce rôle-là, c'est-à-dire faire l'intermédiaire entre les entreprises du Cluster et les organismes de formation.

Eric Mevelec, Directeur des Affaires maritimes, prend la parole. Je voudrais intervenir sur quelques points. Il y a un besoin de structures, c'est clair, pour susciter les vocations car, à la base, il y a un problème de vocations. On a évoqué en offre et en demande un nombre assez limité d'intervenants. On a avec la Direction de la Formation Professionnelle contacté l'École des Métiers de la Mer en Polynésie qui nous dit qu'elle est tout à fait disposée à accueillir des stagiaires, mais il n'y a pas tant que cela de stagiaires à envoyer en Polynésie. On a par ailleurs un certain nombre de personnes qui préparent le concours de l'ENSM (École Nationale Supérieure Maritime) et ces gens-là on ne les connaît pas nécessairement, certains sont sur le territoire, d'autres en métropole en profitent pour passer le concours. Nous sommes impliqués dans les sessions de nuit pour passer ces concours et être en phase avec le timing de métropole et on a ainsi pu faire passer des oraux à des gens qu'on ne connaissait pas, qui étaient résidents. Il y a donc du public mais il faut aller le chercher. Donc c'est très bien d'être dans des salons, il faut susciter et je crois que ce sera la base si on veut organiser quelque chose.

On a aussi des relations avec les autres établissements de l'Océanie avec très clairement un problème linguistique, il y a un problème de coût et je crois qu'il n'y a pas de motivation énorme de la part de jeunes de partir à Fidji ou en Nouvelle-Zélande quelques semaines ou quelques mois. Il y a un vrai travail de motivation à la base puis d'accompagnement et de structuration. C'est bien le partenariat avec le Lycée hôtelier d'autant qu'on a mis en place des conventions avec obligation pour les bateaux de plus de 10 personnes d'avoir un cuisinier de bord. Donc l'implication du Lycée hôtelier est très bien pour également susciter un public. Donc on attend beaucoup de l'audit que vous allez mener car il va faire remonter un certain nombre d'informations que l'on n'a pas.

Philippe Michel fait valoir que sur la centaine d'étudiants rencontrés au SOFIP la plus-part n'étaient pas informés des formations sur le territoire, par exemple le CAP de maintenance nautique. Les jeunes de Poindimié ne savent pas qu'il y a un centre de formation à Ouvéa. Il y a une vraie méconnaissance des filières ce qui sans doute crée un certain frein aux vocations. Notre démarche a plutôt été appréciée au SOFIP. J'ai vu le CEO chercher des informations pour travailler sur des orientations. Il y a des jeunes qui ont des envies. Certes au collège ils ne sont pas encore déterminés mais post collège on a des gens qui commencent à savoir ce qu'ils veulent. Pour revenir sur le panorama de ce que j'ai pu voir il est certain que dès qu'on évoque la possibilité de sortir du territoire il y a une cloison qui se ferme, sauf pour les jeunes filles qui y voient une opportunité de trouver un peu d'indépendance. Par contre à partir de la terminale tous ceux que j'ai reçus étaient prêts à partir.

Elodie Jaunay de Kenua intervient pour signaler que son agence, associée à l'Office du Tourisme de la Province Sud, organise depuis plus de 4 ans des visites de paquebots pour des scolaires. Ce sont des visites (une trentaine par an) pédagogiques dont le but est que les professeurs préparent les enfants à une interaction avec les croisiéristes et lors de la visite on explique tous les métiers qui sont ceux à bord d'un bateau. Nous pensons que la sensibilisation passe bien par les jeunes et nous sommes prêts à nous associer au Cluster pour encore plus sensibiliser aux métiers. Actuellement sur ces bateaux il y a énormément de Fidjiens, de Vanuatais qui sortent d'écoles hôtelières évoquées par Philippe Michel avec qui nous pourrions travailler pour que nos jeunes sachent parler anglais. Je voulais préciser cela.





Emma Colombin d'Archipelagoes demande à Elodie de préciser quels sont les niveaux scolaires des visiteurs.

Nous les prenons au niveau des collèges, mais il y en a de plus jeunes, mais c'est au niveau collège qu'ils ont des notions d'anglais et que la visite est moins récréative mais plus orientée vers des souhaits. On avait fait aussi il y a quelques années un montage avec le Lycée Escoffier avec des élèves qui étaient montés à bord travailler dans les cuisines, accompagnés par leur prof d'anglais. En contrepartie le lycée avait invité des officiers à prendre un repas calédonien. Ceci a été fait au niveau bénévole mais peut s'imaginer être organisé avec les compagnies et mieux sensibiliser nos jeunes.

Pierre Lefort de l'AFPA intervient. On est autour d'une problématique-d'orientation qui est identifiée depuis longtemps. Les freins sont que nous sommes un pays avec beaucoup de perspectives et qu'en fait les jeunes ont beaucoup de choix et qu'au final ils ont du mal à faire des choix! Si on fait le parallèle avec des pays où j'interviens, de fait il n'y a pas de choix et l'orientation est imposée, soit par les secteurs qui marchent soit parce que des marchés s'ouvrent avec besoin de main d'œuvre. Donc les jeunes ne se posent pas de questions : on va là où il y a du travail. Ici on voit qu'il y a des choix et que des gens préfèrent faire d'autres métiers puisqu'il est connu que les métiers de la mer sont assez exigeants et contraignants. Prenons l'exemple du Bénin, là-bas tout le monde travaille dans le transport puisque ce pays alimente ses voisins qui n'ont pas d'ouverture sur la mer. Tout se fait avec des camions et donc le premier des métiers est camionneur. Ici le premier des métiers est mineur. Donc les contraintes contextuelles, environnementales sont incontournables. Travailler contre cela est très difficile et malgré bien des tentatives ici on a beaucoup de mal. Certes il faut communiquer mais il faut ici mettre dans la tête que faire des choix c'est renoncer à aller forcément vers le métier dont on peut rêver. L'important est de démarrer dans une filière et on a tout un tas d'opportunités pour évoluer, changer de métiers et donc commencer par des métiers pas forcément les plus recherchés. Il faut donc revoir tout cet état des choses pour des métiers pas forcément vocationnels.

Lionel Loubersac d'Océan Avenir intervient en tant qu'ancien de l'Ifremer et fait valoir qu'il a pu accueillir par an souvent 5 à 7 étudiants en stage de formation, soit de techniciens en aquaculture par exemple, soit d'autres, dont plusieurs sont dans cette salle, qui ont créé une entreprise. On butait sur le fait de vouloir offrir en priorité ces stages à des calédoniens, ce qui était très difficile car on n'avait aucun listing de jeunes calédoniens partis en formation dans diverses écoles et recherchant un stage de terrain, car on les aurait pris en priorité. Vous avez rencontré je crois l'Université il y a peu. Cette question avance-t-elle?

Réponse de Philippe Michel. En fait on n'était pas sur ces problématiques-là mais plutôt développement de projets pour Bac +2 et 3.

Réponse de L. Loubersac. Je pense que c'est dommage et cela interpelle également l'IRD car faute de suivi ce n'est pas forcément un thésard calédonien qui sera pris car on ne sait pas qu'il existe.

Philippe Michel indique qu'il a fait savoir aux membres un ensemble de possibilités de stage et que les retours n'ont pas été « mirobolants ». Il faut dire que nos professionnels sont le plus souvent de petites entreprises et il est difficile, quand on a peu de monde, d'encadrer un stagiaire.

Jean Massenet de Le Cube. Pour revenir sur ce que disait Lionel ceci pêche dans tous les secteurs d'activité. Dans mon domaine de la géomatique et la télédétection ce n'est que par le bouche à oreille que l'on apprend qu'il peut y avoir une personne intéressante. C'est donc un manque de connaître les jeunes disponibles et avec quel niveau.





Philippe Michel ajoute que le stage est une démarche normalement personnelle plutôt que l'inverse.

Certes acquiesce Jean Massenet mais le fait est que l'on cherche à rapatrier des compétences locales.

Jessica Bouyé de la CCI intervient : on a parlé de la motivation des jeunes mais il y a quelque chose d'important qui est la formation professionnelle avec un foyer de motivation par des gens qui savent que l'activité maritime c'est leur vie, qui ont travaillé et voient la difficulté actuelle de voir leurs acquis professionnels validés de façon simple, je pense Mr l'Administrateur au courant de ce dossier. Je pense cela dommage parce que ces gens-là n'ont ni les moyens financiers, intellectuels, ni la volonté de partir se spécialiser. Ce sont des gens souvent sortis tôt du système scolaire et il y a quelque chose d'urgent à faire pour valider leurs acquis et leur permettre de travailler dans le transfert à des jeunes. Ils sont dans l'économie actuelle, sans doute y a-t-il au niveau administratif et réglementaire à faire évoluer cela.

Philippe Michel. On ne s'est pas penché sur le dispositif VAE qui existe et qui permet de requalifier les personnels. On a une difficulté par exemple dans la pêche pour trouver des matelots de pêche pour un travail rude mais on trouve aussi des gens non formés qui ont plaisir à faire ce travail-là. Ces genslà effectivement il faudrait pouvoir les requalifier.

Alain Giraud de Cotransmine indique que le dispositif VAE exposé est très difficile à mettre en place. Je ne sais pas si les difficultés viennent de l'EMM ou des Affaires Maritimes mais nous avons des capitaines qui seraient éligibles, nous pourrions financer le tuteur mais chacun se renvoie la balle et donc on piétine.

Le Directeur des Affaires Maritimes, Eric Mévelec, répond que concernant la VAE qui est une voie et pas la seule, il faut bien dissocier deux choses : les titres sur certification territoriale ici, par exemple pour la pêche nous avons mis en place deux certifications, une faite pour les matelots et une en cours pour les capitaines de pêche avec des certifications automatiques, ce qui permet de régulariser tous ceux qui sont concernés. Je précise que ce dossier est maritime et l'EMM n'est aucunement en cause. Pour les matelots nous avons une quarantaine de dossiers en validation par la DFPC. Pour les patrons on a une vingtaine de dossiers de personnes qui naviguent depuis bien longtemps et que l'on va régulariser sous réserve d'aptitudes médicales. Ils sont aptes à poursuivre avec le vrai diplôme, et on va les sortir du système de dérogations qui n'est en fait pas très glorieux puisqu'ils connaissent le métier mieux que personne. Pour les certifications nationales le dispositif est encore plus compliqué puisque rien n'est déconcentré, qu'on a des normes assez strictes, avec deux phases : recevabilité du dossier et délivrance de la reconnaissance proprement dite. Or nous avons du retard car beaucoup de dossiers arrivent incomplets, il nous faut reconstituer les carrières avec des déclarations de services qui, soit n'ont pas été faites, soit dont nous n'avons plus les dossiers. Et puis il faut tenir une visioconférence avec la métropole et tenir un entretien avec le marin qui récapitule les compétences exercées qui justifient qu'il ait le titre sans examen. Ceci prend bien du temps et on vous fournira les statistiques de l'état d'avancement de tout cela sous quelques semaines au regard des deux phases évoquées plus haut.

Philippe Michel clôt la session et remercie les participants.



Session 4 : « Plateforme technologique marine : enjeux de l'observation intégrée des environnements, ressources et usages. »

Cette session est introduite par le manager et on trouvera en annexe 4 le diaporama présenté.

On retiendra des constats, des idées mises en avant et des questions identifiées par le Groupe synergie dédié à ces thématiques et introduites dans le diaporama, ce qui suit :

- La Nouvelle-Calédonie bénéficie de milieux marins du côtier au profond qui sont exceptionnels de diversité géologique et biologique.
- Ces espaces, et notamment ceux du Parc Naturel de la Mer de Corail, sont des atouts et peuvent devenir ceux d'un laboratoire de développement durable où seraient mis au point, testés, rendus opérationnels, un ensemble d'outils non intrusifs de connaissance, d'observation, de cartographie, de mesure, de surveillance, de communication et de transmission de données...
- Ces outils vont de l'observation spatiale par drones aériens aux gliders de surfaces, bouées instrumentées, drones sous-marins, observatoires fond de mer, câbles sous-marins intelligents etc...
- Deux notes d'opportunité relatives à des projets instruits sont présentées : l'une sur l'instrumentation de deux navires du territoire (BETICO 2 et SEABREEZE) autorisant l'acquisition répétitive de données caractéristiques des milieux (hydrologie) des eaux sous responsabilité provinciale et de la ZEE sous responsabilité du Gouvernement, et l'autre sur le déploiement des outils de vidéo sous-marine profonde dans le Parc Naturel de la Mer de Corail.
- La discussion est ouverte sur les opportunités que peuvent offrir un terrain d'essai de tout premier plan pour en faire une vitrine favorisant les savoir-faire calédoniens en matière d'intégration de technologies douces, de partage d'expérience et de complémentarité de celles-ci et d'exemplarité régionale.

Suite à cette présentation les débats s'ouvrent et l'on peut tirer des échanges les éléments suivants :

Jean Michel Fernandez d'AEL regrette que l'exposé ait oublié de citer l'automate, breveté, qu'AEL a conçu et qui permet de mesurer un ensemble de paramètres chimiques.

Le manager fait excuse honorable, rappelle que les outils disponibles sont très nombreux, qu'il n'en a cité que quelques-uns. Le procédé développé par AEL a le grand mérite d'être mis en opération de la surface, en pleine eau et jusqu'au fond.

AEL ajoute, en reprenant l'idée de laboratoire ou terrain de jeu que la Calédonie peut représenter pour la mise au point de systèmes, que ceci est envisagé par AEL avec ses deux associés en métropole et en Grande Bretagne avec qui le système est développé.

Le manager insiste sur l'exemplarité des sites tests que représentent nos eaux, notamment en zone tropicale et corallienne, alors que la majorité des systèmes sont mis au point et testés en zones tempérées.

AEL souligne cet élément car la question de la salissure des capteurs, le fouling, n'est pas maîtrisé ici et il y a des différences très significatives entre ce qui se passe dans le lagon sud et le lagon nord.





La Calédonie peut donc être le support d'expérimentations très utiles vis-à-vis de l'instrumentation tant à des fins scientifiques strictes, qu'à des fins commerciales pour ceux qui mettent au point des systèmes de mesure et cherchent à les commercialiser.

L'IRD, Cécile Dupouy, rappelle qu'un réseau de suivi de la température et la salinité par utilisation de navires marchands est en place. Elle est très vivement intéressée par la proposition faite et soulève le besoin de bénéficier d'un ingénieur ou à minima un technicien pour l'entretien des systèmes et la récupération des données.

Le manager souligne l'existence effective de thermo-salinomètres sur des navires marchands, il précise que les ferry box proposés sont multi-paramètres et autoriseraient à aller au-delà.

Marc Orémus du WWF intervient pour souligner les problématiques relatives au suivi des espèces emblématiques et notamment de pouvoir acquérir des données à l'échelle de nos lagons, ce qui est ambitieux. A plusieurs reprises l'usage de drones aériens est évoqué. Il souligne donc l'intérêt qu'il y aurait à investiguer, vis à vis de ce type d'outil, un ensemble d'utilisations complémentaires pour justifier d'une surveillance des lagons à grande échelle par drones. C'est selon lui, par mutualisation des questions et des solutions et outils, que l'on pourrait parvenir à une surveillance opérationnelle aussi bien des espèces emblématiques que des usages et fréquentations par exemple.

Le manager souligne que tout ceci va bien dans le sens de la « clusterisation » et rappelle la citation d'Euripide proposée en début de cette journée : « on ne sait pas seul ce que l'on sait ensemble ».

Jean Massenet de la Société le Cube rappelle que les solutions drones sont particulièrement intéressantes mais soulèvent des questions de réglementation. Le Cube se préoccupe de ces questions puisqu'on ne peut pas lâcher un drone hors vue ou n'importe où et n'importe quand, et se propose d'épauler un projet possible par l'analyse qui est sienne de ces questions.

Mr Basile Citré, élu de la Province des Iles, soulève la question de la surveillance des Blue Boats. Il fait valoir que la Marine intervient quand ces navires sont dans nos eaux et aimerait savoir si les outils proposés pourraient aider à connaître leur position avant qu'ils ne soient dans nos eaux.

Le manager considère que pour répondre à cette question il faut une coopération régionale plus étroite, sans doute utiliser des solutions satellitaires par haute résolution radar ou visible, sujet dont la faisabilité devrait-être prochainement à l'étude.

Nathalie Baillon, Directrice du CEN, pose une 1ère question de la centralisation et la distribution des données acquises par les navires d'opportunité. La 2^{nde}, vis-à-vis des notes d'opportunité produites et transmises aux collectivités, à l'Ifrecor également, est de savoir quelle est la procédure et ce qui est attendu comme réponse.

Le manager indique qu'on attend que les destinataires de ces notes d'opportunité nous répondent afin que nous étudiions les possibilités de saisir ces opportunités, avec quel partenariat et selon quelles voies. Pour la 1ère question, le premier demandeur est Ifremer qui nécessite des données in situ pour caler les modèles qui simulent courants, niveaux, salinité température...qu'il développe dans le cadre contractuel de son accord cadre avec les 3 Provinces et le Gouvernement et qui, si le projet démarre, pourrait assurer la bancarisation des données répétitives acquises par les navires Betico2 et Yalapbelep. Il faut que nous mettions en place un Comité d'utilisateurs, le CEN pourra nous rejoindre à cette fin. Pour le cas particulier de la vidéo profonde, ce sont les Affaires Maritimes qui s'intéressent à l'outil notamment pour l'acquisition de données dans le parc Naturel de la Mer de Corail.





Il fait une transition sur la question du financement de ces projets, notamment celui de l'instrumentation des deux navires d'opportunité cités, et s'interroge sur des possibilités de financement collectif. Est-il imaginable d'augmenter très légèrement le billet, par exemple de 100F, et ainsi obtenir le financement du technicien nécessaire et créer un emploi local? La guestion est-elle totalement aberrante, idiote, impossible?

La réponse de Régis Ballu, Directeur de SUDILES qui opère le BETICO 2, est claire : c'est impossible et ce n'est pas aux passagers de payer ce genre de chose. Le transport passager est quelque chose de très sensible.

Cette remarque est bien comprise et l'hypothèse mise en avant abandonnée.

Elodie Jaunay de Kenua fait valoir l'intérêt de savoir qui achèterait de telles données.

Le manager fait état de l'intérêt possible de la cellule d'économie numérique du Gouvernement qui pourrait éventuellement intervenir en appui à des projets en particulier, car l'adaptation d'une ferry box dans un navire à grande vitesse comme le Betico2 peut être source d'innovation. Par contre vendre des données hydrologiques de caractère patrimonial sera sans doute difficile.

Philippe Darrason, Directeur de la SODEMO, fait valoir que l'on arrive aux limites du Cluster. Le Cluster a réfléchi, travaillé, il a suffisamment instruit et chiffré un projet pour produire une note d'opportunité qui en plus, cela a été montré, interpelle un nombre important d'acteurs, du Parc Naturel au monde économique, et est un projet avant tout pays. Alors demander 100F aux passagers pour le financer, il dit Non. Le cluster a fait son travail, maintenant c'est aux politiques que l'on a entendus ce matin, et que l'on entendra ce soir sur tout l'intérêt que représente l'économie bleue, de prendre les choses en main. La solution doit venir d'ailleurs que cette assemblée, du Cluster, des organismes de recherche qui ont du mal à obtenir les crédits et encore moins des passagers du Betico.

Le manager l'entend bien. Il rappelle que la transmission de ces notes d'opportunité est extrêmement récente. On va voir s'il y a des réactions ou pas. Souhaitons donc que la dynamique évoquée dans les discours de la matinée se mette bien en place.

Le Directeur de l'AFPA, Pierre Lefort, revient sur les limites du Cluster. Les avantages du Cluster sont de faire travailler les gens ensemble, de bien identifier les questions, de faire des propositions fiables, derrière il y a le comment mettre en œuvre des idées, des solutions qui sont pertinentes. Il faut sans doute que les membres du Cluster dont je fais partie soient modestes, que les premiers projets réussissent et que de proche en proche se mette en place une dynamique. Il faut développer de l'ingénierie financière car, de là où je suis, je vois qu'il y a des budgets qu'on ne capte pas, souvent européens. Il signale qu'il croit en ce qui est proposé qui est plus que des projets avec un début et une fin car s'inscrivant dans une dynamique continue qui est celle du développement.

Le manager remercie de ces remarques et fait le parallèle avec la dynamique insufflée par le Cluster Maritime Français qui a plus de 10 ans d'âge, alors que nous n'en avons pas encore 3, et souligne le gisement que représente l'ingénierie environnementale sur les terrains d'essais privilégiés qui ont été cités.

Emma Colombin d'Archipelagoes revient sur les drones et demande à en savoir plus sur les technologies disponibles.

Jean Massenet de la Société Le Cube revient sur des solutions qui ne sont pas des petits drones quadricoptères mais vraisemblablement vers des drones planeurs de grande taille, voir





stratosphériques qui sont en développement. Il cite le cas d'une règlementation stricte et du besoin de trouver des arguments autorisant des dérogations pour des applications opérationnelles comme celle qu'il cite en métropole de détection des déformations des rails SNCF.

Le manager répond en considérant, sur le sujet, qu'à l'instar d'une note d'opportunité relative à l'instrumentation de navires, on puisse faire une note d'opportunité sur un état de l'art et des propositions de projets à partir des différentes solutions offertes par des drones aériens.

Pacifique Électronique, Jean Marie Mahot, pose la question de savoir si nous avons des applications de surveillance maritime de grandes zones par drones?

Philippe Michel explique que lorsqu'il était en poste dans la Marine Nationale il fallait énormément d'heures d'avion pour surveiller une zone. Or un drone est un avion sans pilote, les problématiques restent donc très similaires. Avec nos Gardians actuellement on peut surveiller par jour entre 1/6 et 1/10ème de notre ZEE. Une approche par satellite, faite à l'époque en visible et radar, offrait des possibilités intéressantes malheureusement inabordables en termes de coût, ceci à la fin des années 90. Les coûts ont baissé et très vraisemblablement les solutions de surveillance à grande échelle résident-elles dans des solutions satellitaires. Le drone est sans doute utile pour de la relocalisation mais pas pour de la détection.

Jean Massenet réintervient sur les drones stratosphériques exploités pour de la surveillance militaire. Il semblerait que certains de ces drones puissent passer à des applications civiles et la complémentarité avec le satellite pourrait se justifier.

Thomas Bockel de l'AFB intervient à son tour sur ces différentes solutions de surveillance maritime. Il cite le fait que l'AFB, en collaboration avec le Programme Régional Océanien pour l'Environnement, va lancer une revue technologique des différentes solutions de surveillance des activités maritimes, notamment sur de grandes ZEE comme celles de la NC, qui intéressera les territoires de NC, PF, W&F et Pitcairn et fournira des recommandations de mise en œuvre pour les gestionnaires. L'étude devrait être disponible courant 2018.

Le manager souligne que ceci fait suite aux recommandations émises dans le cadre du Projet Pacific Biodiversity Blue Belt, qui a reçu un support financier BEST européen, et se félicite que l'AFB et le PROE s'attaquent à ce guide méthodologique auquel les deux clusters maritimes de NC et de PF pourront apporter de l'expertise.

Christophe Chevillon de PEW signale que son ONG travaille avec un Système dit CATAPULT, basé sur du satellitaire et mis en œuvre pour la réserve de Pitcairn. Ce système fonctionne, sauf pour les blueboats semble-t-il. Il cite également le fait qu'il y aurait un système ici en cours de tests sans plus de précisions.

La session arrivant à son échéance, le manager en siffle la fin, remercie l'ensemble des présents de leur assiduité, des nombreuses questions et remarques constructives apportées qui soulignent le vif intérêt pour les sujets mis sur la table que le Cluster va continuer d'instruire, le Parc Naturel et l'inscription des zones au patrimoine mondial étant des piliers à bien considérer.





Session 5 : « Filière des navires en fin de vie : démantèlement et valorisation»

Cette session est animée par Emma Colombin et on trouvera en annexe 5 le diaporama présenté.

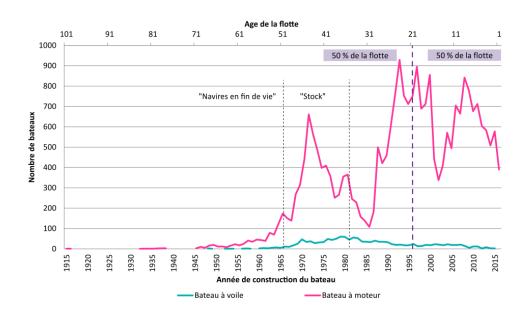
Emma entame cette cession en évoquant l'actualité puisque le Kea Trader (184m) venait de s'échouer sur le récif Durand au sud de Maré à 1h18 du matin, ce qui explique l'absence du MRCC et du CZM qui avaient confirmé leur présence.

Puis après une photo « choc » du bateau échoué depuis mi-juin à Nouville, elle dresse le constat suivant:

- Des épaves dégradent notre littoral tout autour de la Nouvelle Calédonie, des exemples sont répertoriés à chaque nouvel interlocuteur et la liste s'allonge tous les jours.
- Des bateaux sont abandonnés dans les marinas, les propriétaires ne paient plus quand ils n'ont pas tout simplement quitté le territoire, et lors d'épisodes météo cela présente un risque qu'ils coulent, à charge aux marinas de s'en occuper.
- > Des bateaux en fin de vie stationnent sur des corps morts qui représentent un danger pour la navigation mais aussi un risque de pollution.

Emma passe la parole à Thomas Bockel de l'Agence Française pour la Biodiversité qui va présenter l'étude qu'ils viennent de réaliser sur le secteur de la plaisance.

Thomas propose d'illustrer et de quantifier cette problématique, l'étude a été lancée par l'agence à l'époque des Aires Marines Protégées, inspirée par les travaux du réseau ECONAV, le but étant de caractériser l'état de la flotte. L'étude a été possible grâce à la DAM qui a bien voulu mettre à disposition le registre non confidentiel des immatriculations.

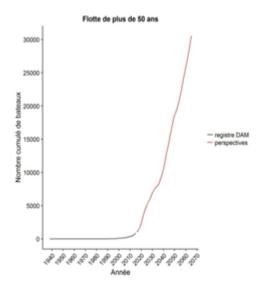






Si on regarde le graphique on voit tout d'abord que les voiliers sont très minoritaires avec un pic de construction dans les années 80, pour les bateaux à moteurs il y a 3 pics :

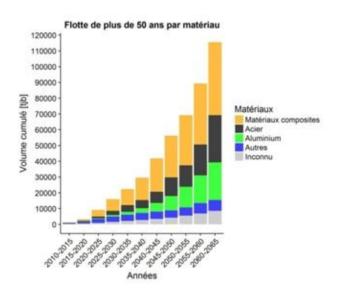
- ► Le début des années 70 qui coïnciderait avec le boom du nickel
- → le milieu des années 90 avec peut être la construction de la marina Port Moselle
- → la fin des années 2000 avec peut être la construction de Port du Sud



Si on s'intéresse maintenant aux bateaux qui approchent de la fin de vie, on a fait l'hypothèse qu'à partir de 50 ans un bateau est en fin de vie, c'est une hypothèse «conservatrice» car si on regarde les bateaux déconstruits en métropole on est plutôt sur une moyenne d'âge de 35 ans.

On n'a pas trop de bateaux en NC de plus de 50 ans pour le moment mais si on regarde le «stock» des 35-50 ans, on peut s'attendre à des sorties de flotte nombreuses ces prochaines années. Ce stock de bateaux représente 23% de la flotte, soit 6300 unités.

En étudiant de plus près les bateaux de plus de 50 ans on constate que nous sommes dans une période charnière, et que le nombre de bateaux à déconstruire va augmenter. Les 23% à déconstruire représentent 18 tonneaux de jauge brute qui sont caractérisés par matériau, les matériaux composites (fibre de verre et bois fibré) représentant la majorité et l'aluminium est de plus en plus important. Les bateaux de plus de 50 ans à déconstruire seront environ 20.000 en 2055. La question est maintenant de mettre en place une solution, en s'inspirant de l'exemple de la métropole où une filière s'est mise en place autour de l'APER.



Concernant le statut légal en NC, tout bateau qui veut sortir de flotte doit le déclarer aux Affaires Maritimes. Dans les faits cela est loin d'être systématique, c'est même assez rare. Contre les propriétaires il y a peu de recours juridiques, surtout quand ils ne sont pas solvables (cas du Greta Teresa) ou qu'ils ont quitté le territoire.

Aucune solution de stockage n'est proposée, même provisoire.





Cette filière représente des enjeux économiques importants :

- Nouveaux débouchés pour les chantiers qui pourraient être certifiés « déconstruction »
- Dépollution et traitement des déchets
- Emplois
- Valorisation par récupération des matières premières métalliques (plomb, aluminium...)
- Innovation stimulée pour trouver des solutions pérennes concernant la fibre (ex d'université qui travaille sur la séparation de la fibre et de la résine)
- Coopération régionale, le sujet de la gestion des déchets dans le Pacifique préoccupe tous nos voisins et si nous mettons des solutions en place notre expertise pourra ensuite être valorisée
- Pour certains bateaux on peut envisager la pose d'épaves dans le lagon pour créer de nouveaux sites de plongée, sujet présenté par Bastien Preuss

Pose d'épaves dans le lagon

Après la phase de dépollution et de traitement, comme utilisation finale en bout de chaine, on peut procéder, de manière ponctuelle, à la pose d'épaves dans le lagon qui se transforment en récif artificiel. Il existe des cadres et procédures déjà existants, cela ne se fait pas n'importe comment (Convention et protocole de Londres / PNUE 2009). Il y a déjà eu une série de pose d'épaves dans le lagon il y a quelques dizaines d'années qui sont très utilisées par les plongeurs. Il y a deux types d'intérêts à couler des épaves, et cela concerne davantage les gros navires, et non les bateaux de plaisance dont parle Thomas, mais plutôt le Greta Teresa ou des navires de pêche :

L'intérêt **écologique**, et cela ne concerne pas seulement les poissons mais aussi les coraux, les invertébrés, les micro algues...

- Cela favorise la biodiversité en créant de nouveaux habitats, en diversifiant les types d'habitats (surface plane, endroits cachés ...) qui vont accueillir différents types de faune et de flore
- Favorise le recrutement en offrant des milieux protecteurs pour les juvéniles et en créant des zones de reproduction
- Favorise la résilience du milieu qui sera choisi
- Augmente la biomasse

L'intérêt économique revêt différents aspects :

- Nouveaux sites de plongée (en bouteille ou libre), certains sites autour de Nouméa étant saturés comme le récif Tabou. Sur l'épave du Toro il y a régulièrement 2 ou 3 clubs de plongée au même moment, ce qui pose des problèmes d'encombrement du site avec des conséquences en termes de sécurité mais aussi de qualité de prestation. Cela peut aussi créer de la dynamique en créant de la nouveauté. Certains plongeurs autour du monde ne cherchent que de la plongée épaves.
- Meilleure répartition de la fréquentation.
- Développement de l'activité (création d'emploi par une utilisation non destructive de la ressource).
- Site de pêche pour les épaves en dehors des réserves.

Compte rendu de la première Journée de la Mer en Nouvelle-Calédonie





Au-delà des enjeux liés aux récifs artificiels il y a d'autres enjeux écologiques :

- Nettoyage de sites : les épaves dénaturent notre littoral et dégradent l'image de la NC (exemple de Paagoumène où 5 épaves sont posées en bord de mer)
- Risques de pollution littorale et du milieu marin
- Dépollution et traitement des déchets, la NC a tout intérêt à se montrer exemplaire

Ce qui a été fait en métropole

- Création de l'APER (Association pour la Plaisance Eco Responsable) en 2009
- 4000 bateaux déconstruits
- Étude de l'ADEME en 2016 (Étude préalable à la mise en place de la filière de collecte et de traitement des navires de plaisance ou de sport hors d'usage sous la responsabilité élargie des producteurs) pour structurer la filière

Le nombre de bateaux à déconstruire est là aussi exponentiel, il faut savoir que la France est assez en avance dans ce domaine, cela vient aussi du fait que c'est le 1er producteur de bateaux de plaisance.

Et dans le monde :

- Concept ELB: End of Life for Boats, similaire au concept ELV pour les voitures, filière bien plus avancée
- La Finlande déconstruit 250 bateaux par an, proportionnellement à sa flotte elle est assez avancée
- La Suède s'organise pour démanteler 2000 à 3000 bateaux /an
- L'Australie : rien de concret mais une prise de conscience, ce pays cite l'APER en exemple

Préconisations APER en matière de filière de déconstruction :

- Audit : diagnostic environnemental (étude du site de stockage et du bateau)
- Désimmatriculation du bateau auprès des Affaires Maritimes, radiation auprès des Douanes et cession du bateau à l'entreprise de déconstruction
- Transport : transfert du bateau vers le centre de déconstruction
- Désarmement : retrait du matériel et des équipements de navigation et vente éventuelle de ce matériel
- Dépollution : récupération des fluides (huiles, hydrocarbures), batteries ...
- Élimination des déchets dangereux : traitement dans des installations spécifiques avec stockage ou incinération
- Déconstruction sélective des différents éléments du bateau
- Déchiquetage et broyage de la coque et du pont
- Valorisation des déchets dans les filières adaptées avec une traçabilité permanente

Cette liste permet de visualiser les emplois que la mise en place de cette filière peut créer.





Questions / Remarques :

Régis Ballu revient sur son expérience par rapport au Betico 1 en faisant valoir qu'il est impossible de couler un bateau en Nouvelle Calédonie, la Province Sud, le territoire et la règlementation l'en empêchent. A l'époque, la seule solution était le démantèlement ou faire partir le bateau, solution qui a été choisie. Les associations écologistes seront contre et les spots autorisés seront trop loin.

Bastien répond qu'il a donné des éléments techniques et qu'on a conscience des difficultés, la possibilité de revente n'existe pas pour la majorité des bateaux et il y a des solutions à trouver, quitte à faire évoluer la règlementation, si le pétrolier coule dans la rade la situation sera bien pire qu'avoir un bateau proprement dépollué.

Jean Marie Lafond intervient pour dire que concernant les épaves à couler, la DENV a peu d'expérience en la matière et qu'il y a plutôt une absence de règlementation qu'une législation qui s'y oppose, à voir avec le domaine public et la DAF. Ces épaves à couler représentent très peu quand on voit les courbes, par contre sur le nombre de bateaux à déconstruire dans de bonnes conditions, il y a là une véritable filière à mettre en place, et quand on voit les enjeux notamment en terme d'emplois, il y a une opportunité très intéressante. En métropole ils ne sont pas tellement plus en avance puisque la filière vient de se mettre en place, et par contre il faut aborder la question des financements. Le principe d'une éco participation comme pour les autres déchets va se mettre en place au 1er janvier 2018 en métropole, c'est quelque chose auquel on doit réfléchir pour traiter les flux à venir, les vendeurs de bateaux du territoire pourront collecter cette taxe qui fait participer l'acheteur comme c'est le cas pour les piles ou les pneus. Ce qui est plus inquiétant c'est le stock à déconstruire et il va falloir trouver des financements ad hoc qui permettent de gérer ce stock, d'initier les filières qui ne pourront s'autofinancer à 100 %, on le voit avec les autres filières, c'est malgré tout assez compliqué, Trecodec peine vraiment à être à l'équilibre et cela dépend du coût des matières premières sur les marchés internationaux. L'aluminium est rentable mais pour les pneus et plastiques c'est plus compliqué. C'est un vrai sujet d'avenir, on en est bien conscient à la DENV et nous apprécions l'analyse qui a été faite à l'AFB qui est d'un très bon niveau et qui va permettre d'avancer sur le dossier. Nous avons la possibilité avec l'ADEME d'avancer sur la filière et de financer des études, il faudra néanmoins équilibrer la filière et nous n'avons pas la solution, on pourra étudier la question d'un fonds dédié.

Hubert Géraux intervient pour revenir sur l'étude de l'AFB en citant l'acier et l'aluminium qui sont représentés pour 50 % des voiliers, est ce que cela ne permet pas une certaine rentabilité du traitement?

JM Lafond indique que le prix des matières 1^{éres} est fluctuant et actuellement l'acier ne vaut pas grand-chose. On le voit pour les opérateurs des véhicules hors d'usage, on les collecte régulièrement et l'équilibre est fait parce que les pouvoirs publics apportent un complément, comme pour le Nickel le prix est extrêmement bas.

Régis Ballu cite les chiffres du Betico 1 qui valait 80 millions en poids de l'aluminium, mais le cout du démantèlement était infernal, il faut le matériel, et ce n'était pas rentable.

Thomas Bockel souhaite rebondir sur la remarque de la DENV : dans les leviers de financement en métropole il y a une partie de la taxe de francisation, qui n'existe pas ici. Dans l'étude de faisabilité remise par l'ADEME il y a les volets technique, financier et législatif, ce qui permet d'avoir une estimation assez précise des coûts et des besoins.





La DENV précise qu'ils sont en contact avec l'ADEME.

Un retour d'expérience (AFPA/GNFA), Destin Vert a démantelé les 3 engins qui étaient depuis 40 ans à montagne coupée, c'est un dispositif sous forme de chantier de formation, on a déconstruit jusqu'à ce jour 375 tonnes d'engins miniers. Aujourd'hui la SLN nous demande de prendre un programme de 1000 tonnes d'engins miniers. J'ai fait une proposition, pour déconstruire 500 tonnes avec des stagiaires, sans coût de main d'œuvre, cela revient à 25 millions, et la valorisation de l'acier est de 4 millions.

Bastien précise que si le Greta Teresa coule, le cout sera plus cher que si on s'en occupe aujourd'hui.

Lluis Bernabé intervient pour dire qu'on parle du nerf de la guerre, les financements, en parlant de la valeur de l'acier, mais qu'en est-il de la fibre, que va-t-on en faire. On peut la brûler mais le remède est pire que la maladie. Le Cluster doit trouver, inventer des solutions. Avec ce que les universités trouvent en laboratoire de recherche sur la fibre, il faut industrialiser le procédé. Nous sommes tous conscients du problème et il faut inventer des solutions, nous n'avons pas les financements mais le problème va toujours rester là.

Alain Giraud de Cotransmine cite le cas de la SMSP qui a décidé la déconstruction des chalands en fin de vie, ils font 30 m sur 8 m de large, et il y en a plusieurs échoués au fond des baies. A Kouaoua 2 chalands sont en cours de démantèlement par EMC, l'opération nous coute 8 millions, on va récupérer 400.000 Fcfp.

Jean Massenet, de CIPAC, demande si avant d'aller chercher les financements il ne faut pas faire une étude de faisabilité de la mise en place de la filière, ce dont il a été déjà discuté au CMNC, en incluant l'idée d'aller chercher d'autres navires à l'international et en comparant les solutions en concurrence, car en NC le coût de la main d'œuvre est très élevé, comparé notamment à la MO indienne. Est-ce qu'une étude va être menée, qui serait en charge de cette étude, est-ce au Cluster de la faire, mais on atteint les limites du Cluster, ou aux institutions, il y a sans doute des sociétés privées qui vont vouloir se lancer dans le secteur. Qui est en charge?

Emma répond qu'une note d'opportunité à destination des pouvoirs publics est en cours, pour lancer une étude de faisabilité de mise en place de la filière, car le Cluster ne pourra financer cette étude.

Régis ajoute que l'OMI oblige les armateurs européens et bientôt américains à démanteler les bateaux dans des chantiers certifiés. Emma précise que c'est pour les bateaux de plus de 25 m. Comme pour les installations ICPE on peut tout à fait envisager que les chantiers intéressés par le démantèlement soient certifiés.

Des précisions sont demandées sur le nombre de bateaux dans l'étude de l'AFB qui sont déjà à l'état d'épaves, notamment dans les jardins, chez les privés. Thomas répond que c'est effectivement une des lacunes relevées dans la base de données. Il manque l'obligation de renseigner sur l'état du navire, tout comme si le navire ne fait plus partie de la flotte active. C'est d'ailleurs un chantier parallèle car il y a potentiellement des champs à ajouter dans cette base de données de la DAM.

Yvan Raffin précise qu'on peut ajouter un champ mais que les propriétaires ne le renseigneront pas forcément. C'est déjà le cas sur les changements de propriété, un bateau change 3 ou 4 fois de propriétaire avant que cela soit enregistré. Le champ sortie de flotte existe déjà.

Bastien ajoute qu'une des questions qui se pose est à partir de quand un bateau est considéré comme épave, certains n'utilisent plus leur bateau pendant des années mais il n'est pas forcément

Compte rendu de la première Journée de la Mer en Nouvelle-Calédonie





épave. On peut se demander quel est le pourcentage de la flotte active et dans des travaux antérieurs à l'Ifremer on avait estimé que seule environ 50% de la flotte était active. Savoir si un bateau est épave ou non est subjectif mais en tout cas il n'est pas actif.

JM Lafond indique que la même problématique s'est posée pour les véhicules hors d'usage et par un recensement les communes nous ont transmis des chiffres. A la clé, comme la PS finançait le transport du véhicule, les communes étaient motivées. On peut imaginer un modèle où la PS financerait l'étude de faisabilité, cela permettrait d'avoir une idée plus claire du gisement. L'ADEME pourrait faire cela dans le cadre de l'accord cadre PS/ADEME pour avoir une base de données complète.

Lionel Gardes intervient pour dire que le recensement et le lieu des épaves seront effectivement déterminants dans les couts de traitement par la suite. Un petit complément sur l'APER pour ceux qui ne connaissent pas, ce ne sont pas des associations écologistes mais des entreprises privées de déconstruction qui existent sur l'ensemble de la façade maritime qui se sont structurées pour faire face à un besoin grandissant. L'étude que nous avons fait à l'AFB est un travail de prospective, qui montre que nous sommes à un tournant, que la NC va pouvoir anticiper et qui peut créer des opportunités économiques. Cela a aussi un impact sur les infrastructures si la sortie de flotte augmente.

L'APER qui s'est organisée pour être présente sur toute la façade maritime et mutualiser les coûts, propose la déconstruction d'un bateau de plaisance de 9 m pour 1500 euros. Le chantier devant nous est important et tout reste à faire, nous avons le temps de s'organiser et nous sommes très contents de travailler avec le Cluster là-dessus car les professionnels peuvent anticiper. L'APER, ce sont des professionnels qui se sont organisés, les pouvoirs publics ont suivi, puis l'ADEME a fait l'étude que nous avons évoquée. La responsabilité élargie des producteurs se met en place au 1^{er} janvier 2018 et il y a aussi une réflexion sur la propriété des bateaux dans les ports. Il y a certes une urgence sur certains bateaux mais le problème va arriver progressivement et de manière durable.

Thomas précise que les résultats de l'étude portent aussi sur les matériaux de façon plus précise, qu'il y a des données sur le stockage des bateaux et des scénarios sur les nouveaux bateaux qui seront à stocker dans les marinas et les ports à sec. Ces résultats sont à disposition du Cluster, des professionnels et de la DENV.

Hubert Géraux tient à préciser que écolo ne veut pas dire incompétent ou pas sérieux.

L'AFPA fait remarquer qu'en matière d'anticipation, pour une fois il y a un dispositif de formation en déconstruction qui existe avant que la filière soit montée.

Présentation de l'état d'avancement du projet CMNC-CCI d'Observatoire Économique Maritime »

La parole est donnée à Jessica Bouye, élue de la CCI et correspondante de la CCI au Cluster Maritime, qui fait un point sur les avancées du projet d'Observatoire Économique Maritime.

Compte rendu de la première Journée de la Mer en Nouvelle-Calédonie





L'Observatoire Économique maritime a été mis en place dans le cadre d'un partenariat entre la CCI et le CMNC. Le cadre a été défini en 2015 et le premier questionnaire ciblé sur les activités nautiques au sens large a été lancé en 2016. Pour la CCI l'enjeu était double : soutenir une action venant des professionnels qui se regroupent dans un cluster pour identifier des sujets communs, et trouver des solutions à leurs difficultés. Il était naturel pour la CCI d'accompagner cette démarche d'autant que le développement du maritime avait été inscrit dans le plan stratégique de la CCI. On est tous d'accord pour dire que le secteur de la mer a été isolé, qu'il y a beaucoup de potentiel, autant pour ce qui existe déjà que pour tout ce qui reste à réaliser, à inventer et mettre en place.

L'Observatoire Économique a pour objet de mesurer ce potentiel, de qualifier aussi le poids du secteur maritime dans l'économie calédonienne actuellement et ce qu'il pourra peser demain.

La première enquête de 2016 concernait principalement les sports et loisirs nautiques, grâce au rôle du Cluster on a eu 22% de réponses, et 22% est un chiffre encourageant. Mais on peut se poser d'autres questions : le panel de départ était-il le bon? Les entreprises ont-elles bien compris pourquoi elles étaient interrogées? Donc se pose la question de savoir si avec 22% de réponses au questionnaire l'observatoire est capable de produire une représentation significative de la réalité. L'intérêt est donc pour tous que cet observatoire soit un outil utile.

Cette année 2017 on reprend le questionnaire 2016 sur le secteur sport et loisirs pour une comparaison dans le temps et complément, et on ouvre au secteur du transport maritime avec de nouvelles entreprises concernées. Plus il y aura de réponses et plus nos chiffres signifieront quelque chose, et plus l'observatoire sera un outil de base pour les décideurs et tous les professionnels.

Il est donc souhaité que nous puissions avoir vos commentaires. Ces chiffres sont-ils surprenants? Nous ne sommes pas là pour faire du chiffre, mais tous vos retours vont nous aider. Même si la trame de base restera sur les 4 années, nous attendons votre participation, de faire de cet observatoire quelque chose d'actif pour comparer les chiffres d'une année à l'autre, mais aussi les agrémenter différemment. Merci donc de votre réactivité, merci de répondre au questionnaire qui vous est transmis et si vous ne l'avez pas fait l'année dernière, répondez. Je vous remercie.

Cérémonie de clôture

Le Président du Cluster, Lluis Bernabé, remercie la présence de tous pour cette journée qui, il l'espère, a été bien profitable et pour tout le travail effectué. « Vous pouvez être fiers de vous. Nous allons recaler notre feuille de route et nos groupes de travail en fonction de toutes les discussions et avis donnés ». Il remercie tous les acteurs des groupes de travail et les invite à poursuivre. Il remercie spécialement la Province Sud pour nous avoir accueillis pour la seconde fois dans une relation toujours plus étroite. Il remercie de même la Province des lles pour avoir passé un long moment avec nous en souhaitant que les relations continuent de se développer. Il remercie également le Président du Congrès qui va s'exprimer, le Président du Gouvernement qui a pris la parole ce matin ainsi que Monsieur le Haut-commissaire qui clôturera la journée. « Merci donc à vous tous et à l'année prochaine pour la seconde journée de la mer. Oh j'oublie de remercier notre Secrétaire Générale pour l'organisation de cette journée, les élèves de l'EGC qui nous ont assistés et ont passé les micros avec pas mal de montées et de descentes et remercier aussi Emma et Lionel pour l'animation des groupes de travail qui est une tâche difficile ».





Le manager intervient pour faire état du dossier récent « la Nouvelle-Calédonie et l'Or Bleu » paru dans la RJPENC et remercie, parmi les auteurs, ceux qui sont présents ou représentés : le Hautcommissaire, le Président du Gouvernement, le Président de la Province Sud, le Président du Congrès qui, sur les 20 dossiers de « l'Or Bleu », ont rédigé des textes et messages très significatifs sur l'économie maritime de la Nouvelle-Calédonie vers laquelle nous tendons. « Cette revue est sortie tout récemment et vous pourrez vous adresser à Robert Bertram, ici présent, si vous souhaitez y accéder. Merci. »

La parole est alors donnée à Madame Nina Julié de la Province Sud.

L'allocution de clôture de N. Julié rappelle qu'elle a pu exprimer les positions de la Province Sud ce matin. « Cette journée se termine. Une journée c'est court mais je suis persuadée que les échanges ont été fructueux et que ce temps de rencontre a été important et à plusieurs titres. D'abord nous avons tous pu mieux connaître les actions menées par le Cluster Maritime et ses groupes de travail. Deuxièmement, au-delà de l'information, les échanges ont permis de mettre le doigt sur de nouveaux enjeux, voire de nouvelles problématiques et pour en prendre conscience. Ensuite l'intérêt que je perçois à avoir tout le monde autour de la table face à ces problématiques, est de pouvoir apporter des réponses avec une vision globale et non une approche sectorielle mais qui s'ouvre à d'autres questions et j'ai parlé ce matin de l'environnement. Il est important que nous n'ayons pas de réponses uniquement sur les questions économiques et que nous ayons des échanges transversaux. Enfin je crois que c'est bien au travers de ces ateliers que s'identifient des solutions, des idées innovantes pour bien répondre aux enjeux. La journée a été fructueuse et j'encourage le Cluster a bien prendre en compte les avis formulés. Pour ce qui concerne la collectivité nous attendons avec impatience le compte rendu de cette journée et voir comment nous pourrons décliner, avec les moyens qui sont les nôtres, les différentes propositions faites aujourd'hui. Je vous remercie donc et avant de passer la parole à Monsieur Citré que j'ai salué ce matin, je salue monsieur le Président du Congrès et Monsieur le Haut-commissaire ».

Monsieur Basile Citré, élu de la Province des Iles, prend alors la parole : «C'est la seconde fois que je participe au nom de la Province des Iles au travail du Cluster maritime. Je tiens à souligner la qualité des débats et des échanges, cela veut dire que le Cluster est un vrai espace d'échange d'expertises, d'expériences, de compétences. Je tiens en particulier à saluer la qualité des présentations. Certes il y a beaucoup de choses que l'on peut retenir pour la Province des Iles, mais il y a deux secteurs clés tournés vers la mer qui nous concernent et qui sont la pêche et le tourisme. Aussi, quand il a été proposé une commission de la mer et du Littoral au Congrès et un référent, un Monsieur ou Madame Mer auprès du gouvernement, je considère ceci comme une nécessité pour la bonne coordination. Par exemple pour la pêche hauturière il y a besoin d'une meilleure coordination de la production pour mieux cibler les marchés extérieurs, notamment au Japon. Aussi un secrétariat du Cluster, travaillant avec le référent auprès du gouvernement, aurait-il un rôle clé pour une meilleure coordination, notamment dans la commercialisation des produits de la mer. Le second axe privilégié est celui du développement du tourisme de croisière. Ceci a été évoqué par Madame Jaunay qui travaille beaucoup avec Lifou, Maré et l'Ile des Pins. Tout ceci se développe un peu rapidement. Il y a des retombées énormes pour des transporteurs. Je n'ai pas les chiffres exacts mais 80 touchers à l'année à Maré représentent plus de 100 millions CFP pour les petites entreprises de transport local et une trentaine de millions pour les petits commerçants. Mais il ne faut pas laisser faire n'importe comment. On voit les transporteurs faire la course contre la montre pour gagner de l'argent. Mais ce n'est pas cela le but. Le but c'est bien d'inscrire cette activité-là dans le développement durable de nos îles et faire du tourisme durable. Nous discutons avec les opérateurs, les sociétés de paquebots.





100 touchers à Lifou est sans doute le maximum, un peu moins à Maré car il faut savoir faire de l'accueil de croisiéristes sans pour autant déstabiliser la vie locale qui doit continuer. Voici ce que je voulais dire pour les leçons retenues et les deux sujets forts pour la Province des Iles. Je vous remercie ».

Le Président du Congrès, Thierry Santa, prend la parole. Il remercie le Président et tous les membres du Cluster et fait valoir son très grand plaisir à intervenir pour la clôture de cette Journée de la Mer. « La diversité des sujets et la qualité des échanges démontrent l'importance et le caractère concret et actuel des questions maritimes en Nouvelle-Calédonie ». Il remercie le Cluster Maritime de cette initiative qui s'inscrit dans une démarche structurée et planifiée, indispensable aux missions qui lui sont assignées. « Cette action est une étape supplémentaire pour atteindre l'objectif que le Cluster s'est fixé de faire prendre conscience à la population, calédoniens en général et pouvoirs publics en particulier, des potentialités que recèle la mer dans toutes ses dimensions. Le fait maritime, cette diversité et cette richesse restent encore trop peu connues et non considérées à leur juste valeur. La Nouvelle-Calédonie pourrait être plus tournée vers la mer et convertir plus largement ce capital naturel d'une qualité exceptionnelle en valeur ajoutée pour son développement. Si la valorisation de cette richesse est en effet pour certains une réalité, elle reste cependant très largement sous exploitée et recèle un incroyable potentiel de croissance sur lequel le territoire ne peut se permettre de faire l'impasse face aux questions de diversification de l'économie calédonienne et face à la construction d'un nouveau modèle de développement non dépendant du nickel. Les mentalités commencent toutefois à évoluer et l'idée d'une croissance bleue fait son chemin. L'activisme du Cluster n'y est pas étranger. La mer commence ainsi à être reconnue comme ressource, comme opportunité d'investissement, facteur d'activité et d'emploi, mais aussi un domaine qu'il s'agit de protéger. Une approche équilibrée entre les besoins de l'économie et les impératifs du développement durable est donc nécessaire. Cette ambition passe par la mise en œuvre d'une véritable politique maritime à l'échelle de la Nouvelle-Calédonie, garante d'une démarche concertée entre promotion des activités économiques, exploitation des ressources, aménagement du territoire et respect de l'environnement. Compte tenu de l'étendue du domaine et de la multitude des intervenants, le succès de cette politique dépendra de sa capacité à mettre en cohérence les actions mises en place des différentes collectivités, l'État, le Gouvernement, les Provinces, les Communes qui, chacun dans leurs domaines d'intervention et de compétences, décident de leurs propres interventions. La réussite d'une telle coordination, qui a pour vocation de concilier la concertation pour la prise de décision, nécessite l'implication de tous les acteurs de la mer et du littoral : les socioprofessionnels, les scientifiques, les associations... Une bonne gouvernance aura la lourde tâche de gérer la pluralité d'intérêts parfois divergents afin d'aboutir à des décisions comprises et acceptées par tous les acteurs et usagers de la mer et des littoraux. Elle exigera coopération, compréhension, dialogue, partenariat entre toutes les parties prenantes et supposera de la transparence en amont et tout au long du processus. Il est nécessaire, en effet, d'abandonner le réflexe de l'action sectorielle au profit d'une action globale de la politique à mener qui tienne compte des liens existants entre les différentes activités maritimes. Afin d'atteindre cet objectif j'ai proposé la création d'une commission spéciale auprès du Congrès dénommée Commission de la Mer et du Littoral calédoniens. Ce lieu de débat, d'échange et d'information, permettra la mise en perspective et le décloisonnement du traitement des questions liées au maritime et de bénéficier d'une approche globale rendue nécessaire par le caractère transversal de certaines problématiques. Composée de politiques et de personnalités qualifiées du Public et du Privé, cette commission contribuera par son expertise à l'élaboration des politiques publiques dans le domaine des compétences de la Nouvelle-Calédonie. Elle pourra, en outre, être consultée par l'État, par les Provinces et les Communes en amont de projets nécessitant une large concertation et sur toute





question intéressant l'aménagement, la protection et la mise en valeur de la mer et du littoral calédoniens. Déposé sur le bureau du Congrès, le projet de délibération, portant création de la Commission de la mer et du Littoral calédoniens, entrera rapidement dans une phase de discussion en commission interne au sein du Congrès et j'espère pourra être votée rapidement. La mer fait partie intégrante de l'avenir de la Nouvelle-Calédonie, au regard de la fragilité de l'espace maritime, de faire vivre ensemble les différentes activités qui s'y développent et des immenses potentiels qu'il recèle, il est de la responsabilité des politiques de proposer un pilotage à la hauteur des enjeux. La Commission de la Mer et du Littoral, lieu de coordination de l'action publique proposera, dans le respect des prérogatives de chacune des collectivités, les conditions d'une meilleure gouvernance au profit d'une croissance bleue durable. Merci de votre attention ».

La parole est alors passée à Monsieur le Haut-commissaire de la République, Thierry Lataste : « Merci de m'avoir convié pour la conclusion de vos travaux d'aujourd'hui dont je prendrai connaissance avec grand intérêt. Merci une fois de plus au Cluster, à son Président et à ceux qui l'épaulent pour cette initiative d'organisation de la Journée de la Mer. En effet il n'y a rien, comme l'a dit le Président Santa, de plus transversal que la mer. On croise le fait que les enjeux sont multiples, qu'il y a une biodiversité unique qui est à protéger, qui est un facteur d'attraction et un potentiel de développement pour la Nouvelle-Calédonie, que le tourisme peut offrir par le volet maritime des perspectives considérables, ceci a été souligné pour les lles Loyauté. La Nouvelle-Calédonie est devenue le second port français de croisière après Marseille quand on fait l'addition des touchers de Nouméa et de ceux de l'Ile des Pins ou les Loyauté. Les perspectives de croissance sont importantes, cela veut dire, et ils sont décidés, l'état y contribuera, des investissements significatifs sont prévus à Lifou, il y a également des projets à l'Île des Pins. On est à un moment où il se passe des choses et chacun dans cette salle est engagé partiellement, que ce soit des chefs d'entreprise, des associations et il faut un lieu de mise en commun qui est utilement le Cluster qui est un lieu qui peut stimuler, où peuvent se décanter les priorités. Sans doute ne faut-il pas poursuivre tous les buts au risque de se perdre, mais que des travaux du type de ceux d'aujourd'hui aident à identifier de vraies priorités, réalistes, finançables sur lesquelles peuvent se conjuguer les efforts des uns et des autres. Si on ajoute la complexité de l'organisation calédonienne au caractère très transversal de la mer, en tirant le fil on peut toucher à tout et risquer de ne pas avancer. Il est donc tout à fait judicieux que la Nouvelle-Calédonie, au travers de son assemblée délibérante, au travers aussi de son exécutif, fasse émerger ce point commun stimulé par le Cluster et puis d'autres exercent des responsabilités importantes, c'est le cas des Provinces qui ont leurs domaines de compétences et ont pris des engagements vis-à-vis de l'UNESCO. C'est vrai aussi pour la Nouvelle-Calédonie à travers le parc Naturel Marin de la Mer de Corail, et c'est vrai pour l'État pour les zones qui ne sont pas confiées en responsabilité des collectivités. On en a d'ailleurs le témoignage aujourd'hui puisque vous savez que depuis cette nuit on est en alerte pour un événement mer sérieux sur le récif Durand entre Walpole et Maré avec un bateau de 180 mètres, tout neuf, qui a une double coque et qui est monté à 18 nœuds sur le récif et qui semble y être bien installé. J'ai mis en demeure ce matin l'armateur allemand de mettre fin à cette situation, une équipe d'experts australiens arrive aujourd'hui mais on est sans doute pour quelques jours dans une phase d'expertise pour déterminer les conditions les moins défavorables pour mettre fin à cette situation. Il y a à la fois du fuel lourd, du gasoil, des containers chargés de matières dangereuses et une évaluation de la situation qui va être faite en continu. On a projeté une équipe d'intervention à bord par un Puma et le vendémiaire s'est porté à proximité. La situation est sous contrôle. Il n'y a pas eu de pollution du fait du choc mais, bien que la météo ne soit pas défavorable, il va falloir être attentif dans les prochains jours et les prochaines semaines. L'État a donc des responsabilités, il y fait face. Le gouvernement a doté la Nouvelle-Calédonie du premier navire multi-missions qui porte d'ailleurs le nom de l'un des





récifs de la Nouvelle-Calédonie : le d'Entrecasteaux. Il est arrivé l'année dernière. Il y aura des perspectives d'autres renouvellements. C'est le cas des gardians, c'est le cas des deux P400 qui vont être remplacés par des bateaux de nouvelle génération. Nous essayons de faire cela au mieux en relation et en concertation avec les autres autorités. Les choses bougent assez vite. La Nouvelle-Calédonie a été confrontée aux bateaux vietnamiens qui viennent dans nos eaux pour essayer de faire fortune avec des holothuries. Ce phénomène se répète. Il faut à la fois apprendre à les arraisonner, les ramener à Nouméa, reconduire les marins dans leur pays, à saisir les bateaux, à les détruire. Les services de la Calédonie, des Provinces, de l'État sont sollicités les uns après les autres. Le système est au point mais je ne suis pas certain, compte tenu des enjeux financiers et des marchés qui sont derrières, que notre efficacité croissante dans la répression puisse décourager totalement ces navires. Il y a sans doute un effet saisonnier mais, même en étant dissuasifs, même si la justice a jugé sévèrement, même si les bateaux ont été détruits ou saisis, je ne suis pas persuadé que cela suffise pour dissuader d'autres tentatives. Nos voisins sont concernés. On travaille très bien avec les australiens et on a sur ce sujet-là monté une opération conjointe à trois, avec les australiens et les Salomon, qui a permis de saisir 8 bateaux ce qui a peut-être été dissuasif sur cette flottille-là il y a quelques semaines. Tout ceci pour vous dire qu'on est au cœur de l'actualité sur des sujets dont vous avez débattus aujourd'hui et que l'État et ses représentants, je pense notamment à la Marine Nationale, prendront toute leur part des tâches pour les responsabilités qui leur sont confiées. Merci pour l'initiative, merci pour le travail accompli, merci pour la communication sur le numéro de la Revue Juridique qui comme toujours fait un travail de qualité et merci pour la qualité de la réflexion et des principes d'action. Merci ».

Le Président du Cluster Maritime clôt définitivement la journée et invite alors tous les participants à traverser la rue pour un pot de l'amitié.

Synthèse des enseignements de cette première journée de la mer

Au plan des décisions politiques :

- Dépôt par le Président du Congrès et son Directeur de Cabinet devant le Bureau du Congrès du projet de délibération, portant création de la Commission de la Mer et du Littoral calédoniens.
- Annonce par le Président du Gouvernement de l'identification d'un Monsieur ou d'une Madame « Mer » dans le prochain gouvernement.

Au plan technique sur les travaux des groupes synergie thématiques et l'identification ou le lancement de projets :

- Groupe infrastructures portuaires : inventaire des infrastructures à réaliser, suivi des projets avec le PANC.
- Groupe synergie Numbo: foisonnement d'idées, premiers résultats concrets notamment pour le balisage de la Baie, bien dresser un annuaire et un inventaire des questions et besoins, hiérarchiser les actions.

Compte rendu de la première Journée de la Mer en Nouvelle-Calédonie





- Groupe réparation navale : étude dock flottant en cours, travail en synergie avec d'autres groupes sur filière de déconstruction.
- Participation au GT croisière de la CCI, projet de club croisière toujours d'actualité.
- Lancement par ENERCAL, dans le cadre des travaux du groupe « Énergies », d'un appel d'offre visant l'élaboration d'un inventaire du potentiel en Énergies Marines Renouvelables, nous devrions avoir en fin d'année une première évaluation du potentiel de production qui sera alors rapproché des potentiels de consommation locale.
- Initiative du Groupe « Bio-ressources » de promouvoir, à bord des paquebots qui touchent nos côtes, des repas basés sur les productions marines locales : huîtres, crevettes, poissons...
- Identification d'un projet de communication sur les choses de la mer sous la forme d'un ouvrage intitulé « des lagons humains » présentant les portraits d'hommes et de femmes acteurs dans les lagons du pays avec dépôt d'une note d'opportunité transmise aux collectivités de la Calédonie, Provinces et Gouvernement, en attente de manifestation d'intérêt.
- Pour le groupe sécurité, la problématique des mouillages autour de Nouméa et des bonnes pratiques va donner lieu à des projets concrets. Il est notamment envisagé des sessions de sensibilisation aux risques de la mer dans les collèges et lycées.
- En matière d'accès aux données, les résultats factuels de l'enquête sur les besoins, menée par le CMNC auprès de ses membres et les débats qui en ont suivi, ont souligné la nécessité d'un véritable aiguillage nécessaire à l'accès aux données existantes. L'intérêt stratégique de cet accès aux données est souligné vis-à-vis de tout besoin en matière de décision d'aménagement et de gestion, par exemple pour savoir si les politiques publiques vont dans le bon sens ou non. Le sujet est reconnu par tous difficile mais prioritaire. Les idées émergentes sont celles de la rédaction, par le Cluster, d'une note d'opportunité sur la création d'un mécanisme obligeant désormais à la description systématique (métadonnées) des données acquises et l'identification de sites pilotes où seraient conduites des compilations des données physiques, environnementales, usages, réglementations..., favorisant la démonstration sur ce que ces compilations apportent à la prise de décision...
- En ce qui concerne le tourisme nautique et la grande plaisance la question des infrastructures et des équipements reste prioritaire. Le besoin de données quantitatives et qualitatives va être transmis aux différents interlocuteurs au travers d'une note d'opportunité. La nécessité de services dédiés a été clairement identifiée et continue d'être explicitée.
- Concernant la formation, les freins ont été clairement soulignés qui concernent l'étroitesse du marché, la dispersion des offres, des vocations peu nombreuses et un réel déficit dans la connaissance des filières. Plusieurs initiatives partenariales sont décrites qui concernent la relation Lycée hôtelier-EMM, les contacts avec l'UNC, avec le Lycée Jules Garnier, la création de bourses aux formations qualifiantes. Le lancement d'un audit global est soutenu par tous les participants, l'idée de voir le CMNC assurer le rôle d'organisme centralisateur des besoins et des offres est avancée.
- En matière de plateforme technologique marine et de besoins en matière d'observation intégrée des environnements, ressources et usages, sujet qui s'interface en particulier avec celui de l'accès aux données, il ressort que les atouts que représentent les milieux naturels marins du pays de la côte aux grands fonds sont fondamentaux. Les opportunités que peuvent offrir un terrain d'essai de tout premier plan pour en faire une vitrine favorisant les

Compte rendu de la première Journée de la Mer en Nouvelle-Calédonie





savoir-faire calédoniens en matière d'intégration de technologies douces, de partage d'expérience et de complémentarité de celles-ci et d'exemplarité régionale sont reconnues. Deux premières notes d'opportunité, l'une sur l'instrumentation de navires d'opportunité (Betico2 et Yalapbelep) et l'autre sur la vidéo sous-marine profonde, ont été transmises aux collectivités de la Calédonie, Provinces et Gouvernement, en attente de manifestation d'intérêt. Une analyse par le CMNC des atouts représentés par le Parc Naturel de la Mer de Corail et les zones inscrites au patrimoine mondial comme espaces laboratoire pour l'implémentation de ces technologies dans une dynamique de développement durable est soutenue.

Enfin concernant la filière des navires en fin de vie, tous s'accordent sur les enjeux que cela représente et l'opportunité qui est offerte de structurer un secteur pour répondre à une demande clairement anticipée. Tous les acteurs concernés sont prêts à travailler ensemble et ce dossier va être un des chantiers prioritaires pour le Cluster.

Les choses à améliorer

Concernant l'organisation de la Journée on a pu constater, bien que la présence ait toujours été importante, que les sessions, abordées par thème, ont fait l'objet d'une participation ciblée d'un public qui a principalement assisté à celles qui l'intéressaient, portant ainsi moins d'intérêt aux autres sessions. Suite à ce constat, il est proposé une organisation plus fédératrice en réfléchissant à un système qui permettrait la présence continuelle des participants, comme le fait d'inviter éventuellement des acteurs de valeur à l'instar des intervenants qui ont contribué à dynamiser les EG l'an dernier. Le système de table ronde est un format qui fonctionne bien, nous pourrions nous pencher à nouveau sur cette formule, et prévoir quelque chose de plus important éventuellement l'année prochaine. Une proposition est celle d'étendre cette manifestation sur une semaine, profitant de nous greffer sur d'autres évènements, comme le salon nautique par exemple.

Remerciements

L'organisation de cette Première Journée de la Mer a reposé au plan logistique sur les fonds propres du Cluster Maritime Nouvelle-Calédonie, (en majorité les cotisations de ses membres), sur trois supports en provenance de la Province Sud, du Gouvernement de la NC et de la Province des Iles. Elle a aussi reposé sur l'action déterminante de 2 membres du Cluster : l'entreprise Océan Avenir NC (Lionel Loubersac) comme manager, associée à l'entreprise Archipelagoes NC (Emma Colombin) comme manager ajointe, ainsi que d'un investissement lourd et sans faille de Sylvie Grandjean, Secrétaire Générale du Cluster et notre Trésorier Philippe Michel en particulier pour son intervention en session 3.

Cette « toute petite » équipe a organisé cette manifestation : son planning, ses invités et intervenants, la coordination générale, les inscriptions, les badges, les chemises et documents associés, la logistique (salles, pauses café, repas...), le choix des sujets, le planning, les présentations, l'animation, le respect du timing et tous les détails inhérents, et Dieu sait s'il y en a !!!

Compte rendu de la première Journée de la Mer en Nouvelle-Calédonie





Que soient aussi remerciés ici les membres du Bureau du Cluster et notamment son Président et, là encore son Trésorier qui ont facilité les choses à plusieurs niveaux que nous ne pouvons détailler ici.

Il est important de citer ici aussi le rôle de jeunes de l'EGC et de sa direction qui ont bien voulu consacrer de leur temps à nous appuyer, à apprendre ce que sont des manifestations de ce type, comment se gèrent les débats et dialogues entre acteurs. Nous souhaitons que cette expérience ait pu faciliter leur ouverture d'esprit et donc leur formation.

Il nous faut également remercier ici les investissements majeurs de nos intervenants qu'ils soient **politiques**: Madame Nina Julié pour la Province Sud, Monsieur le Haut-commissaire Thierry Lataste, Messieurs les Présidents Germain (Gouvernement) et Santa (Congrès) ou encore Monsieur Citré, élu de la Province des Iles qui ont su nous adresser en ouverture ou en clôture des messages extrêmement encourageants, et nous n'oublierons pas la Province Nord qui, si elle ne fut pas présente au plan politique, le fut au plan technique avec des participants de ses services techniques, ou simples **participants** dont les réactions, avis et commentaires d'une salle toujours vive et réactive seront des fondamentaux pour les orientations futures de la feuille de route du Cluster.

Il est fondamental de souligner ici que cette journée de débats et de réflexion, de partage d'idées et de conviction, a été possible grâce à l'appui déterminant que la Province Sud a su donner à l'entreprise en mettant gracieusement à disposition son magnifique auditorium. Un remerciement particulier s'adresse donc à la gouvernance de la Province, à l'une de ses Directions techniques : la DEFE qui a assuré l'interface pratique et efficace avec le Cluster Maritime et aussi à Madame Lina Ma Moon qui a toujours été présente, et avec le sourire, aux diverses sollicitations logistiques, ainsi qu'à ses collègues : Madame Olivia Acitino et Messieurs Bruno Schneider, Flari Mong-Yuen, et Monsieur Deschamp pour le cocktail.

Nous remercions également les agents d'accueil du Service Administratif de la Province Sud, tout comme Monsieur Jérôme André Blaise, gérant de Restôgest et ses agents pour leur disponibilité et leur gentillesse.

Mais une telle entreprise, fruit d'un travail collectif, n'aurait eu de sens sans l'implication vive de tous les membres du Cluster Maritime et d'expertises extérieures d'autres entreprises ou d'administrations non membres.

Nous remercions tous les membres actifs, associés et observateurs du CMNC de leurs contributions et les entreprises, sociétés, institutions ou personnalités suivantes pour leur travail dans les groupes synergie:

Membres actifs	
AEL	L2K INNOVATION
AFPA	LAUBREAUX MARINE
AIR LAGOON	L'HUITRIERE
ALBACORE	LIGUE CALEDONIENNE DE VOILE
AMP CONSULT	LITTORALYS
AQUALAGON	MARYD ENTERPRISE
ARCHIPELAGOES NC	MEDEF
ASSYSTEM NC	MONTAGNAT
BCI	MUSEE MARITIME

Compte rendu de la première Journée de la Mer en Nouvelle-Calédonie





NAUTICALU
NEPTUNE ENTRETIEN
NOUMEA OCEAN
NOUMEA YACHT SERVICES
OCEAN AVENIR NC
PACIFIC ELECTRONIQUE
PILOTAGE MARITIME
POEMA INSURANCES
QUALITY BOATS
SANT
SCADEM
SCAPHCA MARINE SERVICES
SCR TOURISME
SODEMO
SOUS MARINE SERVICES
SPEED MARINE
SQUALE
SUDILES
TAI KONA
TAXI BOAT CASY
TECHMAR
TURTLE COM
UMEP
US BOAT IMPORT
VISIOON
YALAPBELEP

Membres associés		
ADECAL POLE MER	IRD	
AFB	SHOM GOP	
DAM	SNSM	
IFREMER		
Observateurs		
ASSOCIATION POUR LA PROMOTION DE LA MER	WWF	
PEW		

Comment citer ce texte :

CMNC (2017); **Compte rendu de la première Journée de la Mer**. Auditorium de la Province Sud. 12 juillet 2017. Coordination: Lionel Loubersac (Océan Avenir NC), Emma Colombin (Archipelagoes NC), Philippe Michel (AMP Consult), Sylvie Grandjean (Secrétaire Générale). Nouméa, 49 pages et 5 annexes.

Compte rendu de la première Journée de la Mer en Nouvelle-Calédonie