

Compte rendu de la 3^{ème} Journée de la Mer

25 juillet 2019 - Auditorium de la Province Sud

Résumé



La 3^{ème} Journée de la Mer en Nouvelle-Calédonie après les « États Généraux de la Mer » de Juillet 2016, assure la continuité du dialogue entre les acteurs du monde maritime et pérennise ce grand rendez-vous avec les institutions.

Cette troisième journée de la Mer visait plusieurs objectifs :

- ➔ Renforcer la **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, et mises en synergie
- ➔ **Aborder dans le détail 3 sujets prioritaires**, via l'organisation de tables rondes
- ➔ Renforcer les partenariats et synergies et contribuer à créer du lien entre acteurs du maritime

1.- Participation

170 participants qui sont pour la plupart restés toute la journée, dont 35 présents pour la table ronde 1, 40 pour la TR 2 et 42 pour la TR 3. Les questions de l'auditoire ont été extrêmement variées et l'implication active pour tous les sujets. A noter cette année la présence forte de coutumiers venus de l'Île des Pins et des Loyauté.

2.- Extraits marquants des discours d'ouverture

Sonia Backes, Présidente de la Province Sud, ouvre cette troisième Journée de la Mer en remercie le Cluster pour l'esprit d'initiative et la volonté qu'il a d'aller de l'avant et de faire de la mer une force et un atout. La Nouvelle-Calédonie n'a jamais considéré la mer comme un horizon mais plutôt comme un facteur d'isolement alors que nous avons de réelles perspectives. Heureusement grâce à la volonté de quelques-uns, dont certains sont présents dans cette salle, notre regard et notre approche ont changé. La mer est devenue une perspective de développement, un espace économique à préserver et à faire progresser et donc un nouvel avenir. La Province Sud est compétente en matière d'économie et de gestion environnementale et sa volonté est de favoriser la diversification de cette économie et la valorisation de ses atouts naturels qui sont 2 enjeux majeurs de la filière maritime. L'économie bleue n'est plus une utopie mais un enjeu et « *pour la Province Sud c'est très clair c'est cap sur la croissance bleue* ». Pour nous ceci tient en deux mots : « *protéger et développer* ». Nous avons effectivement un gros travail de protection entamé avec notre Direction de l'Environnement mais grâce à la création au gouvernement d'un secteur de l'économie de la mer nous allons passer à l'étape du développement économique en regardant la mer comme un outil de croissance. L'enjeu avec le gouvernement va être de bien considérer ce que l'on peut utiliser comme ressources issues de la mer pour développer la Nouvelle-Calédonie. Christopher Gygès très attaché à ce secteur dont il a la responsabilité va développer ce sujet.

Pour **Christopher Gygès**, membre du Gouvernement de la Nouvelle-Calédonie, « *le secteur de l'économie de la mer qu'on a fait le choix de créer est un secteur de cœur, une vraie volonté politique de vous accompagner* ». « *Les directions de la NC et de la PS ont su vous accompagner, mais il a eu une faillite politique concernant la politique économique de la mer où vous avez été sans nous parfois même malgré nous* ». Outre la reconnaissance du secteur de la mer et du nécessaire travail en synergie entre les collectivités Monsieur Gygès souhaite mettre en place un « *comité stratégique de la mer* », opérationnel, permettant de décliner les axes stratégiques de la politique maritime en NC sur lesquels le Cluster travaille actuellement via la rédaction d'un livre bleu. « *Notre avenir c'est la mer pour nos échanges avec les pays de la zone mais aussi à travers nos ressources, notre éco système, pour notre ambition portuaire qui doit être plus affirmée pour faire un hub du Pacifique* ».

Monsieur Gygès souhaite un port franc « *pour augmenter nos échanges et devenir une vraie plateforme de la France et de l'UE dans le Pacifique* », ainsi qu'une pêche durable. Il veut aussi valoriser notre environnement exceptionnel et nos récifs via le PNMC et le Patrimoine mondial mais également au travers d'une politique d'innovation et de recherche. Enfin cette politique maritime ambitieuse ne peut être menée sans les acteurs passionnés du secteur et avec une École des Métiers de la Mer à la hauteur des ambitions que porte la NC, en lui redonnant une vraie vision et un cap vers la diversification de l'économie calédonienne. Monsieur Gygès finit son discours en citant Victor Hugo : « La mer est un espace de rigueur et de liberté ».

Philippe Darrason, Président du CMNC, remercie pour ces mots extrêmement encourageants et pour les annonces qui étaient attendues. « *Depuis 5 ans le Cluster développe des synergies entre acteurs maritimes pour que toute l'économie calédonienne puisse profiter des capacités d'innovation, des opportunités d'affaires et de création d'emplois qu'offrent les activités en mer* ». « *Des rencontres bilatérales fréquentes se tiennent avec le monde politique et la prise en compte du fait maritime est de plus en plus marquée dans les institutions. Nous nous félicitons que le gouvernement ait confié à l'un de ses membres le secteur de l'économie maritime, et nous continuons de militer pour une commission Mer au Congrès* ». « *Nous avons une seule mer, un seul espace maritime, ce n'est pas que le PNMC, que le lagon sud, que les récifs classés au patrimoine, c'est un tout, qui a besoin d'une structuration de la gouvernance* ». « *A travers le livre bleu qui sera livré en 2020 on pourra porter les grandes orientations permettant à la Calédonie d'élaborer sa propre stratégie maritime* ». « *Je tiens également à vous annoncer une excellente nouvelle qui est la tenue en septembre d'un Comité France Maritime présidé par le SG Mer et le Président du Cluster Maritime Français dont les travaux vont faciliter le regard porté sur nos activités et permettre d'intégrer nos enjeux spécifiques dans une stratégie nationale* ». « *Pour clore j'appelle à mes côtés les responsables des 6 commissions thématiques créés au sein du CA pour être au plus près des intérêts de nos membres* ».

3.-Présentation des activités du Cluster et point d'avancement des sujets présentés les années précédentes.

Les projets et groupes de travail sont nombreux, le focus a été fait sur quelques sujets.

3.1. L'évolution de la zone de Numbo

Les acteurs maritimes de la baie de Numbo se sont structurés dans le GS Numbo pour améliorer l'environnement professionnel de cette baie, aller vers des bonnes pratiques et développer l'activité économique.

Des travaux terrestres ont été demandés (DFA / Mairie) en matière d'épaves, de voirie et de signalétique. Concernant l'organisation de l'espace maritime, une zone de mouillage est définie par 2 balises posées par le PANC, la suite reste à définir.

Le but du projet de développement économique « Port Numbo » est de créer un pôle d'entretien, réparation, construction et déconstruction ambitieux pour répondre au besoin de TOUS les bateaux y compris les grands qui aujourd'hui mènent leurs travaux ailleurs. Une étude est à mener sur le moyen de levage le plus adapté, le dimensionnement et la mutualisation de l'installation, mais aussi la possibilité d'une zone franche.

3.2. Vers un tourisme nautique et de croisière plus intégré

Outre sa participation aux Assises du Tourisme de l'île des Pins, le CMNC maintient un dialogue avec tous les acteurs du tourisme et continue d'appuyer la nécessité de développer les infrastructures dédiées. S'il se félicite de la nomination d'un chargé de mission croisière, la nécessité d'une réelle stratégie reste entière ainsi que le besoin de création d'une association de la croisière.

Le CMNC soutient le besoin de s'adapter aux usages en développant les possibilités de double activité pour un bateau (par ex pêche / tourisme).

3.3. L'environnement reste une préoccupation transversale

Le CMNC travaille la problématique des déchets en mer, l'absolue nécessité d'équiper la NC en station de vidange des cuves eaux noires/grises, et a initié, au sein du groupe synergie tourisme, une réflexion sur l'éco navigation.

3.4. La filière des navires hors d'usage (NHU) est en cours de structuration

Le sujet des NHU sur lequel le CMNC a alerté les décideurs lors de la JdM 2017 a permis d'entreprendre la structuration de la filière, l'émergence d'acteurs, la prise en compte de la notion de fin de vie des bateaux. Cette filière va permettre la création d'activité et d'emplois, le soutien aux solutions innovantes, le développement de bonnes pratiques environnementales tout en allant vers une économie circulaire.

3.5. La formation maritime reste un enjeu majeur

Un audit est en cours à la fois sur la formation professionnelle mais aussi sur la formation générale en lien avec le maritime. Cet audit permettra d'identifier des pistes pour une meilleure adéquation entre les formations proposées et les besoins des entreprises. Le CMNC travaille aussi sur l'attractivité des métiers maritimes, un stand a été tenu pendant les 2 jours du SOFIP permettant de dialoguer avec la jeunesse calédonienne, et de diffuser de l'information.

3.6. Les énergies marines renouvelables et les énergies de transition (Gaz Naturel Liquéfié)

L'inventaire du potentiel en énergies marines renouvelables du pays, accessible sous : https://www.enercal.nc/sites/portail/files/atoms/files/2018_05_-_quels_potentiels_emr_en_nc.pdf n'a pas autorisé pour le moment le lancement de projets d'exploitation de ce potentiel. La question se pose de l'utilisation des énergies de transition telles que le Gaz Naturel Liquéfié, considérablement moins polluant que le fioul lourd. La décision de construire à l'échéance 2023 la nouvelle centrale électrique de Doniambo alimentée par ce type d'énergie est pour le maritime une opportunité. D'une part le port de Nouméa devra évoluer vers un port gazier, d'autre part deux perspectives sont offertes : a) assurer un plug sur la centrale des navires à quai à Nouméa et b) faire évoluer les navires vers une motorisation hybride préconisée par l'Organisation Maritime Internationale. Le sujet a) voit la construction d'un inventaire avec le PANC des types de navires à quai, de leur puissance et leur durée d'escale afin d'évaluer les consommations requises et en déduire un dimensionnement utile de la centrale.

3.7. La place du CMNC dans l'élaboration de la réponse à l'Appel d'offre du PIA3 « Territoires d'Innovation »

Sont rappelées ici les implications fondamentales du CMNC dans la construction de la réponse à la Manifestation d'intérêt fin 2017, puis dans l'accompagnement de la réponse à l'appel d'offre. Le rôle d'anticipation du CMNC pour que la mer soit choisie comme espace d'innovation est rappelé tout comme les fondamentaux issus de 5 groupes synergie mis en place dès 2015 sur cinq des thématiques majeures portées par TI. Faire des territoires maritimes calédoniens un espace laboratoire et démonstrateur majeur dans le Pacifique est depuis le départ une action phare du CMNC comme sont soulignés les 3 mots clés du projet : Mer, Biodiversité et Outre-Mer nous distinguant des territoires d'innovation concurrents. Le budget global de la proposition atteint presque 9 milliards XFP dont 2 milliards sous forme de subvention d'état. 8 porteurs majeurs de projets sont membres du CMNC. Un grand oral s'est tenu début juillet suite au dépôt du dossier fin avril pour des résultats prévus en septembre (cf point 9).

3.8. L'état d'avancement du « Livre Bleu »

Le Livre bleu est un document de prospective sur quelle croissance, quels secteurs privilégier, pourquoi, avec qui, quels moyens, quelles retombées, quel planning? Ce travail est piloté par le CMNC, soutenu par le Gouvernement et la Province Sud et vise à répondre à la question : « 1.420.000 km² pour quoi faire? » Il est un projet « pays » qui demandera à intégrer la Province Nord et la Province des Iles. Le groupe Synergie relatif à cette action a été mis en place en février 2019. Le rendu final est prévu pour le printemps 2020 sous forme d'un document d'une trentaine de pages relatif à des propositions d'actions et des choix.

Il s'appuiera sur un état des lieux de la mer calédonienne en 2019 et sur l'analyse des conclusions partielles de cet état en termes de forces, faiblesses, opportunités et menaces pour dégager les grands axes d'une politique de croissance bleue durable qui oblige à une ouverture de la réflexion à des non-membres du CMNC venant y apporter leur expertise. Le travail s'organise en pleine cohérence avec les réflexions sur la mer de Calédonie 2025. La conclusion souligne la dynamique de co-construction fondamentale pour la mise en place d'une stratégie maritime du pays dont le représentant du Gouvernement vient d'annoncer le lancement.

4.- Les tables rondes

Trois tables rondes de 2h se sont réunies en parallèle. Se reporter au chapitre 8 pour les restitutions.

5.- L'Observatoire Économique Maritime

Caroline Kaupp de la CCI, rappelle les objectifs de cet observatoire et la procédure mise en place pour apprécier les grands indicateurs que sont : a) le nombre d'entreprises du secteur maritime, b) le nombre d'emplois, c) les tendances, d) les difficultés, les bilans, e) les CA, f) l'identification des potentiels de croissance. L'approche séquentielle sur 4 années considère près de 3000 structures. Nous arrivons à la quatrième année qui doit nous fournir la photographie la plus exacte du secteur bleu en réinterrogeant tous les sous-secteurs des années précédentes en complément des sous-secteurs identifiés pour 2019. 515 structures sur 3000 ont répondu et nous avons actuellement des chiffres intéressants : a) majorité des structures en Pce Sud, b) 60% sont des entreprises individuelles, c) le ratio femmes/hommes est de l'ordre de 20/80, d) le CA global déclaré dépasse 22 milliards XFP... D'ici août tous vont être réinterrogés Il y va de la bonne connaissance d'un secteur que nous sommes tous ici à vouloir soutenir et valoriser. Il est donc important que tous répondent!

6.- Kea Trader / blue boats, point d'information par le CZM

Le CZM intervient pour décliner 3 sujets : l'action de l'État en mer, le cas du Kea Trader et celui des Blue Boats. L'action de l'État en mer c'est « *faire régner le bon ordre en mer en fonction des règles internationales* » avec plusieurs domaines : la surveillance du trafic maritime, le secours en mer, la surveillance des pêches, essentielle dans le Pacifique Sud, le contre-terrorisme et l'immigration illégale. Après avoir décrit la ligne de responsabilité sous action du Haut-Commissaire en délégation du Gouvernement, il insiste sur le fait que « *nous trouvons au milieu de la zone où tout se passe et va se passer et où le monde change... Australie, Chine, USA, NZ tout converge ici* ». Il se félicite, malgré la complexité de la Nouvelle-Calédonie du fait que tout le monde a su travailler en bonne cohésion car « *en mer on ne fait rien tout seul* ». Il illustre alors ces propos avec le cas du Kea Trader qui est un exemple de réponse d'un armateur qui a compris les enjeux environnementaux posés dans le Pacifique Sud qui est un cas d'école qui sera utile vis-à-vis de la nouvelle convention sur les épaves pour éclairer les armateurs sur ce type d'accident au large. Il explicite les différentes phases d'intervention, se félicite d'une dépollution réussie mais pas du renflouement. La question actuellement posée au Comité scientifique du PNMC est celle du maintien de l'épave sur le récif ou de son élimination. Il aborde enfin le sujet des Blue Boats et insiste sur une double action aéro-maritime de dissuasion et d'un bon partenariat avec les voisins (Australie, Salomon et Vanuatu) concernés par le même sujet mais aussi d'une forte action diplomatique ayant fait prendre conscience du problème à Bruxelles avec des rétorsions économiques représentant plus d'1 milliard d'€ d'embargo sur les produits de la pêche du Viet Nam avec également toutes les actions concertées en justice. Les Blue Boats ne sont pas revenus, mais rien n'exclue que le phénomène soit totalement éliminé de nos eaux.

7.- Groupama Race : retombées économiques et présentation course 2020

Matthias Balagny et Laurence Bouchet du CNC présentent la course de 655 milles, exigeante, mais dans un environnement exceptionnel. Les marins doivent envoyer des vidéos au fur et à mesure de leur progression permettant de communiquer, de partager et de vivre l'évènement en quasi direct. De 10 bateaux en 2008 on est passé en 2018 à 23 bateaux dont 13 étrangers.

Le total des retombées financières directes en 2016 a été évalué à 45 millions Fcfp et en 2018 à 83 Millions (fourchette basse). De plus des courses en amont sont organisées par l’Australie et la NZ (Sail to Nouméa), le but étant de s’inscrire dans un calendrier régional de course. Le CYCA de Sydney a confirmé l’organisation d’une Sydney to Nouméa départ le 6 juin 2020, une autre régates part de Brisbane le 27 mai et une autre viendra de NZ. Le village à Port Moselle permet d’élargir la visibilité de l’évènement et un travail de concertation est également mené avec Nouméa Centre-ville, le syndicat des commerçants et les organismes de tourisme afin d’offrir un accueil à tous ces marins. Une communication spéciale en anglais est également menée par un média australien.

Le départ de la 7^e édition est fixé au 21 juin 2020.

8.- Restitution des tables rondes

8.1. Table ronde 1 : Financement et soutien financiers des projets maritimes. Animateurs Christophe Carbou et Eric Dinahet, rapporteur Philippe Michel

35 personnes présentes représentant tant les financeurs que les entreprises ont pu échanger sur le sujet après une présentation de la cartographie du financement de l’entreprise au sens large. Le bilan des possibilités offertes d’accès aux financements, aux aides, éventuellement à la défiscalisation a montré que la couverture des besoins est large mais parfois mal connue et souvent peu lisible. Dans la lignée des constats effectués dans l’étude de 2018 menée par l’AFD, le MEDEF-NC et la CCI les réalités furent confirmées, principalement dans l’accompagnement financier ou plus largement sur les démarches administratives multiples et chronophages prouvant une nouvelle fois que leur simplification est nécessaire. La deuxième partie après les interventions de l’AFD, la CDC, I2F (sur la défiscalisation), de la Province Sud, et de l’ADIE a porté sur les pistes d’amélioration pour une meilleure adéquation entre l’offre de financement et la demande des acteurs économiques. La question de la formation des chefs d’entreprise, notamment sur l’accès au FIAF mais également la mutualisation des moyens pour dispenser des formations a été soulignée ainsi qu’une révision du cadre de la défiscalisation pour étendre l’éligibilité aux infrastructures portuaires et aménagement maritime. Un dernier sujet sur la politique économique maritime a été abordé démontrant l’attente forte de construction d’une réelle stratégie avec référence au Livre Bleu.

8.2. Table ronde 2 : Superyachts : comment accompagner le développement de cette niche à fortes retombées économiques. Animateurs Philippe Darrason, rapporteur Emma Colombin

40 personnes sont venues assister à cette TR dont l’objet initial a été bousculé par les récents évènements à Ouvéa et Beautemps Beaupré. Les retombées financières de cette niche sont très importantes : 31 yachts accueillis par Nouméa Océan en 2018 ont rapporté 417 millions Fcfp, mais on manque de données sur ce marché et sur le marché du yachting en général et une étude de marché est nécessaire, toutes les parties la réclament. Concernant les infrastructures d’accueil, il manque des places à Nouméa pour permettre aux Superyachts de faire l’avitaillement et préparer la croisière, aucune infrastructure n’est nécessaire dans les îles sauf Marina de Wé et Koumac. Le ponton des Superyachts envisagé quai des caboteurs est tout à fait compatible avec le projet de village Océanien, et cela serait même un atout. En revanche il manque d’infrastructures d’entretien, aucun moyen de levage n’existe en NC pour sortir ces bateaux.

Concernant l’accueil dans les îles la nécessité de travailler ensemble est évidente. Les populations locales et les responsables coutumiers souhaitent le respect du chemin coutumier, une meilleure connaissance des attentes des yachts, une protection des zones de pêche, de l’environnement et de l’emploi local. La clientèle superyachts recherche des échanges, des expériences uniques, le partage de la culture locale, la découverte de la biodiversité, et des services de qualité, tout cela en sécurité totale. Ainsi il paraît nécessaire d’identifier des référents, de travailler avec les populations pour cartographier les zones et construire en synergie un plan de gestion des espaces maritimes.

8.3. Table ronde 3 : Surveillance maritime : besoins, moyens, solutions technologiques. animateurs Jean Louis Fournier et Jean Massenet, rapporteur Lionel Loubersac

Suite à une introduction sur la surveillance au sens large puis une présentation des activités de surveillance par le MRCC et une intervention du CZM, cette table ronde a mis en avant les deux grands types de surveillance requis : celle des activités et usages et celle de l'environnement et des milieux. Il a été décidé de n'aborder que le premier type et de consacrer de prochains débats à la surveillance environnementale. Plusieurs sujets ont été soulignés : a) la surveillance interpelle et implique tout le monde, b) nous sommes dans une surveillance majoritairement passive qui considère les informations que les navires veulent bien nous donner, c) il est impératif de bien définir nos besoins comme les zones à surveiller en priorité car 1,4 millions de km² c'est grand! d) il est absolument nécessaire de savoir bien conjuguer les approches et les méthodes et e) nous avons tous besoin des informations de tout le monde, dans le respect de l'utilisation de ces dernières en renseignement pour les interventions possibles de chaque acteur. Il a également été souligné le besoin d'avoir la connaissance exhaustive la plus large des zones protégées. Or les espaces coutumiers, non officiels, ne sont pas référencés. La synthèse produite par l'AFB (projet Pacific Biodiversity Blue Belt) en tant que guide méthodologique des systèmes de surveillance a été discutée en termes de méthodes et de coûts. La Province Sud a fait valoir la forte nécessité d'une approche pédagogique. En synthèse il ressort : a) qu'on a l'information des amis et non celle des ennemis, b) que la surveillance maritime ne peut que s'inscrire dans une politique intégrée de gestion des espaces encore insuffisamment construite, c) que le besoin d'un « portail maritime » sur qui fait quoi, qui a quoi est un impératif, d) que le besoin de partager l'information est fondamental et que cela ne pourra se faire que via une centralisation de ces informations, évoqué comme un axe de travail important à pousser puisque permettant la connaissance, la diffusion et la valorisation des dites données, dénuées de toutes notions de renseignement. Cette table ronde a donc clairement souligné le besoin de mise en réseau et de mutualisation à mettre en place et donc d'inscription dans une stratégie et des politiques futures qui y obligeront.

9.- Point sur le projet calédonien « Territoires d'Innovation »

Frédéric Guillard, au nom du gouvernement, rappelle la masse de travail depuis plus de deux ans et le soutien clé du CMNC. Il souligne la convergence entre une vision politique relative à la préservation de la biodiversité marine comme facteur de croissance et le lancement d'une opportunité à saisir via le PIA3. Il insiste sur la difficulté rencontrée qui fut celle du respect de règles d'ingénierie de projet strictes, basées sur l'identification de sociétés capitalistiques porteuses d'investissements autorisant alors le déblocage de subventions et non de la course directe habituelle à la subvention. Il exprime le fait très positif d'une énergie exponentielle déployée, qui malheureusement, en raison de critères stricts a fait que tous n'ont pu entrer dans la course avec finalement 11 projets portés par le privé sur 15 retenus. Il souligne l'importance de la suite quel que soit le résultat connu en septembre. Il est un projet d'amorçage avec 10 ans de travail devant nous et une double gouvernance : celle du projet proprement dit mais surtout celle de l'animation de la mécanique mise en place et de sa continuité pour laquelle il considère le CMNC comme « acteur clé » en lien avec d'autres qui poussent des enjeux parallèles comme le numérique par exemple. Il reste confiant pour que la voie retenue de préservation devienne bien un poste de profit.

10.- Signature de la convention CMNC/EGC

Jennifer Seago, pour la CCI et Philippe Darrason ont signé une convention destinée à établir un partenariat pour partager un ADN commun en matière d'innovation, de partage, et de travail en réseau. Les métiers du maritime sont appelés à faire partie des enseignements sur le territoire et le CMNC travaille à développer leur attractivité. Le rapprochement entre la formation et les entreprises est intéressant pour les deux parties, les élèves ayant besoin de projets à mener dans leur cursus de formation.

11.- Extraits marquants des allocutions de clôture

Le Secrétaire Général adjoint du Haut-Commissariat, **Ulric de la Borie de la Batut**, intervient pour se féliciter de la diversité et du nombre des participants. Il rappelle que 98,5% du territoire est ici marin au capital considérable. Les lagons inscrits représentent 1,5 millions d'hectares et placent la Nouvelle-Calédonie en première place sur le plan mondial avec en outre des responsabilités. Il insiste sur le fait que les peuples qui composent le pays ont tous des liens très étroits avec l'espace maritime, gage de symbiose et de diversification possible des activités. Il souligne les grands enjeux qui vont être ceux de sécurité et de surveillance, que celle-ci soit celle des usages comme le réalisent les FANC mais aussi demain de celle de la qualité des eaux et des ressources naturelles. Il faut se doter d'une stratégie en sachant que « *la Nouvelle-Calédonie ne pourra pas faire ce que les pays développés ont fait depuis 50 ans. Il lui faut être créative, exemplaire avec un modèle à part en matière d'économie bleue pleinement responsable et durable* ». Il évoque également les défis de connaissance qui sont ici posés avec des modèles de compréhension du fonctionnement des espaces en vue d'un développement pleinement durable. Il insiste sur « *les dynamiques mondiales qui se mettent en place pour les océans et souligne la communauté de destin des calédoniens avec la mer et l'océan* ». Il conclue sur l'avenir des différents projets traités lors de cette journée, projets qu'il considère profondément porteurs d'espoir.

Le Président du Cluster Maritime, **Philippe Darrason**, prend alors la parole pour clore cette journée. « *Entendre la Présidente de la Province Sud nous annoncer que l'économie bleue est véritablement au cœur des préoccupations de la collectivité puis le représentant du Gouvernement mettre en place un Comité Stratégique Maritime est hautement encourageant pour construire ensemble un destin commun dans une stratégie maritime pays* ». Les sujets des 3 tables rondes ont fait l'unanimité. « *Ce fut riche avec beaucoup d'ouvertures et de chantiers qui se profilent et qui reconnaissent la transversalité, le partage et la mise en synergie que le Cluster saura porter. Nous allons donc poursuivre le travail en demandant à être intégré dans toutes les structures et espaces de pilotage qui touchent à la mer et il faudra que nous en ayons une place reconnue* ». Il n'oublie pas les besoins financiers et lance un appel à toute forme d'aide et de soutien à une association de bénévoles aux moyens limités. « *L'année prochaine nous allons nous orienter vers un modèle d'États-Général de la mer sur 2 jours comme en 2016 avec beaucoup plus d'expertise venue de scientifiques, de la métropole, de la région. Le prochain RV d'importance sera, dans la troisième semaine de septembre, la tenue d'un Comité France Maritime Outremer qui va permettre de porter nos urgences et projets sur le plan national* ». Après avoir remercié tous les intervenants et présents il les invite au cocktail de clôture qui est basé sur des produits de la mer en provenance de nos membres.
