



**Cluster Maritime**  
**Nouvelle-Calédonie**  
*Cap sur la croissance bleue*

**Structuration de la filière de  
déconstruction des épaves et  
navires en fin de vie**

*Décembre 2024*

## FICHE DE PRESENTATION

PROJET : Structuration de la filière de déconstruction des épaves et navires en fin de vie

### RÉSUMÉ EXÉCUTIF

Le projet vise à structurer une filière durable pour la déconstruction des navires en fin de vie, afin de répondre aux défis environnementaux, économiques et sociétaux posés par les nombreuses épaves polluantes et navires abandonnés en Nouvelle-Calédonie. Malgré la disponibilité des infrastructures et compétences locales, le manque de financement freine le déploiement. De nombreuses études ont déjà été faites, notamment par la Province Sud, des bureaux d'étude et le CMNC. La création d'un fonds est proposée pour financer l'enlèvement des épaves, la gestion des déchets et la déconstruction par des entreprises agréées. Ce fonds pourrait être alimenté par des éco-participations, droits de mutation, taxes annuelles, et autres contributions. Le projet ambitionne de relancer l'économie locale, préserver l'environnement, et améliorer la qualité de vie des populations, tout en favorisant l'économie circulaire et en créant des emplois durables.

### 1. CONTEXTE

Le CMNC a initié une consultation d'intelligence collective auprès de ses membres afin d'identifier les projets maritimes prioritaires permettant de soutenir une relance économique durable du territoire à la suite des événements de mai 2024. Les 5 projets jugés prioritaires font l'objet de fiches de présentation détaillées dont la présente.

### 2. FINALITÉS ET ENJEUX

#### 2.1. Constat

Le territoire est confronté à un problème croissant lié à la présence de nombreuses épaves marines et navires en fin de vie, qui polluent les écosystèmes, occupent de manière inappropriée les zones portuaires, et posent des défis de sécurité maritime. Bien que les infrastructures et les compétences locales soient disponibles pour la gestion et la déconstruction de ces navires, l'absence de financement dédié limite considérablement la capacité de déploiement à grande échelle et la pérennisation de la filière.

#### 2.2. État des lieux

De nombreuses épaves sont présentes sur le territoire, à titre d'exemple on trouve des équipements, matériels et objets laissés sous l'eau par l'armée américaine après la guerre, des anciennes infrastructures minières ou autres, laissées à l'abandon au bord de mer, les anciennes barges du secteur minier échouées ou coulées dans les baies autour de Nouméa et sur d'anciens sites d'exploitations ou encore des épaves modernes abandonnées sur le littoral ou les récifs. Plusieurs études<sup>1</sup> évaluent également le nombre de navires en fin de vie qui auraient besoin d'être déconstruits dans les années à venir à 8 000 unités approximativement (- de 25m).

Les infrastructures nécessaires (chantiers de déconstruction) existent et répondent aux normes en vigueur. Les entreprises locales disposent des compétences techniques adaptées. Le cadre réglementaire permet la mise en place rapide d'ICPE temporaires (Installations Classées pour la Protection de l'Environnement).

<sup>1</sup> Etude sur le gisement des navires en fin de vie en Nouvelle-Calédonie - Province Sud – Novembre 2023

Cependant, le financement des opérations d'enlèvement, de gestion et de déconstruction reste un obstacle majeur à la structuration de la filière<sup>2</sup>.

### **2.3. Inscriptions dans les cadres stratégiques locaux, régionaux et nationaux**

**Schémas Directeurs du Port Autonome de Nouvelle-Calédonie (PANC) 2014-2024 et 2024-2027** : Démantèlement des P400 et de l'Alis : une opportunité pour consolider la filière.

**Feuille de route pour une stratégie maritime calédonienne** : Faire de la déconstruction une opportunité Imposer la déconstruction par les entreprises minières de leurs outils de travail (barges et chalands), Structurer la déconstruction locale des navires professionnels, Étendre la structuration de la filière « Navires Hors d'Usage » (navires de plaisance) à l'ensemble des Provinces.

**Stratégie nationale pour la mer et le littoral 2024-2030** : Développer les aires de carénage durables dans les ports de plaisance. Pérenniser le modèle économique de la filière de déconstruction des navires en fin de vie, s'insérant par ailleurs autant que possible à une économie circulaire, notamment en poursuivant l'accompagnement de la filière responsabilité élargie du producteur (REP).

**France Mer 2030** : Cette initiative vise la décarbonation du secteur maritime, en mettant l'accent sur le développement du rétrofit, le lancement de filières de déconstruction navale et la décarbonation des navires de pêche, dans le cadre de la transition vers des navires à zéro émission.

### **2.4. Objectif global**

Structurer la filière de déconstruction navale en créant un fond gouvernemental doté de 500 000 millions XPF/an pour financer la filière incluant l'enlèvement, la gestion et la déconstruction des épaves.

### **2.5. Enjeux**

- Economique : Fournir du travail aux entreprises locales et permettre le maintien des emplois existants ainsi qu'assurer une relance du secteur.
- Environnemental : Promouvoir le développement durable et la transition écologique, lutter contre les pollutions
- Sociétal : Création d'emplois, Action pour le bien commun, garantir la sécurité de la navigation

## **3. PRÉSENTATION TECHNIQUE**

### **3.1. Description du projet**

Le projet consiste à structurer une filière durable pour la déconstruction des navires en fin de vie en créant un fonds de déconstruction. Celui-ci pourrait fonctionner sur un modèle semblable à la Taxe de soutien aux Actions de lutte contre les Pollutions (TAP). Ce fonds financerait :

- L'enlèvement des épaves dites historiques.
- La gestion des déchets issus de la déconstruction des navires
- L'aide à la mise en œuvre des processus de déconstruction par des entreprises locales agréées.

### **3.2. Maturité du projet**

Avancée : Les entreprises calédoniennes disposent déjà des compétences nécessaires. De plus, aucune acquisition d'équipement spécifique n'est requise car tout est déjà disponible sur le territoire.

---

<sup>2</sup> <https://www.province-sud.nc/sites/default/files/presentation-atelier-prevention-nhu-complet.pdf>

Le dossier a été travaillé par la Province sud et le Cluster Maritime avec les entreprises membres (ateliers 22/07/22 PREVENTION ET GESTION DES DECHETS DE NAVIRES HORS D'USAGE<sup>3</sup>). Le fond servirait à financer la déconstruction et le recyclage des navires en fin de vie ainsi que le stock historique sur le littoral et en mer.

Ses ressources financières :

- éco-participation (payée par les importateurs et producteurs de bateaux), avec transfert de la REP métropolitaine pour les bateaux venant de France
- droits de mutation prélevés à chaque changement de propriétaire
- droit annuel de francisation (DAFN) – partie reversée au fond
- Cruising permit (plaisanciers internationaux et croisiéristes arrivant en NC) – partie reversée au fond.

Enfin il serait possible d'envisager une taxe annuelle de navigation pour tous les navires immatriculés, cela permettrait également d'inciter les propriétaires de navires épaves (qui ne naviguent plus) à procéder à leur déconstruction, sans quoi, ils devraient payer cette taxe tous les ans.

Les catégories de navires prioritaires, qui bénéficieraient de ce fond : tous les navires qu'ils soient de plaisance ou professionnels. Ses utilisations : le fond financerait uniquement la phase de déconstruction, les phases de renflouement et de levage resteraient à la charge du propriétaire (prise en charge possible par l'assurance). En effet, il semble important que la responsabilité du détenteur du navire reste engagée, évitant ainsi les abandons de navires.

Le fond TAP cité plus haut avait d'ailleurs pu être utilisé pour financer une opération pilote de dépollution et démantèlement de Navires Hors d'Usages (NHU) qui avait été un succès. Cette opération avait pour objectif de mettre en place une filière provinciale qui n'a finalement pas été mise en place faute de solution de financement de la filière.

### **3.3. Difficultés, contraintes et risques à lever**

- Disponibilité des fonds
- Mise en place rapide et transparente d'un comité de gestion.
- Pérenniser la filière

### **3.4. Modalités de mise en œuvre**

- Création d'une gouvernance :
  - comité de gestion pour piloter le fonds. Il serait composé du gouvernement, provinces, de la société civile, monde économique maritime.
  - éco-organisme (société ou association)
  - ou une société d'économie mixte.
- Attribution des financements sur la base d'appels à projets annuels et en fonction des urgences environnementales
- Suivi des opérations via des indicateurs de performance (environnementaux et économiques).

---

<sup>3</sup> <https://www.province-sud.nc/sites/default/files/fiche-synthese-atelier-nhu.pdf> & Etude en vue de la structuration de la filière des navires hors d'usage en Nouvelle-Calédonie.

### 3.5. Calendrier prévisionnel de réalisation

Lancement du fonds	1er semestre 2025
Premiers appels à projets	2e semestre 2025
Déploiement des premières actions	Dès 2026

### 3.6. Budget prévisionnel

Le fond serait financé dans un premier temps par le gouvernement, cela pourrait se faire dans le cadre d'un plan de relance.

A terme, et pour les navires en fin de vie (ne concernerait pas le stock historique) Le financement du fond devrait s'autoréguler grâce aux différents moyens de collecte.

DE	Alimentation du fond exemples	500 M XPF / an	
<b>COUT FONCTIONNEMENT ANNUEL</b>			
• MAIN D'OEUVRE	• Salaires	• 150 M XPF	
• CHARGES	• Coût fixes, frais de chantier	• 150 M XPF	
• EQUIPEMENT	• Matériel et équipement	• 150 M XPF	
• Autre	•	• 50 M XPF	

### 3.7. Investissement prévisionnel

500 M XPF pour le lancement puis 500 M XPF / an.

Et la construction ou aménagement d'une zone dédiée sur le site du PANC.

## 4. IMPACTS ATTENDUS

### 4.1. Relance économique et emploi

Relance des chantiers locaux et des entreprises spécialisées.

L'injection de ce fond dans l'économie permettrait le maintien et la création éventuelle de plus de 40 emplois à plein temps par an.

### 4.2. Développement durable et trajectoire 5.0

- Zéro carbone (des territoires « bas carbone ») : Réduction des émissions liées aux épaves abandonnées
- Zéro déchet (des sociétés économes, voire préservatrices des ressources) : Valorisation des matériaux issus des navires (métaux, plastiques).
- Zéro polluant agricole (des populations protégées des pollutions et des substances chimiques) : Diminution des substances toxiques relâchées dans les écosystèmes.

- Zéro exclusion (des sociétés inclusives luttant contre toute forme d'exclusion) : Renforcement de l'emploi local, notamment pour des publics en reconversion.
- Zéro vulnérabilité (des territoires résilients face aux changements climatiques et aux risques naturels) - Amélioration de la résilience maritime et portuaire face aux risques environnementaux.

#### 4.3. Impact sociétal

- Pérennisation des emplois ; création de formations adaptées, stabilisation des populations
- Dynamisation des territoires portuaires.
- Amélioration de la qualité de vie des populations riveraines (réduction des pollutions visuelles et chimiques).

## 5. INDICATEURS D'ACTIVITÉS ET DE PERFORMANCE PROPOSÉS

INDICATEUR	DESCRIPTION	PÉRIODICITÉ	SOURCE
Nombre d'épaves traitées	Nombre de navires déconstruits	Annuel	Rapports du comité de gestion
Emplois créés/maintenus	Nombre d'emplois directs et indirects générés	Annuel	Entreprises partenaires
Tonnes de matériaux valorisés	Quantité de déchets recyclés ou valorisés	Annuel	Bilan des opérations

## 6. CONTACT :

[cmnc@clustermaritime.nc](mailto:cmnc@clustermaritime.nc)