



Cluster Maritime
Nouvelle-Calédonie
Cap sur la croissance bleue

Faire de la Nouvelle-Calédonie
un acteur maritime régional
majeur avec des
infrastructures de levage
adaptées aux navires de plus
de 1000T

Décembre 2024

FICHE DE PRÉSENTATION

PROJET : ***Faire de la Nouvelle-Calédonie un acteur maritime régional majeur avec des infrastructures de levage adaptées aux navires de plus de 1000T.***

RÉSUMÉ EXÉCUTIF

Le projet de ***création d'un pôle calédonien de construction, de maintenance et de réparation navale*** représente une opportunité stratégique pour renforcer l'Économie Bleue de la Nouvelle-Calédonie.

En modernisant les infrastructures navales et en structurant une filière industrielle clé, il répond aux besoins croissants des armateurs locaux et régionaux tout en réduisant la dépendance aux services étrangers.

Ce projet, générateur d'emplois et de retombées économiques, favorisera également la montée en compétences locales, l'innovation technologique, et l'inclusion sociale. En s'inscrivant dans les cadres stratégiques locaux et nationaux, il contribuera à une économie plus résiliente, autonome et durable, tout en valorisant la position de la Nouvelle-Calédonie comme un acteur maritime de référence dans le Pacifique.

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.

2. FINALITÉS ET ENJEUX

2.1. Constat

Les installations portuaires actuelles de maintenance et réparation navale (deux cales de halage de 200T et 1000T) ne peuvent accueillir que des navires de moins de 60 mètres, avec un tirant d'eau maximal de 6 mètres et une largeur limitée à 14 mètres.

Cela oblige les navires calédoniens hors gabarit (ex. caboteur, navire à passager, navire militaire, minéralier) à se rendre à l'étranger pour leur maintenance ce qui engendre des pertes d'exploitations importantes.

Par ailleurs, les ***infrastructures, peu adaptées et saturées***, ne permettent pas de gérer les urgences (réparation), ni d'optimiser les plannings : les navires doivent attendre la fin d'un chantier pour en démarrer un autre, aggravant les retards.

Ce constat souligne une ***inadéquation entre les capacités actuelles et les besoins croissants***.

2.2. État des lieux

La Nouvelle-Calédonie a besoin d'un port disposant d'infrastructures de constructions et de réparations navales suffisamment développées pour ***soutenir le développement de son Économie Bleue***.

Le développement de nouveaux moyens de mise au sec des navires est ainsi un ***sujet de préoccupation récurrent*** de tous les armateurs calédoniens et des professionnels du secteur industriel naval et maritime, mais aussi des Forces Armées (FANC), qui expriment régulièrement et depuis des années leur ***besoin de disposer d'une zone portuaire, dotée d'une infrastructure de chantier naval et des équipements de levage adaptés*** à la spécificité de la flottille professionnelle locale et régionale et aménagée sur laquelle les professionnels pourraient s'organiser et travailler dans de bonnes conditions.

L'analyse des différentes études existantes - *Schémas Directeur* du Port Autonome 2012-2023 et 2023-2027 (PANC 2013 & 2023), *Étude de définition d'un outil de mise à sec des navires* (PANC 2016), *Étude de marché* concernant l'implantation et l'exploitation d'un dock flottant en Nouvelle-Calédonie (Inter-cluster 2018), *Note d'opportunité Port Numbo : Chantiers Navals de Nouvelle-Calédonie Cluster Maritime* (CMNC, 2019) - met également en évidence **l'importance de structurer rapidement la filière de maintenance navale** ce qui contribuera notamment au développement de l'économie du territoire (exemple prometteur du récent carénage quinquennal du BETICO 2 à Nouméa).

Le développement d'une infrastructure de chantier naval, disposant d'équipements et d'expertises adaptés à la spécificité de la flottille professionnelle locale et régionale, est donc très attendue et répond pleinement à **l'objectif de la Nouvelle-Calédonie de développer le secteur de l'Économie Bleue**.

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

Ces **orientations stratégiques convergent vers le développement et la modernisation des chantiers navals**, tant au niveau national qu'en Nouvelle-Calédonie, afin de renforcer l'industrie maritime, créer des emplois et promouvoir une économie durable :

- **Schémas Directeurs du Port Autonome de Nouvelle-Calédonie (PANC) 2014-2024 et 2024-2027** : Ces plans prévoient la construction d'une nouvelle infrastructure de mise à sec, telle qu'une cale de halage ou un dock flottant, visant à faciliter l'entretien de l'ensemble de la flotte locale.
- **Feuille de route pour une stratégie maritime calédonienne** : Ce document propose le développement d'un pôle maritime d'excellence, incluant la création de chantiers navals modernes pour la construction et la maintenance de navires, afin de renforcer les compétences locales et stimuler l'économie maritime régionale.
- **Contrat de Développement « Pôle d'excellence maritime, Port Numbo – chantiers navals de Nouvelle-Calédonie »** : Initiée par le Cluster Maritime de Nouvelle-Calédonie (CMNC), cette opération, financée à hauteur de 400 millions de francs CFP dans le cadre du contrat de développement État/Nouvelle-Calédonie 2017-2022, prévoit la transformation de la baie de Numbo en un centre de chantiers navals capable de démanteler et entretenir de grands navires, superyachts, minéraliers ou bâtiments militaires, contribuant ainsi au développement de l'économie bleue et à la création d'emplois locaux.
- **Stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML)** : Cette stratégie souligne l'importance de l'industrie navale française, mettant en avant son savoir-faire technique historique et son excellence dans la construction de navires militaires, commerciaux et de plaisance, et encourage le développement de cette filière pour renforcer la position de la France en tant que puissance exportatrice.
- **France Mer 2030** : Cette initiative vise la décarbonation du secteur maritime, en mettant l'accent sur le développement du retrofit, 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.
- **Stratégie nationale portuaire (SNP)** : Cette stratégie met l'accent sur la modernisation des infrastructures portuaires, y compris les chantiers navals, pour améliorer la compétitivité et la performance des ports français.

2.4. Objectif global

Ce projet représente une **opportunité industrielle majeure** pour de contribuer à la **diversification** et à la **croissance durable de l'économie de la Nouvelle-Calédonie**.

L'objectif est de **structurer et développer une filière Maintenance et Réparation Navale en Nouvelle-Calédonie**, considérée comme un **pilier industriel et économique majeur de l'Économie Bleue**.

Ce pôle constituera une **infrastructure de référence pour la région**, offrant des services intégrés d'entretien et de réparation avec des infrastructures mutualisées et attractives pour les acteurs locaux et étrangers.

En favorisant la **montée en compétences** et la **structuration d'une offre globale**, il renforcera la position de la Nouvelle-Calédonie en tant qu'**acteur clé de l'économie maritime régionale**.

2.5. Enjeux

- **Emplois et développement économique** : les chantiers navals génèrent de nombreux emplois directs et indirects (soudeurs, mécaniciens, électriciens, ingénieurs...). Moteurs économiques importants, ils dynamisent l'économie locale (fournisseurs, logistique et services connexes) et stimulent ainsi la croissance économique durable et le développement régional.
- **Adaptation aux besoins des armateurs, usagers et régulateurs** : localiser la maintenance de la flotte de navire permet de réduire les coûts et les temps d'immobilisation pour les armateurs, favorisant ainsi la continuité de service (ex. passagers et fret). Les entreprises locales répondent plus efficacement aux besoins des armateurs, en intégrant conditions, réglementations et exigences environnementales spécifiques. Leur proximité favorise communication et collaboration, garantissant expertise et conformité pour une maintenance et réparation optimales des navires.
- **Transfert de technologie et d'expertise** : le développement des compétences et le savoir-faire accumulés dans la construction et la maintenance navale renforce l'industrie calédonienne et stimule l'innovation technologique.
- **Souveraineté maritime** : ces installations permettent à la Nouvelle-Calédonie d'exercer un contrôle direct sur ses ressources maritimes et sa politique maritime, sans dépendre de pays tiers pour les services de maintenance. Elles jouent également un rôle crucial dans le maintien de la capacité opérationnelle de la Marine nationale, en préservant l'autonomie stratégique et en assurant la disponibilité des navires pour les opérations de défense nationale.

Cette initiative est également essentielle pour :

- Permettre la conformité technique et environnemental d'une **filière de déconstruction navale**,
- Contribuer à attirer des flottes locales et étrangères visé par le projet de **Port Scientifique**,
- Développer l'offre de services en maintenance et réparation pour les navires de la **Grande Plaisance**,
- Faciliter la reprise d'une **activité de construction navale locale** de navires de pêche,
- Anticiper les besoins d'un **service de soutien à la flotte** nécessaire aux **énergies renouvelables marines**

3. PRÉSENTATION TECHNIQUE

3.1. Description du projet

Le projet vise la **création d'un pôle** calédonien **de construction, de l'entretien et de la réparation navale**, regroupant :

- Une infrastructure de levage moderne adaptés à la flotte locale et régional, y compris les navires de guerre
- Zone de carénage et de stockage permettant d'accueillir les navires
- Docks et ateliers pour la réparation et la maintenance,
- Quai d'armement (accueil et réparation à flot)

Ces infrastructures accommoderaient alors l'ensemble des domaines de la construction à la réparation navale, des travaux maritimes, du gardiennage et du démantèlement pour les barges et remorqueurs, caboteurs, navires à passagers, navires de pêche, navires scientifiques et câbliers, navires de plaisance et grande plaisance, navires de la Marine Nationale.

3.2. Maturité du projet

Ce projet a une forte pertinence stratégique, mais, à ce stade, le projet est toujours en **phase d'amorçage**, avec des étapes critiques non réalisées (absence de cadrage précis, de validation financière et de leadership clair).

3.3. Difficultés, contraintes et risques à lever

Le projet de structuration et de développement de la filière de maintenance et réparation navale en Nouvelle-Calédonie nécessite une forte mobilisation des parties prenantes, incluant l'État (ex. FANC), le gouvernement calédonien (ex. Pôle Mer), le Port Autonome (infrastructures existantes et développements possibles), les acteurs privés (ex. CMNC), les collectivités locales et les utilisateurs potentiels (secteurs de la pêche, du tourisme, de la défense, etc.).

Les **principales difficultés et contraintes**, ainsi que les risques associés sont aujourd'hui :

- L'absence d'un porteur de projet mobilisé et clairement identifié limite la capacité à transformer cette vision stratégique en actions concrètes.
- Les étapes de cadrage, indispensables pour évaluer la faisabilité technique, la viabilité économique et l'impact environnemental, n'ont pas encore été pleinement menées.
- Une analyse approfondie des besoins spécifiques de la flotte locale et régionale et des infrastructures prioritaires avec les investissements nécessaires doit être réalisée pour réduire les incertitudes et garantir une trajectoire durable.
- Une validation formelle de la viabilité économique et financière du projet doit être effectuée. Cela inclut l'analyse des coûts initiaux, des projections de revenus, et la définition des modèles de financement possibles (public, privé ou partenariats public-privé).
- Le financement reste un enjeu majeur, nécessitant l'identification de sources stables pour garantir l'exécution et la pérennité du projet.
- La gestion opérationnelle future (publique, privée ou hybride) n'a pas encore été décidée, ce qui limite la visibilité sur l'organisation et les processus requis.

3.4. Modalités de mise en œuvre

Compte tenu du rythme limité de mise en œuvre du Schéma Directeur par le Port Autonome et des défis rencontrés par le Gouvernement dans la conduite du contrat de développement État/Nouvelle-Calédonie 2017-2022, intitulé « Pôle d'excellence maritime, Port Numbo – chantiers navals de Nouvelle-Calédonie », il apparaît nécessaire de réévaluer la stratégie en s'appuyant sur un maître d'ouvrage clairement identifié et pleinement mobilisé pour assurer la réussite du projet.

Par ailleurs, l'**étape de cadrage essentielle**, consistant à passer de l'identification du problème des moyens de levage des navires en Nouvelle-Calédonie à la formalisation d'un projet concret de création d'un pôle d'excellence maritime, **doit être menée**.

Il s'agit notamment de :

- Affiner la désirabilité du projet en confirmant son alignement avec les besoins locaux et régionaux.
- Valider sa viabilité économique et financière, en s'appuyant sur des analyses détaillées.
- Confirmer sa faisabilité technique, pour garantir la mise en œuvre des infrastructures nécessaires.

Cette première phase de cadrage est **indispensable pour formaliser un plan de projet** détaillé, évaluer précisément les investissements requis, et établir un modèle de gestion ainsi qu'un plan d'affaires réaliste.

Elle permettra également de **déterminer l'organisation optimale de la maîtrise d'ouvrage** (publique, privée, ou en PPP) et de mettre le projet sur une trajectoire claire et ambitieuse vers le succès.

3.5. Calendrier prévisionnel de réalisation

Le calendrier prévisionnel de réalisation sera affiné à l'issue de l'étude de cadrage. Cependant, les principales étapes peuvent être envisagées comme suit, pour une durée totale estimée de 3 à 5 ans à partir du lancement de l'étude de cadrage.

Ce calendrier sera ajusté en fonction des résultats de l'étude et des contraintes rencontrées au cours des phases préparatoires et de construction.

1. Phase de cadrage et de validation (6-12 mois)

- Réalisation de l'étude de cadrage pour déterminer les infrastructures à développer, le plan d'affaires, et les investissements nécessaires.
- Validation des études techniques, économiques, et environnementales.
- Désignation du maître d'ouvrage et mobilisation des financements.

2. Phase de conception et de préparation (12-18 mois)

- Élaboration des plans techniques détaillés et des spécifications des infrastructures.
- Consultation des parties prenantes et appels d'offres pour la construction.
- Préparation des permis et autorisations réglementaires.

3. Phase de construction (24-36 mois)

- Réalisation des travaux de construction des infrastructures (ex. formes de radoub, zones techniques, ateliers).
- Installation des équipements et aménagement des zones de stockage et d'entretien.

4. Phase de mise en service (6 mois)

- Tests des infrastructures et équipements.
- Formation des équipes et mise en place de la gestion opérationnelle.

3.6. Budget prévisionnel

Le budget prévisionnel du projet sera défini à l'issue de l'étude de cadrage.

Cette étape essentielle permettra d'identifier les infrastructures prioritaires à développer, les équipements nécessaires, ainsi que les coûts associés à leur construction et exploitation. L'étude précisera également les besoins en investissements initiaux, les modalités de financement, et les coûts récurrents de fonctionnement, garantissant ainsi une planification budgétaire réaliste et alignée sur les objectifs du projet.

3.7. Investissement prévisionnel

L'investissement prévisionnel sera étroitement lié aux résultats de l'étude de cadrage, qui détaillera les infrastructures spécifiques à développer (moyens de levage, zones de carénage, ateliers, etc.) et les besoins en équipements.

Cette analyse permettra d'estimer avec précision les montants nécessaires pour la réalisation des travaux et l'acquisition des outils, ainsi que les ressources financières requises pour assurer la viabilité économique et opérationnelle du projet.

4. IMPACTS ATTENDUS

4.1. Relance économique et emploi

Ce projet représente un levier puissant pour la **relance économique** et la **création d'emplois** en Nouvelle-Calédonie.

Tout d'abord, la phase de construction aura un **impact immédiat en soutenant les entreprises locales face à la crise économique actuelle**. En mobilisant une main-d'œuvre locale déjà existante, elle permettra à de nombreuses sociétés du bâtiment, de l'ingénierie et des services connexes de maintenir leur activité et de préserver les emplois en place. Cette étape stimulera également l'économie à travers des contrats pour la fourniture de matériaux, d'équipements et de services annexes, offrant ainsi un **soutien crucial aux acteurs économiques locaux pour passer le cap de la crise**.

Ensuite, en structurant une filière stratégique, il contribue à une **économie moins dépendante des ressources extérieures** et capable de **générer des opportunités et des impacts durables sur le long terme**, en cohérence avec la durée de vie prévue des infrastructures, estimée entre 50 et 100 ans.

En effet, la mise en place d'infrastructures locales permettra de **limiter le recours à des services de maintenance à l'étranger**, réduisant ainsi les coûts pour les entreprises calédoniennes et renforçant l'autonomie économique de la Calédonie.

Le projet bénéficiera aussi aux **industries associées**, telles que la métallurgie, l'ingénierie, la logistique, les services portuaires, et les fournisseurs d'équipements nautiques, créant un effet multiplicateur dans l'économie locale.

En termes de **création d'emploi**, la phase de construction des infrastructures nécessitera une main-d'œuvre importante, incluant des professionnels du bâtiment, de l'ingénierie et de la gestion de projet. Une fois opérationnel, le pôle générera des emplois non qualifiés (manœuvres, ouvriers de chantier) et qualifiés (soudeurs, mécaniciens, techniciens, ingénieurs) pour les activités de réparation, d'entretien, et de gestion des installations.

La relance du secteur naval stimulera également l'**activité des fournisseurs locaux et des entreprises de services** (transport, logistique, maintenance industrielle, etc.), créant des opportunités pour de nombreux acteurs économiques.

4.2. Développement durable et trajectoire 5.0

Zéro carbone (des territoires « bas carbone »)

Le projet inclura des initiatives éducatives et techniques pour promouvoir la durabilité environnementale dans l'entretien et la réparation navale (ex. éco-conception des infrastructures, filière de rétrofit de propulsion de navire zéro carbone)

Zéro déchet (des sociétés économes, voire préservatrices des ressources)

Ce projet permettra de créer une aire de maintenance et réparation moderne et performante capable de récupérer l'ensemble des déchets (poussières, huiles industrielles...) produits par les chantiers.

Zéro polluant agricole (des populations protégées des pollutions et des substances chimiques)

Zéro exclusion (des sociétés inclusives luttant contre toute forme d'exclusion)

En offrant des carrières stables, valorisantes et inclusives (travail qualifié et non qualifié), le projet contribuera à lutter contre l'exode des jeunes talents vers d'autres régions ou pays.

Zéro vulnérabilité (des territoires résilients face au changement climatique et aux risques naturels)

En développant son économie bleue, la Nouvelle-Calédonie renforcera son adaptation au changement climatique (ex. transport maritime) et sa résilience face aux risques naturels (ex. éco-conception)

4.3. Impact sociétal

Ce projet a un impact sociétal important en renforçant le tissu économique et social de la Nouvelle -Calédonie, en réduisant les inégalités et en contribuant à façonner une société tournée vers un avenir durable

Les principaux effets sociétaux attendus sont le **renforcement des compétences locales et de l'employabilité** (ex. formation et qualification professionnelle, montée en compétences) et la **durabilité économique et environnementale**.

5. INDICATEURS D'ACTIVITÉS ET DE PERFORMANCE PROPOSÉS

INDICATEUR	DESCRIPTION DE L'INDICATEUR	PÉRIODICITÉ DE L'INDICATEUR	VALEUR 2024	SOURCE
Désignation du porteur de projet	Existence d'un porteur de projet officiellement désigné et mobilisé pour coordonner les études et la mise en œuvre.	Unique	Non désigné (objectif : validé)	Décision administrative ou contractuelle
Avancement des études de cadrage et validation de la viabilité économique	Pourcentage d'avancement des études de cadrage, incluant la faisabilité technique, l'analyse des besoins, et la validation formelle de la viabilité économique et financière.	Trimestriel	À définir (objectif : 100 % des études finalisées)	Rapports d'avancement des études et validation des analyses financières.
Taux d'utilisation des infrastructures	Pourcentage d'occupation des infrastructures par rapport à leur capacité.	Annuel	À définir (objectif : 70-80 %)	Données opérationnelles (rapports d'activités).
Nombre de navires entretenus/réparés	Nombre total de navires ayant bénéficié des services de maintenance et réparation...	Annuel	À définir (objectif : X navires/an)	Données opérationnelles (rapports d'activités).

6. CONTACT :

cmnc@clustermaritime.nc