



L'économie bleue en Nouvelle-Calédonie Un levier de croissance à actionner

É
C
L
A
I
R
A
G
E

Située dans le Pacifique Sud, à 1 500 km à l'est des côtes australiennes et à 1 800 km au nord de la Nouvelle-Zélande, la Nouvelle-Calédonie se distingue par l'étendue et la richesse de sa zone maritime. Sa zone économique exclusive (ZEE), qui couvre 1,4 million de km², est la deuxième en taille des départements et collectivités d'outre-mer français après la ZEE polynésienne et se classe en 5^e position dans le Pacifique Sud.

Du fait de ses caractéristiques géographiques et environnementales, l'archipel a fait preuve d'un développement original en matière d'économie maritime. La diversité de ses écosystèmes et sa position à l'interface entre zones tropicales et tempérées ont constitué un ensemble de conditions favorables au développement d'activités économiques particulièrement variées.

L'économie maritime (ou économie « bleue ») reste néanmoins sous-développée au regard de son potentiel : son poids direct apparent ressort faible en termes d'exportations, d'activité financière induite ou d'emplois générés. Le fret maritime et la croisière ont connu une croissance rapide, en soutien des secteurs phares pour l'économie calédonienne que sont l'industrie du nickel et le tourisme. Mais l'économie maritime comprend un ensemble d'autres secteurs diversifiés, au potentiel de croissance important, dont le développement apparaît stratégique au regard des objectifs de diversification, de rééquilibrage économique, mais aussi de moindre dépendance numérique et énergétique du territoire.

L'économie maritime en Nouvelle-Calédonie

	Activité significative	Potentiel de croissance	Potentiel à caractériser
Fret	x		
Activités portuaires	x		
Croisière	x		
Défense et action de l'état en mer	x		
Pêche		x	
Aquaculture		x	
Recherche et développement		x	
Plaisance et activités récréatives		x	
Transport domestique de passagers		x	
Construction et réparation navale		x	
Câbles sous-marins		x	
Banque, assurances		x	
Formation		x	
Biotechnologies bleues			x
Exploration minière des fonds marins			x
Parapétrolier offshore			x
Énergies marines renouvelables			x

D'après les classifications du Cluster maritime français, de la CCI et de la Commission Européenne

L'ÉCONOMIE MARITIME, OU ÉCONOMIE « BLEUE » : DÉFINITION ET CADRAGE

Selon la Commission européenne, l'économie maritime englobe toutes les activités économiques liées aux océans, mers et côtes. Elle comprend aussi l'ensemble des activités de soutien directement et indirectement nécessaires au fonctionnement de ces secteurs économiques, quelle que soit leur localisation.

L'économie bleue recouvre donc des domaines très variés, du secteur primaire (pêche et aquaculture en mer), secondaire (transformation des ressources halieutiques, construction et entretiens de navires et de bateaux de plaisance et d'ouvrages flottants, production énergétique, pose et entretien de câbles sous-marins) mais aussi tertiaires (prestations de transport de passagers et de fret maritimes, exploitation des ports, recherche et développement, sauvetage en mer, aménagement du littoral, signalisation et cartographie, formation aux métiers de la mer, prestations de banque et d'assurance ...).

L'économie bleue offre ainsi l'opportunité de faire émerger de nouvelles sources de croissance basées sur des métiers innovants. Ces activités nouvelles, ou à développer, peuvent contribuer à créer des emplois et à améliorer la compétitivité régionale du territoire. La valorisation des ressources maritimes du territoire devra cependant s'attacher à préserver la biodiversité et la richesse du milieu marin.

UN POIDS DIRECT APPARENT ENCORE FAIBLE DANS L'ÉCONOMIE...

ÉVALUER LE POIDS DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES LIÉES À LA MER : DIFFICULTÉS ET PERSPECTIVES

Transversaux, les secteurs d'activité de l'économie maritime ne peuvent être que partiellement isolés dans la nomenclature des activités françaises (NAF). Si on retrouve dans cette nomenclature de référence bon nombre des activités « bleues » précédemment listées, d'autres secteurs y sont « statistiquement invisibles » (ils font partie de secteurs plus larges de la NAF) et sont exclus des estimations macroéconomiques présentées ci-dessous. Parmi ceux-ci, le nautisme et les activités récréatives, la pose et l'entretien de câbles sous-marins, la recherche et développement, les biotechnologies marines, les activités d'études et de conseil...

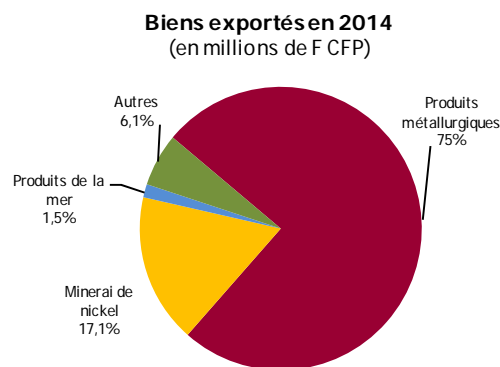
La CCI et le cluster maritime de Nouvelle-Calédonie prévoient en 2016 le lancement d'un Observatoire de l'économie maritime, dont l'une des missions consistera à estimer le poids direct et indirect en termes de création de richesses et d'emplois de ces activités « invisibles ».

Un poids restreint dans les exportations

Deuxième poste d'exportations bien après le secteur nickel, les produits de la mer représentent 1,5 % de l'ensemble des exportations de biens en valeur, soit 2,2 milliards de F CFP en 2014. Les crevettes sont le principal produit exporté (66 %), avant les holothuries (ou concombres de mer, 17 %) et les thonidés (11 %).

En comparaison, les produits de la mer (dont la perliculture) représentent, en 2014, 80 % des exportations polynésiennes (soit plus de 10 milliards de F CFP), 12 % des exportations de Fidji et 13 % des exportations des îles Salomon.

En matière de services, les exportations de transport maritime et les dépenses des croisiéristes représentaient, en 2013, 4,8 milliards de F CFP, soit 7,7 % de l'ensemble des prestations de services fournies par des entreprises calédoniennes à des non-résidents (source : Balance des Paiements).



Source : Douanes, ISEE

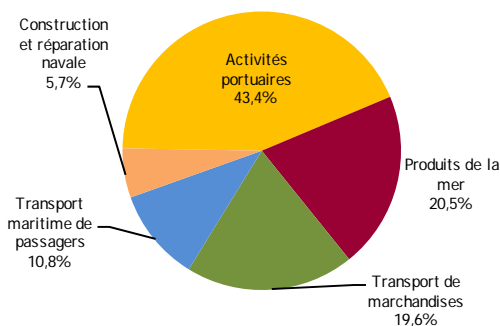
Un micromarché pour la banque et l'assurance

Les activités maritimes représentent une part de marché très modérée pour les établissements de crédit qui interviennent sur le territoire. Parmi l'encours global des crédits aux entreprises recensés par le Service central des risques (SCR) de l'IEOM à fin 2015, 1 % sont engagés dans des secteurs de l'économie « bleue », soit 4,9 milliards de F CFP. Le secteur des activités portuaires domine (43,4 %), suivi par les produits de la mer (20,5 %, destinés principalement à financer l'aquaculture) et le transport maritime de marchandises (19,6 %).

Les secteurs de l'économie maritime présentent à la fin décembre 2015 un taux de créances douteuses de 13,4 %, soit un taux proche de celui de la Polynésie française (13,3 %), mais largement supérieur à la moyenne calédonienne, qui s'établit à 3,1 %. Les activités économiques issues de la mer sont en effet sensibles, du fait de leur dépendance à des facteurs climatiques et naturels souvent difficilement prévisibles. Les secteurs du transport maritime, de la construction et réparation navale et l'exploitation des produits de la mer présentent les taux de créances douteuses les plus importants.

Le marché local de l'assurance maritime est lui aussi exigu, pris en étau entre des sociétés capitalistiques qui s'assurent à l'étranger, et des pêcheurs indépendants souvent non-assurés. Il se compose de peu d'acteurs, essentiellement étrangers, qui ne consacrent au maritime qu'une petite partie de leur activité. Poema, société de courtage qui estime représenter 60 % du marché calédonien de l'assurance maritime, détient environ 30 millions de primes liées à des assurances maritimes, soit moins de 5 % de son activité.

Répartition des crédits à l'économie maritime par secteur d'activité (au 31 décembre 2015)



Source : SCR, IEOM

Une faible incidence dans l'emploi local

À fin 2014, 1 782 entreprises participent à l'économie maritime, soit un peu plus de 3 % de l'ensemble des entreprises enregistrées en Nouvelle-Calédonie. Plus de 80 % ont pour activité l'exploitation des produits de la mer et 10 % sont actives dans le secteur de la construction de bateaux et d'infrastructures maritimes. Les autres opèrent dans les ports du territoire (activité de manutention, services d'administration du port autonome, services relatifs à la navigation), ou sont des entreprises de transport de passagers ou de marchandises. Parmi ces entreprises, 124 (soit 7 %) emploient au moins un salarié fin 2014, pour un effectif total salarié de 1 400 personnes.

L'exploitation des produits de la mer (pêche, aquaculture, transformation, commercialisation) constitue le premier poste d'emploi avec près de 40 % des effectifs, devant les activités portuaires (manutention mais également administration). Le trafic de marchandises et le transport de passagers représentent chacun 11 % de l'emploi salarié maritime. L'économie « bleue », pour sa partie directement identifiable, représente ainsi un peu plus de 2 % de l'ensemble des effectifs salariés de Nouvelle-Calédonie.

Par ailleurs, le secteur présente une forte concentration d'entreprises sans salariés (93 %, soit 1658 entreprises, contre 89 % pour l'ensemble des secteurs, un niveau déjà important comparativement à la métropole). Les entreprises sans salariés se retrouvent notamment dans les filières pêche, ainsi que dans la réparation et la maintenance navale.

La CAFAT décompte 359 personnes travaillant au sein de ces sociétés comme travailleurs indépendants, un chiffre largement minoré notamment par les absences de catégorisation des postes déclarés. Il s'agit majoritairement de pêcheurs (199 personnes) enregistrés sous le régime de la « patente », ainsi que, dans une moindre mesure, de fournisseurs de prestation de réparation et de maintenance navale (88 personnes).

Des impacts contrastés en termes de rééquilibrage

Même si le poids global de l'économie maritime reste mesuré à l'échelle du territoire, il est sensible pour les économies de la province des Îles et de la province Nord. En 2014, les établissements relevant de l'économie « bleue » représentent ainsi 6 % des établissements implantés dans les îles et 7 % de ceux de la province Nord, contre 3 % en moyenne sur l'ensemble du territoire.

Ainsi, fin 2014, 43 % des établissements exerçant une activité liée à la mer étaient recensés en province Nord, où réside 19 % de la population, et 13 % étaient situés aux îles Loyauté pour 7 % de la population.

À l'échelle communale, 7 communes sur 33 voient leur tissu économique composé à plus de 10 % d'activités identifiées sous NAF comme relevant du secteur maritime, notamment de la pêche en mer. Ce ratio culmine à plus de 30 % pour les îles Belep, et à près de 40 % pour Poum, à l'extrême nord de l'île principale.

L'économie maritime continue cependant à refléter le déséquilibre économique du territoire, dans la mesure où les entités présentes dans le Nord ou aux Loyautés opèrent principalement autour d'activités à faible potentiel en termes de créations d'emplois et de valeur ajoutée : la pêche (à plus de 92 %), le transport de passagers vers les îles et îlots du lagon (2 %), soit des secteurs peu capitalistiques et peu créateurs d'emplois. Les établissements intensifs en capital, à haut potentiel de valeur ajoutée, et aux impacts directs et indirects importants (construction et réparation navale, transport maritime de marchandises) restent, eux, concentrés en province Sud.

Répartition des entreprises par secteurs de l'économie maritime

au 31 décembre 2014	nombre
Produits de la mer	1 435
Construction et réparation navale	188
Transport maritime de passagers	72
Transport maritime de marchandises	7
Activités portuaires	80
Total identifiable	1 782
Total NC	57 126
%	3,12%

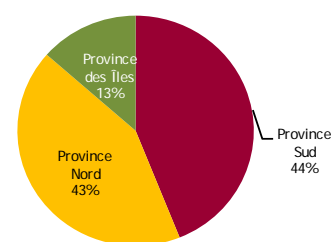
Sources : RIDET, ISEE

Répartition de l'emploi salarié par secteurs de l'économie maritime

au 31 décembre 2014	nombre
Produits de la mer	545
Construction et réparation navale	38
Transport maritime de passagers	149
Transport maritime de marchandises	154
Activités portuaires	508
Total identifiable	1 394
Total NC	64 534
%	2,16%

Sources : CAFAT, ISEE

Répartition géographique des établissements de l'économie maritime au 31 décembre 2014



Source : RIDET, ISEE

Répartition par province des établissements de l'économie maritime au 31 décembre 2014

en nombre	Sud	Nord	Îles
Produits de la mer	492	733	234
Construction et réparation navale	179	9	2
Transport maritime de passagers	50	17	6
Transport maritime de marchandises	5	1	1
Activités portuaires	70	11	2
Total identifiable	796	771	245
%	1,8%	7,1%	6,0%

Sources : RIDET, ISEE

... MAIS UN APPUI ESSENTIEL AUX SECTEURS NICKEL ET TOURISME...

La faiblesse du poids apparent direct de l'économie « bleue » dans l'économie calédonienne masque des effets indirects forts, liés à l'insularité de l'archipel. Le secteur nickel, principal secteur marchand du territoire, repose en effet en grande partie sur le fret maritime. Parallèlement, la croisière s'est imposée en 5 ans comme un important relais de croissance pour le secteur du tourisme¹.

Le fret maritime et les activités portuaires, piliers du secteur nickel

Principal mode d'échange de marchandises avec l'extérieur – bien devant l'aérien –, le transport maritime constitue un support fondamental à l'économie du territoire et au secteur du nickel en particulier. En 2014, 88,2 % des importations et 98,6 % des exportations en valeur ont emprunté la voie maritime, représentant 99,9 % des échanges commerciaux extérieurs (8,6 millions de tonnes en volume). L'activité des centres miniers et métallurgiques comptait pour 86,6 % de ces échanges en volume, soit 7,6 millions de tonnes de produits et marchandises.

Des infrastructures portuaires adaptées et dimensionnées pour le transport des produits du nickel maillent le territoire, générant chacune des emplois diversifiés (marins, mécaniciens, manutentionnaires...).

Plusieurs infrastructures de transbordement sont installées à l'aval des principaux sites miniers de la Grande Terre (Thio, Kouaoua, Poro, Tiébaghi,...) afin de permettre l'expédition du minerai de nickel brut. Le minerai exploité est donc acheminé, sur des minéraliers, soit, pour 37 %, directement vers l'usine de la SLN afin d'y être transformé localement, soit, pour 63 %, directement vers l'étranger (une moitié vers l'usine de Gwangyang en Corée du Sud, 31 % vers le Japon et 19 % vers l'Australie selon les chiffres 2014). Le minerai expédié depuis ces centres représente ainsi plus de la moitié du trafic maritime total de Nouvelle-Calédonie.

Le port de Nouméa comprend au sein de sa circonscription les infrastructures du port public, deux sites complémentaires de chargement en hydrocarbures et ciment (baie des Dames et baie de Numbo) mais également, les infrastructures du port privé de la SLN implantées à proximité du port, sur le site de Doniambo. Les volumes manipulés sur l'ensemble du port de Nouméa s'élevaient en 2014 à 5,1 millions de tonnes. Bien qu'ils ne comptent que pour 36 % des volumes manipulés sur le territoire, ces volumes permettent au port de Nouméa de se classer en neuvième place parmi les ports français en volume, et en première position parmi les départements et collectivités d'outre-mer.

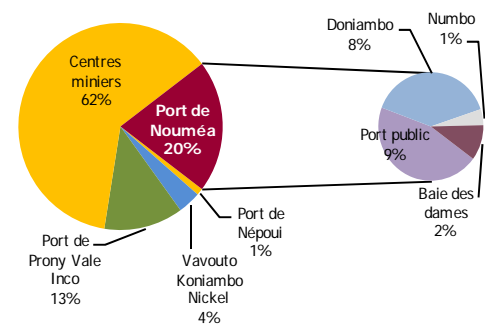
Ce classement repose néanmoins principalement sur le trafic réalisé sur le quai privé de la SLN (débarquement du minerai brut en provenance des centres miniers, embarquement de la production de mattes et de ferronickel vers l'extérieur) : l'activité de l'entreprise minière et métallurgique représente un volume global de 3,9 millions de tonnes en 2014, soit 76 % de l'activité du port autonome et 26 % des échanges maritimes totaux avec l'extérieur. Sur le plan domestique, l'acheminement du minerai brut des mines à l'usine par les minéraliers compte pour le tiers des mouvements de cabotage et pour plus de 96 % du trafic domestique en tonnage (le reste de l'activité étant liée au ravitaillement des îles Loyauté et de Belep en hydrocarbures et marchandises).

Hors SLN, les volumes manipulés au port de Nouméa s'élevaient à 1,2 million de tonnes, des volumes proches de ceux manipulés au port de Papeete. Environ un tiers de la marchandise manipulée est exporté et deux tiers sont importés. L'ensemble des biens à destination des ménages et des entreprises importés par voie maritime entrent ainsi sur le territoire par le port de Nouméa.

Réputé comme l'un des ports les mieux équipés du Pacifique sud insulaire, le port de Nouméa constitue également la deuxième plate-forme de transbordement de l'Océanie (derrière Fidji). Cette fonction de « hub » repose sur la fourniture de prestations de manutention, de stockage et de transbordement des marchandises. En 2014, 43,4 milliers de tonnes y ont été transbordés, principalement des matériaux de construction (25,1 %), des produits alimentaires (14,8 %) et des produits chimiques (14,7 %), à destination de la Nouvelle-Zélande (27,8 %), de Fidji (21,4 %) et de Taïwan (20,9 %).

Les deux autres opérateurs métallurgiques disposent en outre chacun de leur propre port (Prony pour Vale Inco, Vavouto pour Koniambo Nickel). Leur minerai de nickel brut étant acheminé des mines voisines par tapis roulant, ils y importent principalement des hydrocarbures et des matières premières hors nickel (calcaire, charbon, soufre). Les produits finis sont exportés en totalité vers l'extérieur depuis ces deux ports. En 2014, Koniambo Nickel et Vale Inco ont manipulé respectivement 0,3 million de tonnes et 1,1 million de tonnes (volumes débarqués et embarqués), des volumes bien inférieurs aux 3,9 millions de tonnes manipulés au port de la SLN, mais qui progressent rapidement, parallèlement à la montée en charge des deux usines métallurgiques.

Tonnage extérieur total par port et secteur portuaire



Source : Port autonome, Service des mines et de l'énergie

¹ À noter également la naissance de besoins en matière de compétences publiques (formation, défense, administration) que nous ne développerons pas ici.

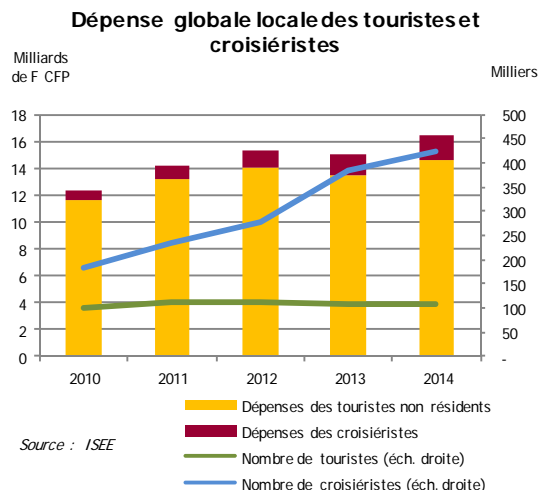
La croisière, relais de croissance pour le tourisme

Alors que la fréquentation touristique en Nouvelle-Calédonie évolue peu, avec un nombre annuel de visiteurs compris entre 100 000 et 110 000 depuis les années 1990, le tourisme de croisière a connu en cinq ans une croissance rapide (+26,3 % par an en moyenne) pour atteindre 422 000 excursionnistes en 2014.

La Nouvelle-Calédonie bénéficie de l'essor des formules de croisières de courte durée (7 à 10 jours) en partance d'Australie, dont elle est l'archipel le plus proche. Les paquebots effectuent généralement des escales sur une journée dans les ports de Nouméa, l'Île des Pins, Lifou et Maré, avant de gagner le Vanuatu ou les îles Fidji.

Si l'impact économique du tourisme de croisière s'avère à ce jour limité (un croisiériste dépense en moyenne 4 600 F CFP par visite, contre 6 601 F CFP par jour pour un touriste non-croisiériste, qui reste en moyenne plus de 20 jours sur le territoire), son potentiel de croissance est certain, en lien avec l'augmentation du nombre de visiteurs projetée pour les années à venir. L'industrie de la croisière constitue ainsi un relais de croissance majeur pour les prestataires du tourisme.

Son développement reste néanmoins conditionné à l'extension ou à l'adaptation des capacités d'accueil, du port de Nouméa notamment. La rénovation du Quai Ferry permettra la mise à quai simultanée de deux paquebots (jusqu'à 300 m). Actuellement, le port de Nouméa ne peut en effet accueillir qu'un paquebot de plus de 110 m à la fois, poussant certains navires à devoir patienter au large en cas de présence simultanée de deux bâtiments. La construction ou la rénovation des installations dédiées à l'accueil des croisiéristes concerne aussi les Îles (îles des Pins et îles Loyautés), la rénovation en cours du wharf d'Ouvéa devant notamment permettre le retour des excursionnistes sur l'île courant 2016. Une réflexion est également en cours pour faire de Nouméa une tête de ligne, en basant localement un paquebot.

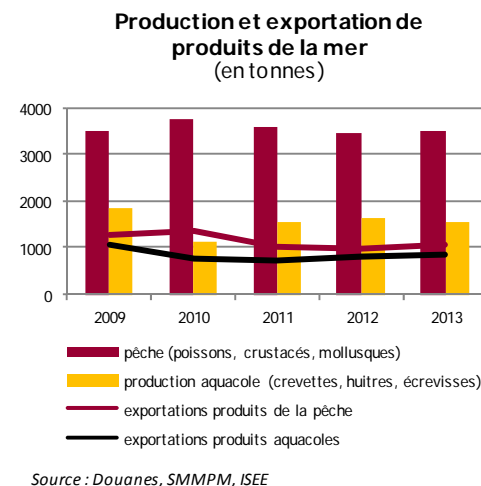


... ET UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT, MULTISECTORIEL

Parmi les autres activités maritimes déjà effectives en Nouvelle-Calédonie, beaucoup disposent encore d'un important potentiel de développement. Elles apparaissent comme autant de leviers de diversification disponibles pour l'économie du territoire.

Des secteurs au potentiel de croissance avéré

La pêche en mer (haute mer, milieux côtiers et lagonaire) constitue un secteur d'activité structurant pour l'économie calédonienne, notamment hors du Grand Nouméa. Elle se pratique sur l'ensemble du territoire par de nombreuses entreprises de petite taille, très souvent individuelles. En 2014, 166 navires de pêche étaient déclarés auprès des autorités maritimes de la Nouvelle-Calédonie, dont 90 % dédiés à la pêche côtière, représentant un total de près de 500 marins embarqués. Avec des prises atteignant environ 3 500 tonnes chaque année (hors pêche de subsistance), réalisées pour plus de 75 % en haute mer, la filière permet certes de satisfaire les besoins du marché local, mais pas d'alimenter de manière conséquente le marché à l'export. Moins d'un tiers de la production est ainsi exportée (1 000 tonnes annuelles en moyenne ces cinq dernières années, principalement des thonidés à destination des conserveries américaines et japonaises), pour des recettes moyennes d'un peu moins de 500 millions de F CFP. Le développement à l'export est aujourd'hui conditionné à l'extension des infrastructures de conservation et de transformation de la marchandise, ainsi qu'au maintien d'une pêche « responsable » eu égard aux ressources.



L'activité aquacole, essentiellement consacrée à la production de crevettes, alimente, elle, à la fois le marché local et une filière à l'export avec ses 1 500 tonnes de crevettes produites annuellement. En 2013-2014, la filière représentait 211 millions de F CFP de chiffre d'affaires pour les écloséries, et 1 777 millions de F CFP pour les fermes. Les exportations (plus de 50 % de la production) sont orientées prioritairement vers le marché haut de gamme (Japon principalement mais aussi Émirats Arabes Unis et Hong-Kong), la crevette bleue calédonienne répondant aux standards de la restauration de luxe. Si ce positionnement permet une bonne valorisation de la production, il est aussi plus fragile et plus exigeant. Développée depuis les années 1980, la filière est aujourd'hui régulièrement confrontée à des difficultés techniques et sanitaires. Elle fait donc l'objet de travaux de recherche au sein du Technopole de l'ADECAL afin de se diversifier autour de nouvelles productions (holothurie, langouste, coquille Saint-Jacques, bourgeois ou mérrou bossu).

L'AQUACULTURE D'HOLOTHURIES : PROCHAINE FILIÈRE DE NICHE ?

Les premiers tests de production d'holothuries (ou concombres de mer) en enclos se sont déroulés en 2013-2014 sur l'île Ouen. Ce projet pilote initié par ZoNéCo et maîtrisé par un opérateur privé a livré une première série de conclusions sur les conditions biologiques nécessaires au grossissement des espèces sélectionnées. Les tests se sont poursuivis en 2015. Ils devront permettre de statuer sur l'opportunité du lancement d'une filière de production et transformation de bèches de mer, en vue de leur export vers les marchés asiatiques.

La recherche et développement liée à la mer est bien établie en Nouvelle-Calédonie et fait preuve de dynamisme. Si la diversification des activités de la délégation locale de l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer) n'a débuté qu'en 2007, les travaux de recherche en aquaculture sur le territoire ont débuté dès le début des années 1970 sous la tutelle du Centre Ifremer pour le Pacifique de Papeete. Les travaux se sont étendus ces dernières années à la valorisation de la biodiversité, aux microalgues et à la gestion des lagons ainsi qu'à la caractérisation des ressources minérales potentielles de la ZEE. Outre l'Ifremer (30 salariés environ), l'antenne locale de l'Institut de recherche pour le développement (IRD) consacre une partie de ses travaux à l'espace marin (4 unités de recherche concernent des thématiques proprement maritimes et 4 des sujets transversaux), tandis qu'une équipe pluridisciplinaire étudie les impacts humains sur la structure et le fonctionnement des écosystèmes récifo-lagonaires à l'Université de la Nouvelle-Calédonie (UNC). Par ailleurs, des études sont de plus en plus réalisées hors champ universitaire par de petites sociétés en conseil environnemental (une dizaine de sociétés sont membres du cluster maritime local) qui proposent un appui à la saisie et gestion de données, de la cartographie ou de l'analyse géospatiale ou d'impact à destination des collectivités et des industriels miniers.

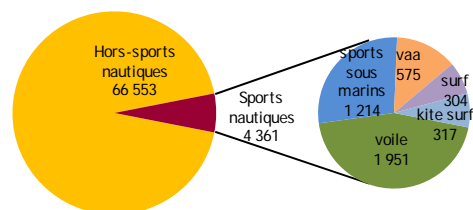
DES MICROALGUES À HAUT POTENTIEL

Les eaux côtières calédoniennes recèlent des microalgues à hauts potentiels : elles pourraient fixer le CO₂, bloquer les UV, servir d'aliments pour la filière crevette... Le projet Amical, fruit d'un partenariat entre l'Adecap et l'Ifremer se consacre depuis 2011 à l'étude de ces organismes dans un laboratoire dédié. L'ouverture d'un laboratoire d'expérimentation devrait par ailleurs intervenir à Koné, en province Nord.

La pratique de la **navigation de plaisance** est très développée en Nouvelle-Calédonie. Avec plus de 25 000 bateaux immatriculés auprès de la Direction des affaires maritimes, le taux d'équipement s'élève à un bateau pour 10,5 habitants, derrière la Corse (un pour 6,6 habitants, beaucoup de ces bateaux appartenant néanmoins à des non-résidents), mais devant la Polynésie française (un bateau pour 17 habitants), la Guadeloupe (un pour 26 habitants) ou la Martinique (un pour 28 habitants). Le taux d'équipement des foyers issus du recensement 2014 s'élève, lui, à 10,5 %, un niveau légèrement inférieur au taux de 13,4 % constaté en Polynésie française. Contrairement à la métropole, et depuis 2013, il n'est plus obligatoire de posséder un permis bateau pour naviguer en zone côtière en Nouvelle-Calédonie. De ce fait, peu d'opérateurs proposent aujourd'hui des formations à la navigation. Près de 90 % de la flotte est constituée de bateaux à moteur, avec une prédominance des petits gabarits (70 % de navires de moins de 5 m). Les six marinas de Nouméa disposent d'une capacité de 1 500 anneaux à flots et de 240 places à sec. Hors Nouméa, les six marinas de Boulari et Port Ouenghi en province Sud, de Koumac, Hienghène et Touho en province Nord, et de Wé en province des Îles offrent une capacité d'accueil totale d'environ 330 anneaux à flot et 100 places à sec. Ces infrastructures peinent à répondre à des besoins en constante progression ; des projets d'extension ou de construction de nouvelles infrastructures sont actuellement à l'étude, à Nouméa ainsi qu'à Dumbéa-sur-mer (plage de Nouré).

Hors plaisance, de nombreuses **autres activités nautiques récréatives** sont pratiquées en Nouvelle-Calédonie telles que la voile, la plongée, le jetski ou le kitesurf. L'archipel présente par sa situation et son exposition aux vents des conditions privilégiées pour l'exercice des sports nautiques, lui permettant d'accueillir des événements sportifs de dimension internationale (coupe du monde de windsurf notamment). Selon une estimation du cluster maritime, les sports nautiques représenteraient 139 postes équivalents temps plein (91 ETP professionnels, 48 ETP bénévoles) et 434 intervenants réguliers, dont 45 % pour la voile, des chiffres très probablement sous-estimés. 114 prestataires d'activités nautiques étaient agréés auprès des Affaires maritimes en 2013, un chiffre équivalent à la Polynésie. Plus de 4 300 licenciés sportifs étaient recensés en 2013 par le Comité territorial olympique et sportif, dans les fédérations de voile, vaa, surf, et sports sous-marins.

Répartition par sport des licenciés en 2013



Source : Comité territorial olympique

Le transport maritime de passagers (hors croisière) recouvre à l'heure actuelle un nombre limité de sociétés. La principale, la SAS Sudiles, exploite le catamaran rapide « Bético 2 » (358 places), qui permet de rallier Lifou, Maré et l'île des Pins depuis Nouméa. Par ailleurs, une dizaine de sociétés opèrent comme « taxi-boat », à destination des îlots proches de Nouméa principalement. La société Vale, enfin, affrète depuis mars 2010 le « Nyie Djeu » pour le transport de ses salariés de Nouméa vers Prony. En 2013, 312 000 passagers au total ont ainsi été transportés à bord des navires immatriculés auprès de l'AFFMAR, incluant le trafic inter-îles. Des projets de liaisons domestiques sont par ailleurs à l'étude, qui consistent notamment à mettre en place des « bateaux-bus » vers la presqu'île de Nouméa dont les accès sont fréquemment embouteillés, notamment pour les salariés des communes environnantes. Les liaisons internationales (transport de passager hors croisière) restent quant à elles anecdotiques. Des croisières en voiliers sont possibles au départ de Nouméa, à destination du Vanuatu notamment, mais relèvent en général de la location de voilier avec skipper.

La construction et la réparation navale sont deux secteurs déjà présents en Nouvelle-Calédonie, mais qui recèlent encore un fort potentiel de développement. Pourtant historiquement motrice lors du peuplement et du développement de la région Pacifique, la construction navale ne s'est pas développée de manière significative dans ces territoires au cours de la période contemporaine. Aujourd'hui, une vingtaine de sociétés locales tirent leur activité de la construction de bateaux, principalement destinés au marché de la navigation de plaisance (Roland HEROS, EVERCAT, Marine Performance,...). La majeure partie des bateaux neufs (90 % selon une estimation de la Fédération des industriels de Nouvelle-Calédonie datant de 2006) sont ainsi importés, principalement d'Australie et des États-Unis.

La réparation navale représente, elle, près de 150 entreprises en 2015. Situées sur les presqu'îles de Nouville et de Ducos, à Nouméa, les principales infrastructures actuelles (un quai de travail de quatre postes et deux cales de halage) permettent l'intervention sur des navires d'un tirant d'eau maximal de 6 mètres et mesurant moins de 60 mètres. Plusieurs navires se trouvent ainsi « hors limites » et doivent être envoyés à l'étranger pour révision. Les autorités témoignent en outre d'un phénomène de saturation s'agissant des navires de pêche ou de plaisance au retour de la belle saison, en lien avec l'important niveau d'équipement de la population calédonienne en bateaux de plaisance. Après la mise en service de la petite cale de halage en 2005, le port autonome prévoit la construction d'ici à 2024 d'une nouvelle cale de halage de 200 tonnes à la périphérie de Nouméa, qui devrait renforcer les capacités de traitement.

L'activité de pose de câbles sous-marins s'est développée à partir de 2004 à l'initiative de l'Office des postes et des télécommunications calédonien (OPT) afin de connecter le territoire à l'internet haut débit. Le navire câblé « Île de Ré », basé à Nouméa par la société Alcatel Submarine Networks, a posé le câble « Gondwana » qui relie Sydney à Nouméa sur 2 160 km. Un câble secondaire, « Picot », alimente les îles Loyauté au départ de Poindimié. La Nouvelle-Calédonie reste cependant, à l'instar de la Polynésie française, une destination « cul-de-sac » dans le réseau régional de câbles sous-marins. Plusieurs dossiers sont actuellement à l'étude, le but étant de doubler les câbles actuels et d'étendre les connexions vers Fidji et la Polynésie française.

Des secteurs au potentiel à explorer

Si certains segments de l'économie maritime présentent un potentiel de croissance tangible, d'autres doivent encore être explorés afin de pouvoir émerger dans les années à venir. Possibles relais de croissance économique, ces secteurs apparaissent stratégiques pour l'indépendance énergétique et économique de l'archipel et constituent des opportunités pour la Nouvelle-Calédonie notamment pour exercer son leadership dans la zone Pacifique.

Tout d'abord, **le marché des biotechnologies marines appliquées** est en éclosion. Il a connu ses premiers balbutiements en 2015 avec la création d'une start-up issue de l'incubateur ADECAL, qui effectue des micro-prélèvements de bactéries marines afin d'en extraire des molécules recherchées par les industries cosmétiques et plastiques. La demande croissante en biopolymères, combinée à la mise en valeur des propriétés de certaines bactéries marines, permet d'anticiper l'émergence d'un secteur porteur à moyen terme.

Le sous-sol marin de la Nouvelle-Calédonie présenterait en outre, comme ceux de Wallis ou de Papouasie-Nouvelle-Guinée, un ensemble de zones propices à la présence de **métaux rares**, de cobalt et de manganèse, présents sous forme de nodules polymétalliques, d'encroûtements ou de dépôts sulfurés hydrothermaux. Selon les géologues marins de la DIMENC, plusieurs éléments laissent par ailleurs supposer une éventuelle présence d'**hydrocarbures** dans le sous-sol marin calédonien. La connaissance du sous-sol marin reste néanmoins très incomplète et ces thématiques ne dépassent pas à l'heure actuelle le stade de la recherche scientifique. Les rares éléments disponibles livrent l'information suivante : la Grande Terre et son prolongement sous-marin appartiennent au continent émergé Zealandia et partageraient à ce titre plusieurs caractéristiques avec le sous-sol néo-zélandais où du gaz et du pétrole ont été découverts dans les années 1960. Des recherches menées dans les années 1990 (programme ZoNéCo) ont par ailleurs montré que le sous-sol marin dispose de bassins sédimentaires d'une épaisseur compatible avec la présence d'hydrocarbures. Un forage d'exploration réalisé sur la presqu'île de Bourail en 1999 par la société Victoria Petroleum a permis de conclure à l'existence d'un système pétrolier en Nouvelle-Calédonie, avec une roche poreuse favorable à la présence de gisements. Cette ressource se situerait cependant à plus de 1 000 mètres de profondeur (ressource dite « deep offshore »), et sa composition reste hautement spéculative (s'agit-il de pétrole, de gaz, d'huiles ?). Les recherches se sont poursuivies en 2015 à bord du navire Atalante (mission Tecta en septembre-octobre 2015). Parallèlement, d'autres recherches ont été engagées en 2010 en partenariat avec l'Australie et

la Nouvelle-Zélande afin de constituer un stock de données à destination des compagnies pétrolières et de leurs sous-traitants. Les demandes d'explorations ayant découlé de leur publication en 2012 ont cependant toutes été refusées, en l'absence de code minier marin calédonien. Bien que des travaux eussent été engagés en 2011, le droit local reste en effet muet au sujet des droits et des bénéfices accordés aux sociétés qui réaliseraient des forages exploratoires. Autre obstacle : les effets que pourrait avoir sur l'environnement l'exploitation de métaux et de terres rares du sous-sol marin restent à ce jour inconnus.

Enfin, parmi le large panel des nouvelles **technologies énergétiques liées à la mer**, aucune n'est encore en service ou en projet en Nouvelle-Calédonie. Bien que la connaissance de la zone marine soit très sporadique, des conditions propices au développement de l'énergie issue de la houle, du vent, de l'énergie thermique des mers et, éventuellement des courants dans les passes pourraient être ponctuellement réunies (premières études réalisées par la Société de Recherche du Pacifique). Les difficultés et le coût de l'approvisionnement énergétique des îles Loyauté, Belep et des Pins pourraient stimuler l'intérêt pour ces technologies à l'avenir.

LE CLUSTER MARITIME NOUVELLE-CALÉDONIE : OBJECTIF SYNERGIES

Le Cluster Maritime Nouvelle-Calédonie (CMNC) a été créé le 5 août 2014, dans la lignée du Cluster Maritime Français créé en 2006 et des clusters ultramarins (Antilles, Guyane, Réunion, Polynésie française). Comptant 32 membres à son lancement, il rassemble 58 membres en mars 2016. Son rôle est de favoriser les synergies entre ses membres et de valoriser la filière et ses différentes composantes. Il a de ce fait été consulté dans le cadre de la préparation de la présente note.

VERS UNE POLITIQUE MARITIME « PAYS »

Alors que le potentiel économique des activités « bleues » fait l'objet depuis quelques années d'un intérêt croissant de la part des décideurs publics, notamment dans l'espace européen, la Nouvelle-Calédonie manque encore à ce stade d'une politique économique de la mer concertée et affichée. L'économie « bleue » relève, au sein du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie, de la compétence de six membres différents (commerce extérieur et pêche, transport maritime, énergie, formation professionnelle, recherche, ressources naturelles de la ZEE), en contraste avec la Polynésie française par exemple, qui dispose d'un portefeuille dédié.

Le secteur fait également face à un déficit réglementaire : absence jusqu'en 2016 de réglementations spécifiques applicables aux professions maritimes (armateurs et marins, mais également sauveteurs, remorqueurs...), absence de code minier sous-marin. La mise en place d'une politique intégrée pâtit aussi des spécificités de l'organisation territoriale de la Nouvelle-Calédonie. Ainsi l'espace maritime calédonien relève-t-il conjointement de l'administration des communes, des ports, des provinces, de la Nouvelle-Calédonie et de l'État, de manière segmentée par zones pour certaines compétences et de manière transversale sur l'ensemble de la zone pour d'autres.

Après l'inscription des lagons de Nouvelle-Calédonie au patrimoine mondial de l'UNESCO en 2008, une analyse stratégique, initiée en concertation avec les institutions et l'ensemble des partenaires techniques et scientifiques, a abouti en avril 2014 à la création du parc naturel de la mer de Corail. L'espace maritime de la Nouvelle-Calédonie est désormais labellisé comme aire marine protégée, la plus grande en France à ce jour. Les différents acteurs du milieu marin disposent par ce biais d'une arène de rencontre et de discussion afin de construire un modèle d'économie bleue qui exploite la ressource tout en la respectant et la protégeant.

Le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie et le Haut-commissariat de la République en Nouvelle-Calédonie ont, par ailleurs, publié en novembre 2013 le document d'orientation stratégique « Nouvelle-Calédonie 2025 » qui prévoit, parmi d'autres objectifs, la mise en place d'une « stratégie mer » à l'horizon 2025. Prend ainsi forme progressivement un engagement collectif à assurer une gestion durable des espaces et des ressources, définir une politique d'emploi et de formations liée à la mer, mais aussi prévenir les risques et assurer la sécurité des affaires maritimes, par le renforcement du cadre réglementaire et de la production normative.

Le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie a dans ce cadre récemment annoncé son intention de poursuivre les réflexions par l'organisation, en juillet 2016, des premiers États généraux de la mer.

Toutes les publications de l'IEOM sont accessibles et téléchargeables gratuitement sur le site www.ieom.fr

Directeur de la publication : Hervé GONSARD – Responsable de la rédaction : Stéphane BOUVIER-GAZ (p.i.)

Éditeur et imprimeur : IEOM

Achevé d'imprimer : mars 2016 – Dépôt légal : mars 2016 – ISSN 1968-6277