

# REPRISE DES CROISIÈRES EN CALÉDONIE

## RÉUNION PRÉPARATOIRE N°1 – 25/05/22

### COMPTE-RENDU



# Participants à la réunion du 25 mai 2022

Agence Kenua:

CCI:

Cluster Maritime:

Comité de Croisières de Lifou:

Commune de L'Île des Pins:

GIE New Caledonia Cruiseship/ Lyvaï:

Iles Loyauté Explorer:

Nengone Croisières:

Nouméa Discovery:

Nouméa Double Deckers:

Pilotage Maritime:

Port Autonome de la Nouvelle Calédonie:

Province des Iles Loyauté:

Province Sud – Service DDET:

Sud Tourisme:

Syndicat des Activités Nautiques Touristiques de Nouvelle Calédonie:

Syndicats des Commerçants:

Nouvelle Calédonie Tourisme:

Secal

Conservatoire International (via Zoom):

Nouvelle Calédonie Tourisme:

Elodie JAUNAY, Rosalie DOUEPERE

Charles ROGER, Valérie MATON

Emma COLOMBIN

Josiane KAEMO

Gabriel KAATEU, Guillaume KOUATHE, Yves KOUATHE, Laura VENDEGOU

Fabrice Lecomte

Camille MONVOISIN

Audrey WADROBERT

Sylvie HELMY

Yvana PAROTO

Yann BOUVET, Vincent CHEVALIER

Daniel HOUMBOUY

Léonard MOLE

Iolani MARTIN, Pierre-Olivier BERTHEAU

Roxanne BRUN, Salomé SAUGNAC

Frédéric DALLO

Dominique ANDREAU

Julie LARONDE, Philippe ARTIGUE

Marc BOTELLA

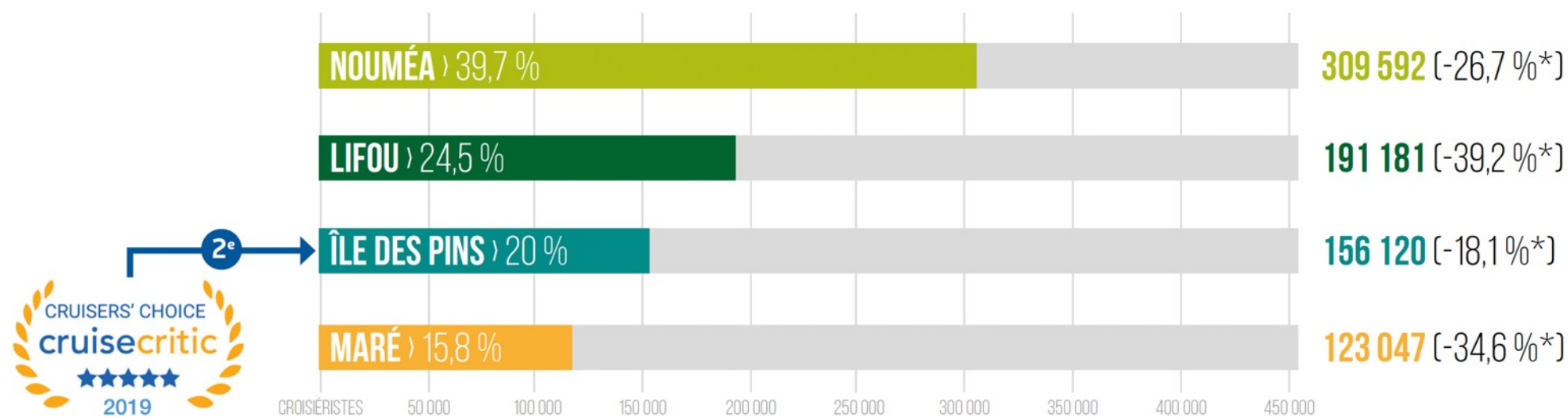
Thomas ?

Julie Laronde, Philippe Artigue

# CHIFFRES CLÉS DE LA CROISIÈRE EN 2019



## ESCALE DE CROISIÈRE 2019



\* Évolution par rapport à 2013 et 2019 (source ISEE)



- Mettre en place un club croisière (Communes-CCI-Ports)
- Mettre en place un véritable partenariat public/privé entre la NC et les armateurs
- Financer une étude des besoins et d'impact économique
- Confier la gestion de la gare maritime de Noumea à un opérateur spécialisé (CCI)
- Mettre en place une redevance croisière
- Se faire accompagner par un expert pour organiser l'accueil du million de croisiéristes attendu
- Lancer le plan d'aménagement du Port autonome, tout en priorisant la croisière
- Ouvrir de nouvelles escales (Bourail, Poum, îles Loyauté...)
- Mettre en place une borne taxis à l'arrivée des paquebots à Nouméa
- Organiser des parcours thématiques et les signaler
- Inciter la mise en place d'une tête de ligne (navire basé de croisières ou cargo-mixte)
- Élaborer une stratégie de développement et d'accueil de la croisière en alliant développement économique, préservation de l'environnement et en accord avec les attentes de la population
- Capitaliser sur les expériences passées de l'île des Pins et de Lifou
- Élaborer un plan d'aménagement visant à améliorer l'accueil des croisiéristes à l'île des Pins en concertation avec les acteurs publics et privés concernés.

- Dresser un constat sur la faisabilité par escale de la reprise des croisières (état des lieux de l'offre et de la demande, fonctionnement, commercialisation...)
- Évaluer le degré d'acceptation et les conditions de la reprise des croisières par escale
- Proposer aux décideurs une mise à jour concertée de la stratégie croisière
- Transmettre un message clair aux compagnies de croisières



# I – POINT SUR LA REPRISE DES COMPAGNIES

- La compagnie prévoit de faire revenir les navires de la flotte **P&O Cruises *Australie*** suivants :
  - **Pacific Explorer (2000 pax) en mai 2022**
    - \* *Croisières en Australie à compter de juin 2022*
    - \* *Croisières vers le Pacifique en juillet/août 2022*
  - **Pacific Encounter (2600 pax) le 20 août à Brisbane**
  - **Pacific Adventure (2600 pax) le 22 octobre à Sydney**

- Carnival Australia doit venir en NC du 21 au 24 juin avec Michael Mihajlov, Sandy Olsen et la Présidente Marguerite Fitzgerald.
- Ils souhaitent poursuivre la discussion entamée avant la pandémie pour développer des « custom cruise facility » permettant d'améliorer l'accueil des croisiéristes et des entreprises locales, avec du financement en échange d'un accostage prioritaire pour leurs navires.
- Si c'est accepté, à partir d'août 2022, ils sont prêts à reprendre les escales en commençant si besoin uniquement par Nouméa et à Lifou avec des navires de taille moyenne entre 2000 et 3000 passagers (plus un seul navire de 3800 passagers : Carnival Splendor, à partir de novembre).



La compagnie prévoit de ramener le paquebot :

➤ **Carnival Splendor (3000 pax)**

- *en octobre 2022 pour des croisières en Australie*
- *possibles escales en NC en décembre 2022*

➤ **Pacific Explorer : escales possibles à Nouméa et Lifou entre août et octobre 2022 :**

**A Nouméa :**

Jeudi 11 août

Samedi 27 août

Vendredi 09 septembre

Lundi 03 octobre

Dimanche 30 octobre

**A Lifou :**

Dimanche 28 août

Samedi 10 septembre

Mardi 04 octobre

Samedi 29 octobre

### 3. ROYAL CARIBBEAN CRUISE LINES

- Reprise prévisionnelle en **Australie dès le mois d'octobre 2022.**
- Si la NC souhaite accueillir des navires de la compagnie à **compter de décembre 2022**, cela est tout à fait envisageable.
- Une représentante de RCL a présenté les projets de la compagnie notamment **la classe Quantum** prévue pour **l'Australie en octobre/novembre 2022** (4000-4900 pax).
- RCL (Martina Konickova) souhaite revenir en NC en juin.

## 4. AUTRES COMPAGNIES DE CROISIERES (PLUS PETITE CAPACITÉ)

11

### ❑ Le SOLEAL (200 pax)

Escales réservées sous condition de validation des visites par ces destinations (croisières déjà commercialisées)

- **Lifou :** dimanche 20 novembre – 12h/18h30  
vendredi 25 novembre – 7h/18h
- **Nouméa :** mardi 22 novembre – 7h/18h
- **Maré :** jeudi 24 novembre – 7h/18h
- **Hienghène :** samedi 26 novembre – 7h/17h
- **Port-Bouquet :** dimanche 27 novembre – 8h/12h

La commercialisation des croisières a déjà commencé et la NC est évoquée, mais en attente du feu vert pour la réouverture. Les armateurs prévoient une reprise très progressive avec 2 à 3 escales par mois à Nouméa entre Août et Novembre 2022.

# 5. STRATEGIE DES COMPAGNIES DE CROISIERES

Les armateurs ont prévu d'accélérer la mise au rebut des vieux bateaux. Ils ont reçu les bateaux commandés avant la crise COVID, plus gros mais plus modernes et moins polluants. A noter qu'en raison de leur cycle de vente, les décisions que nous prendrions ne peuvent être mises en place par les armateurs que deux ans plus tard.

Les 2 principales compagnies de croisière ont des stratégies différentes:

Carnival veut rester sur des bateaux de 3 000 personnes maximum, car sa stratégie est basée sur une relation à long terme avec les îles où elle fait escale, et elle est consciente de leur sensibilité à l'environnement.

RCL privilégie plutôt les bateaux d'une capacité de 5 000 personnes. Ils veulent proposer un combo Nouméa + autre escale en NC.

Nouméa et Lifou sont les escales les plus importantes pour elle en NC.

Ils possèdent une île privée au Vanuatu, qu'ils développent pour accueillir leurs gros bateaux (ouverture en 2023). Les ports de Vila et Santo ne pouvant pas les accueillir à quai.

Les deux compagnies sont basées au port de Brisbane. Leur objectif est de sécuriser les autres escales dans le Pacifique (Fiji est déjà ouvert).

L'Escale de Nouméa est incontournable, car sans équivalent dans la zone (ce qui explique qu'elle soit demandée malgré l'absence de promotion, les conditions d'accueil et la mauvaise image qui en découle). Elle conditionne les escales suivantes dans le Pacifique. Les compagnies s'adapteront donc au planning et à la capacité maximum que la NC fixera.

En attendant l'ouverture de nos frontières, ils effectuent des croisières régionales en Australie.

An aerial photograph of a tropical island. The island features a white sandy beach that curves along the edge of the water. The water is a vibrant turquoise color, transitioning to a deeper blue further out. A large white cruise ship is visible in the distance on the left side of the frame. The island is covered in lush green vegetation, including tall palm trees. The sky is clear and blue. The image is framed by decorative white geometric patterns at the top and bottom.

# II – ÉTAT DES LIEUX DES ESCALES

- **Où en sont les infrastructures, les aménagements et la gestion par les collectivités de Nouméa ?**
  - Dans la gare maritime (PANC) Pas disponible avant la fin des travaux de réfection de la toiture (prévue fin août/début sept 2022)
  - À l'extérieur (VDN) Géré par la Ville de Nouméa (*absente lors de la réunion*)
- **Quel est l'avancement des projets en cours ?**
  - Nouveau terminal (quai + terre pleins + gare dédiés exclusivement à la croisière en Grande Rade). Projet en « stand by » car dépendant de la réalisation du Quai n°8
  - Quai n°8 (extension du terminal de commerce) : travaux interrompus depuis 2018, reprise prévue au 2<sup>nd</sup> semestre 2022, livraison pas avant fin 2024/début 2025, si le projet est maintenu (décision politique)
  - Village océanien du ressort de la NC (sur foncier du port désaffecté puis repris par la NC). *Quelle décision sur la suite de ce projet ?*
  - Quais grande plaisance une procédure pour DSP (Délégation de Service Public) a été lancée mais aucun des candidats retenus au 1<sup>er</sup> tour n'a déposé d'offre. La procédure sera relancée après analyse du refus d'offre.

## Gestion de la Gare Maritime (intérieur):

Selon le PANC, le Gouvernement travaille sur les scénarii de reprise et a sollicité le Port pour avoir un état des lieux de ce qui avait été fait précédemment et savoir dans quelles conditions le Port travaillait en partenariat avec la CCI. Pas de retour encore à ce sujet.

Pour la gestion 2 possibilités:

- la délégation de service public (DSP): formule la plus adaptée car permet une vraie délégation de la gestion, donc un meilleur service, mais process plus long car nécessite une mise en concurrence donc un appel de marché public (3 mois minimum)
- le marché de prestation de services: pas d'appel d'offres, mais formule inconfortable pour le gestionnaire qui intervient dans la gare et aux abords car le Port continue à assumer une partie du rôle.

Ce choix est du ressort du Port Autonome, la décision doit être prise en Conseil d'Administration en concertation avec le Gouvernement. Si la décision n'est pas prise dans les temps avant la réouverture aux bateaux de croisière, la période de transition pourra être couverte par un marché de prestation de service.

Dans le cas de la DSP, c'est le prestataire qui établit les règlements et les baux commerciaux, sinon c'est le Port Autonome.

## Gestion des abords de la Gare Maritime: du ressort de la Mairie.

Avant la Crise Covid: le Port (qui signait les AOT, continuait à percevoir les redevances, etc...), avait un contrat de prestation de service avec la CCI pour une mission d'accueil. Par souci de cohérence la Mairie de Nouméa avait confié la gestion des abords à la CCI également, mais avec une délégation plus large (La CCI louait le foncier à la ville et le sous-louait ensuite aux prestataires).

Un prestataire touristique pouvait donc se retrouver avec deux baux: un avec la CCI pour l'extérieur de la Gare, et un avec le Port pour l'Intérieur de la Gare (cas de Lyvaï).

A l'avenir, il serait idéal d'avoir le même prestataire pour la gestion de « l'intérieur » et de « l'extérieur ».

Si la DSP est la formule choisie pour gérer l'intérieur et extérieur, il faudrait lancer l'appel à marché public en même temps, et idéalement retenir le même prestataire.

Selon la CCI, la ville serait partante pour accompagner le choix du Port, et de confier au même gestionnaire la gestion des abords.

Les prestataires touristiques ont besoin de savoir quel sera le prochain modèle de fonctionnement. Certains n'ont pas suspendu leurs baux afin de sécuriser leur emplacement.

La CCI répond que cela dépend du choix qui sera fait: si c'est une DSP, alors le prestataire établira le règlement intérieur et les baux. Si on fonctionne de manière transitoire avec un marché de prestation de services (à contractualiser), une régularisation devra être faite car le motif juridique était que la CCI détenait des conventions d'occupation temporaires (AOT) sans terme.

Donc il y a donc aussi un intérêt à revoir les modalités de fonctionnement pour consolider le volet juridique.

*Question de la présence des artisans à l'étage ?*



## Reprise des croisières:

Volet maritime & portuaire (Agence Kenua, Port Autonome): OK, en capacité de reprendre l'accueil des navires dans les mêmes conditions qu'avant la crise sanitaire (accostage, pilotage, remorquage, chaloupage, mise à quai... toutes ces DSP sont à jour)

Volet terrestre: organisation (parkings pour bus des prestataires, règles de stationnement, sens de circulation...) et infrastructures (toilettes, accès handicapé...) et personnels à revoir/prévoir avant de pouvoir accueillir des croisiéristes.

Pas d'accès à la gare maritime avant septembre mais cela n'empêche pas l'accueil des bateaux entretemps. Des espaces sont disponibles en solution temporaire pour accueillir les artisans, les opérateurs touristiques et les passagers:

- La zone destinée au village océanien, avec une structure d'accueil temporaire
- Le futur parking du Betico (en face de la Grande Rade) avec des infrastructures légères
- Le Quai Ferry (central et ne gênant pas trop la circulation)
- Le Parking près de la Gare : pas possible car ce parking est le seul endroit où les TO peuvent stationner leur bus afin de récupérer les passagers qui ont acheté des tours à Terre.

Touts est possible avec un minimum d'anticipation car il faut du personnel pour gérer les flux, des infrastructures pour gérer les modes de circulation, la mise en place des structures pour les prestataires à terre ...

Conditionné à la réouverture des frontières maritimes (annoncée en août par le Président Mapou). Il y a urgence car le secteur privé est à l'agonie après plus de 2 ans sans activité. Sans date de réouverture, pas de possibilité de recruter, de se mettre en place etc..., et la reprise est également conditionnée au choix du prestataire pour la gestion de la Gare, qui ne sera pas opérationnel immédiatement. Si la CCI est retenue, elle aura besoin de temps pour se remobiliser, étudier la faisabilité des solutions temporaires..., pour l'instant elle n'a pas de légitimité à intervenir sur ce sujet.

# 1. ESCALE DE NOUMÉA

Information touristique aux croisiéristes: maintenant que l'Office de Tourisme sur les quais a fermé, c'est Sud Tourisme qui prendra le relais. Une discussion est en cours avec la Ville pour l'utilisation d'un local dans les bâtiments du Quai Ferry. Mise en place aux environs de la mi-juillet.

- **Où en sont les infrastructures, les aménagements et la gestion par les collectivités de Lifou ?**

Travaux d'aménagement démarrés en 2020, en deux phases. Phase 1 terminée:

- Travaux d'aménagement du site d'Easo finalisés (2 pontons pour accostage des chaloupes, snack ouvert 7/7, boutique artisanale à mettre en place/souvenirs...)
- Remise des clés coutumières par le président de la PIL à la Grande Chefferie (20/05)

- **Quel est l'avancement des projets en cours ?**

- étude en cours sur une zone de mouillage réglementée Etude en cours menée par la Province des Iles avec le concours de l'IRD et du Service Environnement pour déterminer le système d'amarrage le plus approprié. Soit un amarrage dynamique, soit un coffre d'amarrage.
- village spiritualité mini centre culturel pour une initiation à la culture mélanésienne avant les visites en Tribu, prévu en phase 2

S'inscrit dans un plan plus large de relance des opérateurs locaux. Etat des lieux en cours (recensement des prestataires encore actifs ou qui pourraient reprendre), remise en marche avant le retour des croisiéristes. Focus sur la qualité de service.

La Grande Chefferie est d'accord pour la reprise de l'accueil des croisiéristes, mais souhaite que soit déterminé au préalable le protocole sanitaire à appliquer « à terre ».

Discussion en cours avec les Coutumiers pour déterminer le nombre maximum de croisiéristes que Lifou souhaite accueillir.

### 3. ESCALE DE L'ILE DES PINS

L'IDP se prépare pour la reprise, mais attend de voir ce qui se passe au niveau de la NC et en particulier à Nouméa.

Souhait de revoir ensemble avec la Province Sud quelles sont les possibilités de changement de modèle

- La Mairie consulte les Coutumiers et la population pour connaître leur degré d'acceptation de la reprise des croisières (nombre de touchers, nombre de passagers, réglementation...).

En effet, pendant la pandémie où la fréquentation touristique s'est réduite à la seule clientèle locale, la population de l'Île des Pins (1 700 hab.) a pris conscience de l'impact sur l'environnement des escales de paquebots avec 3 000/4000 passagers.

C'est un dilemme pour la population qui a beaucoup souffert de la crise COVID d'un point de vue économique et humain, et qui a besoin d'une reprise rapide.

Beaucoup de doléances, de la part de la population mais aussi des Coutumiers: point d'amarrage (nuisances sonores au mouillage car le paquebot ne peut pas s'attacher et donc ne coupe pas son moteur), remous d'hélices et impact sur les sédiments (possibilité d'utiliser un remorqueur ?), rejets en mer, pression sur la ressource en eau, piétinement des coraux, dégâts à la Piscine Naturelle, impact de l'utilisation des crèmes solaires...

Ces sujets doivent être discutés au préalable avec la Province Sud. La mairie aimerait qu'une étude d'impact environnemental soit menée.

La reprise pourrait être l'occasion d'imposer de nouvelles mesures environnementales aux Compagnies de Croisière, comme par exemple obliger les passagers à utiliser de la crème solaire « bio », financer du personnel pour surveiller les sites...

Complément d'information de la part du Pilotage Maritime et de l'agence Kenua concernant les nuisances évoquées:

- Nuisance sonore du bateau à l'ancre: en l'absence de point d'amarrage, le bateau n'a pas la possibilité de se raccorder au réseau électrique, il est donc obligé d'utiliser ses groupes électrogènes pour pouvoir fonctionner (clim, cuisine etc...). Pas de solution à part d'essayer d'isoler un peu plus les groupes, par exemple en les mettant à fond de cale. Tout dépend de la génération du bateau, les nouvelles générations sont moins bruyantes.
- Gestion des déchets: la réglementation imposée aux paquebots est draconienne, ils sont très suivis et contrôlés. Tous les déchets sont broyés, triés, retraités, stockés à bord et ramenés en Australie. Les vidanges ont lieu en Australie. Les rejets sont autorisés seulement à plus de 200 miles des côtes et à plus de 2 000 m de profondeur, et sont limités en volume (logiciel de contrôle).
- Sorties à la piscine naturelle: cela fait plus de dix ans que les Compagnies de Croisières ne vendent plus cette excursion à bord, à la demande du Grand Chef Hilarion Vendégou. Par contre, elle est malheureusement toujours proposée à l'escale par les opérateurs de l'île des Pins, sans contrôle et sans supervision.
- Les seules crèmes solaires vendues à bord sont déjà des crèmes solaires bio, mais c'est compliqué de réglementer et contrôler leur utilisation: rien n'empêche les passagers d'embarquer avec leurs propres crèmes. Et quid des autres touristes hors croisières ?

- **Où en sont les infrastructures, les aménagements et la gestion par les collectivités de l'Île des Pins ? (PS / Mairie IDP)**
- **Quel est l'avancement des projets en cours ? (PS / Mairie IDP)**

L'entreprise chargée des travaux de la Gare Maritime a fait faillite. Mais cette Gare était prévue accueillir le Betico, pas les paquebots.

Le petit ponton a été aménagé pour l'amarrage des chaloupes et le bâtiment classé patrimoine a été rénové pour l'accueil.

Vente à terre: espace sur la plage pour installation des stands démontables toujours disponible.

Les autorités coutumières sont d'accord sur le principe d'accueillir à nouveau des bateaux de croisière à partir de septembre 2022 mais techniquement pas possible avant 2023.

- **Où en sont les infrastructures, les aménagements et la gestion par les collectivités de Maré ?**

- Wharf non opérationnel suite au dernier cyclone

Les travaux sont du ressort de la Province des Iles, ils étaient prévus en 2021 mais n'ont pas encore eu lieu.

### **Quel est l'avancement des projets en cours ?**

- Un état des lieux des prestataires encore opérationnels ou susceptibles de reprendre leur activité doit être entrepris.
- Une réunion avec le Président de la province des Iles a eu lieu mi mai pour définir les priorités, à échéance 2023:
  - Priorité à la remise en état de la Digue
  - Appel d'offres pour la construction d'un nouveau quai destiné aux futurs ferries
  - Concours d'architecture pour la future gare maritime

Opérations de dragage dans le bassin prévues cette l'année. Mise en place d'un ponton pour accueillir les baleinières, mais nécessaire de bien le protéger, car sensible aux cyclones et vents d'Ouest.

*« La croisière de masse n'est pas envisageable pour le moment, car il n'y a pas (ou peu) d'infrastructure et de volonté des prestataires du Nord. Les prestataires touristiques seraient plus intéressés pour accueillir des navires de très petites tailles et à faible fréquence. »*

**Patrice KASANWARDI**  
DDE-E Province Nord





# L'ÉTAT DES LIEUX DE L'OFFRE TOURISTIQUE

Tous les prestataires n'ayant pas pu être présents à la réunion, NCT enverra un questionnaire.

- **Excursions vendues à bord des bateaux**

Nouméa Discovery, qui a remporté les appels d'offres pluriannuels précédents des compagnie de croisières (avec de nombreuses exigences et prérequis) pour avoir l'exclusivité des prestations vendues à bord, est entrain de retravailler son panel d'activités sur la base des prestataires qui existent toujours.

- **Prestations disponibles dans la gare maritime**

GIE NEW CALEDONIA CRUIESHIP TOURS : tout le personnel a été licencié fin 2020

M. Lecomte signale que certains TO & artisans avaient fait remonter à la CCI leur insatisfaction de ne pas voir passer tout le flux de passagers de certains bateaux (seulement 1/3 des 2 000 croisiéristes à bord).

La CCI répond que dans le cas des navires qui arrivaient au Quai des Containers, les passagers ayant acheté un tour à bord et souhaitant partir en excursion dès leur arrivée étaient immédiatement pris en charge à la descente du bateau par les TO organisateurs, les autres passagers qui souhaitaient descendre étaient acheminés vers la Gare Maritime.

Remarque est faite que parmi les paquebots pressentis en 2022, un seul pourrait s'amarrer en Petite Rade (celui attendu le 11/08).

LYVAÏ: opérationnel. OK pour reprise mais avec un fonctionnement différent: souhait que les prestataires puissent monter à bord pour vendre leurs produits, plutôt que faire de la vente à la dernière minute à terre.

Il avait été signalé à la CCI, à plusieurs reprises et sans effet, la nuisance causée par les paquebots qui se repeignent devant la Gare Maritime: flots de peinture qui coulent sur le quai. Il serait utile de définir une méthodologie de travail, d'alerte et d'intervention.

Il conviendrait également de discuter avec la Mairie de Nouméa des infrastructures à mettre en place (ex: Petit Train 18m de long et ne pouvant pas faire marche arrière, 6 prestataires dans la Gare Maritime pour 300m<sup>2</sup> de stationnement ce qui est insuffisant, obligation d'un départ toutes les 10mn impossible à tenir car accès compliqué pour les personnes à mobilité réduite ou en surpoids...).

Demande à la Mairie et à la CCI les moyens de pouvoir travailler dans de bonnes conditions.

Pas d'accès à leurs locaux ni à leur matériel depuis mi 2020, nécessité de pouvoir faire un état des lieux.

Nécessité de disposer d'assez de temps avant la reprise afin de pouvoir recruter des guides.

## **Activités aux abords et à l'extérieur de la gare**

SANT: tous les prestataires ont survécu à la crise sanitaire, ce sont de petites structures (1 à 5 salariés) très réactives, ils peuvent se remettre en place très rapidement dès le feu vert donné (chapiteaux prêts à l'emploi rangés dans leur dock). De nouveaux prestataires aimeraient se positionner sur ce créneau des croisiéristes, le plus important en terme de volume et considéré comme un secteur porteur.

D'un point de vue opérationnel: chapiteaux, rangés dans leur dock, prêts à l'emploi. Emplacement autour de la Gare permettant d'en installer 25 environ. Besoin d'avoir des toilettes à proximité.

Doléances: La Belle Verte (Tyrolienne) et d'autres opérateurs qui proposent des petits tours en bus,... souhaitent être reconnus et disposer d'un emplacement à l'intérieur de la gare, au même titre que les autres opérateurs, pour une concurrence loyale.

Pour les tours vendus à bord, il ne fait pas le même constat que Lyvaï concernant les flux de croisiéristes qui ne passeraient pas assez par la Gare Maritime. Les problématiques qui existaient à une époque concernant les ventes sur place ont été résolues.

Souhaitent être consultés lors d'une remise en place de l'organisation de la Gare Maritime.

NCT informe que le gouvernement réfléchit sur la manière d'assurer plus d'équité dans la commercialisation, que ce soit dans la gare, à l'extérieur de la gare ou bien à bord.

Pour les participants il faudrait faire un point sur les infrastructures afin que tous les départs de tours puissent se faire à la Gare Maritime et éviter d'ajouter des transferts. Une consultation avait eu lieu avec les prestataires et la Capitainerie du Port, il avait été envisagé de racheter au franc symbolique le ponton de la Sodemo pour le placer près du Betico, mais emplacement peu idéal pour un accostage (ressac, accessibilité en cas de vent...). A réactiver.

Solution intermédiaire proposée: utilisation d'une barge militaire, mais pas idéal vu son état.

Remarque est faite que parmi les paquebots pressentis en 2022, un seul pourrait s'amarrer en Petite Rade (celui attendu le 11/08).

- **Commercialisation à Lifou** (liquidation MEJINE WETR > création de WETRETOURS)

Le nouveau TO est opérationnel et entrain de remobiliser les prestataires encore actifs et d'en chercher des nouveaux.

- **Prestations disponibles à Lifou à la reprise** (à bord et sur l'île)

- **Besoins en aides et formations**

La structure WETRETOURS sert d'intermédiaire entre les compagnies de croisière et les prestataires d'activités. Elle s'assure du bon fonctionnement et du respect de la réglementation. Cela permet de donner une bonne image de Lifou aux croisiéristes.

Selon WETRETOURS, pour l'image de la destination, ce serait bien que l'escale de Nouméa fonctionne de la même manière.

- **Organisation du comité d'accueil croisière IDP (plus opérationnel ?)**

Le comité n'est plus opérationnel.

- **Prestations disponibles à IDP à la reprise (à bord et sur l'île)**

De nombreux prestataires ont fermé, changé d'activité, revendu leurs véhicules car ils avaient des crédits.

NCT a rapproché ses fichiers avec ceux de DGS NC, les Affaires Maritimes, et constaté un défaut d'assurance, de permis et/ou d'agrément nautiques chez un certain nombre de prestataires touristiques. De ce fait NCT ne peut pas en faire la promotion, car sa responsabilité serait engagée en cas de problème.

Or le processus pour se remettre en règle est très long.

Les prestataires n'ont plus de trésorerie, ils ne peuvent plus payer les primes d'assurance, le renouvellement du permis de navigation, ni le recyclage de diplôme qui représente un coût important.

Il existe une petite flotte de transporteurs opérationnels mais le contrôle technique n'est pas à jour. La DITTT était favorable à se déplacer sur l'IDP pour cela mais apparemment les prestataires ne lui répondent pas.

- **Besoins en aides et formations**

Le recensement des besoins a déjà été fait à plusieurs reprises.

Le Centre de formation de la Mer manque de budget pour ouvrir suffisamment de sessions ou se déplacer. Il faudrait recenser les besoins dans les îles afin de faciliter l'organisation de formations sur place.

### 3. PRESTATAIRES DE L'ÎLE DES PINS

Il est compliqué pour les prestataires de suivre une formation car souvent ils exercent une autre activité et ne peuvent se rendre disponibles sur de longues périodes.

Conscient de ces problématiques, NCT a saisi la DGS et les Affaires maritimes pour faciliter et assouplir l'accès à la VAE (Validation des Acquis de l'Expérience).

- **Commercialisation à Maré**

Nengone Croisières: le personnel a été mis au chômage partiel jusqu'à fin février. Ils cherchent à se diversifier en attendant la reprise.

- **Prestations disponibles à Maré à la reprise (à bord et sur l'île)**

Nécessité de faire un état des lieux, notamment des transporteurs (activité très importante), de vérifier si les deux sites d'accueil sont toujours disponibles, les protocoles sanitaires, les conditions de reprise ...

- **Besoins en aides et formations**

Même problématique qu'à l'île des Pins en ce qui concerne le défaut d'assurance.





# IV - CONDITIONS DE REPRISE

# 1. FIXER LES OBJECTIFS DE REPRISE PAR ESCALE

LIMITATION DU NOMBRE DE PAQUEBOTS/AN ET DE LA CAPACITÉ MAX/NAVIRE ?

34

## LIFOU

*Même modèle qu'avant covid » Josiane Kaemo, soit 110 escales/an, maximum 3 600 personnes par navire. Une discussion doit avoir lieu avec les Coutumiers, mais a priori les nouvelles infrastructures permettent d'accueillir dans de bonnes conditions le même volume qu'avant le COVID.*

## ÎLE DES PINS

*« Volonté de réduire de moitié le nombre de paquebots par an » Charles Vakié*

Consultation en cours par la mairie de l'IDP auprès des autorités coutumières et de la population pour connaître leur degré d'acceptation de la reprise des croisières (nombre de touchers, nombre de passagers, réglementation...).

Consultation prévue par Sud Tourisme auprès des opérateurs touristiques.

## MARE

Consultations coutumière, des opérations et des opérateurs.

NCT collectera les retours de ces consultations.

*Aparté: NCT est preneur de photos pour illustrer la croisière dans les îles.*

# 1. FIXER LES OBJECTIFS DE REPRISE PAR ESCALE

LIMITATION DU NOMBRE DE PAQUEBOTS/AN ET DE LA CAPACITÉ MAX/NAVIRE ?

35

## NOUMEA

Qui fixe ces limites ?

La CCI aimerait savoir s'il existe une stratégie de la ville de Nouméa sur le nombre de maximum de bateaux accueillis, de passagers par navire... ?

Car cela impacte les infrastructures, la circulation sur les quais Ferry... et doit s'accompagner de mesures, de cohérence fiscale.

Avant: 200 escales par an. La tendance était à moins d'escales mais avec des bateaux plus gros.

Attribution des créneaux:

Petite Rade: pas de soucis, mais attention elle devient inaccessible quand + de 25 nœuds de vent.

Grande Rade: usage mixte, donc arbitrages ponctuels à prévoir.

Par le passé on pouvait avoir 2 bateaux en même temps, un dans chaque rade. A noter qu'aujourd'hui seul l'Explorer peut accéder à la petite rade,

A Nouméa la limitation se fera d'elle-même car il n'y a plus qu'un seul quai. Avant le Covid le trafic se répartissait pour moitié au Quai des Containers et pour moitié à la Gare Maritime. Aujourd'hui on est sur du 90% - 10%.

Même pour des bateaux plus petits (Ponant – navires de Tour du Monde), ce n'est plus possible d'utiliser la Gare Maritime car elle est devenue obsolète et avec les nouveaux bâtiments du Quai Ferry et la proximité des restaurants, l'approvisionnement en fuel, le chargement de containers etc... est devenue compliquée. Cela impactera forcément le nombre d'escales à venir. Le quai n°8 doit permettre de régler ces problématiques.

Un des participants recommande d'anticiper et de commencer à communiquer avant l'arrivée des premiers paquebots, pour préparer la population à la reprise, car elle est sensible aux problématiques sanitaires (COVID) et environnementales. Cette démarche est en cours dans les îles mais pas à Nouméa.

Le secteur de la croisière pourrait adopter un logo afin d'être mieux identifié lors de ses différentes opérations de communication.

La reprise pourrait être l'occasion de travailler sur la notion de « tourisme durable ». Une entente entre opérateurs pour mieux cadrer et surveiller serait de nature à rassurer la population.

Dans certains pays, les compagnies de croisière ont des « officiers environnement » qui descendent sur les plages pour les nettoyer avant/après le débarquement des passagers et ramènent les déchets à bord.

Il existe une certaine méconnaissance des actions déjà mises en place par les armateurs. Il serait utile de se renseigner et de communiquer sur leurs bonnes pratiques.

A intégrer dans la feuille de route fixée collégialement.

## 2. ADOPTER DES PROTOCOLES SANITAIRES GESTION DES FLUX AU DÉBARQUEMENT ET À TERRE ?

Les Compagnies de Croisières ont déjà des protocoles établis à bord.

Pour les protocoles «à terre », NCT a prévu un Guide Sanitaire (en cours de validation par la DASS) qui sera largement diffusé, notamment auprès des armateurs.

### 3. DÉTERMINER UNE DATE D'OUVERTURE DES FRONTIÈRES MARITIMES POUR LES COMPAGNIES

Il est important que le Gouvernement fixe une date de réouverture pour permettre à tous les intervenants de se mettre en ordre de marche. NCT demandera au Gouvernement s'il donne son feu vert pour accueillir le 1<sup>er</sup> paquebot le 11 août 2022.

## 4. COLLECTER LES DONNÉES DES COMPAGNIES DE CROISIÈRE (TRANSMISSION OBLIGATOIRE DES STATISTIQUES ET DONNÉES ÉCONOMIQUES)

Les Compagnies de Croisières fournissent déjà ces informations à la Nouvelle-Calédonie depuis plusieurs années mais elles ne sont pas exploitées.

Elles pourront alimenter le futur Observatoire du Tourisme sur lequel NCT travaille. Une plateforme en ligne répondant au besoin a été identifiée, qui permet de collecter, agréger et centraliser toutes les données pertinentes, quelque soit leur type et provenance. Ces données seront accessibles au plus grand nombre. Le tourisme manque cruellement d'indicateurs et cela permettra de piloter et d'orienter les politiques touristiques.

En 2018, le Gouvernement avait missionné un cabinet d'études pour évaluer l'impact économique de la croisière en NC, mais elle a été stoppée or il paraît primordial d'agréger aux données disponibles dans les comptes d'escale, les dépenses des croisiéristes (sous évaluée par croisiériste par escale à 5000 XPF).

## 5. FAIRE CONTRIBUER LES COMPAGNIES DE CROISIÈRES (MISE EN PLACE D'UNE REDEVANCE PAR PASSAGER)

Les compagnies paient déjà à la NC des taxes (Douane...) et des droits de navigation (Port, CCI...), mais pas les passagers. Ce type de redevance s'applique pourtant déjà partout, elle est de l'ordre de 5 \$AUD par pax et par escale.

NCT a transmis au Gouvernement des propositions sur les différents types de fiscalité possibles, dans le cadre de la mise en place d'une fiscalité pays-croisière. Le type de fiscalité a une incidence sur qui perçoit l'argent (taxe= NC, Redevance= Port, Province etc...)

Dans l'attente de cette mise en place, la Province Sud porte un projet de redevance pour utilisation des infrastructures provinciales à l'IDP (toilettes etc...).

La NC ne possède pas de service dédié à la gestion du littoral. Tous les sites en dehors de Nouméa sont de compétence provinciale et personne ne gère les infrastructures sur place, pas de budget pour la maintenance.

Les armateurs sont obligés de louer le foncier via l'agence maritime. Et ce sont eux qui remontent les problèmes de maintenance rencontrés.



## 6. FEDERER LA CROISIERE EN NC AVEC UN CLUB CROISIERE ?

A l'image du Tahiti Cruise Club, très actif et qui parle d'une seule voix, NCT propose de légitimer et de fédérer le secteur de la croisière en créant un Club Croisière.

Il conviendra d'en déterminer le format et le financement (Association ? Chargé de mission au gouvernement – comme avant la crise ? Pôle indépendant dans NCT...),

Les participants à la réunion sont d'accord sur le principe, mais soulignent que pour que ce Club fonctionne, il ne faut pas compter sur le bénévolat mais avoir un vrai animateur dédié et salarié.

NCT remontera ces informations au Gouvernement.

# 7. DEFINIR UNE STRATEGIE CROISIERES PAYS

Il semble nécessaire de remettre à jour la feuille de route avec des objectifs qualitatifs et quantitatifs.

Avons-nous toujours l'ambition d'accueillir 1,2 million de croisiéristes d'ici 2030 ? (à l'heure où tout le monde s'entend sur un tourisme plus raisonné et plus respectueux de l'environnement ?).

Quel type de croisière souhaite t'on : croisières dite de masse, croisières de luxe, croisières thématiques ?  
Comment la développer et attirer les compagnies concernées ?

Opportunité d'une tête de ligne ?

## 8. ADHERER À L'A.C.A. OU À LA S.P.C.A. ?

Australian Cruise Association : adhésion \$AU4000, concerne le bassin AU/NZ où se situe 99% de notre clientèle. Stratégie tourisme de masse.

South Pacific Cruise Alliance: adhésion \$US1000. Mutualise l'ensemble des îles du Pacifique, dont Tahiti qui en est membre fondateur. Plus tournée sur les Etats-Unis, stratégie de tourisme plus qualitatif avec une clientèle plus haut de gamme.

La remarque est faite que la filière croisière à Tahiti est très différente de la nôtre, très organisée, avec des compétences maritimes que nous n'avons pas en NC, et ce notamment en raison du niveau de formation, du grand nombre d'îles et de la présence d'armateurs locaux. De plus Tahiti cherche à attirer le maximum d'armateurs alors que la NC est une étape « obligée » dans la zone.

Il est décidé de reporter cette/ces adhésions à plus tard, lorsque la destination sera prête voire aura lancé son Club Croisière.



# V – RDV MI-JUILLET

## POUR TRANSMETTRE UN MESSAGE COMMUN AUX COMPAGNIES DE CROISIERES

Merci de répondre au questionnaire qui va vous être transmis pour formaliser la position de tous les acteurs face à ces différents sujets.  
Une synthèse sera ensuite présentée lors de cette prochaine réunion mi-juillet.



nouvelle  
calédonie

Pacifique au cœur