



Compte-rendu des Assises de l'économie maritime Indopacifique

Le Cluster Maritime de Nouvelle-Calédonie (CMNC) s'est associé au gouvernement de la Nouvelle-Calédonie pour organiser les premières Assises de l'économie maritime Indopacifique à Nouméa, sous le haut patronage du Cluster Maritime Français. L'évènement s'est tenu du 25 au 27 octobre 2023.

Les Assises de l'économie maritime Indopacifique 2023 avaient pour objectif de mettre en lumière l'économie maritime dynamique et diversifiée de la Nouvelle-Calédonie dans la région indopacifique. L'évènement a réuni des entreprises, des institutions régionales et internationales, ainsi que des experts du secteur.

Ce compte-rendu est le résultat d'un travail mené par le Cluster Maritime de Nouvelle-Calédonie et n'aurait pu être réalisé sans l'aide des nombreux rapporteurs qui se sont investis pour contribuer à la réussite de cet évènement : Marianne Dupuy-Guilloux, Eric Dinahet, Marc Sabatier, Antoine Gilbert, Reine Ghnassia, Lionel Loubersac, Nicolas Guillemot, Julien Simon, Aurore Klepper et Noémie Beaufigli.

Mélanie Huitric, manager du Cluster Maritime de Nouvelle-Calédonie.



Table des matières

Discours d'ouverture	3
La mer et l'océan comme source de diversification économique	3
Les ports comme éléments stratégiques dans la région, vu par les directeurs et professionnels	5
L'axe indopacifique comme opportunité de développement et de rayonnement.....	5
Le pôle maritime : les perspectives	6
Les filières économiques d'avenir.....	7
Sensibilisation et éducation à la mer.....	9
Introduction sur la Conférence des Nations Unies sur l'Océan 2025 et importance de la région indopacifique.....	12
La connaissance du fond de l'océan et l'avenir des grands fonds marins	12
Les actions de protection de l'océan dans la région.....	14
La décarbonation et la transition écologique du secteur maritime	15
L'innovation en milieu insulaire : les pistes dans la Blue Tech.....	18
Gouvernance maritime quel modèle ?.....	19
Table ronde sur le changement climatique à la mer - Comment concilier économie maritime et montée des eaux ?	21



Discours d'ouverture

Importance de la mer et de sa protection : Chaque intervenant, qu'il s'agisse de représentants politiques, du président du CMNC, ou du cluster maritime français, a souligné l'importance de la mer, de son utilité économique et de la nécessité de la protéger.

Transversalité de l'économie maritime : Le président du CMNC, Philippe Darrason, a mis en avant la transversalité de l'économie de la mer, offrant des opportunités de croissance économique. Il a souligné la nécessité de soutenir les filières émergentes, d'acquérir des compétences et de valoriser les données pour un avenir durable.

Ambition de faire de la Nouvelle-Calédonie un grand État de l'océan : Louis Mapou, président du Gouvernement de Nouvelle-Calédonie, a exprimé le désir de valoriser le littoral, de diversifier le développement économique, de moderniser les infrastructures portuaires, et de soutenir de nouvelles filières tout en protégeant l'océan par la création d'aires marines protégées et d'un parc naturel.

Développement économique et environnemental : Christopher Gygès, membre du gouvernement de Nouvelle-Calédonie en charge de l'économie de la mer, a souligné l'importance du développement économique et environnemental, mettant en avant la nécessité de créer un **Schéma directeur de la mer** en collaboration avec le Cluster Maritime de Nouvelle-Calédonie.

Enjeux géopolitiques, économiques et environnementaux en Indopacifique : Hervé Berville, Secrétaire d'État chargé de la Mer, a insisté sur l'importance de la région Indopacifique pour la France, évoquant des enjeux géopolitiques, économiques et environnementaux cruciaux. Il a détaillé quatre piliers de souveraineté.

Rôle de coordination de l'État dans la sécurité maritime : Louis Le Franc, Haut-Commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie, a souligné le rôle de l'État dans la coordination des moyens humains pour garantir la sécurité maritime, la protection de l'environnement et la lutte contre les activités illégales.

Engagement de la Province Sud dans le développement de l'économie maritime : Sonia Backes, présidente de la Province Sud, a souligné le rôle actif de la province dans le développement de l'économie maritime, en présentant des initiatives telles que les zones franches, la déconstruction des navires, et le développement de Numbo.

Coopération entre les clusters pour la préservation de l'environnement : Francis Vallat, Fondateur et président d'honneur du Cluster Maritime Français, a insisté sur l'importance de la coopération entre les clusters pour le rayonnement de l'océan. Il a souligné que la Nouvelle-Calédonie est un laboratoire pour la préservation de l'environnement, et a appelé le CMNC à participer à ces travaux pour un avenir solidaire avec l'humanité et la nature.

La mer et l'océan comme source de diversification économique

Animateur Alexandre Łuczkiwicz

- Philippe Darrason – Président du Cluster Maritime Nouvelle-Calédonie



Créé en 2014, le CMNC compte 93 membres actifs répartis dans 26 secteurs d'activités maritimes. Ses missions : identifier les enjeux maritimes et les projets porteurs d'avenir, travailler avec les institutions pour développer la maritimité calédonienne et s'inscrire dans une dynamique régionale.

Il est lauréat du Fond d'intervention Maritime pour les projets d'observatoire calédonien de l'économie bleue et du parcours éducatif mer.

- Sittirati Mohamed – Présidente du Cluster Maritime Mayotte

Créé en 2022, le cluster est motivé par l'importance de l'économie bleue à Mayotte et la nécessité de diversifier l'économie.

Des projets gaziers au Mozambique, des préoccupations climatiques, et la **sécurité alimentaire** sont des priorités, en raison des importations massives. Cependant, la contribution de ce secteur à son PIB est encore faible, seulement 2%.

- Loïc Le Foulgoc – Coordinateur du Cluster Maritime de La Réunion

Créé en 2011, ce cluster compte 40 membres et relève le défi de rassembler pour porter d'une même voix et faire du monde maritime un acteur économique attractif

Il se concentre à porter des actions sur la maintenance navale (Etude GPEC), la filière de déconstruction navale (Etude de gisements de NHU), à soutenir le développement des filières d'avenir comme les énergies marines renouvelables (EMR), à développer le tourisme maritime, et la plaisance. Pour avoir une meilleure visibilité des enjeux maritimes sur le territoire, le Cluster Maritime de La Réunion met en place un baromètre de l'économie bleue.

- Stéphane Renard – Coordinateur du Cluster Maritime Polynésie française

Également créé en 2014, la Polynésie Française compte 5,4 millions de kilomètres carrés de Zone Économique Exclusive (ZEE). Avec 118 îles et une population dispersée, il est en émulation avec la Nouvelle-Calédonie.

Le cluster rassemble 350 entités dans 20 filières, générant un chiffre d'affaires de 60 milliards d'euros. La Polynésie Française doit équilibrer la préservation de son environnement marin avec le développement économique, et elle a connu une hausse de 43% des coûts de fret entre 2015 et 2021.

La table ronde a abordé la thématique de la diversification économique en mettant en avant le rôle prédominant de la mer. Les intervenants ont discuté des stratégies à adopter, notamment en matière **d'infrastructures, de climat, d'énergie, et d'alimentation**.

Le CMNC a souligné la nécessité d'adapter les **infrastructures** en fonction des besoins et des enjeux, de réfléchir au dimensionnement des moyens, et de développer de nouvelles capacités pour conquérir des marchés extérieurs. Il a également évoqué la création d'un port scientifique au sein d'un **pôle maritime d'excellence** et l'importance de la gouvernance pour soutenir les projets.

La Polynésie Française a partagé des objectifs similaires avec la Nouvelle-Calédonie, mais elle a souligné les défis liés à la multitude de petites îles. **Les énergies renouvelables marines (EMR)** sont un enjeu, mais l'accès aux financements nationaux et européens pour des solutions innovantes peut s'avérer difficile.

La Réunion se concentre sur la **transition énergétique et la décarbonation**. Elle porte actuellement une étude d'opportunité de navires côtiers décarbonés sur le territoire. Mayotte, en revanche, doit faire face à des défis particuliers dans le secteur de la pêche, avec des réglementations contraignantes et des difficultés d'adaptation.

En ce qui concerne la **formation**, il est apparu que des moyens insuffisants et un manque de personnel formé sont des problèmes communs. La mutualisation des ressources de formation entre régions a



été suggérée plutôt que de créer de nouvelles structures. La Polynésie Française a évoqué les lacunes en matière de formation et l'importance de la concertation avec l'État et les professionnels.

Enfin, des initiatives de formation sont prévues dans chacune des régions pour attirer les jeunes vers les métiers de la mer, compte tenu des opportunités d'emploi dans divers secteurs en développement.

Les ports comme éléments stratégiques dans la région, vu par les directeurs et professionnels

Animateur Philippe Darrason

- [Brice Kiener, Directeur du Port Autonome de Nouvelle-Calédonie](#)
- [Will Robinson, Australian Infrastructure Financing Facility for the Pacific \(vidéo\)](#)
- [Peter Keyte, responsable for managing, developing and improving shipping and landside services in the Port of Brisbane \(visio\)](#)
- Maxime Tinel, Directeur de MSC et Vice-Président de l'union Maritime et Portuaire (UMEP NC)
- [Eric Legrigois, Directeur du Grand Port Maritime de La Réunion \(vidéo\)](#)

Les ports jouent un rôle central dans la dynamique de l'Indopacifique, en tant que piliers essentiels de l'économie maritime et de la connectivité économique de la région. Cette session a mis en lumière plusieurs aspects cruciaux de leur importance. Les ports de l'Indopacifique facilitent le commerce international en assurant le déchargement, le stockage, et le transbordement des marchandises, jouant ainsi un rôle clé dans le commerce mondial et le tourisme. Ces ports ont des infrastructures polyvalentes permettant le traitement de diverses marchandises, des conteneurs aux matières premières, en passant par les véhicules et les passagers.

Parmi ces ports, le Port Autonome de Nouméa, tout comme le Port de Brisbane, se distinguent par leur rôle vital. La Nouvelle-Calédonie dépend fortement de ses importations, en particulier en matière de denrées alimentaires et d'énergie. De plus, ces ports jouent un rôle essentiel dans l'exportation du nickel, une ressource cruciale pour la Nouvelle-Calédonie. Le Port de Brisbane, quant à lui, est le troisième port le plus fréquenté d'Australie et connaît la croissance la plus rapide en matière de conteneurs. Tous deux contribuent également au développement du tourisme grâce à leurs eaux profondes, permettant l'accueil de grands navires de croisière.

Un autre point à noter est la gestion locale du Port Autonome de Nouméa, lui conférant un degré d'autonomie dans ses opérations et sa gestion. Son programme de modernisation et d'agrandissement dans les mois à venir renforcera sa capacité d'accueil, favorisant ainsi le développement économique local. De plus, en tant que port d'attache de la flotte militaire du Pacifique Sud, il pourrait jouer un rôle clé dans l'entretien et la réparation de navires de grande envergure, créant ainsi des emplois et stimulant l'économie régionale.

L'axe indopacifique comme opportunité de développement et de rayonnement

Animateur Nicolas Vignoles

- Général Yann Latil, Commandant Supérieur des Forces Armées en Nouvelle-Calédonie
- Véronique Roger-Lacan, Ambassadrice, représentante permanente de la France auprès de la communauté du Pacifique et du Programme régional océanien de l'environnement
- Annelise Young, Consule Générale d'Australie en Nouvelle-Calédonie et à Wallis et Futuna



- Dr Jonathan Austin, Directeur de la région Pacifique du ministère des Affaires étrangères en Nouvelle-Zélande

Lors de la session sur " L'axe indopacifique comme opportunité de développement et de rayonnement" plusieurs points clés ont été abordés. Tout d'abord, le thème central de la rencontre était l'exploration de l'axe indopacifique en tant qu'opportunité de développement et de rayonnement. Cette perspective a été influencée par l'évolution du centre de gravité économique et politique vers le Pacifique, marquée par la montée en puissance de la Chine et de l'Inde.

De plus, la France a été reconnue comme une puissance Indopacifique, s'étendant de Djibouti à Papeete, avec un rôle significatif dans la région depuis de nombreuses années. La Nouvelle-Calédonie, en tant que territoire français, nourrit des espoirs de contribution au rayonnement de l'axe Indopacifique. L'ancienneté de la présence française dans la région et son rôle dans le Pacifique ont également été soulignés.

La complexité de la définition de l'Indopacifique par rapport à l'Océanie a été discutée, ainsi que la nécessité de concilier la position océanienne avec le développement dans l'Indopacifique.

La protection des flux maritimes et les enjeux dépassant l'Océanie, mettent en avant la coopération existante, y compris les aspects de sécurité maritime. La Nouvelle-Calédonie a été reconnue comme un acteur clé dans la région en raison de son potentiel économique, de sa position géographique et de ses atouts. A titre d'exemple, la Nouvelle-Calédonie et l'Australie entretiennent une collaboration stratégique, notamment dans le domaine de la défense, se manifestant par une participation active à des exercices militaires tels que Croix-du-Sud et La Pérouse, renforçant ainsi leurs liens avec l'État français. Cette coopération s'étend également aux initiatives de développement durable, avec une implication notoire dans l'initiative Kiwa, axée sur des investissements contre le changement climatique dans la région.

Sur le plan politique et économique, les deux pays travaillent conjointement au sein du Forum des îles du Pacifique (FIP), considéré comme le centre névralgique de la région. En parallèle, des opportunités économiques substantielles émergent, notamment dans le secteur des batteries, grâce à la richesse en nickel de la Nouvelle-Calédonie. L'Australie envisage ainsi d'établir des partenariats à long terme avec le Centre d'Approvisionnement et d'Innovation pour les Usages du Nickel (CAIU), participant activement à la transition vers l'énergie verte. La Nouvelle-Calédonie pourrait envisager de devenir membre de PACER Plus (Pacific Agreement on Closer Economic Relations Plus) pour renforcer sa compétitivité économique. En outre, la coopération internationale dans divers domaines, y compris la protection des bassins forestiers, a été évoquée, ainsi que les enjeux liés au droit international public et au droit de la mer.

Ces discussions mettent en avant la diversité des enjeux et des opportunités auxquels la Nouvelle-Calédonie est confrontée dans le contexte de la région Indopacifique, soulignant l'importance de développer des partenariats et des coopérations dans divers domaines, au-delà de la défense.

Le pôle maritime : les perspectives

Animatrice Noémie Beaufiles

- Luc Sorlin, Cluster maritime de Nouvelle-Calédonie
- Philippe Darrason, Président du Cluster maritime de Nouvelle-Calédonie
- Jean-Luc Vaslin, Directeur des Affaires Maritimes
- Christophe Archambault, Directeur Général de la SECAL
- Brice Kiener, Directeur du Port Autonome de Nouvelle-Calédonie



Présentation

La naissance du pôle maritime est née d'un constat clair : il y avait un manque d'infrastructures qui entravait le développement des entreprises maritimes. En réponse, le Cluster Maritime de Nouvelle-Calédonie (CMNC) a été créé en 2014, regroupant les acteurs du secteur maritime. Le CMNC, en collaboration avec le secteur privé, le gouvernement, et d'autres institutions, a alors travaillé pour mettre en place un pôle d'excellence dédié au secteur maritime de la Calédonie.

Lancement et Contrats de Développement :

Les acteurs ont exprimé leurs volontés, réalisé des diagnostics, et estimé le budget nécessaire pour les opérations à venir. Pour financer ces opérations, le contrat de développement a été créé. L'aménagement de la baie de Numbo s'est déroulé en deux phases, de 2020 à 2022 pour les études, et de 2022 à 2024 pour la réalisation, impliquant divers partenaires, dont l'État et le gouvernement, avec un montant total de 400 millions XPF, dont 100 millions XPF déjà engagés.

Actions concrètes et Gouvernance :

Des études et travaux ont été menés pendant 18 mois, impliquant 22 entreprises, pour traiter 21 épaves et 45 corps morts, enlevant 24 véhicules et traitant 510 tonnes de déchets, dont 95% ont été revalorisées. Une zone ICPE a été identifiée, mobilisant jusqu'à 25 emplois en même temps pour traiter les navires sortis de l'eau.

Projets d'avenir :

Une gouvernance a été créée pour coordonner les initiatives privées avec le soutien politique. Quatre groupes de travail ont été formés, couvrant la maintenance maritime, la plaisance, la formation numérique, la recherche, l'innovation, et le financement. Les projets comprennent l'extension de la cale de halage, l'accueil de bateaux scientifiques, et la création d'une marina pour les grands yachts. Un point crucial est la réorganisation des mouillages en petite rade pour protéger l'environnement et favoriser le développement économique. Des investissements pour un nouveau terminal de croisière sont également prévus.

Les filières économiques d'avenir

Animateur Nicolas Vignoles

La pêche et l'aquaculture

- Mario Lopez, Fédération des pêches hauturières
- Anne-Mai Do Chi, Secrétaire Générale du Cluster Maritime de Polynésie Française
- Sittirati Mohamed, Présidente du Cluster Maritime de Mayotte
- [Chris Cornelisen, co-leads the Coastal and Freshwater Group \(vidéo\)](#)

En matière de pêche, le territoire de Mayotte est confronté à des défis de réglementation et de formation. Actuellement, seulement 150 des 300 bateaux sont conformes aux normes établies, alors que la demande s'élève à 5000 tonnes par an, dont 50% devraient provenir des ressources locales. Pour sa part, la Polynésie française compte 81 navires dédiés à la pêche hauturière, produisant annuellement 7300 tonnes avec la certification MSC (Marine Stewardship Council). Quant à la Nouvelle-Calédonie, elle dispose de 16 navires appartenant à 5 armateurs, générant une production de 2500 tonnes par an, labellisée "pêche responsable". Toutefois, des problèmes de formation subsistent dans cette région.

Par ailleurs, la Polynésie française fait face à des enjeux liés à la surveillance, notamment l'entrée occasionnelle de chalutiers étrangers récupérant leurs dispositifs de concentration de poissons



dérivants. À Mayotte, les difficultés émanent des chalutiers étrangers qui exploitent les ressources locales de manière abusive. Pour la Nouvelle-Calédonie, des schémas de développement pour la pêche hauturière et côtière sont actuellement en phase de finalisation.

En Polynésie Française, l'aquaculture émergente vise à tripler les captures à moyen terme, avec la création d'une zone bio-marine dédiée. Par ailleurs, à Mayotte, l'aquaculture a pris fin en 2014 avec environ 200 tonnes de production, orientée vers l'exportation. La région fait face à des problèmes de gouvernance et est en cours de restructuration avec l'élaboration d'un schéma de développement. En Nouvelle-Calédonie, l'aquaculture se concentre principalement sur l'élevage de crevettes, avec 22 fermes produisant entre 850 et 1300 tonnes, mais il y a des préoccupations liées à la souche de crevettes bleues.

Les Navires Hors d'Usage

- Franck Ollivier, Royal Recy Boat
- Loïc Le Foulgoc, Coordinateur du Cluster Maritime de La Réunion

La Nouvelle-Calédonie cherche à intégrer la filière NHU dans le pôle maritime en anticipant les sorties, gérant les déchets avec un objectif de 90% de recyclage, et recherchant des financements publics et privés. Il est essentiel de promouvoir et de former les Calédoniens dans ce secteur significatif de l'économie bleue, tout en s'engageant dans le démantèlement, la dépollution, le tri des déchets et le recyclage, bénéficiant de l'avantage géographique et des compétences techniques de la Nouvelle-Calédonie.

A La Réunion, la filière NHU est encore au stade préliminaire. Accompagnés par l'APER pour le développement de la filière de déconstruction, les acteurs impliqués comme les gestionnaires portuaires et une entreprise de valorisation des déchets sont en passe de réaliser la 1ère expérimentation de déconstruction d'une dizaine d'épaves. Cette étape permettra de valider la procédure technique. En attendant les autorisations préfectorales, les acteurs sont dans les starting-block pour développer cette filière émergente et essentielle pour le territoire. De plus, en ce qui concerne la gestion des épaves, il est important d'inspecter en amont pour rechercher les propriétaires des bateaux épaves et de gérer les mouillages.

La Croisière

- Elodie Jaunay, Directrice de l'agence maritime Kenua NC
- Stéphane Renard, Coordinateur du Tahiti Cruise Club

En ce qui concerne la croisière, la Polynésie française se concentre sur des "petits navires" de moins de 500 passagers, principalement basés en PF, avec un doublement de l'activité tous les cinq ans, atteignant un chiffre d'affaires de 16 milliards de FCP par an, dont 40% sont dépensés à terre.

En Nouvelle-Calédonie, bien que la situation géographique soit favorable aux croisiéristes Australiens et Néo-zélandais et qu'une nette augmentation ait été constatée entre 2002 et 2018 (50 à 450 escales), il n'existe pas de stratégie nationale ni d'étude d'impact économique. La plupart des escales accueillent entre 3000 et 3500 passagers, mais le nombre de destinations a diminué depuis la pandémie de COVID-19 avec uniquement 2 destinations offertes sur 4. En 2018, le chiffre d'affaires annuel estimatif s'élevait à 7 milliards de XPF. Le Port autonome de Nouvelle-Calédonie prévoit la création d'un terminal d'accueil en 2026 pour faire face à la congestion Cargos/Paquebots situés au Port de Nouméa et à la gestion des flux touristiques.

Sur Tahiti, un terminal de croisière est en cours de finalisation, dédié principalement aux opérations en têtes de ligne (+70% des escales en Polynésie française dépendent directement des navires qui opèrent des croisières complètes au départ de Papeete). Il intègrera des services de contrôle et de sécurité similaires aux aéroports. La Polynésie française dispose également de croisière sur des cargos-



mixtes, qui desservent les archipels en fret, et a conclu des conventions avec certains navires pour offrir des visites médicales et soins de santé dans les îles isolées, qui renforcent l'acceptabilité, l'utilité et la durabilité de la croisière.

Sensibilisation et éducation à la mer

Animateurs Lionel Loubersac et Véronique Mollot

- Jean-Luc Vaslin, Directeur des Affaires Maritimes

Le Fonds d'Intervention Maritime (FIM) a été créé en 2022 par Annick Girardin, puis repris par Hervé Berville, doté de 15 millions d'euros en 2022 et de 18 millions d'euros en 2023. Cette aide vise à soutenir des actions concrètes qui ne rentrent pas dans les cases des aides habituelles, adaptées à certains territoires éligibles et non éligibles aux aides européennes. Environ 150 à 200 dossiers ont été présentés au niveau national, avec trois d'entre eux retenus pour la Nouvelle-Calédonie.

Dans le contexte calédonien, le dynamisme des acteurs économiques, en particulier maritimes, a été souligné. Parmi les projets retenus, le Parcours Éducatif de la Mer bénéficiera d'un financement à hauteur de 63%, légèrement inférieur à la demande initiale. La Convention est déjà signée, le projet est en cours, et la subvention sera versée pour soutenir cette initiative jugée importante. Au-delà de la formation professionnelle, il a été souligné que la sensibilisation joue également un rôle crucial dans le domaine maritime.

- Lionel Loubersac, Fondateur et vice-président du Cluster Maritime de Nouvelle-Calédonie & Véronique Mollot, fondatrice et présidente du Cluster Comité 3E, "Le parcours Éducatif Mer Calédonien : Enseigner la mer en navigant vers l'Égalité"

Le Cluster Maritime de Nouvelle-Calédonie a initié en 2022 le parcours éducatif "mer" avec pour objectif d'enseigner la mer en promouvant l'égalité. Ce projet découle d'une prise de conscience de l'acculturation de la mer en Nouvelle-Calédonie, malgré son importance transversale dans divers domaines tels que la science, l'économie, l'administration, le droit, l'environnement, la technologie, et l'éthique. Le projet vise à sensibiliser à la mer, en mettant l'accent sur l'intégration du genre dans les métiers maritimes, le développement d'une économie maritime durable, et la diversification des métiers sous-jacents.

L'initiative, en avance par rapport aux objectifs de l'ONU pour 2030, s'appuie sur une convention tripartite entre le Vice-Rectorat, le Cluster, et l'association 3E, conférant ainsi une légitimité et une visibilité accrues. L'action implique plusieurs établissements scolaires avec la participation de professeurs et élèves volontaires. Le projet s'inscrit dans la dynamique mondiale de l'Organisation des Nations Unies, avec la CSW 66 mettant l'égalité des sexes au cœur des solutions, reconnaissant le rôle crucial des femmes dans la protection de l'environnement.

En 2023, huit nouveaux collèges, dont un en Polynésie française, se sont joints au projet, impliquant plus de 3500 jeunes. Les actions concrètes comprennent des webinaires, des sorties sur le terrain, la diffusion de films d'immersion, la création de fiches éducatives, et la mise en place du groupe "Les elles des lagons", en écho au dispositif national "Les Elles de l'océan".

- Nelly Wabete, ingénieure en aquaculture à l'Ifremer et membre des "Elles des lagons"

Nelly Wabete travaille principalement dans le domaine de la recherche en soutien aux programmes de développement de l'aquaculture en Nouvelle-Calédonie. Elle a commencé avec un bac C scientifique au lycée Lapérouse, suivi d'un diplôme de DUT en analyse biologique et biochimie à l'Université de Caen en 2001, en raison de son intérêt pour les métiers de la recherche.

Elle a ensuite effectué une thèse entièrement à l'Ifremer NC, se concentrant sur la maladie chronique des crevettes de Nouvelle-Calédonie. Depuis 2006, elle travaille à l'Ifremer, à la station aquacole de



Boulouparis, se passionnant pour la valorisation de la biodiversité et des richesses de la Nouvelle-Calédonie. Elle souligne que la valorisation ne se limite pas à une exploitation commerciale, mais englobe également la préservation pour le bénéfice des générations futures.

Évoquant la mer entourant la Nouvelle-Calédonie, elle met en avant ses nombreuses richesses encore inconnues. Elle-même axée sur la recherche, elle souligne l'importance des divers métiers liés à la mer, tels que la maintenance, le développement informatique, l'acquisition de données, les bases de données, les analyses de laboratoire, et les différentes spécialités comme la physique, la modélisation, et la biologie.

Elle conclut en soulignant que les échanges permettent de découvrir les nombreuses opportunités autour de la mer. Chacun peut trouver un domaine qui le passionne, permettant un épanouissement tant sur le plan professionnel que personnel.

- Parcours éducatif mer 2023 : la sortie de terrain ilot Bailly

Diffusion du film qui a été réalisé à l'occasion de la sortie de terrain sur l'ilot Bailly le 3 octobre 2023 ciblée sur 4 enjeux :

- étude de l'érosion du littoral dans une approche de science participative,
- espèces envahissantes, re-végétalisation et réhabilitation d'un ilot,
- pollution par les plastiques,
- exploration et cartographie sous-marine des milieux et biotopes ...

- Anne-Mai Do Chi, Secrétaire général du Cluster Maritime de Polynésie Française, les aires marines éducatives

En Polynésie, l'idée d'une aire marine éducative a émergé suite à la volonté des élèves de prendre en charge la gestion d'une zone délimitée de leur baie. Les trois piliers de cette initiative sont centrés sur la connaissance de la mer, la vie en mer et la transmission des savoirs pour la préservation d'un patrimoine commun.

Il s'agit d'une charte d'engagement spécifique à la Polynésie française, où les élèves élaborent un document définissant leurs actions et engagements en matière de préservation de l'environnement. Cette charte, élaborée en collaboration avec les enseignants et les partenaires du projet, concrétise des actions telles que le bouturage des coraux devant l'école, visant à restaurer les récifs endommagés. Ces projets, à la fois pédagogiques et écologiques, offrent aux élèves l'opportunité de contribuer activement à la préservation de l'environnement. Il s'agit d'une initiative pédagogique et éco-citoyenne visant à sensibiliser et protéger le milieu marin parmi les jeunes publics.

- Vidéo « Il était une fois la vie : de la mer à la mère »

Le clip vidéo intitulé « il était une fois la vie : de la mer à la mère » est un plaidoyer inédit du Cluster Comité 3E calédonien qui, sous forme d'un conte, traite de la nécessité de respecter et préserver nos deux sources de vie que sont l'océan et la femme : « de la mer à la mère ».

Il vise, sur des considérations scientifiques et éthiques, à sensibiliser les jeunes et les encourager à mieux appréhender l'autre et le monde en prenant bien conscience des éléments marins que nous portons en nous.

Ce conte été imaginé et construit par un homme et une femme, l'un et l'autre membre du Cluster Comité 3E (elle, Présidente fondatrice) et du Cluster Maritime de NC (lui, fondateur et Vice-Président), le premier spécialiste de l'océan et la seconde de l'égalité des genres.

La première partie, après avoir souligné le faible poids de la terre dans le cas calédonien qui est celui des pays insulaires du Pacifique, rappelle plusieurs des caractéristiques propres à notre Océan, notamment un ensemble de services que son interface avec la terre, sa surface, sa masse d'eau et son



fond apportent à l'humanité. Il est notamment souligné que la vie sur terre est née dans les grands fonds marins et qu'après une multitude de formes d'évolution, l'humain se retrouve en bout de chaîne. La seconde partie rappelle les signes de cette vie primitive marine que nous portons en nous dans notre sang, nos veines, nos organes vitaux, notamment le fait que nos premiers mois de vie se sont passés dans une mer amniotique de composition proportionnellement identique à celle de l'eau de mer, dans un milieu de bien-être, une eau nécessaire, précieuse et caressante, une eau de résilience, précédant le stress de notre sortie à l'air libre.

La troisième partie souligne les relations ambiguës et paradoxales établies entre la mer et les femmes, autrefois craintes et interdites de navigation et désormais professionnelles, expertes de la mer et navigatrice d'exception.

La 4ème partie fait le parallèle entre un océan agressé par les activités humaines : pollutions diverses, réchauffement climatique, remontée du niveau des eaux en soulignant les impacts à venir particulièrement aigus pour les îles du Pacifique Centre et Sud et les femmes, elles-mêmes objet de diverses violences, à la fois sous l'effet des répercussions du changement climatique que sous celui d'agressions délibérées et de violences intrafamiliales telles qu'en Nouvelle-Calédonie. Cette partie souligne le rôle de l'ONU vis-à-vis de ces faits et la reconnaissance du rôle des femmes en raison de leur résilience.

La cinquième et dernière partie rappelle que de la mer à la mère est un équilibre bien fragile dont les interférences humaines constituent sa plus grande menace,

En conclusion il est tiré la morale suivante qui est que quelque soient nos origines et quelque soient nos lieux de vie sur cette planète bleue, il nous faut éduquer nos fils et nos filles, et apprendre à connaître l'Océan pour mieux le comprendre, mieux le protéger, mieux le valoriser.

« L'Océanie c'est nous, nous sommes La mer, nous sommes l'Océan, l'Océan est en nous. »

- Catherine Chabaud, journaliste, députée européenne et navigatrice

La députée européenne s'exprime depuis le Parlement européen à Bruxelles, où une exposition du photographe Fabrice Monteiro est inaugurée. Monteiro a créé une série de photos surprenantes mettant en lumière la beauté artistique émanant de sujets épouvantables tels que la pollution plastique, le réchauffement climatique et la mort des coraux. Elle souligne la capacité à créer de la beauté à partir de la laideur.

En tant que navigatrice et députée européenne, elle partage son expérience de voir des déchets en mer il y a trente ans lors de traversées de l'Atlantique. Ayant pratiqué la plongée sous-marine dans sa jeunesse, elle a compris la vitalité de la mer. C'est ce contraste entre la mer vivante et son impact dévastateur dû à la pollution, au réchauffement climatique et aux activités humaines qui motive son engagement.

Elle s'efforce de sensibiliser à l'océan afin de le préserver, en encourageant des activités maritimes et côtières plus durables. Son objectif est de promouvoir une meilleure gouvernance européenne et mondiale pour garantir la préservation de l'océan en tant que bien commun de l'humanité, soulignant ainsi la responsabilité collective envers cette ressource précieuse.

- Francis Vallat, fondateur et président d'honneur du Cluster Maritime Français

La mer est une grande chance pour l'humanité, mais elle est aussi un monde en danger. Il faut en prendre soin pour préserver notre propre vie. La mer est un bien commun dont dépend l'avenir de l'humanité, il est essentiel de prendre conscience de son importance.

Action à mener

- Développer des activités humaines durables en mer et sur le littoral.
- Explorer des initiatives pour réduire la pollution et l'exploitation excessive des océans.



- Continuer à sensibiliser sur l'importance de la préservation des océans.
- Renforcer les métiers et les offres de formations.
- Sensibiliser davantage à la protection de l'océan et à l'égalité des sexes.
- Renforcer la gouvernance mondiale et européenne pour préserver l'océan.
- Suivre les avancées des traités internationaux et encourager leur ratification.

Introduction sur la [Conférence des Nations Unies sur l'Océan 2025](#) et importance de la région indopacifique

Animateur Philippe Darrason

- [Richard Chemla, adjoint au maire de Nice, à la santé, à l'écologie et au bien-être](#)
- Olivier Poivre d'Arvor, Ambassadeur pour les pôles et les enjeux maritimes au ministère de l'Europe et des Affaires étrangères (visio)

Dans son discours, M. Olivier Poivre d'Arvor a souligné l'importance des assises organisées par le Cluster Maritime de Nouvelle-Calédonie. Il met en avant deux raisons principales de l'importance de cet événement. Premièrement, il souligne le rôle majeur de l'océan sur le plan économique, impliquant diverses activités telles que la pêche, le transport maritime, les activités portuaires et le tourisme. Deuxièmement, il souligne la position stratégique de la région, en particulier en vue de la conférence des Nations unies à Nice en juin 2025, soulignant l'importance géopolitique de la zone Indopacifique.

Il évoque également les stratégies Indopacifiques adoptées par plusieurs puissances mondiales, y compris la France, en raison de la présence significative de la population française et de la zone économique exclusive dans les océans Indien et Pacifique. L'orateur met en avant les enjeux spécifiques de cette région, notamment son rôle crucial dans la lutte contre le changement climatique, soulignant les effets concrets tels que l'élévation du niveau de la mer.

M. Poivre D'Arvor insiste sur la nécessité de gouverner l'océan pour assurer une exploitation durable et éviter les catastrophes causées par l'activité humaine. Il évoque le caractère récent des traités et accords internationaux sur la haute mer et souligne l'importance de la science dans la prise de décision. Il annonce également la conférence prévue à Nice en 2025, qui réunira des experts de divers domaines pour élaborer des recommandations concrètes et un plan d'action en faveur de la préservation de l'océan.

Enfin, il encourage la mobilisation collective des États, des entrepreneurs et des citoyens en faveur de la préservation de l'océan. Il évoque des négociations futures, notamment sur la pêche et le traitement des déchets plastiques, et appelle à un engagement fort contre l'exploitation des fonds marins. Il conclut en saluant les efforts du Cluster Maritime de Nouvelle-Calédonie et en exprimant son intérêt pour les conclusions des assises de l'économie maritime en Indopacifique.

La connaissance du fond de l'océan et l'avenir des grands fonds marins

Animatrice Mélanie Huitric

- Francis Vallat, fondateur, président d'honneur du Cluster Maritime Français et président du groupe synergie sur les grands fonds marins, Keynote Speaker

Nous sommes sur un domaine, dernière frontière de notre planète, très largement inconnu (peut-être connais-t-on 2% des surfaces profondes avec assez de détail et sans doute moins de 10% en matière de faune existante).

Si l'on veut conduire des politiques éclairées de préservation, gestion, valorisation il est impératif de connaître.



Il y a un peu moins de 40 ans il n'était pas imaginé que la vie pouvait exister dans les profondeurs or les développements de la technologie avec des systèmes innovants et non invasifs ont autorisé cette connaissance fondamentale.

Il y a une grande question d'enjeux juridiques à traiter et de gouvernance internationale en protégeant l'AIFM qui est une des rares organisations internationales transparentes et aboutir à de nouveaux types de conventions sans doute contraignantes, mais raisonnées.

Vis-à-vis de moratoires, il est préconisé de ne pas se laisser influencer par un obscurantisme latent, mais bien peser les différents éléments et ne pas amalgamer exploitation (essentiellement de ressources minérales) avec exploration et connaissances hautement nécessaires.

Enfin l'argumentaire met en exergue l'impératif rapprochement entre donneurs d'ordre, scientifiques, monde économique et industriel, ONG et populations locales, rapprochement encore bien trop perfectible.

- Pascal Lamy, président du Comité français du Conseil de coopération économique du Pacifique (PECC), présentation des recommandations et conclusions du séminaire du PECC sur les grands fonds marins

Il nous faut absolument investir dans la connaissance et la science, le premier défi est vraiment là ! Nous savons, certes trop peu, mais les informations existantes sont encore bien trop peu partagées et un effort fondamental est à faire en ce sens.

Comme évoqué plus haut, un travail de doctrine juridique internationale non stabilisé actuellement, est devant nous,

L'Océan prend, petit à petit la place qu'il mérite (climat, biodiversité, ressources alimentaires, grands fonds, changement climatique...) et il est absolument nécessaire de saisir toutes les opportunités d'aller de l'avant, dont notamment celle de IPOS (International Panel For Ocean Sustainability) qui devrait être largement prôné en juin 2025 à Nice à la faveur de la grande conférence Océan de l'ONU. L'implication plus étroite des populations locales, dans l'écoute de ce qu'elles portent et dans l'appui à la compréhension objective des sujets, est une obligation

Si le moratoire, tel que la Nouvelle Calédonie le plaide pour l'exploitation de ressources minérales profondes est la voie à suivre, P. Lamy demande à ce que soit bien considéré le moyen terme à trouver entre d'un côté exploitation de ressources et de l'autre interdiction totale, dont pas d'exploration.

- Teva Rohfristch, sénateur de Polynésie Française, rapporteur de la mission d'information sur « L'exploration, la protection et l'exploitation des fonds marins : quelle stratégie pour la France ? » (visio)

Après un rappel de 70 auditions et une mission en Norvège, pays très avancé sur ces sujets, l'intervenant fait part d'une curiosité mêlée de craintes en raison de l'absence « abyssale », lui aussi, de connaissances.

Il développe à la fois le nécessaire besoin de rigueur scientifique et de prudence que les questions soulèvent mais aussi de bien prendre en compte le rapport fusionnel avec l'océan, notamment celui des populations océaniques.

Il insiste sur la nécessité de connaître ce que nous souhaitons protéger, mais sans immobilisme en évoquant les perspectives pour nos jeunes, de nouvelles filières à créer, d'élans technologiques.

Il évoque au plan international les possibles perspectives de « casques bleus » des grands fonds...

Il fait valoir que nos anciens ont su naviguer et conquérir le grand Pacifique parce qu'ils avaient acquis la connaissance en observant les étoiles, le vent, la houle... et qu'il ne nous faut surtout ne pas opposer cultures ancestrales et croyances associées à connaissance explicative.



- Julien Marticorena (ABYSSA), Jean-Damien Bergeron (ABYSSA), Jean-Laurent Massey (PNMCCA – OFB), SEAMONTI : Étude du mont sous-marin de l'Agriate dans le Parc naturel marin du Cap Corse et de l'Agriate (Corsica – Mer Méditerranée)

Une approche multi échelle originale construite à l'aide d'un AUV Grands Fonds puis d'un ROV.

Des avancées majeures dans une caractérisation de faciès sous-marins à résolution de 100m pour passer à un modèle numérique de terrain de 2 mètres de maille.

L'identifications très précise, par AUV, des zones « d'intérêt où aller », sièges possibles de présence de vie, de faunes spécifiques, d'anomalies de fond liées à des bioturbations...

L'envoi alors, sur ces zones cibles, d'un ROV qui en haute résolution optique notamment fait la démonstration d'une présence de biodiversité insoupçonnée, dont des espèces totalement inédites et non décrites.

Une application possible alors dans l'Indopacifique où les monts sous-marins sont rois, de technologies aidant à mieux les explorer, les observer, les comprendre et les gérer.

- Michael Field, directeur de Island Robotics, exploration sous-marine en Nouvelle-Calédonie

Island Robotics est une entreprise calédonienne spécialisée sur la caractérisation des fonds par AUV et ROV (moins de 300m de profondeur), elle présente un ensemble riche de potentiels réels. On retrouve : l'appui au tracé petits fonds d'un câble sous-marin, le suivi d'un pipeline et détection d'anomalies possibles, la recherche de mines sous-marines, la caractérisation d'objets (épaves, corps-morts, déchets divers...), d'un espace à réhabiliter, la caractérisation de la nature des fonds et identifications de faciès qui interpellent la science (dépressions, aiguilles, flux gazeux possibles...).

Cette intervention qui a montré que sur les fonds, à priori connus, les technologies non invasives préconisées sont à la fois utiles et nécessaires à des prises de décision objective en relation directe avec l'environnement, la préservation, les travaux sous-marins, l'histoire (épaves diverses) mais aussi la connaissance : questionnements propres à des faciès non encore expliqués.

Les actions de protection de l'océan dans la région

Animateur Jean-Luc Vaslin

- Capitaine de vaisseau Denis Camelin, Commandant de la zone maritime Nouvelle-Calédonie COMSUP FANC / Adjoint interarmées, L'action de l'Etat en Mer (AEM) en Nouvelle-Calédonie
- Nicolas Chomard, Directeur du COSS Nouvelle-Calédonie (Centre Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage), Présentation du COSS Nouvelle-Calédonie
- Manuel Ducrocq, Chef de service, Service du parc naturel de la mer de Corail et de la pêche, le Parc Naturel de la Mer de Corail (PNMC)
- Ocean Clean Up (vidéo)

NB : les présentations et échanges pour cette session n'ont traité que du domaine océanique hauturier sous juridictions de l'Etat français et du Gouvernement de la NC.

Points clés ressortis des échanges de la session :

- Le triptyque connaissance / réglementation / surveillance est nécessaire pour assurer la bonne préservation de l'océan. L'action de surveillance présente un enjeu particulièrement complexe dans l'Indopacifique étant donné les étendues maritimes concernées. L'Etat français à travers ses différents corpus apporte un concours fondamental à la composante « surveillance » dans les territoires français de l'Indopacifique (qu'il s'agisse des moyens déployés ou encore des capacités de gestion de crise).



- Les pollutions accidentelles représentent, au regard de leur fréquence, de leur magnitude, et des superficies maritimes concernées, une menace relativement faible dans la région Pacifique. Il en va de même des activités de pêche hauturière dans les ZEE françaises qui restent peu intenses dans cette région (au regard des superficies exploitées, et des niveaux d'exploitation observés dans les ZEE adjacentes).
- Les impacts chroniques et systémiques sur les écosystèmes océaniques (effets du changement climatique, pollution plastique océanique globalisée) représentent des menaces majeures. Cette problématique est d'autant plus prégnante que le pouvoir d'actions des acteurs locaux de nos territoires sur ces effets systémiques globalisés est faible.
- Tant s'agissant de la connaissance des milieux naturels que de la surveillance des activités humaines, la question de l'acquisition de données apparaît critique (ainsi que la bancarisation, le partage, et l'analyse/expertise de ces données) et nécessite différents leviers clé : coopération locale (entre entités compétentes) et régionale, ressources humaines et matérielles centralisées, ou encore innovations et moyens scientifiques/techniques.
- La Nouvelle-Calédonie renferme des écosystèmes océaniques d'une richesse naturelle exceptionnelle, un niveau de protection élevé (Parc Naturel de la Mer de Corail et ses réserves), et une dimension culturelle et coutumière forte. Le Gouvernement de la NC, à travers le SPNMCP et son récent système de suivi et de surveillance du Parc, apporte un concours crucial pour la surveillance de la ZEE calédonienne aux côtés de l'Etat français.

La décarbonation et la transition écologique du secteur maritime

Animateur Hugues Danis

- Alexandre Łuczkiwicz, Directeur du Développement technologique et règlementaire, Cluster Maritime Français, Feuille de route de décarbonation de la filière maritime

L'objectif de cette intervention est de présenter la feuille de route de décarbonation de la filière maritime. Cette feuille de route résulte d'une collaboration publique-privée, Cluster Maritime français /Secrétariat d'État chargé de la Mer/Direction générale des Affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture.

Elle vise à répondre à l'exigence législative de décarbonation des secteurs fortement émetteurs, conformément à la loi climat et résilience du 22 août 2021. Elle s'applique également aux collectivités d'outre-mer, en vertu de l'article 247 de cette loi. Pour élaborer cette feuille de route, la collaboration de la filière maritime est essentielle pour surmonter la fragmentation des acteurs présents dans différents segments tels que le commerce, la pêche, la plaisance et les ports.

Le plan de décarbonation repose sur quatre piliers :

1. Fonctionner en mode projet avec des équipes spécialisées travaillant sur des thématiques précises.
2. La coordination par le Cluster Maritime français et l'institut Meet 2050 pour la capitalisation des connaissances et la modélisation de scénarios de décarbonation.
3. Tracer un chemin clair vers le zéro carbone et définir les moyens d'y parvenir.
4. Obtenir les arbitrages nécessaires au plus haut niveau de l'État.

La première phase de cette feuille de route a déjà été accomplie, avec la remise du premier rapport au gouvernement en mars 2023, qui regroupe les propositions de la filière pour orienter les priorités industrielles et les besoins en énergie décarbonée. Quatre constats sont à retenir de cette phase initiale



: la diversité des flottes maritimes, la combinaison de solutions sur mesure, la nécessité d'accélérer l'efficacité énergétique, et les coûts élevés associés à la transition, estimés entre 75 et 110 milliards d'euros sur la période de 2023 à 2050.

Les prochaines étapes comprennent la poursuite des groupes de travail par segments de flotte, la déclinaison du plan d'action pour chaque segment, l'identification des points bloquants, et la fourniture d'une analyse quantitative des besoins, avec un deuxième rapport attendu en décembre 2023.

Il est essentiel de prendre en compte la transversalité des enjeux entre le transport maritime, le secteur portuaire, et les secteurs de l'énergie et des transports, en intégrant une planification écologique et nationale, ainsi que des arbitrages en matière de ressources. La connaissance précise des consommations des navires est également un défi à relever.

En conclusion, l'industrie maritime doit faire face à des défis considérables d'ordre industriel, technologique, financier, administratif et juridique pour réussir sa décarbonation. L'État s'engage aux côtés de l'industrie maritime, notamment par le biais de la démarche France-mer 2030. La révision du contrat stratégique de filière et la collaboration avec les pôles de compétitivité mer sont également des éléments clés. Enfin, un centre de financement est disponible pour soutenir les projets de décarbonation, et les collectivités d'outre-mer ont la possibilité de postuler à ces financements. Une note récente du Haut-Commissariat de la République en Nouvelle-Calédonie détaille les dispositifs disponibles pour les collectivités et les entreprises d'outre-mer.

- Maxime Tinel, Directeur de MSC et Vice-Président de l'union Maritime et Portuaire (UMEP NC), Décarbonation du transport maritime IMO 2023, quelles conséquences ?

Maxime Tinel commence par évoquer l'importance de l'IMO 2023, une norme régulant la décarbonation du transport maritime. L'objectif est de réduire de 40% les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 et de 70% d'ici 2050. Cela nécessite des changements majeurs dans le secteur, notamment la mesure des émissions par les compagnies maritimes.

L'Union Européenne joue un rôle moteur dans l'adoption de ces normes. Les compagnies maritimes devront adapter leurs flottes en passant, par exemple, du fioul lourd au gaz naturel liquéfié, en attendant des biocarburants comme le méthanol ou l'hydrogène. Cependant, ces alternatives ne sont pas encore largement disponibles à grande échelle.

Pour réduire les émissions, les compagnies maritimes devront limiter la vitesse des navires, rallonger les rotations, et augmenter la taille des bateaux. Ces mesures visent à optimiser le transport de marchandises tout en réduisant l'impact environnemental. En outre, il est souligné que la taille des navires dans la flotte mondiale ne cesse de croître.

En ce qui concerne la Nouvelle-Calédonie, les types de navires fréquentant ses eaux comprennent les porte-conteneurs, les navires de croisière, les navires minéraliers, les navires minéraliers locaux, les remorqueurs, les caboteurs, les navires de pêche, les navires militaires, et d'autres. La majorité de ces navires utilisent du gasoil, ce qui réduit les émissions de soufre.

Pour conclure, il y a des efforts locaux visant à réduire les émissions, notamment l'utilisation de navires plus propres, bien que des défis subsistent en matière de stockage et d'approvisionnement en carburants plus propres.

- Jean-Christophe Rigual, Directeur adjoint de l'Agence Calédonienne de l'Énergie, Des projets pilotes en Nouvelle-Calédonie

Des projets ont été initiés par l'agence maritime de Nouvelle-Calédonie dans le but de décarboner les transports. La Nouvelle-Calédonie émet environ 4400 kilotonnes de gaz à effet de serre, dont environ 15% sont liés au transport, dont 3 à 4% concernent le transport maritime domestique. Ces chiffres ne tiennent pas compte des transports internationaux précédemment mentionnés.



Les projets ont été étudiés en collaboration avec Mauric, un architecte naval expérimenté dans le domaine maritime et spécialisé dans la décarbonation des transports. Le premier projet, en 2022, portait sur le futur BETICO, avec pour objectif de décarboner le transport de ce navire. Le BETICO 3, peut-être BETICO 4, fonctionne actuellement avec quatre moteurs diesel de 2200 kilowatts chacun, atteignant une vitesse de 33-34 nœuds. On a examiné différentes solutions pour réduire les émissions, en se concentrant sur la production d'électricité à bord, en remplaçant un des groupes par une pile à combustible à l'hydrogène. Cependant, il faut encore travailler sur la propulsion pour réduire davantage les émissions.

Ensuite, un projet a été mené dans le domaine de la pêche, en collaboration avec un acteur calédonien qui commandait un nouveau bateau de 25 mètres de long, 7,50 mètres de large, avec un creux de 3,40 mètres, un déplacement en charge de 200 tonnes et une autonomie de 300 miles (15 jours de mer). On a envisagé l'utilisation d'une pile à combustible pour fournir de l'énergie pendant les phases de dérive, réduisant ainsi la consommation de carburant et améliorant les conditions de pêche.

Un petit remorqueur de 5,20 mètres de large a également été étudié. Cependant, il s'est avéré compliqué de rénover d'anciens remorqueurs en changeant complètement le système de production d'énergie. Par conséquent, un nouveau remorqueur a été envisagé, alimenté par une pile à combustible à l'hydrogène, avec une puissance électrique de 200 à 300 kW et une vitesse supérieure à 7 nœuds.

Un projet de transport public autour de la baie de San Francisco déjà en place, a également été étudié, avec un bateau de moins de 25 mètres de longueur et 8 mètres de largeur, fonctionnant à l'hydrogène. Ce projet visait à desservir des zones moins accessibles et à améliorer le transport public.

Enfin, un remorqueur minier a été envisagé pour réduire les émissions dans l'industrie minière en utilisant une solution hybride, combinant le méthanol et les batteries, avec la possibilité de recharge à quai. Ce bateau serait d'une longueur de 15 à 16 mètres et de 5,50 mètres de large, avec une autonomie de 16 heures à 8 nœuds, une puissance constante de 85 lb-mc et un équipage de 5 personnes. La propulsion serait assurée par un moteur au méthanol marinisé.

Ces projets visent à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans les transports maritimes en Nouvelle-Calédonie et à promouvoir des solutions respectueuses de l'environnement pour l'avenir.

- Anne-Mai Do Chi, Secrétaire générale du Cluster Maritime de Polynésie Française, La transition écologique et énergétique des secteurs maritimes en Polynésie Française

Tout d'abord, on parle du transport maritime, en mettant en évidence la vaste zone économique exclusive (ZEE) de la Polynésie française, couvrant 5 millions de kilomètres carrés, principalement d'eau. Les transports maritimes jouent un rôle crucial pour l'avitaillement et les importations dans cette région, avec 31 navires et des efforts de modernisation en cours, notamment pour le transport de ferries. Le passage aux nouvelles normes de l'Organisation maritime internationale (OMI) est un sujet d'intérêt, avec une orientation vers une propulsion vélique (à voile) pour répondre aux enjeux de décarbonation.

En ce qui concerne la décarbonation, un projet de modernisation du navire Tuape est évoqué, visant à se conformer aux normes avancées, notamment celles de MARPOL et de l'Union européenne. Ce projet implique l'utilisation de voiles semblables à des rotors, des carènes optimisées, des filtres spécifiques, la préparation des moteurs à l'utilisation de nouveaux carburants (y compris des biocarburants de seconde génération), et l'obtention du label Green Chip.

Le deuxième projet abordé concerne la gestion des escales pour les 700 navires de plaisance qui visitent la ZEE de la Polynésie française chaque année. Des problèmes liés à la surcharge des zones de mouillage et à des incidents graves sont mentionnés. Pour remédier à ces problèmes, des mesures géographiques (corps morts) et numériques (programme ESCALE) sont mises en place pour mieux gérer l'accostage des navires de plaisance.



Enfin, le troisième projet évoqué est le Sea Water Air Conditioning, une technologie de climatisation alimentée par l'eau froide des profondeurs marines. Cette technologie, qui a été développée en Polynésie française, est utilisée dans des hôtels et le centre hospitalier du Tahoné pour économiser de l'énergie et réduire les émissions de CO2. Elle permet de climatiser en continu et est rentable, avec des économies significatives en électricité. Le financement de ce projet s'élève à 3,7 milliards de francs, avec une contribution de l'État et de l'Agence française de développement (AFD).

Ces projets reflètent les efforts de la Polynésie française pour promouvoir la transition écologique dans le secteur maritime, tout en faisant face à des défis spécifiques liés à la géographie et à l'éloignement de la région.

- Loïc Le Foulgoc, Coordinateur du Cluster Maritime de La Réunion, Etude d'opportunité de navires côtiers décarbonés à La Réunion

Le projet de décarbonation des navires côtiers à La Réunion porté par le Cluster Maritime de La Réunion a été financé grâce au Fonds d'intervention maritime 2022-2024 et dure 2 ans. Il vise à mettre en place des groupes de travail pour réfléchir à la décarbonation, en se concentrant sur les petits navires côtiers professionnels (pêche, tourisme bleu, services portuaires), un secteur souvent négligé dans la feuille de route nationale de décarbonation. L'objectif est d'explorer des solutions de propulsions décarbonées (allant du moteur électrique, l'utilisation de carburant de synthèse, l'utilisation d'auxiliaire vélique, l'utilisation de la pile à combustible et l'utilisation de l'Hydrogène), des solutions sur l'efficacité énergétique (éco-conduite, optimisation des routes..) , le cycle de vie des navires.... La démarche s'inscrit dans une perspective d'autonomie énergétique pour l'île et la responsabilité en tant que consommateurs. Le projet prend en compte la réglementation émergente pour les navires à passagers, les navires de pêche et les navires de servitude portuaire.

Les travaux ont débuté par un état des lieux réglementaire et des initiatives dans l'Hexagone, afin de déterminer comment appliquer la décarbonation aux projets locaux. Les discussions portent sur les technologies, la réglementation et le financement. La Réunion s'efforce également de développer les énergies renouvelables, notamment les énergies marines. Les groupes de travail favorisent les échanges entre les acteurs maritimes, notamment les pilotes maritimes et les pêcheurs, porteurs de projet de navires décarbonés. Les données jouent un rôle crucial pour quantifier les besoins et informer les fournisseurs d'énergie et les gestionnaires portuaires. Il est nécessaire de repenser l'écosystème maritime pour s'adapter aux énergies décarbonées, y compris la conception des navires et les pratiques de manœuvres portuaires.

Le projet marque une étape révolutionnaire dans la transition des énergies fossiles vers des énergies décarbonées, avec des défis importants à relever à tous les niveaux. Les travaux se poursuivent en novembre avec la mise en place des groupes de travail qui dureront une année.

- Teresa Lloyd, Chief Strategy and External Affairs Officer, Carnival

L'innovation en milieu insulaire : les pistes dans la Blue Tech

Animateur Alexandre Łuczkiwicz

- Franck Ollivier, Co-président de la French Tech Nouvelle-Calédonie
- Franck Ridon, Président de la French Tech Nouvelle-Zélande
- Florent Montrouge, Président de la French Tech La Réunion
- Anne-Mai Do Chi, Secrétaire Générale du Cluster Maritime de Polynésie Française

Dans les 4 territoires présents, la Bluetech est un secteur en pleine croissance et identifié comme filière stratégique. Tous les territoires ne sont pas au même niveau de maturité et n'ont pas les mêmes



stratégies de développement. Le développement de synergies et de collaboration entre les acteurs ressortent comme des points clés, ainsi que le financement. Le lien entre recherche et monde économique est stratégique pour son développement.

C'est un secteur vaste qui regroupe un large éventail de domaines, y compris la préservation de l'écosystème marin, la durabilité de la pêche, la gestion des ressources en eau, l'exploration océanographique, la réduction de la pollution marine, l'énergie marine renouvelable, la surveillance environnementale des zones côtières ...

En Nouvelle-Calédonie, la BLUETECH représente une part importante des startups (environ 30%).

La structuration de la filière Bluetech est encouragée, avec des projets prometteurs en Nouvelle-Calédonie et en Polynésie française.

La Nouvelle-Zélande, en tant que terre d'innovation, investit dans la Bluetech pour minimiser les impacts, promouvoir la durabilité et développer le carbone bleu (algues).

A La Réunion, la Bluetech est identifié comme un secteur a travaillé en transversalité avec les autres.

Un indice des start-ups Bluetech sera dévoilé le 18 décembre à Paris, suivi d'une soirée dédiée et de rencontres avec des fonds d'investissement et des Business Angels.

Gouvernance maritime quel modèle ?

Animateur Philippe Darrason

- Jean Luc Vaslin, Directeur des Affaires Maritimes
- Christopher Gygès, Membre du gouvernement de Nouvelle-Calédonie en charge de l'économie de la mer
- Taivini Teai, Ministre de l'agriculture et des ressources marines, en charge de l'alimentation et de la recherche
- Loïc Le Foulgoc – Coordinateur du Cluster Maritime de La Réunion
- Sittirati Mohamed – Présidente du Cluster Maritime Mayotte
- Alexandre Łuczkiwicz, Directeur du Développement technologique et règlementaire, Cluster Maritime Français, Feuille de route de décarbonation de la filière maritime

Les participants discutent des compétences et des responsabilités liées à la gestion de la mer en Nouvelle-Calédonie, ainsi que de la nécessité d'une gouvernance structurée pour soutenir les projets maritimes. Le chaos dans la répartition des responsabilités est mentionné.

Christopher Gyges, membre du gouvernement en charge de l'économie maritime, évoque la complexité de la situation actuelle en Nouvelle-Calédonie en raison de la multiplicité des acteurs impliqués. Il mentionne des efforts récents pour créer un secteur de l'économie de la mer au sein du gouvernement et un comité de pilotage regroupant l'État, le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie, la province sud et la mairie de Nouméa pour gérer le pôle maritime. Cependant, il souligne que ces initiatives ne sont pas suffisantes et que la mise en place d'un véritable schéma de la mer avec une gouvernance efficace est nécessaire.

Il évoque la création d'un comité stratégique de la mer, impliquant les trois provinces, les associations maritimes, les représentants coutumiers, le secteur privé, et les pouvoirs publics. Ce comité vise à coordonner les actions dans le secteur de la mer, en particulier lorsqu'il y a des chevauchements de compétences entre les différents acteurs, comme les provinces, les communes, le gouvernement, et l'État. La discussion se penche également sur les défis liés à la gouvernance en raison de la nature collégiale du gouvernement en Nouvelle-Calédonie.



Puis les intervenants évoquent le fonctionnement du gouvernement collégial en Polynésie, composé de différents partis politiques, ce qui nécessite de parvenir à un consensus entre les acteurs gouvernementaux.

Taivini Teai, le Ministre de l'agriculture et des ressources marines de la Polynésie française, souligne l'importance de la mer et de l'océan dans la région, avec une zone économique exclusive (ZEE) considérable. Il mentionne des similitudes avec la Nouvelle-Calédonie en termes de problématiques pour les collectivités d'outre-mer.

Il évoque également la collaboration interministérielle au sein du gouvernement et la nécessité de travailler ensemble pour parvenir à un consensus préalable avant de communiquer avec les médias. Taivini parle de la diversité des compétences de son ministère, notamment en matière de sécurité alimentaire, et de la nécessité de sécuriser l'alimentation pour garantir la souveraineté du pays.

Il mentionne trois principes fondamentaux de son parti en rapport avec la gestion des ressources marines : la loi (Faatoura), la vie (Faatoura), et la création et l'innovation (Faatou pou). Il souligne l'importance de travailler en interministérialité pour coordonner les efforts liés à la gestion des ressources marines, y compris les compétences du ministre des grands travaux et du ministre de l'économie et des finances.

Concernant Mayotte, il est expliqué que la situation est relativement claire avec deux acteurs principaux : l'État et le département. Cependant, il est souligné que la coordination entre ces deux acteurs peut être complexe. Mayotte est devenu le 51^e département de France en 2011, ce qui a entraîné la mise en place d'un département-région avec une assemblée unique. L'État gère les aspects régaliens et répressifs, tandis que le département s'occupe du développement du territoire.

Sittirati Mohamed, présidente du cluster maritime de Mayotte mentionne également les différents établissements de l'État présents à Mayotte, notamment le parc naturel marin de Mayotte et la Direction de l'Aménagement du Logement et de la Mer (DALM). Il explique que la DALM gère l'environnement, le logement, et le maritime, et que ces services étaient liés à La Réunion jusqu'à récemment.

Au niveau du département, Sittirati évoque la mise en place de stratégies de développement de l'économie bleue, la création de schémas pour le développement de l'aquaculture et de la pêche, ainsi que la collaboration avec le cluster maritime de Mayotte, qui a été créé pour fédérer les activités maritimes de l'île. Le cluster maritime de Mayotte est identifié comme une structure visant à soutenir le développement des activités maritimes à Mayotte, en accord avec la stratégie de l'économie bleue du territoire.

En résumé, la gouvernance de la mer à Mayotte repose sur une distinction claire entre les compétences de l'État et du département, avec un accent sur le développement de l'économie bleue et la coordination des activités maritimes grâce à la création du cluster maritime.

La région Réunion a identifié six axes prioritaires de développement, parmi lesquels l'économie bleue occupe une place centrale. Elle a pris en compte quatre axes prioritaires pour son développement, à savoir l'infrastructure, la recherche et l'innovation, l'économie bleue, l'internationalisation, la formation, l'emploi et l'inclusion.

Loïc Le Foulgoc, coordinateur du Cluster maritime de La Réunion mentionne une feuille de route régionale visant à développer des partenariats avec des acteurs de l'État et des acteurs privés, tels que le cluster maritime de La Réunion. La région est en train de finaliser des contrats de filière, notamment dans le domaine de la maintenance, de la réparation, de la construction et de la déconstruction navale.



Il explique également que la région collabore avec divers partenaires, y compris le Grand Port maritime, le ministère de l'Éducation, et le Fonds européen des affaires maritimes de la pêche et de l'aquaculture pour mettre en œuvre sa stratégie de développement économique dans le secteur de l'économie bleue.

En résumé, La Réunion s'est engagée dans le développement de l'économie bleue en travaillant en collaboration avec divers acteurs publics et privés, et elle a établi une feuille de route stratégique pour renforcer son rôle dans ce domaine.

Alexandre Łuczkiwicz souligne l'importance de la consultation et du consensus entre les acteurs publics et privés pour définir des priorités d'action. Le discours mentionne également l'adoption du concept de "politique maritime intégrée" visant à aborder de manière globale les enjeux du secteur maritime. Il insiste sur l'importance de la mise en œuvre des décisions prises et de la nécessité de suivre une feuille de route claire pour développer l'économie maritime.

Enfin, il met en avant l'importance de travailler ensemble, en particulier dans les régions d'outre-mer, pour renforcer la position des territoires dans les discussions avec l'État et pour élaborer une véritable stratégie maritime pour l'outre-mer et l'Indopacifique.

Le comité France-Maritime, créé en 2017, est une instance publique-privée qui réunit les services de l'État, les régions maritimes et littorales, ainsi que les fédérations professionnelles du secteur privé. Il fonctionne de manière agile, produisant des mesures de politique publique qui sont ensuite évaluées et mises en œuvre. Un volet outre-mer a été ajouté pour favoriser le dialogue et la collaboration avec les territoires d'outre-mer.

Alexandre exprime l'espoir que ce modèle de gouvernance puisse être reproduit à l'échelle locale pour faciliter le dialogue entre les services de l'État, les gouvernements et le secteur privé. Il mentionne également l'existence du comité France-Océan, qui travaille sur des questions similaires en collaborant avec les organes de recherche et les associations environnementales. Ces comités contribuent à la gouvernance et à la coordination dans le secteur maritime en France.

Table ronde sur le changement climatique à la mer- Comment concilier économie maritime et montée des eaux ?

- Cameron Diver, Directeur de cabinet de Sonia Backès

1. Le plan de réaménagement du phare Amédée :

Le projet actuel s'inscrit dans le contexte plus large du retrait du littoral sur les îlots gérés par la Province Sud. Par exemple, sur l'îlot Ténia, le recul a dépassé 30 mètres en 10 ans, principalement en raison des changements climatiques. L'objectif est de trouver un équilibre entre les activités économiques et la préservation de l'environnement.

Les îlots, en tant que destinations touristiques prisées, sont naturellement sujets à l'érosion. La stratégie globale de la Province Sud, appelée Vision Sud, reflète la volonté de valoriser son domaine maritime. Une étude menée par Sea Cost vise à minimiser les impacts sur la faune et la flore.



Le projet d'aménagement à court terme permettra d'accueillir 180 personnes, avec une vision à long terme visant à en faire un exemple. Il comprend la démolition des bâtiments existants et le réapprovisionnement en sable artificiel pour lutter contre l'érosion.

Le financement, évalué à 248 millions de francs CFP, provient de l'État via des contrats de développement, de la Province Sud, et probablement d'un emprunt et/ou de défiscalisation. Le projet devrait créer 10 emplois et maintenir les emplois existants. Le récif artificiel est conçu pour limiter la perte de sable, représentant un investissement préventif pour éviter des coûts plus importants à l'avenir.

2. La décision du tribunal international du droit de la mer

Quelles sont les obligations de prévention des États ?

Le tribunal doit déterminer si les émissions de gaz à effet de serre peuvent être qualifiées de pollution marine.

La montée du niveau de la mer a doublé au cours des 100 dernières années, mais il est crucial de noter que tous ne sont pas égaux face à cette montée.

Réponse du tribunal : les émissions de gaz à effet de serre sont considérées comme une forme de pollution marine, obligeant ainsi les États à les limiter.

ASSISES
DE L'ÉCONOMIE
MARITIME
INDOPACIFIQUE
2023

NOUVELLE-CALÉDONIE :
**UN
OCÉAN**
D'OPPORTUNITÉS

