



Cluster Maritime
Nouvelle-Calédonie
Cap sur la croissance bleue

**Faire de Nouméa une base
technologique et un port
scientifique dans le pacifique**

Décembre 2024

FICHE DE PRESENTATION

PROJET : Faire de Noumea une base technologique et un port scientifique dans le pacifique

RÉSUMÉ EXÉCUTIF

Depuis 1975, Nouméa accueille en continu un navire océanographique et, en moyenne, huit navires spécialisés y font escale chaque année. Cependant, les infrastructures actuelles sont inadaptées à ces navires sophistiqués. Avec l'arrivée prévue de deux nouveaux navires, le semi-hauturier "Michel Rocard" (Flotte Océanographique Française) et un navire de recherche halieutique (CPS), en construction dès 2025, le projet de Base Technologique et de Port scientifique est devenu prioritaire. Ce projet, intégré au programme « Pôle Mer calédonien », vise à développer :

- Des infrastructures adaptées, notamment un quai ;
- Des pôles spécialisés (tertiaire, stockage, technique) et leurs docks, terre-plein, bureaux, ateliers ;
- Des services à créer ou améliorer ;
- Un écosystème performant grâce à des compétences regroupées et des formations ;
- Des partenariats stratégiques, notamment avec le premier port scientifique européen (celui de Toulon) et la Marine Nationale ;
- Un « Port Center » innovant pour mutualiser les ressources et sensibiliser le public ;
- Une approche écoresponsable pour soutenir l'innovation énergétique et la décarbonation.

La fiche prévoit une analyse des contraintes, des choix d'implantation, un calendrier, un budget, des créations d'emplois directs (40 postes pour les équipages) et évalue les impacts économiques, environnementaux, régionaux et stratégiques. Il s'inscrit dans les cadres nationaux et européens, notamment la Stratégie Nationale Mer et Littoral et la Politique Océanique Intégrée de l'UE.

1. CONTEXTE

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

2. FINALITÉS ET ENJEUX

2.1. Constat

Nouméa, depuis 1975 a été systématiquement le port d'attache d'un navire océanographique : le Coriolis à l'origine, le Vauban, l'Alis et actuellement l'Antéa. On ajoute le fait que la Nouvelle-Calédonie voit la présence d'autres navires spécialisés tels que « l'Amborella » ou encore le baliseur « Louis Henin ».

Statistiquement une moyenne de 8 navires spécialisés : océanographiques, d'exploration, câbliers, « supply ships », yachts armés pour l'exploration, ... font escale chaque année depuis 10 ans.

Ces navires sont des navires français, européens, néozélandais, australiens, américains, japonais ou des navires immatriculés aux Bahamas, à Panama, à Malte, aux Marshall... Mais aussi des câbliers français ou américains. Ce sont également des « supply ships », des yachts, et des navires d'exploration divers tels : « Tara », « Plastic Odyssey », « Planet Solar », « Race for Water » ...

Une infrastructure d'accueil : Quai des scientifiques, équipé d'un dock de stockage de matériel est désormais obsolète et exigüe. Les seules autres infrastructures d'accueil : quai Fed ou quais du Port Autonome, ne sont pas adaptées. Il ne s'agit que de quais multiusages et sans infrastructures directement associées utiles.

Or le Sud-Ouest Pacifique, en raison de sa géo-diversité et sa biodiversité marines exceptionnelles, comme des problématiques relatives à l'impact du changement climatique, devient un « hot spot » scientifique et technologique en matière d'océanographie physique, biologique, de géosciences marines et de surveillance.

Par ailleurs Nouméa sera le port d'attache de deux navires d'exploration scientifique : Le « Michel Rocard », navire semi hauturier de la Flotte Océanographique Française dont la construction devrait démarrer en 2025 et un navire halieutique, opéré par la CPS, qui aura pour objet la connaissance des migrations des grands pélagiques, ressource alimentaire clé, présente dans la région.

On ajoutera que Nouméa se situe à la verticale immédiate de la base française de terre Adélie en Antarctique. Cette proximité de l'Antarctique, explique que le « Michel Rocard » sera basé à Hobart pendant les 4 mois de l'été austral et le reste du temps à Nouméa.

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

Le projet de création à Nouméa d'un Port Scientifique est l'un des axes de travail retenu et reconnu comme éléments du pôle d'excellence maritime par le Port Autonome, le Gouvernement de la NC et l'Etat. Ce projet est plaidé de longue date par le CMNC et était proposé dans les axes stratégiques issus de l'instruction du Livre Bleu dès 2020.

Au sein du Plan de Sauvegarde, de Refondation et de Reconstruction (**PS2R**) du **Gouvernement de la NC**, la **filière maritime** est indiquée parmi les **filières d'avenir** à soutenir dans le cadre des mesures de refondation : Restaurer l'attractivité du territoire et la compétitivité de l'économie.

2.3. Objectif global

Doter le Port de Nouméa des infrastructures et des services à la hauteur des besoins des deux navires cités, autorisant l'accueil de navires étrangers et stimulant l'attractivité de la Nouvelle-Calédonie et de sa capitale en favorisant la création, en « pied de quai », d'un écosystème scientifico-technologique innovant.

2.4. Enjeux

Grâce à la présence d'instituts de renom, Ifremer, Ird, d'une Université et du département PCCOS (Pacific Cooperation Center for Ocean Science) de la CPS, ainsi que d'une culture de la navigation à des fins de recherche océanographique (présence continue de GENAVIR), **Nouméa se présente comme un pôle de recherche avancé dans le Pacifique Sud.**

Il est impératif de renforcer l'infrastructure maritime de Nouméa en créant un Centre d'Innovation Scientifique, Technologique et Pédagogique sur la mer et l'océan, que nous nous proposons de faire naître et qui est développé dans ce qui suit.

3. PRÉSENTATION TECHNIQUE

3.1. Description du projet

Une étude de faisabilité d'un Port Scientifique a été confiée par le PANC à un bureau d'étude (SEACOAST) et il ne s'agit pas pour nous de faire double emploi. Ce Bureau d'étude compétent saura définir et chiffrer un ensemble d'infrastructures utiles, notre travail s'entend donc comme complémentaire. Ainsi nous nous proposons, d'instruire les conditions utiles à ce qu'en « pied de quai » puisse se développer un écosystème spécifique, facteur d'attractivité et de renom en Nouvelle-Calédonie. Ceci comprend :

3.1.2 Des infrastructures incluant un quai :

- **La possibilité de mise à quai pour deux navires scientifiques** en complément de quais existants,
- **Les utilités pour ces navires sont assez classiques, courant de quai, raccordement eaux usées, service de collecte des déchets et enceinte sécurisée.**
- **Le bord à quai sera suffisamment large et résistant pour accueillir des grues mobiles et être accessible aux camion-citerne.**

3.2.2 Des infrastructures pour les deux navires incluant un « pôle tertiaire »

- Environ **150 m²** de plateau de bureau et salles de réunion avec les communs nécessaires (informatique), **complétés des besoins des start-ups intéressées par un regroupement** ;
- Il **concerne toutes les fonctions marins, logistique et opérations**.
- Ce pôle doit pouvoir être **situé à proximité du pôle technique, mais peut en être distinct**.
- Des **facilités en termes de parking** devront être trouvées.

3.2.3 Des infrastructures incluant un « pôle stockage »

- **Évalué à environ 600 m² sous hangar et un terre-plein de 1500m² en extérieur** : regrouper tous les matériels d'armement et avitaillement, les équipements scientifiques et une zone de magasin logistique, climatisé.
- **Ce pôle est idéalement situé bord à quai**
- **Le terre-plein à accès sécurisé** doit permettre le stockage de :
 - Deux remorques pour les USV et un véhicule d'intervention
 - Un Semi Rigide
 - Quatre conteneurs 40 pieds et huit conteneurs 20 pieds.
 - 50 m² de zone de rinçage, alimentation électrique et évacuation des eaux de rinçage.
 - Une zone de roulage incluant un chemin de servitude entre les différents espaces.
 - Un espace pour entreposer les filets du bateaux de la CPS

3.2.4 Des infrastructures incluant un « pôle technique »

- **Un hangar technique d'environ 300 m² avec pont roulant d'une charge de 25 tonnes**
- Ce hangar doit être **équipé pour les fonctions drones de surface (non détaillé ici)** :

3.2.5 Des services qui n'existent pas ou mal et qui doivent devenir effectifs à Nouméa.

- Il apparaît clairement l'**absence de plusieurs services adaptés**.
- Il faut envisager un **port pluridisciplinaire (technique, logistique, culturel, environnemental)**, soit l'ensemble des compétences nécessaires pour assurer une escale réussie.
- Il est difficile de trouver un mécanicien marin ou de mobiliser des compétences spécialisées pour la maintenance maritime, comme la **vidange des eaux de cale**,
- Donc **inventorier** auprès des compagnies maritimes et des affréteurs **les services existants et ceux dont on aurait besoin** ainsi qu'identifier les prestataires concernés
- Créer un **Seamen's Club, un espace dédié aux marins en escale, généralement géré par des associations caritatives maritimes** et ainsi **attirer des navires passant dans la région**.
- Par ailleurs travailler :
 - L'offre de **fourniture en vivres** (shipchandler).
 - L'offre **service d'intervention électro-technique**,
 - Les **possibles solutions innovantes que ces navires pourraient promouvoir en région, en matière de « décarbonation »**
 - Les travaux de **modernisation et d'upgrade de la cale de halage** (capacité minimale à 1500T). Voir fiche projet « Moyens de levage »

3.2.6 Des profils scientifico-techniques regroupés et partageant, dans un souci d'économie, à la fois des moyens, des outils, des compétences.

- **Pour le « Michel Rocard » on estime l'équipage** (Commandant, mécanicien, Bosco, Cuisinier, matelots...) à 18 personne et deux équipages **soit 10 personnes en plus** en intégrant le personnel de l'Antéa qui sera redéployé et pour ce qui concerne coordination, achats,

logistique et communication, compter un minimum de 5 postes, mais à préciser **Ce sont donc au minima 15 postes à bord et à terre qu'il faut créer.**

- **Pour le navire de la CPS on estime l'équipage à 20 personne et pour coordination, achats, logistique et communication compter 5 postes.**
- En matière de **formation interpeller « Talents calédoniens » pour la recherche de profils et impliquer, dès 2025, le GIEP, le RSMA (matelots), le FIAF et l'Université (licence professionnelle mer ?).** Ne pas oublier l'importance de l'anglais utilisé à bord du navire CPS et nécessaire pour les navires de passage.

3.2.7 Des partenariats structurants apportant conseils, savoir-faire, expérience provenant de l'extérieur. Parmi ceux-ci :

- **Un jumelage entre la Base Technologique et le port scientifique envisagés à Nouméa et le premier port scientifique européen, celui de Brégaillon (Toulon)**
- Les navires océanographiques français dont le « Michel Rocard » sont construits et conçus en partenariat avec la Marine Nationale. Etablir donc **un partenariat étroit avec la base navale existante qui voit des navires de la Marine Nationale de plus en plus dotés de nouveaux outils de recherche, de surveillance et d'investigation. Le faire, dans le cadre des accords FRANTZ (France – Australie – NZ), tout en s'intégrant à la dynamique de l'alliance AUKUS (Australie, Royaume-Uni, États-Unis. Optimiser ainsi les capacités de surveillance maritime, développer des technologies innovantes en robotique sous-marine et de surface et en détection acoustique, et contribuer à la sécurité régionale grâce à des infrastructures et des données partagées.** Favoriser, par ce partenariat, un centre stratégique pour la collaboration régionale, notamment avec l'Australie : interopérabilité et **capacités de réponse aux crises.**
- **Spécialiser ce port scientifique dans la recherche sur les écosystèmes tropicaux et les effets du changement climatique, offrant des données cruciales pour la protection de l'environnement marin en lien avec les objectifs de durabilité des pays notamment insulaires. Soutenir les petites nations insulaires du Pacifique en offrant des formations pour les garde-côtes, pour des programmes conjoints d'exercices en sécurité maritime en partageant des capacités de surveillance maritime en abordant objectivement les questions d'impact du changement climatique, de prévention des risques, de résilience et de sensibilisation et d'éducation de la jeunesse...**
- **Par cette approche, la France et la Nouvelle-Calédonie joueraient un rôle stabilisateur et innovant dans le Pacifique,**

3.2.8 La création d'un « Port Center ».

- Outil éducatif et culturel, **un Port Center est un lieu de connaissances et d'informations sur le port, ses acteurs, ses projets de développement et les enjeux de demain.**
- **Il donne à voir et à comprendre le monde portuaire** grâce à un espace d'information et d'exposition accessible gratuitement mais aussi grâce à des visites du port en bus.
- **Porte d'entrée sur le port il est un facteur déterminant d'intégration du port dans la ville.**
- **On s'inspirera des modèles de Dunkerque** ([https:// www.dunkerqueportcenter.fr](https://www.dunkerqueportcenter.fr)) ou de Bordeaux ([https:// www.lepavillon-bordeauxportcenter.fr](https://www.lepavillon-bordeauxportcenter.fr))
- **Ou bien des solutions étrangères envisagées** telles que :
 - PLOCAN (<https://plocan.eu>) aux Canaries,
 - Canada Ocean Supercluster à Halifax (<https://oceansupercluster.ca/>)
 - Le nouveau hub maritime Australien de Perth....

3.2.9 Prospective : Développement de la capacité USV (navires de surface sans équipage).

Nouméa est particulièrement bien placé pour devenir un pôle de référence en capacité USV. Nous ne développerons pas ici cet aspect du projet qui comporte cependant :

- **Un Plateau de téléopération** dédié au pilotage des engins, permettant l'opération simultanée de plusieurs drones et les salles techniques associées de 20m² : ROC drones et ROC senseurs.
- **Plateau de télésience** et 1 PC scientifique, liaison datacenter,
- **Plateau de vie** associées à la téléopération et télésience : évalué à 120m²
- Des **besoins de médiation et de collaboration complémentaires** pourraient être mutualisables avec la dimension pépinière du projet de port scientifique à Nouméa (cf. « Port Center » et relations avec la French Tech NC) : salle de réunion et de conférence.

3.3 Maturité du projet

On l'a évoqué plus haut ce projet de base technologique et de port scientifique a été plaidé depuis des années.

Il est reconnu comme pièce intégrante du pôle mer calédonien identifié par le Gouvernement Calédonien et l'Etat (plusieurs études lancées sur financement mixte). Si un ensemble de métiers scientifiques et techniques existent, force est de constater, comme évoqué plus haut, un déficit en matière de :

- Infrastructures,
- Services,
- Profils techniques et formations associées.

C'est donc un projet à concevoir et construire de A à Z, avec cependant certaines infrastructures éventuellement disponibles et aménageables et la disponibilité d'un foncier qui ne devrait pas être un frein.

3.4 Difficultés, contraintes et risques à lever

La première difficulté est d'ordre financier. Il va être impératif **d'interpeller de façon coordonnée** des flux financiers de l'Etat, de l'Union Européenne et de fonds internationaux, via la CPS par exemple.

Un tel projet ne peut non plus se concevoir sans une **collaboration étroite entre les parties**, permettant échanges, partages d'informations et recherche de synergies.

Une amélioration de ces échanges facilitera la concrétisation de ce projet, d'où la notion « d'écosystème », de « Centre d'Innovation Scientifique, Technologique et Pédagogique » et de « Port Center ».

3.5 Modalités de mise en œuvre

Les différents opérateurs concernés devront établir un budget) et un calendrier de réalisation, (voir ci-après, en recherchant la meilleure complémentarité entre initiatives privées (prises de participation), opérateurs publics, établissements de R&D et institutions financières au niveau local, national et international.

Un modèle économique spécifique est à construire : « financement des accès et des escales », « location d'espaces de travail », « mutualisation d'outils », « fiscalité adaptée » (Port Franc ?). Localement, les participants sont, a minima, les collectivités (Gouvernement, Province Sud, Municipalité), l'Etat, le PANC, les organismes de recherche (Ifremer, IRD, Université et la CPS), les entreprises innovantes utilisatrices des bâtiments, outils et services, vraisemblablement le Technopole et la French Tech NC. Voir la position qu'adopterait le Cluster Maritime de NC et la Délégation de l'Ifremer qui pourraient rejoindre l'écosystème en création. La liste reste évidemment ouverte.

3.6 Lieu privilégié d'implantation potentielle

Plusieurs choix sont possibles, nous considérons que la rive Nord de la Petite Rade, entre le quai du Betico2 et le Pont de Nouville, incluant le quai FED et le Musée Maritime, compte tenu de ses facilités d'accès, du foncier

disponible, de la présence des sièges d'Agences Maritimes, en outre en accès simple vers la ville, l'Université et le GIEP, est un lieu à travailler. Par ailleurs, de l'autre côté de la Rue James Cook (Village des artisans, CM, Affaires Maritimes, Service du Parc Marin et des pêches...) se trouvent des infrastructures largement fréquentées et connues du calédonien, agrémentées de parkings, certaines appartenant au PANC, pouvant se libérer et être, à peu de frais, aménagées.

Pour faciliter les liens entre les différents pôles précisés plus haut et cet écosystème comme avec le reste des acteurs potentiels, un système de navettes maritimes : liaisons : Port Scientifique - Base Navale ; Port scientifique - UNC et GIEP (formations) ; Port scientifique - Anse Vata (IRD-Ifremer) ; Port scientifique - Numbo et Ducos (sous-traitants), est à considérer (voir fiche projet mobilité par la mer) ;

3.7. Calendrier prévisionnel de réalisation

- ✓ **2025 :**
 - Définition des plans des deux navires et lancement des AO de construction,
 - Finalisation des études de conception et chiffrage des infrastructures : quai, et ses pôles
 - Définition des accords et conventions financiers, techniques et thématiques.
 - Lancement de l'étude économique et du modèle économique à retenir
- ✓ **2026 - 2027 :**
 - Construction des différentes infrastructures et réception des travaux fin 2027
 - Construction des deux navires sur les chantiers navals retenus
 - Identification des services déficients et mise en place
 - Lancement de l'étude de définition d'un « Port Center »
 - Définition des profils clés, formation et recrutement.
- ✓ **2028 :**
 - Réception des deux navires et essais en mer
 - Réception des travaux relatifs aux infrastructures et mise en service
 - Arrivée des deux navires, escales des premiers navires extérieurs sur les nouvelles infrastructures
 - Large communication
 - Lancement de la construction des infrastructures du Port Center.
- ✓ **2029 :**
 - Inauguration officielle des infrastructures, outils et moyens du Port Scientifique
 - Réception des infrastructures du Port Center
 - Séminaires grand public explicitant le projet, ses usages, ses perspectives...

3.8. Budget prévisionnel (Si indiqué PM = budget hors projet pris en charge par ailleurs : par exemple construction des navires sur budget d'Etat ou CPS...)

Ce budget est directement dépendant des montants des travaux : quais et autres infrastructures, en pré-évaluation par SEACOAST (en cours).

	DESIGNATION	MONTANTS EN EUROS				
		2025	2026	2027	2028	2029
ETUDES	Plans des navires	PM				
	Finalisation conception et chiffrage des infrastructures	80 000 €				

	Etude économique et modèle économique	80 000 €				
	Identification services déficients		30.000€			
	Définition Port Center		20.000€	20.000		
	Formation nouveaux profils		20.000€	20.000		
	Communication				10.000€	10.000€
TRAVAUX	Construction des infrastructures (quai et pôles)	XXXX € (Seacoast)				
	Construction des 2 navires	PM				
	Construction Port Center			500.000€		
EQUIPEMENTS		Seront inclus dans infrastructures/travaux				
COUTS DE FONCTIONNEMENT						
	Séminaire technique annuel	10.000	10.000	10.000		
	Voyages	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000

3.9 Investissement prévisionnel (à préciser) ...

Sur 5 ans, l'investissement nécessaire sera estimé sur la base des éléments que SEACOAST précisera et sur des dossiers complémentaires qui demandent une discussion avec le PANC, l'Etat et les collectivités.

4 IMPACTS ATTENDUS

4.1 Relance économique et emploi

L'attractivité des infrastructures mises en place, la présence de deux navires emblématiques, vont dynamiser l'écosystème initié.

De 8 navires spécialisés en escale par an, Nouméa devrait viser à passer à 16 fin 2028 et dépasser 20 au-delà. Le Chiffre d'affaires annuel ne peut, en l'état actuel de l'instruction, être précisé.

Cependant le port bénéficiera d'au moins 40 emplois directs supplémentaires en hypothèse basse, uniquement grâce à l'arrivée des deux unités : marins, techniciens, scientifiques, opérateurs divers.

Ces postes seront complétés des postes d'administration, de support technique, des besoins des startups, des métiers de communication et de l'organisation de 3 structures clés associées « Shiplanders, Seamen's club et écosystème du « Port Center » ...) qui, raisonnablement, devraient entraîner la création du double d'emplois, soit 40 supplémentaires dont une dizaine pour les actions de soutien : Shiplanders, Seamen's club et « Port Center » regroupés en une même unité. Sans oublier le Musée Maritime qui serait alors fortement dynamisé.




4.2 Développement durable et trajectoire 5.0

Zéro carbone (des territoires « bas carbone ») (effort sur le vélique et la décarbonation, prises à quai)



Zéro déchet (des sociétés économes, recyclage, eaux noires, eaux de cale)



Zéro polluant agricole (des populations protégées des pollutions et des substances chimiques) Sans objet	
Zéro exclusion (des sociétés inclusives luttant contre toute forme d'exclusion) (égalité homme/femme dans les recrutements, non-discrimination ethnique...)	
Zéro vulnérabilité des territoires résilients face au changement climatique et aux risques naturels (Infrastructures écoresponsables, application des principes de « port résilient », énergies renouvelables).	

4.2 Impact sociétal

Le port de Nouméa, son rôle stratégique, ses métiers, sont bien trop peu connus.

Le projet porteur de sciences (découvertes en biologie, géosciences, circulation océanique, climat...) de technologies innovantes (drones, acoustique, communications, data centers, images et modélisation numérique...), mais aussi d'histoire (épaves, Musée Maritime...) est une source d'émulation et de curiosité vers le grand public, la jeunesse calédonienne, le visiteur du pays.

Le « Port Center » permettra de dynamiser et de faire connaître tout ce qui se passe, se fait, se crée, s'invente et pourrait être un maillon significatif d'une « Cité de la Connaissance » ou mieux d'un « Océanoscope ». Il sera par ailleurs un fort outil d'intégration régionale.

4.3 Adéquation du projet avec un ou plusieurs des 18 objectifs de la Stratégie Nationale Mer et Littoral 2024-2030

Parmi les 18 objectifs 2024-2030 de la Stratégie Nationale Mer et Littoral notre projet intercepte principalement les 6 objectifs suivants :

- *Promouvoir l'innovation technologique et numérique pour des activités performantes, soutenables et un meilleur partage des connaissances*
- *Soutenir l'effort de recherche et de connaissances au service des politiques publique et des territoires*
- *Affirmer les dimensions sociale et durable des activités maritimes et consolider les formations initiales et continues pour répondre à l'évolution des besoins*
- *Accélérer la contribution des ports à la décarbonation de l'économie et des transports, promouvoir leur performance environnementale*
- *Porter des positions ambitieuses pour le maritime en développant des coopérations*
- *Accompagner dans les Outre-mer le développement de l'économie bleue.*

4.4 Donner ici les mots clés relatifs à votre projet qui sont en adéquation avec la Politique Maritime Intégrée européenne (

Parmi les grands axes de la Politique Maritime Intégrée de l'UE on peut relever les points qui suivent que le projet interpellera :

- *Recherche marine exhaustive, collecte et intégration des données marines, essentielles pour le développement durable des activités liées à la mer*
- *Faciliter les accords internationaux dans le but de garantir le développement de l'économie bleue*
- *Sensibiliser le public afin de renforcer les recherches, les financements et les métiers qui contribuent à la connaissance des océans*
- *Surveillance maritime intégrée pour des modalités communes de partage des données et des informations entre les autorités participant à différents aspects de la surveillance.*
- *Développer des approches régionale, fondée sur la coopération entre pays partageant le même bassin maritime pour relever les défis communs,*
- *Vu la nature transfrontière des écosystèmes marins et des activités maritimes, une coopération internationale forte est nécessaire pour atteindre les objectifs susmentionnés de la PMI.*

5 INDICATEURS D'ACTIVITÉS ET DE PERFORMANCE PROPOSÉS. (En cours)

INDICATEUR	DESCRIPTION DE L'INDICATEUR	PERIODICITE DE L'INDICATEUR	VALEUR 2024	SOURCE
Part du CA du PANC	% du Chiffre d'affaires annuel du PANC	Annuel	A obtenir	PANC
CA engendré par les infrastructures créées.	Chiffre d'affaires local annuel	Annuel	NA	Technopole Observatoire
Emplois ETP	Emplois directs et indirects	Annuel	Se projeter sur 80 postes créés	
Nombre de jeunes formés	Par typologie	Annuel	80 calédoniens, métropolitains, européens, du Pacifique.	GIEP, CPS

6 CONTACT :

cmnc@clustermaritime.nc



Navire de la CPS : proposition actuelle de design extérieur. En attente pour le Michel Rocard.