

## Conférence « Mobilités humaines et échanges de marchandises à la dimension du monde »

**Proposée par** :Trinôme académique – cycle 2014 consacré à « La mer et ses enjeux »

**Lieu** :amphithéâtre – base navale – Pointe Chaleix

**Date** :mercredi 02 juillet 2014

**Horaire** : 14h00-16h00

### Thème 1 : Le port autonome de Nouvelle-Calédonie

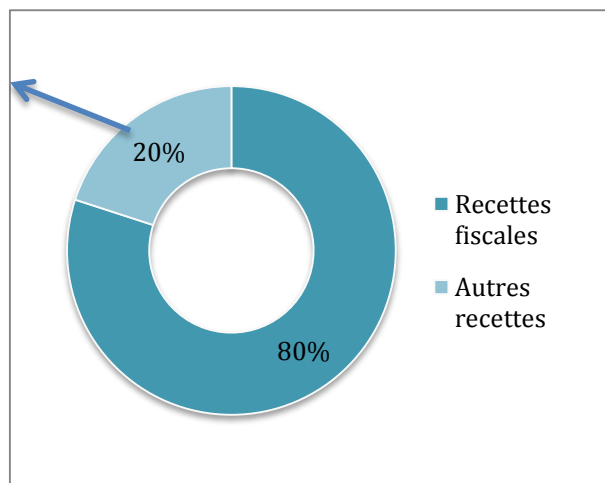
**Intervenant** :Philippe LAFLEUR, directeur du Port autonome de la Nouvelle-Calédonie

**Site web** : [www.noumeaport.nc](http://www.noumeaport.nc)

Le Port autonome de la Nouvelle-Calédonie est un établissement public de la Nouvelle-Calédonie à caractère industriel et commercial en charge du port de Nouméa et celui de Lifou. C'est le Congrès de la Nouvelle-Calédonie qui est compétent pour déclarer un port d'intérêt territorial. Le Port autonome est dirigé par un conseil d'administration composé de huit membres dont quatre membres nommés par le Gouvernement de la Nouvelle-Calédonie, un membre est nommé par la ville de Nouméa au sein du Conseil municipal et quatre membres sont issus du Conseil portuaire qui réunit les usagers professionnels. Le Port autonome engendre 1700 emplois directs. Il représente 97% des importations totales contre 3% pour l'aérien.

Les recettes attribuées au Port autonome proviennent de taxes dont l'assiette dépend du Congrès de la Nouvelle-Calédonie. Le Port autonome ne bénéficie d'aucune subvention publique. Il peut contracter un emprunt. En 2014, son taux d'endettement est de 0%.

Locations de place, cales de halage, terre-plein... = 300 millions Fcfp prévus en 2014



**Taxe de péage** : 1% sur la valeur des marchandises (80% de cette taxe est versée au Port autonome) = 1,350 milliard Fcfp pour 2014

**Droit de port** : sur la longueur des navires = 85 millions Fcfp pour 2014

**Droit de quai** = 80 millions Fcfp pour 2014

**Droit de délai de dépôt** avec une franchise de 19 jours.

L'organisation des espaces portuaires : Le port de Nouméa est composé de deux rades qui appartiennent au domaine maritime appartenant à la Nouvelle-Calédonie et non à la province Sud :

- la Grande rade : le quai de commerce, le quai industriel appartenant à la SLN, la nouvelle zone de cabotage, la zone des pêches ;
- la Petite rade

La **Grande rade** s'organise autour :

- du quai de commerce qui a reçu 94 000 conteneurs en 2013 contre 35 millions de conteneurs au port de Shanghai. Le quai s'étale sur 750 m de linéaire et 10 m de tirant d'eau. Dans le cadre du Schéma directeur du développement du port 2002/2014, un projet d'agrandissement prévoit de le rallonger de 250 m et d'augmenter son tirant d'eau pour atteindre 12,50 m. Il s'agit

de faire face au trafic afin d'accueillir des navires plus grands d'ici fin 2016. Les travaux prévoient la réalisation d'un chenal d'accès sur 600 mètres et 12,50 mètres de profondeur ;

- de la zone de cabotage : elle a été délocalisée depuis 2012 vers la Grande rade ;
- de la zone de pêche : où se trouvent les thoniers qui bénéficient de 270 m de linéaire contre 120 m avant la délocalisation. La pêche comporte des usines de transformation agro-alimentaire, une station d'épuration pour 4000 habitants, un remorquage portuaire ;
- de la zone de la presqu'île de Ducos : le site de Numbo avec une cimenterie et le site de la baie des Dames avec deux dépôts pétroliers (Mobil et Total) ;
- du port industriel de Doniambo : les infrastructures appartiennent à la SLN mais le plan d'eau appartient au Port autonome.

La **Petite rade** est organisée autour :

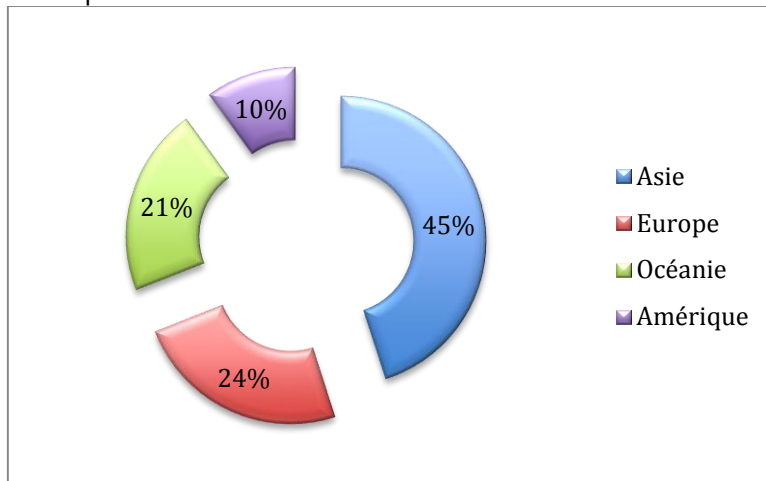
- du quai des Volontaires où le Betico accoste ;
- du quai FED ;
- du quai des Paquebots ;
- de la zone de Nouville Plaisance (conçue à un prestataire privé) ;
- de deux halles de halage à Nouville ;
- de la plaisance : ce sont 5 marinas avec des concessions privées. Cela représente 1500 anneaux et 300 places en port à sec ;
- du quai des Scientifiques où se trouve le port de cabotage.

L'année 2014 est marquée par un nouveau schéma directeur qui prévoit d'ici 7 à 8 ans de nouveaux travaux qui tiendront compte du développement des croisières dans la zone Pacifique et répondre ainsi à la demande croissante. Le schéma directeur prévoit un meilleur contrôle des entrées et des sorties des personnes et des marchandises. Il développera le barging (les barges entre Nouméa et le Nord et les Loyauté). La Petite rade fait l'objet d'intérêts pour la ville de Nouméa qui a des ambitions tout comme le Port autonome qui voudrait y accueillir la grande plaisance avec des yachts de 60 à 80 m, les futures navettes maritimes qui relieront Nouméa au Sud (Goro), à Païta, à Dumbéa et au Mont-Dore. Le schéma devra développer la plaisance face au manque de places dans les marinas actuelles. Il s'agira de déterminer des zones dans la Petite rade. Le Port devra être dragué pour un coût estimé à 1 milliard Fcfp.

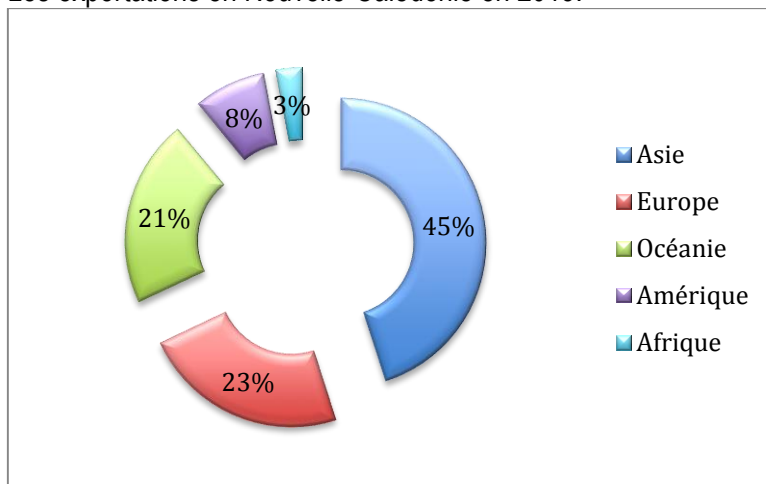
Aujourd'hui, le Port autonome ne peut accueillir que des navires de 250 m qui sont majoritairement la propriété de la compagnie maritime P&O. Or, les compagnies maritimes demandent des infrastructures portuaires adaptées à des navires plus grands. L'objectif est d'accueillir 2 paquebots de 300 m à 350 m de longueur. Le site prévu se situerait entre le port de Doniambo et la station d'épuration. Le défi sera alors d'intégrer ce futur équipement portuaire à son environnement afin d'accueillir dans de meilleures conditions 3500 passagers et plus de 1000 personnels par jour. En 2013, 146 paquebots ont accosté au port de Nouméa et 77 paquebots ont mouillé dans le reste de la Nouvelle-Calédonie (île des Pins et Loyauté). Ce sont 296 000 croisiéristes que la Nouvelle-Calédonie a accueillis.

Le port de Nouméa est le 1<sup>er</sup> port français d'Outre-mer en tonnage soit 5,2 millions de tonnes en 2013 grâce à la part du minerai de nickel dans le trafic portuaire. Le port de commerce reçoit en moyenne un navire par jour pour 94 000 EVP par. En 2013, le trafic de nickel représente 140 mouvements pour 3,2 millions de tonnes de minerai de nickel arrivés dans le port. Les minéraliers exportent des mattes de nickel et du ferronickel soit 165 000 tonnes exportées vers notamment l'Asie (Japon, Taïwan) et l'Europe (France, Espagne, Belgique).

### Les importations en Nouvelle-Calédonie en 2013.



### Les exportations en Nouvelle-Calédonie en 2013.



Ports français (en 2013)	Nombre de conteneurs (en EVP*)
Le Havre	2 millions
Marseille	1 million
Martinique	140 000
Guadeloupe	110 000
Nouvelle-Calédonie	94 000
Polynésie française	69 000

\* EVP : équivalent 20 pieds

### Thème 2 : Les compagnies maritimes

**Intervenant** : M. Benoît BURNOUF, président de l'Union maritime et portuaire, Directeur de Sofrana et représentant des transitaires.

**Site web** : [www.sofrana.nc](http://www.sofrana.nc)

La Nouvelle-Calédonie a accès à tous les marchés avec la présence des 5 plus grandes compagnies maritimes dont Maersk qui représente 15% du marché mondial, la CMA-CGM. Ces 5 plus grandes compagnies se partagent près de 50% du trafic mondial grâce à des gigantesques porte-conteneurs de 400 m de long, 18 m de tirant d'eau, 16 000 EVP.

Dans le monde, les navires se sont spécialisés pour transporter des véhicules(car-caryer ou car-ferry ou voiturier), des matières agricoles comme le riz ou le blé dans des conteneurs et non plus comme autrefois en vrac dans des vraquiers. Les vraquiers se chargent de transporter de l'acier, des engins, des matériaux divers.

La compagnie maritime régionale Sofrana possède une flotte qui lui permet de desservir la Nouvelle-Calédonie, la Nouvelle-Zélande, l'Australie, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, les petites îles du Pacifique comme Fidji, Samoa. Wallis-et-Futuna est desservie, quant à elle, par des navires encore plus petits. Les enjeux sont d'augmenter les surfaces de stockage et d'accueillir des navires plus grands. Le port de Nouméa reste plus compétitif face à ses voisins comme le Vanuatu ou Fidji dont la surface portuaire reste limitée faute de financements.

Le port s'est doté de 4 grues portuaires investies par les transitaires et non pas par le Port autonome. Il s'agit d'un investissement lourd de 400 millions Fcfp pour ces 4 grues. Une grue pèse 400 tonnes. Il y a aussi des engins avec des bras pour déplacer les conteneurs sur le quai. Un seul de ces engins coûte 50 millions et il y en a une dizaine soit un investissement total de 500 millions Fcfp. La Sofrana s'est dotée d'outils informatiques pour le suivi du conteneur : du navire au quai, au transitaire, au transporteur. Un navire partant d'un port européen passe par le Canal de Suez, fait un arrêt au port de Singapour, puis au port d'Auckland avant d'accoster à Nouméa. Le navire de la compagnie SwireShipping transporte 200 conteneurs sur 200 mètres de long pouvant transporter aussi des colis lourds.

### **Thème 3 : Pilotage maritime en Nouvelle-Calédonie**

**Intervenant** :M. Hubert PIQUEMAL, pilote maritime et président du Syndicat professionnel des pilotes maritimes de Nouvelle-Calédonie :

**Site web** : [www.pilotage-maritime.nc](http://www.pilotage-maritime.nc)

Le pilotage est l'assistance donnée au capitaine par un personnel commissionné par l'autorité pour la conduite et la manœuvre des navires à l'intérieur des zones de pilotage obligatoire de Nouvelle-Calédonie.

Dans chaque port français, c'est une entreprise privée qui est chargée d'un service public, celui d'accompagner les navires. Toutes les zones à l'intérieur du lagon et les îles Loyauté avec des points d'entrée situés au niveau des passes de Dumbéa, Boulari, et de La Havannah. Le pilotage maritime réalise 2500 opérations de pilotage par an qui tiennent compte de l'entrée, la sortie et le déplacement d'un point à un autre. Ces opérations sont réparties sur l'ensemble de la Nouvelle-Calédonie avec 13 pilotes disponibles 7 jours/7 et 24h/24. Un 14<sup>e</sup> pilote devrait être recruté en 2014.

Pour exemple, pour un paquebot de croisière, le pilote part pour 3 jours accompagner le navire de Nouméa vers Lifou puis vers l'île des Pins. Chaque année, le nombre d'escales augmente. En 2007, la Nouvelle-Calédonie a reçu 100 escales contre 450 escales de navires prévues en 2014. D'autres trafics ont fait augmenter le trafic total avec l'usine de Goro (3 navires par semaine), l'usine de Vavouto (1 navire par semaine avec la volonté d'avoir un pilote sur Koné en prévision du futur trafic). L'exportation de minerai de nickel a augmenté avec l'approvisionnement de l'usine de Corée du Sud (POSCO). Les types de navires qui accostent à Nouméa sont des porte-conteneurs, pétroliers, voituriers, minéraliers, paquebots. L'équipage est composé d'une vingtaine de membres : machine, passerelle, entretien, cuisine.