

6.20 ÉLABORER UNE POLITIQUE DE LA MER

- (1) On estime que seulement 1,5 % de la faune et de la flore marine sont connus. La surface de la planète Mars est mieux connue que le fond des océans (CMF 2011, www.cluster-maritime.fr).
- (2) Les océans recèlent 90 % des réserves d'hydrocarbures et 84 % des réserves de minerais et métaux rares (CMF 2011, rapport FAO « SOFIA 2012 » et rapport IFREMER « REMIMA 2011 »).
- (3) On entend par « espace maritime de la Nouvelle-Calédonie » l'ensemble des espaces marins de la Nouvelle-Calédonie convenu dans le sens géographique, incluant donc ZEE, extension du plateau continental et eaux territoriales, eaux intérieures.
- (4) On entend par « capital naturel » un espace naturel qui fournit des services d'approvisionnement (aliments, matières premières, etc.), de régulation (modération des phénomènes extrêmes, assainissement, etc.), culturels (divertissements, tourisme, spiritualité, etc.) et de soutien (habitats des espèces, diversité génétique), source : rapport TEEB L'économie des écosystèmes et de la biodiversité : intégration de l'économie de la nature, 2010.
- (5) À ce titre il est très vraisemblable (travaux de l'IRD et du MNHN notamment) que la zone semi-profonde et profonde de la Nouvelle-Calédonie représente un lieu de biodiversité unique en raison de l'histoire géologique de la région avec des espèces fossiles, la présence d'un gisement de niveau mondial de coraux dits froids et un caractère exceptionnel d'espèces nouvelles pour la science dans la plus part des groupes zoologiques.
- (6) L'emprise de l'ensemble du territoire calédonien est d'environ 1 500 000 km². Les terres émergées représentent un peu moins de 20 000 km², ce qui fait que plus de 98,5 % de la surface du territoire est marine. Les lagons de la Grande Terre représentent 56 % de l'espace terre + lagon.
- (7) Nouvelle-Calédonie est située au sud-est du triangle indo-malais, foyer le plus important de la biodiversité mondiale (Veron, 2000).



« Les larmes ont un goût salé pour rappeler aux souverains déchus la mer qu'ils ont négligée. »
Cardinal de Richelieu [1585-1642]

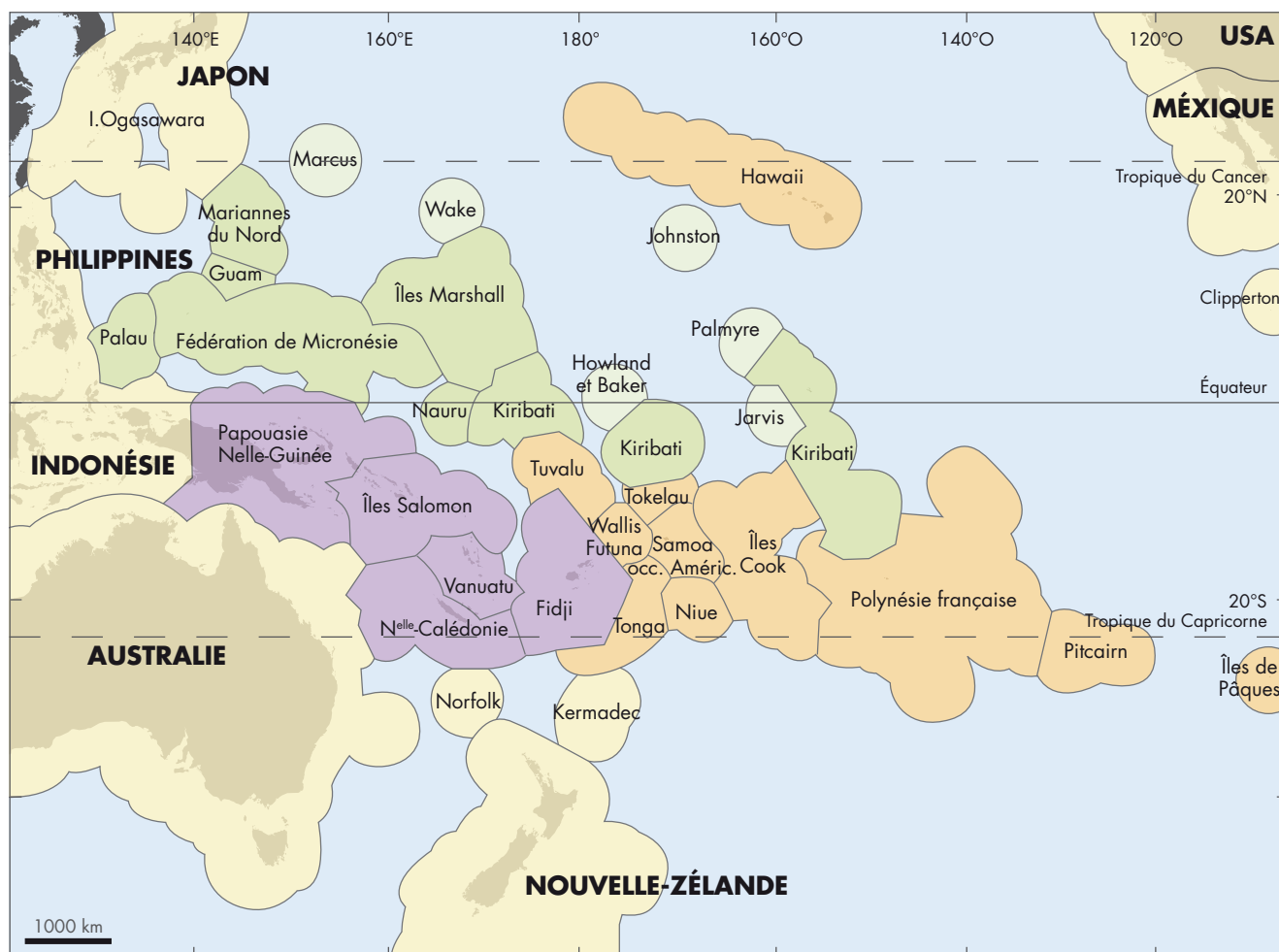
6.20.1 Le contexte

a. Éléments d'introduction

À l'échelle planétaire, il est admis que les océans, si mal connus⁽¹⁾, recèlent probablement bon nombre des ressources futures qui seront nécessaires à l'humanité⁽²⁾.

L'espace maritime de la Nouvelle-Calédonie⁽³⁾ constitue un capital naturel⁽⁴⁾ remarquable de tous points de vue, aussi bien littoral que côtier (récifs, lagons) et hauturier, semi-profond (relique du Gondwana) ou profond⁽⁵⁾. De par son étendue⁽⁶⁾, son histoire géodynamique et sa position géographique⁽⁷⁾ c'est un espace reconnu mondialement pour sa biodiversité.

1 LES ZEE DU PACIFIQUE



- Limite de la ZEE (Zone économique exclusive)
- ZEE de nations circum-pacifiques et dépendances non peuplées
- Mélanésie
- Micronésie
- Polynésie

source : Sea Around Us Project, 2012

L'espace maritime est également une zone géostratégique. La ZEE de la Nouvelle-Calédonie est en superficie la 5^e du Pacifique sud⁽⁸⁾. La Nouvelle-Calédonie est totalement dépendante de la mer pour son approvisionnement⁽⁹⁾. C'est également un lieu de passage nécessaire aux autres nations et c'est notre point de contact avec quatre pays⁽¹⁰⁾ et la zone internationale⁽¹¹⁾. Ceci implique⁽¹²⁾ le respect des règles du droit maritime international : sécurité de la circulation maritime, sauvetage et assistance, surveillance et police.

L'espace maritime est arrimé à la terre par l'intermédiaire des infrastructures portuaires (ports, wharfs, etc.) et par l'ensemble de la zone côtière qui représente un linéaire de 3 367 kilomètres d'interface⁽¹³⁾ avec les terres habitées. Ces zones de contacts directs sont à la fois une source de valeur pour les populations adjacentes, mais constituent également des menaces pour le lagon et l'océan.

(8) Voir <http://www.searoundus.org>, PEV, 2012.

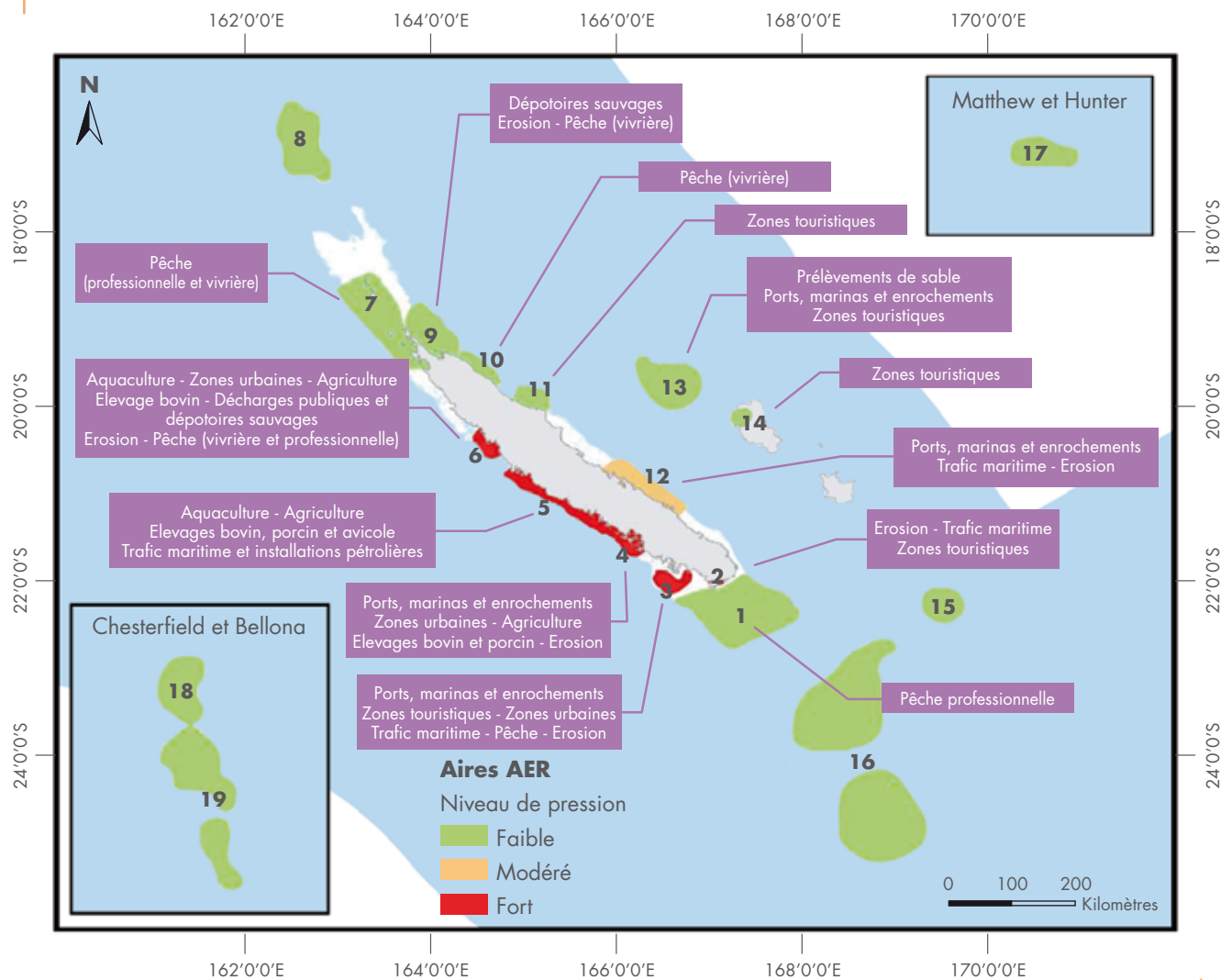
(9) Dépendance à plus de 99 % selon l'ISEE (2011). Rappelons qu'à l'échelle mondiale, 92 % du fret se fait par voie maritime.

(10) Australie, îles Salomon, Vanuatu, Fidji.

(11) À noter que l'extension du plateau continental n'a pas permis d'accroître la taille de la ZEE calédonienne, mais cette zone d'extension est sous compétence de l'État français pour ce qui concerne l'exploitation des ressources du sol et du sous-sol, y compris les ressources vivantes inféodées aux fonds.

(12) Convention de Montego Bay sur le droit de la mer (ONU, 1982).

(13) Source : <http://www.shom.fr/les-activites/projets/delimitations-maritimes/espaces-francais/> et 1986-2006, 20 ans de loi littoral, UICN 2006.



L'espace maritime représente des enjeux nourriciers, économiques, culturels, sociaux et géostratégiques, à travers l'ensemble des activités actuelles et futures qu'il soutient. Sa gestion est un défi majeur, y compris au plan mondial, sachant intégrer nature, développement économique et développement humain, permettant à la Nouvelle-Calédonie de se développer harmonieusement et de prendre sa place dans son environnement régional et international.

Malgré l'apparente évidence que l'espace maritime d'une île constitue une source de richesse, l'apport en valeur brute de l'espace maritime au développement de la Nouvelle-Calédonie est très modeste⁽¹⁴⁾, car c'est en réalité à travers des mécanismes plus complexes que l'espace maritime apporte toute sa valeur ajoutée, généralement sur de longues échelles de temps. L'espace maritime ne rapporte pas qu'au travers d'une

activité extractive comme la pêche, mais également dans sa contribution au tourisme (croisiéristes, gîtes exploitant le cadre naturel), à l'activité portuaire, aux activités récréatives (vente ou location de bateaux et de services associés), à l'éducation (écoles de voile), aux activités culturelles et spirituelles, à la communication (internet haut débit *via* un câble sous marin), etc. Les pays qui ont une Politique maritime sont ceux qui ont une Histoire maritime. L'histoire maritime de la Nouvelle-Calédonie c'est son peuplement par la mer, ce sont les clans de la mer, les grandes expéditions du XVIII^e et du XIX^e siècle, les santaliers, c'est l'usage du lagon par toutes les composantes de la population, partout sur le territoire. Une population de plus en plus consciente de la valeur du patrimoine naturel⁽¹⁵⁾ et désireuse de s'impliquer.

(14) Les produits de la mer représentent moins de 1 % dans le PIB. À noter que ne sont pas pris en compte les parts d'activités relatives au transport maritime, aux services relatifs à la plaisance et au nautisme, au tourisme ni aux activités récréatives liées à la mer.

Mais la Nouvelle-Calédonie n'est pas tournée vers la mer et convertit peu ce « capital naturel » en richesse pour son développement. Avoir une politique maritime qui permette de voir au-delà de l'horizon et de construire un futur qui puisera probablement une grande part de ses richesses dans le capital naturel de la mer est un enjeu essentiel pour le développement futur de la Nouvelle-Calédonie.

Au vu de ces quelques éléments de contexte, il apparaît que les espaces maritimes de la Nouvelle-Calédonie constituent un des leviers permettant de contribuer à l'ensemble des orientations fondamentales du schéma d'aménagement NC 2025 :

■ **« vers une société cohésive basée sur la confiance et la solidarité »**, par les activités nautiques qui constituent un vecteur de mixité sociale (activités socio-éducatives) et de rapprochement des communautés, en particulier au travers des pratiques récréatives ou sportives, mettant en avant des valeurs universelles (expérience mystique, inspiration culturelle, expression artistique, sentiment de bien-être, besoin d'aventure et de performance, etc.) ;

■ **« vers un nouveau modèle de développement »**, par le potentiel de valorisation du capital naturel maritime (sources de valeur endogène comme la pêche, les biotechnologies, les ressources minérales), mais aussi de par l'ensemble des activités vivrières (pêche récifo-lagonaire, pêche à pied, etc.) qui sont pratiquées, la mer contribue aux amortisseurs socio-économiques ;

■ **« vers un éco-territoire »**, par la qualité exceptionnelle du milieu marin ;

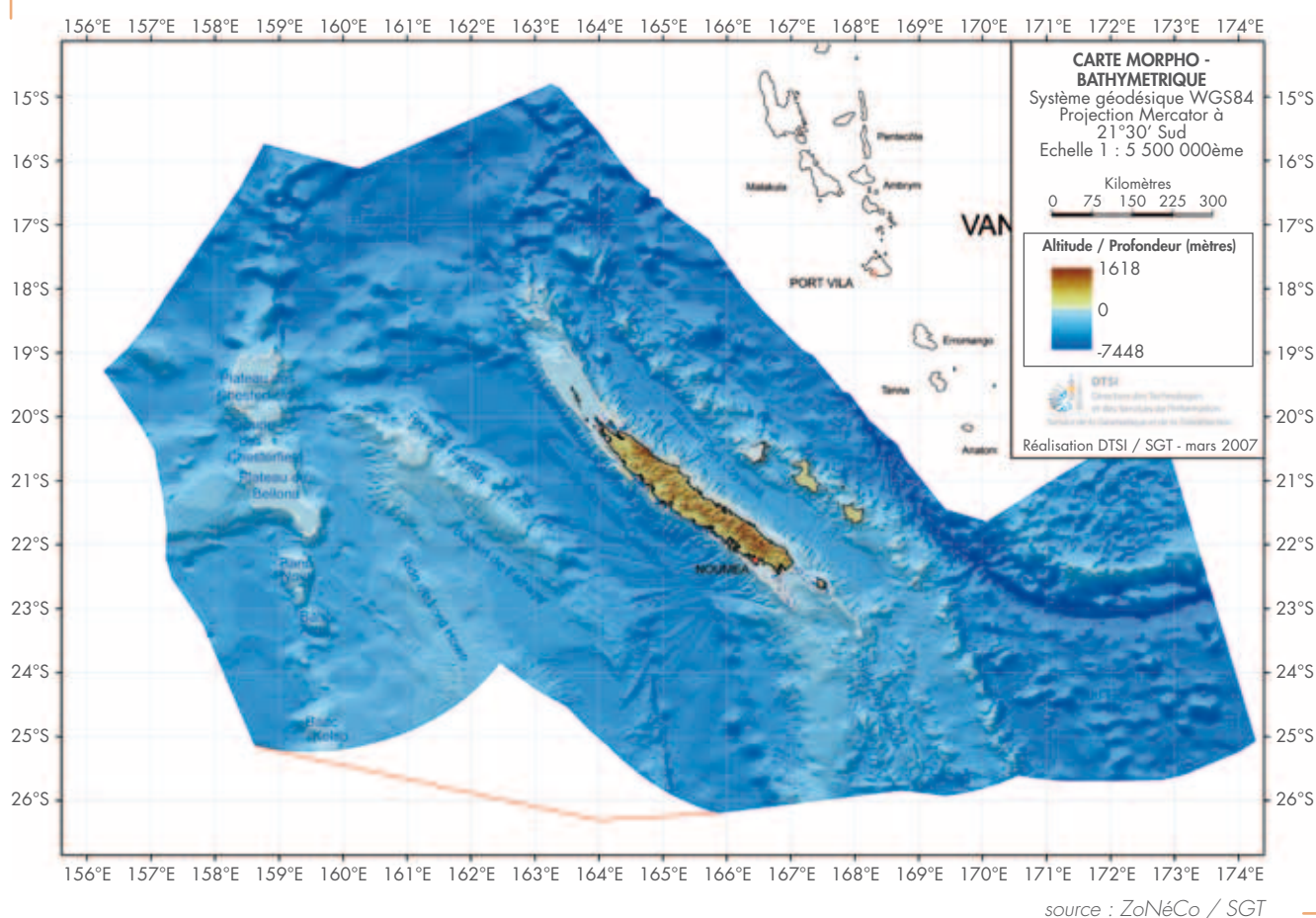
■ **« vers une nouvelle gouvernance »**, par la mise en œuvre d'une gestion intégrée de la mer et du littoral et des modes de gestion participative associés et qui sont amorcés notamment dans les zones inscrites au patrimoine de l'UNESCO.

b. Les indicateurs d'opportunité

Voici quelques-uns des indicateurs qui incitent à élaborer une politique maritime :

■ 98,5 % de l'espace devant être gérés par les collectivités de la Nouvelle-Calédonie sont des espaces maritimes ;

3 L'ESPACE MARITIME DE LA NOUVELLE-CALÉDONIE



(15) On peut citer à cet égard les 30 000 signatures recueillies par le Livre bleu lors de l'inscription d'une grande partie des lagons sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO en 2008 (www.ifrecor.nc/livrebleu).

- 60 % de la surface des lagons de la Grande Terre et des îles Loyauté sont inscrits sur la liste du patrimoine naturel de l'UNESCO, offrant à la Nouvelle-Calédonie une visibilité mais aussi une responsabilité internationale ;
- l'augmentation du trafic maritime : +8,8 % pour le tonnage de marchandises entre 2002 et 2011,

+50 % sur le nombre d'escales des croisiéristes. Ces éléments de croissance du trafic maritime en Nouvelle-Calédonie sont en cohérence avec les prévisions de forte augmentation du trafic international⁽¹⁶⁾. La carte ci-après donne une évaluation des risques de pollution liés au trafic maritime.

4 LE RISQUE DE POLLUTION LIÉ AU TRAFIC MARITIME



Source : Marine pollution risk assessment for the Pacific Islands region, SPREP, 2003

6.20.2 Les choix possibles et les priorités

La question du choix de savoir si une île doit se doter d'une politique maritime ne se pose pas en tant que telle, d'autant moins dans le contexte de la Nouvelle-Calédonie et du transfert des compétences qui confère maintenant au pays l'essentiel des prérogatives en la matière.

La question se pose en termes de priorités, pour savoir s'il est souhaité que la future politique maritime de la Nouvelle-Calédonie puisse servir de levier en matières de :

■ **source de croissance économique future** : dans ce cas les priorités doivent se porter sur les acquisitions de connaissance permettant d'explorer le potentiel associé au capital naturel, sur l'articulation avec les politiques d'innovation et de recherche, sur la préservation de la qualité des écosystèmes, sur la maîtrise de l'espace maritime pour la prévention des risques et la sécurité des activités maritimes et sur des processus originaux d'exploitation durable (biotechnologies, diversification aquacole, énergies marines renouvelables, minerais profonds)⁽¹⁷⁾ ;

■ **levier de cohésion sociale, voire de fondement identitaire** : les priorités porteront alors plus sur l'aménagement du littoral et le développement des activités touristiques, récréatives ou de subsistance en lien avec la mer. Les priorités sur le maintien de la qualité des écosystèmes et la maîtrise de l'espace maritime pour la prévention des risques et la sécurité des activités maritimes resteront essentiels ;

■ **rayonnement régional par la mise en œuvre dans les eaux calédoniennes d'une gestion durable des ressources et des espaces**, forgeant une expertise locale exportable vers les vastes états maritimes de la région confrontés à des problématiques similaires. Les priorités seront alors la maîtrise de l'espace maritime pour la prévention des risques et la sécurité des activités maritimes, la préservation de la qualité des écosystèmes par la mise en œuvre de processus de gestion durable et les acquisitions de connaissance permettant d'identifier le potentiel associé au capital naturel.

En fonction des priorités sur ces trois axes, il sera possible d'ajuster le curseur des efforts à produire sur les différents objectifs opérationnels ci-après exposés.

(16) Voir rapport du Sénat sur la maritimisation, juillet 2012.

(17) Initiative dite d'une « croissance bleue », COM (2012) 494, septembre 2012.

6.20.3 Objectifs, résultats attendus et moyens

La traduction opérationnelle pour la mise en œuvre d'une politique maritime se décline selon deux principaux objectifs stratégiques⁽¹⁸⁾ pour lesquels nous donnons plus de détails, notamment en termes de résultats attendus. L'ensemble de la déclinaison opérationnelle sur de tels objectifs, lorsque les priorités auront été fixées, devra être conduit par les services techniques des différentes collectivités en fonction de leurs compétences.

a. Organiser la gestion durable des espaces et des ressources marines

■ La bonne qualité des écosystèmes

Garantir le bon état écologique de l'espace maritime et la continuité de fourniture de services écosystémiques est un enjeu vital, le développement d'activités génératrices de valeurs tangibles ou intangibles ne peut être envisagé que si la qualité des écosystèmes est maintenue. Cette gestion dans son ensemble (espaces côtiers, récifo-lagonaires et hauturiers) est complexe, doit être adaptée pour chaque zone spécifique et doit se concevoir à travers une vision globale et partagée. Parmi les actions concrètes qui peuvent être programmées on peut citer :

■ l'amélioration des connaissances du fonctionnement écosystémique de l'environnement marin. Il est nécessaire de mettre en cohérence les objectifs à atteindre en matière de connaissance scientifique avec les orientations qui seront données en matière de politique d'exploration, de recherche, d'innovation et de valorisation ;

■ la mise en œuvre d'une stratégie de suivi et de surveillance de l'environnement marin adaptée à la diversité des enjeux et à l'immensité des espaces concernés. L'existence de technologies éprouvées permettant de mettre en œuvre des suivis efficaces (surveillance satellitaire⁽¹⁹⁾, suivi

vidéo, systèmes automatisés de mesures et de suivi de paramètres de qualité des eaux et des milieux, observatoires sous-marins, etc.) est une piste à privilégier. Ce suivi doit concerner l'environnement physico-chimique et trophique, mais aussi les ressources et les usages, en prenant en compte la dynamique d'évolution, permettant de détecter les perturbations de court terme (pollutions anthropiques, cyclones, etc.) ou de long terme (changement climatique) ;

■ un meilleur transfert des connaissances (qu'il s'agisse de résultats de la recherche scientifique, de guides méthodologiques ou encore de normes de références) aux services opérationnels des collectivités. L'optimisation de ce transfert doit permettre aux services techniques de proposer des règles de gestion adaptées ;

■ une meilleure circulation des données et des informations : il s'agit là de mettre en œuvre à la fois des outils facilitant le partage des informations, mais également des processus de gouvernance qui puissent assurer la cohérence de l'action publique permettant aux collectivités compétentes de mettre en œuvre des réglementations adaptés.

■ Pêche durable et ressources halieutiques

Le potentiel en termes de volume de ressources, d'espaces disponibles et de qualité des stocks est indéniable et permet d'atteindre à la fois des objectifs économiques (très bon taux de couverture de la consommation intérieure⁽²⁰⁾ tout en dégageant un potentiel à l'export) et sociaux (la pêche vivrière qui représente près de 90 % du volume de poisson prélevé⁽²¹⁾ crée un tissu d'activité sur l'ensemble du pays et joue un rôle social important par les échanges qu'elle génère entre les populations, et par son effet d'amortisseur social du fait de son importance dans les ressources alimentaires non-monétaires des ménages calédoniens⁽²²⁾). Les axes d'efforts prioritaires identifiés sont les suivants :

(18) On trouvera dans le Dossier mer (réalisé fin 2012 par l'ensemble des services opérationnels de l'État, du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie et des provinces, accompagnés par un certain nombre d'organismes œuvrant dans le milieu marin) les développements plus complets.

(19) Par exemple GMES en Europe, ou GEOSS dont les leaders sont les USA, l'UE et le Japon.

(20) La pêche hauturière permet de couvrir 85 % des besoins en poisson pélagique (source ISEE-DRD, 2010).

(21) En volume annuel, la pêche côtière artisanale représente en 2010 environ 900 tonnes, alors que le volume de pêche vivrière est estimé à 5 000 tonnes (SMMP). Une étude TNS de 2010 a évalué l'approvisionnement des ménages à 7 000 tonnes.

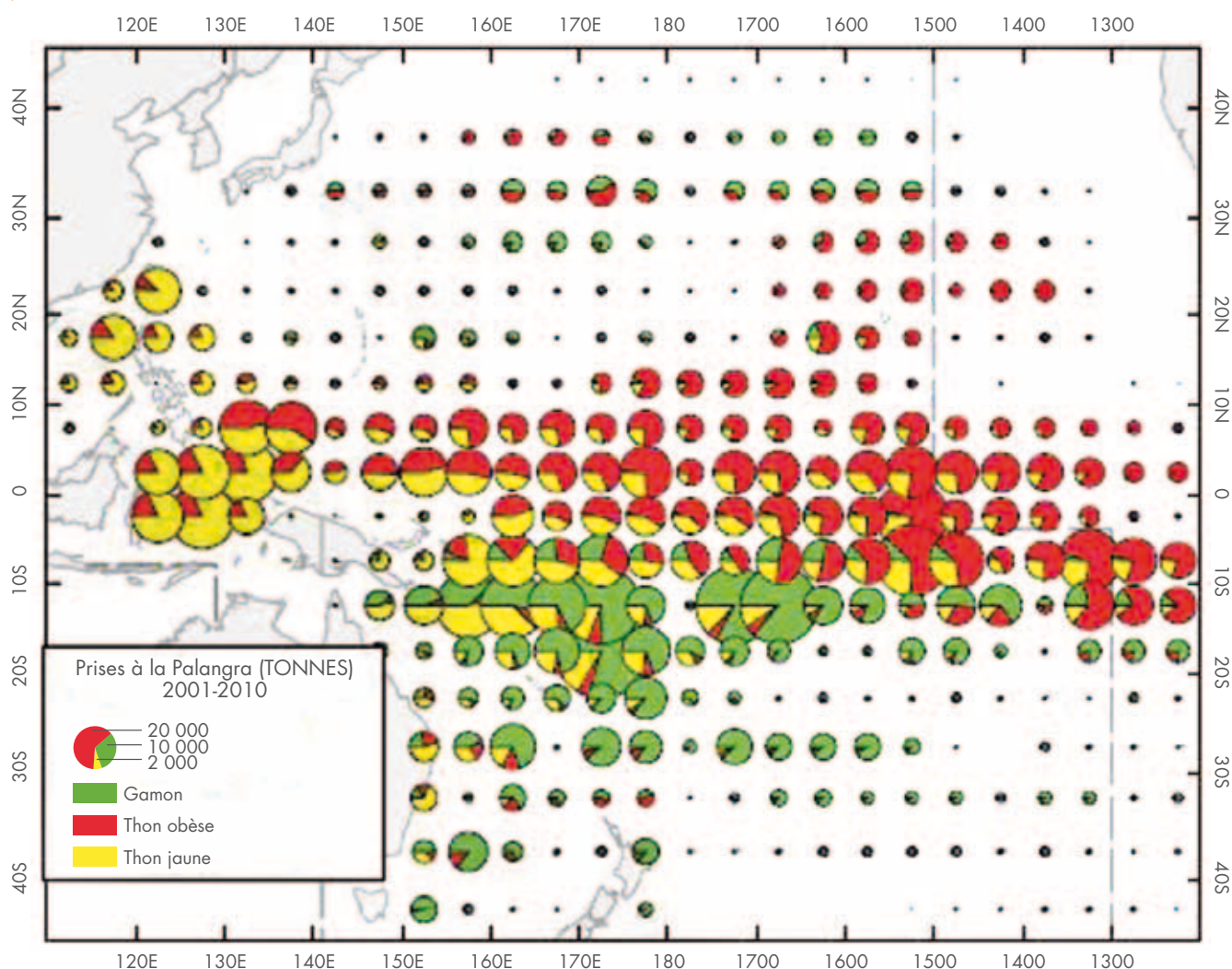
(22) Les poissons du lagon et le gibier représentent environ 80 % de l'approvisionnement en produit animal sur le marché non monétaire (Mémento agricole 2011, DAVAR). Selon l'ISEE (BCM 2008), les ressources non monétaires alimentaires des produits de la mer correspondent à 5,5 milliards XPF (soit 38 % de l'ensemble de l'alimentaire non monétaire). Voir également l'étude DAVAR, ERPA, TNS, 2011 : Évolution de l'approvisionnement des ménages calédoniens en produits alimentaires.

- consolider la filière pêche hauturière (notamment les unités de transformation), renforcer la création de valeur sur les marchés à l'export en jouant sur la notion de qualité et de label (type MSC⁽²³⁾), renforcer la pénétration du marché intérieur (en terme de consommation de protéines d'origine poisson qui pourrait gagner sur les protéines animales importées comme le poulet)⁽²⁴⁾ ;

- intervenir dans les commissions internationales

pour la régulation des pêches permettant de préserver la ressource halieutique. La pêche hauturière des armements calédoniens vise des espèces migratrices dont l'essentiel des stocks se situe au nord de la ZEE. Les menaces proviennent de la surpêche mondiale⁽²⁵⁾ et du réchauffement climatique qui pourraient voir des modifications dans la répartition spatiale des stocks de grands poissons pélagiques ;

5 STATISTIQUE DE PÊCHE 2001-2010



source : FAO, 2011

(23) MSC : Marine Stewardship Council, organisme de certification.

(24) Les chiffres indiquent que les Calédoniens consomment environ 40 kg de poisson/hab/an, ce qui n'est pas extraordinaire lorsqu'on sait qu'en France c'est 37 kg et que dans certains états océaniques cela peut atteindre 90 kg (source : CPS, 2008).

(25) Les armements calédoniens pêchent environ 2500 t/an. La pêche thonière mondiale en volume est de 4 050 387 tonnes, dont 2 391 469 tonnes pêchées dans le Pacifique central et ouest (Oceanic Fisheries Programme, CPS, 2010).

■ réguler les usages et les pressions sur l'ensemble des côtes. La pêche côtière et vivrière représente près de 90 % du volume de poisson prélevé. Ces volumes sont en augmentation⁽²⁶⁾ et la régulation de cette activité doit faire l'objet d'une approche différente de celle de la filière pêche classique. Le renforcement des processus de gestion participative (mis en place dans le cadre de l'inscription au patrimoine de l'UNESCO) structurés par entités territoriales homogènes⁽²⁷⁾ est un axe prioritaire. L'organisation de ces comités de gestion doit être soutenue et structurée pour permettre de consolider les informations d'observation faisant défaut (données de prélèvement, commerces associés aux activités nautiques), la régulation des conflits d'usage, la formation des acteurs, la surveillance sanitaire (cas de la teneur en mercure de la chair des grands pélagiques, microorganismes d'origine fécale ou biotoxines dans les coquillages, ou des questions de contamination des eaux relatives à la pêche en estuaire).

■ Identification du potentiel maritime

Vis-à-vis des potentialités émergentes, les atouts de la Nouvelle-Calédonie sont multiples et jugés importants en terme de création de valeur mettant pleinement le capital naturel de la Nouvelle-Calédonie au bénéfice du développement et du rayonnement régional⁽²⁸⁾. Cet objectif opérationnel doit être approfondi en cohérence avec la « politique de recherche et d'innovation » et la « politique sur les filières stratégiques innovantes » par ailleurs détaillées. Concernant la politique maritime, il s'agit essentiellement d'organiser

l'identification et le potentiel. Les axes clefs sont les suivants :

■ évaluation du potentiel des ressources minérales⁽²⁹⁾ (dans le domaine hauturier⁽³⁰⁾ et côtier⁽³¹⁾) : les connaissances en matière de géologie sont avancées⁽³²⁾, mais encore incomplètes. Il est nécessaire de relancer de grandes opérations d'exploration de la ZEE à conduire dans un contexte international régional⁽³³⁾. Ces explorations incluent en parallèle des objectifs de connaissance géologique et de connaissance des environnements biologiques qui ont conquis ces milieux profonds. Compte tenu des enjeux et des moyens lourds à mettre en œuvre, ces explorations doivent être planifiées en cohérence avec une stratégie nationale/internationale d'exploration des grands fonds marins ;

■ l'actualisation de la réglementation minière dans la ZEE⁽³⁴⁾ qui est en cours⁽³⁵⁾ doit constituer un point d'attention tout à fait particulier afin, d'une part, de favoriser les industriels à prospecter plus précisément⁽³⁶⁾ le potentiel des ressources minérales identifiées, et d'autre part, de garantir que toutes exploitations futures permettront de disposer de retombées économiques significatives au bénéfice de la Nouvelle-Calédonie dans le respect du capital naturel de l'espace maritime ;

■ sur des échéances plus courtes, le potentiel en matière de biomolécules tirées d'espèces locales adaptées à des milieux spécifiques⁽³⁷⁾ est important compte tenu de la biodiversité, de l'endémisme et de conditions environnementales, et doit faire l'objet d'une recherche ciblée, ainsi que d'une protection juridique⁽³⁸⁾ à la fois stricte

(26) Des études conduites en 1984 (ORSTOM) et 1993 (Leblic et al) évaluent le volume de pêche à environ 2 100 tonnes/an. L'évaluation faite en 2011 est de 5 000 tonnes/an (SMMPM).

(27) Géosystèmes littoraux et lagonaire, interface d'échanges terrestres et marins, C. Jost, 1997.

(28) La Nouvelle-Calédonie est déjà reconnue par les pays de la région comme une référence en matière de géosciences marines.

(29) Le rapport d'information du Sénat fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées au nom du groupe de travail sur la maritimisation (17 juillet 2012) évalue que le retour sur investissement de ce type de ressource se situe sur des horizons de 15-20 ans.

(30) Ressources minérales fossiles de type huile et gaz, et ressources minérales des dépôts sulfureux ou d'encroûtements de manganèse et cobalt notamment. Les gisements probables en hydrocarbures se situent dans les bassins sédimentaires, notamment le bassin de Nouvelle-Calédonie. Les dépôts sulfureux probables se situent dans les zones de volcanisme actif (Matthew, Hunter) ou éteint, les encroûtements de manganèse et cobalt sont principalement situés dans l'est et le sud de la Grande Terre.

(31) Granulats minéralisés en sortie d'estuaires, agrégats marins ainsi que la présence exceptionnelle d'un hydrothermalisme hyperbasique peu profond (baie de Prony).

(32) Petroleum potential of New-Caledonia basins, Vially et al, 2002 ; Synthèse régionale des connaissances en géosciences marines, éditée en partenariat par la DIMENC.

(33) Cas, par exemple, des campagnes hauturières TECTA et VESPA, désormais placées en priorité 1 suite à des évaluations scientifiques et technologiques (Commission Nationale Flotte) et réalisables selon des conditions à encore préciser.

(34) L'actuelle réglementation date de 1954.

(35) Prévues par la DIMENC pour fin 2013.

(36) Des opérateurs sont déjà demandeurs [source DIMENC].

(37) En particulier les bactéries extrêmophiles et les micro-algues.

(38) Voir en particulier la convention sur la Diversité biologique (ONU, 1992) dont est issu le protocole de Nagoya (ONU, 2010), ainsi que le rapport Dispositifs d'accès et de partage des avantages en outre-mer : pertinence et faisabilité, CGDD/FRB, 14 septembre 2010.

(préservant les intérêts de la Nouvelle-Calédonie) et attractive (permettant aux intérêts financiers d’y trouver également leur compte) ;

■ dans un contexte de tensions grandissantes sur le marché des combustibles fossiles et de la très forte dépendance énergétique de la Nouvelle-Calédonie, le potentiel en matière d’énergie marine renouvelable⁽³⁹⁾ devrait être mieux évalué⁽⁴⁰⁾, en particulier le couplage de ce type d’énergie (ETM, par exemple) avec la production d’eau douce dans le contexte particulier des îles Loyauté pourrait s’avérer intéressant ;

■ valoriser les autres usages humains à travers le développement des pratiques récréatives (vecteur de mixité et de cohésion sociale) et la mise en œuvre d’une stratégie touristique prenant en compte le volet maritime⁽⁴¹⁾. Aujourd’hui, deux fois plus de touristes arrivent en Nouvelle-Calédonie par la mer que par avion⁽⁴²⁾. L’exploitation de ce nouveau gisement de valeur est encore balbutiante, en particulier pour ce qui concerne les conditions de mouillage des navires aux escales (hors Nouméa) qui posent des problèmes environnementaux (ancres et longueurs de chaîne qui perturbent fortement les fonds coralliens⁽⁴³⁾). Anticiper

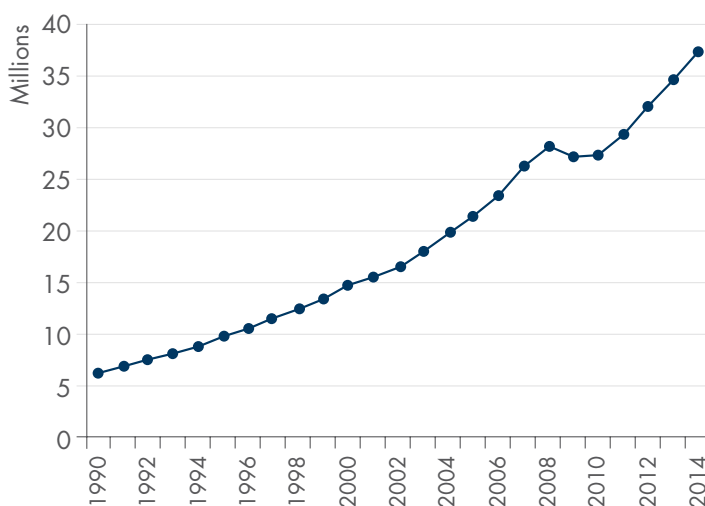
l’évolution de la taille des navires et le nombre de rotations, faciliter les possibilités d’escales supplémentaires, tout en développant les offres de service à terre pour les touristes débarquant est un gisement de valeur important⁽⁴⁴⁾ et doit constituer un axe de développement.

b. La prévention des risques et la sécurité des activités maritimes

Quelques mois après la réalisation effective des transferts de compétences de l’État à la Nouvelle-Calédonie en matière de police et sécurité de la circulation maritime⁽⁴⁵⁾, la Nouvelle-Calédonie et l’État exercent désormais, simultanément, cette responsabilité sur des zones maritimes ou des champs de compétence contigus. Les responsabilités d’État côtier, d’État du pavillon et d’État du port, telles que définies dans la convention de Montego Bay sur le droit de la mer, sont partagées entre l’État et la Nouvelle-Calédonie.

Les accidents en mer récents et les données sur le trafic maritime en Nouvelle-Calédonie tendent à prouver que l’exposition au risque du à la circulation maritime est de plus en plus importante sur le territoire.

6 L’ÉVOLUTION DU TRAFIC MARITIME MONDIAL



Source : rapport du Sénat, juillet 2012

(39) Les différents types d’énergie marine renouvelable sont : énergie marémotrice, houlomotrice, hydrolienne, énergie thermique des mers (ETM) et l’éolien off-shore.

(40) L’association avec l’Institut d’Excellence sur les Énergies Décarbonées (IEED) France Énergies Marines qui promeut en particulier les solutions techniques relatives à l’éolien en mer, l’hydrolien (courants), l’énergie houlomotrice, l’Énergie Thermique des Mers (ETM).

(41) Le PDT CNC (Plan de Développement Touristique Concerté de Nouvelle-Calédonie, décembre 2005) développe très peu cet aspect, alors que la mixité terre/mer de l’avantage spécifique de la Nouvelle-Calédonie, « archipel paradisiaque à Grande Terre », y est clairement mentionnée.

(42) En 2011, environ 1 000 000 de touristes avion pour 200 000 croisiéristes (70 000 en 2005). Les opérateurs touristiques n’hésitent pas à annoncer 1 000 000 de croisiéristes d’ici 10 ans.

(43) Propositions pour limiter l’impact de l’ancrage des navires de tourisme sur les récifs coralliens en Nouvelle-Calédonie, Rapport d’étude IRD, Marc Leopold et Pascal Dumas, IFRECOR, 2009.

(44) Selon les ratios du PDT CNC fixant à environ 8 000 XPF la dépense d’un croisiériste, et si l’on suit la projection d’un potentiel à 1 000 000 de touriste dans les 10 prochaines années cela représente (à franc constant) un gisement de valeur minimum de 8 milliards XPF.

(45) Loi organique modifiée 99-209 du 19 mars 1999 (§1°bis du III de l’article 21) et loi de pays 2009-10 du 28 décembre 2009.

La fréquentation des navires de commerce étrangers entre 2002 et 2011 a augmenté, faisant varier le tonnage global de marchandises de +8,8 %, le trafic maritime intérieur restant à peu près constant sur la période. Le nombre d'escales de paquebots s'est accru de 50 %, avec un doublement du nombre de croisiéristes entre 2007 et 2011. Les prévisions basées sur les programmes des navires de croisière fréquentant la Nouvelle-Calédonie sont de 308 escales en 2012 avec une augmentation importante en 2013 (397), pour atteindre 428 escales de paquebots en 2014. Par ailleurs, le nombre de navires de plaisance s'est accru de 8 % entre 2007 et 2011, soit 22 800 navires pour 250 000 habitants, soit 6 fois plus qu'en France métropolitaine⁽⁴⁶⁾. Enfin, 396 navires professionnels immatriculés en Nouvelle-Calédonie ont été mis en service sur la période 2007-2011. L'activité du MRCC⁽⁴⁷⁾ est stable sur la période, mais les interventions des sauveteurs en mer (SNSM⁽⁴⁸⁾) sur la zone côtière ont été multipliées par quatre. Ces éléments de croissance du trafic maritime en Nouvelle-Calédonie sont en cohérence avec les prévisions de forte augmentation du trafic international⁽⁴⁹⁾.

Par ailleurs, les perspectives d'approfondissement du canal de Panama devraient à terme voir des navires de commerce, dont la taille et le tirant d'eau seront très supérieurs aux spécifications actuelles, accéder aux abords de la Nouvelle-Calédonie et entraîner en matière d'aménagement portuaire des conséquences très importantes.

Trois thèmes de réflexion sont de nature à faire émerger une stratégie de gouvernance globale permettant de prévenir les risques de toute nature et de maintenir un haut niveau de sécurité dans l'espace maritime.

■ L'inspection de la sécurité des navires et la prévention des risques professionnels maritimes

Outre la définition de zones maritimes contiguës, la convention de Montego Bay a défini les droits et devoirs de l'État du pavillon, de l'État côtier et de l'État du port. Cette convention est ainsi à

l'origine de la mise en place d'un ordre juridique international visant à améliorer la sécurité maritime et la prévention des pollutions et, pour partie, à réglementer la prévention des risques liés au trafic maritime.

En France, cet ordre juridique est décliné en droit interne, pour maintenir un niveau élevé de sécurité et de prévention des pollutions et permettre l'action sur deux leviers : l'inspection des navires français au titre de l'État du pavillon et le contrôle des navires étrangers au titre de l'État du port.

Alors que les missions de contrôle et d'inspection des navires et la maîtrise du corpus juridique national de sécurité maritime était sous la responsabilité de l'État, les transferts de compétence du 1^{er} juillet 2011 ont dévolu à la Nouvelle-Calédonie cette compétence sur environ 85 % de la flotte de navires immatriculés en Nouvelle-Calédonie et donné au territoire la responsabilité de la production normative pour réglementer la sécurité, l'hygiène, la santé et la sécurité au travail, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution par les navires. La compétence du contrôle des navires étrangers en escale dans les ports de Nouvelle-Calédonie est quant à elle restée celle de l'État.

■ Le contrôle et l'inspection des navires

Une politique efficace de prévention des risques dus aux trafics maritimes doit reposer sur une action équilibrée à deux leviers que sont l'inspection du pavillon et le contrôle par l'État du port. Sur ces deux leviers, il convient que l'État et la Nouvelle-Calédonie répartissent ensemble les ressources adéquates pour trouver un équilibre et des objectifs d'inspection concertés et adaptés à l'évolution des trafics. Cette politique devrait être mise en œuvre par une administration destinataire de l'ensemble des données liées aux trafics en mer.

(46) En France métropolitaine le nombre de navires de plaisance s'établit à 955 000 unités pour 65,4 millions d'habitants.

(47) MRCC : Marine Rescue Coordination Centers.

(48) SNSM : Société Nationale de Sauvetage en Mer.

(49) Voir rapport du Sénat sur la maritimisation, juillet 2012 [voir graphique 6.20.3.2] et l'évaluation des risques de pollutions [SPREP, 2003, carte 6.20.1.2b].

Pour renforcer la politique de sécurité maritime mise en œuvre en Nouvelle-Calédonie et la promouvoir dans la région Pacifique sud, la coopération régionale dans le domaine de la sécurité maritime avec les pays voisins devrait être renforcée et systématisée. Dans le cadre de l'inspection au titre du pavillon, la Nouvelle-Calédonie devrait être systématiquement représentée à la commission du Pacifique sud. Sur le levier du contrôle par l'État du port, la participation de l'État comme observateur dans le *mémorandum* de Tokyo⁽⁵⁰⁾ permettrait l'échange de données et le suivi des navires étrangers avec tous les pays de la région impliqués dans cette mission de contrôle. Dans cette stratégie globale de contrôle, la formation des hommes revêt une importance capitale. À l'image de la politique de contrôle et d'inspection des navires, la compétence des inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes devrait être construite sur des connaissances et des savoir-faire acquis selon un processus réglementé et une expérience longue sur le terrain. Les échanges avec l'Australie ou la Nouvelle-Zélande mais aussi avec les pays insulaires de la région permettraient aux inspecteurs de bénéficier d'une expérience dans des pays aux problématiques comparables et de promouvoir le niveau d'exigence de sécurité maritime développé en Nouvelle-Calédonie.

■ Le corpus juridique de sécurité maritime et de prévention de la pollution

L'action simultanée sur les deux leviers de la politique de contrôle nécessite le maintien d'un corpus juridique décliné des standards minimum internationaux et appliqué aux navires fréquentant les eaux de Nouvelle-Calédonie. Ce corpus juridique repose principalement sur quatre piliers que sont : les conventions internationales de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), de 1973 sur la prévention de la pollution par les navires, de 1978-1995 sur les normes de formation des gens de

mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) et de 2006 sur le travail maritime (MLC). Depuis le transfert de compétence du 1^{er} juillet 2011, la flotte de navires de la compétence de la Nouvelle-Calédonie (85 % des navires immatriculés sur le territoire) repose sur un ensemble de règles figé depuis cette date. À ce jour, deux réglementations de sécurité des navires et de prévention de la pollution distinctes sont mises en œuvre en Nouvelle-Calédonie, l'une maîtrisée par l'État et évolutive pour 15 % des navires de sa compétence, l'autre maîtrisée par la Nouvelle-Calédonie et figée pour les 85 % de navires restant. Pour ne pas compromettre une politique de contrôle efficace, la Nouvelle-Calédonie pourrait mettre en place des processus de veille réglementaire et de production normative (pour réglementer la sécurité, l'hygiène, la santé et la sécurité au travail, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution par les navires) afin de maintenir et de faire évoluer les normes de sécurité, de prévention de la pollution, de formation des gens de mer et de protection des travailleurs sur les navires immatriculés en Nouvelle-Calédonie.

■ La gestion et la connaissance de l'espace maritime au regard des contraintes de sécurité des biens, des personnes et de l'environnement

Dans un contexte général d'accroissement de l'activité humaine dans le domaine maritime et sur le littoral, la Nouvelle-Calédonie va devoir être en mesure d'améliorer la sécurisation des voies recommandées

■ L'hydrographie

L'objectif est l'amélioration de la connaissance générale du lagon pour la navigation de faible tonnage en dehors des voies recommandées au sens strict, ou au-delà pour la capacité à répondre rapidement à des évolutions de besoins, comme la définition de voies d'accès de chargement du nickel ou d'escales de paquebots.

(50) Les états membre du mémorandum de Tokyo (www.tokyo-mou.org) sont : Australie, Canada, Chili, Chine, Fidji, Hong-Kong-Chine, Indonésie, Japon, République de Corée, Malaisie, Nouvelle-Zélande, PNG, Philippines, Russie, Singapour, Thaïlande, Vanuatu, Viet Nam.

L'amélioration de ces connaissances est essentielle pour l'anticipation (ou la maîtrise partielle) des risques associés à l'augmentation très probable du niveau moyen global des mers ou du nombre de phénomènes climatiques extrêmes, ou encore pour maîtriser au mieux la menace sismique (tsunami). La gestion de ces risques et les dispositifs de prévention associés reposent, là encore, sur une analyse qui ne peut se passer de données hydrographiques et topographiques de haute qualité permettant la construction de modèles numériques aptes à simuler et prévoir le comportement des masses d'eau en océanographie opérationnelle. Cette exigence de connaissance fine de la topographie et des phénomènes liés au niveau des mers (marée, niveau moyen, surcotes, etc.) ne peut être couverte que par des techniques hydrographiques et topographiques performantes (levés et données destinés à constituer un référentiel du littoral, approche de type Litto3D® - bathymétrie Lidar aéroportée).

■ La signalisation maritime

Depuis le 1^{er} janvier 2011, l'ensemble de la compétence de signalisation maritime est exercé par la Nouvelle-Calédonie qui en assure la responsabilité technique et fonctionnelle via son service de Phares et Balises⁽⁵¹⁾. Aujourd'hui, cette contribution permet de maintenir le niveau de qualité actuel des moyens humains et matériels, nautiques et terrestres, du service à isopérimètre d'intervention (Grande Terre et îles Loyauté). Dans le futur, si la Nouvelle-Calédonie décide d'augmenter son périmètre d'intervention en intervenant sur les zones éloignées, telles que les atolls de Chesterfield et Bellona, l'acquisition d'un baliseur polyvalent de plus grande taille (autonomie supérieure) devrait être envisagée. La Nouvelle-Calédonie devra veiller à la formation spécifique de ses personnels, continuer à exercer une veille technologique en collaboration avec les services de l'État et créer un lien avec l'association internationale de la signalisation maritime.

■ La capacité à faire face à ces enjeux sécuritaires

Elle repose sur une composante capacitaire basée, d'une part, sur des moyens lourds (équipements scientifiques, navires) mais également sur une expertise et des compétences spécifiques fondamentales, associées à de la formation de haut niveau technique, ainsi qu'à de la veille technologique et normative. Le maintien de la capacité actuelle, son développement et son financement, devront être pris en compte afin que l'ensemble de ces moyens reste adapté aux enjeux calédoniens et à leur évolution future. L'une des solutions envisageables étant que les moyens (humains, compétences, équipements scientifiques et navires porteurs) de l'État et de la Nouvelle-Calédonie continuent à être coordonnés et à évoluer en fonction des besoins locaux, des normes internationales ainsi que de l'état de l'art. Il est à noter que de tels équipements peuvent être mutualisés avec différents types de missions⁽⁵²⁾ et qu'il convient de faciliter cette rationalisation de l'exploitation des moyens.

■ L'action des pouvoirs publics en mer

Les missions de l'action des pouvoirs publics en mer concernent principalement la maîtrise de l'activité maritime (surveillance de la zone économique exclusive, lutte contre les activités illicites et répression des infractions en mer) et l'intervention en cas de sinistre en mer (mise en œuvre du plan ORSEC maritime : sauvegarde de la vie humaine en mer, lutte contre les pollutions accidentelles et assistance aux navires en difficulté).

Dans les départements et territoires français d'outre-mer, l'action de l'État en mer est organisée autour d'un délégué du gouvernement (préfet ou Haut-Commissaire), assisté d'un commandant de zone maritime en charge de la coordination de l'action des administrations en mer. Dans les eaux calédoniennes (eaux territoriales et zone économique exclusive), les transferts de compétence

(51) Le service des Phares et Balises est un service de la Nouvelle-Calédonie créé par l'arrêté n° 2005-3035/GNC portant réorganisation de la direction des Infrastructures de la Topographie et des Transports terrestres (DITTT). Ses missions sont les suivantes : (1) entretenir et créer le balisage maritime dans les eaux territoriales, (2) soutenir la logistique (terrestre et maritime) du service hydrographique et océanographique de la marine (dans le cadre des conventions de transfert État/Nouvelle-Calédonie/SHOM), (3) participer au plan ORSEC maritime par la mise à disposition des moyens nautiques.

(52) Notamment des missions scientifiques plus ciblées sur la connaissance et la cartographie thématique des fonds : types d'habitat, considérations morpho-sédimentaires, sismiques et pénétrateurs de sédiments, etc.).

réalisés depuis 1999 ont mis en place une répartition originale des compétences entre l'État, la Nouvelle-Calédonie et les provinces.

La consolidation des transferts de compétence réalisés et la formalisation de l'organisation de l'action des pouvoirs publics en mer constituent des enjeux majeurs pour la promotion de la fonction garde-côtes en Nouvelle-Calédonie. En raison du cadre juridique souvent imprécis, il revient à la Nouvelle-Calédonie de consolider juridiquement les compétences transférées.

Dans le domaine de la compétence « sauvegarde de la vie humaine dans les eaux territoriales », une évaluation annuelle de la mise à disposition du MRCC Nouméa sera réalisée dans le cadre du comité directeur « sauvegarde de la vie humaine ». Des modalités d'exercice direct de cette compétence par la Nouvelle-Calédonie seront explorées en lien avec les services de l'État : intégration d'agents calédoniens au sein du MRCC, veille de sécurité et de détresse (avec en particulier les modalités d'évolution de « Nouméa Radio »), soutien aux acteurs locaux du sauvetage, prévention et sensibilisation à la sécurité des loisirs nautiques. La sauvegarde de vie humaine dans les eaux territoriales est une composante du dispositif ORSEC maritime qui devra être mis à jour afin d'intégrer l'évolution des risques en mer (croisiéristes en particulier) et les prochains transferts de compétence (en particulier la gestion de l'interface mer-terre après le transfert de la compétence de la sécurité civile à la Nouvelle-Calédonie le 1^{er} janvier 2014).

Au niveau des aléas et pollutions marines, on distinguera les pollutions d'origine terrestre avec impact marin (accident à terre, en rivière, impacts des rejets urbains, industriels, agricoles, aquacoles, etc.), des pollutions d'origine marine avec impact en mer ou sur le littoral (accident pétrolier ou chimique, par exemple). Ces deux aléas obligent à intégrer des éléments de connaissance et de prévision sur les états de la mer, des houles, courants, devenir des masses d'eau, dérives de polluants, notamment basés sur les outils de modélisation⁽⁵³⁾ de l'océanographie opérationnelle.

La pression internationale croissante sur les ressources halieutiques et l'augmentation générale des activités illicites en mer (narcotrafic, pollutions volontaires, etc.) imposent une capacité de surveillance et d'intervention en haute mer afin de préserver les richesses de la ZEE de la Nouvelle-Calédonie et protéger son territoire de flux non maîtrisés.

Les moyens de l'action des pouvoirs publics en mer se répartissent entre les moyens littoraux (intérieur du lagon), côtiers (jusqu'à 20 nautiques d'un abri) et hauturiers. Au niveau de l'État, seules les Forces Armées de la Nouvelle-Calédonie (FANC) et la Gendarmerie nationale disposent de moyens d'intervention. Les moyens militaires aujourd'hui déployés rendent possible une capacité permanente d'intervention sur l'ensemble de la ZEE. Ils permettent également à la France d'assurer ses responsabilités internationales dans le Pacifique sud (sauvetage maritime et aérien, police des pêches, etc.). Au niveau des collectivités de la Nouvelle-Calédonie, la zone côtière est le domaine d'action privilégié même si certains moyens disposent d'une capacité hauturière.

L'adaptation des capacités d'intervention aux missions de l'action des pouvoirs publics en mer constitue un enjeu majeur pour la Nouvelle-Calédonie au cours des prochaines années.

(53) Travaux développés en partenariat entre Ifremer et IRD sur le code de calcul d'un modèle numérique hydrodynamique côtier (MARS 3D), mais actuellement limité à la zone du lagon sud et non opérable de façon opérationnelle.

6.20.4 Les prérequis et conditions de réalisation

Dans chaque thème exposé ci-dessus, l'exigence d'un *corpus* juridique de la Nouvelle-Calédonie permettant de soutenir une politique de prévention et de maîtrise des risques dans un système global de surveillance, de contrôle et d'intervention en mer, ainsi que par l'acquisition de connaissances et de suivi des milieux et la mise en place de plans de gestion des espaces, apparaît comme le socle d'une future politique maritime de la Nouvelle-Calédonie.

Dans ce cadre, la Nouvelle-Calédonie pourrait assumer ses nouvelles responsabilités suite aux transferts de compétence en mettant en place des processus de veille réglementaire et de production normative. Elle pourrait profiter de l'expertise et du travail de production normative de l'État issu du droit international et communautaire et donner des avis pour la ratification des conventions internationales, puis transposer dans son droit interne les standards internationaux. L'organisation administrative mise en place et la répartition des compétences devraient permettre l'élaboration et la production de normes dans les domaines de la sécurité maritime, de la prévention de la pollution, de la formation des gens de mer, de la protection des marins au travail, de la sauvegarde de la vie humaine en mer, de l'hydrographie et de la prévention des risques d'origines naturelles et technologiques, à haut niveau d'exigences. Ces processus pourraient faire l'objet d'une convention entre l'État et la Nouvelle-Calédonie et d'une participation de la Nouvelle-Calédonie comme observateur aux côtés de l'État dans les instances internationales.

Par ailleurs, les radiocommunications maritimes devraient faire l'objet d'une analyse spécifique afin de déterminer la répartition des compétences et les mesures à prendre afin de répondre aux impératifs évidents de sécurité en mer.

Fort de ce socle favorable au développement durable des activités maritimes en Calédonie, une politique maritime soutenant le développement du pays nécessiterait de définir les perspectives en terme d'emploi, et le soutien de la Nouvelle-Calédonie à la formation professionnelle dans le secteur maritime. Cette impulsion est nécessaire parce que l'emploi de marins embarqués est un important gisement d'emploi, mais également parce que ces emplois sont les emplois à terre de demain : dans l'administration calédonienne, dans les entreprises et bureaux d'étude

calédoniens, les armements, les agences maritimes, au pilotage maritime, au PC secours en mer, notamment. Cette dynamique doit s'appuyer notamment sur un effort de formation plus important des Calédoniens, au profit d'un secteur qui requiert des compétences techniques de haut niveau. Le secteur doit réussir, comme le secteur minier aujourd'hui, à attirer les hauts potentiels, de sorte qu'ils participent au développement de l'économie maritime du pays.

Une réflexion est également nécessaire sur les conditions d'exploitation des navires armés en Nouvelle-Calédonie. La Nouvelle-Calédonie a déjà engagé un chantier de modernisation de son droit du travail maritime. Cependant cette réflexion devrait être poursuivie de sorte que l'exploitation du navire soit évaluée de façon globale (technique, social et fiscal notamment) compte tenu des conditions du marché mondialisé du transport maritime.

Dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre d'une politique maritime de la Nouvelle-Calédonie, un prérequis essentiel concerne également la coordination de l'ensemble des structures œuvrant dans le domaine maritime.

ÉTAT

Police générale dans tous les domaines où s'exerce l'action de l'État en mer - desserte maritime entre la Nouvelle-Calédonie et les autres points du territoire de la République - statut des navires - contrôle et inspection de la sécurité des navires effectuant une navigation internationale ou soumis à la détention d'un titre international de sécurité - exercice, hors des eaux territoriales, des compétences résultant des conventions internationales sous réserve de l'art.22 - 10° relatif aux ressources de la Z.E.E - travaux hydrographiques en Z.E.E et en haute mer - application du Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande - sûreté maritime - ORSEC zone de défense et de sécurité - ORSEC maritime (à l'exception de la coordination des opérations de recherche et de sauvetage dans les eaux territoriales et intérieures) - **ORSEC Nouvelle-Calédonie*** - police des épaves maritimes - prospections de biens culturels maritimes à l'aide de matériels spécialisés - immersions dans la Z.E.E. - contrôle de l'exercice de la profession de marin - organisation des examens professionnels maritimes et contrôle pédagogique de l'école des métiers de la mer - délivrance des titres et diplômes relevant du ministère chargé de la mer - régime social des gens de mer (E.N.I.M) - distinctions honorifiques - instruction des demandes de défiscalisation État et des demandes de subvention au titre des contrats de développement pour les équipements portuaires ainsi que le secteur de la pêche - contrôle de l'application (police) de la réglementation des pêches - **commerce maritime****

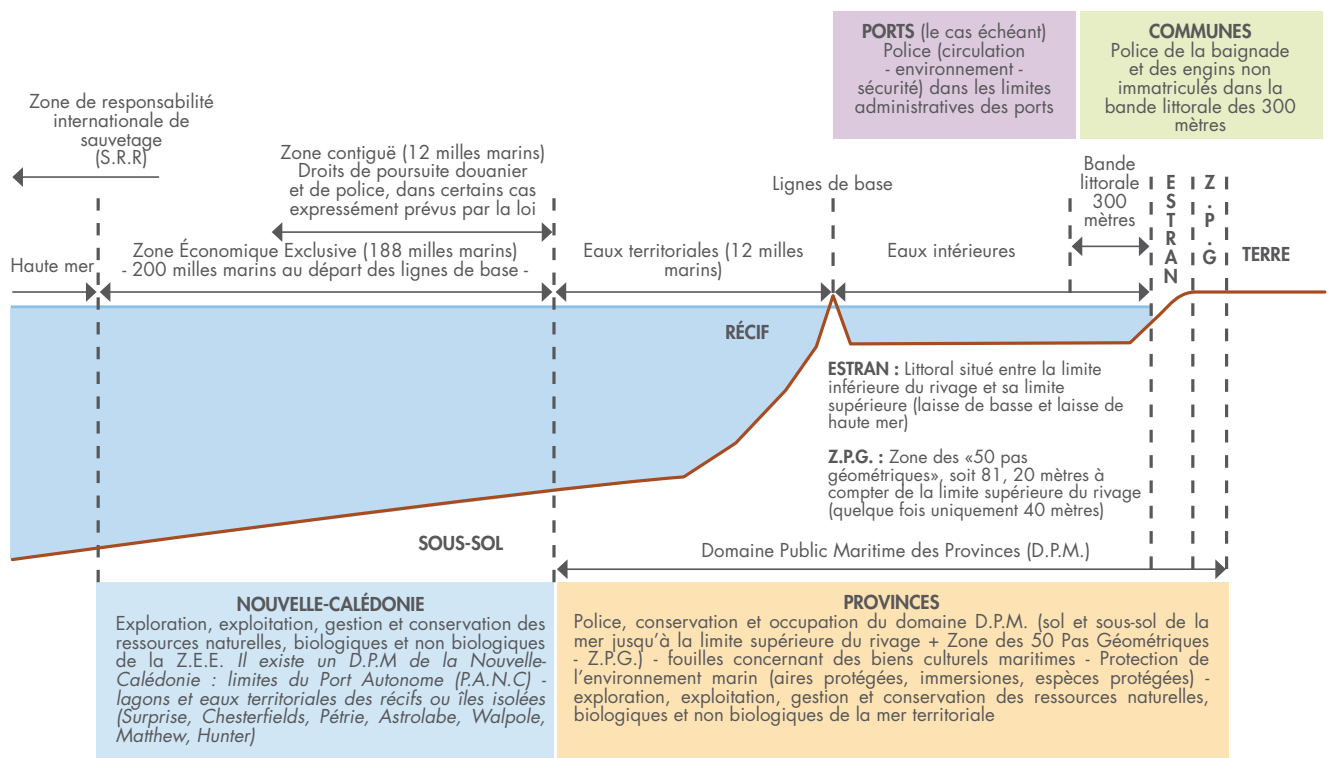
* Compétence transférée à la Nouvelle-Calédonie à compter du 1er janvier 2014, conformément et dans les limites de la loi de pays n°2012-1 du 20 janvier 2012

** Compétence transférée à la Nouvelle-Calédonie entre le 1er juillet 2013 et le 14 mai 2014 conformément à la loi de pays n°2012-2 du 20 janvier 2012

NOUVELLE-CALÉDONIE

Application des principes directeurs du droit du travail pour le secteur maritime - suivi des conditions d'engagement et de travail des marins - protection sociale des gens de mer (C.A.F.A.T.) - inspection du travail - formation professionnelle - desserte maritime d'intérêt territorial - protection du monopole de pavillon - immatriculation des navires - réglementation transports et activités nautiques à caractère touristique - police sanitaire et zoosanitaire dans les ports - études économiques et statistiques du secteur - relations avec les organismes de recherche - participations aux organisations régionales des pêches maritimes et du transport maritime - **police et réglementation de la circulation maritime dans les eaux territoriales et intérieures** (police administrative spéciale - commission nautique - pilotage maritime - manifestations nautiques)** - **sécurité de la navigation dans les eaux territoriales et intérieures** (hydrographie - signalisation maritime)* - **réglementation de la sécurité des navires et inspection des navires** (navires immatriculés en Nouvelle-Calédonie et qui effectuent une navigation entre tous points de la Nouvelle-Calédonie)** - **sauvegarde de la vie humaine en mer** (coordination des opérations de recherche et de sauvetage dans les eaux territoriales et intérieures)**

Compétences transférées à la Nouvelle-Calédonie au 1er janvier 2011* et au 1er juillet 2011** conformément à la loi de pays n°2009-10 du 28 décembre 2009



Service des Affaires maritimes - Service de la Marine Marchande et des Pêches Maritimes - 2012 (version 2.7)

source : SMMPM, 2013

L'acquisition, la transmission et le traitement de données issues des organismes opérationnels devraient être normalisés et centralisés par une structure administrative de haut niveau d'expertise (dans les domaines de la sécurité maritime, de la connaissance et la préservation des milieux, ainsi que pour le développement des activités

en mer, des infrastructures portuaires et littorales, et de l'emploi) afin de soutenir les besoins et les objectifs généraux à atteindre. Au-delà des outils facilitant le partage des informations, c'est également la mise en œuvre de processus de gouvernance permettant d'assurer la cohérence de l'action publique⁽⁵⁴⁾.

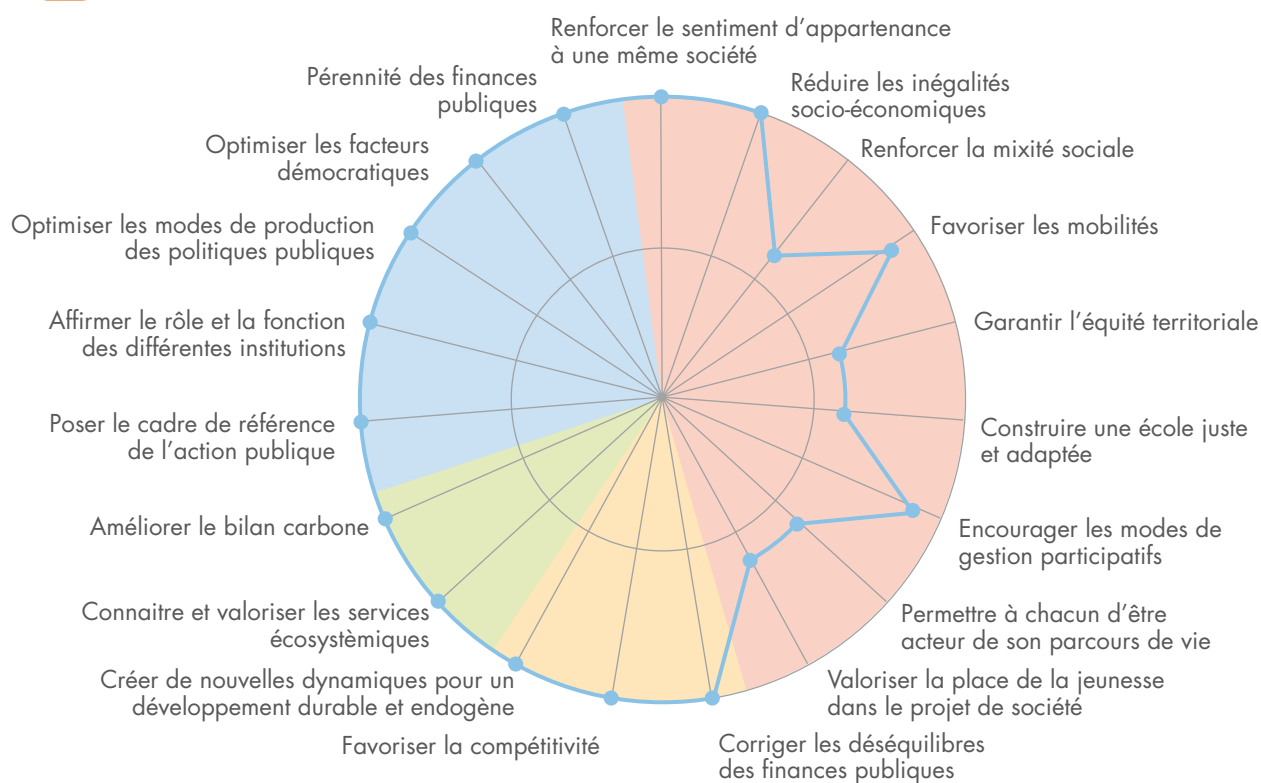
(54) Plus d'une trentaine de structures agissant dans le domaine marin sont recensées.

Enfin, tel que nous l'avons vu, le développement d'une politique maritime ambitieuse peut permettre d'atteindre des objectifs économiques, environnementaux et sociaux. En fonction de la place consentie à la future politique maritime de la Nouvelle-Calédonie, il conviendra d'établir des liens forts avec les politiques d'aménagement du territoire⁽⁵⁵⁾, d'environnement⁽⁵⁶⁾, de formation⁽⁵⁷⁾, d'enseignement supérieur, de recherche et innovation⁽⁵⁸⁾, les politiques économiques⁽⁵⁹⁾, sociales et culturelles⁽⁶⁰⁾, ainsi que la politique extérieure⁽⁶¹⁾.

En quoi la politique maritime contribue aux orientations fondamentales ?

Le diagramme ci-dessous⁽⁶²⁾ met en évidence la très large contribution que pourrait avoir une politique maritime vis-à-vis des défis⁽⁶³⁾ du schéma d'aménagement NC2025. Qu'il s'agisse bien évidemment du domaine environnemental ou économique, mais également pour les domaines sociétaux et de gouvernance.

8 ÉLABORER UNE POLITIQUE DE LA MER



Plus on s'éloigne du centre du diagramme, plus la politique publique contribue à l'orientation fondamentale.

- Vers une société cohésive basée sur la confiance et la solidarité
- Vers un éco-territoire
- Vers un modèle de développement pérenne
- Vers une nouvelle gouvernance

(55) Voir les chapitres 6.6 et 6.9.

(56) Voir le chapitre 6.19.

(57) Voir le chapitre 6.3.

(58) Voir le chapitre 6.18.

(59) Voir les chapitres 6.10, 6.11, 6.14 et 6.17.

(60) Voir les chapitres 6.1 et 6.2.

(61) Voir le chapitre 6.21.

(62) Voir le chapitre 1 qui explique comment ces diagrammes ont été obtenus.

(63) Voir chapitre 5.