

Schéma Directeur

PANC 2023 -2027

Présentation au Gouvernement de Nouvelle-Calédonie
13 septembre 2023





Nouveau Directeur

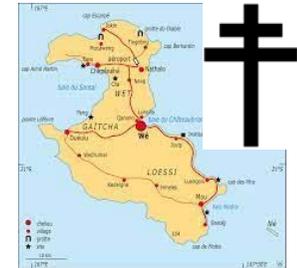


$$\text{Why} = (p \times S) \times l$$

$$p \times S = \frac{\text{Why}}{l} = \frac{58\,860 \text{ N} \times \text{m}}{1,2 \text{ m}}$$

$$p \times S = \frac{\text{Why}}{l} = 49\,050 \text{ N}$$

- Marin (état d'esprit, communauté...);
- Calédonien ;
- Ingénieur ;
- Retour au Caillou (œil différent) ;
- Déterminé ;
- Ouvert à la discussion ;
- Loyal (hiérarchie, réglementation...)





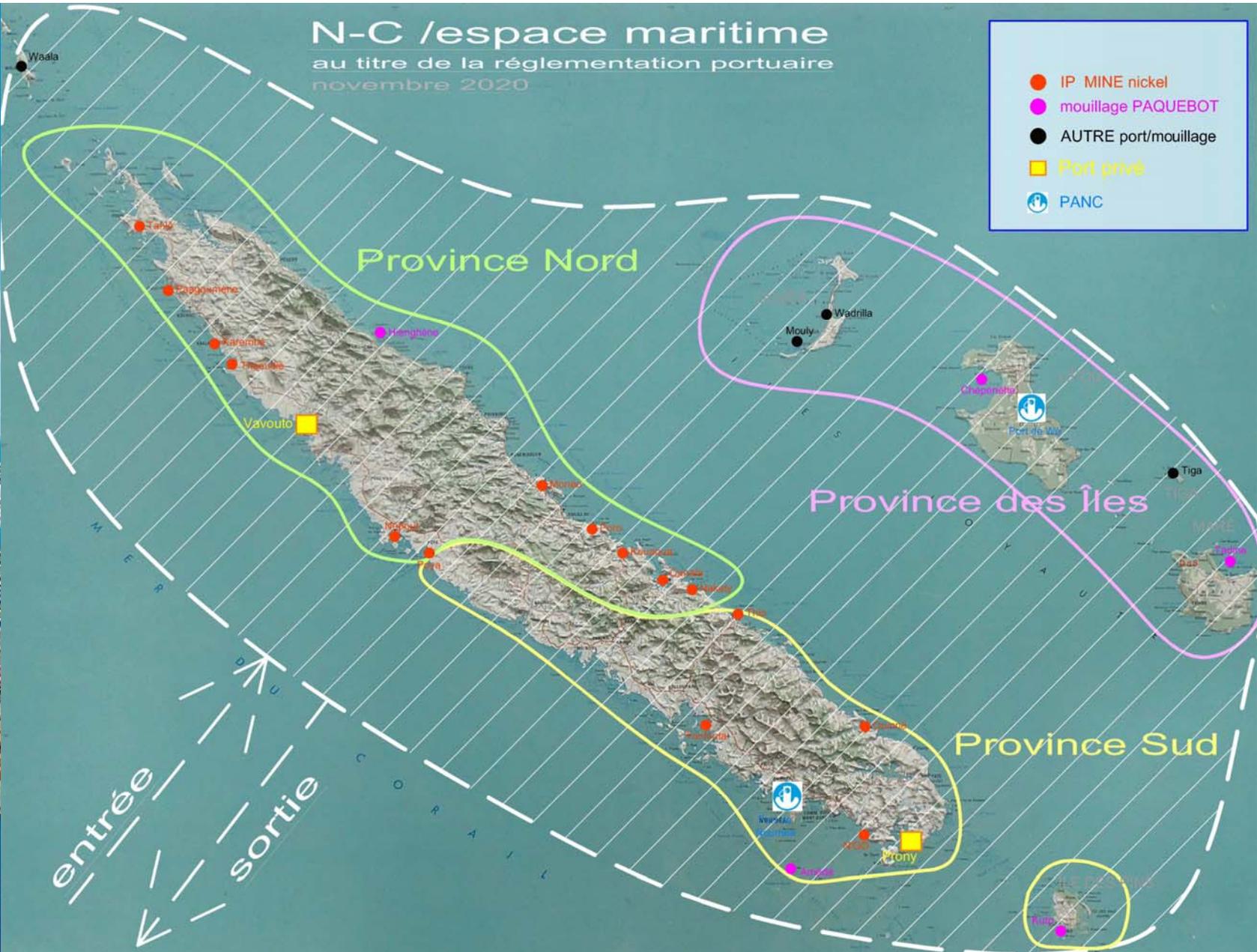
Sommaire :

Le Port Aujourd'hui : Patrimoine Important / Etat des finances ;

Synthèse du Schéma directeur 2023-2027 ;

Un plan stratégique à mener en urgence.







Le port aujourd'hui: un patrimoine très important

5 installations portuaires, 2 cales de halage, 3 gares maritimes, 70 bâtiments (docks et bureaux), **2 000 ml de quai**, **45 ha de terre-pleins**, **1 500 ha de plan d'eau** (petite rade et grande rade)

L'établissement Port Autonome compte 43 effectifs à temps plein. Le seul secteur du transport maritime et de la logistique représente **1 039 emplois directs** et près de 20 milliards de FCFP de chiffres d'affaires (Observatoire de l'économie maritime NC – 2017)

Le Port de Nouméa est le second port d'outre-mer français en volume de trafic avec **5 M Tonnes** de manipulés (dont 3 MT de minerais) et 100 000 containers

Et le second port de croisière de France après Marseille-Fos avec 202 escales de paquebots à Nouméa et 473 622 passagers en 2017.

Nouméa un site : commerce, croisière, pêche hauturière, plaisance, base militaire, cabotage, gare maritime des îles, terminal hydrocarbures, terminal minier

Remorquage : DSP 2*45T (TUG max 54T)





Un établissement calédonien stratégique



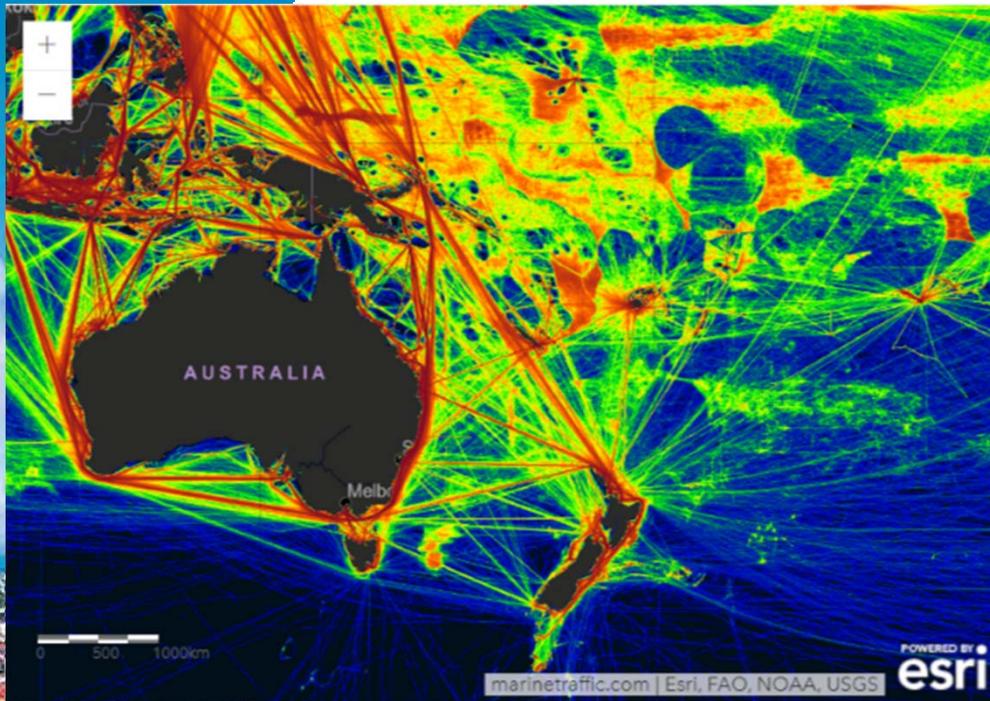
Noumea Harbor, Noumea, New Caledonia on 20 January 1943. 80-G-323000



Tableau n°10 : Le « Container Port Performance Index 2021 » pour l'Océanie

Port Name	Rank	Index Points
NOUMEA	88	46.9
WELLINGTON	151	17.8
PAPEETE	167	14.2
NELSON	194	8.6
BELL BAY	218	3.1
BLUFF	241	(1.8)
ADELAIDE	264	(9.9)
BRISBANE	288	(24.6)
NAPIER	290	(25.7)
OTAGO HARBOUR	298	(30.1)
LAE	301	(31.7)
MELBOURNE	308	(37.4)
TIMARU	310	(37.7)
LYTTELTON	314	(47.7)
PORT BOTANY	324	(63.9)
TAURANGA	325	(64.5)
FREMANTLE	335	(90.5)
AUCKLAND	351	(142.9)

- Port de France avant Nouméa ;
- Les Américains avaient aussi vu juste ;
- Le fret maritime représente 99 % du trafic ;
- **Un terminal de commerce très performant ;**
- **Le Grand Quai : un incontournable pour les croisiéristes dans le Pacifique Sud ;**
- Un vase d'expansion pour les Grands Ports d'Asie.



Carte du trafic maritime mondial en 2017 (plateforme Arcgis)

- Point de convergence économique ;
- Qualité des services PANC (navigation, acconage) ;
- Confiance économique et politique ;
- **Un fort potentiel de Hub Régional (2021 Transbordement) ;**
- ZEE très riche à protéger et mettre en valeur.

Un appui logistique pour les navires de guerre ;



Croix du Sud 2023- Navires la force internationale en escale au PANC (photo FANC)



Un établissement au cœur de l'économie



Le PANC : 3 milliards de richesse créée directement et indirectement chaque année

La capacité du port à générer de la richesse est très élevée :

- 1- son taux de valeur ajoutée est de l'ordre de 80% ;
- 2- 30 points de plus que la moyenne des activités en Calédonie.

Bénéfique à l'ensemble de l'économie :

- En premier lieu aux entreprises calédoniennes (croissance de l'activité) ;
- Aux ménages aussi : le supplément de consommation induit, directement et indirectement par les investissements portuaires s'élève à près de 830 MF chaque année en moyenne ;
- Aux administrations publiques, enfin, qui bénéficient de recettes fiscales supplémentaires prélevées sur la richesse induite par les investissements portuaires.



Synthèse du Schéma directeur 2023-2027



ELEMENTS DE PLANIFICATION STRATEGIQUE
SCHEMA DIRECTEUR 2023-2027
 08.08.2023



		FORCE	FAIBLESSE
		<ul style="list-style-type: none"> Voie de navigation sûre Accès privilégié et aux croisements des routes maritimes régionales Bonne base d'infrastructures et d'outillages portuaire Rendement des opérations de manutention portuaire Foncier disponible Domaine maritime disponible (Grande Rade notamment) Port au cœur de la ville 	<ul style="list-style-type: none"> Capitaux propres disponibles et capacité d'investissement Compétitivité et Organisation du PANC / des opérations portuaires Congestion des quais et conflits d'usages Commerce – Croisière Connexion routière SLN-PANC Préparation à la montée des eaux Gestion des navires de plaisances au mouillage en Petite Rade
OPPORTUNITE	<ul style="list-style-type: none"> Stabilité & confiance politique et économique Fonction support du territoire : logistique, sanitaire, santé, police Tissu économique et industriel miniers et maritimes performants Partenariat Public Privé Convergence des intérêts économiques, sécuritaires et politiques dans la région indopacifique Subvention d'investissement / CODEV Schéma d'aménagement et de développement de la Nouvelle Calédonie Proximité des têtes de lignes Croisière 	<p style="text-align: center;"><u>Stratégie d'attaque</u></p> <p style="text-align: center;">Favoriser l'émergence d'un Hub régional de containerisation</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p style="text-align: center;">Livable ① bis: Aménagement du Terminal de Commerce (nécessaire également pour le Terminal Croisière).</p> <p style="text-align: center;">Consolider la position d'escale privilégiée pour la croisière en développant les capacités d'accueil</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p style="text-align: center;">Livable ③ : Nouveau Terminal Croisière</p> <p style="text-align: center;">Favoriser la position d'escale privilégiée pour les navires scientifiques régionaux en développant les capacités d'accueil</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p style="text-align: center;">Livable ④ : Nouveau quai des scientifiques</p>	<p style="text-align: center;"><u>Stratégie de renforcement</u></p> <p style="text-align: center;">Développer des partenariats avec les compagnies maritimes pour construire une offre portuaire multimodale (commerce/croisière) élargie</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p style="text-align: center;">Livable ③ : Partenariat Public-Privé Nouveau Terminal Croisière</p> <p style="text-align: center;">Développer la compétitivité par les synergies sur les zones industrialo-portuaires</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p style="text-align: center;">Livable ① bis: Outils mutualisés (aire de lavage, de maintenance de stacker, de stockage des grues, d'inspection Douane/Sivap)</p> <p style="text-align: center;">Déléguer la gestion des navires de plaisance au mouillage en Petite RADE (DSP)</p>
RISQUE	<ul style="list-style-type: none"> Nouvelles routes commerciales & Feederisation (impact de l'IMO 2023 et navire plus grand) Nouvelle Concurrence régionale (Fiji, Vanuatu) Continuité territoriale et souveraineté Montée des eaux et réchauffement climatique Complexité réglementaire et Gouvernance maritime diffuse Cybersécurité 	<p style="text-align: center;"><u>Stratégie de développement</u></p> <p style="text-align: center;">Renforcer la position d'escale privilégiée pour le commerce régional et international en développant les capacités d'accueil</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p style="text-align: center;">Livable ①: Poste 8 et dragage</p> <p style="text-align: center;">Étendre et moderniser les infrastructures de Maintenance et Réparation naval (cales de Nouville)</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p style="text-align: center;">Livable ② et ② bis : Cale 1000T Modernisation/Optimisation + ICPE 2nd phase : Partenariat Public -Privé (DSP par exemple)</p> <p style="text-align: center;">Construire des partenariats pour des services innovants avec les acteurs portuaires et les parties prenantes notamment grâce aux plateformes d'échange et de réflexion (Gouv NC, Pole Mer, Ville de Nouméa, CMNC, Ports de Papeete & Marseille).</p>	<p style="text-align: center;"><u>Stratégie d'évitement</u></p> <p style="text-align: center;">Accélérer la transition écologique et énergétique</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p style="text-align: center;">Livable ① ② ③: inclure la TEE dans les projets (prévoir le cold ironing, déployer les solutions d'approvisionnement en énergies alternatives, soutenir la structuration des filières propres,...)</p> <p style="text-align: center;">Renforcer les capacités de gestion du parc immobilier (maintenance et valorisation du patrimoine)</p> <p style="text-align: center;">Créer le Service Commercial & Communication du PANC</p> <p style="text-align: center;">Renforcer la culture de sécurité et conformité industrielle (effectif HSE temps plein)</p>



FORCE

- **Voie de navigation sûre**
- **Accès privilégié et aux croisements des routes maritimes régionales**
- **Bonne base d'Infrastructures et d'outillages portuaire**
- **Rendement des opérations de manutention portuaire**
- **Foncier disponible**
- **Domaine maritime disponible (Grande Rade notamment)**
- **Port au cœur de la ville**

FAIBLESSE

- **Capitaux propres disponibles et capacité d'investissement**
- **Compétitivité et Organisation du PANC / des opérations portuaires**
- **Congestion des quais et conflits d'usages Commerce – Croisière**
- **Connexion routière SLN-PANC**
- **Préparation à la montée des eaux**
- **Gestion des navires de plaisances au mouillage en Petite Rade**

OPPORTUNITE

- **Stabilité & confiance politique et économique**
- **Fonction support du territoire : logistique, sanitaire, santé, police**
- **Tissu économique et industriel miniers et maritimes performants**
- **Partenariat Public Privé**
- **Convergence des intérêts économiques, sécuritaires et politiques dans la région indopacifique**
- **Subvention d'investissement / CODEV**
- **Schéma d'aménagement et de développement de la Nouvelle Calédonie**
- **Proximité des têtes de lignes Croisière**

RISQUE

- **Nouvelles routes commerciales & Feederisation (impact de l'IMO 2023 et navire plus grand)**
- **Nouvelle Concurrence régionale (Fiji, Vanuatu)**
- **Continuité territoriale et souveraineté**
- **Montée des eaux et réchauffement climatique**
- **Complexité réglementaire et Gouvernance maritime diffuse**
- **Cybersécurité**

Stratégie d'attaque

Favoriser l'émergence d'un Hub régional de containerisation



Livrable ① bis: Aménagement du Terminal de Commerce (nécessaire également pour le Terminal Croisière).

Consolider la position d'escale privilégiée pour la croisière en développant les capacités d'accueil



Livrable ③ : Nouveau Terminal Croisière

Favoriser la position d'escale privilégiée pour les navires scientifiques régionaux en développant les capacités d'accueil



Livrable ④ : Nouveau quai des scientifiques

Stratégie de renforcement

Développer des partenariats avec les compagnies maritimes pour construire une offre portuaire multimodale (commerce/croisière) élargie



Livrable ③ : Partenariat Public-Privé Nouveau Terminal Croisière

Développer la compétitivité par les synergies sur les zones industrialo-portuaires



Livrable ① bis: Outils mutualisés

(aire de lavage, de maintenance de stacker, de stockage des grues, d'inspection Douane/Sivap)

Déléguer la gestion des navires de plaisance au mouillage en Petite RADE (DSP)

Stratégie de développement

Renforcer la position d'escale privilégiée pour le commerce régional et international en développant les capacités d'accueil



Livrable ①: Poste 8 et dragage

Étendre et moderniser les infrastructures de Maintenance et Réparation naval (cales de Nouville)



Livrable ② et ②bis : Cale 1000T

Modernisation/Optimisation + ICPE

2nd phase : Partenariat Public -Privé (DSP par exemple)

Construire des partenariats pour des services innovants avec les acteurs portuaires et les parties prenantes notamment grâce aux plateformes d'échange et de réflexion (Gouv NC, Pole Mer, Ville de Nouméa, CMNC, Ports de Papeete & Marseille).

Stratégie d'évitement

Accélérer la transition écologique et énergétique



Livrable ① ② ③: inclure la TEE dans les projets (prévoir le cold ironing, déployer les solutions d'approvisionnement en énergies alternatives, soutenir la structuration des filières propres,...)

Renforcer les capacités de gestion du parc immobilier (maintenance et valorisation du patrimoine)

Créer le Service Commercial & Communication du PANC

Renforcer la culture de sécurité et conformité industrielle (effectif HSE temps plein)

OPERATIONS STRATEGIQUES PRIORITAIRES :

COMMERCE, CROISIÈRE, RÉPARATION & MAINTENANCE, SCIENTIFIQUE





AXE STRATEGIQUE N°3 CONSTRUCTION D'UN TERMINAL DE CROISIÈRE



Terminal Croisière

MODERNISATION DU TERMINAL DE
COMMERCE

AXE STRATEGIQUE N°1

AGRANDISSEMENT, MODERNISATION ET AMÉNAGEMENT MARITIME DU TERMINAL DE COMMERCE



Budget et Financement	<p><u>Poste n.8 (hors CODEV)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 2 231 MCFP sur fonds propres (budgétisé) • Enveloppe pour aléa de chantier estimée à 382 M CFP d'emprunt (à mettre en place) <p><u>Plateforme poste n.8</u></p> <p>484 M CFP (contrat de Développement 2024/2027)</p>
Échéance	1 ^{er} semestre 2026

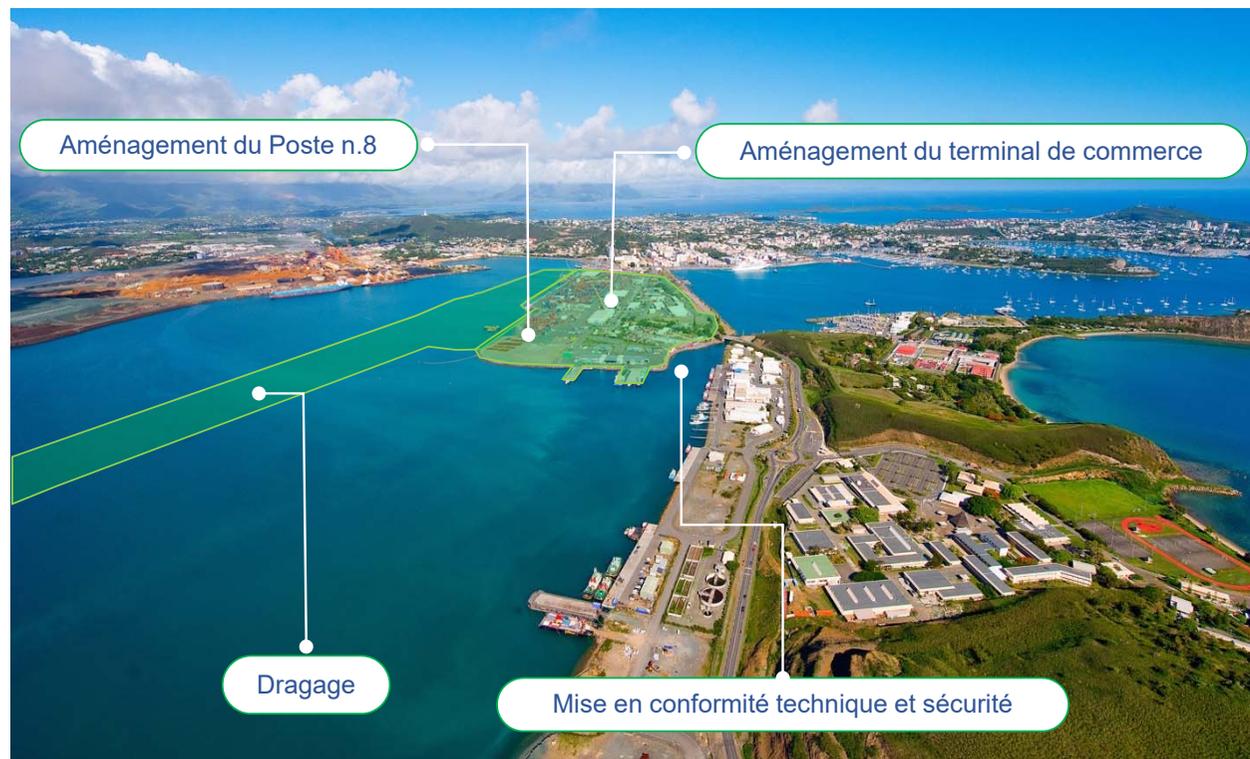
AXE STRATEGIQUE N°1 DRAGAGE



Budget et Financement	9 163 M CFP - contrat de Développement 2024/2027
Échéance	1 ^{er} semestre 2026

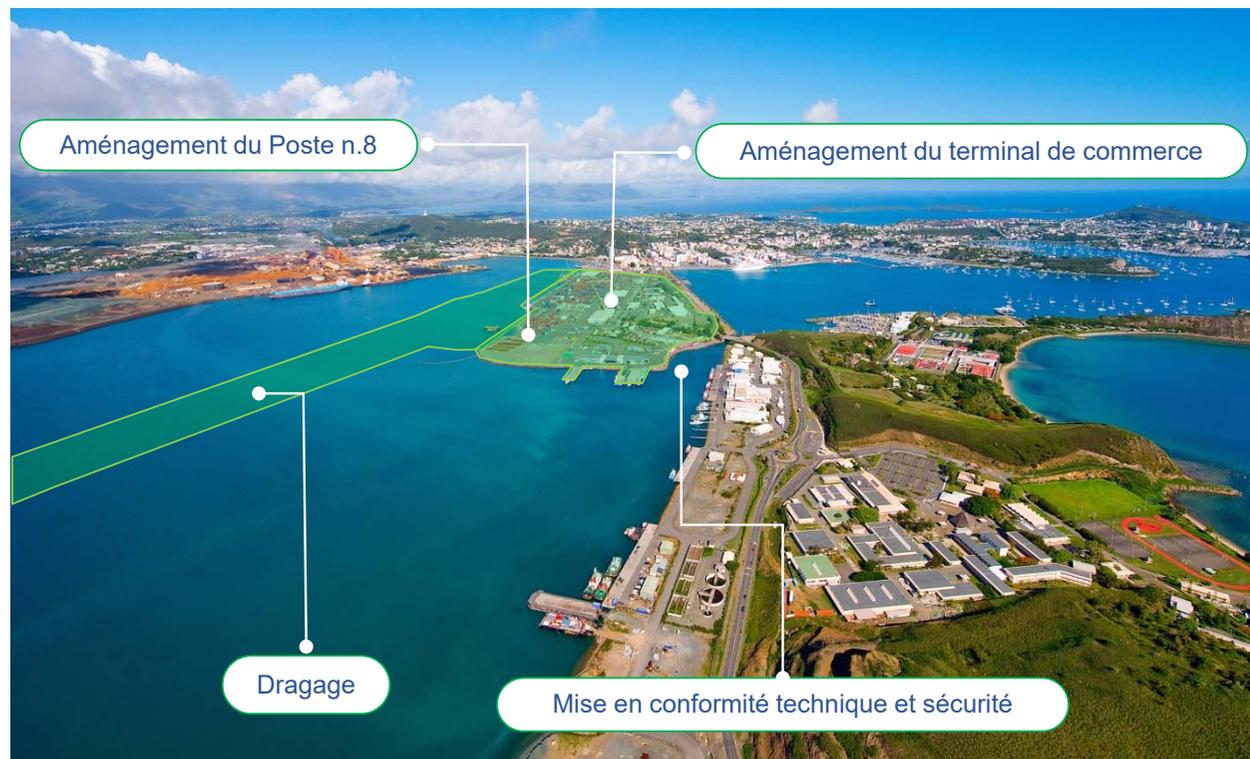
AXE STRATEGIQUE N°1

MISE EN CONFORMITE ET SECURITE TERMINAL DE COMMERCE



Budget et Financement	760 CFP - contrat de Développement 2024/2027
Échéance	1 ^{er} semestre 2026

AXE STRATEGIQUE N°1 REAMENAGEMENT ET MODERNISATION DU TERMINAL DE COMMERCE



Budget et Financement	945 CFP - contrat de Développement 2024/2027
Échéance	A/C de 2026



AXE STRATEGIQUE N°1 : CREATION D'UN QUAI DES SCIENTIFIQUES (APS À MENER)



QUAI DES SCIENTIFIQUES

Budget et Financement	1 337 M CFP - contrat de Développement 2024/2027
Échéance	2027



TERMINAL DE CROISIERE : VERS UNE STRATÉGIE TOURISTIQUE





AXE STRATEGIQUE N°2 RENOVATION ET MODERNISATION DES CALES DE HALAGE

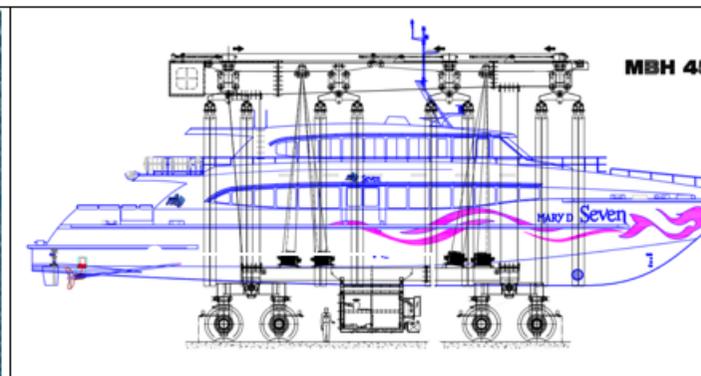




Schéma de Transition Ecologique et environnementale

- Optimisation énergétique (type d'énergie, consommation, mobilité) ;
- Économie circulaire, mutualisation de moyens, améliorations infrastructurelles ;
- Amélioration de la maîtrise des rejets et des déchets, valorisation ;
- Suivi et gestion du patrimoine naturel dans le domaine portuaire ;
- Suivi et gestion des impacts environnementaux (qualité air, eau, biodiversité) ;
- Favoriser la modernisation et l'attractivité régionale du PANC ;
- Se préparer aux futures séquences de grands travaux (ex. : dragage) ;
- S'adapter aux effets du changement climatique.



Un plan stratégique indispensable





Le port de demain

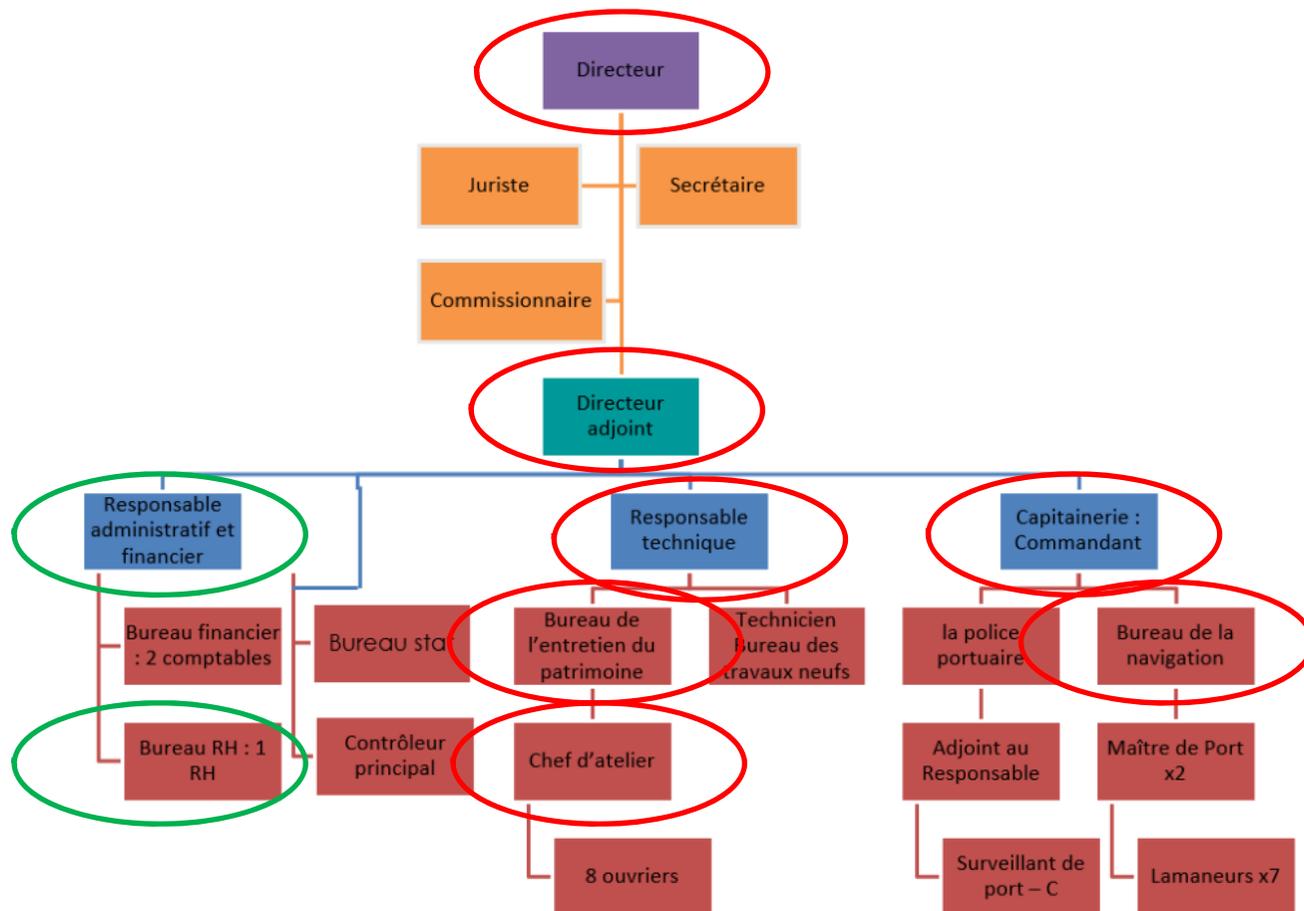


- Restructuration RH (direction Exploitation, direction Commerciale...)
- Une politique financière à développer (17 Milliards investissement + 1 fonctionnement/an);
- Emprunts et/ou Contrats de développement ;
- Une autorité à (re)mettre en avant ;
- Une refonte de la réglementation ;
- Patrimoine foncier à mettre en valeur ;
- Schéma de transition écologique ;





Vers une réforme organique



3 derniers recrutements féminins en 2023 : 15% de féminisation



Vers une réforme organique



	Nouvelle Calédonie	Papeete	La Réunion
Personnel	43 salariés (dont 5 cadres CAT A)	130 salariés	282 salariés dont (55 cadres)
Quai de commerce	750m (multimodal)	450 m	640m
Traffic conteneur	110 000 EVP	80 000 EVP	372 109 EVP
Transbordement	42 000 Tonnes	/	1 200 000 Tonnes
Croisière	400 000 Passagers 185 escales	120 000 Passagers 169 escales	120 000 Passagers pour 36 escales

PPI Papeete : 24 milliards (Commerce / cabotage / croisière) 25% sur fonds propres



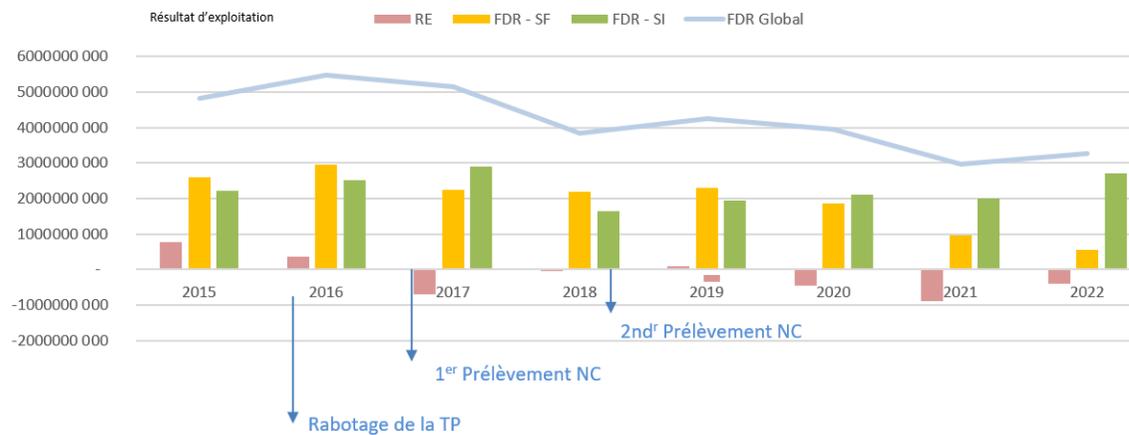
Le port Aujourd'hui : état des finances

EVOLUTION DES RECETTES DE FONCTIONNEMENT 2015-2023



Rabotage de la Taxe de Péage

EVOLUTION DU FOND DE ROULEMENT 2015-2022





Le port Aujourd'hui : Réforme Juridique

Définition de la police portuaire :

Il s'agit d'une police spécifique aux ports maritimes, dont l'exercice contribue au bon fonctionnement des activités portuaires ainsi qu'à la protection du domaine public et des installations portuaires.

A l'heure actuelle, la réglementation de la police des ports maritimes en Nouvelle-Calédonie est doublement encadrée :

- par le code national des transports, au titre de la sûreté (relevant de la compétence de l'Etat) ;
- par le décret du **4 juillet 1936**, s'agissant des autres points.

NB : ce décret est complété par le règlement particulier de police du Port autonome de la Nouvelle-Calédonie (PANC) (adopté par arrêté modifié du 25 septembre 1970).



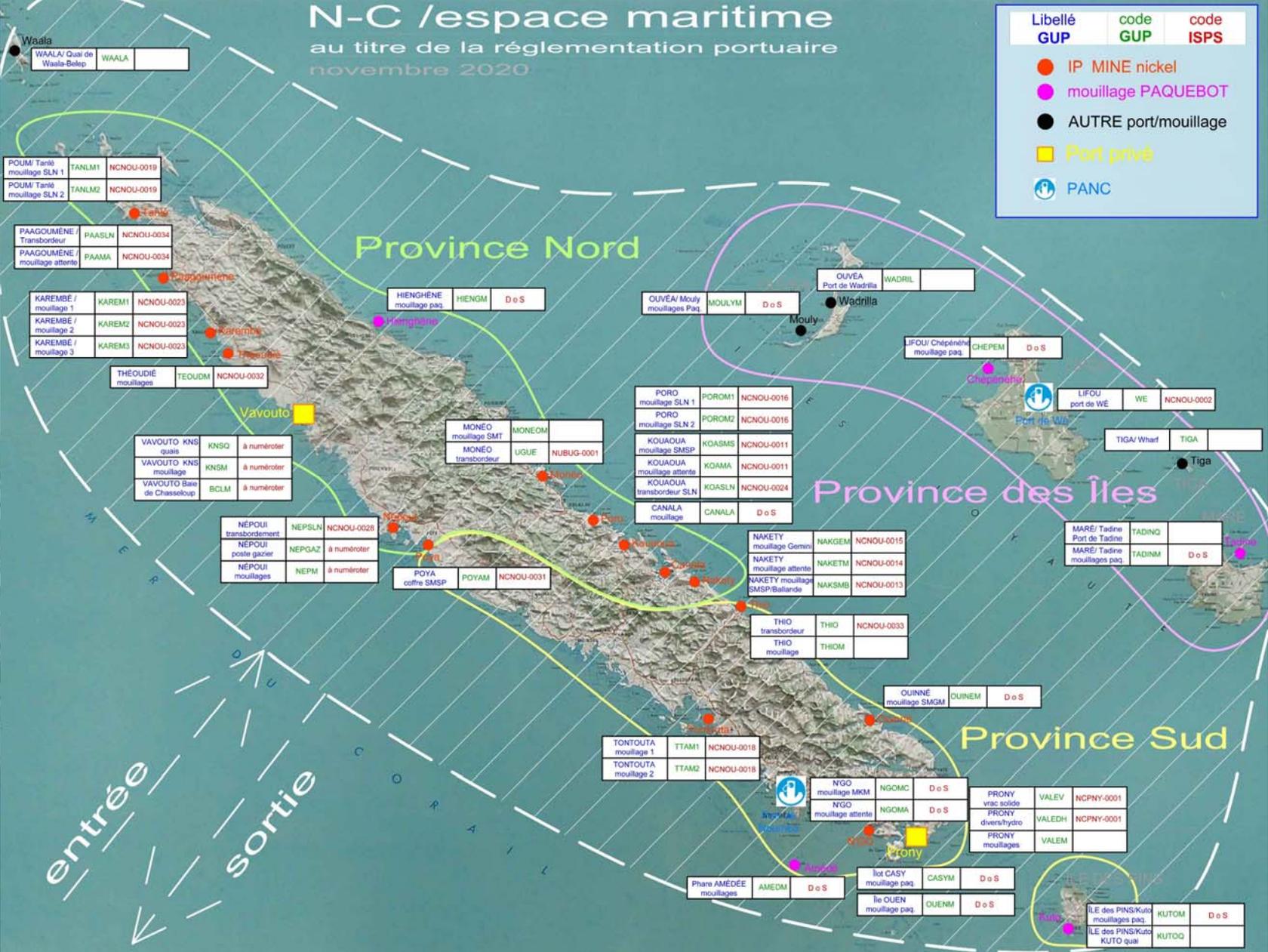
Etat des lieux et constats

- Caractère obsolète, lacunaire et peu coercitif de la réglementation locale de la police des ports maritimes ;
- Protection insuffisante** du domaine public portuaire ;
- Absence, en pratique, d'un texte-cadre, en raison de l'inapplication du décret de 1936 ;
- Absence d'autorités portuaires autres que le PANC, s'agissant des domaines publics maritimes provinciaux mais également des installations portuaires (IP), au titre de la sûreté portuaire (arrêté modifié n° 7/HC/CAB/DDS/EMIZ/2022 du 17 février 2022 fixant la liste des installations soumises à l'application du code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) en Nouvelle-Calédonie – 25 IP identifiées)

Voir, en ce sens, compte-rendu du comité des experts du 14 juin 2023 identifiant la nécessité de définir les autorités portuaires de certaines installations et de statuer sur leur responsabilité en matière de sûreté portuaire

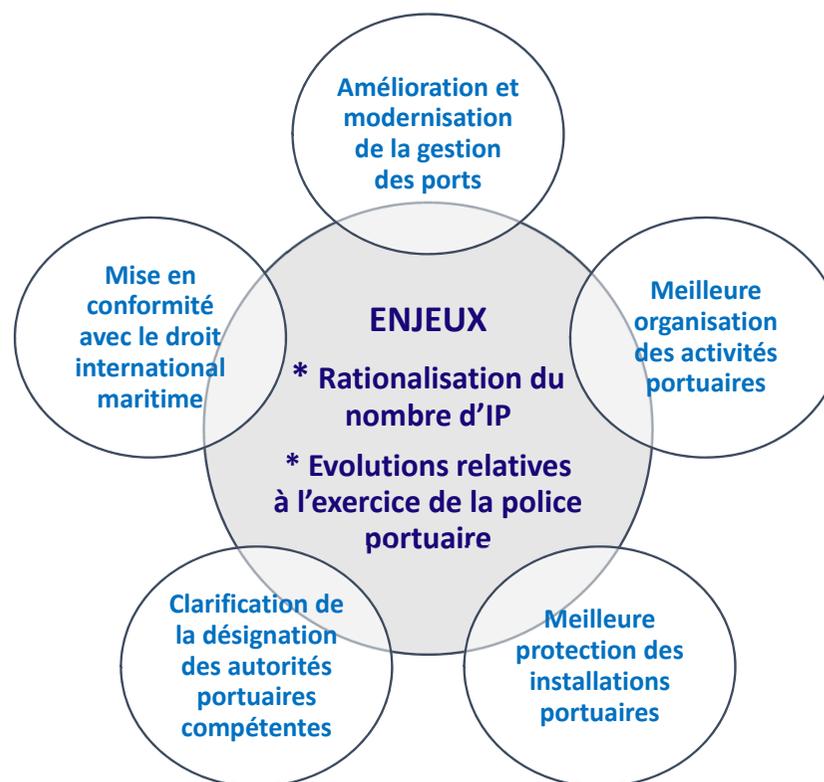
N-C /espace maritime au titre de la réglementation portuaire novembre 2020

Libellé GUP	code GUP	code ISPS
		IP MINE nickel
		mouillage PAQUEBOT
		AUTRE port/mouillage
		Port privé
		PANC





II-ENJEUX ET OBJECTIFS





II-ENJEUX ET OBJECTIFS

Présentation des axes réglementaires principaux

Définition et délimitation des ports maritimes

Désignation des autorités portuaires

Déclinaison possible de la loi du pays en règlements particuliers de police

Mouvements et stationnement des navires

Mesures préventives et police de la conservation du domaine public portuaire