

La Nouvelle-Calédonie maritime

La Nouvelle-Calédonie est un territoire ultra-marin situé dans le Sud-Ouest du Pacifique à plus de 16 500 km de Paris. L'archipel représente une surface émergée de 18 576 km². Il se compose de la Grande Terre (400 km sur 50 km, équivalent à 2 fois la Corse), de l'archipel des Belep, des îles Loyauté (Lifou, Maré, Ouvéa, Tiga), des îlots Matthew, Hunter et de la chaîne des Chesterfields. La zone économique exclusive (ZEE) atteint 1,45 M de km². Le territoire est peuplé de 269 000 habitants dont 41,2% de Kanaks (population historique), 24,1% d'Européens, 7,5% de Calédoniens (qui ne souhaitent pas être définis) et 27,2% classés comme "autres". Sociologiquement, la Nouvelle-Calédonie est un millefeuille de communautés (travailleurs Kabiles, déportés du Vanuatu, du Vietnam, d'Indonésie, de colons libres venant de métropole et de la Réunion). C'est une société traversée par de fortes inégalités avec d'un côté une population océanienne (kanak, wallisienne, polynésienne) et de l'autre celle majoritairement issue du Vieux continent. À l'instar des collectivités d'outre-mer, la balance commerciale calédonienne est déficitaire et nécessite un besoin structurel de financement de l'économie calédonienne, dont les exportations dépendent à 95% de minerais et de métal. Naturellement, dans ce contexte insulaire, la mer est un des caractères de la Nouvelle-Calédonie.

Un contexte politique complexe

La Nouvelle-Calédonie est devenue une colonie française dès 1853 avec une politique de peuplement européen, d'accaparement des terres notamment au Sud et en conservant une forte ségrégation jusque dans les années 60. La liberté de circulation n'a été obtenue qu'en 1956 et le suffrage universel en 1957. Les communautés autochtones gardaient une distance avec la société coloniale avant de former un mouvement indépendantiste (FLNKS). Les violences des années 80 aboutissent aux accords de Matignon en 1988 puis aux accords de Nouméa en 1998. Les accords de Matignon (1988) prévoyaient une période de dix ans de développement économique, social, culturel et institutionnel avant la tenue d'un référendum d'autodétermination en 1998.

La question d'un vivre ensemble et d'un destin commun calédonien n'est pas simple. Les populations d'origine européenne ainsi que beaucoup d'autres groupes d'origines diverses sont majoritairement attachés au

maintien du cadre de la République française. Les Kanaks eux sont résolument pour l'indépendance.

La Nouvelle-Calédonie dispose actuellement d'un statut juridique très autonome, c'est une collectivité "sui generis", ou "collectivité d'outre-mer à statut particulier", hormis les compétences régaliennes (justice, affaires étrangères, monnaie, diplomatie, maintien de l'ordre, défense). Néanmoins, les accords avaient prévu trois référendums d'autodétermination de la Nouvelle-Calédonie avec un corps électoral restreint. Ce corps électoral "gelé" fait qu'un électeur potentiel sur cinq est ainsi exclu du corps électoral provincial, un dispositif jugé acceptable par la Cour européenne des droits de l'homme en 2005 "dans le cadre d'un processus de décolonisation" mais "seulement à titre temporaire".

Les référendums ont eu lieu en 1988, 2000 et le dernier en 2021 (contesté par les indépendantistes dans ses modalités). Ils ont tous abouti au maintien de la Nouvelle-Calédonie dans le giron de la France, sans réel consensus entre l'État, les indépendantistes et les non-indépendantistes. Des émeutes ont éclaté dans l'archipel en 2024, en raison d'un projet constitutionnel visant à mettre fin au gel du corps électoral et à l'élargir aux citoyens français résidant en Nouvelle-Calédonie depuis plus de dix ans.

Le 13 mai 2024, la Nouvelle-Calédonie bascule dans la violence, occasionnant la mort de quatorze personnes et des centaines de blessés. Sur le plan matériel, après environ un mois d'émeutes, le bilan est estimé à 900 entreprises et 200 maisons détruites, 600 véhicules incendiés, un peu plus de 2 Mds € de dégâts. 7 000 emplois sont détruits soit plus de 10% de l'emploi privé de l'île. Par ailleurs, deux des trois usines de nickel de l'île (KNS et PRNC) sont menacées de fermeture, ce qui représente 7 884 emplois directs, indirects et induits. Le minerai représente 95% des exportations de l'île. Les émeutes s'inscrivent dans un contexte de crise économique s'aggravant depuis 2020 et de disparités persistantes entre les Kanaks et le reste de la population. Le niveau de vie médian des Kanaks est deux fois plus faible que celui des non-Kanaks.

Le projet de dégel du corps électoral est abandonné le 1^{er} octobre 2024. Le 12 juillet 2025, l'État, les indépendantistes et les non-indépendantistes signent un accord à Bougival (Yvelines). Il prévoit la création d'un État

de la Nouvelle-Calédonie et d'une nationalité calédonienne, cependant des ambiguïtés sémantiques demeurent, ce texte reste encore assez vague dans ses déclinaisons concrètes. Les Calédoniens devront valider cet accord en février 2026 via un référendum.

L'État s'engage dans un pacte de refondation économique et financière avec plusieurs priorités : l'assainissement des finances publiques et le redressement des comptes sociaux, le retour à une dette soutenable, une relance ciblée sur des secteurs stratégiques. Des questions pourront se porter sur des domaines maritimes avec la gestion des ressources de la ZEE ou celle du registre maritime (aujourd'hui une dizaine de navires locaux).

Le port de Nouméa



L'infrastructure portuaire de la Nouvelle-Calédonie

L'activité maritime s'organise autour des infrastructures du Port Autonome de Nouvelle-Calédonie situé à Nouméa et de quelques ports secondaires, dont l'activité est fortement liée au secteur du nickel. Le PANC est un établissement public à caractère industriel et commercial, à la fois port de fret et de passagers. Il peut accueillir des navires de 250 mètres de long et s'étend sur plus de 1 000 ha, regroupant les différentes installations portuaires réparties entre la grande et la petite rade. Le bassin d'emploi regroupe un millier de salariés.

Le volume total du transport maritime de marchandises s'établit en 2024 à 9 Mt, en baisse par rapport à 2023 (-36,4 %). Une grande partie du trafic maritime de marchandises est liée au transport de minerai de nickel (destiné notamment à l'usine SLN de Doniambo ou exporté) qui représente plus de 3/4 des échanges. L'autre partie repose sur les échanges commerciaux du territoire par le port de Nouméa et les ports secondaires. La conteneurisation représente, hors la baisse des trafics de 2024 liée aux événements, autour de 100 000 evp dont 60 000 pleins (2/3 entrants, 1/3 sortant). La connectivité se fait avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande ainsi qu'avec l'Hexagone par la longue route via le Panama et Tahiti.

Trafics maritimes de la Nouvelle-Calédonie (Source : PANC)

	2023	2024
Tonnage Nouméa	4 542 267	3 726 536
Trafic international (tonnes)	1 433 931	1 399 851
Trafic intérieur (tonnes)	3 108 336	2 326 685
Conteneurs (evp)	105 894	88 389
Conteneurs sortie (evp)	50 471	40 920
Conteneurs entrée (evp)	55 423	47 469
Conventionnel (tonnes)	114 598	115 384
Vracs liquides(tonnes)	448 657	439 895
Vracs solides (tonnes)	2 993 738	2 211 301
Passagers croisière (nbre)	451466	185284
Nickel hors Nouméa (tonnes)	7 160 181	4 498 455
Autres ports (tonnes)	2 406 175	762 174

Les principaux ports secondaires (Nakety, Kouaoua, Népoui...) reçoivent essentiellement des vraquiers, navires destinés au chargement du minerai brut de nickel. Les ports de Doniambo, Vavouto ou de Prony, en eau profonde, ont été aménagés à proximité des installations industrielles, en vue de l'importation des intrants (charbon, calcaire...) et de l'exportation des produits métallurgiques.

Le transport local de passagers

Le trafic maritime intérieur de passagers (hors croisière) est assuré par plusieurs compagnies de transport et de tourisme. La principale, la SAS Sudiles, exploite le catamaran rapide *Betico 2*, permettant de relier Nouméa aux îles Loyauté et à l'île des Pins. Le nombre total de passagers transportés en 2024, toutes destinations confondues, s'élève à 64 005 contre 91 132 en 2023, soit une baisse de 29,8 % par rapport à l'année précédente. Le *Mary D* organise des excursions à la journée au Phare Amédée, et une dizaine de sociétés opère comme "taxi-boat", à destination des îlots proches de Nouméa. La société Prony Resources dispose d'une navette maritime le *Prony Express*, destinée à transporter quotidiennement son personnel vers le site de Prony. Enfin, la desserte Lifou-Tiga est assurée par la SAS Mélita (filiale de la Sodil). L'ensemble de ces navires passagers et roulier en desserte locale sont sous pavillon de la Nouvelle-Calédonie.

La crise du nickel

Le sous-sol calédonien contient des concentrations importantes de substances métalliques comme le nickel, le chrome, le fer, l'or, le cuivre, le plomb, le zinc, l'argent, le manganèse ou le cobalt. Le sol calédonien renferme également une forme de minerai oxydé dont la teneur en nickel est très importante (jusqu'à 20 % pour certains filons historiques). Le territoire dispose ainsi de 7 % des réserves mondiales de nickel, selon l'*US Geological Survey*.

Les produits du nickel sont essentiellement exportés vers l'Asie, avec en tête la Chine (33,8% des parts de marché en 2024), puis la Corée du Sud (14,8% des exportations), Taïwan, le Japon, la France n'est qu'en cinquième position. Le nickel raffiné sur l'île englobe deux types de produits dont les marchés sont différenciés. Les sites de Doniambo (SLN) et Koniombo Nickel SAS (KNS) produisent du ferronickel, alliage de fer et de nickel destiné à la production d'acier inoxydable, à destination principalement de l'Asie. Le site de Goro (Prony Resources New Caledonia PRNC) produit du MHP (*Mixed hydroxyde precipitate*), un intermédiaire dans la production de nickel de haute pureté pour la production de batteries lithium-ion destiné au marché de l'automobile électrique.

La filière du nickel en Nouvelle-Calédonie traverse une crise existentielle profonde. Dernier stigmaté en date, l'usine KNS, l'un des trois sites industriels majeurs de l'île, a fermé ses portes en août 2024 avec 1 200 licenciements à la clé. Pour les autres producteurs, les perspectives sont également moroses. La filière est cependant le poumon économique de l'île, elle représente 20 % du gisement d'emplois calédonien et 94 % des exportations.

Le pacte nickel proposé par l'État fin 2023 n'a pas été signé, et les deux métallurgistes restants demeurent confrontés à des problèmes structurels majeurs (coût de l'énergie et de la main-d'œuvre, accès aux ressources minières), ainsi qu'à un manque de rentabilité.

Avec 6% de la production mondiale en 2023, la Nouvelle-Calédonie figure pourtant sur le podium des géants du nickel, loin derrière l'Indonésie (50 % de la production mondiale) et les Philippines (11 %). Vieille de presque 150 ans, la filière calédonienne a produit en 2023 un peu plus de 100 000 t de nickel raffiné pour 230 000 t de nickel miné ; une manne dont l'exploitation lui aura rapporté près de 1,9 Mds € en exportation.

La concurrence indonésienne, est forte et met les marges des producteurs étrangers sous pression avec une forte production ce qui engendre une baisse du cours du nickel sur les marchés mondiaux (-22% à la bourse mondiale des métaux de Londres entre 2023 et 2024). En Indonésie, les conditions de production se font au détriment des populations locales (expropriations forcées d'agriculteurs, menace sur la ressource halieutique) et d'une pollution de l'environnement (déboisement massif, pollution de l'eau, des sols, de l'air). L'environnement et les droits humains sont sacrifiés au nom de la "transition écologique" des pays du Nord avides d'énergies dites renouvelables. Pour répondre à cette problématique, un comité d'experts de l'ONU avait recommandé en 2024 la création d'un système mondial de traçabilité, de transparence et de responsabilité de la chaîne de production des minerais critiques nécessaires à la transition énergétique.

Ce système devrait notamment fournir une évaluation indépendante des performances environnementales et sociales des acteurs. Par exemple, données géographiques, respect des droits humains et du droit du travail, émissions de gaz à effets de serre, impacts environnementaux, corruption... Le comité suggère la création d'un fonds mondial, financé par les États et les entreprises pour financer l'après-mine (réhabilitation des terres, soutien des communautés locales après la fermeture d'un site). De beaux principes encore loin de la réalité...

Bien que le nickel calédonien pourrait jouer un rôle de premier plan dans la sécurisation de l'approvisionnement de l'UE, par le biais du *Critical Raw Materials Act*, la filière n'est pas viable économiquement selon un rapport de l'Inspection générale des finances de juillet 2023. Relancer la compétitivité de la filière calédonienne de nickel est donc un véritable défi, dans un contexte où l'État français est écartelé entre la maîtrise de son budget et la crainte d'un effondrement du secteur aux multiples répercussions.

L'accord de Bougival prévoit aussi un plan stratégique pour le nickel avec plusieurs axes ; relancer l'activité de transformation en province Nord, sécuriser l'accès à la ressource, revoir le code minier et faciliter certaines exportations et surtout bénéficier d'un accompagnement technique et financier de l'État. Un comité de suivi est annoncé, il sera piloté par une mission interministérielle, avec pour objectif de suivre l'application du pacte nickel et d'un contrat d'engagement pour la jeunesse. Sans stabilité politique le redressement et le développement économiques de l'archipel semblent impossibles.

La pêche

Trois formes de pêche sont pratiquées en Nouvelle-Calédonie : la pêche lagonaire réalisée par des petits navires, la pêche à pied, en apnée ou au filet pour attraper de petits poissons, des trocas qui sont des coquillages pêchés pour leur chair et leur nacre présente dans la coquille, ou bien encore des concombres de mer qui sont destinés au marché asiatique. Que ce soit pour la pêche de trocas ou celle du concombre de mer, elles sont réglementées avec une taille minimale par espèce, des quotas, la mise en place de zones de réserve, l'obligation de prélever à la main, l'interdiction de pêcher la nuit et enfin pour le concombre de mer un système d'agrément des commerçants. La pêche côtière pratiquée à l'extérieur du lagon alimente le marché local et la pêche hauturière dans la ZEE avec des navires palangriers pour capturer notamment des thons (thons blancs, jaunes, obèses, marlins, espadons). Le principal débouché de la pêche hauturière est le marché local qui absorbe la grande majorité de la production.

Les ventes à l'exportation, jugées globalement moins rentables, permettent de valoriser les excédents de pêche par rapport à la consommation domestique. Les volumes exportés de thons se sont améliorés en 2024 (+73 % en volume, et +81 % en valeur). Ils alimentent principalement les marchés japonais, français et les conserveries samoanes. La filière pêche produit entre 2 500 et 2 800 t/an dont 300 à 400 t de thon jaune qui est en majorité (80%) exporté entier et frais aux enchères au marché de Tokyo. Lorsque Aircalin a suspendu sa ligne fin août 2024 entre Tontouta et Tokyo cela a été un coup dur pour la filière. Le secteur étudie aujourd'hui de nouveaux marchés mais le coût de la production calédonienne reste élevé face à la concurrence étrangère et notamment asiatique.

La Nouvelle-Calédonie dispose également d'une filière aquacole avec la production de crevettes depuis les années 70. Elle comprend la production de larves aux écloseries, à l'élevage des "post-larves" jusqu'à la pêche, au conditionnement et à la commercialisation de la crevette. En 2024, la production a atteint 1 380 t de crevettes, réparties sur 724 ha et 16 fermes. Cependant, la filière est confrontée à des risques climatiques, sanitaires, biologiques et de saisonnalité en effet la pêche est réalisée entre les mois de mars et de juin, la puissance publique intervient pour soutenir la filière (aides à la recherche via l'Ifremer, financement complémentaire, appui scientifique et technique du Centre Technique Aquacole de Boulouparis, système d'actionnariat...).

Le tourisme

La beauté de la faune et de la flore de la Nouvelle-Calédonie attire de nombreux touristes. Les touristes proviennent essentiellement de la France métropolitaine, de Wallis et Futuna, de l'Australie, de Nouvelle-Zélande et du Japon. Le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie a créé en 2014 le Parc naturel de la mer de Corail, une aire marine protégée qui s'étend sur l'ensemble de l'Espace maritime (ZEE) de la Nouvelle-Calédonie et couvre donc 1,45 million km². Il s'agit de la plus grande aire marine protégée de France, et la troisième du monde après celles d'Hawaï et de Cook.

La Nouvelle-Calédonie avait retrouvé ses niveaux d'avant crise en 2023 grâce à la réouverture totale des frontières, la fréquentation touristique a connu une forte contraction en 2024 (fermeture prolongée de l'aéroport international suite aux émeutes, arrêt des rotations des compagnies aériennes Qantas et Air New Zealand, frilosité des touristes étrangers en lien avec la situation sécuritaire de l'île). En 2024, le nombre de touristes de séjour (hors croisiéristes) a fortement reculé, atteignant 59 399 arrivées contre 125 097 en 2023. Bien qu'il demeure supérieur aux plus bas chiffres enregistrés durant la crise sanitaire, il reste bien

inférieur à celui observé lors de la reprise de 2022 (78 749 touristes), faisant de 2024 la troisième année la plus faible en termes de fréquentation touristique depuis 2013.

Concernant le tourisme de croisière et malgré la reprise progressive des arrivées de paquebots, l'année 2024 marque un net ralentissement. Seuls 64 navires de croisière et 191 528 croisiéristes ont fait escale sur le territoire, contre 118 navires et 343 703 passagers en 2023, soit une diminution de 54 paquebots et 152 175 croisiéristes sur un an. Le nombre de navires est désormais inférieur à celui cumulé de 2020 à 2022 (66 paquebots). Les escales à Lifou ont repris fin 2022 et à Maré en 2024, mais l'île des Pins reste exclue des circuits depuis 2021.

La Nouvelle-Calédonie ancrage stratégique Pacifique

Par ses territoires la France a une présence forte dans ce que l'on appelle souvent l'indopacifique. L'évolution politique dans le cadre des accords de Bougival prévoit bien une autonomie d'actions diplomatiques dans le respect des engagements internationaux et des intérêts fondamentaux de la France (sécurité, défense et intérêts vitaux) beaucoup de précisions restent à apporter.

Les forces armées de la Nouvelle-Calédonie (FANC) assurent la protection du territoire national et de la ZEE française et contribuent à la préservation des intérêts de la France en Océanie. Elles interviennent au titre de l'Action de l'État en mer pour des missions de souveraineté nationale. Les ZEE de la Nouvelle-Calédonie et de Wallis et Futuna s'étendent sur 2 M km². Les principales menaces sont la pêche illégale (préservation de la ressource, contrôle des licences de pêche), le trafic de drogues sur des liaisons maritimes Amérique du Sud-Australie. Des accords de coopérations régionales (douane, Marine) existent entre la France, l'Australie et les PICS (*Pacific Islands Countries*), avec la Papouasie-Nouvelle Guinée, les Iles Salomon, les Fidji, le Vanuatu. L'objectif est également de freiner l'expansion économique de la Chine dans l'océan Pacifique. La Nouvelle-Calédonie est également sujette à la politique d'ingérence de la Chine qui développe une véritable stratégie d'influence à travers un soutien voilé aux indépendantistes de Nouvelle-Calédonie en vue d'affaiblir ses concurrents régionaux et d'imposer une nouvelle tutelle. Cette stratégie présente un double avantage, premièrement assurer son approvisionnement en matière première, dont le nickel et deuxièmement asseoir une politique de désencerclement chinois, tout en isolant l'Australie et en s'assurant de nouvelles bases alliées dans le Pacifique.

Camille VALERO