

---

## Quelques réflexions sur le « fait maritime calédonien », les atouts et les enjeux du pays en introduction et en présentation du dossier : La Nouvelle-Calédonie et « l'Or Bleu »

Loubersac Lionel

Co-fondateur et manager du Cluster maritime Nouvelle-Calédonie,  
Ancien directeur délégué de l'Ifremer en Nouvelle-Calédonie,  
Chef d'entreprise « Océan Avenir NC »,  
Représentant local de Créocéan SA.

---

### Abstract :

The file on New Caledonia and « Blue Gold » presents a set of issues deemed relevant to the “marine Caledonia as a fact” and points out assets to and stakes for the country. Features taken into consideration are natural, geographic, physical, environmental in nature, particularly regarding the biodiversity existing in shores, lagoons and reefs, and the wide expanse of sea and oceans constituting interior waters and Caledonian EEZ. Historical aspects of the country and its links with the sea are also developed, as well as the wealth of past maritime history which has been written and will continue to be. With respect to current global trends towards the role of sea and ocean for the future of our planet, and as far as new growth models are concerned, the text puts forward the valuable place of New Caledonia in this field. It is argued that, based on a maritime policy to be developed with an awareness of all advantages and future challenges, the role which Caledonia should play in the Pacific and as developed in the present dossier submitted to the RJPENC could be one of the founding documents. With this in view and after a short introduction, 19 relevant texts are presented. One text underlines how the sea fits in with society and identity. It is followed by three major issues : i) maritime issue at large and the lead role to be played by France and Europe as well as overseas territories, ii) regional maritime issues (in the South Pacific) and the place of New Caledonia in this area, iii) specific Caledonian issues. An epilogue ends the presentation.

## ***A ma mère qui a quitté notre planète bleue alors que se composaient ce dossier***

La direction éditoriale de la RJPENC a souhaité que le numéro 29 de la revue soit consacré aux enjeux maritimes de la Nouvelle-Calédonie sous le titre : « *La Nouvelle-Calédonie et l'Or Bleu* ».

Il m'a été proposé de coordonner la structuration de ce dossier.

Aussi, tout particulièrement investi et mobilisé depuis plus de quarante ans par les « choses de la mer », et passionné par la Nouvelle-Calédonie, le Pacifique et tout l'Outre-mer, c'est avec un très grand plaisir et aussi un très grand honneur que j'ai accepté cette tâche.

Avant d'introduire les différentes parties de ce dossier et les textes qui le composent, il me faut souligner ici un ensemble d'éléments que j'appellerai « le fait maritime calédonien », ses caractéristiques, son originalité, son poids économique, environnemental, social et culturel, les enjeux et perspectives qu'il porte mais aussi cette contradiction qui est qu'il a été bien trop peu considéré par le passé.

### ***Un archipel plus que naturellement doué...***

Ceci peut apparaître une lapalissade mais il est utile de rappeler ici que la Nouvelle-Calédonie est avant tout un archipel.

Sans doute ceux qui y ont vécu et qui y vivent, emportés par les fièvres minières du Caillou, l'ont-ils quelque peu oublié...

Pourtant la Nouvelle-Calédonie (Grande Terre) est en surface émergée la 3<sup>ème</sup> île du Grand Pacifique tropical après la Nouvelle-Guinée et la Nouvelle-Bretagne mais devant Hawaï, Viti Levu, Bougainville, la Nouvelle-Irlande, Vanua levu, Guadalcanal ou encore Espiritu Santo.

Si la surface des terres calédoniennes : Grande Terre, Loyauté, Pins, Belep... atteint 18.575 km<sup>2</sup>, le lagon de la Grande Terre dépasse 24.000 km<sup>2</sup>. La Zone économique exclusive (ZEE) est ici de 1 422 543 km<sup>2</sup>, soit près de 13 % de la ZEE française, la deuxième plus importante après celle de la Polynésie française. Les littoraux calédoniens se développent sur environ 3 400 km de côtes et présentent une très large variété de faciès : baies, caps, pointes, ilots, plages, grèves et récifs frangeants, mangroves et marais salés associés, côtes rocheuses, falaises, estuaires...

Le domaine maritime calédonien est par ailleurs le point de rencontre de configurations naturelles de tout premier plan et il est sans doute pertinent de souligner que le pays est très naturellement doué<sup>1</sup>.

Il l'est en raison d'une biodiversité marine peu profonde et profonde et d'une géo-diversité sous-marine exceptionnelles<sup>2</sup>. Il est important de citer ici que la ZEE

---

<sup>1</sup> La Nouvelle-Calédonie : Atouts et enjeux maritimes d'un pays "doué" . *Tai Kona* , (1), 12-25 . Open Access version : <http://archimer.ifremer.fr/doc/00142/25350/>

calédonienne intercepte la partie nord du continent englouti Zelandia<sup>3</sup> dont elle est, avec la Nouvelle-Zélande au sud, les îles australiennes de Norfolk et Lord Howe au centre, l'un des seuls éléments encore émergés de ce continent sous-marin qui est une anomalie de notre planète bleue.

Par ailleurs, vers l'est et nord-est de cette ZEE se heurtent Zelandia et la plaque australienne qui coulent sous la plaque Pacifique qui elle-même supporte le Vanuatu.

Aussi, sur une surface, non négligeable certes mais raisonnable, on trouve l'association rare de la présence d'une fosse à près de 8.000 m. de fond, de plaines abyssales, de systèmes volcaniques actifs ou anciens, de bassins sédimentaires aux épaisseurs de sédiments très significatives (plus de 7.000 m.), d'un très grand nombre de monts sous-marins, de rides et d'un morceau de plateau continental conséquent (environ 70.000 km<sup>2</sup>), ou encore de tombants avec de très nombreux canyons sous-marins...

Il n'est donc pas un hasard que ces espaces remarquables de la ZEE calédonienne aient été placés sous le statut d'un Parc Naturel Marin dit de la « Mer de corail »<sup>4</sup>.

Nous avons cité les lagons, protégés pour la Grande Terre par un récif barrière qui est la 2<sup>ème</sup> formation récifale du monde par sa taille (1.600 km de longueur), et des lagons et récifs coralliens secondaires dont certains de grande taille, de l'ordre de 10.000 km<sup>2</sup> (Bellona, Chesterfield, d'Entrecasteaux), d'autres plus petits (Astrolabe, Pétrie..), mais qui tous représentent des constructions biologiques majeures et originales et hébergent une faune marine exceptionnelle située dans le sommet sud-est du « Coral Triangle », là où la biodiversité marine tropicale est la plus intense. Ifrecor<sup>5</sup> rappelle que, dans un rectangle de 20 km sur 10 interceptant les espaces du Grand Lagon calédonien, du littoral au grand récif, si l'on collecte toutes les espèces animales et végétales marines on en trouverait plus que dans la totalité de la Méditerranée. Ces récifs et lagons sont en partie inscrits au patrimoine mondial de l'humanité (15.000 km<sup>2</sup>)<sup>6</sup>, et, pour les récifs éloignés représentent, au plan mondial, un tiers des récifs coralliens d'origine, dit « pristines », c'est-à-dire peu ou pas touchés par l'homme.

### ***Un archipel qui porte une histoire maritime***

À ces atouts de configuration naturelle on ajoutera une histoire maritime significative.

La Nouvelle-Calédonie, un peu au sud des grandes circumnavigations des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles (Magellan dans son tour du monde ne la rencontra point !) fut, paradoxalement à sa taille, découverte tardivement.

Ce fut Cook qui le fit en 1774 et, séduit par la ressemblance de ses montagnes avec celles de son Écosse d'origine, lui donna le nom de Calédonie. Mais il n'en reconnut que les côtes est et l'île des Pins.

---

<sup>2</sup> Géodiversité sous-marine de Nouvelle-Calédonie. 1ère partie . *Tai Kona* , (8), 48-57 . Open Access version : <http://archimer.ifremer.fr/doc/00194/30574/> ; Géodiversité sous-marine de la Nouvelle-Calédonie. 2ème partie . *Tai Kona* , (10), 24-37 . Open Access version : <http://archimer.ifremer.fr/doc/00209/32013/>

<sup>3</sup> Nick Mortimer, Hamish J. Campbell, Andy J. Tulloch, Peter R. King, Vaughan M. Stagpoole, Ray A. Wood, Mark S. Rattenbury, Rupert Sutherland, Chris J. Adams, Julien Collot et Maria Seton, « Zealandia: Earth's Hidden Continent », *GSA Today*, vol. 27, n° 3, mars-avril 2017 (DOI 10.1130/GSATG321A.1).

<sup>4</sup> [www.mer-de-corail.gouv.nc](http://www.mer-de-corail.gouv.nc)

<sup>5</sup> Ifrecor : Initiative Française sur les Récifs Coralliens.

<sup>6</sup> <http://whc.unesco.org/fr/list/1115>

On en a la quasi-certitude, La Pérouse passa ici vers 1788 avant son naufrage à Vanikoro. Ce fut d'Entrecasteaux, en 1793, envoyé par les révolutionnaires à la recherche d'une mission d'exploration confiée par le Roi de France (comme quoi la solidarité maritime peut dépasser tout ancrage qui se voudrait trop sectaire et politicien !), qui reconnut la côte ouest, tomba, par surprise au nord sur les archipels du même nom, les îles Surprise qui désormais s'appellent d'Entrecasteaux, sonda le Grand passage du nord...

Un autre des grands navigateurs : Dumont d'Urville, sut placer en 1827 les Loyautés, connues des santaliers et baleiniers, mais incorrectement situées à la surface du monde connu.

Nous ne pouvons développer ici ces sujets, ni le nombre de navires qui firent escale ici entre la découverte de Cook et la fin du XIX<sup>e</sup> (on évoque plus de 400 touchers) mais tous ont laissé les traces d'une histoire maritime particulièrement riche que le Musée maritime de Nouvelle-Calédonie et l'Association Fortunes de mer savent parfaitement retranscrire. Mais avant ces circumnavigations européennes, des migrations venues de l'est (Chine, Taiwan) ont progressivement conquis les îles mélanésiennes puis polynésiennes.

Là encore la Nouvelle-Calédonie, un peu à l'écart en tant que terre au sud de la Mélanésie, a bien été conquise, mais la culture maritime de ses premiers découvreurs, s'est progressivement perdue, même si l'on sait que dans les hauteurs de la côte Est, au-dessus de Houailou par exemple, existent des sites de construction de grandes pirogues de migration remontant à moins de deux siècles sans doute, mais qui n'ont jamais été mises à l'eau.

On ne trouve donc plus ici véritablement de cultures océaniques traditionnelles, en dehors de contes maritimes toujours vivants et de la reconnaissance par les sociétés kanaks d'un paradis dans la mer, à l'opposé du paradis occidental qui, lui, est au ciel.

Ceci s'oppose en fait à ce qui existe toujours dans certaines îles de Papouasie, aux Salomons, à Vanuatu ou à Fiji où un ensemble important de signes relatifs à des civilisations de la mer perdurent.

Les populations locales qui furent les premiers habitants, migrantes sur une terre riche, où tout se trouve, ont sans doute progressivement perdu, bien que ceci ne soit pas totalement effacé, le lien à l'océan...

Ceci est cependant à bien tempérer, pour les Loyauté, l'île des Pins, les Belep et archipels du nord, et concerne plus la Grande terre pour ce qui concerne des notions de clans de la terre et de clans de la mer dans la culture kanak, bien que ces derniers, ce qui n'est pas le cas en Polynésie, ont, je pense, perdu la dimension océanique des réalités et sont restés des clans de la côte et des lagons, mais pas de véritablement de l'océan...

Toujours dans le même ordre de constats, les fins du XIX<sup>e</sup> et le XX<sup>e</sup>, en raison d'un développement économique terrestre par essence (la mine et le nickel), ont vu un trafic maritime considérable se développer. Il est significatif de souligner que deux des plus grands voiliers au monde : le « Roanoke », 4 mâts américain, à l'époque le plus grand voilier en bois du monde, coula en 1905 dans la Baie de Néhoué à Poum, chargé de chrome, et que l'autre, le plus grand voilier du monde en acier : un 5 mâts barque de 142 mètres de long, lancé à Bordeaux, le France II, transporteur de nickel, s'échoua sur le récif extérieur de Moindou en 1923. Ses restes étaient encore visibles sur ce récif il y a 40 ans, où j'ai eu la chance de plonger et voir encore les fûts des 5 mâts et la ligne des deux ancres de proue, magnifiques, revêtus de coraux.

Le France II faisait la liaison entre Nouméa et le Havre avant 1923, ce qui était hier...

Cette histoire maritime du transport du minerai est en fait toujours-là. On la sait, on la voit, mais sans plus. Et elle est pourtant vitale.

Puisque nous sommes dans l'histoire maritime de ce pays de Nouvelle-Calédonie qui n'a pas encore totalement pris la dimension de ce qu'elle représente, on citera juste le fait que cette histoire continue de s'écrire et s'écrira de plus en plus.

Citons-là dans le désordre à l'aide de quelques faits récents datant de la dernière trentaine d'années :

- Une aquaculture de crevettes qui a façonné des paysages côtiers, fixé des populations, entraîné une culture partagée entre toutes les ethnies<sup>7</sup>,
- Une pêche hauturière exemplaire et responsable (la seule, sans doute du Pacifique !), insuffisamment mise en avant,
- Le transport du minerai de nickel cité plus haut et les concepts innovants tels que celui de navires à « carène liquide »<sup>8</sup>,
- Un développement en une dizaine d'années de la destination calédonienne de la grande croisière, sans précédent ailleurs en Outre-mer (23 % d'augmentation/ an)...
- Les courses au large et le développement très important des sports nautiques avec 5 champions du monde,
- L'inscription des lagons au patrimoine mondial,
- La mise en place d'un plan de gestion de l'une des plus grandes aires marines protégées de la planète : le Parc naturel marin de la mer de corail,
- De grands câbliers, parmi les plus grands du monde, qui relâchent ici comme l'Île de Ré d'Alcatel Lucent ou le Reliance de TE Subcom,
- Les présences discontinues mais répétées des grands navires océanographiques qu'ils soient, pour citer les récentes escales : français comme « l'Atalante »<sup>9</sup>, allemand comme le « Sonne », japonais comme le « Hakuho Maru », néozélandais comme le « Tangaroa », australien comme le « Southern Surveyor », ou encore russe comme le « Professor Khromov »,
- La convoitise de ressources halieutiques à forte valeur et encore abondantes (bêches de mer) qui attirent des flottilles de « bateaux bleus » vietnamiens, pêcheurs illégaux de plus en plus nombreux dans la ZEE au niveau des récifs éloignés mais aussi dans le grand lagon nord et aux abords de Lifou...
- Des conférences internationales sur les questions maritimes de plus en plus nombreuses (CPS, PECC, Océania...),
- Des initiatives innovantes, sans doute encore fragiles mais significatives, notamment portées par le récent Cluster maritime Nouvelle-Calédonie<sup>10</sup>, la rédaction d'un rapport sur les enjeux maritimes du pays et l'organisation en juillet 2016 des premiers Etats généraux de la mer...

---

<sup>7</sup> Loubersac L., Coatanea D., Patrois J., Harache Y. « l'épopée crevetticole calédonienne : quand l'innovation crée la tradition. Année de l'Outre-mer. Colloque Innovation et Tradition ; Sorbonne, 16 septembre 2011.

<sup>8</sup> <http://blog.slate.fr/tendances-environnement/2012/01/06/sln-et-eramet-inventent-le-premier-bateau-anti-carene-liquide-au-monde-pour-transporter-du-nickel/>

<sup>9</sup> L'Alis de l'IRD, navire océanographique de l'IRD, a son port d'attache à Nouméa.

<sup>10</sup> [www.clustermaritime.nc/organisation-des-premiers-etats-generaux.html](http://www.clustermaritime.nc/organisation-des-premiers-etats-generaux.html)

***Un archipel qui porte aussi tous les enjeux principaux des questions actuelles en matière de croissance dite bleue comme vis-à-vis des enjeux de recherche scientifique et d'innovation qui sans doute lui sont propres mais qui sont aussi un dénominateur commun des questions de ses voisins insulaires.***

Les mers et océans sont reconnus comme la dernière frontière de notre planète dite bleue. Dans le contexte d'une élection présidentielle qui est celle de la date de l'écriture de ces lignes, force est de constater que tous les candidats ont inscrit la mer et une politique maritime dans leurs programmes...

La question de la croissance bleue est affichée en termes de politique économique par plusieurs grands États ou groupes d'États dont l'Europe<sup>11</sup>.

Quand on transpose les analyses extérieures sur les facteurs possibles de croissance, quand on les tempère par le juste équilibre nécessaire à établir entre économie, respect environnemental et créativité sociale (« Blue Society »), la Nouvelle-Calédonie se trouve en très excellente place<sup>12</sup>.

Par ailleurs les enjeux de recherche et d'innovation sont ici majeurs. Le terrain d'essai est extraordinaire qui porte des défis de connaissance dans toutes les disciplines : de la physique, la biologie, les géosciences, la biochimie, l'écologie, les sciences humaines et sociales mais aussi tout ce qui concerne les technologies qu'elles soient du vivant, de la santé, des énergies, de l'observation et la surveillance...

La recherche, par de grands organismes de recherche, est présente ici. Une organisation de ces instituts et université : le CRESICA a précisé les défis à relever<sup>13</sup>. Pour les sciences de la mer, les 3 grands porteurs des enjeux de recherche océanographique (Ifremer – IRD et université), ont défini une feuille de route.

Il est hautement nécessaire que la recherche sache bien s'intégrer au contexte de développement rationnel à construire et que les porteurs de ce contexte à créer sachent s'appuyer sur les reculs que la recherche saura offrir.

***Un archipel promis à un avenir fécond dans le Pacifique dont il est partie :***

En fait nous sommes paradoxalement dans un pays qui, pour les raisons évoquées de ses capitaux naturels, mais aussi d'une histoire maritime féconde écrite et qui s'écrit, possède un ensemble de métiers de la mer et de savoir-faire<sup>14</sup>.

---

<sup>11</sup> Blue growth : scenarios and drivers for sustainable growth from the oceans, seas and coasts. Study on mature, emerging and pre-development economic activities at sea in 2020. Rapport final pour la DG Mare (UE). 202 p.

<sup>12</sup> Croissance et Société bleues : quels intérêts et perspectives pour la Nouvelle-Calédonie. *Tai Kona* (5), 12-35. Open Access version : <http://archimer.ifremer.fr/doc/00174/28505/>

<sup>13</sup> <http://www.nouvelle-caledonie.gouv.fr/Services-de-l-Etat/Enseignement-superieur-et-recherche/CRESICA>

<sup>14</sup> Diversité et dynamiques des métiers de la mer dans les collectivités du Pacifique. In rapport d'information n° 567 (2014-2015) fait au nom de la délégation sénatoriale à l'outre-mer sur les entreprises

Ceux-ci n'ont malheureusement été qu'insuffisamment reconnus et canalisés et c'est l'un des rôles du Cluster maritime local que de contribuer à cette prise de conscience, comme il en est aussi de la position géostratégique de l'archipel, un peu trop au sud on l'a vu quand il s'agit de découvrir, mais qui prend tout à coup des avantages autres quand on regarde les réalités du monde : défense, surveillance, trafic, pêches illicites, convoitises sur les ressources, escales de paquebots, hub portuaire, hot spot de biodiversité, télécommunications, intelligence économique, pays en devenir, mixités de populations diverses....

Le Pacifique est au cœur de ce qui se passera demain et la Nouvelle-Calédonie, en pleine responsabilité de son intégration régionale, a un rôle des plus déterminants à jouer. L'histoire a montré, que des pays ou organisations de cités volontaires, grands ou mêmes petits (Phénicie, villes de la Grèce antique, Portugal, Hanse, République de Venise, Grande Bretagne...) pouvaient établir, sur la base d'une maritimité bien comprise, des modèles de société qui, malgré l'usure du temps, gardent toute leur valeur....

La mer est en fait une incomparable source de valeurs<sup>15</sup> qui, comme les textes en référence l'indiquent, sont de base humaine et sensible.

Aussi, la pleine prise de conscience de ces valeurs maritimes et marines par celles et ceux qui conduisent et conduiront l'avenir de cet archipel est gage d'originalité, de pleine responsabilité, de belles associations constructives avec ceux et celles qui savent, qui aideront à savoir et sauront aussi apprendre des locaux, ce qui est un projet de belle humanité et de succès.

Certes il n'y a pas encore ici de stratégie maritime clairement affichée malgré un chapitre dédié dans la réflexion prospective Calédonie 2025<sup>16</sup> au besoin d'une politique de la mer et malgré les signaux évoqués plus haut d'une importance de plus en plus grande prise par les « choses de la mer » : Parc naturel mer de corail, inscription des récifs et lagons au patrimoine mondial, bateaux bleus, pêche responsable, aquaculture de haute valeur, explosion de la grande croisière...

Les choses sont en cours et quelques « déclics » peuvent y contribuer.

C'est un des grands intérêts qu'offre la RJPENC, de savoir dédier à la mer dans son numéro 29 un dossier spécial et de contribuer ainsi aux déclics nécessaires.

Il est de pouvoir concentrer dans un même ouvrage un ensemble de textes de prospectives, de propositions et de convergences, signés par différents auteurs de diverses origines et de diverses pensées politiques.

J'ai donc invité ces derniers à proposer chacun leurs réflexions et cette invitation a très globalement été suivie d'action.

---

et les dynamiques sectorielles du Pacifique – Actes de la conférence économique du 25 juin 2015 - Deuxième table ronde "Les entreprises du pacifique : caractéristiques et perspectives", pp. 113-122. <http://archimer.ifremer.fr/doc/00296/40677/>

<sup>15</sup> Groupe Mer et valeurs, 2012. Sous la direction de Chantal Reynier «La Mer, ses valeurs». Éditions L'Harmattan, Paris, 186 pages. La mer et l'océan porteurs d'éthique. *Tai Kona*, (9), 28-43. Open Access version : <http://archimer.ifremer.fr/doc/00203/31393/> et Loubersac Lionel (2014). La mer et l'océan porteurs d'éthique . *Tai Kona*, (9), 28-43 . Open Access version : <http://archimer.ifremer.fr/doc/00203/31393/>

<sup>16</sup> Se reporter au rapport Orientations et moyens, Propositions de novembre 2013 et plus précisément le chapitre 6.20 : Élaborer une politique de la mer, voir <http://www.observatoire-numerique.nc/de-referance/les-documents/rapport-nc2025-orientations-moyens-propositions>.

Certes certains points de vue n'ont pu me parvenir, notamment ceux de représentants indépendantistes calédoniens, pourtant invités à s'exprimer.

Il reste toutefois un corpus de 19 textes organisés, suite à celui d'introduction sur le fait maritime calédonien et la présentation du dossier, comme suit :

- Un premier texte signé du député Philippe GOMES qui souligne l'impact qu'un projet d'inscription des récifs et lagons au patrimoine mondial a entraîné sur les mentalités avec la prise de conscience de la construction nécessaire d'une stratégie de développement durable, conciliant développement économique, équité sociale et protection de l'environnement, et qui est fondamental dans le sens où il explicite en quoi la reconnaissance d'un patrimoine maritime exceptionnel à soigner et valoriser est source de véritable projet identitaire.

Puis trois parties :

- Une première sur les enjeux maritimes au sens large et la place à jouer de la France et de l'Europe et de leurs outre-mer qui ont été rédigés sous les signatures de :
  - Ericka BAREIGTS, ministre des Outre-mer, sur la multiplicité et la diversité des enjeux ultramarins,
  - Vincent BOUVIER, secrétaire général de la mer, sur la place fondamentale de la France et le rôle qui doit être le sien,
  - Philippe FOLLIOU, député, sur le concept « d'Archipel France », sur les ambitions qui en découlent, le besoin d'égalité réelles entre l'hexagone et l'Outre-Mer et la place privilégiée de la Nouvelle-Calédonie, notamment dans le Pacifique, en raison de la biodiversité qui est sienne,
  - Frédéric MONCANY, président du Cluster maritime français sur les solutions à trouver pour le développement de la croissance bleue en Outre-mer, basées sur le concept de « facteur 20 » qui sont 20 opportunités à saisir et la mise en place d'une plateforme public-privé, le « Comité France Maritime » et sa déclinaison en Nouvelle-Calédonie, combinant toutes les expertises nécessaires au développement de l'économie maritime,
  - Nathalie LEPAPE, de l'AR IHEDN NC, section « Études », sur la synthèse préparée par l'IHEDN sur les enjeux maritimes ultra-marins.
- Une seconde sur les enjeux maritimes régionaux (ceux du Pacifique Sud) et la place de la Nouvelle-Calédonie avec les signatures de :
  - Christian LECHERVY, ambassadeur auprès du Secrétariat de la Communauté du Pacifique (CPS), sur la France face aux défis de sa maritimité Pacifique,
  - Cameron DIVER, directeur général adjoint de la CPS, sur le rôle de la CPS et la place de la Nouvelle-Calédonie,
  - Philippe LEONARD, général de division, commandant les Forces armées de Nouvelle-Calédonie (FANC), sur les partenariats régionaux en matière de défense, de sécurité maritime et de protection des ressources marines,
  - Le WWF, sur la valeur des océans dans la région de Mélanésie,

- Hugues RAVENEL, directeur de Météo France en NC, sur la mer en tant que moteur du climat et de la météorologie régionale.
- Une troisième, plus spécifique aux enjeux maritimes calédoniens avec :
  - Thierry LATASTE, haut-commissaire et Jean Louis FOURNIER, Commandant de la zone maritime, sur la surveillance de la ZEE,
  - Thierry SANTA, président du congrès, sur l'économie de la mer en NC et la nécessité de la coordination de la gouvernance,
  - Philippe GERMAIN, président du gouvernement, sur la préservation environnementale marine au service du développement des populations,
  - Philippe MICHEL, président de la province Sud sur l'action responsable de la province Sud vis à vis de la protection du lagon,
  - Jennifer SEAGOE, présidente de la CCI, sur les enjeux liés au développement local de la grande croisière,
  - Xavier BENOIST, directeur général de la société Bluescope-Steel sur la position de la Fédération des industries sur les questions d'économie maritime,
  - Lluis BERNABE, président du CMNC, sur le rôle du Cluster maritime local en matière de développement économique.
- Enfin un texte épilogue<sup>17</sup>.

Il y a des mots clés forts ici dans ce pays de cailloux, heureusement tempéré de mangroves, de lagons, de récifs, de bleu qui fait mal aux yeux, de vagues, de houles, de vents et de grand océan.

Ces mots clés offerts par les lagons et l'océan sont je crois nombreux tels que : Mer de corail, patrimoine mondial, transversalité, compétences et savoir-faire, recherche et innovation, géostratégie, ressources diversifiées, qualité environnementale, esprit d'entreprise, éco-responsabilité, bien-être, partage et solidarité, communauté de destin...

Je dois donc remercier fondamentalement les auteurs des textes qui suivent que j'ai su interpeller. Que j'ai dû relancer sans aucun doute pour tous ceux qui avaient su me répondre oui et qui tardaient un peu... Et les bousculer aussi parfois mais qui ont su, malgré toutes leurs obligations et contraintes, faire que ce dossier est bien là.

Leurs investissements offrent des textes qui, dans la complémentarité des argumentaires qu'ils portent, sont fondamentaux, et sans doute fondateurs d'un avenir que la mer peut offrir à la Nouvelle-Calédonie et à ses habitants, dans la pleine responsabilité et la pleine reconnaissance de la place de tous.

Que ceci puisse correspondre au leitmotiv que j'ai proposé pour les premiers États généraux de la mer de juillet 2016 :

**« La mer une clé du futur à trouver ensemble. »**

---

<sup>17</sup> Qui se veut un songe sur une Nouvelle-Calédonie pleinement responsable de sa maritimité et exemplaire par les projets innovants qu'elle porte et porterait.

Je vous en souhaite donc une excellente lecture.

---