

Secrétariat général du gouvernement

Direction des affaires maritimes
de la Nouvelle-Calédonie

Service de la navigation
et de la sécurité maritimes

Mél : dam-nc@gouv.nc
Tél. 27.26.26 - Fax. 28.72.86

N° 2021-DAM-94655
Affaire suivie par : M. Yvan RAFFIN

Nouméa, le 6 décembre 2021

Madame,

Veillez trouver ci-après un extrait du procès-verbal de la commission nautique de la Nouvelle-Calédonie, réunie par visioconférence le 28 octobre 2021.

Je vous prie d'agréer, madame, l'expression de ma parfaite considération.



Directeur des affaires maritimes
de la Nouvelle-Calédonie

CANTERI

Le Nickel-SLN

Mme Stéphanie CHARDIN
Chef de projet transbordement

Transmis par courriel uniquement

Copie :

- Direction de l'aménagement, de l'équipement et des moyens de la province Sud

Projet de transbordement de minerai (SLN Le Nickel) ;

Invités :

- Mme Stéphanie CHARDIN, société Le Nickel-SLN
- Mme Catherine DELORME, CAPSE NC
- M. Hugues DANIS, BECA NC

La société Le Nickel-SLN souhaite repenser sa logistique de chargement de minerai à bord des navires dans le cadre du programme export.

Ce projet est rendu nécessaire par :

- de fortes contraintes techniques sur les installations de Népoui, Tiébaghi, Kouaou et Thio ;
- l'impossibilité d'accueillir des minéraliers de capacité suffisante pour l'export sur ces sites ;
- le marché des minéraliers de faible capacité en déclin limitant la capacité de l'entreprise à atteindre les 6 millions de tonnes.

Les objectifs :

- charger de façon sûre des navires de plus grande capacité ;
- bénéficier de taux de fret plus compétitifs ;
- accélérer le déploiement du programme export pour atteindre les objectifs du plan de développement dès 2024 ;
- contribuer à réduire l'impact environnemental de l'entreprise.

Le projet transbordement consiste en un dispositif de transbordement par pontons-grues. Les navires « navette » sont chargés depuis le bord de mer des sites SLN mécanisés, puis ces navires rejoignent les pontons-grues qui transbordent le minerai dans le navire minéralier de fort tonnage destiné à l'exportation.

Détails du dispositif, dans l'ordre de déroulement des opérations :

- une fois par semaine, un minéralier « export » de grande capacité (62 à 80 000 Tonnes) s'amarré aux 4 coffres ;
- 2 pontons-grues flottants, assistés dans leurs déplacements entre la zone de transbordement et celle de maintenance par 2 remorqueurs (40 tonnes), se mettent à couple. Le dimensionnement des pontons-grues est à affiner. Des consultations sont en cours. Le choix semble se porter vers une construction neuve afin de pouvoir disposer de sister-ships. Ces pontons seront sous classification « Veritas » afin de pouvoir être suivis localement ;
- 2 à 3 minéraliers « navette » de type « VALENTE VENUS » et « DONIAMBO » (25 à 27 000 Tonnes), chargés en minerai depuis les 4 sites de chargement, se mettent à couple des pontons-grues à tour de rôle et déchargent la cargaison dans le minéralier export. La baie de Dumbéa servira de zone d'attente pour ces minéraliers, à raison de un minéralier à la fois.

Le site retenu pour ce projet de transbordement doit pouvoir permettre à un navire de 14,5 mètres de tirant d'eau d'approcher. Il doit être protégé du vent et disposer d'un espace permettant d'opérer, ainsi que d'un service portuaire à proximité. Dans ces conditions, le site dit de la « baie de la Dumbéa » situé entre la pointe Destelle et la pointe Kongou, à proximité

immédiate de la limite extérieure du Port autonome de Nouvelle-Calédonie (PANC), a été retenu. Toutefois des ancres seront mouillées à l'intérieur du domaine du PANC. Par ailleurs, une zone de maintenance des pontons-grues est à l'étude. Celle-ci pourrait se situer au quai n° 1 de Doniambo ou au quai de pêche.

Le calendrier du projet s'articule sur les périodes suivantes :

- mars / octobre 2021 : poursuite des études d'avant-projet ;
- octobre 2021 : dépôt du dossier de demande d'autorisation d'occupation du domaine public maritime ;
- 1^{er} trimestre 2022 : attributions des marchés ;
- 2^{ème} semestre 2022 démarrage des opérations.

Ce projet n'impacte pas l'approvisionnement en minerai de l'usine de Doniambo par les navires minéraliers affrétés qui effectuent actuellement les navettes entre les mines et l'usine.

CONCLUSION

A ce stade du projet, la commission nautique n'émet pas d'avis. Une nouvelle présentation en commission nautique sera nécessaire, dès que tous les éléments seront connus dans les détails.

Les membres de la commission appellent l'attention de la société Le nickel-SLN sur l'imperfection de la bathymétrie dans la baie de Dumbéa. Le domaine d'étude de la baie de Dumbéa devra être suffisamment élargi, de manière à optimiser cette zone et d'y créer un nombre conséquent de mouillages. Dans le cadre de cette opération industrielle, les relevés seront à la charge de l'opérateur.

Les limites du pilotage maritime devront être revues afin de prendre en compte les dimensions de ces nouveaux navires de fort tonnage, notamment pour l'emploi de la passe de Dumbéa. Ces transits nécessiteront un balisage adapté, ainsi qu'à l'entrée de la Grande rade (à la charge de l'opérateur). Au niveau de la passe de Dumbéa, une réflexion sur l'installation d'un balisage AIS synthétique (virtuel) devra être entamée, pour marquer les petits fonds au niveau de la sonde de 14.1 mètres.

La route suivie pour ce type de navire correspond à celle empruntée actuellement par les navires pétroliers. Des simulations effectuées par le syndicat professionnel des pilotes maritimes (SPPM NC) à Nantes seront nécessaires au préalable. En raison du déplacement d'eau du navire de fort tonnage, une vitesse de sécurité est à définir avec le SPPM NC.

La suppression de la zone interdite « mines » située à l'Ouest du Récif du Prony, située dans la voie recommandée pourrait être étudiée pour la navigation de minéraliers calant jusqu'à 14.5 mètres. Cette suppression nécessiterait un levé bathymétrique, ainsi qu'une recherche des munitions non explosées (UXO) en collaboration avec le Service Hydrographique et Océanographique de la Marine (SHOM).

La position des coffres d'amarrage du « minéralier export » devra être optimisée et décalée au maximum vers le Nord, de manière à conserver une largeur utile suffisante à l'entrée et la sortie de la Grande rade du PANC.

Les coffres d'amarrages devront être équipés de feux de couleur jaune. Le rythme des feux sera à définir en collaboration avec le service des phares et balises de la direction des

infrastructures, topographie et transports terrestres (DITTT). Une attention devra être portée afin de ne pas surcharger la zone en feux de nuit, ce qui nuirait à la sécurité de la circulation maritime

Les différentes positions des installations devront être affinées en coordination avec le PANC et les différents opérateurs afin de ne pas gêner le développement futur du Port autonome, notamment avec l'augmentation des navires en escales, la future centrale électrique « pays » ou port Numbo, mais aussi la zone utilisée par le dépôt Mobil.

Les données bathymétriques et les coordonnées des installations seront transmises au SHOM, antenne du pacifique, dans le cadre de la mise à jour des documents nautiques."