ÎLES SOUS-LE-VENT - Le point sur la desserte maritime pour passagers

Trois projets complémentaires pour les Raromata'i

En 3 points

- Actuellement à l'arrêt en ce qui concerne le transport de passagers, la desserte maritime pour les îles Sous-le-Vent est très limitée.
- Trois projets inscrits dans le cadre du Schéma directeur des déplacements durables interinsulaires doivent, à terme, offrir plusieurs possibilités de choix pour les voyageurs.
- Le choix de la vitesse, celui du transport de fret et de véhicules ou encore celui de la prestation touristique intégrée.

Alternative économique aux liaisons aériennes interinsulaires entre Tahiti et quatre îles des Raromata'i, la goélette *Hawaiki nui* n'embarquera plus de passagers vers les îles Sous-le-Vent (ISLV). Cette décision annoncée le 14 août par sa direction, ce jusqu'à nouvel ordre, est due à la situation sanitaire actuelle tendue pour cause de Covid-19 (le *Taporo VII* en fera de même dès la fin du mois). Elle démontre néanmoins, si besoin était, la fragilité de la desserte maritime de cet archipel en ce qui concerne le transport de voyageurs. On notera en effet que ces navires, essentiellement dédiés au transport de fret, ne peuvent accueillir que 12 passagers à leur bord. Cette décision donne l'occasion de faire le point sur le futur de cette desserte.

La programmation sur la ligne des ISLV de trois nouveaux navires accueillant beaucoup plus de passagers devrait en effet, à terme, pallier cette carence. Trois licences d'exploitation ont été délivrées à des sociétés privées polynésiennes. L'arrivée future (en 2021 et 2022) de ces unités, l'*Apetahi Express*, le *Terevau Piti* et *Le Polynésien*, s'inscrit dans la mise en place du Schéma directeur des déplacements durables interinsulaires voulu par le gouvernement, en accord avec le Schéma d'aménagement général (SAGE) de la Polynésie française.

Trois projets en cours

Par le passé, cette desserte n'a incité que peu d'armateurs à s'engager dans le transport de passagers. La ligne est en effet réputée difficile en confrontant souvent les navires à une forte houle. Plusieurs tentatives depuis les années 1990 – toutes arrêtées – peuvent aussi laisser penser à un difficile équilibre économique. Le transport maritime interinsulaire reste pourtant bel et bien la colonne vertébrale du développement de cet archipel, en complément de l'aérien. Le schéma directeur élaboré pour la décennie 2015/2025 se veut « durable » et, à ce titre, prévoit des mesures d'accompagnement pour les armateurs qui veulent s'y lancer, notamment au titre de la défiscalisation (État/Pays). Les trois projets en cours de déploiement offrent une approche différente – tout en tentant de s'affirmer, chacun, par le jeu de la concurrence (entre eux mais aussi avec le secteur aérien en proposant des offres moins onéreuses). Ils peuvent répondre de manière complémentaire à des choix différents de la part des voyageurs-consommateurs : le choix de la vitesse, celui du transport de fret et de véhicules ou encore celui de la prestation touristique intégrée. Des efforts sont également entrepris pour rendre ces navires moins gourmands en carburant et moins polluants. ■

LDT

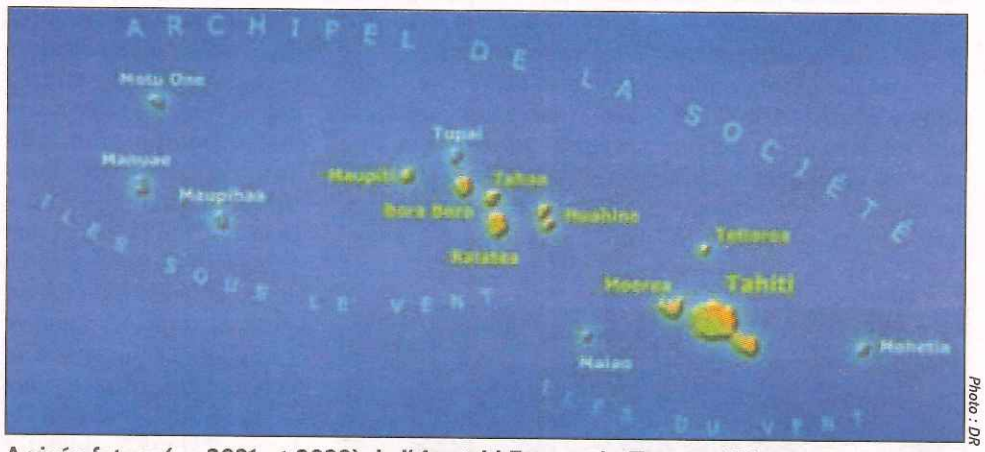

Photo : DR

Arrivée future (en 2021 et 2022) de l'*Apetahi Express*, le *Terevau Piti* et *Le Polynésien* sur la ligne des îles Sous-le-Vent.

Le *Terevau Piti* : le fret et les passagers

Avec une coque de 78m de long, et 17m de large, ce navire opérera en premier lieu sur la desserte de Moorea où son armateur souhaite s'attaquer au marché du transport de fret sur cette ligne, en concurrence de l'*Aremiti Ferry*, avec une capacité de fret de 375 tonnes, en complément du *Terevau*. Pouvant transporter jusqu'à 675 passagers, à une vitesse de croisière de 15 nœuds (inférieure au *Terevau* : 22 nœuds), il pourra embarquer 65 véhicules et 10 poids-lourds. Un bar et des espaces de restauration sont prévus à bord. Le *Terevau Piti* desservira aussi les îles de Huahine, Raiatea, Taha'a, Bora Bora et Maupiti pendant les vacances scolaires, à hauteur de neuf rotations minimum par an. Sa livraison et sa mise en service sont prévues pour le premier trimestre 2021.

Photo : DR

Le Polynésien : la carte du développement touristique

De type cargo-ferry classé 3 étoiles, de 110m de long pour 19m de large et pouvant accueillir 595 passagers, *Le Polynésien* offrira un service de cabines (65 cabines) ainsi que 400 sièges Pullman. Il pourra embarquer 159 tonnes de fret, véhicules et camions compris. On y trouvera des services de restauration et d'activités touristiques, la volonté de l'armateur étant de contribuer au développement des îles Sous-le-Vent mais également d'offrir un moyen de déplacement de standing pour les résidents de ces îles. Le navire est en effet doté de stabilisateurs afin d'optimiser le confort des passagers. Deux rotations sont prévues par semaine à partir de Tahiti en direction des îles de Huahine, Raiatea, Taha'a et Bora Bora. Mais pas Taha'a ni Maupiti. Le navire effectuera un arrêt à Paopao, à Moorea, d'où les passagers pourront rejoindre directement les Raromatai. Actuellement en construction, *Le Polynésien* devrait entrer en service en septembre 2022.

Photo : DR

L'*Apetahi Express* : la vitesse

Le groupe Degage (les navires *Aremiti* sur Moorea) a obtenu récemment une licence d'exploitation pour son projet de catamaran à grande vitesse, l'*Apetahi Express*. Avec ce navire de 514 places, conçu pour faire face au Mara'amu, il est prévu de desservir trois fois par semaine Huahine, Raiatea et Bora Bora au départ de Papeete. Mais il ne desservira pas Taha'a ni Maupiti. Long de 65 mètres de long pour 16 de large, il atteindra une vitesse de croisière de 36 nœuds, ce qui permettra de rallier Huahine en 2 h 30, Raiatea en 3 h 30 et Bora Bora en 5 heures. Il pourra embarquer 40 m³ de fret, mais pas de voitures. La construction du navire, prévue pour le 1er trimestre 2021, a pris du retard, coronavirus oblige. Il devrait néanmoins être mis en service en 2022, au plus tard le 31 décembre 2022, sous peine de caducité de sa licence d'exploitation.

Un schéma directeur pour la décennie 2015/2025

Lancé en novembre 2014, le Schéma directeur des déplacements durables interinsulaires a fait l'objet de travaux préparatoires depuis le mois de janvier 2015, en collaboration avec l'AFD. Il vise l'optimisation du système de transport maritime et aérien : lignes, matériels et équipement… pour une meilleure continuité territoriale. Comme le rappelle le ministre en charge des transports interinsulaires, Jean-Christophe Bouissou, *« l'enjeu est de préserver la vie dans les îles en permettant aux populations de pouvoir y rester ou d'y retourner pour celles qui le souhaitent »*. Il assure des mesures d'accompagnement sur le plan institutionnel, réglementaire, économique et contractuel. Il prévoit notamment un programme d'investissements sur 10 ans du secteur privé avec les mesures d'accompagnement nécessaires ; mais également du secteur public, avec une programmation annuelle et des outils financiers pour sa mise en œuvre.

la DÉPÊCHE de TAHITI

Service rédaction : Tél. : 40.46.43.51 E-mail : journal@la depeche.pf

Service des sports : Tél. : 40.46.43.44 E-mail : sports@ladepeche.pf