



MINISTERE
DU LOGEMENT,
DE L'AMENAGEMENT,
en charge des transports interinsulaires



DIRECTION POLYNESIENNE
DES AFFAIRES MARITIMES

MARCHE PUBLIC

CAHIER DES CLAUSES TECHNIQUES PARTICULIERES

MARCHE EN PROCEDURE ADAPTEE n°2021-05-MLA-DPAM

Objet du marché :

Etude de marché et étude juridico-économique de la faisabilité et de la rentabilité d'un transport maritime inter-îles avec un navire à propulsion bas-carbone dans l'archipel des Tuamotu (Polynésie française).

Document : CCTP – MAPA n° 2021-05-MLA-DPAM

Juin 2021

SOMMAIRE

1.	INFORMATIONS GENERALES	3
1.1	Catégorie à laquelle appartient l'acheteur public	3
1.2	Le maître d'ouvrage	3
1.3	Le maître d'œuvre	3
1.4	Éléments d'information utiles concernant le projet de marché	3
2.	OBJECTIFS ET RÉSULTATS ATTENDUS.....	4
2.1	Objectif général.....	4
2.2	Objectif spécifique du marché	4
2.3	Principes méthodologiques	5
2.4	Nature des prestations attendues	6
2.5	Réunions avec le comité de pilotage.....	7
3.	HYPOTHÈSES SOUS TENDANT LE PROJET	7
3.1	Composition minimum de l'équipe d'intervention	7
3.2	Confidentialité.....	7
3.3	Protection des données personnelles.....	8
4.	LOGISTIQUE ET CALENDRIER.....	8
4.1	Lieu d'exécution de la mission	8
4.2	Date prévisible de début de la mission et délai de réalisation.....	8
4.3	Moyens.....	8
5.	RAPPORTS	8
6.	ANNEXES	8

1. INFORMATIONS GENERALES

1.1 Catégorie à laquelle appartient l'acheteur public

La Polynésie française, représentée par le ministère du logement, de l'aménagement, en charge des transports interinsulaires.

1.2 Le maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage est le Ministre du logement, de l'aménagement en charge des transports interinsulaires, M. Jean-Christophe BOUISSOU.

1.3 Le maître d'œuvre

Le maître d'œuvre est la direction polynésienne des affaires maritimes, représentée par sa directrice Mme Catherine ROCHETEAU.

1.4 Éléments d'information utiles concernant le projet de marché

En septembre 2015, la Polynésie française, sous l'égide du ministre en charge des transports interinsulaires, a publié le schéma directeur des déplacements durables interinsulaires 2015-2025 de la Polynésie française¹.

Deux des objectifs principaux de ce schéma directeur, attendu depuis une dizaine d'années, sont : « Améliorer l'efficacité des transports interinsulaires en matière de réponse aux besoins des usagers, d'efficacité énergétique, d'intermodalité et de préservation de l'environnement en facilitant l'accès à tous à tout le territoire », et « Favoriser le développement économique durable du Pays et de ses archipels à travers des mesures d'accompagnement à la politique des transports interinsulaires. » Au regard de ces objectifs, diverses actions ont été prévues, telles que :

- **Actions B2** : Mise en place d'une desserte maritime dans les Marquises Sud ; Renforcement de la fréquence de desserte maritime aux Iles Australes, notamment vers Rapa ;
- **Actions B4** : Mise en place d'une desserte maritime intérieur aux Marquises Nord ; Mise en place d'une desserte maritime intérieur dans certains secteurs des Tuamotu ;
- **Action B 5** : Développement d'une desserte maritime intérieure de transport de passagers aux Iles-sous-le-Vent ;
- **Action C 1** : Structuration de l'offre de transport en fonction du développement de pôles structurants et de pôles de proximité ;
- **Action C 5** : Meilleur ciblage des aides à l'investissement via des critères rénovés comme l'efficacité énergétique du matériel de transport.

Le Plan de Transition Energétique 2015-2030 de la Polynésie française a été adopté par le gouvernement en novembre 2015, avec notamment comme axe principal de « *changer de modèle énergétique, en substituant progressivement l'utilisation d'énergies fossiles par des énergies renouvelables dans toutes nos activités (production électrique, transport, urbanisme).* » Les transports produisant environ 56 % des émissions de gaz à effet de serre en Polynésie française², il a été décidé de mettre en œuvre une action importante, consistant à favoriser l'usage de véhicules propres, électriques ou hybrides, au travers de mesures fiscales et économiques incitatives (**Action 29**).

¹ Schéma directeur des déplacements durables interinsulaires 2015-2025 de la Polynésie française consultable sur le site Lexpol.cloud.pf sous la référence « Arrêté n° 1400 CM du 22/09/2015 ».

² Source : Plan climat-énergie de la Polynésie française. 2015

En date du 24 août 2020, a été promulguée la loi du pays n° 2020-21 portant approbation du schéma d'aménagement général de la Polynésie française (SAGE)³. Par cet acte, la Polynésie française s'est notamment clairement engagée vers un développement raisonné et durable de Tahiti et des divers archipels, prenant notamment en compte le Plan de transition énergétique de la Polynésie française, le schéma directeur des déplacements durables interinsulaire 2015-2025 et fixant de nouvelles orientations concernant notamment les transports intérieurs de la Polynésie française.

En fonction de ces trois programmes d'action, la Polynésie française a décidé de lancer une étude de marché et étude de faisabilité :

- Pour le développement d'offres de transport maritime entre les îles d'un même archipel, à partir d'un pôle de développement économique (Rangiroa dans l'archipel des Tuamotu) ;
- Utilisant des sources d'énergie non carbonées, notamment le vent avec des cargos à mats ailes.

2. OBJECTIFS ET RÉSULTATS ATTENDUS

2.1 Objectif général

Développer en Polynésie française (archipel des Tuamotu) un transport maritime intra-archipel bas-carbone :

- Complémentaire avec le schéma de transport actuellement existant ;
- Adapté pour le transport de passagers entre les îles (40 à 50 pax) et du petit fret (7 à 10 tonnes avec auto-déchargement dans les îles),
- Se déplaçant à une vitesse de croisière moyenne de 10 nœuds,
- Permettant ainsi de réaliser une rotation en 7 à 10 jours au sein de l'archipel à partir d'un pôle de développement (Rangiroa) possédant des liaisons régulières et nombreuses avec Tahiti,
- Sur un navire propulsé autant que possible (80 % du temps minimum) avec une énergie décarbonée (voile, panneaux solaires, hydrogène, etc.) construit, si possible, localement.

2.2 Objectif spécifique du marché

Afin de permettre le développement d'une telle alternative, manquant cruellement entre les îles éloignées de Polynésie française et notamment aux Tuamotu, il apparaît nécessaire de démontrer, par une étude de marché, étude du besoin et étude juridico-économique la faisabilité et les critères de rentabilité d'une telle liaison de transport maritime secondaire inter-îles et intra-archipels.

A l'heure actuelle, les liaisons maritimes inter-îles secondaires sont peu nombreuses et souvent réalisées ponctuellement et sans régularité (sauf aux Iles-sous-Vent et aux Marquises Sud), les liaisons existantes étant les suivantes : Raiatea-Tahaa ; Raiatea – Bora-Bora – Maupiti ; liaison communale Rangiroa – Tikehau – Mataiva – Makatea ; liaison communale Anaa – Faaite ; navette Marquises Sud reliant Hiva Oa – Tahuata – Fatu Hiva.

Il n'existe ainsi que peu de liaisons maritimes intra-archipel régulières aux Tuamotu, alors qu'une demande semble exister au niveau des populations de ces îles éloignées, des résidents à Tahiti et des touristes visitant les Tuamotu ; il convient tout d'abord de quantifier globalement cette demande et ce besoin de transport inter-îles à partir des données générales de la Polynésie

³ Loi du pays n° 2020-21 du 24 août 2020 portant approbation du schéma d'aménagement général de la Polynésie française (SAGE) consultable, sur le site Lexpol.cloud.pf sous la référence « Loi du pays n° 2020-21 du 24/08/2020 ».

française et du schéma directeur des déplacements durables interinsulaire réactualisés, notamment sur la ligne maritime suivante:

- **Archipel des Tuamotu, ligne Tuamotu de l'Ouest** : Rangiroa, Tikehau, Mataiva, Makatea, Kaukura, Arutua, Apataki, Niau, Fakarava, Faaite, Katiu, Raraka, Kauchi, Aratika, Takapoto, Takaroa, Manihi, Ahe, Rangiroa ;

Plus précisément, dans une seconde phase, cette étude doit permettre d'évaluer avec précision les volumes et la typologie des passagers et des marchandises à transporter entre les îles sur cette ligne « Tuamotu de l'Ouest » de l'archipel des Tuamotu. Le niveau tarifaire possible de ces prestations de transports, ainsi que la définition précise de la ligne de transport prévue et du service attendu (durée de la rotation générale, escales, horaires, etc. ...) sont déterminés afin de pouvoir établir un business plan de l'exploitation de cette ligne avec un navire à propulsion bas carbone navigant à une vitesse de croisière de 10 nœuds environ.

Cette analyse du besoin peut nécessiter une redéfinition de la ligne et du service attendu, et doit prendre en compte, outre les besoins de transport des populations, des touristes et des élus, les conditions générales de vent et d'ensoleillement dans la région, l'état des infrastructures des îles concernées, les difficultés de navigation dans les lagons et en haute mer entre les îles considérées, les difficultés d'accostage liées à la taille des passes, voire les correspondances possibles dans les îles avec d'autres moyens de transport.

Sur cette même ligne maritime, l'étude juridico-économique doit quant à elle permettre, d'une part de participer à la définition du cahier des charges du type de navire à propulsion décarbonée pouvant être utilisé sur la ligne, d'autre part d'établir un business plan au regard des recettes prévisibles de la ligne en fonction du ou des modes d'exploitation suggérés, en tenant compte des apports qui pourraient être nécessaires, tant en capital qu'en termes de subventions d'équilibre ou de réduction de charges nécessaires pour équilibrer le compte d'exploitation de la ligne, sur une durée prévisible d'exploitation à définir.

2.3 Principes méthodologiques

La mission, dont l'enjeu et les objectifs sont précisés supra, doit permettre de répondre aux questions suivantes :

- a. La caractérisation et l'intensité du besoin en déplacements maritime à considérer ;
- b. L'intérêt de la clientèle cible pour le service proposé et le niveau tarifaire admissible sur la ligne maritime ;
- c. La définition de la ligne maritime et des services à rendre aux usagers ;
- d. Le budget d'exploitation du navire sur la ligne maritime « Tuamotu de l'Ouest » et le business plan prévisible en fonction de divers modes d'exploitation ;
- e. Les conditions d'intégration et d'intermodalité du service de transport maritime secondaire inter-îles avec le système de transport maritime et aérien existant ;
- f. Les modalités de contribution de l'Etat et de la Polynésie française à l'équilibre économique des services concernés ;
- g. Des propositions de modalités pratiques de mise en œuvre des services, notamment en termes d'opérateurs et de relation opérateur – autorité organisatrice du transport.

La méthode proposée repose sur une démarche analytique et prospective. Un diagnostic de la situation de l'offre et de la demande de transport maritime sera effectué dans la première phase, notamment par une mise à jour des données provenant des études précitées.

L'étude du besoin et l'étude de marché seront approfondies par des entretiens et enquêtes de terrain réalisées tant auprès des élus et habitants des îles concernées que des administrations et services divers concernés par les déplacements inter-îles.

Chaque phase de l'étude sera effectuée en coordination étroite avec le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre, notamment par l'intermédiaire de scénarii et de rapports intermédiaires à un comité de pilotage qui sera créé à cet effet.

L'ensemble de la mission sera formalisé dans des documents et rapports permettant au maître d'ouvrage de mettre en œuvre concrètement les recommandations proposées.

2.4 Nature des prestations attendues

- Phase 1 de mise à jour de la demande de transport maritime inter-îles : prise en compte des études et données existantes et mise à jour des données fournies ; recueil des données démographiques auprès de l'Institut Statistique de la Polynésie française ; entretiens avec les administrations (Direction des affaires maritimes, Direction de l'équipement, Direction de l'éducation et des enseignements, Direction de la santé, Direction générale des affaires économiques, Service du tourisme, Circonscription des Tuamotu-Gambier, etc...) et élus ; recueil et analyse des données sur le transport du fret et des passagers, et les contraintes de navigation des lignes maritimes, les évolutions envisageables à court et moyen termes ; l'offre de transport actuelle et propositions de schémas de dessertes maritimes et de modifications éventuelle de la ligne maritime.

A l'issue de cette phase 1, un rapport intermédiaire présentera les potentiels de flux réguliers sur la ligne maritime avec des scénarii éventuels de modification et de variante.

- Phase 2 d'étude de terrain au Tuamotu de l'Ouest : recueil des données détaillées sur la ligne maritime concernée et perspectives, de données météorologiques générales ou spécifiques auprès de Météo France ou autre fournisseur, et de données provenant des administrations maritimes, des autorités portuaires et des services générateurs de transports, le niveau des infrastructures dans les îles concernées ; entretiens avec les maires, maires délégués et principales administrations sur sites ; enquêtes de terrain auprès des populations et services sur place sur leurs attentes, besoins, aspirations en termes de coûts du transport, fréquences et horaires, etc...

A l'issue de cette phase 2, un rapport intermédiaire définira avec précision la ligne maritime envisagée, les escales concernées, le potentiel de la liaison en termes de passagers et de fret en distinguant le type de services offerts aux passagers (par ex. cabine, siège), les horaires appropriés et les recettes prévisionnelles, la grille tarifaire envisageable pour cette ligne maritime, l'intermodalité avec les liaisons maritimes et aériennes existantes, une évaluation de l'impact humain et environnemental du projet comparativement au schéma d'organisation actuel.

- Phase 3 de réalisation du business plan et d'analyse des modes d'exploitation : A partir des estimations de recettes estimées dans les phases précédentes, et de divers scénarii relatifs au mode d'exploitation envisageable et du type de propulsion bas carbone possible, réalisation d'un prévisionnel des états financiers de la ligne maritime et détermination des besoins d'aides en investissement et de compensation en fonctionnement pour une rentabilité de l'exploitation. Les scénarii comporteront des propositions et modalités pratiques de mise en œuvre des services, notamment en termes d'opérateurs et de relation opérateur – autorité organisatrice du transport et de cadre juridique à adopter au regard de la réglementation en vigueur.

Ces divers scénarii avec les business plan correspondants seront présentés par le prestataire au comité de pilotage, qui retiendra le scénario cible à partir duquel le titulaire du marché formulera sa proposition définitive détaillée dans un rapport général d'étude qui sera remis au maître d'ouvrage.

2.5 Réunions avec le comité de pilotage

Le Prestataire participera à diverses réunions du comité de pilotage :

- a. Une réunion de lancement au début de la phase 1 avec présentation des équipes intervenants et de la méthodologie adoptée ;
- b. Une réunion de présentation des résultats obtenus lors de la phase 1, à la remise du rapport intermédiaire de phase 1 ;
- c. Une réunion de présentation des résultats obtenus lors de la phase 2 d'étude de terrain, à la remise du rapport intermédiaire de phase 2 ;
- d. Une réunion finale de présentation des projets d'exploitation sous forme de scénarii en fin de phase 3, avant choix du scénario cible.

3. HYPOTHÈSES SOUS TENDANT LE PROJET

La réussite du projet suppose :

- Une technicité suffisante des intervenants ;
- L'utilisation de techniques adaptées ;
- Une mobilisation des intervenants pour optimiser la mission et en réduire la durée.

3.1 Composition minimum de l'équipe d'intervention

- a) Au regard des exigences méthodologiques exposées, l'acheteur public impose que l'équipe intervenant de manière effective sur ce marché comporte au minimum les qualifications et expériences suivantes :
 - Un chef de mission sénior avec 10 ans d'expérience minimum dans les études sur les transports maritimes, présent au minimum lors des réunions avec le comité de pilotage ;
 - Un consultant économiste, de formation supérieure grande école / école d'ingénieur / université master II ou équivalent, expérience 3 à 5 ans en économie des transports ;
 - Un consultant de formation juriste, avocat ou diplôme en droit minimum master II, ayant une connaissance particulière des aspects relatifs aux obligations de service public et délégations de service public.
- b) En raison de la configuration particulière du projet portant sur la desserte maritime d'une quinzaine d'îles et des enquêtes à réaliser auprès des populations, l'acheteur public souhaite, sans que cela soit une obligation :
 - Que l'équipe allant sur le terrain en phase 2 comporte au moins une personne qualifiée parlant soit la langue tahitienne (reo tahiti), soit la langue paumotu (reo pa'umotu) ;
 - Que l'équipe de consultants mentionnée au point a ci-dessus comporte au moins une personne ayant déjà participé à une étude comparable en milieu insulaire.

3.2 Confidentialité

Le Prestataire s'engage, pendant la durée du marché et pendant les trois (3) années à compter de l'expiration du marché à respecter les clauses ci-dessous :

- à considérer comme confidentiels et à traiter comme tels, tous les documents et informations générales et spécifiques communiqués par le maître d'ouvrage ou ses représentants dans le cadre de son travail et toutes les données, études et informations résultant de leur exécution ;

- à ne pas communiquer à des tiers tout ou partie desdits documents, données, études et informations ;
- à n'utiliser directement ou indirectement ces documents, données, études et informations que dans le cadre de son travail, sauf accord exprès du maître d'ouvrage.

3.3 Protection des données personnelles

Le Prestataire s'engage au respect des obligations légales et réglementaires lui incombant au titre de la législation relative à la protection des données à caractère personnel, notamment la loi n°78-17 du 6 janvier 1978 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés modifiée par l'ordonnance n° 2018-1125 du 12 décembre 2018 et le règlement (UE) n° 2016/679 du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

Toute sollicitation extérieure, dans le cadre de recherche et/ou de consultations, qui amènerait le Prestataire à communiquer des informations propres au maître d'ouvrage ou à l'acheteur public devront faire l'objet d'un accord préalable de sa part.

4. LOGISTIQUE ET CALENDRIER

4.1 Lieu d'exécution de la mission

Le lieu d'exécution du marché se situe en Polynésie française, à Papeete et dans les îles des Tuamotu escales de la ligne maritime envisagée.

4.2 Date prévisible de début de la mission et délai de réalisation

Le délai de réalisation du marché est fixé à 150 jours à compter de la notification du marché.

A titre informatif et non contractuel, la date de notification du marché devrait être comprise entre le 25 août et le 10 septembre 2021.

4.3 Moyens

Les moyens sont ceux décrits par le titulaire dans son offre technique pour répondre aux besoins et aux spécifications des documents particuliers du marché, dont le présent C.C.T.P.

5. RAPPORTS

En fin de phase 1, le prestataire fournira un rapport intermédiaire avec des scénarii éventuels de modification ou de variante de la ligne maritime.

En fin de phase 2, le prestataire fournira un rapport intermédiaire tel que précisé supra.

En fin de phase 3, il établira le rapport final de l'étude.

Ces rapports seront fournis au maître d'œuvre en versions papier (3 exemplaires) et numérique.

6. ANNEXES

Sont fournis en annexes du dossier de consultation des entreprises :

- les trois tomes du schéma directeur des déplacements durables interinsulaires 2015-2025 de la Polynésie française : diagnostic ; rapport de phase 2 ; rapport final et ses annexes.
- Le plan climat énergie de la Polynésie française 2015.
- Plan de transition énergétique 2015 – 2030.

* * *