



**MINISTRE DE L'ÉQUIPEMENT,
DE L'AMÉNAGEMENT ET DE L'URBANISME,
ET DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Schéma directeur
des déplacements durables interinsulaires
2015-2025 de la Polynésie française

Septembre 2015

Avant-propos	7
1. Pourquoi réaliser un Schéma Directeur des déplacements durables interinsulaires?	8
1.1. Une réponse à la complexité des déplacements sur un Pays aux spécificités géographiques et démographiques marquées	8
▶ Une étendue significative pour une surface terrestre limitée	8
▶ Un éclatement démographique important	8
1.2. Une évolution historique du secteur des transports interinsulaires nécessitant un nouveau cadrage stratégique	9
▶ 1977-1996 : l'absence de cadre stratégique des transports interinsulaires	9
▶ 1996-2005 : une première phase de pilotage stratégique	10
▶ 2005-2015 : des tentatives de régulation sans succès et le lancement du Schéma Directeur	11
1.3. Des voies d'améliorations nombreuses au regard de la situation actuelle	12
▶ Une offre globalement adaptée mais des dessertes « intérieures » perfectibles	12
▶ Un manque de coordination d'ensemble des actions du Pays, de l'Etat et des communes en matière de transports interinsulaires	12
▶ Une ancienneté du matériel de transport et un besoins de renouvellement important	12
▶ L'ancienneté de la réglementation actuelle en matière de transports interinsulaires	13
▶ Une insuffisance du contrôle et du suivi des opérateurs et manque de données consolidées et transversales	13
▶ Un coût des transports interinsulaires élevé pour le Pays et absence d'aide à la continuité intérieure par l'Etat	14
▶ Un manque de demande permettant de mieux équilibrer l'économie des transports interinsulaires	14
▶ Des points d'amélioration connexes nombreux	15
2. A quels besoins de déplacements le Schéma Directeur doit-il répondre ?	17
2.1. Méthodologie d'évaluation des besoins (trafics) et limites	17
2.2. Hypothèses-cadres retenues	18
▶ Hypothèses en matière d'évolution de la situation climatique	18
▶ Hypothèses macro-économiques et démographiques	20
▶ Hypothèses sur les projets à 10 ans impactant les transports	21
▶ Hypothèses pour la détermination des impacts énergétiques, GES et carbone	22
2.3. Evaluation quantitative : estimation des trafics passagers	23
▶ Estimations de trafics pour les passagers aériens	24
▶ Estimations de trafics pour les passagers maritimes	25
▶ Estimations de trafics fret	26
2.4. Evaluation qualitative : besoins de déplacements exprimés	28
▶ Un besoin de dessertes intra et inter-archipels plus régulières, sécurisées et à moindre coût	28
▶ Un renforcement général des dessertes vers les îles permettant de générer de l'activité économique	29
▶ Une meilleure lisibilité de l'information relative aux moyens de transports interinsulaires	29
▶ De meilleures conditions de transferts sanitaires (EVASAN)	29
▶ De meilleures conditions de transport scolaire	29
▶ De meilleures conditions d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR)	29
▶ L'internationalisation de certains aérodromes	29
2.5. Synthèse des analyses sur les besoins de déplacements	30

3. Objectifs et orientations du Schéma Directeur pour la période 2015-2025 33

3.1. Trois objectifs stratégiques et 25 orientations	33
3.2. Orientations relevant de l'objectif A : Donner au pays les moyens d'assurer pleinement son rôle d'Autorité Organisatrice des Transports interinsulaires avec une coordination accrue entre acteurs institutionnels (Pays-Etat-Communes) et une meilleure régulation des transports	34
▶ A1-L'application d'un régime juridique rénové pour l'organisation des dessertes de transports interinsulaires	34
▶ A2-La création d'un organe de suivi et de contrôle des opérateurs et de l'action du Pays en matière de transports interinsulaires	37
▶ A3-La création d'un organe de coordination dédié entre le Pays, l'Etat et les communes	38
▶ A4- Une meilleure appropriation des compétences communales en matière de transports et une identification plus fine des besoins	38
▶ A5-Une réflexion sur la place du Pays dans le capital d'Air Tahiti	39
▶ A6-La poursuite du recentrage du rôle de la flottille administrative	39
▶ A7-Une gestion externalisée et unifiée des aéroports du Pays	40
3.3. Orientations relevant de l'objectif B : 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 de tous à tout le territoire	41
▶ B1-Le développement d'une logique d'intermodalité	41
▶ B2-La mise en place de solutions de transports pour les îles présentant une situation d'enclavement particulièrement importante pour les passagers	42
▶ B3-La réhabilitation plus régulière et mieux ciblée des infrastructures de transports	42
▶ B4-L'harmonisation de la desserte ATR sur l'ensemble du Pays et/ou la détermination de dessertes alternatives pour les aéroports 1-B	43
▶ B5-La définition d'options de transports de passagers particulières pour les Iles-Sous-le-Vent (ISLV)	44
▶ B6-La définition d'options de transport de fret pour certaines situations particulières	44
▶ B7-L'amélioration des conditions d'EVASAN : le balisage des pistes	45
▶ B8-L'amélioration des conditions de transports scolaires	45
▶ B9-La mise en place de moyens de réservation des billets de transport plus lisibles et actualisés	46
3.4. Orientations relevant de l'objectif C : Favoriser le développement économique durable du Pays et de ses archipels à travers des mesures d'accompagnement à la politique des transports interinsulaires	47
▶ C1-Le renforcement de la structuration du territoire : les pôles de développement économique à l'échelle des archipels	47
▶ C2-La mise en place de moyens de stockage de carburant plus adaptés dans les îles	48
▶ C3-La mise en place de moyens de conditionnement des déchets sur les îles	49
▶ C4-L'amélioration des conditions de pré et post-acheminement du fret maritime	49
▶ C5-Un meilleur ciblage des aides à l'investissement (défiscalisation)	50
▶ C6-La rénovation du régime des aides aux hydrocarbures	50
▶ C7-L'optimisation des aides au transport de fret pris en charge par le Pays	51
▶ C8-La pérennisation du métier de marins par une formation plus adaptée	51
▶ C9-L'ouverture de certains aéroports du Pays à la desserte internationale	52

4. Quelle est la Stratégie de mise en œuvre du Schéma Directeur pour les 10 prochaines années ? 53

4.1. Cartographie stratégique des actions (priorisation)	53
4.2. Plan d'actions sur le court, le moyen et le long terme	54

▶	Pour la mise en œuvre de l'objectif A	54
▶	Pour la mise en œuvre de l'objectif B	55
▶	Pour la mise en œuvre de l'objectif C	56
4.3.	Planification des investissements prévus au Schéma Directeur	57
▶	Présentation générale	57
▶	Investissements portés par le Pays	57
▶	Investissements portés par les opérateurs	59
▶	Investissements portés par les communes ou intercommunalités	60
4.4.	Stratégie de suivi et d'actualisation du Schéma Directeur	61
▶	Suivi des actions	61
▶	Actualisation du Schéma Directeur	61
4.5.	Focus sur le suivi des impacts énergétiques et GES des actions du Schéma Directeur	61
▶	Méthodologie de suivi des impacts GES des actions	61
▶	Illustrations d'évaluations de l'impact GES d'actions prévues au Schéma Directeur	62

Annexes : Conditions de diffusion	65
--	-----------

Annexe 1. Données clés du secteur des transports interinsulaires (offre et demande)	66
--	-----------

Annexe 1.1. Tableaux de synthèse globaux des données clés du secteur des transports interinsulaires	67	
▶	Données clés des secteurs aériens et maritimes	67
▶	Tableau détaillé des aides accordées au secteur des transports interinsulaires	67
▶	Impacts GES du transport interinsulaire	68
Annexe 1.2. Infrastructures de transports existantes	69	
▶	Infrastructures portuaires	69
▶	Infrastructures aéroportuaires	69
▶	Tableau des îles sans infrastructures aéroportuaires et/ou portuaires (<i>classement par population</i>)	71
Annexe 1.3. Etat général des dessertes par îles et par modes	72	
▶	Tableau intégrant uniquement les îles habitées et n'ayant pas un statut d'îles privées avec classement par sous-divisions	72
▶	Cartographie des dessertes aériennes sur l'ensemble du Pays	74
▶	Cartographie des dessertes maritimes sur l'ensemble de la Polynésie française	75
Annexe 1.4. Cartographie générale des trafics 2014	78	
Annexe 1.5. Données clés sur le secteur aérien	79	
▶	Caractéristiques générales de la compagnie Air Tahiti et de sa filiale Air Archipels	79
▶	Age de la flotte et renouvellements envisagés	80
▶	Evolution historique des trafics passagers aériens (2004-2013)	81
▶	Trafics pax 2013-2014 (OD)	82
Annexe 1.6. Données clés sur le secteur maritime	93	
▶	Evolution historique du trafic fret	93
▶	Evolution historique du trafic passagers	93
▶	Etat du trafic fret 2014	94
▶	Trafics fret sur l'ensemble des îles (2014)	94
▶	Caractéristiques de la flotte (âge, capacité) et trafics par navires 2014	101
Annexe 1.7. Données sur les EVASAN et le transport scolaire	103	
▶	Transferts sanitaires (EVASAN)	103
▶	Scolaires (données 2013)	103

Annexe 1.8. Estimations détaillées de trafics par modes de transports	104
▶ Trafics passagers	104
▶ Trafics fret	104
▶ Projets envisagés dans les estimations de trafics	104
Annexe 2. Données territoriales générales	109
Annexe 2.1. Evolution du PIB	110
Annexe 2.2. Structure du PIB (valeur ajoutée)	111
Annexe 2.3. Evolution de la fréquentation touristique	112
Annexe 2.4. Population	113
▶ Evolution de la population	113
▶ Solde migratoire et solde naturel : contribution à la croissance démographique	114
▶ Migrations interinsulaires	115
▶ Pyramide des âges	115
Annexe 2.5. Données sur la situation énergétique du Pays	116
▶ Consommations d'énergies par usage en Polynésie française	116
▶ Consommations par type d'hydrocarbures	116
▶ Volumes de carburants et usages dans les îles	117
▶ Stations-services présentes dans les îles	117

AVANT-PROPOS

Le Schéma Directeur des déplacements durables interinsulaires 2015-2025 (le Schéma Directeur ci-après) a pour objet de présenter les objectifs et orientations qui constitueront le cadre stratégique du pilotage de la politique des transports interinsulaires (aériens et maritimes) pour les 10 prochaines années. Les conditions de mise en œuvre du Schéma Directeur sont prévues à travers un plan d'actions prévisionnel établi selon plusieurs catégories d'hypothèses et notamment des hypothèses démographiques, économiques et d'évolution des trafics. Dans le cas où l'évolution réelle de la situation du Pays au cours de la prochaine décennie serait en décalage par rapport aux hypothèses retenues, les actions pourront être modifiées par le Pays et le plan d'actions, actualisé en conséquence.

Le lancement du Schéma Directeur a été réalisé au cours du dernier trimestre de l'année 2014. Un expert du domaine des transports, mandaté par l'Agence Française de Développement (AFD), a été sollicité pour rédiger un cahier des charges d'études en vue de la sollicitation par appel d'offres d'experts extérieurs.

Suite au lancement de l'appel d'offres (fin 2014), la réalisation des études liées au Schéma Directeur ont été confiées au Groupement d'experts composé d'ESPELIA (mandataire), EGIS, CATRAM Consultants, Collet consulting et PTPU. Les études ont été conduites sur une période de 5 mois (de mars 2015 à juillet 2015) à travers (i) la réalisation d'un diagnostic approfondi de l'organisation des secteurs maritimes et aériens à l'échelle du Pays, (ii) l'élaboration en Groupe de travail d'un scénario cible d'amélioration de la situation pour les 10 années à venir et (iii) la rédaction à proprement parler du Schéma Directeur, qui constitue la synthèse de l'ensemble des réflexions.

L'étude a été cofinancée par la Polynésie française à hauteur de 50 %, le solde étant supporté conjointement par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) et l'AFD.

Le présent document constitue la version finale du Schéma Directeur. L'ensemble des données analysées contenues dans le présent document proviennent de réunions d'échanges (commissions thématiques, groupes de travail), d'entretiens individuels et de documents existants (réglementation, notes, rapports, communications, etc.) à la disposition du Ministère de l'Équipement et des Transports.

La structure du Schéma Directeur est la suivante :

- (1) Pourquoi un Schéma Directeur des déplacements durables interinsulaires 2015-2025 ?*
- (2) A quels besoins de déplacements le Schéma doit-il répondre ?*
- (3) Quels sont les objectifs et les orientations permettant de répondre aux besoins identifiés ?*
- (4) Quelle est la stratégie de mise en œuvre du Schéma Directeur pour les 10 années à venir ?*

Des annexes techniques sont intégrées au présent Schéma Directeur. Elles comprennent les informations essentielles à la compréhension du document.

1. POURQUOI REALISER UN SCHEMA DIRECTEUR DES DEPLACEMENTS DURABLES INTERINSULAIRES ?

1.1. Une réponse à la complexité des déplacements sur un Pays aux spécificités géographiques et démographiques marquées

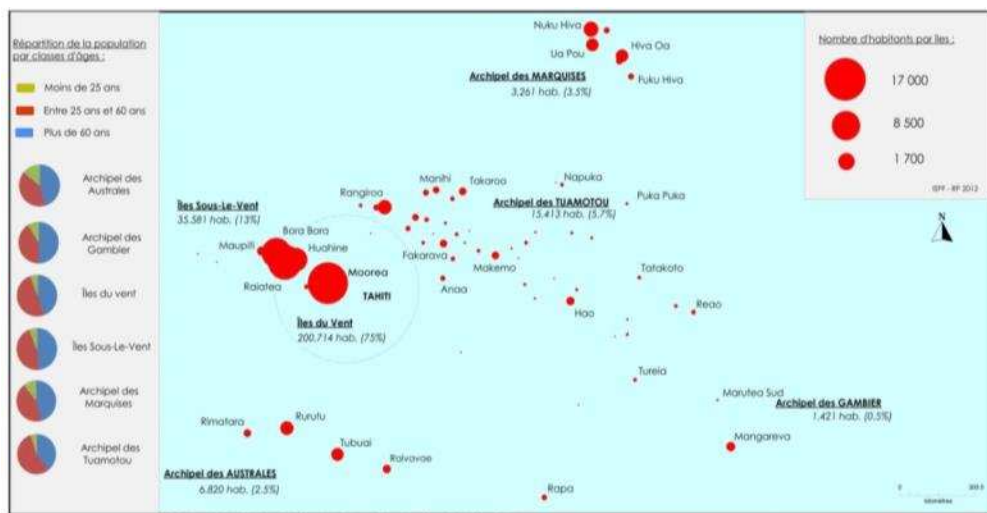
- Une étendue significative pour une surface terrestre limitée

L'étendue totale de la Polynésie française est de 2,5 millions de km² (taille de l'Europe). Sa surface terrestre est de 3.600 km² (un peu moins grande qu'un département Corse). La carte ci-dessous présente globalement (avec un fond de carte représentant l'Europe) la situation géographique du Pays :



- Un éclatement démographique important

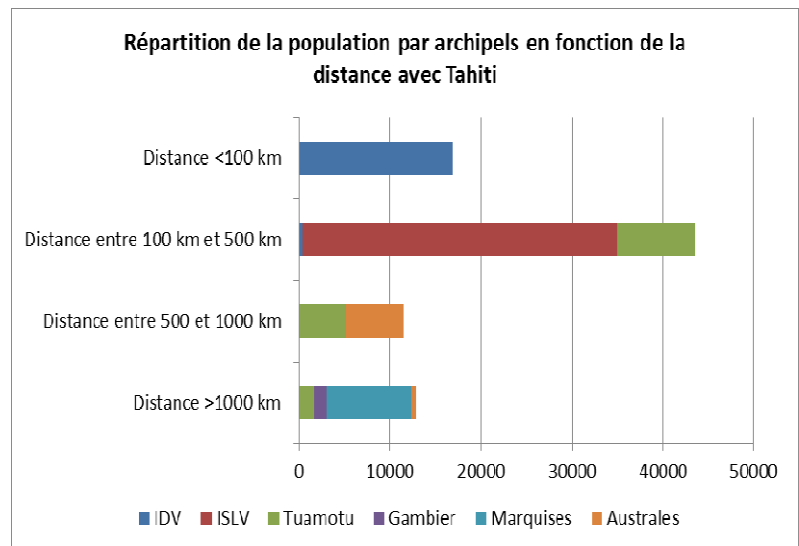
Pour rappel, sur les 118 îles de Polynésie française, 68 sont habitées. La population recensée en 2012 est de l'ordre de 270.000 habitants (dont 80 % sur l'île de Tahiti). La carte ci-dessous présente la répartition de la population par îles en 2012 (dernier recensement) :



La population située à plus de 500 et 1000 km de Tahiti (voir graphique ci-contre) représente 24.250 habitants au total (9% de la population totale de Polynésie française).

Ces habitants résident essentiellement aux Marquises (9.261 hab.), aux Tuamotu (6.752 hab.) et dans les Australes (6.820 hab.). Les Gambier comptent 1.421 habitants.

Cette situation constitue une spécificité territoriale importante compte-tenu de l'absence de continuité terrestre sur le territoire.



Des données de population détaillées figurent en Annexe 2.4).

1.2. Une évolution historique du secteur des transports interinsulaires nécessitant un nouveau cadrage stratégique

La présente section expose de manière sommaire l'évolution de l'organisation et du pilotage du secteur des transports interinsulaires sur les 40 dernières années. Ainsi, trois périodes ont été distinguées et caractérisées :

- 1977-1996 : l'absence de cadre stratégique d'organisation des transports ;
- 1996-2005 : une première phase de pilotage stratégique ;
- 2005-2015 : des tentatives d'amélioration sans succès et le lancement du Schéma Directeur.

Chaque période fait l'objet d'une section développée ci-après.

► 1977-1996 : l'absence de cadre stratégique des transports interinsulaires

Concernant le secteur maritime, la délibération n°77-47/AT du 15 mars 1977 portant sur les dessertes maritimes prévoyait en effet la réalisation d'un « plan général d'organisation des liaisons maritimes interinsulaires » qui n'a jamais fait l'objet d'une concrétisation dans un document-cadre de référence applicable à l'échelle du Pays.

En l'absence d'un tel document stratégique, les dessertes maritimes se sont développées de manière empirique, sans concertation d'ensemble entre professionnels et institutions compétentes, et sans analyse fine de l'adéquation entre les besoins des populations en matière de transports interinsulaires et l'offre à développer (création d'infrastructures nouvelles, renforcement de dessertes, etc.).

Cette situation a engendré le développement de pratiques et d'une « doctrine » fondées toutes deux sur des interventions du Pays en réaction aux demandes exprimées localement.

L'absence de pilotage d'ensemble de la politique des transports maritimes a conduit au bout du compte à délégitimer les actions du Pays en la matière et à créer une forme de dépendance économique et sociale du Pays vis-à-vis des armateurs (notamment pour le trafic de fret entre Tahiti et les archipels).

Dans le secteur aérien, la situation n'a guère été plus aisée. Le développement des infrastructures aériennes a été réalisé très rapidement, notamment en 1970 et 1990, où plus de trente pistes ont été construites (avec un « pic d'investissement » entre 1975 et 1980 où une quinzaine de pistes ont vu le jour).

En parallèle, la situation de concurrence sur le secteur des compagnies aériennes était déjà très restreinte, avec une prédominance de fait de la compagnie aérienne Air Polynésie (ex-Air Tahiti) et de sa filiale Air Moorea. De manière assez analogue au secteur maritime, l'absence de cadre d'ensemble d'organisation des dessertes aériennes a pu rendre les décisions du Pays en la matière peu légitimes ou être perçues comme une forme de « favoritisme » à l'égard de la compagnie historique (dans laquelle le Pays dispose d'une fraction de capital) au regard d'autres compagnies.

L'appropriation du sujet aérien par le Pays intervient en 1986 par la signature d'une première convention entre la compagnie Air Polynésie et le Pays fixant des obligations générales de liaisons aériennes à l'échelle du Pays. En 1990, une seconde convention est signée entre les parties. Elle précise de manière claire un programme minimum de vols réguliers de la compagnie « pour le développement harmonieux du transport aérien » à l'échelle du Pays. Toutefois, cette convention n'a pas fait l'objet d'une qualification juridique claire (Délégation de service public ou autre) et ne s'inscrit pas à l'époque dans une stratégie d'ensemble des transports interinsulaires.

La période pré-1996 est enfin marquée par le développement d'une politique de péréquation territoriale et d'aide aux opérateurs de transports ayant conduit le Pays à adopter de nombreuses réglementations portant notamment sur la mise en place d'un dispositif instituant des aides relatives à la péréquation des prix des hydrocarbures (délibération n° 80-39 qui deviendra plus tard un fonds de péréquation des prix des hydrocarbures), la mise en place d'une « détaxe carburant » (Délibération 90-86 AT), la création du fonds de régulation des prix des hydrocarbures (délibération n° 90-47 AT), la prise en charge par le Pays du transport des produits de première nécessité et du coprah (Délibération 95-118 AT), etc.

Ces règles ne relevaient pas de la régulation spécifique du secteur des transports interinsulaires mais ont conduit les opérateurs à bénéficier de contributions ou d'exonérations sans qu'un contrôle approfondi de leurs données économiques et financières permette d'en ajuster le niveau en cas de besoin.

► 1996-2005 : une première phase de pilotage stratégique

La première phase de pilotage stratégique menée par le Pays en matière de transports interinsulaires intervient en 1996¹, en même temps que le renforcement de l'autonomie du territoire déjà initiée en 1984. Au cours de cette année, le Pays réalise un « Schéma Directeur des Transports de la Polynésie française », dont le contenu détaille de manière transversale (secteurs aériens et maritimes) des actions à mener en matière de services, de moyens et d'infrastructures de transports sur les 5 et 10 ans à venir (période 1996-2005)².

Ce document-cadre intègre des éléments économiques détaillés notamment sur la situation de croissance du PIB (330 milliards de F.CFP en 1994), la dynamique sur le secteur du tourisme (166.000 touristes en 1994) ou encore la situation de la perliculture (12 milliards de F.CFP dégagés en 1994, soit 92 % des recettes d'exportation du Pays). De manière globale, il est pointé que le contexte économique et démographique est favorable aux transports interinsulaires avec des projections de développement ambitieuses mais réalistes (compte-tenu du contexte de l'époque) avec par exemple dans le secteur touristique une fréquentation envisagée de 300.000 touristes en 2003.

Ces conditions favorables donnent au Pays les moyens de réaliser de nouvelles infrastructures portuaires (ex : port de Makemo) et aériennes (exemple : aéroport de Takume) et d'améliorer les dessertes vers les archipels.

En cela, le Schéma Directeur de 1996 a constitué une première base intéressante pour conduire la politique d'investissements du Pays en matière de transports interinsulaires. Le Schéma de 1996 propose d'ailleurs 19 milliards de F.CFP d'investissements pour le volet aérien et environ 10 milliards de F.CFP sur 10

¹Loi organique n°96-312 du 12 avril 1996 portant statut d'autonomie de la Polynésie française. NOR: DOMX9500179L

²Schéma Directeur réalisé à l'époque par le Groupement BCEOM-SEFREA VIA-SETIL

ans pour le secteur maritime. La réflexion menée à l'époque pointe également des éléments d'analyses technico-économiques intéressants concernant la « surcapacité de la flotte maritime » (en fret et en passagers pour la liaison Tahiti-Moorea) ou encore des baisses tarifaires significatives sur des dessertes aériennes vers les Marquises, les Tuamotu et les Australes.

Ces analyses ainsi que les questions de régulation du secteur des transports interinsulaires restent toutefois peu suivies d'effets au cours de la période 1996-2005. Il est toutefois possible de noter qu'en ce qui concerne le secteur aérien le Pays a actualisé la réglementation portant sur le régime des autorisations données aux entreprises de transports d'exercer une activité de transport aérien public (Délibération 99-128 APF du 22 juillet 1999 fixant les conditions de délivrance des licences de transporteur aérien, actualisant la Délibération n°95-91 AT du 27 juin 1995).

► 2005-2015 : des tentatives de régulation sans succès et le lancement du Schéma Directeur

En 2005, soit à l'issue de l'application du Schéma Directeur de 1996, le Pays dispose quasiment du niveau d'infrastructures de transports actuel (aériennes et maritimes), soit un niveau d'équipement élevé au regard de sa population mais à relativiser compte-tenu de ses spécificités géographiques.

Malgré le manque de régulation du secteur, les dessertes aériennes et maritimes interinsulaires ont poursuivi un développement important et couvrent la quasi-intégralité du territoire. L'offre a suivi la demande.

Concernant le marché des opérateurs de transports en revanche, la situation reste quasiment inchangée. Les dessertes aériennes sont exploitées par l'opérateur historique Air Tahiti dans le cadre de la convention de 1990 et les dessertes maritimes continuent à être organisées autour de la réglementation historique datant de 1977.

Pour réfléchir et envisager des actions dans le temps, le Pays souhaite à plusieurs reprises réaliser un nouveau Schéma Directeur des transports (aérien et/ou maritime) mais se heurte à une instabilité politique forte qui entraîne le report ou l'annulation de son élaboration. Pour autant, des tentatives sont menées par le Pays pour tenter de trouver une solution adaptée à la situation de la convention d'Air Tahiti, dont l'échéance a été convenue entre les parties en 2010. Ainsi, trois tentatives de délégations de service public sont menées entre 2011 et 2012. Toutes ces procédures ont malheureusement été infructueuses, soit en raison de cahiers des charges trop restrictifs (intégration d'une logique de biens de retour par exemple dans les contrats), soit par l'absence de réponse aux appels d'offres (notamment par l'opérateur historique), soit en raison d'offres irrégulières ou inadaptées. N'ayant pas de solution sur le court terme, le Pays décide donc de proroger la convention d'Air Tahiti jusqu'au 31 décembre 2015, dans l'attente d'une solution.

En parallèle, et compte-tenu de la dégradation du contexte économique international depuis la crise de 2007-2008, les contraintes budgétaires pesant sur le Pays et sur l'Etat deviennent plus fortes. Les régimes d'incitations fiscales et d'aides à l'investissement (défiscalisation) sont remis en cause et leur suppression est envisagée à des échéances proches (2017 pour la défiscalisation métropolitaine et 2025 pour la défiscalisation polynésienne). Par ailleurs, le maintien du régime de défiscalisation métropolitaine sur les investissements à réaliser par les opérateurs de transports sur le court terme devient conditionné par la production par le Pays d'un Schéma Directeur des transports.

1.3. Des voies d'améliorations nombreuses au regard de la situation actuelle

La présente section synthétise les principaux constats d'amélioration de la situation actuelle identifiés au cours de l'élaboration du Schéma Directeur. En cas de besoin, les principales données relatives au secteur des transports interinsulaires (offre et demande) figurent à l'Annexe 1 du présent document.

► Une offre globalement adaptée mais des dessertes « intérieures » perfectibles

Pour répondre aux besoins de déplacements de sa population, il existe à ce jour 266 infrastructures maritimes et 47 aérodromes (43 aérodromes gérés en régie par le Pays et 4 aérodromes d'Etat exploités par Aéroport de Tahiti : Tahiti-Faa'a, Rangiroa, Raiatea et Bora-Bora).

Ces infrastructures sont réparties sur les 2,5 millions de km² du Pays. Au regard de ces spécificités, assez inédites à l'échelle du Pacifique et mondiale, le Pays dispose d'un nombre adapté d'infrastructures de transports (voir Annexe 1.2).

Il est également constaté que les opérateurs assurent une fréquence de desserte maritime et/ou aérienne globalement satisfaisante vers et entre Tahiti et les îles. Les principales difficultés pointées concernent les dessertes intérieures intra-communales, (i.e., au sein d'une commune disposant de plusieurs îles) et intra-archipels, notamment pour les communes habitées de plus de 500 habitants ne disposant pas d'aérodromes (Tahuata, Fatu Hiva dans les Marquises, Rapa dans les Australes). Plus globalement, ces dessertes pourraient être améliorées dans tous les archipels.

► Un manque de coordination d'ensemble des actions du Pays, de l'Etat et des communes en matière de transports interinsulaires

Par principe, les communes disposent de la compétence pour mettre en œuvre des moyens de transport intra-communaux ou intercommunaux si elles font parties d'un groupement de coopération intercommunal. Le Pays intervient quant à lui en matière de transport interinsulaire, c'est-à-dire pour toutes les autres dessertes à organiser à l'échelle du Pays. La réglementation en matière de transports (sécurité notamment) est portée par l'Etat, qui a également la faculté d'intervenir directement auprès des communes pour financer leurs projets de transports (achat de navette par exemple). La problématique actuelle est que chaque entité compétente en matière de transports intervient sans coordination d'ensemble. Il s'en suit un manque de cohérence d'ensemble du développement des dessertes qui peut nuire à l'efficacité globale du système des transports et conduire parfois à une mauvaise allocation de moyens (exemple : certaines navettes communales ont très peu navigué et doivent être désormais cédées, comme sur l'île d'Anaa par exemple).

Par ailleurs, le manque de coordination peut également être noté en matière de réglementation (relations Etat-Pays). La technicité et la portée de certaines réglementations adoptées par l'Etat et applicables en Polynésie peut en effet nécessiter un temps qui n'est pas toujours compatible avec les délais au cours duquel le Pays est en mesure de formuler un avis (1 mois selon le Statut). Cette situation peut conduire à l'application de réglementations parfois inadaptées aux spécificités locales (exemple : en matière douanière).

► Une ancienneté du matériel de transport et un besoins de renouvellement important

Dans le domaine maritime, la moitié de la flotte a plus de 30 ans. La durée de vie maximum d'un navire étant comprise entre 35 et 40 ans), il sera nécessaire d'envisager dans les prochaines années un renouvellement important de la flotte, *a minima* sur les navires suivants :

Navires	Âge	Zones de dessertes
Dory (fret)	39	Tuamotu Ouest
Taporo IX (fret)	39	Marquises
Taporo VI (fret)	38	ISLV
Taporo VII (fret)	38	ISLV
Te Haere Maru Express 7 (pax)	38	ISLV
Mareva Nui (fret)	37	Tuamotu ouest
St Xavier Maris Stella III (fret)	37	Tuamotu ouest
Kura Ora II (fret)	36	Tuamotu Centre / NE / Est
Nuku Hau (fret)	36	Tuamotu Est/Gambier
Hawaiki Nui (fret)	35	ISLV
Taporo VIII (fret)	34	Tuamotu Est/Gambier
Cobia II (fret)	31	Scolaires

Cette problématique du renouvellement des navires devra prendre en compte la nécessité, pour la Polynésie française, d'améliorer l'efficacité énergétique des moyens de transport et de réduire sa dépendance aux énergies fossiles : des navires neufs consomment moins de carburant que les navires anciens, ces navires neufs pouvant également intégrer des sources d'énergie renouvelable.

Pour rappel, le coût d'un navire de charge neuf est de l'ordre de 1,5 milliard de F.CFP. Le coût d'un cargo-mixte est compris entre 2,5 milliards et 4 milliards de F.CFP.

De la même manière dans le secteur aérien, et pour ne citer que l'opérateur historique Air Tahiti ainsi que sa filiale Air Archipels, plusieurs aéronefs devront être prochainement renouvelés.

Il s'agit notamment de 3 Beechcraft (âge compris entre 9 et 10 ans), de 2 Twin Otter (respectivement 25 et 30 ans) et du renouvellement des ATR72 programmé (2 renouvellement par an avec un amortissement prévu pour 12 ans maximum). Le coût de renouvellement d'un ATR72 est de l'ordre de 3 milliards de F.CFP. Le coût d'un ATR42 se situe à 2,6 milliards de F.CFP.

Les données détaillées relatives à l'âge du matériel de transport figurent en Annexe 1.5 et en Annexe 1.6.

► L'ancienneté de la réglementation actuelle en matière de transports interinsulaires

La réglementation applicable actuellement est ancienne voire obsolète. Les droits des usagers en matière de confort, de qualité de service, d'information, etc., sont très peu traités et présents.

Les transports aériens et maritimes sont traités dans des normes spécifiques (non transversales) qui ne favorisent pas le développement de l'intermodalité à l'échelle du Pays ou encore l'amélioration de l'efficacité énergétique du matériel de transports. Par ailleurs, au regard de la régulation du secteur concurrentiel des transports, la réglementation est peu lisible. La définition du service public, du « droit au transport » des usagers et de la « continuité intérieure du territoire » nécessite également des précisions.

► Une insuffisance du contrôle et du suivi des opérateurs et manque de données consolidées et transversales

Les informations recueillies auprès des opérateurs (notamment maritimes) manquent de précision, de clarté et sont parfois même sujettes à caution quant à leur sincérité.

Les données sont par ailleurs éclatées entre différents services administratifs et aucun document clair ne retrace l'activité des opérateurs de manière sectorielle et consolidée. Cette situation est inhérente à une insuffisance de la structuration du contrôle et du suivi de l'activité des opérateurs (trafics, fréquence, programme de renouvellement) autour d'outils clairs et formalisés. Le pilotage de la politique des transports dans ce contexte est rendu plus complexe.

► Un coût des transports interinsulaires élevé pour le Pays et absence d'aide à la continuité intérieure par l'Etat

Concernant les coûts directs, le Pays réalise annuellement un programme d'investissement en matière d'infrastructures de transports qui se situe dans une enveloppe de 2,5 milliards de F.CFP (dont 1,5 milliards dans le domaine maritime). En outre, le Pays verse une subvention d'exploitation de près de 180 millions de F.CFP à l'opérateur historique pour le financement d'une partie du déficit constitué par l'exploitation de dessertes vers les Marquises et les Tuamotu. Enfin, l'exploitation des aérodromes par la Direction de l'Aviation Civile (DAC) est déficitaire d'environ 370 millions de F.CFP par an pris en charge par le Pays.

Concernant les coûts « indirects » (cf. tableau ci-contre), le Pays a développé une réglementation assurant une péréquation territoriale des prix à l'échelle du Pays (pour faire en sorte par exemple que le prix du litre de gazole soit identique dans les îles et à Papeete) notamment par la prise en charge du transport de certaines denrées ou du carburant. Par ailleurs, des aides sont consenties aux opérateurs pour limiter leur frais avec par exemple, la détaxe carburant. Au global, l'ensemble de ces aides et prises en charge représentent un coût (ou des moindres recettes) de près de 3,5 milliards de F.CFP par an dans le secteur maritime et de près de 750 millions de F.CFP par an dans le secteur aérien.

Par ailleurs, le Pays ne dispose pas d'aide financière directe de la part de l'Etat à la continuité intérieure prévue au second alinéa de l'article L 1803-4 du Code des Transports. Le rapport d'audit de Madame Bolliet sur la Polynésie française indique néanmoins que, « à la lumière de ce qui est en cours de mise en place en Guyane pour les dessertes intérieures"... et "compte tenu des difficultés particulière d'accès à certains archipels, le dispositif prévu [au second alinéa de l'article L 1803-4] pourrait être sollicité [par la Polynésie française] ».

Liste aides économiques et fiscales en matière de transport interinsulaire (coût pour le Pays)	Montant pour le secteur maritime	Montant pour le secteur aérien
Dépenses FPPH (A.1802 CM)	1 286 912 050	242 000 000,00
Soutien par le FRPH	125 000 000	
Sous-total prise en charge hydrocarbures FPPH e	1 411 912 050	242 000 000
Prise en charge du transport de produits de première nécessité et eau (A.989 CM)	440 515 240	
Prise en charge du transport de produits agricoles (D.95-118 AT)	66 569 088	
Prise en charge du transport de produits destinés à l'agriculture et l'élevage (A. 949 CM)	42 582 331	
Prise en charge du transport de productions artisanales (A.1597 CM)	971 232	
Prise en charge du transport de matériaux de construction (A.949 CM)	117 199 736	
Prise en charge du transport de produits transformés (A.2114 CM)	13 408 177	
Prise en charge du transport du coprah (A.989 CM)	253 418 692	
Sous-total prise en charge du transport de produits hors hydrocarbures	934 664 496	-
Exonérations douanières (D.94-166 ; 90-115 ; 90-86 ; art.348-8 code impôts)	536 000 000	33 000 000
Exonérations de TVA (D.1977-24 APF) et crédits d'impôts TVA (LP. 340-9-27°/345-5)	7 844 861	70 000 000
Détaxe carburant (D.90-86 AT & D.90-115 AT)	696 116 829	194 171 302
Sous-total exonérations douanières et fiscales particulières	1 239 961 690	297 171 302
Mise à disposition du Twin Otter et hangar		29 000 000
Subventions d'exploitation amateurs et îles enclavées	787 840	180 000 000
Sous-total autres aides	787 840	209 000 000
Total annuel général	3 587 326 076	748 171 302

► Un manque de demande permettant de mieux équilibrer l'économie des transports interinsulaires

L'offre de transport est fondamentalement organisée en lignes radiales à partir de Tahiti (réseau en étoile) avec quelques lignes structurantes vers des îles ayant connu un fort développement touristique (Iles-Sous-le-Vent, dont Bora-Bora, Rangiroa et Fakarava dans les Tuamotu, Nuku Hiva dans les Marquises, Tubuai dans les Australes). Ces lignes structurantes sont excédentaires pour les opérateurs. Les autres lignes, vers des îles de taille moyenne et les petites îles (avec des infrastructures de taille modeste) sont équilibrées ou déficitaires. La principale difficulté pour le Pays et pour les opérateurs résulte du fait qu'il n'y a que peu ou pas de projets d'envergure dans les archipels permettant d'envisager un développement conséquent de la demande de transports. Les opérateurs continuent donc de construire leur offre autour des principaux « pôles économiques » du Pays. Toutefois, le développement économique et touristique de ces pôles a connu un net ralentissement avec la crise économique, réduisant les marges des opérateurs et la possibilité de voir émerger de nouveaux opérateurs (notamment dans l'aérien).

La demande ne se développant pas sur les autres îles (sauf cas particulier sur Hao avec un projet aquacole en cours), il subsiste un risque de déséquilibre économique d'ensemble induisant des coûts supplémentaires pour les opérateurs et in fine, pour le Pays.

La poursuite des incitations des acteurs institutionnels à la réalisation de projets privés dans les îles des archipels éloignés de Tahiti ainsi qu'un meilleur accompagnement des initiatives locales constitueraient un levier important pour le développement de l'offre de transports (étude en cours par le Pays sur le sujet).

► Des points d'amélioration connexes nombreux

- Intermodalité quasi-inexistante entre le maritime et l'aérien à l'échelle du Pays (sauf à Bora-Bora) et absence de portail internet intermodal permettant aux usagers d'effectuer facilement des réservations leur permettant d'accéder à n'importe quelle île du Pays (avec information actualisée) ;
- Manque de hiérarchisation et de priorisation des investissements en matière d'infrastructures de transports (choix et évaluation des impacts) ;
- Problématique des EVASAN : manque de balisage des pistes pour l'atterrissage des aéronefs la nuit, induisant des coûts élevés par recours plus fréquent aux moyens de l'armée ;
- Problématique du transport scolaire : existence de zones mal desservies avec des temps de trajet et des conditions de transport complexes (exemple : Rapa) ;
- Problématique des fûts d'hydrocarbures : le transport d'hydrocarbures par fûts (notamment essence) est dangereux. Les fûts vides sont par ailleurs laissés dans les îles pour partie (impact environnemental) ;
- Problématique du transport de déchets : aucun moyen de conditionnement ne permet actuellement de rapatrier les déchets, notamment secs et recyclables, dans des conditions acceptables des îles vers Tahiti ;
- Problématique de formation des marins et de renouvellement des officiers à moyen terme : une dizaine d'officiers devrait partir à la retraite dans les prochaines années. Les formations actuellement dispensées sur le territoire par le Centre des Métiers de la Mer (CMMPPF) sont insuffisantes, les modalités de financement des formations sont perfectibles et le mode de formation par apprentissage, insuffisamment développé ;
- Problématique du dimensionnement et du rôle de la flottille administrative : la flottille dispose actuellement de 4 navires avec un effectif de 198 agents. Un rapport de la Chambre Territoriale des Comptes de Polynésie française de 2014 sur la flottille administrative a pointé la nécessité de poursuivre les efforts déjà engagés pour limiter encore son dimensionnement et recentrer son action sur ses missions essentielles ;
- Problématique de respect des règles phytosanitaires et de diffusion des pestes : les moyens alloués aux contrôles phytosanitaires apparaissent insuffisants et peuvent conduire à la diffusion de pestes sur l'ensemble du Pays via les transports interinsulaires ;
- Problématique de pré et post-acheminement des marchandises transportées par voie maritime : les conditions d'embarquement ou de débarquement des marchandises (notamment du coprah et des denrées alimentaires) sont parfois lentes en raison de l'absence de moyens de conditionnement adaptés (palettes de dépose, filets, etc.) qui pourraient favoriser un temps de (dé)chargement beaucoup plus rapide (optimisation de 20 % envisageable).

2. A QUELS BESOINS DE DEPLACEMENTS LE SCHEMA DIRECTEUR DOIT-IL REpondre ?

2.1. Méthodologie d'évaluation des besoins (trafics) et limites

Outre les voies d'améliorations envisageables au regard de la situation actuelle, le Pays a souhaité la réalisation d'une estimation des trafics potentiels pour les 10 prochaines années (2015-2025) de manière à déterminer si les transports interinsulaires étaient en capacité de répondre à la demande.

D'un point de vue méthodologique, et en l'absence de données précises sur les trafics intra et inter-archipels de passagers et de fret (notamment sur le transport intra-communal) ainsi que sur la nature des déplacements réalisés (absence d'enquête fine O/D), l'évaluation quantitative des besoins de déplacements (estimations de trafics) a été réalisée de manière globale ou par archipels en tenant compte d'hypothèses environnementales, macro-économiques, démographiques, et sur les projets en cours sur le territoire dont l'impact sur les transports interinsulaires a été estimé significatif.

Des hypothèses-cadres ont été déduites des hypothèses d'évolution des trafics passagers et fret (moyenne d'évolution annuelle) au regard de la situation des trafics constatée à fin 2014.

L'analyse a ensuite porté sur l'évolution potentielle des trafics au regard des hypothèses d'évolution retenues et de la capacité actuelle d'emport des transports interinsulaires (en termes de fréquence et de nombre de passagers ou de tonnes de fret que le matériel est susceptible de pouvoir embarquer)³.

Ainsi, en cas de sous-capacité des transports interinsulaires, des mesures de renforcement de l'offre ont été envisagées dans le Schéma Directeur. De la même manière, en cas d'identification de surcapacité des transports, des mesures d'accompagnement favorisant le développement de la demande sont préconisées dans le présent Schéma Directeur, pour dynamiser les trafics notamment.

Enfin, une évaluation qualitative des besoins de déplacements a été réalisée sur la base de retours du terrain et d'échanges nombreux avec les usagers, les administrations et les opérateurs de transports. Au cours de la démarche d'élaboration du Schéma Directeur, près de 150 personnes ont pu ainsi s'exprimer sur le sujet et donner empiriquement leur appréciation qualitative des transports interinsulaires.

Nota : les éléments présentés dans ce chapitre n'ont pas fait l'objet d'une simulation de trafics fine réalisée sur la base d'un modèle complexe mais d'estimations à dire d'experts, confrontées aux données réellement constatées lorsque ces dernières étaient disponibles et à des échanges réguliers avec les administrations polynésiennes ainsi que les opérateurs de transports. Les hypothèses retenues restent globalement prudentes et diffèrent peu des évolutions historiques constatées sur les secteurs aériens et maritimes. L'actualisation annuelle de ces données de trafics et la réalisation d'enquêtes O/D par les opérateurs et/ou par le Pays permettrait de disposer d'un degré de détail plus important pour affiner les estimations. Il pourrait également être envisagé une modélisation fine des trafics après examen de plusieurs années de données postérieurement à l'adoption du Schéma Directeur.

³ La capacité d'emport du matériel de transport s'entend de la manière suivante : capacité du matériel x nombre de dessertes annuelles.

2.2. Hypothèses-cadres retenues

► Hypothèses en matière d'évolution de la situation climatique

L'évolution de la situation climatique constitue un facteur impactant les transports interinsulaires. C'est pourquoi, le Pays a souhaité une analyse des impacts potentiels de ce facteur sur les 10 prochaines années. Dans un souci de cohérence avec les données disponibles du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), reprises par le Plan Climat Stratégique de la Polynésie française, les projections présentées ci-dessous sont établies à l'horizon 2100.

De manière globale, le GIEC propose quatre scénarios (A1, A2, B1 et B2) fondés sur une évaluation des forces motrices des émissions telles que les paramètres démographiques, socio-économiques, technologiques et environnementaux. Bien que définis à l'échelle régionale voire continentale, ces scénarios permettent de caractériser les impacts à moyen long terme des changements climatiques pour la Polynésie française.

Les quatre scénarios présentés par le GIEC sont présentés dans le tableau ci-contre de manière synthétique.

A1	La famille de scénarios A1 prévoit une croissance économique très rapide, une démographie mondiale qui atteint un maximum au milieu du siècle et qui décroît par la suite, et l'apparition de techniques nouvelles et plus efficaces. Les grands thèmes sous-jacents sont la convergence parmi les nations, le renforcement des capacités et la multiplication des interactions culturelles et sociales, avec une réduction sensible des différences régionales en matière de revenu par habitant. La famille de scénarios A1 se divise en trois groupes : forte intensité de combustibles fossiles (A1F1), combustibles non fossiles (A1T) ou équilibre de toutes les sources (A1B).
A2	La famille de scénarios A2 prévoit une situation très hétérogène. Les thèmes sous-jacents sont l'indépendance et la préservation des identités locales. Les taux de fertilité dans les régions convergent très lentement, d'où un accroissement démographique continu. Le développement économique est essentiellement régional tandis que la croissance économique par habitant et l'évolution des techniques sont plus fragmentées et plus lentes que dans les autres canevas.
B1	La famille de scénarios B1 prévoit une convergence avec une population mondiale inchangée, qui atteint un maximum au milieu du siècle et qui décroît par la suite, comme dans le canevas A1, mais avec une évolution rapide des structures économiques vers une économie axée sur les services et l'information, accompagnée d'une réduction de la consommation de matières et de l'apparition de techniques propres et d'un bon rendement. Il n'intègre pas de mesures nouvelles en faveur du climat.
B2	La famille de scénarios B2 prévoit une prédominance des solutions locales aux problèmes de viabilité économique, sociale et environnementale. La population mondiale augmente constamment, à un rythme inférieur à celui de la famille A2, le développement économique atteint un niveau intermédiaire et l'évolution des techniques est moins rapide et plus diverse que dans les canevas B1 et A1. Ce scénario, également orienté vers la protection de l'environnement et l'équité sociale, est axé sur le niveau local et régional.

Les projections climatiques pour les quatre scénarios du GIEC sont relativement détaillées au niveau planétaire, mais assez peu au niveau régional.

A l'échelle de la Polynésie française, il existe trop peu de données pour effectuer une comparaison fine des scénarios climatiques.

Les évolutions des températures à l'horizon de la fin du XXIème siècle sont comprises dans un intervalle entre +1,8°C pour le scénario le plus optimiste, et +3,4°C pour le plus pessimiste.

Variations de température et augmentation du niveau de la mer dans les scénarios du GIEC

Scénario	Variation de température	Niveau de la mer
A1B	+ 2,8°C	+ 0,21 – 0,48 m
A2	+ 3,4°C	+ 0,23 – 0,59 m
B2	+ 2,4°C	+ 0,20 – 0,43 m

Pour la Polynésie française, dans son rapport de 2007, le GIEC estime que le scénario A1B est le plus probable parmi les quatre autres (repris dans le Plan Climat Stratégique de la Polynésie française).

Les principaux éléments de ce scénario sont repris ci-dessous :

- *Température de l'air* : les projections du GIEC pour la fin du siècle prévoient une augmentation de la température atmosphérique pour le Pacifique Sud. Les projections d'élévation de température annuelle au niveau du Pacifique selon le scénario A1B sont de l'ordre de +1,8°C. L'augmentation des températures saisonnières est relativement uniforme. Par comparaison, pour le même scénario, mais au niveau global, le GIEC prévoit une augmentation de la température moyenne de 2,8°C pour la fin du XXIème siècle ;
- *Température de l'eau* : la hausse de la température de l'atmosphère se répercute sur la température de l'océan qui en conséquence, augmente également. Selon les prévisions du scénario A1B, une augmentation de la température de surface des océans de 1°C est prévue,⁴ engendrant notamment les conséquences suivantes :
 - augmentation du vent à la surface de l'eau, ce phénomène conduit à une amplification des tempêtes, avec des vents potentiellement plus fort ;
 - formation des cyclones.
- *Niveau de la mer* : dans son rapport de projections régionalisées de 2007, le GIEC prévoit une augmentation du niveau de la mer comprise entre 25cm et 60 cm pour la fin du XXIème siècle par rapport à la fourchette 1980 - 1999. Cependant, deux facteurs sont à prendre en compte : la répartition de l'élévation du niveau marin ne sera pas uniforme géographiquement du fait des variations de densité et de salinité et des changements de circulation d'une part ; d'autre part, ces valeurs tiennent uniquement compte de l'effet stérique (environ 70% de l'effet total) mais négligent encore pour le moment les effets liés à la fonte des calottes glaciaires. Cette approximation implique d'évaluer à la hausse l'augmentation du niveau de la mer ;
- *Variation du régime de précipitations* : Des perturbations des régimes de pluie actuels sont à attendre ; elles restent cependant difficilement prévisibles. En effet, les changements dans les niveaux de précipitations sont notamment commandés par une variabilité interannuelle (phénomène El-Niño/La-Niña) ; on ignore encore quels seront les effets du changement climatique sur cette variabilité naturelle. La difficulté des projections sur la Polynésie française relève également du fait qu'il existe une variabilité climatique assez importante entre les différents archipels. Quoi qu'il en soit, le scénario A1B prévoit une augmentation moyenne annuelle des précipitations de l'ordre de +3% ; la plupart de ces augmentations porterait sur la première moitié de l'année. Bien qu'il n'existe pas de projections des précipitations spécifiques pour les différents archipels de Polynésie française, un zoom des projections globales du GIEC indique :
 - Une augmentation des précipitations d'ici 2100 au Nord des Marquises (de + 5% à + 20%) à toutes les saisons ;
 - Dans les îles de la Société, une augmentation modérée des précipitations (de +5% à + 15%) est projetée pendant la saison sèche (Juin, Juillet, Août) ;
 - Une augmentation modérée des précipitations (de +5% à +15%) est projetée au Sud des Australes pendant la saison humide (Décembre, Janvier, Février) ;
 - Au contraire, à l'est des Tuamotu, une diminution importante des précipitations (de -5% à - 40%) est projetée pendant la saison humide.

⁴ Implications of climate change in small islands developing countries of the south Pacific

- **Les cyclones tropicaux :** concernant les cyclones tropicaux, il est très difficile d'obtenir des projections fiables d'ordre quantitatif, car la formation d'un cyclone, sa trajectoire, son intensité dépendent de plusieurs paramètres dont les scientifiques ne sont pas encore capables d'évaluer l'importance relative. Si l'on prolonge les observations actuelles des cyclones tropicaux sur l'ensemble des bassins océaniques, il semble que l'on ne puisse pas tirer de conclusion évidente en ce qui concerne des changements de fréquence et de trajectoire. En revanche, le GIEC projette une augmentation de l'intensité des cyclones avec des vents maximum plus forts et des précipitations ponctuelles plus fortes.

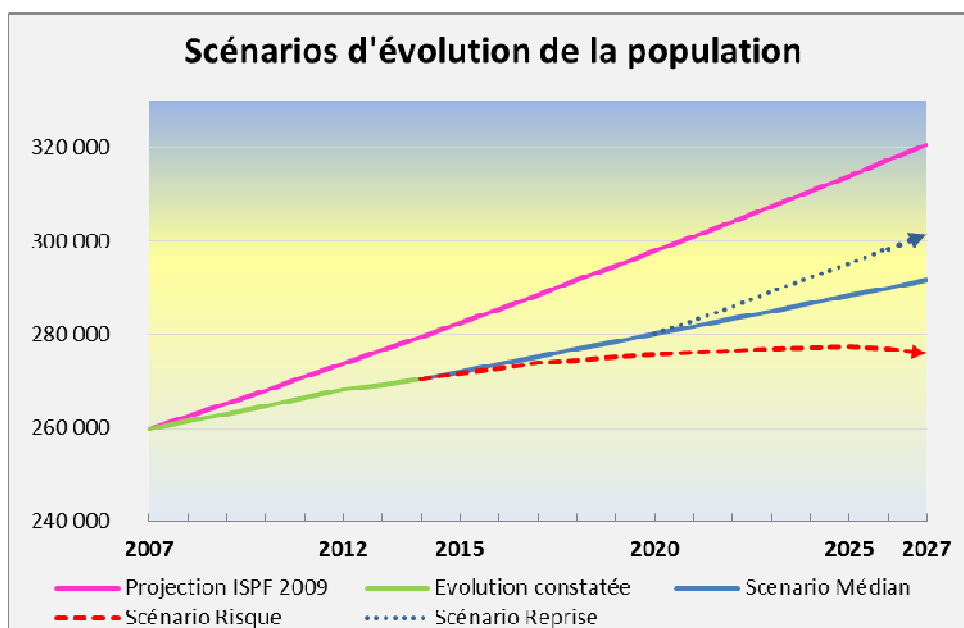
Sur la période 2015-2025, le risque de disparition d'atolls en raison de l'augmentation du niveau de la mer est trop mineur pour être retenu. En revanche, les risques de multiplication des aléas climatiques (cyclones, précipitations, houles, etc.) et de leur sévérité constituent des éléments importants à prendre en considération pour les 10 prochaines années.

► Hypothèses macro-économiques et démographiques

Les principales évolutions macro-économiques et démographiques retenues sur la période 2015-2025 vont avoir un impact sur les transports interinsulaires. En effet, un lien direct existe entre évolution économique, démographique et niveaux de trafics (fret ou passagers). Les hypothèses-cadres retenues sur ces différents champs d'études sont les suivantes :

Nature des hypothèses	Hypothèses retenues	Observations
Evolution du PIB (cf. Annexe 2.1 et Annexe 2.2)	Légère amélioration de court terme : croissance « atone » (+0,6 %/ an) <i>Nota : PIB = 532 mds de F.CFP en 2011</i>	Absence d'indicateurs significatifs en vue d'une inversion marquée des tendances actuelles
Evolution population (cf. Annexe 2.4)	Scénario Médian 2025 : 288.400 hab. (+0,6% par an) - Tahiti : 196.400 hab. - Autres îles : 92.000 hab. <i>Nota : la population au dernier recensement de 2012 s'établissait à 268.210 hab.)</i>	Trois scénarios d'évolution sont vraisemblables en fonction des politiques de développement de long terme (voir ci-après)
Evolution migrations (cf. Annexe 2.4)	Stabilisation	Risque d'un scénario où le solde migratoire continue à se creuser
Evolution moyenne d'âge (cf. Annexe 2.4)	Augmentation à 35 ans (estimation) contre 31 ans actuellement	Tendance lourde, mais avec un risque de légère diminution (scénario Risque)
Evol. fréquentation touristique (cf. Annexe 2.3)	300.000 touristes en 2020 (Objectif : Ministère du Tourisme)	Les nouveaux flux seront localisés sur l'île de Tahiti : un impact limité sur les déplacements inter îles.

Pour les scénarios d'évolution de la population, le graphique ci-dessous présente les différents scénarios envisagés et le scénario médian (retenu dans le cadre des estimations de trafics) :



Pour rappel :

- **Le scénario Médian (288 400 hab.)**, fait l'hypothèse d'une projection des tendances 2007-2012 (croissance modérée) avec une stabilisation du solde migratoire global et un taux d'évolution un peu plus marqué pour les îles autres que Tahiti.
- **Le scénario Risque (275 000 hab.)**, fait l'hypothèse d'une poursuite de la tendance actuelle concernant le solde migratoire qui est négatif. L'évolution globale reste positive jusque vers 2025, mais avec un risque de décrochage au-delà, en l'absence de politique de développement marquée.
- **Le scénario Reprise (300 000 hab.)**, est constitué sous l'hypothèse des effets de la mise en place d'une politique d'aménagement et de développement plus marquée (SAGE, Schéma tourisme, etc.). L'évolution s'établit alors au niveau des taux envisagés par l'ISPF en 2009.

► Hypothèses sur les projets à 10 ans impactant les transports

Les projets structurants du Pays ont fait l'objet d'échanges nourris au cours de la phase d'élaboration du Schéma Directeur (voir Annexe 1.8).

Seuls certains projets ont néanmoins été identifiés comme suffisamment avancés pour disposer de données précises sur leurs caractéristiques et pour en déduire leur impact sur les transports interinsulaires.

Les deux principaux projets du Pays dont les impacts ont été clairement identifiés sont les suivants :

- Rapatriement des déchets recyclables secs : Il est estimé que 8.500 t de déchets recyclables secs sont rapatriables des îles vers Tahiti (ce qui constitue d'ailleurs déjà une obligation réglementaire). Ces 8.500 tonnes ont été intégrées dans les estimations de trafics fret (en fret retour). Toutefois, le tonnage de fret retour annuel potentiel pour les déchets dangereux, spéciaux, les encombrants (carcasses, frigos) ainsi que les stocks historiques n'est pas estimable en l'état par manque de données précises ;

- Usage de l'huile de coprah dans des centrales hybrides (solaire / coprah) dans les îles : L'impact fret serait négatif pour les armateurs mais assez marginal car il induirait la possibilité (en l'état) de remplacer 14 % du gasoil destiné à la production électrique par de l'huile de coprah. Sur ces 14 %, il est estimé que la moitié (7 %) de remplacement est réalisable. Cela représente potentiellement un volume de 5 millions de litres de gasoil qui seraient remplacés par de l'huile de coprah (sur les 40 millions de litres destinés à la production d'électricité dans les îles), et aurait pour incidence d'utiliser 10 000 tonnes de coprah directement dans les îles (donc non transportées). Ces éléments ont été intégrés dans les projections de trafics à horizon 2016.

Parmi les projets dont l'impact n'a pas été intégré par défaut de données précises mais qu'il s'agira d'intégrer pleinement dans l'exécution du Schéma Directeur (actualisation), il est possible de citer :

- Le projet de ferme aquacole à Hao : Le projet envisagé consiste à installer sur 25 ha une ferme aquacole sur l'île de Hao. Le coût estimé du projet est de 150 milliards de FCFP. Il induira environ 400 emplois salariés directs et indirects. Il a été avancé un doublement de la population de Hao (1066 habitants en 2012) dans les 5 ans suivants la réalisation du projet. Toutefois, en l'absence de date effective de réalisation du projet, l'impact en termes de passager n'a pas été intégré aux projections de trafics. Il est donc pris pour hypothèse que l'offre de transport actuelle (desserte ATR 72) répondra le moment venu au surplus de demande.
- Le projet de fibre optique dans les Tuamotu-Gambier et les Marquises : Deux projets numériques sont en cours de réflexion. Le premier projet (projet Tuamotu à horizon > 5 ans) consiste à relier Rangiroa, Fakarava et Hao en fibre optique. Le second (projet Tuamotu-Marquises à horizon > 10 ans) consisterait à envisager de raccorder la fibre optique de Hao aux Marquises. Les études sur la mise en place de projets fibres optiques évaluent l'impact sur les transports de passagers de -0,5 % à -1 % au maximum (en raison de la possibilité d'utiliser de l'e-learning, e-administration, e-santé, etc.). En raison de l'effet marginal de ces projets sur les transports interinsulaires et de la temporalité des projets, ils n'ont pas été intégrés dans les estimations.

In fine, les impacts recensés des projets identifiés à l'échelle du Pays sont relativement marginaux sur les transports interinsulaires. L'actualisation de ces données sera toutefois nécessaire en fonction de l'évolution de certains projets structurants (projet Hao par exemple) et du niveau d'information disponible dans l'avenir.

► Hypothèses pour la détermination des impacts énergétiques, GES et carbone

Le secteur du transport interinsulaire consomme environ 37 millions de litres de carburant par an (20 millions pour le transport maritime, et 17 millions pour le transport aérien), ce qui représente entre 10 et 15% (selon les années) de la consommation totale d'hydrocarbures de Polynésie française (données 2014).

Le niveau d'émission global à l'échelle de la Polynésie française s'établit à 117.000 tonnes eq.CO₂ en 2014. La part des émissions liées au transport des matériaux (béton, acier, enrobé) est non négligeable (environ 30% du total).

Pour établir ce niveau et pour déterminer l'impact énergétique, GES et carbone du Schéma Directeur in fine, des hypothèses ont été retenues sur la consommation d'hydrocarbures du matériel de transports par grandes catégories de navires et d'aéronefs.

Le tableau ci-dessous présente ces hypothèses :

Matériel	Consommation par heure	Consommation spécifique à pleine charge	Consommation spécifique moyenne attendue
Aérien			
ATR 72 ou équivalent	700 kg/h	2,8 L par pax.100km	4 L par pax.100km
ATR 42 ou équivalent	700 kg/h	4,6 L par pax.100km	7 L par pax.100km
Twin Otter ou équivalent	270 kg/h	6 L par pax.100km	12 L par pax.100km
Beechcraft ou équivalent	270 kg/h	6 L par pax.100km	12 L par pax.100km
Hélicoptère : Bell 142 ou EC145	250 kg/h	18 L par pax.100km	20 L par pax.100km
Maritime			
Navire de charge	120 à 320 kg/h	2 L par tonne.100km	5 L par tonne.100km
Cargo mixte	120 à 320 kg/h	NA	NA
Navire passagers (NGV)	600 à 1400 kg/h	12 L par pax.100km	20 L par pax.100km
Navette communale	80 kg/h	9L par pax.100 km	12 L par pax.100km

Il est à noter que les consommations au passager/100km sont nécessairement approximatives car elles dépendent largement des conditions de navigation (longueur du trajet pour l'aérien, état de la mer pour le maritime). Les consommations relevées pour les navires peuvent également être très variables d'un navire à l'autre. Toutes les consommations sont données pour un taux de charge à 100%. Le ratio est par ailleurs peu idoine dans le cas du cargo mixte puisqu'une partie seulement du carburant est dédié au transport de passagers.

En matière d'investissements, les hypothèses d'impacts GES sont résumées dans le tableau ci-dessous. Ici encore l'incertitude est importante car les travaux peuvent augmenter très fortement en fonction des protections éventuelles à réaliser, de la nature des fonds en présence et de la disponibilité des matériaux à proximité. Néanmoins, il a été constaté une bonne cohérence des ordres de grandeur sur l'ensemble des données qui nous ont été confiées (3 quais, 4 débarcadères, 2 marinas et une piste d'aérodrome).

Nature de l'investissement	Emissions de GES par unité d'œuvre	Emissions de GES Totales
Construction d'une piste ATR 42	45 kgCO ₂ /m ²	700 tCO ₂
Construction d'un quai (6m de tirant d'eau)	18 000 kgCO ₂ /ml	1600 tCO ₂ pour un quai de 60 ml
Construction d'un débarcadère (2,5m de tirant d'eau)	8 000 à 30 000 kgCO ₂ /ml Moyenne : 15 000 kgCO ₂ /ml	1 000 tCO ₂ pour 50 ml

2.3. Evaluation quantitative : estimation des trafics passagers

L'évolution quantitative est basée sur les trafics historiques (cf. Annexe 1.4). Le détail des estimations de trafics figure en Annexe 1.8.

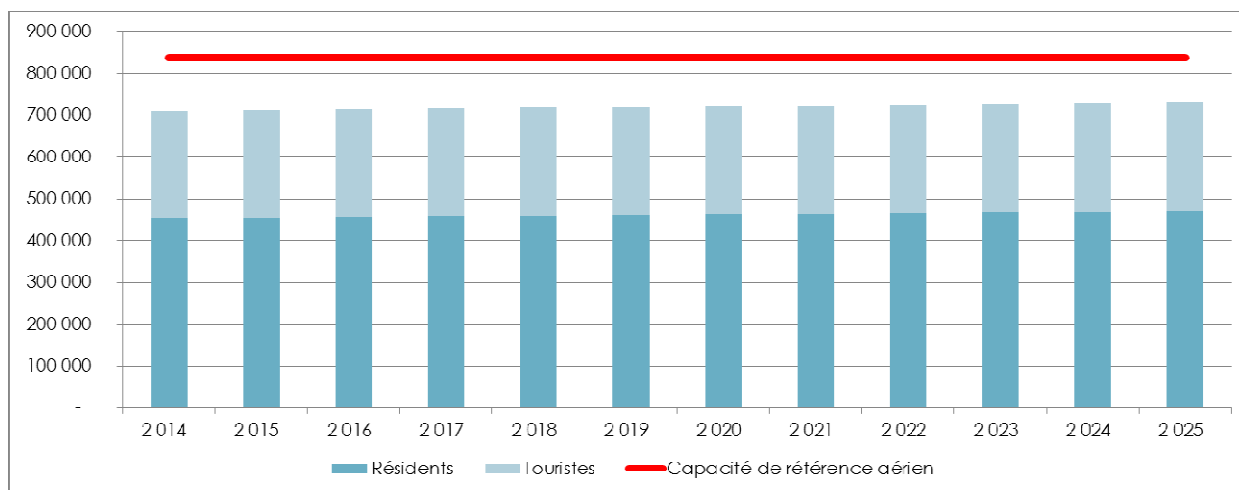
► Estimations de trafics pour les passagers aériens

Pour les trafics passagers aériens, compte-tenu de la situation des trafics aériens depuis 2008 (dégradation constatée) et des hypothèses retenues ci-avant, il a été retenu une hypothèse de croissance du trafic de 0,3 % par an sur les 10 prochaines années, aussi bien en ce qui concerne la part des trafics « résidents » que la part des trafics « touristes ». Le taux de croissance peut être considéré comme prudent.

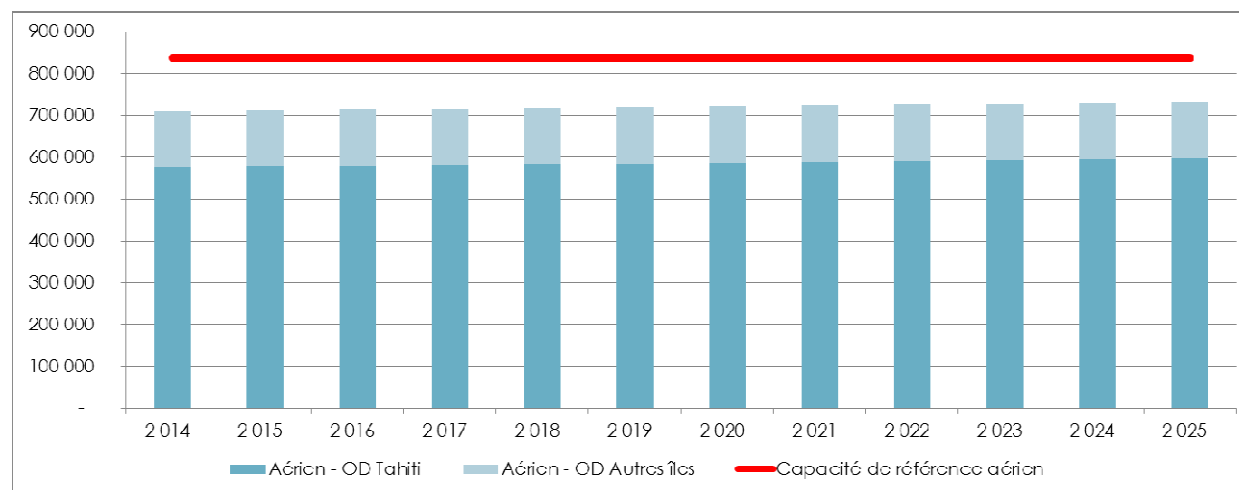
La capacité de référence d'emport du matériel de transport aérien (taux de remplissage maximum) a été établie à hauteur de 75 %⁵, soit une capacité théorique maximale de transport par les aéronefs actuels de 840.000 pax au regard de leur fréquence actuelle.

Les graphiques ci-dessous figurent les estimations de trafics sur ces bases (capacité de référence en rouge et estimations de trafics en histogrammes bleus) :

Estimations de trafics pax aériens globales (résidents/touristes) à l'échelle de la Polynésie française (2015-2025)



Estimations de trafics pax aériens globales en Origine/Destination à l'échelle de la Polynésie française (2015-2025)



⁵ Le taux de remplissage actuel 2014 des aéronefs est de l'ordre de 62 %. Le taux de remplissage de 75 % constitue un taux théorique maximum sur la période 2015-2025 permettant de déduire une capacité maximale de transport par les avions présents sur le Pays. Il est ainsi envisagé que les aéronefs du Pays ne pourront être remplis à plus de 75 % en moyenne sur la période 2015-2025 notamment en raison des limites de capacité qui s'appliquent à certains aéroports (ex : Maupiti) mais également dans une logique de prudence (un remplissage maximum des aéronefs à 100 % est inatteignable). Le taux de remplissage de 75 % (capacité de référence sur base 2014) est figuré par la ligne rouge dans le graphique ci-dessus.

Le volume de trafics passagers aériens envisagé pour les 10 années à venir n'excède pas la capacité d'emport de référence envisagée (hors variations saisonnières qui sont traitées par une augmentation de la fréquence des avions).

Aussi, il est constaté que le nombre d'avions actuellement présents sur le territoire est suffisant pour répondre à la demande future. La « réserve de capacité d'emport » est en effet de près de 104.000 pax à l'horizon 2025, avec un niveau de passagers de 730.000 pax en 2025.

Cette réserve de capacité permet d'envisager une bonne réactivité de l'offre à la demande en cas de besoin immédiat, notamment dans le cas d'une reprise économique plus dynamique que celle envisagée dans les hypothèses de travail mais sous réserve d'un renouvellement à minima à l'identique des avions des compagnies aériennes.

Nota : En ce qui concerne spécifiquement les transports scolaires et les EVASAN, les discussions avec les parties prenantes à l'organisation de ces transports ont permis de déterminer que l'évolution des besoins serait quantitativement marginale. De ce fait, ces besoins n'ont pas fait l'objet d'une évaluation quantitative (estimations de trafics). Le détail des volumes de trafics afférents figure en Annexe 1.7.

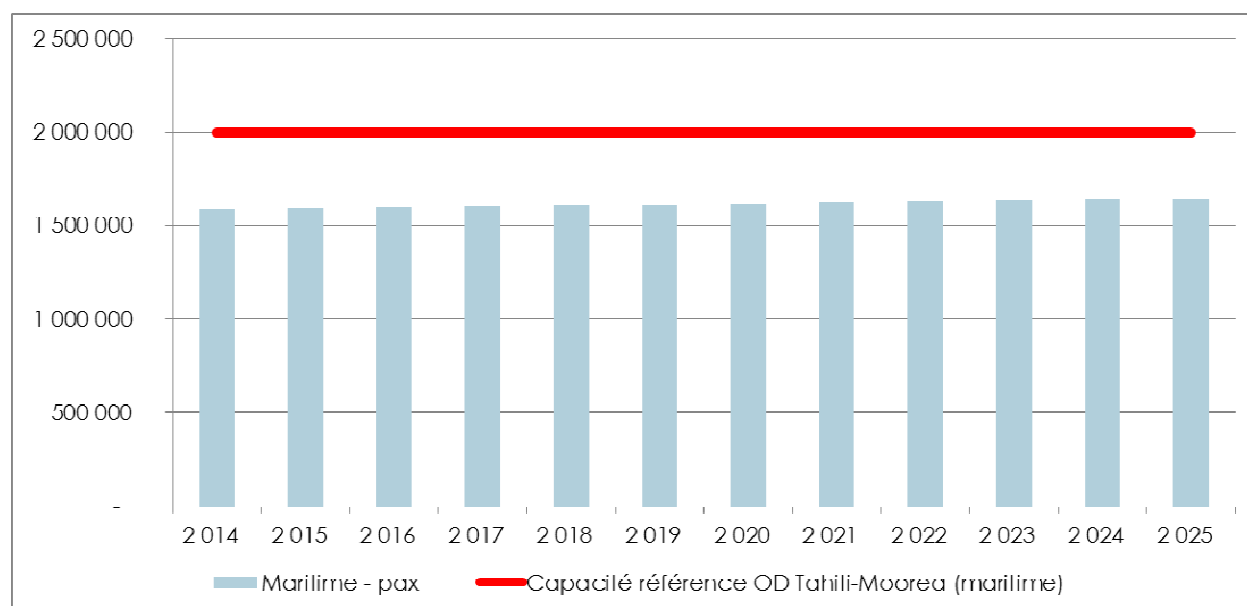
► Estimations de trafics pour les passagers maritimes

Pour les trafics passagers maritimes, deux séries d'estimations ont été réalisées. Une première série concernant spécifiquement le segment entre Tahiti et Moorea (qui représente la quasi intégralité des trafics de passagers par voie maritime) et une estimation pour les transports de passagers entre Tahiti et les autres destinations (archipels).

Dans les deux cas, une hypothèse d'évolution des trafics de 0,3 % par an a été retenue (au même titre que l'aérien).

Pour ce qui concerne les origines/destinations de trafic maritime passagers entre Tahiti et Moorea, il a été estimé une capacité d'emport de référence de l'ordre de 2.000.000 de pax par an au regard des navires existant sur le segment et de leur fréquence actuelle. Cela correspondrait à un taux de remplissage des navires de l'ordre de 50 % (nota : le taux de remplissage 2014 des navires assurant la liaison est de l'ordre de 37 % en moyenne). Sur ces bases, le résultat des estimations de trafics est le suivant :

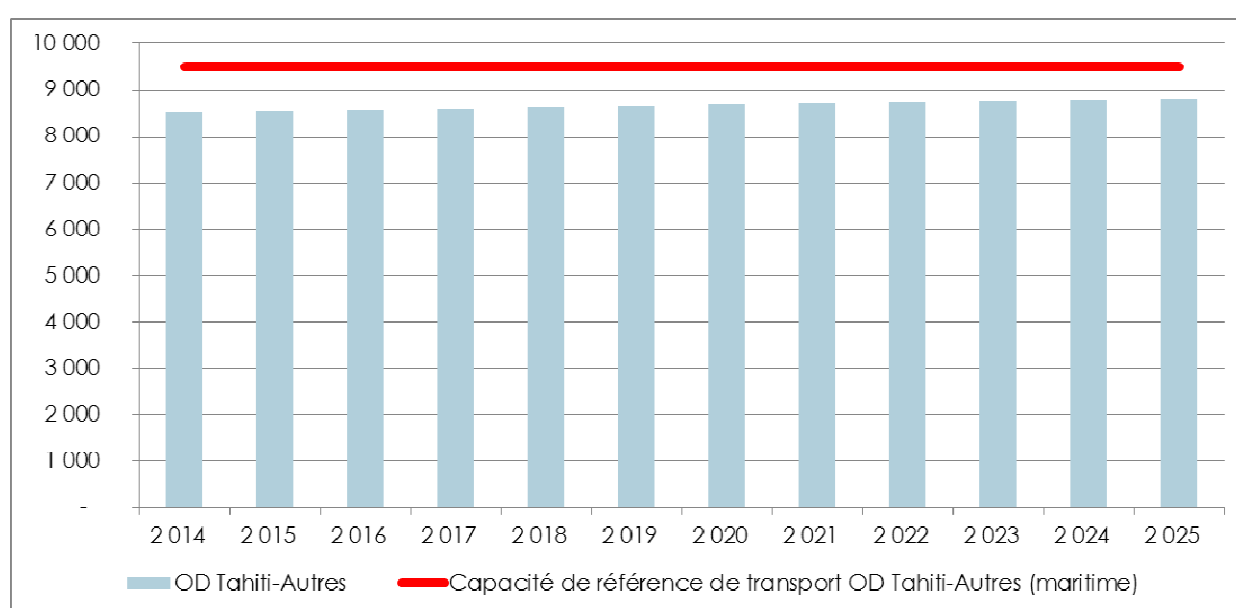
Estimations de trafics maritimes pax pour les O/D Tahiti-Moorea (2015-2025)



A l'horizon 2025, la capacité d'emport de référence n'est jamais atteinte au regard des hypothèses retenues. La « réserve de capacité d'emport » des navires au regard de leur fréquence actuelle s'établit à 365.000 pax en 2025 (avec un niveau de passagers de 1.635.000 pax en 2025). Au même titre que l'analyse réalisée dans le secteur aérien, la réserve de capacité apparaît suffisante pour considérer que l'offre sera en mesure de répondre correctement à la demande dans les prochaines années, sous réserve encore une fois d'un renouvellement des navires qui soit assuré a minima avec du matériel de capacité identique.

Pour ce qui concerne les origines/destination de trafic maritime passagers entre Tahiti et les autres îles, il a été estimé une capacité d'emport de référence de l'ordre de 9.500 pax (estimation sur la base des données DPAM). Cette capacité intègre les capacités d'emport des navires de charges assurant des liaisons entre Tahiti et les îles autres que Moorea ainsi que les cargos mixtes type Aranui.

Estimations de trafics maritimes pax pour les O/D Tahiti-îles (hors Moorea) (2015-2025)



Au regard des hypothèses retenues (rappel : +0,3 % d'évolution des trafics passagers), la capacité d'emport des navires entre Tahiti et les îles autres que Moorea n'est jamais atteinte.

Toutefois, à la différence des cas précédents, la réserve de capacité d'emport est faible à l'horizon 2025 (environ 700 pax).

Il s'agit ici d'une situation importante car elle induit qu'en cas de variation importante de la demande de transports dans les 10 prochaines années, la fréquence actuelle et/ou la capacité actuelle des navires assurant les dessertes entre Tahiti et les autres îles pour les passagers seront possiblement insuffisantes. Le Schéma Directeur tient compte de cette situation et propose des options de transports permettant de favoriser les échanges entre les îles et Tahiti d'une part et va plus loin en préconisant des options favorisant le développement de trafics intra-archipels voire intra-communal.

► Estimations de trafics fret

Les estimations de trafics fret portent uniquement sur le mode de transport par voie maritime. En effet, le volume total de fret transporté par voie maritime en 2014 se situe à près de 420.000 tonnes contre seulement 2.600 tonnes dans le secteur aérien.

Compte-tenu des données disponibles sur les trafics fret, il a été rendu possible de réaliser une première série d'estimations à l'échelle de l'ensemble de la Polynésie française et une deuxième série visant à examiner les réserves de capacité d'emport sur chacun des archipels.

Ces éléments sont présentés ci-après.

Sur la base des hypothèses d'évolution de la population, le trafic de fret interinsulaire (aller et retour), devrait se situer à un niveau de **467.000 tonnes en 2025** avec une évolution de l'ordre de **1 %** par an en lien avec l'augmentation de la population (pour rappel, de 0,6 % par an à compter de 2015).

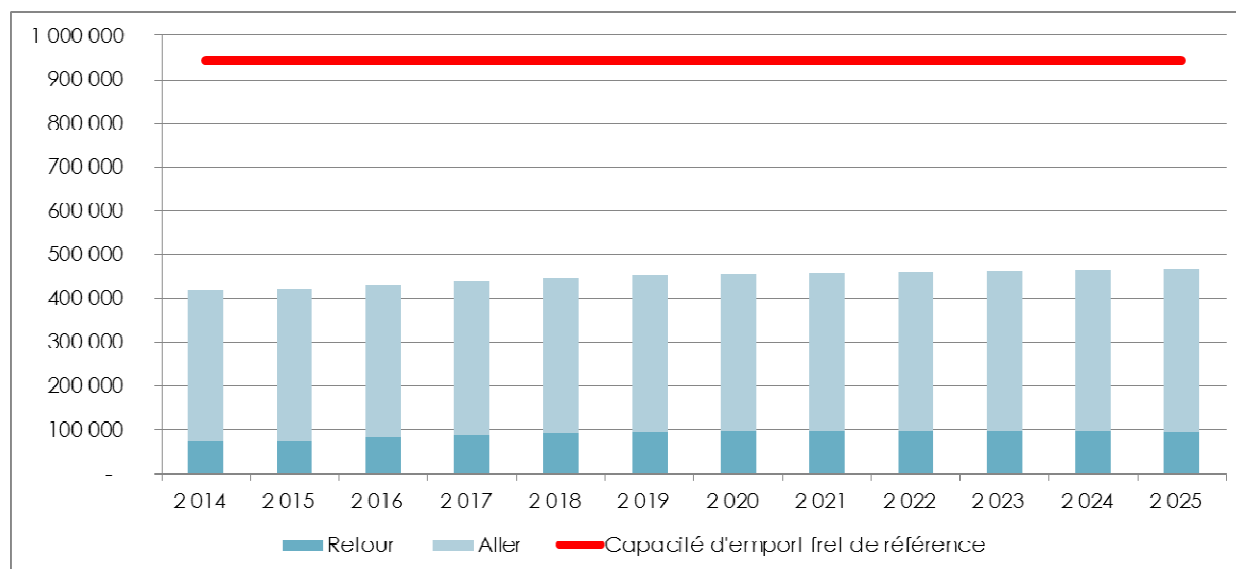
Sous l'hypothèse d'une stabilité des parts de trafics, la décomposition du volume transporté devrait s'établir ainsi, entre les archipels :

Subdivisions	Fret Maritime 2014 (en tonnes) Réel	Fret maritime 2025(en tonnes) Estimations
Iles Du Vent (Moorea)	162 137	180 000
Iles Sous-Le-Vent	132 783	148 000
Iles Tuamotu-Gambier	73 208	81 000
Iles Marquises	27 713	31 000
Iles Australes	24 478	27 000
Total Polynésie française	420 319	467 000

La capacité de référence d'emport de fret (aller et retour) se situe à 940.000 tonnes (compte-tenu des navires actuels et de leur fréquence actuelle).

Le graphique ci-dessous présente l'évolution du trafic global de fret à l'échelle de la Polynésie française sur la période 2015-2025 :

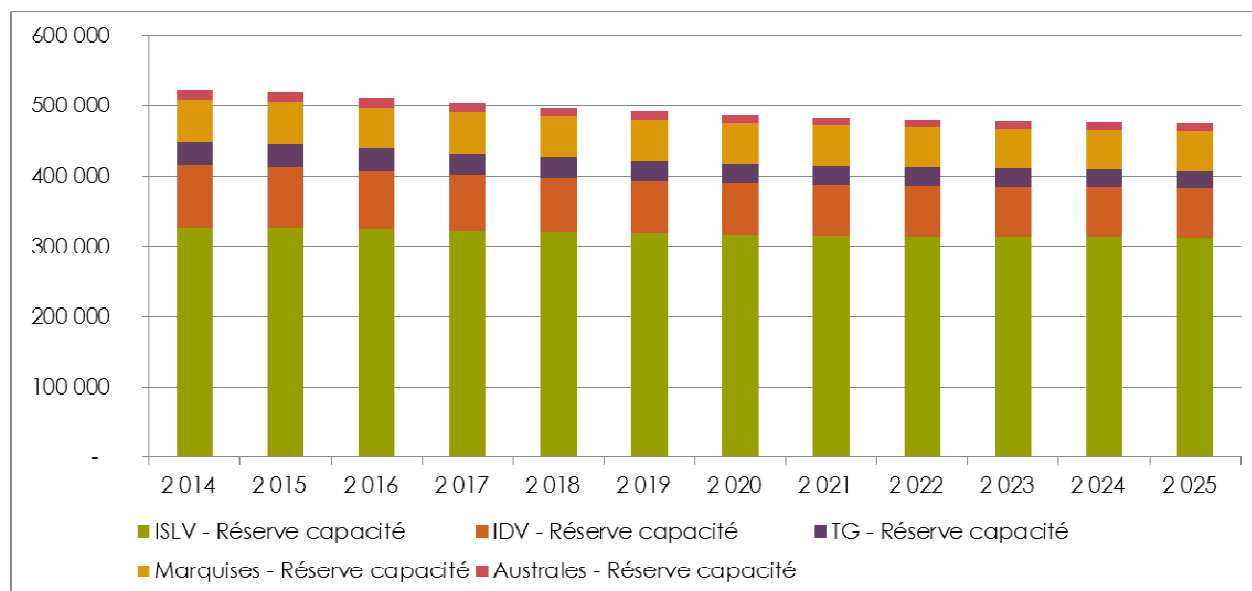
Estimations de trafics frets globaux à l'échelle de la Polynésie française (2015-2025)



Au regard des estimations réalisées, la capacité d'emport de fret de référence (aller et retour) en matière de fret maritime n'est jamais atteinte sur la période 2015-2025 (la réserve de capacité est de près de 473.000 tonnes à l'horizon 2025). Cette situation s'explique notamment par la faiblesse du fret retour (qui représente 18 % du fret en 2014 et 20% en 2025 en tenant compte des hypothèses-cadres présentées dans le point 2.2). Cette faiblesse est notamment due à un manque de projets économiques d'ampleur dans les archipels, qui ne permet pas de développer davantage les échanges avec Tahiti. Aussi, le Schéma Directeur préconise des mesures d'accompagnement permettant de développer ces échanges de manière plus importante, sur la base des études réalisées par le Pays sur le sujet.

Compte-tenu des données disponibles, il a également été possible de réaliser une estimation des réserves de capacité d'export du fret par archipels, comme le figure le graphique ci-dessous :

Estimation des réserves de capacité d'export du fret (2015-2025)



Ce graphique illustre une forte hétérogénéité des capacités d'export de fret suivant les archipels. Les deux situations à signaler concernent les Tuamotu-Gambier et les Australes. En effet, les réserves de capacité sur ces deux archipels se situent à un niveau inférieur à 30.000 tonnes en 2025. Cette situation ne constitue pas en soi une problématique compte-tenu de la demande actuelle mais elle pourrait constituer un problème dans le cas où un projet d'ampleur serait réalisé dans ces zones.

C'est notamment le cas pour les Tuamotu-Gambier avec le projet Hao, dont on ne connaît pas encore les conséquences réelles sur le transport de fret mais qui aura nécessairement des incidences qu'il conviendra d'anticiper, soit par un renforcement des fréquences de dessertes (cela est possible et augmente mécaniquement la capacité d'export de fret et donc la réserve de capacité), soit par un renouvellement du matériel maritime avec des navires de plus grande capacité, soit enfin par la mise en place de nouvelles lignes avec des navires nouveaux sur ces archipels. Ce spectre d'options a été analysé et fait l'objet de préconisation dans le présent Schéma Directeur.

2.4. Evaluation qualitative : besoins de déplacements exprimés

Outre l'évaluation quantitative des besoins de déplacements (estimations de trafics), les attentes exprimées par les parties prenantes aux transports interinsulaires au cours de l'élaboration du présent Schéma Directeur peuvent être recensées selon les thématiques développées ci-après.

► Un besoin de dessertes intra et inter-archipels plus régulières, sécurisées et à moindre coût

Les parties prenantes aux transports ont exprimé leur souhait que soit intégré dans le Schéma Directeur des solutions de dessertes intérieures aux archipels favorisant à la fois les échanges de passagers entre les îles (pour les déplacements familiaux ou les festivités) mais également pour permettre aux îliens de disposer de moyens sécurisés de transports à moindre coût (par rapport à l'aérien) leur permettant d'accéder dans les meilleures conditions aux services et infrastructures structurants du Pays (administrations, activités économiques, etc.).

Ce besoin a été particulièrement exprimé pour ce qui concerne l'archipel des Tuamotu-Gambier mais également pour les Marquises, les Iles-Sous-le-Vent et les Australes. Des préconisations sur cette thématique sont intégrées au présent Schéma Directeur (cf. Annexe 1.3).

► Un renforcement général des dessertes vers les îles permettant de générer de l'activité économique

Les représentants des îles ont manifesté leur souhait de renforcement des dessertes de transports interinsulaires comme levier de développement économique. Cette demande a fait l'objet d'un débat de fond sur le fait de savoir dans quelle mesure le développement économique était porté par les transports et si la situation inverse n'était pas tout aussi pertinente (un projet de développement induit un renforcement des dessertes).

Il a été convenu que le Schéma Directeur intégrerait des mesures permettant de favoriser l'émergence de projets de développement et la prise en compte dès le départ des moyens de transports comme élément d'accompagnement du développement économique, pas comme initiateur du développement, sauf cas particuliers de certaines îles disposant à l'heure actuelle de potentiels existants mais insuffisamment desservis en transports (exemple : pour les îles disposant d'un nombre de pensions important, deux dessertes hebdomadaires pourraient être envisagées).

► Une meilleure lisibilité de l'information relative aux moyens de transports interinsulaires

La lisibilité de l'information concernant les moyens de transports (horaires, fréquences, etc.) a constitué un élément important des besoins exprimés par les parties prenantes aux transports. Ces éléments ont été pleinement intégrés dans les préconisations du présent Schéma Directeur.

► De meilleures conditions de transferts sanitaires (EVASAN)

Les parties prenantes aux transports ont manifesté leur besoin de disposer de conditions de transports sanitaires (EVASAN) adaptées pour les îles ne disposant pas d'infrastructures aéroportuaires. Il a été tenu compte de ce besoin dans le présent Schéma Directeur.

► De meilleures conditions de transport scolaire

Le transport scolaire a fait l'objet de débats sur la pertinence du recours aux navires pour ce type de déplacement (temps de trajets longs, coût sensiblement identique à l'aérien, etc.).

Les parties prenantes aux transports interinsulaires ont marqué leur souhait d'une préférence pour les transports aériens pour les élèves et de mise en place de solutions de transports plus sécurisées pour les îles enclavées ne disposant pas d'infrastructures aériennes (exemple : Rapa dans les Australes, Tahuata et Fatu Hiva dans les Marquises). Ce besoin a été retenu dans le cadre du présent Schéma Directeur.

► De meilleures conditions d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR)

Il a été exprimé un besoin d'amélioration important de l'accessibilité aux moyens de transports (aériens et maritimes) pour les PMR. Ces éléments sont intégrés dans le présent Schéma Directeur.

► L'internationalisation de certains aérodromes

Il a été suggéré à plusieurs reprises par les représentants des îles de développer de nouveaux aérodromes internationaux (dans les Marquises et les Iles-Sous-le-Vent notamment) pour permettre un accès direct des

passagers aux îles disposant d'une activité économique significative (exemple : Bora-Bora). Il a été tenu compte de ce souhait dans le présent Schéma Directeur.

2.5. Synthèse des analyses sur les besoins de déplacements

Les principales hypothèses retenues pour estimer les trafics futurs en matière de passagers et de fret sont les suivantes :

- Evolution du PIB : +0,6 % par an à compter de 2015 ;
- Evolution de la population : +0,6 % par an à compter de 2015 (288.400 hab. en 2025) ;
- Evolution de la fréquentation touristique du Pays : 300.000 touristes d'ici 2020 (Min. Tourisme) ;
- Projets de développement dans les archipels : impact sur le trafic fret à hauteur de 8.500 tonnes pour le rapatriement des déchets (fret retour à compter de 2016) et diminution progressive du retour de coprah jusqu'à -10.000 tonnes à horizon 2025 (usage de l'huile de coprah en substitution du gazole dans les îles pour le fonctionnement de centrales électriques hybrides).

Sur la base de ces hypothèses, des estimations de trafics ont été réalisées par modes de transports sur la période 2015-2025. Le résultat de ces projections figure dans le tableau ci-dessous :

Type	Mode	Etat 2014	Etat 2025*	Capacité d'emport de réf.	Réserve de capacité
Passagers	Aériens	709.000 pax	730.000 pax (+0,3 % / an)	840.000 pax (75 % de taux de remplissage)	110.000 pax
	Maritimes : Tahiti-Moorea	1.580.000 pax	1.635.000 pax (+0,3 % / an)	2.000.000 pax	365.000 pax
	Maritimes : Tahiti-Autres	8.500 pax	8.800 pax (+0,3 % par an)	9500 pax	700 pax
Fret	Maritime	420.000 tonnes Nota : 18 % de fret retour)	467.000 tonnes (+1 % par an) 20 % de fret retour	940.000 tonnes	473.000 tonnes Mais inférieure à 30.000 tonnes sur les Tuamotu-Gambier et les Australes

*variations exprimées en moyenne annuelle sur 10 ans

En synthèse, les estimations de trafics révèlent les points suivants :

- En matière de transport de passagers, l'offre de transport, en termes de capacité et de fréquence, est suffisante pour répondre à l'évolution de la demande sur les 10 prochaines années pour ce qui concerne les liaisons aériennes et les liaisons maritimes entre Tahiti et Moorea. Il est en revanche nécessaire d'envisager à l'avenir un possible renforcement de l'offre de transport de passagers entre Tahiti et les îles autres que Moorea pour répondre aux besoins futurs de déplacements ;
- En matière de transport de fret, l'offre globale à l'échelle du Pays est également satisfaisante car elle répond à la demande globale exprimée à l'échelle du Pays. Toutefois, en cas de développement économique important des Australes et des Tuamotu-Gambier (exemple : projet

Hao), la capacité de l'offre à répondre à la demande n'est pas pleinement démontrée. Un renforcement de l'offre devra être envisagé.

Du point de vue qualitatif, les besoins de renforcement des dessertes (notamment intra-archipels), d'amélioration générale des conditions de transport (scolaire, EVASAN) et d'amélioration de la lisibilité de l'information relative aux transports interinsulaires constituent les éléments essentiels issus de la démarche d'élaboration du présent Schéma Directeur.

**

Globalement, le Schéma Directeur doit répondre plus à des besoins qualitatifs (demandes exprimées) que quantitatifs (adéquation constatée techniquement bonne entre l'offre et la demande).

Pour répondre à une partie des demandes exprimées au moment de l'élaboration du présent document, un certain nombre de mesures d'accompagnement doivent être envisagées pour créer un cercle vertueux de développement économique à l'échelle des archipels qui développera les trafics interinsulaires (et intérieur) qui permettront in fine de renforcer les dessertes maritimes et/ou aériennes.

Enfin, et sur la base des constats partagés en amont de la rédaction du Schéma Directeur, le Pays doit se doter d'outils plus performants en matière de coordination, de pilotage et de régulation du secteur des transports (notamment en matière de réglementation) pour pouvoir incarner une Autorité Organisatrice des Transports plus attentive à l'évolution des besoins des populations et à l'évolution du secteur des transports (concurrence, nature du matériel, etc.).

C'est dans cet esprit que les objectifs du Schéma Directeur, ainsi que les orientations qui les sous-tendent, ont été élaborés. Ces éléments sont présentés dans le chapitre suivant.

3. OBJECTIFS ET ORIENTATIONS DU SCHEMA DIRECTEUR POUR LA PERIODE 2015-2025

3.1. Trois objectifs stratégiques et 25 orientations

Sur la base des éléments issus des réflexions préalables à l'élaboration du Schéma Directeur, il a été défini trois objectifs stratégiques pour les 10 prochaines années :

- A. Donner au pays les moyens d'assurer pleinement son rôle d'Autorité Organisatrice des Transports interinsulaires avec une coordination accrue entre acteurs institutionnels (Pays-Etat-Communes) et une meilleure régulation des transports ;**
- B. 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 de tous à tout le territoire ;**
- C. Favoriser le développement économique durable du Pays et de ses archipels à travers des mesures d'accompagnement à la politique des transports interinsulaires**

Pour mettre en œuvre ces objectifs, le Pays a identifié **25 orientations**, réparties comme suit :

Objectif A - Donner au pays les moyens d'assurer pleinement son rôle d'Autorité Organisatrice des Transports interinsulaires avec une coordination accrue entre acteurs institutionnels (Pays-Etat-Communes) et une meilleure régulation des transports

- **A1**-L'application d'un régime juridique renoué pour l'organisation des dessertes de transports interinsulaires (OSP)
- **A2**-La création d'un organe de suM et de contrôle des opérateurs et de l'action du Pays en matière de transports interinsulaires et d'une instance de concertation Pays-opérateurs
- **A3**-La création d'un organe de coordination dédié entre le Pays, l'Etat et les communes
- **A4**-Une meilleure appropriation des compétences communales en matière de transports et une identification plus fine des besoins
- **A5**-Une réflexion sur la place du Pays dans le capital d'Air Tahiti
- **A6**-La poursuite du recentrage du rôle de la flotte administrative
- **A7**-Une gestion externalisée et unifiée des aéroports du Pays

Objectif B - 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

- **B1**-Le développement d'une logique d'intermodalité
- **B2**-La mise en place de solutions de transports pour les îles présentant une situation d'enclavement particulièrement importante pour les passagers
- **B3**-La réhabilitation plus régulière et mieux ciblée des infrastructures de transports
- **B4**-L'harmonisation de la desserte ATR sur l'ensemble du Pays et/ou la détermination de dessertes alternatives pour les aéroports I-B
- **B5**-La définition d'options de transports de passagers particulières pour les ISLV
- **B6**-La définition d'options de transport de fret pour certaines situations particulières
- **B7**-L'amélioration des conditions d'EVASAN : le balisage des pistes
- **B8**-L'amélioration des conditions de transports scolaires
- **B9**-La mise en place de moyens de réservation des billets de transport plus lisibles et actualisés

Objectif C - Favoriser le développement économique durable du Pays et de ses archipels à travers des mesures d'accompagnement à la politique des transports interinsulaires

- **C1**-Le renforcement de la structuration du territoire : les pôles de développement économique à l'échelle des archipels
- **C2**-La mise en place de moyens de stockage de carburant plus adaptés dans les îles
- **C3**-La mise en place de moyens de conditionnement des déchets sur les îles
- **C4**-L'amélioration des conditions de pré et post-acheminement du fret maritime
- **C5**-Un meilleur ciblage des aides à l'investissement (défiscalisation)
- **C6**-La rénovation du régime des aides aux hydrocarbures
- **C7**-L'optimisation des aides au transport de fret pris en charge par le Pays
- **C8**-La pérennisation du métier de marins par une formation plus adaptée
- **C9**-L'ouverture de certains aéroports du Pays à la desserte internationale

Les objectifs A et B relèvent de l'intervention directe du Ministère chargé des transports.

L'objectif C en revanche constitue un objectif stratégique relevant de l'intervention d'autres portefeuilles (Tourisme, Education, Economie, etc.). Les orientations prévues dans l'objectif C sont ainsi indicatives et constituent des mesures d'accompagnement connexes à la politique des transports interinsulaires. Elles n'engagent donc pas les ministères concernés mais ont néanmoins fait l'objet d'échanges riches avec ces derniers.

L'ensemble des orientations sont présentées en détail ci-après. Afin de favoriser la lisibilité du document, les orientations sont référencées de la manière suivante : lettre de l'objectif auquel l'action se rattache + numéro de l'action.

3.2. Orientations relevant de l'objectif A : Donner au pays les moyens d'assurer pleinement son rôle d'Autorité Organisatrice des Transports interinsulaires avec une coordination accrue entre acteurs institutionnels (Pays-Etat-Communes) et une meilleure régulation des transports

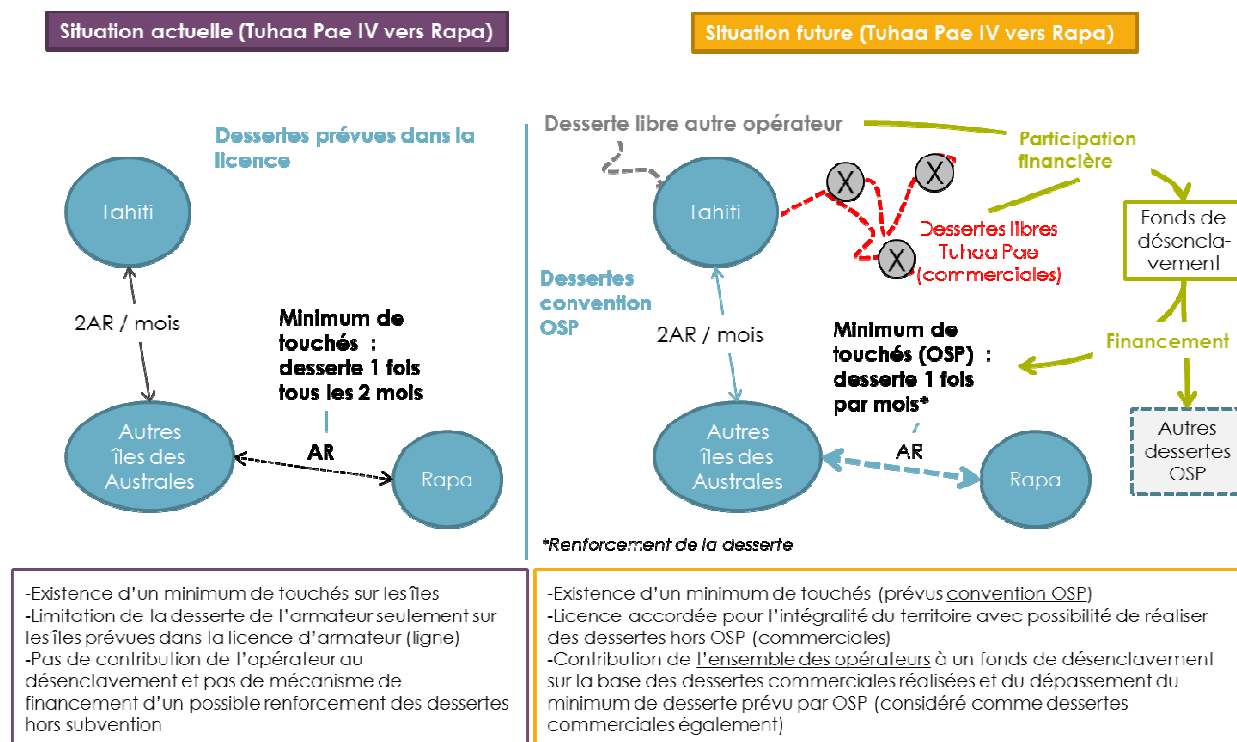
Pour rappel, l'ensemble des orientations relevant de l'objectif A relèvent de l'initiative du Ministère de l'Equipeement et des Transports de Polynésie française.

► A1-L'application d'un régime juridique rénové pour l'organisation des dessertes de transports interinsulaires

Rappel des constats réalisés	Orientations retenues
<p>Echec de quatre DSP lancées sur le secteur aérien entre 2010 et 2014 (infructueuses ou sans réponses) ayant entraîné une prolongation de la convention historique de 1990 signée avec Air Tahiti</p> <p>Régime ancien d'attribution des licences maritimes (délibération de 1977)</p> <p>Peu ou pas de réglementation transversale concernant à la fois les secteurs maritimes et aériens</p> <p>Réglementation peu développée sur les droits des usagers (obligations des opérateurs à l'égard des usagers)</p>	<p>Le régime par Obligations de Service Public (OSP) constitue le principe de base fixé par le projet de loi du pays en cours de traitement par l'Assemblée de Polynésie française (envoi du projet en juillet 2015. Il s'agit d'un régime concurrentiel avec Obligations de Service Public (OSP) souhaité par le Pays.</p> <p>Sa mise en œuvre effective et complète nécessite un délai minimum d'un an pour permettre un échange avec les opérateurs (information) et la prise de délibérations subséquentes, basées sur la loi du pays, qui préciseront notamment les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sur la base des orientations contenues dans le présent Schéma Directeur, définition d'un seuil minimum de dessertes aériennes et/ou maritimes sur les îles de Polynésie française (dessertes OSP avec un minimum de touchés) sur la base des conventions et licences existantes après discussion avec les opérateurs de transports • Délivrance aux opérateurs de licences d'exploitation sur l'intégralité du territoire (document d'autorisation d'exploiter) en tenant compte du minimum de dessertes OSP fixé par délibération. Les licences pourront être limitées dans leur durée • Détermination d'un mode de financement des dessertes déficitaires par une participation des opérateurs sur les lignes hors OSP à un « fonds de désenclavement » à constituer (dénomination à confirmer) mais également par une contribution financière du Pays et d'autres acteurs publics (Etat, sur la base de l'article L.1803-4 alinéa 2 du Code des Transports, et communes, au titre du transport intra-communal). Le mécanisme devra être lisible pour les opérateurs et les administrations en charge du contrôle et du suivi des opérateurs (voir orientation suivante sur la création d'un organe de suivi et de contrôle ad hoc) • Fixation dans les licences d'exploitation et/ou dans des conventions <i>ad hoc</i> d'obligations spécifiques à l'égard des opérateurs de transport (ex : rapport annuel, meilleure efficacité énergétique, programme de renouvellement matériel, accessibilité PMR, informations voyageurs, autres) • Libéralisation de tout ou partie des tarifs pour les opérateurs de transports, leur permettant de dégager davantage de recettes par une approche commerciale plus développée (politique commerciale) • Définition d'un régime de sanctions, notamment financières, aux opérateurs en cas de non-respect des OSP (pouvant aller par exemple jusqu'au retrait de la licence d'exploitation)

L'illustration ci-dessous présente, sous toutes réserves sur les décisions à venir, le mécanisme tel qu'envisagé dans l'orientation retenue :

Illustration théorique de l'orientation (régime OSP)



Exemple indicatif de mise en œuvre des mécanismes de financement du fonds de désenclavement

L'objet du fonds de désenclavement est de financer le « coût global du désenclavement » à l'échelle du Pays pour toutes les dessertes OSP. Ce coût global est variable d'année en année. En effet, il dépend à la fois du minimum de dessertes OSP envisagé par délibération (sur la base de la situation actuelle du minimum de touchés en matière aérienne et maritime), du niveau de trafics constaté sur les dessertes OSP (avec les charges et recettes correspondantes) et du niveau de trafics constaté sur les dessertes hors OSP (dessertes commerciales généralement excédentaires). A l'heure actuelle, il est estimé à environ 400 MCFP par an (hors orientations prévues au Schéma Directeur).

L'ensemble de ces paramètres doivent être bien pris en compte dans le cadre du calcul des modalités de participation des acteurs (Pays, opérateurs et autres acteurs publics) au fonds de désenclavement. In fine, l'objectif est de faire en sorte que le fonds de désenclavement dispose de ressources suffisantes pour répondre aux besoins de financement des dessertes OSP. Il ne s'agit donc pas de surabonder le fonds ou au contraire de le doter de ressources insuffisantes (qui mettraient en difficultés le Pays et les opérateurs).

Pour ce qui concerne les opérateurs et de manière totalement théorique, le mécanisme de participation au fonds de désenclavement pourrait être basé sur la base d'une contribution de base théorique par tonne transportée (dans le secteur maritime) et par passagers (dans le secteur aérien notamment).

Cette contribution s'appliquerait à tous les opérateurs et sur tous les trafics hors OSP (exemple : 1000 F.CFP par passagers ayant emprunté des dessertes hors OSP). Cela induit en réalité que les opérateurs qui disposent de dessertes hors OSP, généralement rentables, contribuent pour une fraction au financement des dessertes OSP, a priori non rentables.

Toutefois, le mécanisme ne pourrait s'arrêter là. Il est en effet important de tenir compte des investissements réalisés par les opérateurs pour assurer les dessertes OSP ainsi que des charges et recettes liées à ces dessertes car les opérateurs assurent des obligations qui sortent du champ commercial et relèvent du service public des transports.

L'équilibre économique et financier des dessertes OSP devrait donc être pris en compte dans le mode de calcul de la contribution au fonds de désenclavement.

Une voie de réflexion pourrait être de déduire du montant de la contribution de base (vue ci-avant) une quote-part tenant compte de l'éventuel déficit constaté sur les dessertes OSP.

Ce déficit serait identifié par l'application de clés de répartition de charges par les opérateurs (distinguant celles relevant des dessertes OSP et celles hors OSP dans une logique de comptabilité analytique).

Si le solde entre la contribution de base et le déficit constaté sur les dessertes OSP est positif, cela signifierait que l'opérateur devrait contribuer au fonds de désenclavement car il aurait dégagé plus de ressources commerciales que comptabilisé de déficit sur les dessertes OSP. Cette situation concernerait particulièrement les opérateurs réalisant à la fois des dessertes commerciales (hors OSP), majoritaires dans leur exploitation, et quelques dessertes OSP.

Si le solde est en revanche négatif, cela signifierait que le fonds de désenclavement devrait financer tout ou partie du déficit constaté sur les dessertes OSP. Cela induirait en effet que les ressources commerciales de l'opérateur sont insuffisantes pour couvrir le déficit des dessertes OSP. Cette situation concerne particulièrement les opérateurs réalisant uniquement des dessertes OSP (couverture intégrale du déficit par le fonds de désenclavement) ou dont les dessertes commerciales sont très peu développées.

Des éléments complémentaires pourraient être intégrés au mécanisme de financement du fonds de désenclavement et plus généralement au mécanisme des OSP comme un éventuel plafonnement des contributions des opérateurs (ex : 1,5 % des recettes sur les dessertes hors OSP), un plafonnement des tarifs appliqués aux usagers sur les dessertes OSP ou tout autre mécanisme permettant de limiter ou de supprimer d'éventuels « effets pervers » du nouveau régime à l'égard des opérateurs ou du Pays.

Dans tous les cas de figure, la mise en place du mécanisme de financement au fonds de désenclavement nécessite des évaluations financières fines pour déterminer le bon niveau de la contribution de base ainsi que la mise en place de moyens de suivi et de contrôle de l'activité des opérateurs beaucoup plus développés par rapport à la situation actuelle.

L'organe de suivi et de contrôle devrait également disposer d'une réactivité suffisante pour répondre aux interrogations des opérateurs et constituer un véritable outil de régulation de la politique des transports interinsulaires pour les 10 prochaines années (voir orientation n°2 ci-dessous).

► A2-La création d'un organe de suivi et de contrôle des opérateurs et de l'action du Pays en matière de transports interinsulaires

Rappel des constats réalisés	Orientation retenue
<p>Contrôle actuel des opérateurs faible voire inexistant</p> <p>Suivi des aides accordées par le Pays insuffisant et coût important (cf. Annexe 1.1)</p> <p>Absence de données consolidées du secteur des transports interinsulaires (statistiques, économiques, financières, juridiques)</p> <p>Absence de sanctions financières aux opérateurs en cas de non-respect de leurs obligations et engagements de services</p>	<p>L'organe de suivi et de contrôle des opérateurs et de l'action du Pays en matière de transports interinsulaires serait notamment chargé de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Formuler un avis sur les demandes de licences d'exploitation formulées par les nouveaux opérateurs souhaitant réaliser des dessertes interinsulaires, et préparer les conventions avec les opérateurs ; • Consolider l'information relative aux transports (trafics, infrastructures, aides, etc.) ; • Contrôler les opérateurs sur la base de documents comptables, techniques et statistiques normalisés à mettre en place, y compris en ce qui concerne les OSP ; • Proposer des sanctions à appliquer aux opérateurs en cas de non-respect des OSP ; • Produire annuellement un rapport d'activité sur le secteur (rapport économique et financier du secteur) ; • Solliciter la réalisation d'un bilan carbone du secteur et identifier les impacts environnementaux des dessertes. <p>Cet organe <i>ad hoc</i> à créer serait composée <i>a minima</i> d'un juriste, d'un financier et d'un expert économique disposant d'une bonne expérience en matière de contrôle d'opérateurs, sans création de nouveaux postes (sollicitations de ressources internes à l'administration).</p> <p>L'organe travaillera en collaboration étroite avec les directions administratives sectorielles que sont la Direction de l'Aviation Civile (DAC) et la Direction polynésienne des Affaires Maritimes (DPAM). Il sera sous la tutelle directe du Gouvernement ou d'un de ses services (ex : SGG).</p> <p>Cet organe induit la suppression du CCNMI et son remplacement par un « Comité des transports » (ou tout autre dénomination) qui n'aura aucun droit de regard sur les licences d'exploitation à accorder aux opérateurs (pour éviter des collusions d'intérêts).</p> <p>Il permettra néanmoins aux opérateurs et à des représentants du Pays de discuter annuellement ou semestriellement des problématiques de transports rencontrées sur le territoire (adaptation infrastructures, moyens au sol, niveau des redevances...etc.) et des modalités effectives de contrôle et de suivi l'organe, notamment sur les conditions de délivrance/respect des licences ainsi que sur le suivi financier et budgétaire des OSP.</p> <p>A terme, l'organe de contrôle et de suivi pourrait voir ses prérogatives étendues au suivi d'autres DSP ou OSP du Pays dans d'autres secteurs que les transports interinsulaires (énergie, transports terrestres, etc.).</p>

► A3-La création d'un organe de coordination dédié entre le Pays, l'Etat et les communes

Rappel des constats réalisés	Orientation retenue
<p>Absence d'information préalable du Pays par l'Etat sur la réglementation applicable en matière de transports</p> <p>Délai de 30 jours faible pour le Pays pour se prononcer sur les textes proposés par l'Etat</p> <p>Coordination à mettre en place avec les communes</p>	<p>Cette orientation consiste à mettre en place un comité de pilotage (COPIL) Etat / Pays / communes sur les projets de réglementation qui impactent le transport aérien et maritime intérieur et l'organisation des transports maritimes intra-communaux.</p> <p>Ce COPIL pourrait être réuni semestriellement sur la base des projets de textes transmis par l'Etat ou de propositions de modification ou adaptation portées par le Pays.</p> <p>L'objectif de la création de cet organe est d'améliorer la coordination :</p> <ul style="list-style-type: none"> avec l'Etat, qui édicte des règles applicables aux transports et qui peut aider les communes pour l'acquisition de matériel, avec les Communes pour une réelle complémentarité entre le transport intra-communal et le transport interinsulaire. <p>Ce COPIL traiterait des sujets liés à l'orientation n°4 ci-après.</p>

► A4- Une meilleure appropriation des compétences communales en matière de transports et une identification plus fine des besoins

Rappel des constats réalisés	Orientation retenue
<p>Communes compétentes pour les transports communaux (art. 43 Statut)</p> <p>Navettes maritimes communales arrêtées en raison d'une absence évaluation des moyens d'exploitation</p>	<p>Cette orientation consiste à donner aux communes les moyens de mieux répondre aux besoins des passagers résidents et touristes dans le cadre du transport intra-communal et intercommunal relevant de leur compétence « transports » par la constitution de projets communaux ou intercommunaux de transport intérieur dédié (qui peut également être terrestre).</p> <p>Chaque commune disposant d'îles associées pourrait présenter au Pays et à l'Etat un projet de transport avec a minima les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> les besoins de transport identifiés à l'intérieur de la commune (avec les îles associées) ou en intercommunal (si constitution d'un établissement intercommunal) ; l'évaluation du nombre de personnes à transporter par semaine en basse saison et en haute saison (congés scolaires) et la capacité du navire nécessaire à la réponse aux besoins de transport. <p>Une concertation entre l'ensemble des parties prenantes serait mise en place pour déterminer si le projet de desserte intercommunale ou communale se justifie au regard des dessertes interinsulaires prises en charge par le Pays.</p>

► A5-Une réflexion sur la place du Pays dans le capital d'Air Tahiti

Rappel des constats réalisés	Orientation retenue
<p>Pas de réel pouvoir du Pays au sein d'Air Tahiti en raison de l'éclatement du capital (14 % au Pays : 386 MCFP sur 2.760 MCFP) - cf. Annexe 1.5</p> <p>Participation au capital rendue complexe et délicate du fait de l'entrée en vigueur de la réglementation OSP (risque de considérer le Pays comme juge et partie)</p> <p>Possibilité de synergies avec d'autres compagnies aériennes</p>	<p>L'orientation retenue consiste à permettre au Pays de disposer d'un « droit de regard » sur l'activité de l'opérateur historique de transports aériens sans que le montant de la participation au capital du Pays soit considérée comme entraînant un conflit d'intérêts (risque de considérer le Pays comme juge et partie après entrée en vigueur de la nouvelle réglementation).</p> <p>La première étape consiste pour le Pays à conclure un pacte d'actionnaires avec des associés intéressés de manière à mieux formaliser les droits de votes et la répartition des pouvoirs décisionnels au sein de la compagnie.</p> <p>La seconde étape consiste soit à céder tout ou partie des parts détenues par le Pays dans le capital d'Air Tahiti à un opérateur intéressé (après évaluation de la valeur des parts), soit à maintenir le niveau de participation existant, soit à augmenter la participation du Pays dans le capital.</p> <p>Le pacte d'actionnaires garantira au Pays un droit de regard minimal sur les décisions stratégiques de la compagnie et un droit d'information suffisant pour assurer un suivi et un contrôle adapté à l'évolution du secteur.</p> <p>Une réflexion sera menée par le Pays sur la qualité de son représentant au sein du conseil d'administration de la compagnie.</p>

► A6-La poursuite du recentrage du rôle de la flottille administrative

Rappel des constats réalisés	Orientation retenue
<p>Des efforts déjà consentis pour optimiser le fonctionnement de la flottille (cf. rapport de la Chambre territoriale des comptes de Polynésie française de février 2014)</p> <p>Des marges de manœuvre encore existantes (2015 : 198 agents dont 50 marins + 4 navires)</p>	<p>La réorganisation de la flottille administrative doit se poursuivre dans le sens des recommandations fournies par la CTC (rapport de février 2014) et conformément à la communication en conseil des ministres n° 78 MET du 3 juin 2014, en concentrant son action sur ses deux missions essentielles :</p> <ul style="list-style-type: none"> • transports maritimes en cas de carence du privé et pour les missions de l'administration le cas échéant ; • secours et assistance aux populations. <p>Au 01/03/2015, il y a 198 agents dont une cinquantaine de marins à la flottille. L'objectif serait d'arriver à 150 agents avec un nombre de marins suffisants pour les 3 à 4 navires qui seraient conservés.</p>

► A7- Une gestion externalisée et unifiée des aérodromes du Pays

Rappel des constats réalisés	Orientation retenue
<p>Situation inédite de gestion en régie de 43 aérodromes par le Pays</p> <p>4 aérodromes d'Etat exploités actuellement par ADT</p> <p>Des possibilités d'économie d'échelle en cas de gestion unifiée</p> <p>Externalisation possible : rendre au privé ce qui relève du privé (logique de modernisation de l'administration)</p>	<p>Cette orientation consiste à mettre en place une gestion unifiée des 43 aérodromes relevant de la compétence du Pays via une DSP de type affermage où l'exploitant aurait pour mission de réaliser l'exploitation commerciale du service (marketing, communication, accueil des usagers et informations), l'entretien et la maintenance des aérodromes et aérogares, la gestion du stockage du carburant. Les missions régaliennes SSLIA seraient également déléguées. Les services AFIS pourraient être aussi délégués sous réserve d'une ressource parafiscale correspondante.</p> <p>Par ailleurs, une réflexion doit être menée sur la substitution du Pays à l'Etat dans le cadre de la gouvernance des 4 aéroports exploités actuellement par Aéroports de Tahiti (ADT). Il s'agit des aéroports de Bora Bora, Raiatea, Rangiroa, Faa'a.</p> <p><i>Pour mémoire, sur Faa'a, une concession trentenaire existe actuellement entre l'Etat et ADT aux risques et périls du concessionnaire. Sur les trois autres aéroports, il existe des mandats de gestion de 5 ans aux risques et périls du concédant (échéance en 2020).</i></p>

3.3. Orientations relevant de l'objectif B : 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 de tous à tout le territoire

Pour rappel, l'ensemble des orientations relevant de l'objectif B relèvent de l'initiative du Ministère de l'Équipement et des Transports de Polynésie française.

► B1-Le développement d'une logique d'intermodalité

Rappel des constats réalisés	Orientations retenues
<p>Pas d'intermodalité existante actuellement</p> <p>Difficulté d'accès des voyageurs aux îles sans aérodromes</p> <p>Temps d'attente entre deux moyens de transports parfois important (>1 jour)</p>	<p>L'intermodalité, une des notions clefs de la mobilité durable, caractérise l'aptitude d'un système de transport à permettre l'utilisation successive d'au moins deux modes différents (avion, navire, bus, etc.), au cours d'un même déplacement.</p> <p>Elle est le plus souvent utilisée pour le transport des personnes, mais s'applique également à celui des marchandises.</p> <p>Elle procède de plusieurs logiques combinées :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une logique « technique » visant à organiser et limiter les contraintes des ruptures de charge (distances entre points d'arrêt/départ, correspondance des horaires d'arrivée/départ, etc.) ; • Une logique « économique » qui permet de combiner les modes s'adaptant le mieux aux niveaux de demande afin de limiter les coûts des réseaux de transport ; • Une logique « écologique et sociale » visant à réduire l'empreinte environnementale des déplacements par une meilleure efficacité de l'organisation des transports, tout en répondant aux besoins de la population, avec un coût maîtrisé. <p>La politique des transports interinsulaires doit viser à intégrer une logique d'intermodalité entre les moyens de transports existants (maritimes, aériens et terrestres) pour toute décision liée à l'organisation des dessertes interinsulaires.</p> <p>Cela est particulièrement vrai pour les îles ne disposant pas d'infrastructures structurantes (type aérodromes), nécessitant des dessertes régulières vers des îles mieux équipées mais également pour les déplacements (arrivée/départ) de Papette vers les équipements structurants (santé, éducation/formation, services publics, emplois, etc. (cf. Schéma Directeur des transports terrestres).</p>

► B2-La mise en place de solutions de transports pour les îles présentant une situation d'enclavement particulièrement importante pour les passagers

Rappel des constats réalisés	Orientation retenue
<p>Difficulté d'accès des voyageurs aux îles sans aérodromes avec temps de trajet élevé et moyens de desserte dangereux (cf. Annexe 1.2)</p>	<p>Les îles de Tahuata, Fatu Hiva et Rapa sont considérées comme particulièrement enclavées car elles ne disposent pas d'infrastructures aéroportuaires, n'ont pas de dessertes communales ou intercommunales à l'heure actuelle et sont desservies par des navires ne permettant pas une desserte régulière de passagers suffisante au regard de la population résidant sur les îles (>500 habitants).</p> <p>L'orientation retenue consiste à mettre en place une desserte intérieure maritime régulière aux Marquises Sud (navette de 40 à 60 pax ; coût 150 MCFP) qui desservirait Tahuata et Fatu Hiva ainsi qu'Hiva Oa (pôle administratif). Cette action est d'ores et déjà engagée.</p> <p>Pour le cas de Rapa, il est envisagé <i>a minima</i> de renforcer la desserte existante (passage 1 fois par mois au lieu de 1 fois tous les deux mois) à l'aide des moyens de transports existants. En cas d'impossibilité ou de difficulté, la sollicitation d'un deuxième opérateur sera effectuée (par appel à manifestation d'intérêt).</p>

► B3-La réhabilitation plus régulière et mieux ciblée des infrastructures de transports

Rappel des constats réalisés	Orientation retenue
<p>Manque de priorisation des investissements à réaliser sur les infrastructures de transports</p> <p>Besoin d'un meilleur suivi de l'état des installations existantes</p>	<p>Au regard des éléments transmis par la Direction de l'Équipement (DEQ) sur les campagnes d'entretien en cours et à venir sur le prochain exercice, les enveloppes annuelles destinées à la réhabilitation des infrastructures aéroportuaires et portuaires pourraient être gérées dans des enveloppes globales évaluables à 1.500 MCFP / an dans le secteur maritime (hors PAP) et 1.000 MCFP / an dans le secteur aérien (hors aérodromes gérés par ADT).</p> <p>Ces enveloppes constituent « une cible annuelle générale d'investissement » qui doit être soutenue par une évaluation annuelle de la DEQ sur les besoins d'investissement à réaliser et leur priorité en fonction des critères suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dangerosité de l'infrastructure ; • Trafics constatés sur l'infrastructure ; • Niveau de risques que peut présenter l'infrastructure au regard de l'évolution de la situation climatique à l'échelle du Pays (fréquence des cyclones, houles, etc.). <p>Les informations relatives à l'état des infrastructures seront recueillies auprès des communes (tavana) ou du tavana hau par un agent référent de la DEQ qui procédera à fréquence régulière à une campagne de vérification de l'état de l'entretien des installations. Les campagnes viseront essentiellement les installations nécessitant un contrôle de visu.</p>

► B4-L'harmonisation de la desserte ATR sur l'ensemble du Pays et/ou la détermination de dessertes alternatives pour les aéroports 1-B

Rappel des constats réalisés	Orientation retenue
<p>Raisonnement systémique à avoir sur les 5 aéroports 1-B concernés (Ua Pou, Ua Huka, Takume, Fakahina, Apataki) desservis en Twin Otters Beechcrafts</p> <p>Dessertes Twin Otter et Beechcraft structurellement déficitaires et de faible capacité d'emport</p> <p>Beechcraft à renouveler dans les trois années à venir et stratégie d'investissement sur les infrastructures impactant les opérateurs</p>	<p>La faisabilité technique de permettre aux îles concernées de disposer d'un aérodrome pouvant accueillir des ATR72 est démontrée pour Fakahina (extension de la piste : coût de 1.000 MCFP) et pour Apataki par la construction d'un nouvel aérodrome sur un motu (coût d'investissement de 2.000 MCFP). L'harmonisation des pistes sur ces deux aérodromes est donc réalisable.</p> <p>En ce qui concerne les autres aérodromes, la faisabilité technique et financière du passage à des pistes pouvant accueillir des ATR n'est pas démontrée et le maintien des dessertes Beechcraft ou Twin Otter, rendu complexe du fait du passage des pistes de Fakahina et d'Apataki en desserte ATR (raisonnement systémique).</p> <p>Aussi, des solutions alternatives sont envisagées :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pour les îles de Ua Pou et Ua Huka, par la mise en place d'une desserte maritime sur le moyen terme (navire de 40 à 60 pax d'un coût de 150 MCFP sur le modèle du navire des Marquises Sud) et le remplacement éventuel des Twin Otter par des hélicoptères après démonstration par les opérateurs d'un potentiel de marché plus important qu'actuellement ; • Pour l'île de Takume, en cas de non renouvellement des Beechcraft, il pourrait être envisagé la fermeture de l'aérodrome et la mise en place d'une desserte maritime régulière de rabattement vers l'île de Raroia (desservie en ATR) avec un navire de petite unité (<10 pax) dont le coût est de l'ordre de 20 MCFP. Cela pourrait entraîner une amélioration de la qualité de service pour les usagers dans la mesure où il serait substitué à une desserte aérienne de 3 fois par mois une desserte maritime de rabattement régulière (une à deux fois par semaine suivant la fréquence aérienne sur Raroia) qui pourrait améliorer le commerce de nacre et serait <i>in fine</i>, plus efficace en matière de désenclavement. <p>La mise en œuvre effective de ces solutions alternatives sera réalisée après concertation avec les communes et les opérateurs existants et devra tenir compte des moyens techniques à la disposition de chacun pour assurer un niveau de service de qualité et suffisant.</p>

► B5-La définition d'options de transports de passagers particulières pour les Iles-Sous-le-Vent (ISLV)

Rappel des constats réalisés	Orientation retenue
<p>Contrainte de transport aérien de passagers sur Maupiti (impossibilité de faire atterrir les aéronefs à pleine charge)</p> <p>Demande exprimée de renforcement des liaisons Tahiti-ISLV et entre ISLV moins coûteuses que l'avion</p>	<p>Pour les ISLV, il est privilégié la mise en place d'une desserte maritime de transport de passagers pour les résidents au départ de Tahiti vers les ILSV (navire de 100 pax), sous réserve d'une bonne adéquation entre le type de navire et les conditions de mer. Le coût d'investissement serait de l'ordre de 500 MCFP pour l'achat du navire par un opérateur.</p> <p>Des solutions alternatives pourront être étudiées :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La mise en place plus générale d'une desserte maritime de transport de passagers dédiée aux ISLV (navire de 40 à 60 pax : coût d'investissement de 150 MCFP) avec un trajet circulaire entre Raiatea, Tahaa, Bora-Bora et Maupiti. L'intérêt de cette desserte serait de favoriser les échanges de passagers et de petit fret local dans ce groupe d'îles. Ces îles représentent un volume de passagers maritimes de l'ordre de 5.000 pax en 2013 ; • La mise en place d'une desserte maritime de transport de passagers dédiée entre Maupiti et Bora-Bora via une navette de 40 à 60 pax (le temps de trajet serait de l'ordre de 2 à 3 heures suivant la vitesse du navire). <p>La mise en place de la solution privilégiée ou des solutions alternatives relève notamment de la capacité des opérateurs privés à s'y positionner. Il est envisagé de recourir à la procédure de l'appel à manifestation d'intérêts pour évaluer la capacité des opérateurs à réaliser ce type de dessertes.</p>

► B6-La définition d'options de transport de fret pour certaines situations particulières

Rappel des constats réalisés	Orientation retenue
<p>Desserte fret vers Maupiti réalisée par la flottille administrative</p> <p>Capacité d'emport sur les Tuamotu-Gambier et les Australes</p> <p>possiblement limitée pour l'avenir</p> <p>Absence de concurrence sur la ligne Tahiti-Moorea en matière de transport de fret</p>	<p>L'orientation consiste dans la mise en place des solutions suivantes :</p> <p><u>Vers les Tuamotu-Gambier :</u></p> <p>1/ Augmenter la fréquence de desserte actuelle en cas de navires de taille équivalente (à définir dans le régime des OSP)</p> <p>2/ Informer les opérateurs de l'intérêt à renouveler les navires anciens (6 navires dans les 10 prochaines années) par des navires de charge neufs de capacité supérieure (entre 1500 et 2000 tpl).</p> <p><u>Vers Maupiti:</u></p> <p>1/ Mise en place d'une desserte maritime de fret à partir de Tahiti (via éventuellement une extension des licences actuelles sauf impossibilité technique)</p> <p>2/ Mise en place d'une desserte maritime interne ISLV par un cargo mixte pouvant accueillir environ 100 pax et environ 100 tpl - Coût d'investissement de 1500 MCFP) ;</p> <p><u>Entre Tahiti et Moorea :</u> inciter à la mise en place d'un navire de charge dédié chargé notamment du transport des hydrocarbures, des déchets et de denrées alimentaires entre les deux îles (par AMI).</p>

► B7-L'amélioration des conditions d'EVASAN : le balisage des pistes

Rappel des constats réalisés	Orientation retenue
<p>Coûts horaires d'Evasan pour la CPS actuels :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Beechcraft/hélico civil (300.000 FCFP) -Casa (756.000 FCFP) -Guardian (1.700.000 CFP) -Dauphin (1.100.000 CFP) <p>Armée seule équipée pour aller sur les îles sans balisage de pistes (37 aérodromes concernés)</p> <p>Amplitude horaire de dessertes EVASAN et autres insuffisante</p>	<p>Sur les 37 aérodromes sans balisage de nuit, 9 aérodromes sont implantés sur des îles comptant entre 500 et 1000 habitants qui ne disposent pas d'installations de santé : Anaa, Tikehau, Ahe, Ua Huka, Arutua, Manihi, Makemo, Rimatara et Takaroa</p> <p>Compte-tenu du coût d'installation d'un balisage lumineux sur une piste non équipée (entre 120 et 150 MCFP), il est prévu de baliser a minima les 9 aérodromes au cours de l'exécution du présent Schéma Directeur.</p> <p>Le coût prévisionnel d'investissement pour le balisage de ces pistes se situe entre 1 Mds et 1,5 Mds de F.CFP.</p> <p>Le balisage des pistes, outre sa vocation de faciliter les EVASAN par des moyens conventionnels (hors armée), favorisera également le développement des trafics sur les îles précitées avec des amplitudes horaires de dessertes plus importantes (vols de nuit rendus possibles).</p>

► B8-L'amélioration des conditions de transports scolaires

Rappel des constats réalisés	Orientation retenue
<p>Confort et sécurité des élèves perfectible pour le transport scolaire (notamment depuis Rapa)</p> <p>Limitation des durées de déplacement à envisager</p>	<p>Dans l'attente du développement de l'e-learning, le recours à du transport scolaire par voie maritime doit être limité aux seules îles comportant des élèves qui ne sont pas en mesure de se rendre sur une île disposant d'un aérodrome via une desserte maritime de rabattement ou dont l'éloignement et le niveau des infrastructures justifie une desserte maritime dédiée (exemple : Rapa).</p> <p>Par ailleurs, il doit être envisagé pour chaque création / suppression d'établissement scolaire d'intégrer une réflexion systématique sur le transport des élèves (solutions à mettre en place).</p>

► B9-La mise en place de moyens de réservation des billets de transport plus lisibles et actualisés

Rappel des constats réalisés	Orientation retenue
<p>Pas de moyens de réservation intégrant l'aérien et le maritime sur une même plateforme (information éclatée)</p> <p>Demande exprimée par les usagers d'avoir une plus grande lisibilité sur les possibilités de dessertes sur l'ensemble des îles</p>	<p>Dans le cadre des obligations qui s'appliqueront à l'égard des opérateurs (régime OSP), il est envisagé la mise en place de moyens de réservation des billets plus lisibles (en aérien et en maritime). Cela pourrait en effet constituer un levier important pour améliorer les trafics interinsulaires et leur lisibilité.</p> <p>Cette orientation se matérialise par la mise en place de moyens dématérialisés (site internet, application mobile) actualisés 1 fois par semaine faisant état à la fois des liaisons maritimes et des liaisons aériennes existantes pour se rendre sur une île. Le développement d'offres intégrées maritime + aérien (package) est ainsi encouragé.</p> <p>Le but final est de disposer d'une logique d'intégration totale et d'intermodalité à l'échelle de tous les moyens de transports avec une logique de réservation dématérialisée à l'internationale comprenant le vol vers Tahiti, les vols intérieurs, la desserte maritime et les moyens de transports terrestre in fine (et les potentialités d'hébergement éventuellement).</p>

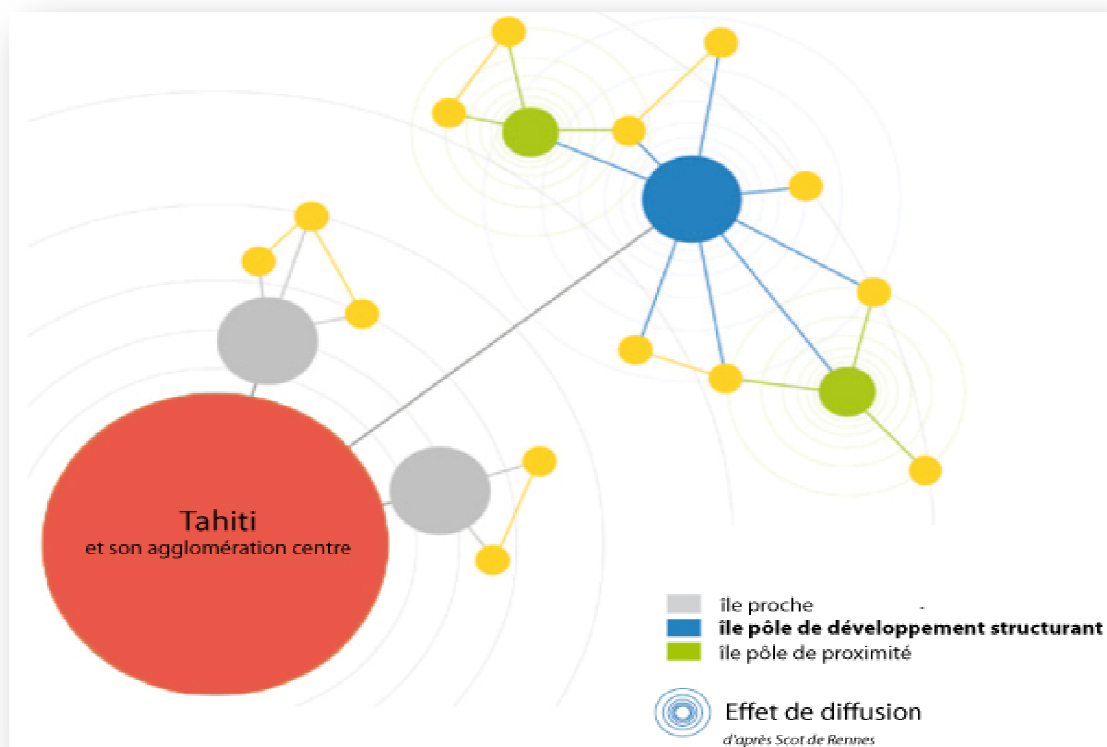
3.4. Orientations relevant de l'objectif C : Favoriser le développement économique durable du Pays et de ses archipels à travers des mesures d'accompagnement à la politique des transports interinsulaires

Pour rappel, les orientations relevant de l'objectif C sont hors du champ d'intervention du Ministère de l'Équipement et des transports mais ont fait l'objet d'échanges nourris avec les ministères concernés. Au stade de l'adoption du Schéma Directeur, ces orientations sont indicatives. Leur exécution est soumise à la mise en place de discussions interministérielles préalables systématiques à envisager au cours de l'exécution du Schéma Directeur.

► C1-Le renforcement de la structuration du territoire : les pôles de développement économique à l'échelle des archipels

Rappel des constats réalisés	Orientation retenue
<p>Plus la distance avec Tahiti est importante, plus la situation socio-économique des îles est difficile</p> <p>Manque des relais efficaces / points d'ancrage à même de diffuser des effets de dynamiques économiques au sein de bassins relativement proches et de désenclaver les îles éloignées</p>	<p><i>Rappel : Orientation indicative en fonction des études en cours sur le développement économique du Pays</i></p> <p>Favoriser/Poursuivre la création dans les archipels de « pôles de développement structurant » et de « pôles de proximité » qui pourraient être caractérisées de la manière suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Îles disposant de multiples activités et services ainsi que de bonnes infrastructures de transports et de dessertes régulières et/ou d'un potentiel d'attractivité important, • Îles sur lesquelles la coordination entre acteurs et l'accompagnement des initiatives privées permet l'émergence de projets à même de rayonner sur d'autres îles à proximité. <p>Certaines îles peuvent d'ores et déjà être considérées comme des « pôles de développement structurant » :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dans les Tuamotu-Gambier : Rangiroa, Fakarava, Makemo, Hao ; • Dans les Marquises : Nuku Hiva, Hiva Oa ; • Dans les Australes : Rurutu, Tubuai ; • Dans les IDV et ISLV : les îles composant ces archipels peuvent déjà revêtir le caractère de pôles structurants. <p>Concernant les îles pôles de proximité, elles restent à définir en fonction de la stratégie de développement économique du Pays, du potentiel de développement identifié et de l'évolution du cadre réglementaire, fiscal et de coordination envisagé pour favoriser l'émergence des projets de développement.</p> <p>Dans tous les cas, un ciblage plus important de mesures d'accompagnement économiques et sociales sur les pôles de développement structurants et les pôles de proximité favoriserait un développement de l'activité économique et permettrait de créer de nouvelles dessertes interinsulaires à même de favoriser ce développement (cercle vertueux).</p> <p>La logique finale consisterait à désenclaver les îles éloignées pas uniquement à travers du transport interinsulaire mais également par le rapprochement des centres d'activités des populations éloignées à travers les pôles ainsi considérés.</p>

Le schéma ci-dessous présente de manière théorique la logique de structuration de l'offre de transports autour des pôles de développement structurant et des pôles de proximité (avec indication de l'effet de rayonnement) :



► C2-La mise en place de moyens de stockage de carburant plus adaptés dans les îles

Rappel des constats réalisés	Orientation retenue
<p>Manque de lieux de stockage de carburant adaptés dans les îles permettant aux opérateurs un avitaillement en dehors de Tahiti en cas de besoin (cf. Annexe 2.5)</p> <p>Risque de rupture d'approvisionnement de carburant dans les îles (cf. PCS)</p> <p>Risques liés au transport de carburant en fûts</p>	<p><i>Orientation indicative en fonction de la stratégie d'aménagement, de développement économique et énergétique du Pays</i></p> <p>Une réflexion pourrait être menée par le Pays pour mettre en place des moyens de stockage de carburant (stations mobiles ou dépôts fixes) plus adaptés sur les îles disposant d'un quai et d'une population suffisante (ex : > 1.000 habitants). Il pourrait s'agir par exemple des îles de Hao, Rangiroa, Ua Pou ou Mangareva (îles sans stockage de carburant terrestre).</p> <p>Le coût d'installation d'une station mobile est de 35 à 50 MCFP auxquels il faudrait ajouter de 10 à 15 MCFP pour l'installation d'un pipeline si l'est nécessaire de délocaliser la station hors du quai.</p>

► C3-La mise en place de moyens de conditionnement des déchets sur les îles

Rappel des constats réalisés	Orientation retenue
<p>Filière de rapatriement des déchets sur Tahiti peu ou pas développée en raison de manque de moyens de conditionnement</p> <p>Potentiel de développement du fret retour de l'ordre de 8500 tonnes par an</p> <p>Armateurs favorables à la prise en charge d'un fret correctement conditionné</p>	<p><i>Orientation indicative en fonction de la politique environnementale du Pays et des communes</i></p> <p>L'axe de réflexion pourrait être de donner aux communes les moyens d'assurer l'envoi des déchets recyclés ainsi que les déchets spéciaux et dangereux pour un traitement adéquat à Papeete.</p> <p>Le traitement de ces déchets est en partie de compétence communale (recyclables ménagers) et du Pays (déchets spéciaux et dangereux). Pour les déchets recyclables ménagers, il est possible de considérer deux niveaux de service, le rapatriement du « bac vert » et/ou le renvoi en mono déchets triés.</p> <p>Le service de rapatriement après tri en mono déchet serait vraisemblablement le plus adapté, le coût de traitement inférieur permettant de réduire la facture de transport.</p> <p>Cela implique d'adosser la zone de dépose / tri (déchetterie) à proximité immédiate des infrastructures portuaires (réduction et optimisation des coûts de collecte et de gestion).</p> <p>Par exemple, il pourrait notamment être envisagé de dégager 40 à 100 m² à proximité immédiate de l'infrastructure pour l'installation de bacs échangeables. Le coût d'un bac est de l'ordre de 150.000 à 400.000 CFP selon la nature des déchets.</p>

► C4-L'amélioration des conditions de pré et post-acheminement du fret maritime

Rappel des constats réalisés	Orientation retenue
<p>Temps de chargement et de déchargement du fret particulièrement long (coprah) sur les îles car absence de pré-conditionnement</p> <p>Risque sanitaire sur les denrées périssables (chaîne du froid)</p>	<p>Pour le fret destiné aux archipels, il pourrait être mis en place, en lien avec les communes, des moyens permettant d'améliorer le temps de chargement et de déchargement des marchandises amenées par goélettes.</p> <p>Il pourrait être envisagé par exemple que les producteurs de coprah disposent gracieusement de palettes ou de filets permettant de stocker les sacs de coprah (25 kg) directement dessus. Cela permettrait à un transpalette ou même à un tractopelle de récupérer directement les sacs sans passer par le processus de dépose des sacs sur les filets (qui sont actuellement propriété des navires).</p> <p>Le temps de chargement / déchargement mais également les conditions de sécurité pourraient ainsi être optimisé de près de 20 % selon les constats réalisés sur les îles.</p> <p>Il pourrait également être envisagé d'améliorer le conditionnement des denrées périssables par l'achat par les communes de conteneurs isothermes qui seraient chargés à vide par les armateurs et déchargés à plein.</p> <p>In fine, les navires passeraient sans doute moins de temps pour ces opérations, ce qui pourrait leur permettre de dégager plus de temps pour la navigation et au bout du compte, favoriser une fréquence plus importante sur certaines îles et/ou réaliser des rotations complémentaires sur l'année.</p> <p>A minima, les opérateurs pourraient ralentir leur vitesse de desserte par le temps dégagé en chargement/déchargement et ainsi, réaliser des économies de carburant (impact environnemental positif sur le milieu).</p>

► C5-Un meilleur ciblage des aides à l'investissement (défiscalisation)

Rappel des constats réalisés	Orientation retenue
<p>50 % de la flotte de navires assurant le transport interinsulaire a plus de 30 ans</p> <p>Le coût d'un avion neuf est compris entre 2,5 Mds et 4,5 Mds CFP</p> <p>La défiscalisation locale contrainte en terme budgétaire</p> <p>La défiscalisation métropolitaine incertaine à l'avenir et contrainte</p> <p>Absence de critères environnementaux pour accorder les défiscalisations</p>	<p><i>Orientation indicative en fonction de l'évolution du régime de défiscalisation du Pays et de la métropole</i></p> <p>Dans le cadre des demandes de défiscalisation pour les navires neufs (locales ou de métropole), les armateurs pourraient se voir obligés à la production d'un business plan intégrant un critère d'efficacité énergétique (seuls les navires plus efficaces énergétiquement seraient éligibles à la défiscalisation, ratio tonne / mille nautique ou base indice OMI) et intégrant le montant des ressources dont ils disposent pour le financement des navires.</p> <p>Un critère environnemental pourrait également être constitué pour accorder les défiscalisations (par la signature d'une charte ou d'engagements phytosanitaires, de gestion des déchets, obligations d'avoir des équipements à bord pour eau noire, eau grise...etc.). Au niveau des montants de défiscalisation, les dispositifs de métropole et locaux pourraient être modifiés et intégrer un « bonus environnemental » en cas de prise en compte des aspects susmentionnés (ex : mesures de défiscalisation en matière de lotissements : bonus +5 %).</p> <p>Par ailleurs, il pourrait être envisagé d'imposer aux opérateurs l'imputation comptable d'amortissements et de provisions permettant de constituer les ressources nécessaires au renouvellement des navires (sur la base de documents comptables normalisés). Les conditions de déductibilité des provisions de « rachat de navires » pourraient être améliorées (Code des impôts), en lien avec le maintien ou non du système de défiscalisation métropolitaine (substitution possible).</p>

► C6-La rénovation du régime des aides aux hydrocarbures

Rappel des constats réalisés	Orientation retenue
<p>Difficulté d'approvisionnement de certaines îles</p> <p>Ciblage des aides aux hydrocarbures perfectible (FPPH = 1.287 MCFP ; détaxe = 900 MCFP)</p> <p>Peu d'incitation à utiliser des énergies renouvelables dans les îles</p> <p>Dangerosité du transport d'essence NGV gros consommateurs de carburant (20 L / pax.100 km)</p> <p>(Cf. Annexe 1.1)</p>	<p><i>Orientation indicative en fonction de la stratégie énergétique, économique et fiscale du Pays</i></p> <p>Cette orientation consiste essentiellement en une mesure de stratégie économique et de développement durable. En fonction des évolutions du secteur des transports interinsulaires, il pourrait être envisagé les mesures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inciter à la réduction de l'usage des hydrocarbures dans les îles au profit des énergies renouvelables (électricité renouvelable et huile de coprah) ; • Inciter aux solutions hydrocarbures les moins dangereuses au transport (gazole) ; • Inciter aux modes de transport vrac et cubitainers plutôt qu'à l'usage de fûts ; • Réduire les aides hydrocarbures notamment pour les navires fort consommateurs de carburant (Navire à Grande Vitesse (NGV) - efficacité énergétique à rechercher).

► C7-L'optimisation des aides au transport de fret pris en charge par le Pays

Rappel des constats réalisés	Orientation retenue
<p>Complexité de la grille tarifaire fret (maritime)</p> <p>Coût important de la prise en charge du fret par le Pays (930 MCFP / an pour le fret hors hydrocarbures + 1,3 Mds FPPH) au regard d'un chiffre d'affaires consolidé de 6,4 Mds pour les armateurs</p>	<p><i>Orientation indicative en fonction de la stratégie économique et budgétaire du Pays</i></p> <p>Un axe de réflexion pourrait être de mettre en place un régime d'aide ciblé quasi exclusivement sur une liste rénovée de prise en charge de produits de première nécessité.</p> <p>La prise en charge du Pays sur d'autres catégories de fret se ferait sur la base d'un tarif à la tonne transportée, différencié par archipel ou par zones de tarification telle que prévues actuellement, dont le montant serait à définir précisément pour que la prise en charge soit à budget constant pour le Pays pour les premières années puis diminue progressivement dans les années suivantes.</p>

► C8-La pérennisation du métier de marins par une formation plus adaptée

Rappel des constats réalisés	Orientation retenue
<p>Risque de non-renouvellement d'une dizaine d'officiers (capitaines et chefs mécanos) dans les prochaines années</p> <p>Formation peu développée pour le métier de marin (CMMPF)</p> <p>Formation par alternance privilégiée par les professionnels</p>	<p><i>Orientation indicative en fonction de la stratégie du ministère chargé de la formation professionnelle</i></p> <p>Une réflexion pourrait être menée pour mieux assurer l'articulation entre l'action du Centre des Métiers de la Mer de Polynésie Française (CMMPF), les besoins des armateurs en marins officiers et marins non-officiers et les possibilités de financement des formations (initiales et continues).</p> <p>L'axe de réflexion pourrait prévoir une formation initiale payée par l'employeur (avec l'aide du fonds paritaire) avec obligation des futurs marins de naviguer au moins 10 mois avant de débiter les cours théoriques (formation type apprentissage). Il pourrait également être envisagé de prévoir un engagement des futurs marins à rester en Polynésie française à l'issue de leur formation pour une durée minimum de 5 à 10 ans.</p> <p>Pour les marins souhaitant devenir officiers, il pourrait être envisagé un dispositif équivalent d'engagement sur le moyen long terme de naviguer en Polynésie française à l'issue de la formation capitaine 3000 et de la formation capitaine illimité (payée par l'employeur).</p> <p>La formation capitaine 3000 pourrait être systématisée au sein du CMMPF ou réalisée dans une zone géographique adaptée (métropole ou zone Pacifique), dans les conditions définies par le rapport de la CTC de mai 2015.</p>

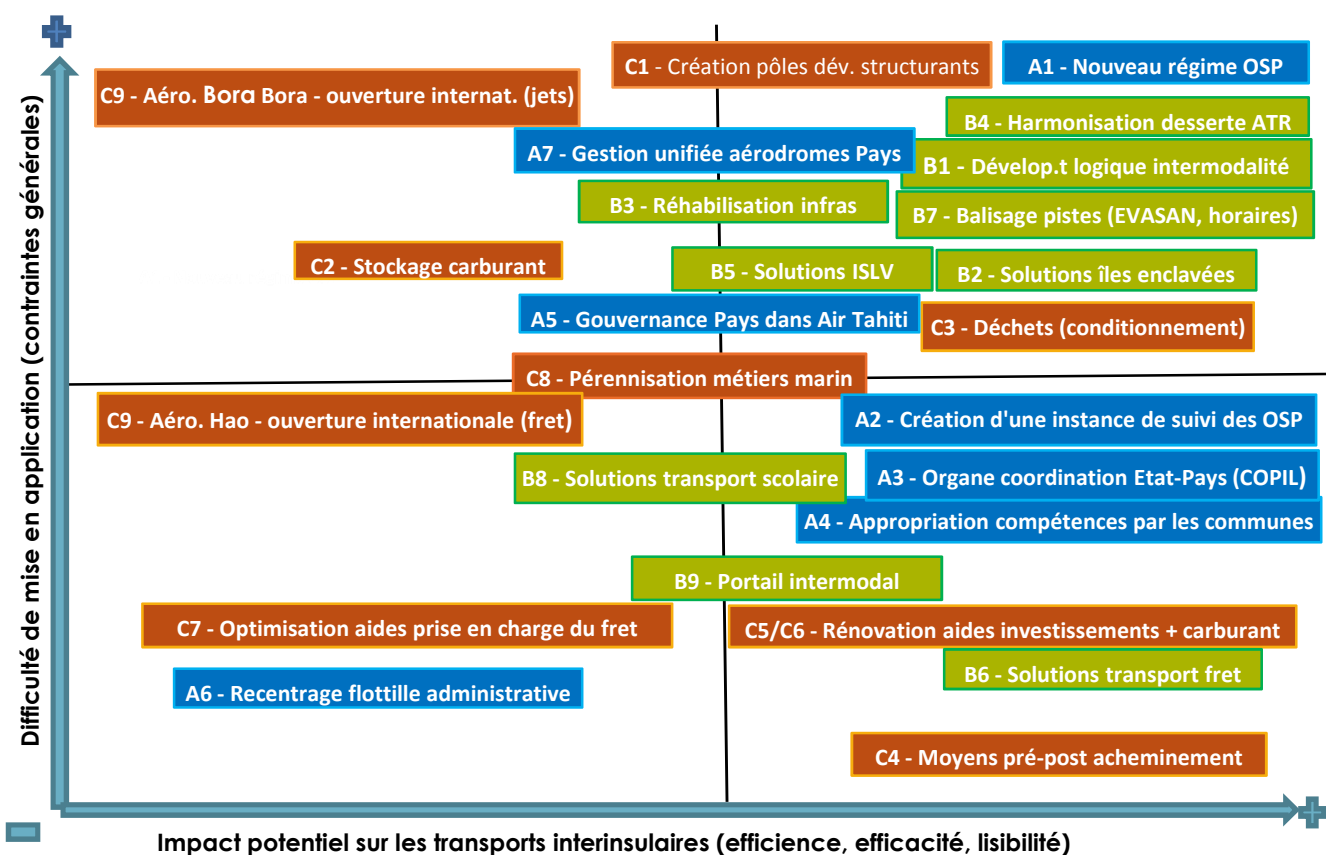
► C9-L'ouverture de certains aérodromes du Pays à la desserte internationale

Rappel des constats réalisés	Orientation retenue
<p data-bbox="188 517 432 712">Demande exprimée d'opérateurs privés pour atterrir directement à Bora-Bora sans passer par Papeete</p> <p data-bbox="188 763 405 891">Projet Hao et problématique de l'exportation du poisson</p>	<p data-bbox="469 465 1422 562">Un axe de réflexion pouvant avoir un impact positif sur les transports interinsulaires serait d'ouvrir l'accès de certains aérodromes du Pays à certains types de dessertes internationales.</p> <p data-bbox="469 568 778 600">Deux aérodromes sont visés :</p> <ul data-bbox="507 613 1422 748" style="list-style-type: none"><li data-bbox="507 613 1422 674">• L'aéroport de Bora-Bora, qui pourrait accueillir directement les jets privés arrivant en Polynésie (sans passer par Papeete) ;<li data-bbox="507 680 1422 748">• L'aéroport de Hao, qui pourrait traiter directement du fret international (au départ / à l'arrivée). <p data-bbox="469 757 1422 981">Ces réflexions sont hors du champ des transports interinsulaires et nécessitent des analyses approfondies pour déterminer la faisabilité juridique de l'ouverture à la desserte internationale de ces aérodromes et les compétences respectives de l'Etat et du Pays, le coût d'aménagement des installations et de fonctionnement des aérodromes selon ce nouveau mode de fonctionnement ainsi que l'impact économique de cette ouverture internationale sur les trafics de l'aéroport de Faa'a.</p>

4. QUELLE EST LA STRATEGIE DE MISE EN ŒUVRE DU SCHEMA DIRECTEUR POUR LES 10 PROCHAINES ANNEES ?

4.1. Cartographie stratégique des actions (priorisation)

Le schéma synoptique ci-dessous présente une classification des options prévues dans le Schéma Directeur en fonction de leur impact potentiel sur les transports interinsulaires (axes des abscisses) et de leurs difficultés de mise en œuvre (axe des ordonnées) :



- Objectif A** - Donner au pays les moyens d'assurer pleinement son rôle d'Autorité Organisatrice des Transports interinsulaires avec une coordination accrue entre acteurs institutionnels (Pays-Etat-communes) et une meilleure régulation des transports.
- Objectif B** - 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.
- Objectif C** - Favoriser le développement économique durable du Pays et de ses archipels à travers des mesures d'accompagnement à la politique des transports interinsulaires.

Les actions se situant le plus à droite du schéma sont considérées comme des « mesures clés » pour les 10 prochaines années. En ce sens, elles sont considérées comme prioritaires au regard des autres actions prévues.

4.2. Plan d'actions sur le court, le moyen et le long terme

Pour plus de lisibilité, le plan d'actions est décliné pour chacun des objectifs avec reprise de la numérotation de chacun action.

► Pour la mise en œuvre de l'objectif A

Rappel de l'objectif A : Donner au pays les moyens d'assurer pleinement son rôle d'Autorité Organisatrice des Transports interinsulaires avec une coordination accrue entre acteurs institutionnels (Pays-Etat-Communes) et une meilleure régulation des transports.

	Actions de court terme <2ans (2015-2017)	Actions de moyen terme entre 3 ans et 5 ans (2018-2020)	Actions de long terme entre 5 ans et 10 ans (2021-2025)
Objectif A	<p>Mise en place du régime OSP (action A1)</p> <p>Sollicitation de l'Etat pour la participation au désenclavement des îles au titre de l'article L.1803-4 al.2 du Code des Transports (action A1)</p> <p>Création instance de suivi et de contrôle (action A2)</p> <p>Création instance concertation Etat-Pays-communes (action A3)</p> <p>Appropriation compétences communales (action A4)</p> <p>Formalisation d'un pacte d'actionnaires entre le Pays et des associés dans Air Tahiti (action A5)</p>	<p>Réflexion sur le niveau de participation du Pays au capital d'Air Tahiti et cession éventuelle à un opérateur intéressé (suite action A5)</p> <p>Finalisation du recentrage de la flottille administrative (action A6)</p> <p>Sollicitation d'échanges entre le Pays et l'Etat sur les conditions de transfert des aéroports gérés par ADT (action A7)</p>	<p>Transfert des 4 aéroports de l'Etat (ADT) au Pays en cas d'accord entre les parties (suite action A7)</p> <p>Lancement d'une DSP type affermage pour les 43 aéroports du Pays (suite action A7)</p>

► Pour la mise en œuvre de l'objectif B

Rappel de l'objectif B : 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 de tous à tout le territoire.

	Actions de court terme <2ans (2015-2017)	Actions de moyen terme entre 3 ans et 5 ans (2018-2020)	Actions de long terme entre 5 ans et 10 ans (2021-2025)
Objectif B	<p>Développement d'une logique d'intermodalité systématique dans tous les projets transports (action B1)</p> <p>Mise en place d'une desserte maritime dans les Marquises Sud (action B2)</p> <p>Définition d'enveloppes pour la réhabilitation des infrastructures de transports et études sur les priorités d'intervention (action B3)</p> <p>Développement du transport de fret entre Tahiti et Moorea (action B6)</p>	<p>Renforcement de la fréquence de desserte maritime aux Australes, notamment vers Rapa (action B2)</p> <p>Mise en place d'une desserte maritime intérieure aux Marquises Nord et remplacement éventuel des TWIN par des hélicoptères (action B4)</p> <p>Extension de la piste de Fakahina et création d'une piste ATR à Apataki (action B4)</p> <p>Mise en place d'une desserte maritime intérieure entre Takume et Raroia et fermeture de l'aérodrome de Takume (action B4)</p> <p>Développement d'une desserte maritime intérieure de transport de pax aux ISLV (action B5)</p> <p>Réalisation d'un balisage des pistes pour faciliter les EVASAN et permettre une extension des horaires de dessertes (action B7)</p> <p>Mise en place d'une logique de réservation intégrée aérien / maritime (action B9)</p>	<p>Intermodalité entre les moyens de transports avec site internet intégré (portail intermodal) permettant d'envisager des réservations internationales - locales (maritime-aérien-terrestre) et éventuellement, la réservation d'activités sous forme de « packages » (suite action B9)</p>

► Pour la mise en œuvre de l'objectif C

Rappel de l'objectif C : Favoriser le développement économique durable du Pays et de ses archipels à travers des mesures d'accompagnement à la politique des transports interinsulaires (hors du champ d'interventions du MET).

	Actions de court terme <2ans (2015-2017)	Actions de moyen terme entre 3 ans et 5 ans (2018-2020)	Actions de long terme entre 5 ans et 10 ans (2021-2025)
Objectif C	<p>Amélioration des conditions de pré-post acheminement du fret par l'achat de matériel adapté (action C4)</p> <p>Meilleur ciblage des aides à l'investissement via des critères renouvelés comme l'efficacité énergétique du matériel de transport (action C5)</p> <p>Modification des modalités de formation des marins (action C8)</p>	<p>Mise en place de moyens de stockage de carburant sur les îles (action C2)</p> <p>Mise en place de moyens de conditionnement des déchets sur les îles (action C3)</p> <p>Rénovation du régime des aides aux hydrocarbures (action C6)</p> <p>Optimisation des aides au transport de fret pris en charge par le Pays (action C7)</p>	<p>Structuration de l'offre en fonction du développement de pôles structurants et de pôles de proximité (action C1)</p> <p>Ouverture aéroport à un trafic fret international pour Hao et possibilité d'atterrissage de jets privés sur Bora-Bora (action C9)</p>

4.3. Planification des investissements prévus au Schéma Directeur

► Présentation générale

Les investissements prévus au Schéma Directeur reposent sur l'intervention de trois acteurs principaux :

- Le Pays (au mieux avec l'aide de l'Etat au titre de l'article L.1803-4 al. 2 du Code des Transports) ;
- Les communes et les établissements de coopération intercommunale ;
- Les opérateurs de transports présents sur le Pays ou à venir.

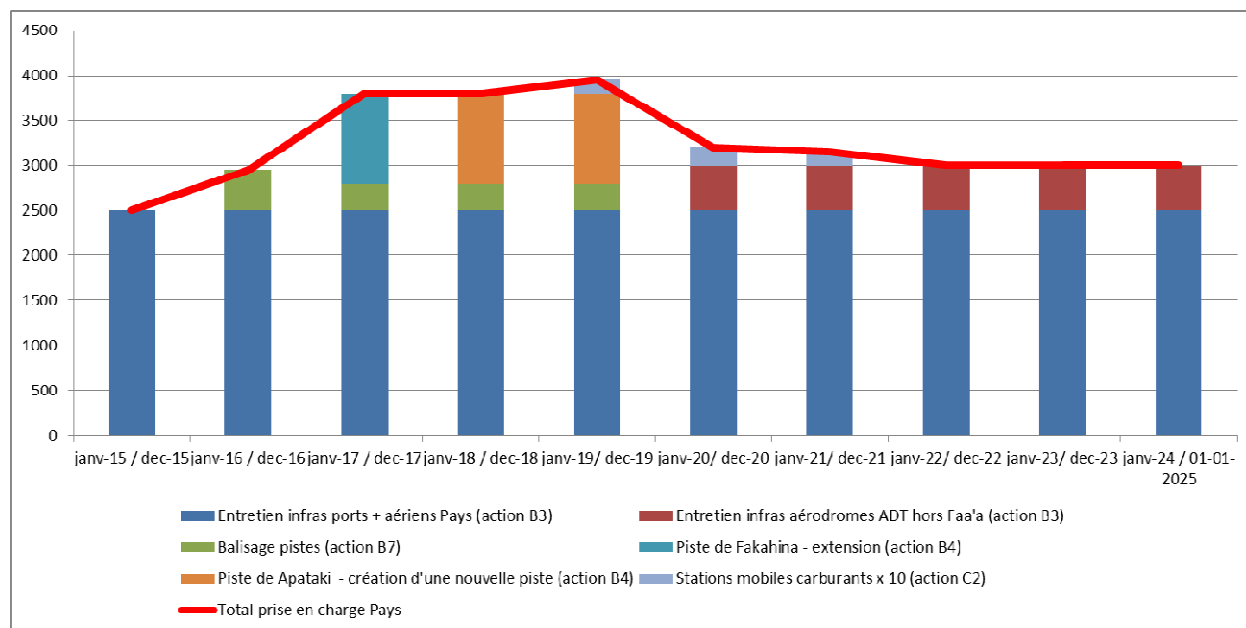
Les coûts présentés dans cette constituent des estimations globales basées sur des études réalisées et sur les coûts actuels des transports interinsulaires, qui sont globalement de l'ordre de 2.500 MCFP par an en ce qui concerne les investissements en infrastructures et matériels et de 180 MCFP par an au titre des subventions directes aux opérateurs au titre du désenclavement de certaines îles (base actuelle).

Les aides aux transports interinsulaires, qui représentent actuellement un volume global de l'ordre de 4.000 MCFP par an (secteurs aériens et maritimes confondus hors défiscalisation) sans contribution de l'Etat (à la différence de la situation existante en Guyane par exemple), font l'objet d'un traitement spécifique dans la section concernant les investissements à la charge du Pays.

Il est précisé que les engagements financiers prévus dans le Schéma Directeur à la charge du Pays et des communes feront l'objet d'études préalables détaillées permettant de disposer d'une évaluation plus précise des coûts de chacune des actions (investissement et fonctionnement).

► Investissements portés par le Pays

Le graphique ci-dessous présente de manière synthétique les principaux coûts d'investissements envisagés dans le cadre du Schéma Directeur qui relèvent de l'intervention du Pays :

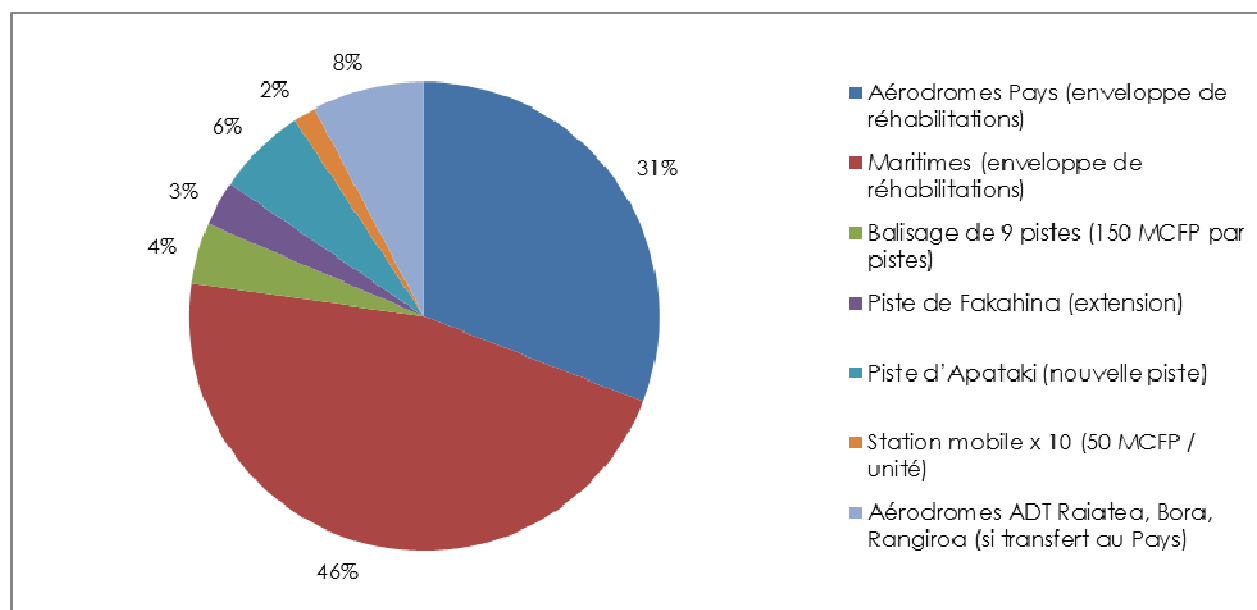


Le montant total des investissements envisagés est de **32.350MCFP sur 10 ans**, soit une moyenne de **3.235MCFP par an**.

Le détail des investissements est présenté dans le tableau ci-dessous dans leur ordre chronologique, étant entendu que les coûts d'investissement figurant en rouge constituent des coûts annuels :

Actions	Nature de l'investissement	Année de démarrage	Prise en charge par le Pays (MCFP)
B3	Aérodromes Pays (enveloppe de réhabilitations)	2016	1 000
B3	Maritimes (enveloppe de réhabilitations)	2016	1 500
B7	Balissage de 9 pistes (150 MCFP par pistes)	2017	1 350
B4	Piste de Fakahina (extension)	2018	1 000
B4	Piste d'Apataki (nouvelle piste)	2018	2 000
C2	Station mobile x 10 (50 MCFP / unité)	2019	500
B3	Aérodromes ADT Raiatea, Bora, Rangiroa (si transfert au Pays)	2021	500
Total			32 350

Le graphique ci-dessous présente la répartition en valeur absolue des investissements envisagés :



Pour assurer le financement de ces investissements, plusieurs solutions sont envisageables pour le Pays :

- Le financement via les ressources affectées au budget du Pays uniquement, sur la base des ressources fiscales et parafiscales existantes ;
- Le financement bancaire, auprès d'établissements de crédits présentant des conditions de financement avantageuses ;
- Une stratégie de financement à iso-budget, c'est-à-dire la recherche d'économies permettant d'assurer le financement des investissements sans dépasser le budget actuel : le budget actuel d'investissement en matière de transports interinsulaire est de 2.500MCFP par an. Un financement à iso-budget supposerait une recherche d'économies de 7.300MCFP sur 10 ans.

Sur ce dernier point, les actions relevant de l'objectif C, et notamment les actions C5, C6 et C7 portant sur les régimes d'aides et de contributions du Pays aux opérateurs de transports interinsulaires (aides au transport de fret, etc.), constituent des leviers de financement intéressants.

Avec une diminution progressive des aides directes et indirectes octroyées aux opérateurs, il pourrait être envisagé de financer l'intégralité de la programmation d'investissements par les économies réalisées. **Un montant minimum de 500 MCFP de diminution d'aides par an à compter de 2018 semble toutefois constituer une cible déjà ambitieuse mais raisonnable.**

Le détail des mesures d'optimisations d'aides, qui représentent encore une fois plus de 4.000 MCFP par an actuellement, sera évalué après examen détaillé de leurs impacts et concertation avec les parties prenantes aux transports interinsulaires (y compris les opérateurs et en fonction du nombre de renouvellement de matériels de transport envisagés sur les 10 prochaines années et du coût afférent).

► Investissements portés par les opérateurs

Sans prétendre substituer l'action des opérateurs par celle du Pays, une évaluation des coûts d'investissements de l'offre nouvelle de transports interinsulaires, qui serait portée par les opérateurs privés, a été réalisée au cours de l'élaboration du Schéma Directeur.

Le montant des investissements que les opérateurs auraient à réaliser pour l'offre complémentaire prévue au présent Schéma Directeur serait de l'ordre de 2.000 MCFP (soit un montant marginal par rapport au volume porté par le Pays).

Cette estimation intègre les éléments suivants :

- Action **B5** : la construction d'une navette maritime de transports de passagers dans les ISLV (40 à 60 pax) avec un coût de l'ordre de 150 MCFP ou la mise en place d'un ligne de transport de passagers entre Tahiti et les ISVL avec un navire de 100 pax (coût de l'ordre de 500 MCFP) ;
- Action **B6** : la construction d'un navire de charge pour une desserte dédiée fret entre Tahiti et Moorea, dont le coût est estimé à 1.500 MCFP.

Pour ce qui concerne en revanche les coûts de renouvellement du matériel de transport existant (à iso-matériel), qui relèvent de l'intervention propre des opérateurs, ils sont évalués globalement à **45.500 MCFP sur les 10 prochaines années** en prenant pour hypothèses les renouvellements suivants:

Renouvellements (hypothèses)	Nombre (sur 10 ans)	Hypothèses de coût unitaire (MCFP)	Montant des renouvellements en MCFP
Renouvellement d'avions type ATR 72	9 aéronefs (soit un peu moins de 2 / an dans les 5 prochaines années)	3.200 MCFP	28.800 MCFP
Renouvellement de Twin Otter	2 aéronefs (respectivement de 25 et 30 ans en 2014)	500 MCFP	1.000 MCFP
Renouvellement de navires	10 navires de charge (> 30 ans)	1.500 MCFP	15.000 MCFP
	2 navires de passagers de plus de 70 pax > 30 ans	350 MCFP	700 MCFP
	Total		45.500 MCFP

Le tableau ci-dessus n'intègre pas le renouvellement des Beechcraft (compte-tenu de l'extension des pistes ATR envisagé) ni la mise en place d'hélicoptères sur les Marquises à ce stade car le potentiel de marché n'est pas encore démontré par les opérateurs (même si cette orientation est clairement envisagée par le Pays). A titre d'information toutefois, le montant d'achat d'un hélicoptère de type Bell142 ou EC145 représente un coût d'investissement de l'ordre de 500 MCFP par appareil (biturbines).

Dans tous les cas de figure, le vieillissement du matériel de transports nécessite un investissement lourd pour les opérateurs de transports. La mise en place d'une libre concurrence sur les dessertes via le régime OSP permettant aux opérateurs de réaliser des dessertes commerciales nouvelles avec une liberté tarifaire a priori plus importante ainsi que l'amélioration de la qualité des infrastructures de transports par les investissements du Pays auront néanmoins vocation à favoriser des trafics plus importants. Les opérateurs pourront dès lors dégager davantage de ressources permettant de financer tout ou partie des investissements programmés.

Des mesures d'aides complémentaires (type défiscalisation ou d'autres aides à définir) restent néanmoins indispensables pour assurer le renouvellement du matériel dans les meilleures conditions et garantir une continuité du transport interinsulaire sur les 10 prochaines années.

Rappelons qu'en moyenne sur les trois derniers exercices comptables disponibles (2011-2013), le bénéfice net consolidé des opérateurs intervenant dans le secteur des transports interinsulaire s'établit à près de 500 MCFP (le bénéfice étant constitué uniquement dans le secteur maritime). Cette situation est de nature à permettre les renouvellements identifiés mais reste soumise à l'évolution de la demande.

► Investissements portés par les communes ou intercommunalités

Les investissements qui seraient supportés par les communes représentent 266 MCFP sur 10 ans (hors coûts de fonctionnement non évalués pour les bacs). Le tableau ci-dessous présente en détail les investissements envisagés dans le Schéma Directeur :

Actions	Nature de l'investissement	Année de démarrage	Prise en charge par les communes (MCFP)
B2	Mise en place d'une navette maritime passagers entre Ua Pou / Ua Huka et Nuku Hiva (40-60 pax)	2017	150
B4	Mise en place d'une navette passagers régulière de petite unité (< 10 places) entre Takume et Raroia (suite à la fermeture envisagée de l'aérodrome de Takume)	2018	20
C3	Mise en place de moyens de conditionnement des déchets sur 40 îles à raison de 6 bacs par île (0,4 MCFP par bac)	2018	96
		Total	266

Le financement des investissements à la charge des communes fera l'objet d'échanges avec les parties prenantes aux transports interinsulaire dans le cadre de l'exécution du présent Schéma Directeur.

4.4. Stratégie de suivi et d'actualisation du Schéma Directeur

► Suivi des actions

Le suivi de l'exécution du Schéma Directeur sera réalisé par l'organe de suivi et de contrôle des transports interinsulaires sous tutelle du Gouvernement (cf. action A2) en lien étroit avec les administrations polynésiennes, notamment le Ministère de l'Équipement et des Transports, les communes et l'État.

Une revue annuelle des actions prévues dans le Schéma Directeur et de leur état d'avancement sera présentée par l'organe de suivi et de contrôle au Gouvernement (sous forme de note, memorandum ou rapport annuel). Dans le cas où la mise en œuvre de certaines actions présenterait des difficultés, des leviers et solutions envisageables seront identifiées par l'organe de suivi et de contrôle.

► Actualisation du Schéma Directeur

Les actions prévues au Schéma Directeur seront actualisées au moins une fois au cours des 10 prochaines années, notamment en fonction des études et schémas en cours sur d'autres secteurs d'activités et de leurs impacts potentiels sur les transports interinsulaires (Schéma d'aménagement, schéma d'organisation sanitaire, étude sur le développement économique du territoire, Plan Climat stratégique, autres).

4.5. Focus sur le suivi des impacts énergétiques et GES des actions du Schéma Directeur

► Méthodologie de suivi des impacts GES des actions

Au cours de l'exécution du présent Schéma Directeur, il conviendra d'évaluer précisément l'impact GES des actions impliquant la réalisation d'investissements en termes de matériels ou d'infrastructures de transports interinsulaires. Les estimations pourront être réalisées ou sollicitées par l'organe de suivi et de contrôle prévu dans les actions du Schéma Directeur (action A2).

Pour rappel, les émissions actuelles liées au carburant dédié au transport interinsulaire sont de l'ordre de **117 000 tonnes CO2 éq** (voir Annexe 1.1 pour le détail du mode de calcul).

Le Schéma Directeur prévoit globalement des mesures de renforcement de l'offre de transport au cours des 10 prochaines années (nouvelle navettes, renforcement de fréquence, extension de pistes, etc.). Aussi, le risque d'une augmentation des émissions globales de GES sur la période 2015-2025 est présent. Toutefois, les mesures en faveur de l'efficacité énergétique ainsi que la logique d'intermodalité qui se développeront au cours de l'exécution du Schéma Directeur devraient conduire à limiter les augmentations d'émissions, voire dans le meilleur des cas à maintenir le niveau d'émissions à son niveau actuel.

Dans tous les cas de figure et pour tempérer le risque d'augmentation des émissions, la logique d'efficacité énergétique devra être systématiquement intégrée dans le spectre des critères d'analyses préalables à la mise en œuvre des actions prévues au Schéma Directeur.

Afin de donner au Pays les moyens d'assurer le suivi des émissions GES dans les meilleures conditions, des évaluations d'impacts GES de certaines actions prévues au Schéma Directeur sont présentées ci-dessous. Ces estimations ont été réalisées à dire d'experts sur la base d'hypothèses de travail et ne préjugent pas des solutions qui seront mises en œuvre *in fine* par le Pays.

► Illustrations d'évaluations de l'impact GES d'actions prévues au Schéma Directeur

► **Action B5 : Evaluation de l'impact GES**

L'hypothèse retenue ici est la mise en place d'un navire de pax intra-archipels qui ferait au plus 30 heures de navigation par semaine (navire de 40-60 pax) (rotation sur toutes les îles hors Huahine). S'il n'est pas relevé d'impact GES de la mise en place de cette action sur les trafics aériens (impacts indirects), en revanche, l'impact direct serait de l'ordre de 400 t CO₂/an.

Le tableau ci-dessous présente en détail l'impact direct considéré :

	Valeur	Facteur d'émissions	Incertitude	Total (tCO ₂)	Incertitude (tCO ₂)
Amortissement					
Coût navire 40-60 pax	50 millions XPF	2 500 kgCO ₂ /MXPF	50%	125	63
Amortissement	15 Ans				
Coût GES annualisé			50%	8	4
Fonctionnement					
Heures de navigation	30 heures/semaine				
Consommation horaire	80 litres/heure				
Soit par an	132 000 litres gazole	3,24 kgCO ₂ /litre	20%	428	86
TOTAL				437	90

Si l'on considère l'amortissement du matériel et la consommation d'énergie, la consommation d'énergie représente plus de 95% des émissions.

► **Action B4 : Evaluation de l'impact GES**

Cette action induisant plusieurs impacts, il a été choisi de les distinguer par zone géographique.

1-Fakahina : L'hypothèse retenue est d'évaluer l'impact carbone de l'allongement de la piste de Fakahina (+300 m) et l'impact corrélatif de la suppression de la desserte aérienne en Beechcraft ainsi que son remplacement par une desserte ATR.

- **Impact de l'allongement de la piste de Fakahina :** les travaux nécessaires consistent à allonger la piste de 300m, soit 5 400 m² de piste supplémentaire à poser. Les émissions de GES seraient dans ce cas d'environ **240 tCO₂** pour la construction de ce tronçon de piste supplémentaire. Ces émissions sont compensées par le non-renouvellement du Beechcraft en fin de vie.
- **Remplacement du Beechcraft par un ATR :** le remplacement du Beechcraft par un ATR entraîne un surcoût GES lié au carburant si le nombre de touchées ne change pas. En revanche, l'ATR offre beaucoup plus de sièges.

Le tableau ci-dessous présente la situation dans laquelle la mise en place d'un ATR serait plus intéressante énergétiquement par rapport à un Beechcraft (émissions par sièges offerts) :

Matériel de transport	Touchées	Sièges offerts	Conso annuelle (litres carburant)	Emissions annuelles (tCO ₂)	Emissions par siège offert (kgCO ₂)
Beechcraft (2013)	138	1 081	93 000	300	280
ATR	138	6 624	242 000	700	110

La mise en place d'une desserte ATR sur Fakahina pourrait donc se justifier si la demande venait à se développer de manière importante (logique de développement économique durable à envisager).

2-Takume : L'hypothèse retenue en complément est l'impact de la suppression du Beechcraft vers Takume et son remplacement par une navette de 10 pax qui ferait 150 AR annuels (mémo : 1 heure de navigation entre Takume et Raroia).

Si l'on se base sur une navette de 10 passagers faisant la liaison avec l'aéroport de Raroia, soit 150 Allers-Retours par an, on constate que les émissions sont sensiblement les mêmes que le fonctionnement actuel impliquant un Beechcraft.

La consommation de carburant est légèrement inférieure pour la navette, alors même que la desserte augmente par rapport à la solution de l'avion (cas d'une navette lente qui assure une bonne efficacité énergétique (60 litres/heure).

Cette option permettrait d'assurer une correspondance dans les deux sens avec la liaison aérienne Raroia-Papeete. La navette serait à disposition également pour effectuer beaucoup plus d'allers-retours en fonction des besoins d'échanges entre Takume et Raroia.

Le tableau ci-dessous présente l'évaluation des émissions annuelles de GES :

Matériel de transport	Touchées	Sièges offerts	Conso annuelle (litres carburant)	Emissions annuelles (tCO ₂)
Beechcraft (2013)	120	920	20 250	72
Navette 10 pax	150	1 500	18 000	61

3-Marquises Nord : suppression du Twin Otter et remplacement par deux hélicoptères basés.

Les solutions Twin Otter ou hélicoptères sont équivalentes en termes d'émissions de CO₂ pour un nombre de touchés annuels identiques. Néanmoins, la solution Twin Otter offre un nombre de sièges très supérieur aux hélicoptères, ce qui amène à des émissions par passager 3 fois supérieures pour les hélicoptères.

Le tableau ci-dessous détaille les impacts pour chaque option :

Matériel de transport	Temps annuel (h)	Emissions totales (tCO ₂)	Sièges offerts	Emissions par siège
Twin Otter	410	480	9 405	51 kgCO ₂
Hélicoptères	410	510	3 465	147 kgCO ₃

4-Apataki : L'hypothèse retenue est d'évaluer l'impact carbone de la création d'une nouvelle piste à Apataki (1200 m) et l'impact corrélatif de la suppression de la desserte aérienne en Twin Otter ainsi que son remplacement par une desserte ATR.

- Impact de la construction d'une nouvelle piste : les émissions de GES pour la construction d'une piste de 1 200 m sur l'atoll (pas de remblai sur le lagon) sont d'environ 1 000 tCO₂. Ces émissions ne sont que très partiellement compensées par le non-renouvellement du Twin Otter.

- Remplacement du Twin Otter par un ATR : le remplacement du Twin Otter par un ATR entraîne un fort surcoût énergétique et GES lié au carburant si le nombre de touchés ne change pas. En revanche, l'ATR offre beaucoup plus de sièges.

Le tableau ci-dessous présente la situation dans laquelle la mise en place d'un ATR serait plus intéressante énergétiquement par rapport à un Twin Otter (émissions par sièges offerts) :

Matériel de transport	Touchées	Sièges offerts	Conso annuelle (litres carburant)	Emissions annuelles (tCO2)	Emissions par siège offert (kgCO2)
Twin Otter (2013)	186	3 300	31 000	100	30
ATR	186	8 900	81 000	250	20

D'un point de vue énergétique, la mise en place d'une desserte ATR sur Apataki double les consommations et donc les émissions de GES. Le gain unitaire sur le nombre de sièges offerts pourrait donc se justifier si la demande venait à doubler sur ce segment, ou en cas de moindre desserte ATR par rapport au Twin Otter (diminution du nombre de touchés), ce qui est techniquement et commercialement tout à fait envisageable.

► Action B9 : Evaluation de l'impact GES

L'hypothèse retenue est celle de la possibilité d'atterrissage d'avions privés sur Bora-Bora. Le nombre de mouvements privés sur l'aéroport de Bora Bora est de 150 par an. Nous considèrerons que la mesure fait économiser 100 Allers-Retours Bora-Bora / Faa'a.

L'économie annuelle serait de 38 000 litres de carburant soit 120 tonnes de CO2.

► Autres actions : évaluations d'impacts GES

Le tableau ci-dessous reprend les évaluations d'impacts GES pour certaines actions envisagées dans le cadre du Schéma Directeur :

Actions	Hypothèses	Impact GES
B2	Australes : impact du renforcement de la desserte vers Rapa par le Tuhaa Pae (1 fois par mois au lieu de 1 fois tous les deux mois)	>300 tCO2/an
B4	Marquises Nord : Mise en place d'un navire de pax de 40-60 pax qui ferait au plus 30 heures de navigation par semaine entre Nuku Hiva, Ua Pou et Ua Huka	>400 tCO2 / an
B6	Marquises Sud : mise en place d'un navire de pax de 40-60 pax qui ferait au plus 30 heures de navigation par semaine entre Hiva Oa, Tahuata et Fatu Hiva	>400 tCO2 / an

ANNEXES : CONDITIONS DE DIFFUSION

Les données figurant dans les présentes Annexes sont réservées à l'usage du Ministère de l'Équipement et des Transports. Toute diffusion extérieure ou publication de ces Annexes est soumise à l'autorisation expresse du Ministère de l'Équipement et des Transports.

ANNEXE 1. DONNEES CLES DU
SECTEUR DES TRANSPORTS
INTERINSULAIRES (OFFRE ET
DEMANDE)

Annexe 1.1. Tableaux de synthèse globaux des données clés du secteur des transports interinsulaires

► Données clés des secteurs aériens et maritimes

Pour rappel, le tableau ci-dessous synthétise les principales caractéristiques de l'offre et de la demande de transports interinsulaires actuelles :

Données clés du secteur des transports interinsulaires (Pf)	Secteur aérien	Secteur maritime
Nombre d'infrastructures (aérodromes, ports/débarcadères)	47	266
Nombre d'opérateurs (compagnies, armateurs, flottille)	6	17
Nombre de véhicules de transport (aéronefs, navires)	23	27
Nombre d'emplois directs (ETP)	1 000	637
Nombre de passagers transportés (pax + transits)	1 097 015	1 611 820
<i>dont Tahiti-Moorea</i>	63 850	1 596 430
<i>dont autres destinations</i>	1 033 165	15 390
Tonnes de fret transportées	2 600	420 000
Valeur de l'actif net immobilisé du matériel de transports (F.CFP)	10 000 000 000	4 400 000 000
Chiffre d'affaire global du secteur (F.CFP)	10 000 000 000	6 413 000 944
Résultat net du secteur (F.CFP)	- 96 000 000	586 922 497

NB : valeur de l'actif net = Données 2013 pour le maritime et 2014 pour l'aérien ; Données de chiffres d'affaires et de résultat net = moyenne des trois derniers exercices (2011-2013) – hors défiscalisation

► Tableau détaillé des aides accordées au secteur des transports interinsulaires

Sources : ISPF, DGAE, VP – données 2014

Liste aides économiques et fiscales en matière de transport interinsulaire (coût pour le Pays)	Montant pour le secteur maritime	Montant pour le secteur aérien	Dépenses ou moindre recettes pour le Pays	Dépenses prises en charge par d'autres usagers
Dépenses FPPH (A.1802 CM)	1 286 912 050	242 000 000,00		1 286 912 050,00
Soutien par le FRPH	125 000 000			125 000 000,00
Sous-total prise en charge hydrocarbures FPPH et FRPH	1 411 912 050	242 000 000	-	1 411 912 050
Prise en charge du transport de produits de première nécessité et eau (A.989 CM)	440 515 240		440 515 240	
Prise en charge du transport de produits agricoles (D.95-118 AT)	66 569 088		66 569 088	
Prise en charge du transport de produits destinés à l'agriculture et l'élevage (A. 949 CM)	42 582 331		42 582 331	
Prise en charge du transport de productions artisanales (A.1597 CM)	971 232		971 232	
Prise en charge du transport de matériaux de construction (A.949 CM)	117 199 736		117 199 736	
Prise en charge du transport de produits transformés (A.2114 CM)	13 408 177		13 408 177	
Prise en charge du transport du coprah (A.989 CM)	253 418 692		253 418 692	
Sous-total prise en charge du transport de produits hors hydrocarbures	934 664 496	-	934 664 496	-
Incidations aux croisières touristiques et interinsulaires (D.94-17 AT & LP.2012-9)	N/A			
Exonérations douanières (D.94-166 ; 90-115 ; 90-86 ; art.348-8 code impôts)	536 000 000	33 000 000	569 000 000	
Exonérations de TVA (D.1977-24 APF) et crédits d'impôts TVA (LP. 340-9-27°/345-5)	7 844 861	70 000 000	77 844 861	
Détaxe carburant (D.90-86 AT & D.90-115 AT)	696 116 829	194 171 302	890 288 131	
Sous-total exonérations douanières et fiscales particulières	1 239 961 690	297 171 302	1 537 132 992	-
Mise à disposition du Twin Otter et hangar		29 000 000	29 000 000	
Subventions d'exploitation armateurs et îles enclavées	787 840	180 000 000	180 787 840	
Sous-total autres aides	787 840	209 000 000	209 787 840	-
Total annuel général	3 587 326 076	748 171 302	2 681 585 328	1 411 912 050

► Impacts GES du transport interinsulaire

Les émissions de GES totales pour le transport interinsulaire sont calculées comme étant la somme des émissions liées à la combustion des hydrocarbures nécessaires aux transports aérien et maritime. Les calculs sont basés sur les facteurs d'émissions recommandés par l'ADEME, qui incluent les émissions de combustion et également les émissions de raffinage et d'acheminement des carburants (émissions « amont »). Au total, les émissions liées au carburant dédié au transport interinsulaire sont de **117 000 tonnes CO₂ éq⁴**.

Le tableau ci-dessous présente le détail du calcul opéré pour obtenir cette estimation globale :

	Consommation (millions de litres)	kg CO ₂ e par litre de carburant		Emissions totales (tCO ₂)		
		amont	combustion	amont	combustion	Totales
Transport aérien	17	0,52	2,52	8 600	41 600	50 300
Goélettes	19	0,56	2,68	10 700	51 100	61 800
Flottille administrative	1,5	0,56	2,68	800	4 000	4 900
					97 000	117 000

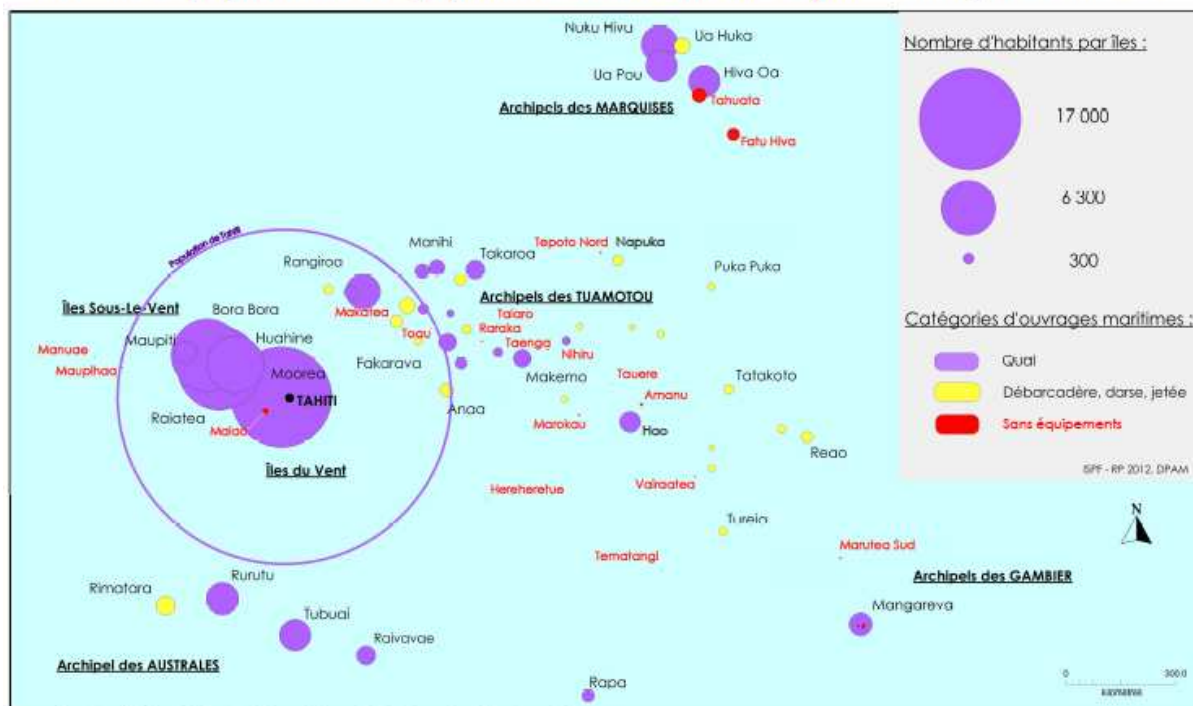
⁴Ce chiffre est révisé à la baisse par rapport aux estimations précédentes suite à l'intégration de nouvelles données de consommation de l'aérien.

Annexe 1.2. Infrastructures de transports existantes

► Infrastructures portuaires

Infrastructures portuaires et niveaux de population 2012 (source : Experts)

Niveau de population et équipements maritimes en Polynésie française en 2012.



► Infrastructures aéroportuaires

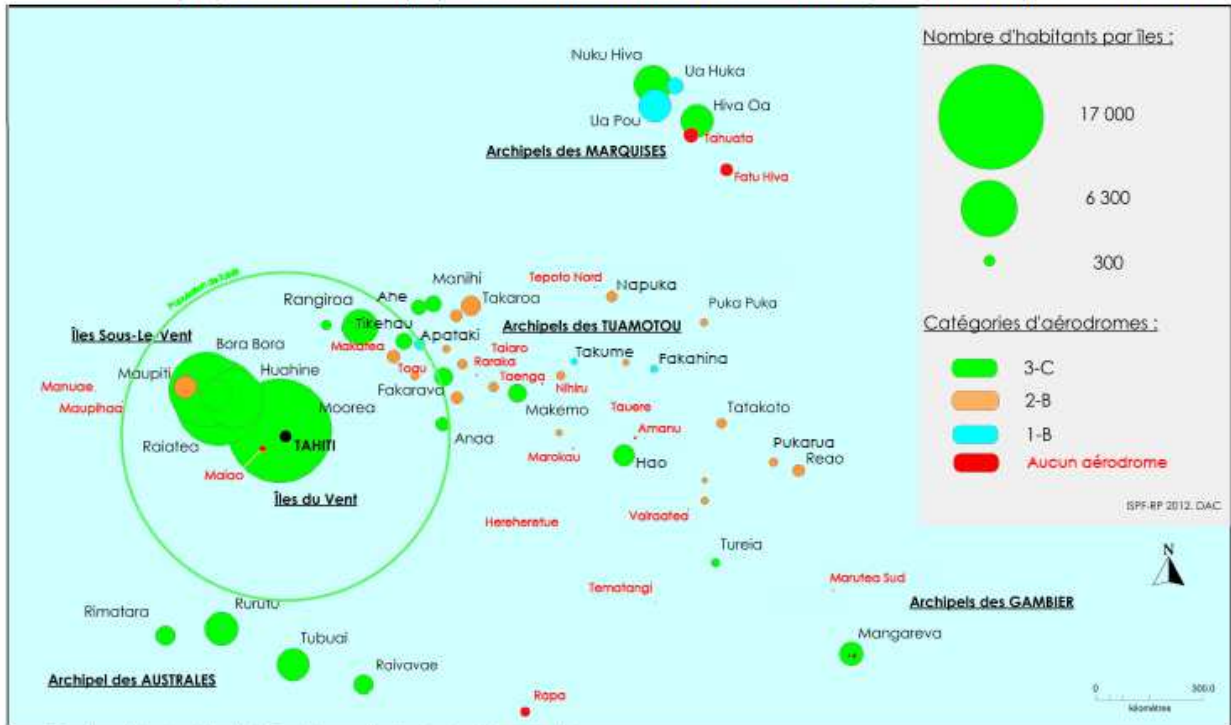
Nota : La classification à laquelle il est fait référence est celle de l'annexe 14 de l'OACI reprise dans la réglementation française en 2006 : le chiffre de code correspond à la longueur de la piste et la lettre à des caractéristiques de largeur (envergure et largeur hors tout du train principal) comme l'explicitent les tableaux suivants.

Chiffre de code	Distance de référence en mètres
1	Moins de 800 mètres
2	800 mètres à moins de 1200 mètres
3	1200 mètres à moins de 1800 mètres
4	1800 mètres et plus

Lettre de code	Envergure aéronef à voilure fixe	Largeur hors tout du train principal
A	Moins de 15 m	Moins de 4.5m
B	15 m à moins de 24 m	4.5 m à moins de 6 m
C	24 m à moins de 36 m	6 m à moins de 9 m
D	36 m à moins de 52 m	9 m à moins de 14 m
E	52 m à moins de 65 m	9 m à moins de 14 m
F	65 m à moins de 80 m	14 m à moins de 16 m

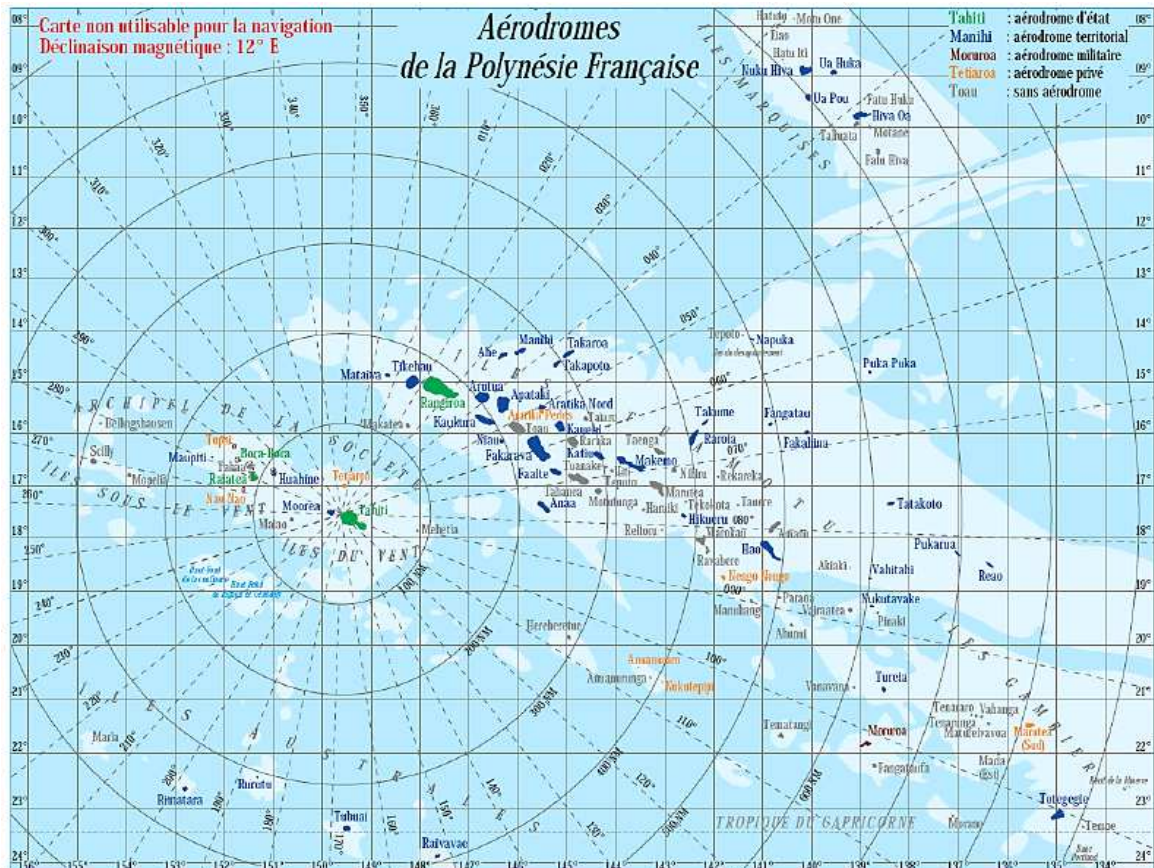
Infrastructures aériennes et niveaux de population 2012 (source : Experts)

Niveau de population et équipement en aérodromes en Polynésie française en 2012.



* Pour des motifs de présentation, l'île de Rapa n'est pas positionnée selon sa localisation géographique.

Carte des aérodromes par nature de gestionnaire (source : SIA)



► Tableau des îles sans infrastructures aéroportuaires et/ou portuaires (classement par population)

Source : Base de données établie sur informations DPAM et DAC

SOUS_DIVISION	NOM_ILE	Pôle administratif	POP_2012	Distance Papeete (Faa'a ou PAP) en km	Absence port (si = 1)	Absence aéroport (si = 1)
ISLV	Tahaa	RAIATEA	5 220	215		1
Marquises Sud	Tahuata	HIVA OA	703	1 293		1
Marquises Sud	Fatu Hiva	HIVA OA	611	1 299		1
Australes	Rapa	TUBUAI	515	1 133		1
Iles Du Vent	Maiao	MOOREA	335	108		1
Tuam-Centre	Amanu	HAO	195	877		1
Tuam-Centre	Taenga	MAKEMO	113	655		1
Gambier	Marutea Sud	MANGAREVA	111	1 466	1	1
Tuam-Ouest	Raraka	FAKARAVA	110	485		1
Tuam-Centre	Marokau	HIKUERU	91	733		1
Tuam-Ouest	Makatea	RANGIROA	68	214		1
Tuam-Centre	Tepoto Nord	NAPUKA	61	883		1
Tuam-Centre	Tematangi	TUREIA	58	985		1
Tuam-Centre	Vairaatea	NUKUTAVAKE	57	1 049		1
Tuam-Centre	Hereheretue	HAO	56	517		1
Gambier	Aukena	MANGAREVA	40	1 569	1	1
Gambier	Akamaru	MANGAREVA	22	1 570	1	1
Tuam-Ouest	Toau	FAKARAVA	18	386	1	1
Tuam-Centre	Nihiru	MAKEMO	11	674		1
Gambier	Taravai	MANGAREVA	9	1 557	1	1
Tuam-Ouest	Taiaro	FAKARAVA	4	524		1
Tuam-Centre	Tauere	HAO	3	806		1

Annexe 1.3. Etat général des dessertes par îles et par modes

- Tableau intégrant uniquement les îles habitées et n'ayant pas un statut d'îles privées avec classement par sous-divisions

Source : Base de données élaborée à partir des données DAC, ISPF, DPAM

SOUS_DIVISION	NOM_ILE	Pôle administratif	POP_2012	Distance Papeete (Faa'a ou PAP) en km	Dessertes maritimes : nb touchés mensuels réels (moyennes 2014)	Dessertes aériennes : Nb vols hebdomadaires en basse saison (2014)	Dessertes aériennes : Nb vols hebdomadaires en haute saison (2014)
Iles Du Vent	Tahiti	TAHITI	183 480	-	Port de départ		
Iles Du Vent	Moorea	MOOREA	16 899	21	Nd	15	19
Iles Du Vent	Maiao	MOOREA	335	108	0,3		
ISLV	Bora Bora	RAIATEA	9 598	241	18,3	45	64
ISLV	Tahaa	RAIATEA	5 220	215	18,3		
ISLV	Raiatea	RAIATEA	12237	202	36,5	36	57
ISLV	Huahine	RAIATEA	6 303	161	28,4	24	32
ISLV	Maupiti	RAIATEA	1 194	292	0,0	5	8
Marquises Nord	Ua Pou	NUKUHIVA	2 175	1 249	4,3	5	6
Marquises Nord	Ua Huka	NUKUHIVA	621	1 322	3,0	3	4
Marquises Sud	Tahuata	HIVA OA	703	1 293	3,6		
Marquises Nord	Nuku Hiva	NUKUHIVA	2 967	1 281	4,3	7	11
Marquises Sud	Hiva Oa	HIVA OA	2 184	1 311	4,0	7	11
Marquises Sud	Fatu Hiva	HIVA OA	611	1 299	2,9		
Australes	Raivavae	TUBUAI	940	661	1,6	3	3
Australes	Rapa	TUBUAI	515	1 133	0,5		
Australes	Rimatara	TUBUAI	873	606	1,5	2	3
Australes	Rurutu	TUBUAI	2 322	525	2,5	4	7
Australes	Tubuai	TUBUAI	2 170	582	2,8	4	7
Gambier	Mangareva	MANGAREVA	1 239	1 562	2,4	1	2
Gambier	Akamaru	MANGAREVA	22	1 570	0,0		
Gambier	Taravai	MANGAREVA	9	1 557	0,0		
Gambier	Marutea Sud	MANGAREVA	111	1 466	1,0		
Gambier	Aukena	MANGAREVA	40	1 569	0,0		
Tuam-Centre	Tureia	TUREIA	243	1 152	1,5	0,75	0,75
Tuam-Centre	Tematangi	TUREIA	58	985	2,4		
Tuam-Centre	Nukutavake	NUKUTAVAKE	188	1 093	2,2	0,75	0,75
Tuam-Centre	Vahitahi	NUKUTAVAKE	105	1 081	1,9	0,75	0,75
Tuam-Centre	Vairaatea	NUKUTAVAKE	57	1 049	1,8		
Tuam-Centre	Reao	REAO	379	1 314	2,2	0,75	0,75
Tuam-Centre	Pukarua	REAO	227	1 252	2,1	0,75	0,75

SOUS_DIVISION	NOM_ILE	Pôle administratif	POP_2012	Distance Papeete (Faa'a ou PAP) en km	Dessertes maritimes : nb touchés mensuels réels (moyennes 2014)	Dessertes aériennes : Nb vols hebdomadaires en basse saison (2014)	Dessertes aériennes : Nb vols hebdomadaires en haute saison (2014)
Tuam-Centre	Hao	HAO	1 066	868	3,5	2	3
Tuam-Centre	Hereheretue	HAO	56	517	2,7		
Tuam-Centre	Amanu	HAO	195	877	2,3		
Tuam-Centre	Tauere	HAO	3	806	0,2		
Tuam-Centre	Hikueru	HIKUERU	150	693	1,9	1	1
Tuam-Centre	Marokau	HIKUERU	91	733	1,8		
Tuam-Centre	Anaa	ANAA	497	405	3,8	1	1
Tuam-Centre	Faaité	ANAA	401	439	5,9	0,75	0,75
Tuam-Centre	Napuka	NAPUKA	299	899	1,5	0,75	0,75
Tuam-Centre	Tepoto Nord	NAPUKA	61	883	1,3		
Tuam-Centre	Pukapuka	PUKAPUKA	166	1 109	1,6	0,75	0,75
Tuam-Centre	Tatakoto	TATAKOTO	287	1 123	2,2	0,75	0,75
Tuam-Centre	Makemo	MAKEMO	832	599	3,3	2	3
Tuam-Centre	Katiu	MAKEMO	250	540	4,2	1	2
Tuam-Centre	Taenga	MAKEMO	113	655	1,9		
Tuam-Centre	Takume	MAKEMO	116	757	1,5	0,75	0,75
Tuam-Centre	Raroia	MAKEMO	233	729	1,6	1	1
Tuam-Centre	Nihiru	MAKEMO	11	674	0,8		
Tuam-Centre	Fakahina	FAKAHINA	155	955	1,5	0,75	0,75
Tuam-Centre	Fangatau	FAKAHINA	145	884	1,7	0,75	0,75
Tuam-Ouest	Fakarava	FAKARAVA	806	422	10,8	6	7
Tuam-Ouest	Niau	FAKARAVA	226	352	3,8	1	1
Tuam-Ouest	Toau	FAKARAVA	18	386	2,2		
Tuam-Ouest	Aratika	FAKARAVA	160	456	3,8	1	2
Tuam-Ouest	Kauehi	FAKARAVA	257	471	3,7	1	2
Tuam-Ouest	Taiaro	FAKARAVA	4	524	0,3		
Tuam-Ouest	Raraka	FAKARAVA	110	485	3,7		
Tuam-Ouest	Arutua	ARUTUA	680	358	8,3	3	4
Tuam-Ouest	Apataki	ARUTUA	350	385	6,6	1	2
Tuam-Ouest	Kaukura	ARUTUA	475	336	7,8	2	2
Tuam-Ouest	Manihi	MANIHI	685	478	8,0	3	3
Tuam-Ouest	Ahe	MANIHI	552	445	8,0	3	3
Tuam-Ouest	Takaroa	TAKAROA	882	559	3,8	2	3
Tuam-Ouest	Takapoto	TAKAROA	380	529	5,5	1	2
Tuam-Ouest	Rangiroa	RANGIROA	2 567	315	9,7	13	19
Tuam-Ouest	Mataiva	RANGIROA	280	278	4,0	2	2
Tuam-Ouest	Makatea	RANGIROA	68	214	2,7		
Tuam-Ouest	Tikehau	RANGIROA	529	290	8,2	6	8

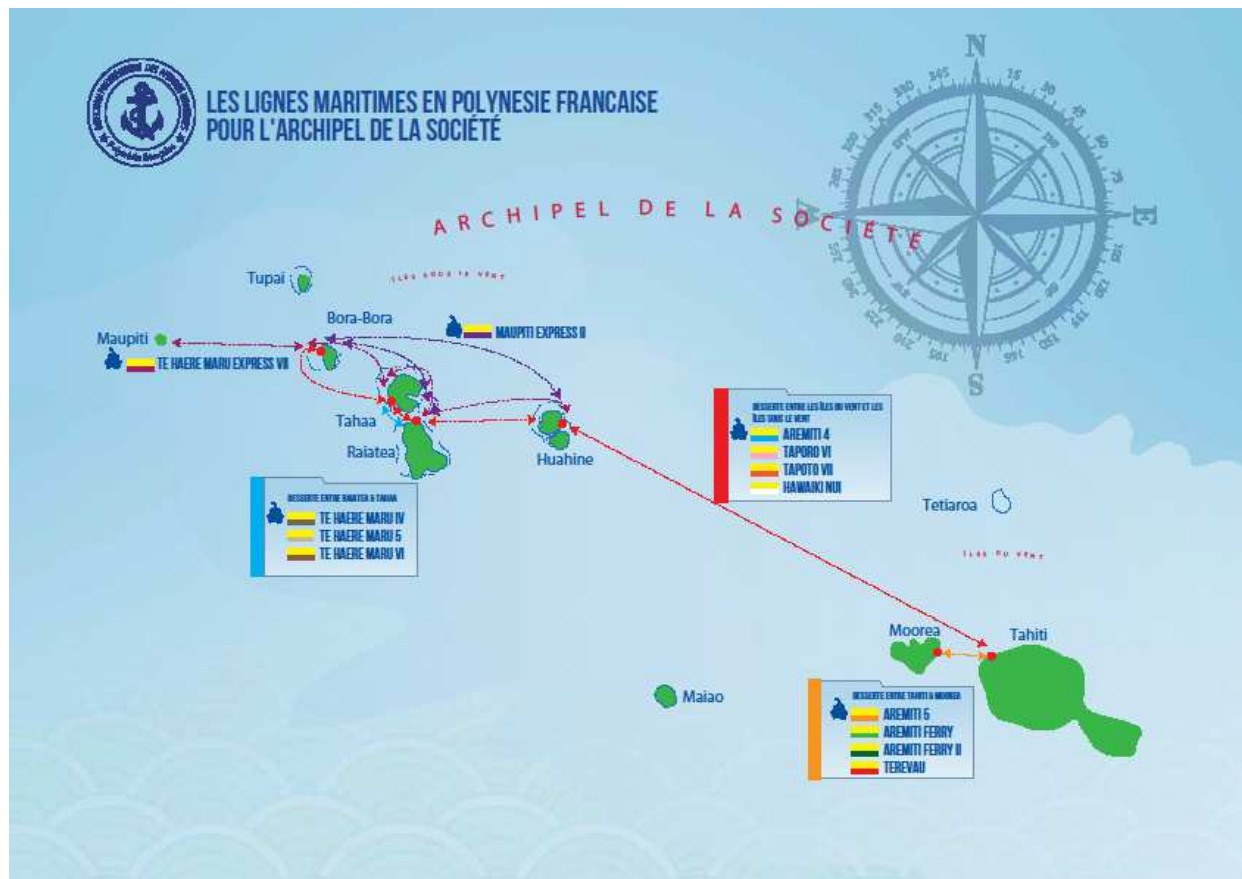
► Cartographie des dessertes aériennes sur l'ensemble du Pays

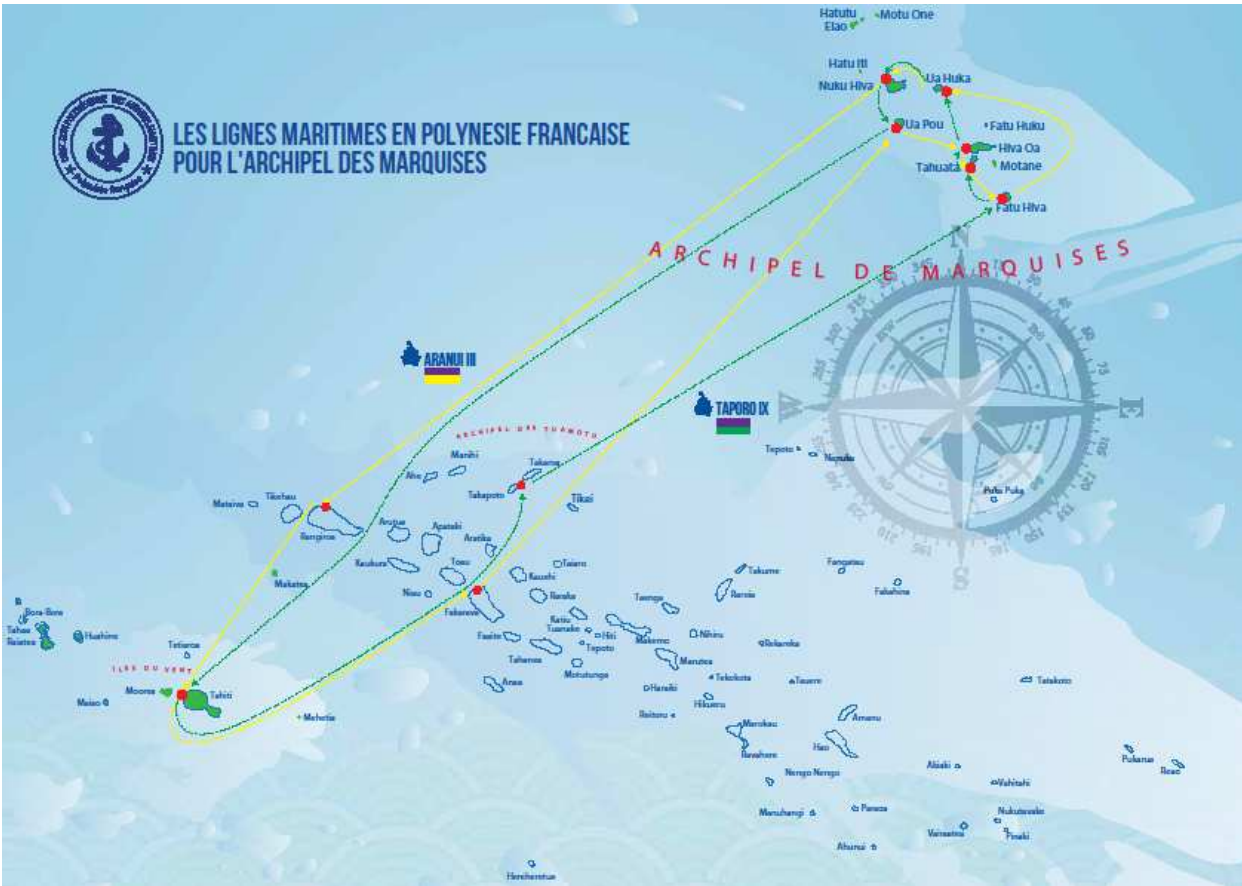
Source : Air Tahiti

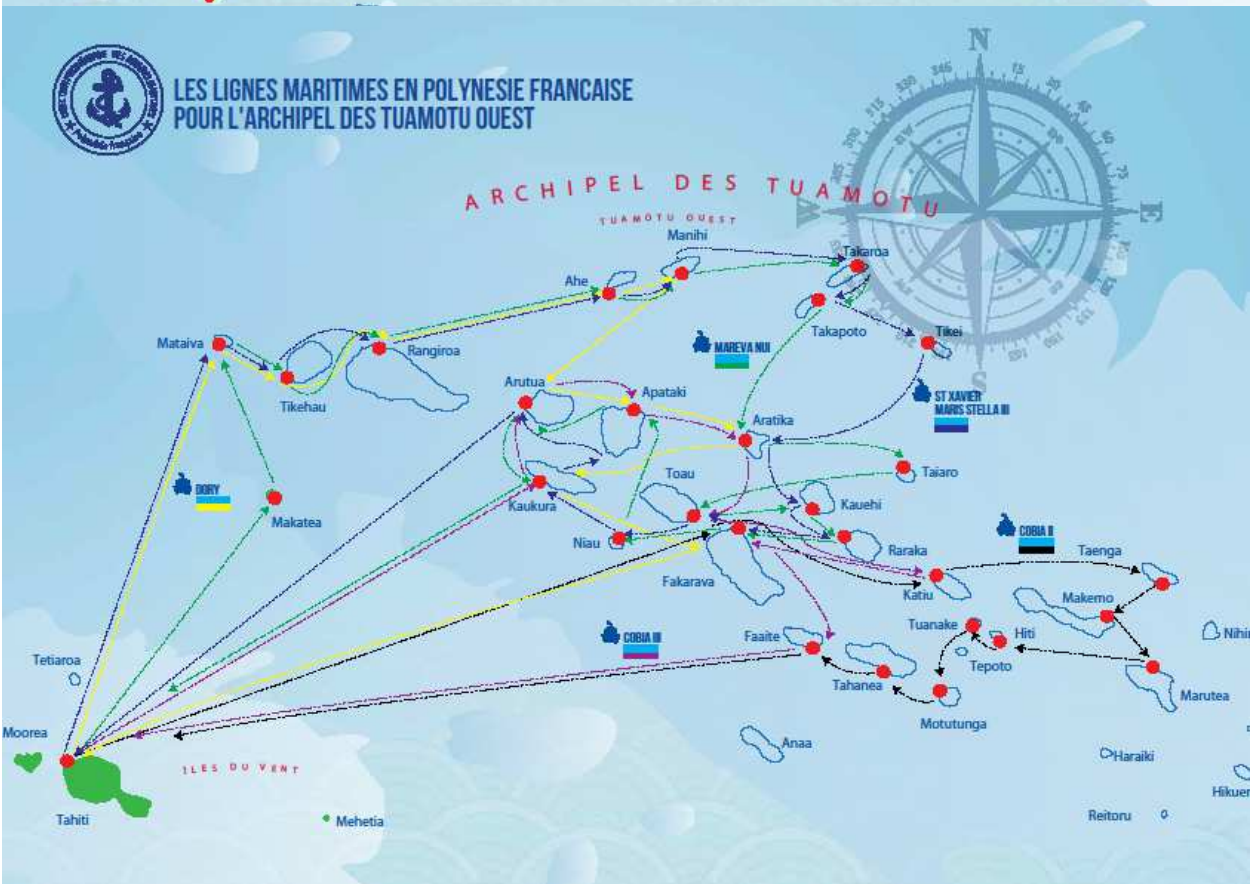
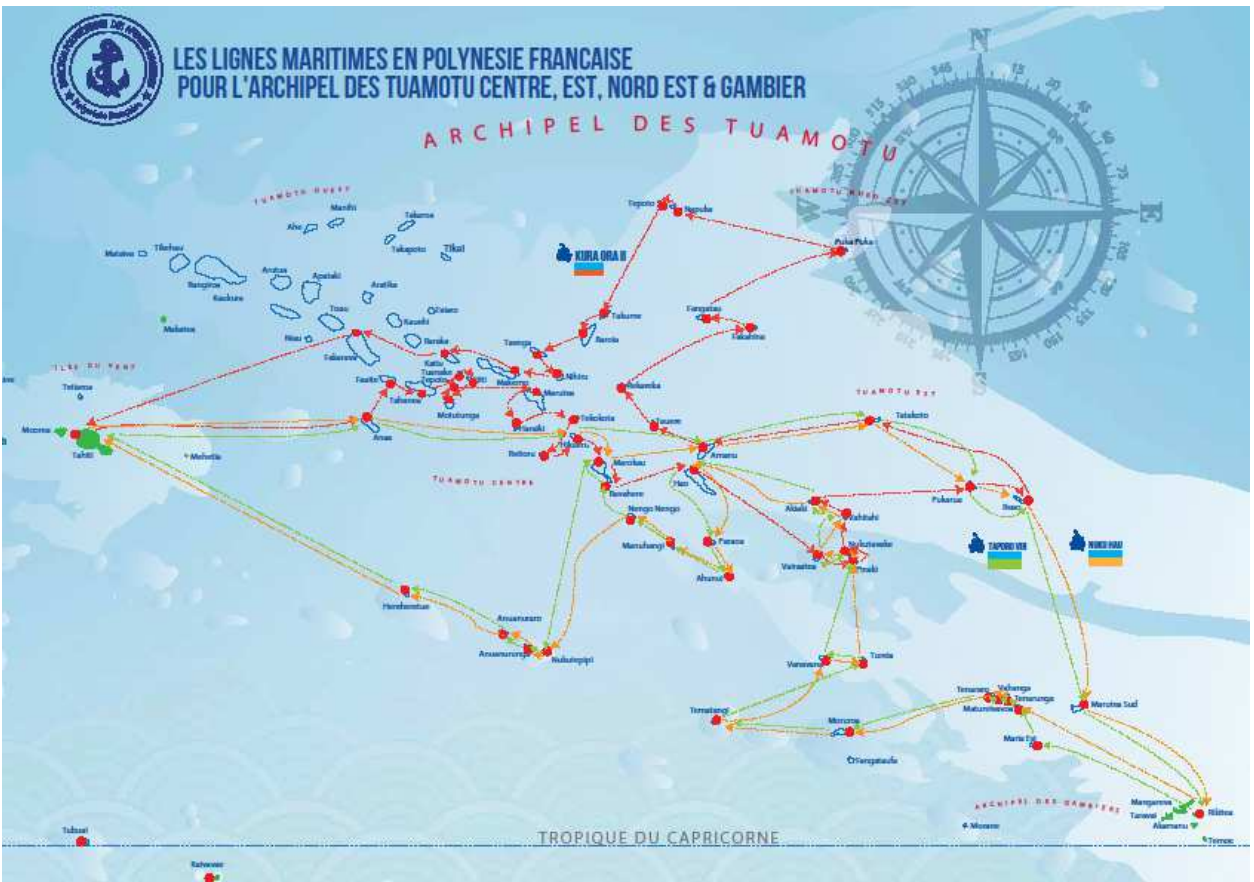


► Cartographie des dessertes maritimes sur l'ensemble de la Polynésie française

Source : Atlas des lignes maritimes de la Polynésie 2013

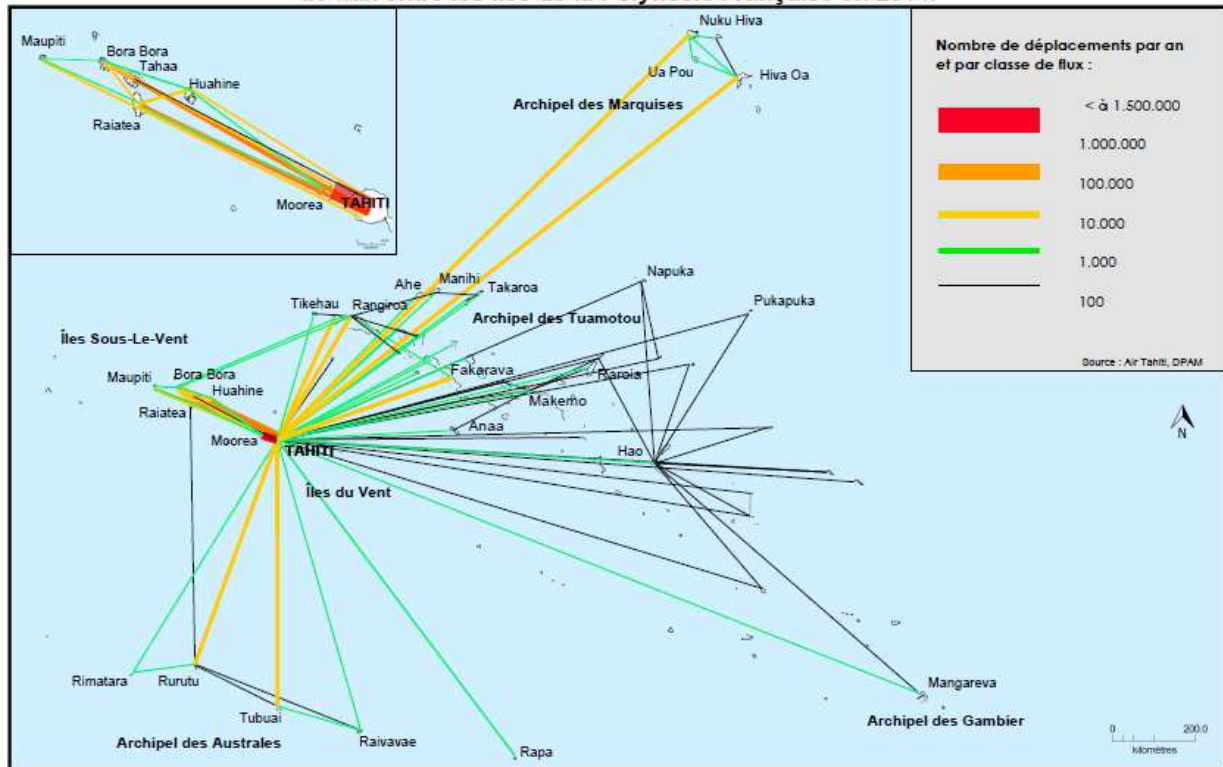






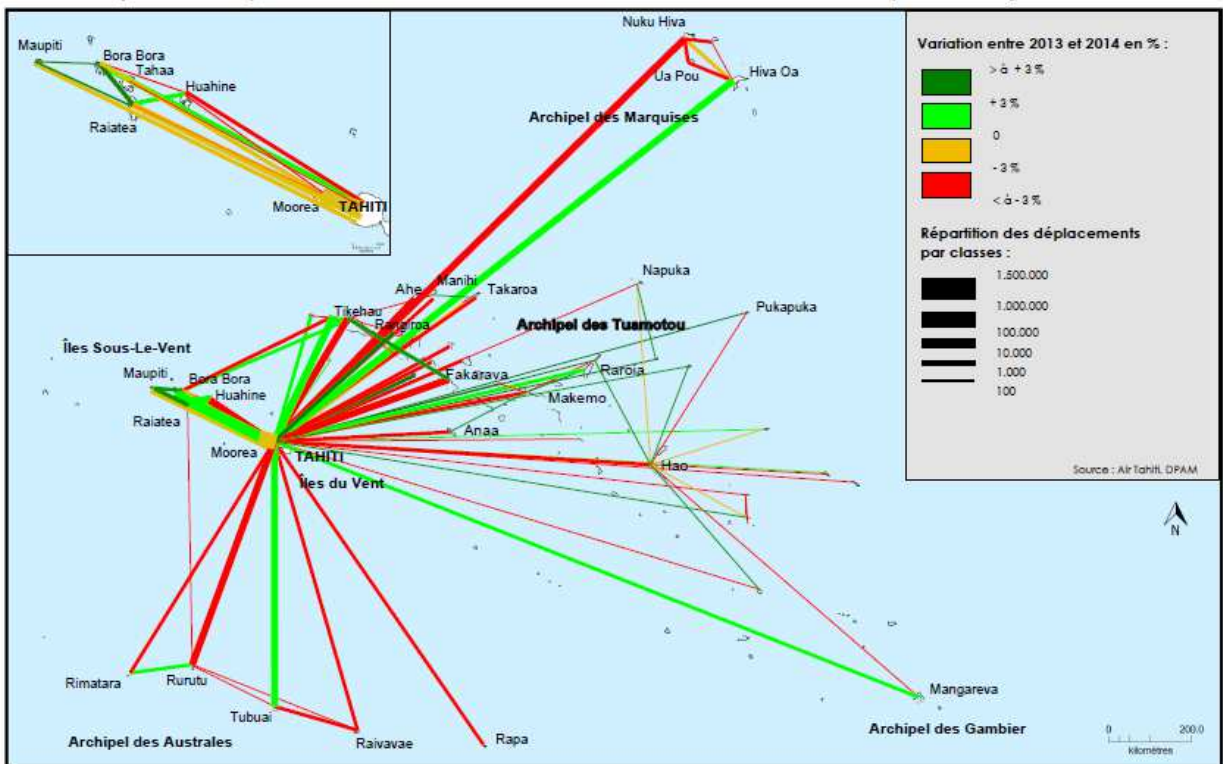
Annexe 1.4. Cartographie générale des trafics 2014

Représentation des déplacements aériens et maritimes confondus par classes de flux entre les îles de la Polynésie Française en 2014.



* Pour des motifs de présentation, l'île de Rapa n'est pas positionnée selon sa localisation géographique.

Taux de variation annuel entre 2013 et 2014, et, représentation du nombre de déplacements par classe aérien et maritime confondus entre les îles de la Polynésie Française en 2014.



* Pour des motifs de présentation, l'île de Rapa n'est pas positionnée selon sa localisation géographique.

Annexe 1.5. Données clés sur le secteur aérien

Les données clés sont établies en tenant compte de l'opérateur historique Air Tahiti et de sa filiale Air Archipels (>95 % des parts du marché).

► Caractéristiques générales de la compagnie Air Tahiti et de sa filiale Air Archipels

Source : Air Tahiti – rapport d'activité 2013

Le groupe Air Tahiti	
Activités du groupe	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Air Tahiti : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Desserte aérienne régulière en ATR72 et ATR 42 ▪ Handling des compagnies internationales à Tahiti Faa'a ▪ Maintenance aéronautique ▪ Air Archipels <ul style="list-style-type: none"> ▪ Desserte aérienne régulière en Twin et Beech200 ▪ Vols à la demande ▪ Evasans ▪ Maintenance aéronautique
Capital social	2 760 millions XPF
Actionariat	<p>Diagramme circulaire illustrant la répartition de l'actionariat du groupe Air Tahiti. Les segments sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> Polynésie Française : 14% Socredo : 13% A.F.D. : 8% Personnels (Salariés et Comité d'entreprise) : 7% Groupe Martin : 8% Groupe Moana Nui : 8% Air France : 8% Banques : 4% Petits porteurs (25 sociétés et CCI) : 14% Petits porteurs (293 personnes) : 16%
Chiffres d'affaires	Environ 10 milliards XPF
Résultat net (2012)	-106 M XPF

Le groupe Air Tahiti	
Flotte (groupe)	<p><u>FLOTTE de 14 avions :</u> Valeur de la flotte 5.780 milliards de FCP 7 ATR 72 ; 2 ATR 42 ; 2 Twin Otter ; 3 Beech 200</p>
Ressources humaines	<p>1248 salariés 160 métiers 919 EPT Masse salariale de 6.150 MFCP</p>
Ventilation des ressources humaines	<p>Compagnie aérienne 329 salariés : 324,4 EPT Centre de Maintenance 88 salariés 88 EPT Escales d' Air Tahiti 584 salariés ; 323,5 EPT Escale internationale 262 salariés ; 198 EPT</p>
Trafic annuel de passagers	765 000 passagers en 2013 (passagers OD)
Trafic annuel de fret	Environ 3.000 tonnes (Chiffre d'affaires fret et poste : 581 MF F.CFP en 2013, soit un peu moins de 6% du Chiffre d'affaires total)

► Age de la flotte et renouvellements envisagés

Pour ne citer que l'opérateur historique Air Tahiti ainsi que sa filiale Air Archipels, plusieurs aéronefs devront être prochainement renouvelés. Il s'agit notamment de 3 Beechcraft (âge compris entre 9 et 10 ans), de 2 Twin Otter (respectivement 25 et 30 ans) et du renouvellement des ATR72 programmé (2 renouvellement par an avec un amortissement prévu pour 12 ans maximum). Le coût de renouvellement d'un ATR72 est de l'ordre de 3 milliards de F.CFP. Le coût d'un ATR42 se situe à 2,6 milliards de F.CFP.

Le tableau ci-après précise les dates d'acquisition des ATR 42 et 72 acquis avant avril 2009 et les prévisions de renouvellement dans le cadre du contrat signé à cette date entre la compagnie et ATR (source Air Tahiti)

Etat de la flotte			
	Immatriculation	Livraison	Heures de vol au 31/12/2012
ATR 42-500	FOIQB	Décembre 2003	16 499
ATR 42-500	FOIQC	Juin 2004	15 812
ATR 42-500	FOIQD	Décembre 2004	14 676
ATR 72-500	FOHJS	Décembre 2002	20 868
ATR 72-500	FOIQN	Juin 2005	16 860
ATR 72-500	FOIQO	Juillet 2006	14 374
ATR 72-500	FOIQU	Mai 2007	12 377
ATR 72-500	FOIQV	Juin 2008	9 841
ATR 72-500	FOIQT	Octobre 2008	9 065
ATR 72-500	FOIQR	Avril 2009	8 140

L'âge moyen de la flotte d'ATR en exploitation au 31 décembre 2012 était de 6 ans et 8 mois.

Principaux mouvements concernant la flotte

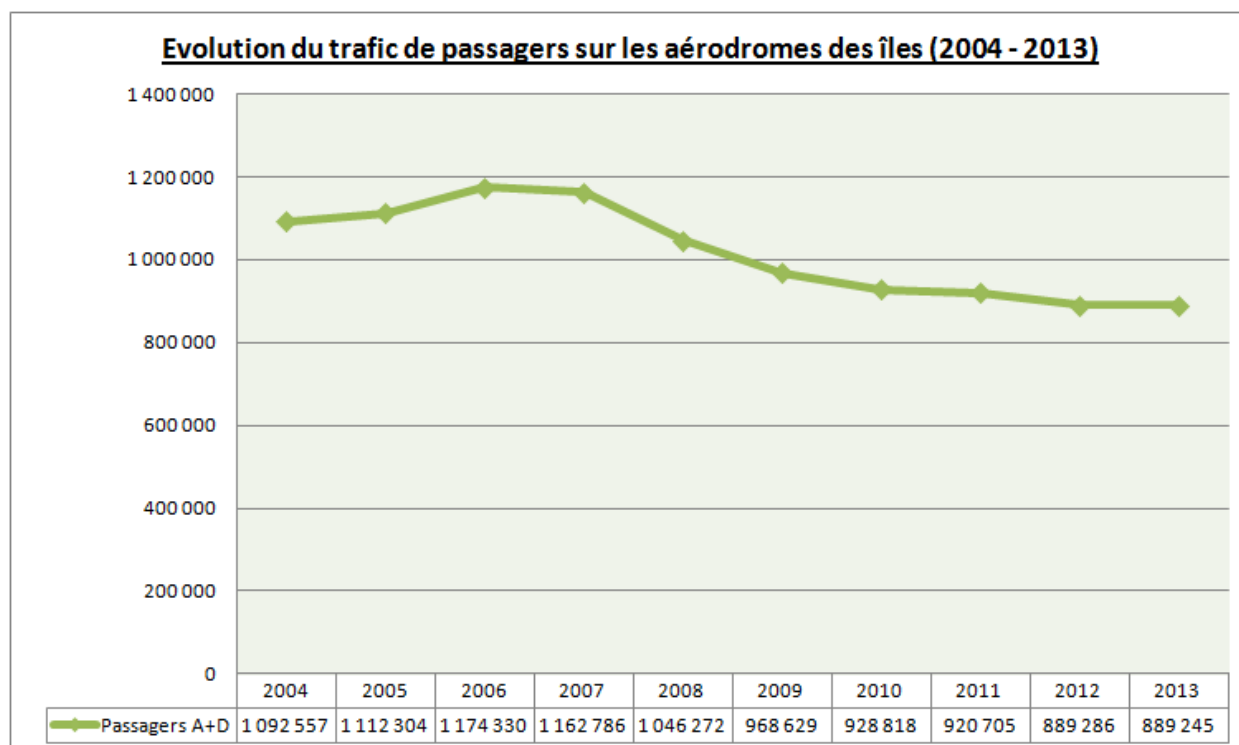
Les dernières opérations concernant la flotte d'Air Tahiti ont eu lieu en 2009 avec l'acquisition de l'ATR 72-500 FOIQR en avril 2009 et la cession de l'ATR 42-500 FOHJ en octobre 2009.

Air Tahiti a signé en avril 2009 un contrat avec ATR portant sur l'acquisition de 7 ATR de nouvelle génération répartis ainsi 3 ATR 42-600 et 4 ATR 72-600. Les calendriers prévisionnels de livraison de ces appareils s'établissent ainsi :

Rang avion	Type	immatriculation	date de livraison
Avion n°1	ATR 42 - 600	F-ORVB	Mai 2013
Avion n°2	ATR 42 - 600	F-ORVC	Octobre 2013
Avion n°3	ATR 72 - 600	F-ORVS	Mai 2014
Avion n°4	ATR 42 - 600	F-ORVD	Octobre 2014
Avion n°5	ATR 72 - 600	F-ORVN	Mai 2015
Avion n°6	ATR 72 - 600	F-ORVO	Octobre 2015
Avion n°7	ATR 72 - 600	F-ORVU	Mai 2016

► Evolution historique des trafics passagers aériens (2004-2013)

Source : DAC



► Trafics pax 2013-2014 (OD)

Source : Air Tahiti (donnée à diffusion limitée – ne pas publier sans autorisation d'Air Tahiti)

FAISCEAU	ORIGINE	DESTINATION	2013		2014	
			RES	VIS	RES	VIS
AUSTRALES	RAIATEA	RURUTU	66			
AUSTRALES	RAIVAVAE	RURUTU	69	6	54	4
AUSTRALES	RAIVAVAE	TAHITI FAAA	2919	98	2342	154
AUSTRALES	RAIVAVAE	TUBUAI	720	43	620	64
AUSTRALES	RIMATARA	RAIVAVAE	14		2	
AUSTRALES	RIMATARA	RURUTU	585	7	599	10
AUSTRALES	RIMATARA	TAHITI FAAA	2122	14	2029	55
AUSTRALES	RIMATARA	TUBUAI	37	1	44	3
AUSTRALES	RURUTU	RAIATEA	66			
AUSTRALES	RURUTU	RAIVAVAE	73	6	65	6
AUSTRALES	RURUTU	RIMATARA	537	10	547	9
AUSTRALES	RURUTU	TAHITI FAAA	6319	497	5233	310
AUSTRALES	RURUTU	TUBUAI	383	13	353	7
AUSTRALES	TAHITI FAAA	RAIVAVAE	3102	131	2572	180
AUSTRALES	TAHITI FAAA	RIMATARA	2243	39	2022	30
AUSTRALES	TAHITI FAAA	RURUTU	5750	372	5089	271
AUSTRALES	TAHITI FAAA	TUBUAI	5555	119	5633	100
AUSTRALES	TUBUAI	RAIVAVAE	498	18	463	31
AUSTRALES	TUBUAI	RIMATARA	50		37	2
AUSTRALES	TUBUAI	RURUTU	581	50	559	66
AUSTRALES	TUBUAI	TAHITI FAAA	5664	85	5791	75
ISLV	BORA BORA	HUAHINE	1586	666	1187	647
ISLV	BORA BORA	MAUPITI	695	339	870	391
ISLV	BORA BORA	MOOREA	1076	3960	1023	4128
ISLV	BORA BORA	RAIATEA	4918	1849	5326	2369
ISLV	BORA BORA	TAHITI FAAA	38154	63883	38484	64397
ISLV	HUAHINE	BORA BORA	2148	4435	1715	4423
ISLV	HUAHINE	MOOREA	227	267	174	255
ISLV	HUAHINE	RAIATEA	6867	2244	6876	2553

FAISCEAU	ORIGINE	DESTINATION	2013		2014	
			RES	VIS	RES	VIS
ISLV	HUAHINE	TAHITI FAAA	21996	2274	20986	2260
ISLV	MAUPITI	BORA BORA	850	642	899	751
ISLV	MAUPITI	RAIATEA	2670	795	2745	1142
ISLV	MAUPITI	TAHITI FAAA	4370	996	4035	1259
ISLV	MOOREA	BORA BORA	940	21231	967	20769
ISLV	MOOREA	HUAHINE	545	4336	434	4492
ISLV	MOOREA	RAIATEA	600	3230	607	3385
ISLV	MOOREA	TAHITI FAAA	773	5086	703	5136
ISLV	RAIATEA	BORA BORA	5958	5811	6296	6335
ISLV	RAIATEA	HUAHINE	6327	969	6288	1180
ISLV	RAIATEA	MAUPITI	2805	1042	2751	1359
ISLV	RAIATEA	MOOREA	9	5	2	2
ISLV	RAIATEA	RAIATEA			36	
ISLV	RAIATEA	TAHITI FAAA	49128	6924	47862	7395
ISLV	TAHITI FAAA	BORA BORA	36162	44273	36589	44691
ISLV	TAHITI FAAA	HUAHINE	23511	3597	22690	3672
ISLV	TAHITI FAAA	MAUPITI	4426	1161	4108	1429
ISLV	TAHITI FAAA	MOOREA	1011	19546	1006	18303
ISLV	TAHITI FAAA	RAIATEA	48743	7523	47604	7862
ISLV	TAHITI FAAA	TAHITI FAAA			47	
MARQUISES	HIVA OA	NUKU HIVA	1700	454	1713	543
MARQUISES	HIVA OA	TAHITI FAAA	6024	901	5938	922
MARQUISES	HIVA OA	UA HUKA	429	6	335	8
MARQUISES	HIVA OA	UA POU	806	25	723	27
MARQUISES	NUKU HIVA	HIVA OA	1932	722	1749	756
MARQUISES	NUKU HIVA	RANGIROA				9
MARQUISES	NUKU HIVA	TAHITI FAAA	8908	1035	8350	1082
MARQUISES	NUKU HIVA	UA HUKA	1218	44	1220	35
MARQUISES	NUKU HIVA	UA POU	2301	73	2208	70
MARQUISES	TAHITI FAAA	HIVA OA	5654	678	5806	764
MARQUISES	TAHITI FAAA	NUKU HIVA	9095	1342	8221	1281

FAISCEAU	ORIGINE	DESTINATION	2013		2014	
			RES	VIS	RES	VIS
MARQUISES	UA HUKA	HIVA OA	443	21	463	20
MARQUISES	UA HUKA	NUKU HIVA	1236	32	1077	19
MARQUISES	UA HUKA	UA POU	58	2	54	7
MARQUISES	UA POU	HIVA OA	796	25	551	25
MARQUISES	UA POU	NUKU HIVA	2434	62	2291	74
MARQUISES	UA POU	UA HUKA	75	9	68	5
REGION PACIFIQUE	RAROTONGA	TAHITI FAAA	817	115	843	76
REGION PACIFIQUE	TAHITI FAAA	RAROTONGA	842	163	914	144
TUAMOTU EST	ANAA	FAAITE	10		1	
TUAMOTU EST	ANAA	HIKUERU			2	
TUAMOTU EST	ANAA	MAKEMO	105		82	
TUAMOTU EST	ANAA	RAROIA			27	
TUAMOTU EST	ANAA	TAHITI FAAA	1060	3	1043	6
TUAMOTU EST	ARATIKA	KATIU			1	
TUAMOTU EST	ARATIKA	MAKEMO	28		28	
TUAMOTU EST	ARUTUA	PUKAPUKA			4	
TUAMOTU EST	FAAITE	MAKEMO	90		81	
TUAMOTU EST	FAAITE	TAHITI FAAA	439	1	468	12
TUAMOTU EST	FAKAHINA	HAO	34		34	
TUAMOTU EST	FAKAHINA	MAKEMO	1			
TUAMOTU EST	FAKAHINA	TAHITI FAAA	189		187	
TUAMOTU EST	FAKARAVA	FAKAHINA	3			
TUAMOTU EST	FAKARAVA	KATIU	6			
TUAMOTU EST	FAKARAVA	TAKUME	1			
TUAMOTU EST	FANGATAU	HAO	14		12	
TUAMOTU EST	FANGATAU	MAKEMO	1			
TUAMOTU EST	FANGATAU	NAPUKA	3			
TUAMOTU EST	FANGATAU	TAHITI FAAA	266		460	
TUAMOTU EST	FANGATAU	TAKUME			1	
TUAMOTU EST	HAO	FAKAHINA	191		199	
TUAMOTU EST	HAO	FANGATAU	10		8	

FAISCEAU	ORIGINE	DESTINATION	2013		2014	
			RES	VIS	RES	VIS
TUAMOTU EST	HAO	MAKEMO	46		38	
TUAMOTU EST	HAO	NAPUKA	66		58	
TUAMOTU EST	HAO	NIAU	51		35	
TUAMOTU EST	HAO	NUKUTAVAKE	65		48	
TUAMOTU EST	HAO	PUKAPUKA	85		50	
TUAMOTU EST	HAO	PUKARUA	44		50	
TUAMOTU EST	HAO	REAO	77		48	
TUAMOTU EST	HAO	TAHITI FAAA	2931	41	2837	49
TUAMOTU EST	HAO	TAKUME	1		1	
TUAMOTU EST	HAO	TATAKOTO	58		63	
TUAMOTU EST	HAO	TOTEPEGIE	135		107	1
TUAMOTU EST	HAO	TUREIA	75		73	
TUAMOTU EST	HAO	VAHITAHAI	33		27	
TUAMOTU EST	HIKUERU	HAO			16	
TUAMOTU EST	HIKUERU	MAKEMO	24		19	
TUAMOTU EST	HIKUERU	TAHITI FAAA	372	3	363	
TUAMOTU EST	KATIU	MAKEMO	85		72	
TUAMOTU EST	KAUEHI	MAKEMO	48		21	
TUAMOTU EST	MAKEMO	ANAA	85		115	
TUAMOTU EST	MAKEMO	ARATIKA	34		27	
TUAMOTU EST	MAKEMO	BORA BORA	32			
TUAMOTU EST	MAKEMO	FAAITE	81		83	
TUAMOTU EST	MAKEMO	FAKAHINA	20		4	
TUAMOTU EST	MAKEMO	HAO	6		11	
TUAMOTU EST	MAKEMO	HIKUERU	24		28	
TUAMOTU EST	MAKEMO	KATIU	102		71	
TUAMOTU EST	MAKEMO	KAUEHI	30		22	
TUAMOTU EST	MAKEMO	NAPUKA	10		4	
TUAMOTU EST	MAKEMO	NUKUTAVAKE	1			
TUAMOTU EST	MAKEMO	PUKAPUKA	172	1	28	
TUAMOTU EST	MAKEMO	RAROAIA	28		33	

FAISCEAU	ORIGINE	DESTINATION	2013		2014	
			RES	VIS	RES	VIS
TUAMOTU EST	MAKEMO	TAHITI FAAA	3022	34	2475	30
TUAMOTU EST	MAKEMO	TAKUME	24		31	
TUAMOTU EST	NAKHON PHANOM ROYAL THAI NAVY BASE	TAHITI FAAA			62	
TUAMOTU EST	NAPUKA	FAAITE			5	
TUAMOTU EST	NAPUKA	FANGATAU			167	
TUAMOTU EST	NAPUKA	HAO	72		76	
TUAMOTU EST	NAPUKA	MAKEMO	4		2	
TUAMOTU EST	NAPUKA	RAROAIA	1			
TUAMOTU EST	NAPUKA	TAHITI FAAA	391	2	225	
TUAMOTU EST	NIAU	HAO	57		38	
TUAMOTU EST	NUKUTAVAKE	HAO	69		82	
TUAMOTU EST	NUKUTAVAKE	MAKEMO	1			
TUAMOTU EST	NUKUTAVAKE	TAHITI FAAA	393		455	
TUAMOTU EST	NUKUTAVAKE	VAHITAHU	19			
TUAMOTU EST	PUKAPUKA	FAAITE			6	
TUAMOTU EST	PUKAPUKA	FANGATAU			92	
TUAMOTU EST	PUKAPUKA	HAO	226		85	
TUAMOTU EST	PUKAPUKA	MAKEMO	18			
TUAMOTU EST	PUKAPUKA	NAPUKA			9	
TUAMOTU EST	PUKAPUKA	TAHITI FAAA	16		66	
TUAMOTU EST	PUKARUA	HAO	50		58	
TUAMOTU EST	PUKARUA	REAO	32		51	
TUAMOTU EST	PUKARUA	TAHITI FAAA	297		304	
TUAMOTU EST	PUKARUA	TOTEPEGIE	1			
TUAMOTU EST	RANGIROA	HAO			13	
TUAMOTU EST	RANGIROA	TAKUME	6			
TUAMOTU EST	RAROAIA	ANAA			15	
TUAMOTU EST	RAROAIA	MAKEMO	31		71	2
TUAMOTU EST	RAROAIA	PUKAPUKA	4			
TUAMOTU EST	RAROAIA	TAHITI FAAA	599		590	
TUAMOTU EST	REAO	HAO	79		82	

FAISCEAU	ORIGINE	DESTINATION	2013		2014	
			RES	VIS	RES	VIS
TUAMOTU EST	REAO	PUKARUA	21		19	
TUAMOTU EST	REAO	TAHITI FAAA	448	1	430	2
TUAMOTU EST	REAO	TOTELEGIE	39		35	
TUAMOTU EST	REAO	TUREIA	1			
TUAMOTU EST	TAHITI FAAA	ANAA	1124	3	984	6
TUAMOTU EST	TAHITI FAAA	FAAITE	408	12	416	13
TUAMOTU EST	TAHITI FAAA	FAKAHINA			8	
TUAMOTU EST	TAHITI FAAA	FANGATAU	286		195	
TUAMOTU EST	TAHITI FAAA	HAO	2979	51	2805	41
TUAMOTU EST	TAHITI FAAA	HIKUERU	395	3	377	
TUAMOTU EST	TAHITI FAAA	MAKEMO	3030	76	2497	46
TUAMOTU EST	TAHITI FAAA	NAKHON PHANOM ROYAL THAI NAVY BASE			11	
TUAMOTU EST	TAHITI FAAA	NAPUKA	388	2	413	
TUAMOTU EST	TAHITI FAAA	NUKUTAVAKE	285		273	
TUAMOTU EST	TAHITI FAAA	PUKAPUKA	15		174	
TUAMOTU EST	TAHITI FAAA	PUKARUA	294		295	
TUAMOTU EST	TAHITI FAAA	RAROAIA	602	4	639	6
TUAMOTU EST	TAHITI FAAA	REAO	449	2	441	
TUAMOTU EST	TAHITI FAAA	TAKUME	173		169	
TUAMOTU EST	TAHITI FAAA	TATAKOTO	341	3	336	4
TUAMOTU EST	TAHITI FAAA	TOTELEGIE	3018	176	3049	236
TUAMOTU EST	TAHITI FAAA	TUREIA	301	2	256	1
TUAMOTU EST	TAHITI FAAA	VAHITAHAI	156		165	
TUAMOTU EST	TAKAROA	PUKAPUKA	2			
TUAMOTU EST	TAKUME	FAKAHINA			2	
TUAMOTU EST	TAKUME	HAO			138	
TUAMOTU EST	TAKUME	MAKEMO	238		74	
TUAMOTU EST	TAKUME	RAROAIA	13			
TUAMOTU EST	TAKUME	TAHITI FAAA			8	
TUAMOTU EST	TATAKOTO	HAO	64		57	
TUAMOTU EST	TATAKOTO	PUKARUA	10		4	

FAISCEAU	ORIGINE	DESTINATION	2013		2014	
			RES	VIS	RES	VIS
TUAMOTU EST	TATAKOTO	REAO	7		14	2
TUAMOTU EST	TATAKOTO	TAHITI FAAA	319	3	339	2
TUAMOTU EST	TATAKOTO	TOTEPEGIE	1		14	
TUAMOTU EST	TOTEPEGIE	HAO	128		90	
TUAMOTU EST	TOTEPEGIE	MAKEMO			4	
TUAMOTU EST	TOTEPEGIE	REAO	37		50	
TUAMOTU EST	TOTEPEGIE	TAHITI FAAA	2979	191	2954	233
TUAMOTU EST	TOTEPEGIE	TATAKOTO	10		17	
TUAMOTU EST	TOTEPEGIE	TUREIA	25		18	
TUAMOTU EST	TUREIA	HAO	57		85	
TUAMOTU EST	TUREIA	TAHITI FAAA	249	2	250	2
TUAMOTU EST	TUREIA	TOTEPEGIE	32		36	
TUAMOTU EST	VAHITAHU	HAO	24		3	
TUAMOTU EST	VAHITAHU	NUKUTAVAKE	193		186	
TUAMOTU EST	VAHITAHU	TAHITI FAAA	26			
TUAMOTU NORD	AHE	MANIHI	60		33	4
TUAMOTU NORD	AHE	RANGIROA	41		39	
TUAMOTU NORD	AHE	TAHITI FAAA	2444	95	2215	125
TUAMOTU NORD	APATAKI	AHE	8			
TUAMOTU NORD	APATAKI	ARATIKA	5			
TUAMOTU NORD	APATAKI	ARUTUA	99	8	78	6
TUAMOTU NORD	APATAKI	FAKARAVA	4		5	
TUAMOTU NORD	APATAKI	KAUKURA	5		6	
TUAMOTU NORD	APATAKI	RANGIROA	86		92	2
TUAMOTU NORD	APATAKI	TAHITI FAAA	698	15	619	9
TUAMOTU NORD	APATAKI	TAKAROA	22			
TUAMOTU NORD	ARATIKA	APATAKI	4			
TUAMOTU NORD	ARATIKA	KAUEHI	4		13	
TUAMOTU NORD	ARATIKA	RANGIROA			3	
TUAMOTU NORD	ARATIKA	TAHITI FAAA	755	1	739	3
TUAMOTU NORD	ARUTUA	AHE	1		3	

FAISCEAU	ORIGINE	DESTINATION	2013		2014	
			RES	VIS	RES	VIS
TUAMOTU NORD	ARUTUA	APATAKI	67		61	7
TUAMOTU NORD	ARUTUA	FAKARAVA	4		6	
TUAMOTU NORD	ARUTUA	KAUKURA	28		13	1
TUAMOTU NORD	ARUTUA	MANIHI			1	
TUAMOTU NORD	ARUTUA	NIAU			1	
TUAMOTU NORD	ARUTUA	RANGIROA	41		66	
TUAMOTU NORD	ARUTUA	TAHITI FAAA	2756	18	3101	30
TUAMOTU NORD	BORA BORA	FAKARAVA	36	117	15	56
TUAMOTU NORD	BORA BORA	RANGIROA	775	4551	691	4757
TUAMOTU NORD	BORA BORA	TIKEHAU	466	2008	308	2015
TUAMOTU NORD	FAKARAVA	APATAKI			6	
TUAMOTU NORD	FAKARAVA	ARATIKA	1	1	6	
TUAMOTU NORD	FAKARAVA	KAUEHI	7		4	
TUAMOTU NORD	FAKARAVA	NUKU HIVA				2
TUAMOTU NORD	FAKARAVA	RANGIROA	506	285	462	382
TUAMOTU NORD	FAKARAVA	TAHITI FAAA	6374	3089	6055	3180
TUAMOTU NORD	KATIU	TAHITI FAAA	455	1	493	
TUAMOTU NORD	KAUEHI	ARATIKA	2			
TUAMOTU NORD	KAUEHI	TAHITI FAAA	819	6	721	2
TUAMOTU NORD	KAUKURA	APATAKI			2	
TUAMOTU NORD	KAUKURA	ARUTUA	2		1	
TUAMOTU NORD	KAUKURA	RANGIROA	90		82	
TUAMOTU NORD	KAUKURA	TAHITI FAAA	1058	6	982	3
TUAMOTU NORD	MANIHI	AHE	49	2	44	
TUAMOTU NORD	MANIHI	APATAKI	7			
TUAMOTU NORD	MANIHI	ARATIKA			14	
TUAMOTU NORD	MANIHI	FAKARAVA			6	
TUAMOTU NORD	MANIHI	MATAIVA	43			
TUAMOTU NORD	MANIHI	RANGIROA	196	36	149	16
TUAMOTU NORD	MANIHI	TAHITI FAAA	1984	81	1843	96
TUAMOTU NORD	MANIHI	TAKAPOTO	24		25	

FAISCEAU	ORIGINE	DESTINATION	2013		2014	
			RES	VIS	RES	VIS
TUAMOTU NORD	MANIHI	TAKAROA	42		61	
TUAMOTU NORD	MATAIVA	MANIHI	43			
TUAMOTU NORD	MATAIVA	RANGIROA	461	5	407	22
TUAMOTU NORD	MATAIVA	TAHITI FAAA	2141	57	2182	57
TUAMOTU NORD	MATAIVA	TIKEHAU	78			
TUAMOTU NORD	NIAU	ARUTUA	8			
TUAMOTU NORD	NIAU	KAUKURA	2		13	
TUAMOTU NORD	NIAU	TAHITI FAAA	499		512	
TUAMOTU NORD	RANGIROA	AHE	35		39	
TUAMOTU NORD	RANGIROA	APATAKI	98		84	
TUAMOTU NORD	RANGIROA	ARUTUA	34		61	
TUAMOTU NORD	RANGIROA	FAKARAVA	1193	2075	1059	2348
TUAMOTU NORD	RANGIROA	KAUKURA	92		81	
TUAMOTU NORD	RANGIROA	MANIHI	188	25	138	25
TUAMOTU NORD	RANGIROA	MATAIVA	549	17	373	36
TUAMOTU NORD	RANGIROA	TAHITI FAAA	13818	8155	12841	8034
TUAMOTU NORD	RANGIROA	TAKAPOTO	22		12	
TUAMOTU NORD	RANGIROA	TAKAROA	32		34	
TUAMOTU NORD	RANGIROA	TIKEHAU	868	922	862	959
TUAMOTU NORD	TAHITI FAAA	AHE	2426	95	2225	139
TUAMOTU NORD	TAHITI FAAA	APATAKI	707	24	631	20
TUAMOTU NORD	TAHITI FAAA	ARATIKA	777	3	734	2
TUAMOTU NORD	TAHITI FAAA	ARUTUA	2775	11	3079	35
TUAMOTU NORD	TAHITI FAAA	FAKARAVA	5729	1277	5403	1290
TUAMOTU NORD	TAHITI FAAA	KATIU	481	1	461	
TUAMOTU NORD	TAHITI FAAA	KAUEHI	808	9	728	2
TUAMOTU NORD	TAHITI FAAA	KAUKURA	1050	6	913	5
TUAMOTU NORD	TAHITI FAAA	MANIHI	1976	78	1810	54
TUAMOTU NORD	TAHITI FAAA	MATAIVA	2056	45	2142	43
TUAMOTU NORD	TAHITI FAAA	NIAU	528	3	587	
TUAMOTU NORD	TAHITI FAAA	RANGIROA	13430	5214	12494	4817

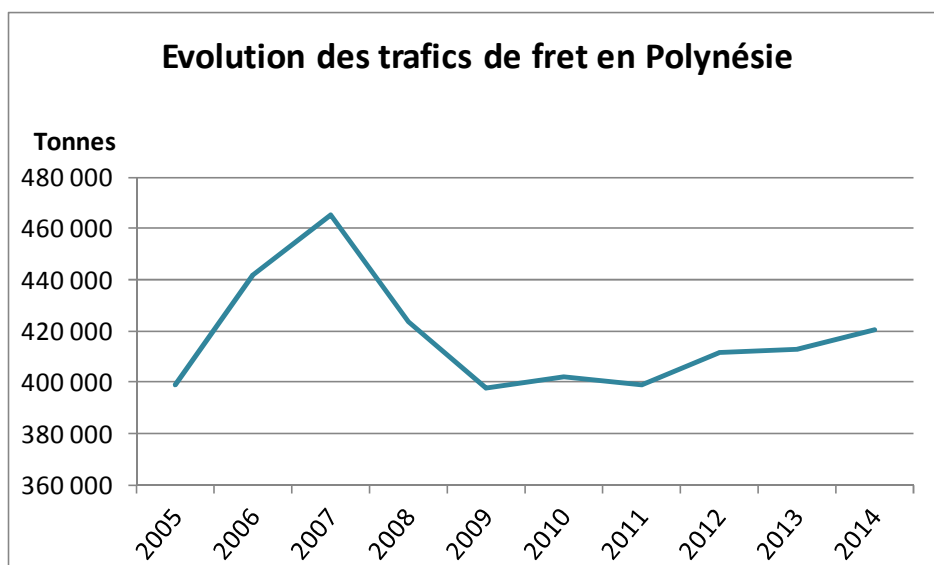
FAISCEAU	ORIGINE	DESTINATION	2013		2014	
			RES	VIS	RES	VIS
TUAMOTU NORD	TAHITI FAAA	TAKAPOTO	868	8	886	8
TUAMOTU NORD	TAHITI FAAA	TAKAROA	1980	12	1617	22
TUAMOTU NORD	TAHITI FAAA	TIKEHAU	5635	2137	5692	2380
TUAMOTU NORD	TAKAPOTO	MANIHI	27		26	
TUAMOTU NORD	TAKAPOTO	RANGIROA	24		10	
TUAMOTU NORD	TAKAPOTO	TAHITI FAAA	907	8	885	9
TUAMOTU NORD	TAKAPOTO	TAKAROA	86	1	87	
TUAMOTU NORD	TAKAROA	AHE	13	1	14	2
TUAMOTU NORD	TAKAROA	MANIHI	48		59	
TUAMOTU NORD	TAKAROA	RANGIROA	32		37	
TUAMOTU NORD	TAKAROA	TAHITI FAAA	1892	12	1719	13
TUAMOTU NORD	TAKAROA	TAKAPOTO	74	1	56	
TUAMOTU NORD	TAKAROA	TAKUME	14			
TUAMOTU NORD	TIKEHAU	MANIHI	30	34	38	35
TUAMOTU NORD	TIKEHAU	MATAIVA	62			
TUAMOTU NORD	TIKEHAU	RANGIROA	1107	1152	1046	1289
TUAMOTU NORD	TIKEHAU	TAHITI FAAA	5822	3878	5793	4050
		SOUS TOTAL	472 060	250 504	456 202	254 915
		TOTAL	722 564		711 117	

Annexe 1.6. Données clés sur le secteur maritime

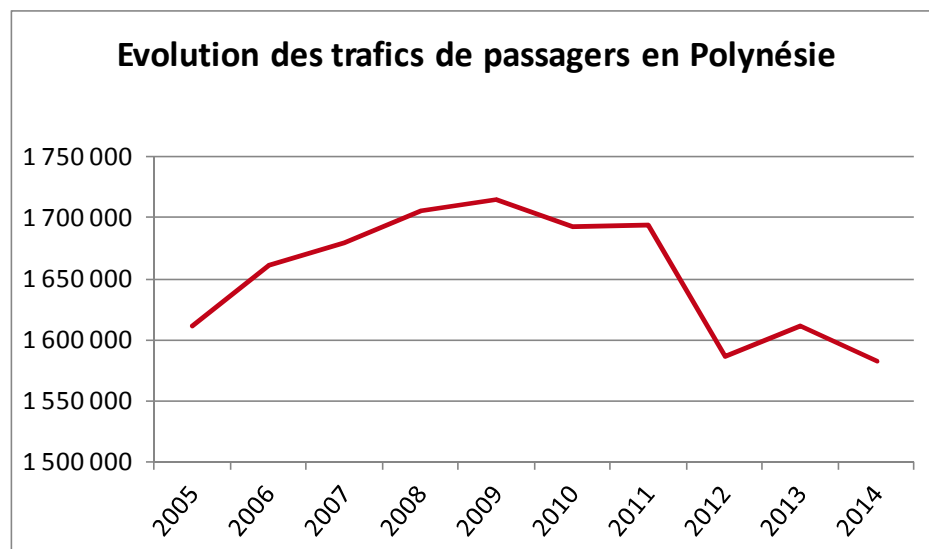
Les principales données clés figurent dans l'Atlas des transports maritimes interinsulaires de 2013 et les statistiques maritimes 2014 à la disposition du MET. Ces données étant publiques et représentant un volume très important, il a été choisi de n'en reproduire qu'une partie dans la présente annexe.

► Evolution historique du trafic fret

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Fret (en tonnes)	390 741	399 228	441 806	465 414	423 940	397 493	402 167	399 037	411 901	413 219	420 319
Passagers	1 526 336	1 611 053	1 660 923	1 679 668	1 705 984	1 715 455	1 692 946	1 693 983	1 585 858	1 611 818	1 582 422



► Evolution historique du trafic passagers



► Etat du trafic fret 2014

Traffics frets annuels (2014)	IDV	ISLV	Tuamotu Gambier total	Tuamotu Ouest	Tuamotu Centre	Tuamotu Nord Est	Tuamotu Est	Gambier	Marquises	Australes
Aller (de Tahiti vers...)	126 818	114 621	57 366	32 702	10 757	1 021	7 643	5 243	23 746	21 573
dont alimentaires	37 240	26 621	13 148	8 438	2 248	288	760	1 414	6 044	2 429
dont mat. constr.	17 948	22 179	20 266	10 470	4 642	288	3 755	1 111	5 854	10 928
dont hydrocarbures	19 539	43 765	14 664	8 180	2 723	342	1 215	2 204	8 259	4 645
dont divers	52 091	22 056	9 288	5 614	1 144	103	1 913	514	3 589	3 571
Retour vers Tahiti	35 319	18 162	15 842	8 443	2 884	1 103	2 846	566	3 967	2 905
dont coprah	269	1 812	9 092	4 576	1 754	975	1 768	19	1 800	244
dont produits mer	-	77	340	264	44	10	19	3	27	36
dont nono	118	941	3	2	1	-	-	-	258	362
dont produits agricoles	1 699	1 083	5	5	-	-	-	-	238	918
dont nacre	-	2	953	581	196	-	-	176	-	-
dont divers	33 233	14 247	5 449	3 015	889	118	1 059	368	1 644	1 345
Total fret (A+R)	162 137	132 783	73 208	41 145	13 641	2 124	10 489	5 809	27 713	24 478
% fret retour	22%	14%	22%	21%	21%	52%	27%	10%	14%	12%
Capacité de référence de transport des navires (tonnes)	249 951	460 044	106 715	nc	nc	nc	nc	nc	87 870	38 016
Total trafics / capacité annuelle max de transport	65%	29%	69%	nc	nc	nc	nc	nc	32%	64%
Réserve de capacité (en tonnes)	87 814	327 261	33 507	nc	nc	nc	nc	nc	60 157	13 538
Fret Aller uniquement	51%	25%	54%	nc	nc	nc	nc	nc	27%	57%

► Trafics fret sur l'ensemble des îles (2014)

Direction Polynésienne
des Affaires Maritimes

ILES DU VENT

MOOREA - MAIAO - TETIAROA
ANNEE 2014

FRET	MOOREA	MAIAO				TETIAROA				TOTAL IDV
		Cobia 3	Taporo 8	Taporo 9	TOTAL MAIAO	Cobia 3	Taporo 6	Taporo 9	TOTAL TETIAROA	
Alimentaire	37 169	23	17	17	40		31	31	37 240	
Mat.construction	12 216	41	10	10	51	38	5 643	5 681	17 948	
Hydrocarbure	19 049	45	6	6	51	9	430	439	19 539	
Divers	50 628	3	1	1	4	47	1 412	1 459	52 091	
Fret Aller	119 062	112	34	34	146	94	7 516	7 610	126 818	
Coprah		201	68		269				269	
Nono	118								118	
Ananas	1 699								1 699	
Divers	31 607	7	2		9	31	1 586	1 617	33 233	
Fret Retour	33 424	208	70	70	278	31	1 586	1 617	35 319	
Total Fret (en t)	152 486	320	104	104	424	125	9 102	9 227	162 137	
PASSAGERS	MOOREA	MAIAO				TETIAROA				TOTAL IDV
		Cobia 3	Taporo 8	Taporo 9	TOTAL MAIAO	Cobia 3	Taporo 6	Taporo 9	TOTAL TETIAROA	
Aller	788 628		8		8		9	9	788 645	
Retour	780 034		22		22		4	4	780 060	
Total	1 568 662		30		30		13	13	1 568 705	
VEHICULES	MOOREA	MAIAO				TETIAROA				TOTAL IDV
		Cobia 3	Taporo 8	Taporo 9	TOTAL MAIAO	Cobia 3	Taporo 6	Taporo 9	TOTAL TETIAROA	
Voitures										
Aller	60 496						4	4	60 500	
Retour	60 444						20	20	60 464	
Total	120 940						24	24	120 964	
2 Roues										
Aller	35 265								35 265	
Retour	35 310								35 310	
Total	70 575								70 575	
Poids Lourds										
Aller	6 964								6 964	
Retour	6 934								6 934	
Total	13 898								13 898	

ILES SOUS LE VENT

RECAPITULATIF PAR ILE ANNEE 2014

	Huahine	Raiatea	Tahaa	Bora Bora	Maupiti	Mopelia	Scilly	TOTAL ISLV
Alimentaire	3 789	10 317	2 238	9 734	541		2	26 621
Mat.construction	1 889	8 313	2 353	8 214	1 408		2	22 179
Hydrocature	5 108	12 184	5 027	20 606	840			43 765
Divers	3 550	7 948	1 686	7 670	1 196		6	22 056
Fret Aller	14 336	38 762	11 304	46 224	3 985		10	114 621
Coprah	40	636	815	105	206		10	1 812
Produits de la mer (*)	31	28	14	4				77
Nono	205	526	194		16			941
Produits Agricoles (*)	642	92	330	13	6			1 083
Nacre			1				1	2
Divers	1 307	4 245	2 312	6 105	278			14 247
Fret Retour	2 225	5 527	3 666	6 227	506		11	18 162
Total Fret (en t)	16 561	44 289	14 970	52 451	4 491		21	132 783

(*) voir détail page suivante

Passagers

	Huahine	Raiatea	Tahaa	Bora Bora	Maupiti	Mopelia	Scilly	TOTAL
Passagers Aller	548	1 054	318	516				2 436
Passagers Retour	645	770	612	787			13	2 827
	1 193	1 824	930	1 303			13	5 263

Véhicules

Voitures Aller	320	816	210	593	2			1 941
Voitures Retour	301	839	179	538	1			1 858
	621	1 655	389	1 131	3			3 799
2 Roues Aller	83	140	51	270	1			545
2 Roues Retour	57	100	22	118				297
	140	240	73	388	1			842

AUSTRALES

RECAPITULATIF PAR ILE ANNEE 2014

	Rimatara	Rurutu	Tubuai	Raivavae	Rapa	TOTAL AUSTRALES
Alimentaire	234	765	914	407	109	2 429
Mat.construction	1 305	3 041	3 243	1 936	1 403	10 928
Hydrocabure	405	1 484	1 977	451	328	4 645
Divers	305	1 137	1 596	399	134	3 571
Fret Aller	2 249	6 427	7 730	3 193	1 974	21 573
Coprah	225	19				244
Produits de la mer (*)	1		18	11	6	36
Nono	283	79				362
Produits Agricoles (*)	51	41	819	7		918
Divers	144	378	705	92	26	1 345
Fret Retour	704	517	1 542	110	32	2 905
Total (en t)	2 953	6 944	9 272	3 303	2 006	24 478

(*) voir détail page suivante

Passagers

	Rimatara	Rurutu	Tubuai	Raivavae	Rapa	TOTAL
Passagers Aller	17	86	255	24	601	983
Passagers Retour	19	78	206	26	552	881
	36	164	461	50	1 153	1 864

Véhicules

	Rimatara	Rurutu	Tubuai	Raivavae	Rapa	TOTAL
Voitures Aller	11	32	36	5	1	85
Voitures Retour	3	8	13	3		27
	14	40	49	8	1	112
2 Roues Aller	3	26	23	10	1	63
2 Roues Retour	3	13	11	2		29
	6	39	34	12	1	92

MARQUISES

RECAPITULATIF PAR ILE ANNEE 2014

	MARQUISES NORD			MARQUISES SUD			TOTAL
	Nuku Hiva	Ua Huka	Ua Pou	Fatu Hiva	Hiva Oa	Tahuata	MARQUISES
Alimentaire	2 227	274	1 253	231	1 865	194	6 044
Mat.construction	1 910	458	1 335	313	1 682	156	5 854
Hydrocature	3 725	291	910	191	2 783	359	8 259
Divers	1 070	222	857	159	1 014	267	3 589
Fret Aller	8 932	1 245	4 355	894	7 344	976	23 746
Coprah	424	250	263	105	469	289	1 800
Produits de la mer (*)	8	3	9	4	2	1	27
Nono	13		167		31	47	258
Produits Agricoles (*)	47	16	110	20	17	28	238
Divers	566	78	284	118	500	98	1 644
Fret Retour	1 058	347	833	247	1 019	463	3 967
Total Fret (en t)	9 990	1 592	5 188	1 141	8 363	1 439	27 713

(*) voir détail page suivante

Passagers

	Nuku Hiva	Ua Huka	Ua Pou	Fatu Hiva	Hiva Oa	Tahuata	TOTAL
Passagers Aller	63	1	61	5	10	1	141
Passagers Retour	61	14	57	12	5	2	151
Total passagers locaux	124	15	118	17	15	3	292
Croisiéristes Aller							2 284
Croisiéristes Retour							2 277
Total croisiéristes							4 561
Pax Total Aller							2 425
Pax Total Retour							2 428
Total Passagers Marquises							4 853

Aller = Papeete vers îles
Retour = îles vers Papeete

Véhicules

	Nuku Hiva	Ua Huka	Ua Pou	Fatu Hiva	Hiva Oa	Tahuata	TOTAL
Voitures Aller	43	5	13	2	56		119
Voitures Retour	20	3	6	1	19		49
	63	8	19	3	75		168
2 Roues Aller	4	5	1	1	17	1	29
2 Roues Retour	1	1			1		3
	5	6	1	1	18	1	32

TUAMOTU OUEST

RECAPITULATIF PAR ILE (PAGE 1/2) ANNEE 2014

	Ahe	Apataki	Aratika	Arutua	Fakarava	Kauehi	Kaukura	Makatea	Manihi	Mataiva
Alimentaire	211	175	42	508	658	64	421	14	324	141
Mat.construction	938	358	83	442	1 569	71	265	14	260	57
Hydrocature	130	210	61	306	468	84	952	35	212	123
Divers	247	90	32	336	368	75	153	59	274	129
Fret Aller	1 526	833	218	1 592	3 063	294	1 791	122	1 070	450
Coprah	211	13	175	42	122	156	412	31	289	194
Produits de la mer	11	7	13	59	8	10	31	3	34	2
Nono		2								
Produits agricoles	1									
Nacre	50	53		106	3		1		9	
Divers	77	132	2	30	33	30	76	31	72	28
Fret Retour	359	207	190	237	166	196	520	65	404	224
Total Fret (en t)	1 885	1 040	408	1 829	3 229	490	2 311	187	1 474	674

Passagers

	Ahe	Apataki	Aratika	Arutua	Fakarava	Kauehi	Kaukura	Makatea	Manihi	Mataiva
Passagers Aller	24	119	37	49	112		59	171	26	21
Passagers Retour	1	78	42	80	120		19	150	1	
	25	197	79	129	232		78	321	27	21

Véhicules

	Ahe	Apataki	Aratika	Arutua	Fakarava	Kauehi	Kaukura	Makatea	Manihi	Mataiva
Voitures Aller	2			1		3		4	3	
Voitures Retour	3								8	
	5			1		3		4	11	
2 Roues Aller	2							4	2	4
2 Roues Retour	1				1			1	1	
	3				1			5	3	4

TUAMOTU OUEST

RECAPITULATIF PAR ILE (PAGE 2/2)
ANNEE 2014

	Niau	Rangiroa	Raraka	Taiaro	Tekapoto	Takarua	Tikehau	Tikei	Toau	TOTAL T. OUEST
Alimentaire	35	4 390	12		214	754	474		1	8 438
Mat.construction	987	4 377	8		306	620	111		4	10 470
Hydrocarbure	89	4 142	28		248	616	471	5		8 180
Divers	128	1 588	34		1 543	319	217	20	2	5 614
Fret Aller	1 239	14 497	82		2 311	2 309	1 273	25	7	32 702
Coorah	104	2 147	123	20	163	102	263		9	4 576
Produits de la mer	2	41	20		8	10	5			264
Nono										2
Produits agricoles		3					1			5
Nacre		9			9	332				581
Divers	218	493	8		1 488	37	143	117		3 015
Fret Retour	324	2 693	151	20	1 668	481	412	117	9	8 443
Total Fret (en t)	1 563	17 190	233	20	3 979	2 790	1 685	142	16	41 145

Passagers

	Niau	Rangiroa	Raraka	Taiaro	Tekapoto	Takarua	Tikehau	Tikei	Toau	TOTAL T. OUEST
Passagers Aller	9	183			17	14	2		11	854
Passagers Retour	4	42	2	1	3	7			6	556
	13	225	2	1	20	21	2		17	1 410

Véhicules

	Niau	Rangiroa	Raraka	Taiaro	Tekapoto	Takarua	Tikehau	Tikei	Toau	TOTAL T. OUEST
Voitures Aller	2	23				6	16			60
Voitures Retour		27			2	2	6			48
	2	50			2	8	22			108
2 Roues Aller		38			4	6	9			69
2 Roues Retour		7			1		6			18
		45			5	6	15			87

TUAMOTU CENTRE

RECAPITULATIF PAR ILE (PAGE 1/2)
ANNEE 2014

	Amanu	Anaa	Faaita	Hao	Haraiki	Hikueru	Hiti	Katiu	Makemo	Marokau	Marutea Nord	Motutunga	Nihiru
Alimentaire	86	293	71	753		22		87	643	11			
Mat.construction	162	184	55	1 592		441		118	1 490	15			6
Hydrocarbure	33	216	124	1 459		123		72	477	8			
Divers	16	82	23	414		22		81	252	8			1
Fret Aller	297	775	273	4 218		608		358	2 862	42			7
Coprah	200	519	109	144		5		70	469	25			13
Produits de la mer	3	6	9	5		1		10	3	2			
Nono			1										
Produits agricoles													
Nacre								4					
Divers	15	35	1	500		40		4	85	1			
Fret Retour	218	560	120	649		46		88	557	28			13
Total Fret (en t)	515	1 335	393	4 867		654		446	3 419	70			20

Passagers

	Amanu	Anaa	Faaita	Hao	Haraiki	Hikueru	Hiti	Katiu	Makemo	Marokau	Marutea Nord	Motutunga	Nihiru
Passagers Aller	2	12	48	10		3		21	11	3			
Passagers Retour		3	23	1				9	7				
	2	15	71	11		3		30	18	3			

Véhicules

	Amanu	Anaa	Faaita	Hao	Haraiki	Hikueru	Hiti	Katiu	Makemo	Marokau	Marutea Nord	Motutunga	Nihiru
Voitures Aller		3		8				1	9				
Voitures Retour				10					1				
		3		18				1	10				
2 Roues Aller		8		10		1			11				
2 Roues Retour	1			1					4				
	1	8		11		1			15				

TUAMOTU CENTRE

RECAPITULATIF PAR ILE (PAGE 2/2)
ANNEE 2014

	Rarola	Ravahere	Raitoru	Reka Reka	Taenga	Tahanea	Takume	Tauere	Tekokota	Tepoto Sud	Tuanake	TOTAL T.CENTRE
Alimentaire	130				10		92					2 248
Mat construction	116				231		229					4 642
Hydrocarbure	150				33		18					2 723
Divers	148				3		89					1 141
Fret Aller	634				285		428					10 757
Coprah	123				11		66					1 754
Produits de la mer	1				2		1				1	44
Nono												1
Produits agricoles												
Nacre	136						6					195
Divers	146				3		19					884
Fret Retour	496				16		92				1	2 884
Total Fret (en t)	1 100				301		520				1	13 641

Passagers

	Rarola	Ravahere	Raitoru	Reka Reka	Taenga	Tahanea	Takume	Tauere	Tekokota	Tepoto Sud	Tuanake	TOTAL T.CENTRE
Passagers Aller	3				2		23					130
Passagers Retour	1											44
	4				2		23					182

Véhicules

	Rarola	Ravahere	Raitoru	Reka Reka	Taenga	Tahanea	Takume	Tauere	Tekokota	Tepoto Sud	Tuanake	TOTAL T.CENTRE
Voitures Aller	1						3					25
Voitures Retour							1					12
	1						4					37
2 Roues Aller	2						1					33
2 Roues Retour	2											8
	4						1					41

TUAMOTU EST

RECAPITULATIF PAR ILE (PAGE 1/2)
ANNEE 2014

	Ahunui	Aki Aki	Anuanuraro	Anuanurunga	Hereheretue	Manuhangi	Mururoa	Nengo Nengo	Nukutepipi	Nukutavake
Alimentaire					4		82	1	73	61
Mat construction					2		296		2 039	28
Hydrocarbure					5		238	32	235	89
Divers					6		172	1	1 237	52
Fret Aller					17		788	34	3 585	230
Coprah			53	1	93			3		117
Produits de la mer					3					1
Nono										
Produits agricoles										
Nacre										
Divers		1			5		190		547	14
Fret Retour			54	1	101		190	3	547	132
Total Fret (en t)			54	1	118		978	37	4 132	362

	Ahunui	Aki Aki	Anuanuraro	Anuanurunga	Hereheretue	Manuhangi	Mururoa	Nengo Nengo	Nukutepipi	Pararua
Passagers Aller					31				10	
Passagers Retour					35					
					66				10	

	Ahunui	Aki Aki	Anuanuraro	Anuanurunga	Hereheretue	Manuhangi	Mururoa	Nengo Nengo	Nukutepipi	Pararua
Voitures Aller					1		4		2	1
Voitures Retour							1			2
					1		5		2	3
2 Roues Aller							1		1	2
2 Roues Retour										
							1		1	2

TUAMOTU EST

 RECAPITULATIF PAR ILE (PAGE 1/2)
 ANNEE 2014

	Pinaki	Pukarua	Reao	Tatakoto	Tematangi	Tureia	Vahitahi	Vairaatea	Vanavana	TOTAL T. EST
Alimentaire		56	273	121	3	39	42	5		760
Mat.construction		94	135	877	4	265	8	7		3 755
Hydrocarbure		68	235	113	1	146	34	18		1 215
Divers		44	62	185	16	119	11	8		1 913
Fret Aller		262	705	1 296	24	569	95	38		7 643
Coprah	74	175	590	382	86	34	73	87		1 768
Produits de la mer		1	7	3	1	2	1			19
Nono										
Produits agricoles										
Nacre										
Divers		47	72	12	1	152	4	14		1 059
Fret Retour	74	223	669	397	88	188	78	101		2 846
Total Fret (en t)	74	485	1 374	1 693	112	757	173	139		10 489

Passagers

	Pinaki	Pukarua	Reao	Tatakoto	Tematangi	Tureia	Vahitahi	Vairaatea	Vanavana	TOTAL T. EST
Passagers Aller			4	1	7	10				63
Passagers Retour			2		23					60
			6	1	30	10				123

Véhicules

	Pinaki	Pukarua	Reao	Tatakoto	Tematangi	Tureia	Vahitahi	Vairaatea	Vanavana	TOTAL T. EST
Voitures Aller		1	1	3						13
Voitures Retour						2				5
		1	1	3		2				18
2 Roues Aller		6	16	2	1	2				31
2 Roues Retour		3	6			3	1			13
		9	22	2	1	5	1			44

TUAMOTU NORD-EST

 RECAPITULATIF PAR ILE
 ANNEE 2014

	Fakahina	Fangatau	Napuka	Puka Puka	Tepoto Nord	TOTAL T. NORD-EST
Alimentaire	52	49	108	77	2	288
Mat.construction	24	79	110	75		288
Hydrocarbure	33	66	132	97	14	342
Divers	20	21	41	18	3	103
Fret Aller	129	215	391	267	19	1 021
Coprah	237	96	152	422	68	975
Produits de la mer	3	4	2	1		10
Nono						
Produits agricoles						
Nacre						
Divers	3	12	19	83	1	118
Fret Retour	243	112	173	506	69	1 103
Total Fret (en t)	372	327	564	773	88	2 124

Passagers

	Fakahina	Fangatau	Napuka	Puka Puka	Tepoto Nord	TOTAL T. NORD-EST
Passagers Aller	11	1	2			14
Passagers Retour	5	1		1		7
	16	2	2	1		21

Véhicules

	Fakahina	Fangatau	Napuka	Puka Puka	Tepoto Nord	TOTAL T. NORD-EST
Voitures Aller	3		1			4
Voitures Retour			1			1
	3		2			5
2 Roues Aller	2	2	5			9
2 Roues Retour	3	1		1		5
	5	3	5	1		14

GAMBIER

RECAPITULATIF PAR ILE ANNEE 2014

	Rikitea	Marutea Sud	Matureivavao	Tenararo	Tenarunga	Vahanga	TOTAL GAMBIER
Alimentaire	1 329	85					1 414
Mat.construction	1 080	31					1 111
Hydrocarbure	1 012	292					2 204
Divers	490	24					514
Fret Aller	4 811	432					5 243
Coprah	19						19
Produits de la mer	3						3
Nono							
Produits agricoles							
Nacre	141	35					176
Divers	232	136					368
Fret Retour	395	171					566
Total Fret (en t)	5 206	603					5 809

Passagers

	Rikitea	Marutea Sud	Matureivavao	Tenararo	Tenarunga	Vahanga	TOTAL GAMBIER
Passagers Aller	1						1
Passagers Retour	1						1

Véhicules

	Rikitea	Marutea Sud	Matureivavao	Tenararo	Tenarunga	Vahanga	TOTAL GAMBIER
Voitures Aller	17	1					18
Voitures Retour	5						5
	22	1					23
2 Roues Aller	58						58
2 Roues Retour	2						2
	60						60

► Caractéristiques de la flotte (âge, capacité) et trafics par navires 2014

Source : DPAM

Navires	Année de construction	Âge des navires	Principales Îles/archipel de la licence	Type	Capacité en pax	Capacité fret en tpl	nb de rotations annuelles (déclarées)	Dist. parcourue par rotation (NM)	Fret 2014	Pax 2014
Dory	1976	39	Tuamotu Ouest	Charge	12	500	52	921	6 005	0
Taporo IX	1976	39	Marquises	Charge	12	2 818	20	1 842	11 408	0
Taporo VI	1977	38	ISLV	Charge	12	1 200	104	327	37 771	1 534
Taporo VII	1977	38	ISLV	Charge	12	2 360	156	327	55 779	1 611
Te Haere Maru Express 7	1977	38	ISLV (intra)	Passagers	77	17	520	298	nc	Nc
Mareva Nui	1978	37	Tuamotu ouest	Charge	12	1 250	17	1 101	10 275	457
St Xavier Maris Stella III	1978	37	Tuamotu ouest	Charge	12	1 150	22	1 057	21 232	173
Kura Ora II	1979	36	Tuamotu Centre / NE / Est	Charge	12	1 100	12	2 350	4 652	89
Nuku Hau	1979	36	Tuamotu Est/Gambier	Charge	12	1 200	12	2 685	9 064	62
Hawaiki Nui	1980	35	ISLV	Charge	12	1 158	104	326	43 589	1 948
Taporo VIII	1981	34	Tuamotu Est/Gambier	Charge	12	1 266	16	2 946	13 910	90

Navires	Année de construction	Âge des navires	Principales îles/archipel de la licence	Type	Capacité en pax	Capacité fret en tpl	nb de rotations annuelles (déclarées)	Dist. parcourue par rotation (NM)	Fret 2014	Pax 2014
Cobia II	1984	31	Scolaires	Charge	12	27	40	889	22	1
Aremiti 1	1988	27	Scolaires	Passagers	77	nc	nc	nc	nc	Nc
Tahiti Nui 6	1994	21	ISLV	Charge	12	75	nc		15	13
Te Haere Maru IV	1994	21	ISLV (intra)	Passagers	64	13	910	32	nc	Nc
Te Haere Maru V	1995	20	ISLV (intra)	Passagers	64	13	910	42	nc	Nc
Te Haere Maru VI	1995	20	ISLV (intra)	Passagers	74	nc	910	28	nc	Nc
Tahiti Nui 9	1997	18	ISLV + Australes + IO + TC	Charge	12	458	nc		1 600	0
Tahiti Nui 1	1999	16	ISLV + Australes + Marquises + TC	Mixte	198	1 299	nc		1 964	1 445
Aranui III	1999	16	Marquises	Mixte	217	3 800	16	1 850	18 321	4 886
Aremiti 5	2003	12	IDV	Mixte	445	100	2 080	22	2 059	405 359
Maupiti Express II	2004	11	ISLV (intra)	Passagers	120	46	260	171	nc	Nc
Cobia III	2005	10	Tuamotu ouest	Charge	12	400	52	961	4 770	794
Tahiti Nui 8	2005	10	ISLV + Australes	Charge	12	1 000	nc		5 869	0
Terevau	2005	10	IDV	Passagers	358	67	2 132	22	0	599 625
Tuhaa Pae IV	2012	3	Australes	Mixte	98	1 584	32	1 650	21 587	638
Aremiti Ferry II	2013	2	IDV	Mixte	1 000	480	1 352	22	150 427	537 844
Total flotte									420 304	1 556 556

Annexe 1.7. Données sur les EVASAN et le transport scolaire

► Transferts sanitaires (EVASAN)

Données 2013 (source CPS)	Unités	Maritime (AR)	Aérienne (AR)	Total AR
Nombre d'EVASAN par modes de transport	AR	7 483	20 023	27 506
<i>dont avion régulier</i>	AR		17 579	<i>17 579</i>
<i>dont avion spécial</i>	AR		1 879	<i>1 879</i>
<i>dont hélicoptère</i>	AR		122	<i>122</i>
Coût des transports sanitaires	F.CFP	50 500 000	1 243 000 000	1 293 500 000
Coût des transports pour chaque EVASAN par mode	F.CFP	6 748,63	62 078,61	47 026,10

Données 2013 (source CPS)	Unités	Programmées	En urgence sur réquisition	Total AR
Nombre d'EVASAN par catégories*	AR	24 828	2 678	27 506
Coût total maritime + aérien	F.CFP	794 000 000	499 500 000	1 293 500 000
<i>dont coût total par voie maritime par catg</i>	F.CFP	44 000 000	6 500 000	50 500 000
<i>dont coût total par voie aérienne par catg</i>	F.CFP	750 000 000	493 000 000	1 243 000 000
Coût des transports / EVASAN par catégorie	F.CFP	31 980,02	186 519,79	47 026,10

Données 2013 (source CPS)	Unités	EVASAN vers TAHITI	EVASAN intra-archipel	Total AR
Nombre d'EVASAN	AR	21 901	5 605	27 506
% par destination	%	80%	20%	100%

► Scolaires (données 2013)

Source : Ministère de l'Education

Transport scolaire par voie aérienne	Total élèves transportés	Coût global	Coût / élève
A-Australes	343	35 349 421	103 060
A-GMR	44	180 774 360	184 276
A-Tuamotu	937		
A-IDV	30	N/A	N/A
A-ISLV	300	30 787 001	102 623
A-Marquises	389	68 642 016	176 458
Total	2 043	315 552 798	154 456
Transport scolaire par voie maritime	Total élèves transportés	Coût global	Coût / élève
M-Australes	56	19 454 925	347 409
M-GMR	-	84 653 060	486 512
M-Tuamotu	174		
M-IDV	630	92 361 530	146 606
M-ISLV	384	20 587 578	53 613
M-Marquises	156	369 338	2 368
Total	1 400	217 426 431	155 305

Annexe 1.8. Estimations détaillées de trafics par modes de transports

► Trafics passagers

Source : Base de données établie par référence à la documentation DAC

PAX	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2 020	2 021	2 022	2 023	2 024	2 025
Capacité de référence aérien	838 016	838 016	838 016	838 016	838 016	838 016	838 016	838 016	838 016	838 016	838 016	838 016
Total pax aériens	709 520	711 649	713 784	715 925	718 073	720 227	722 388	724 555	726 728	728 909	731 095	733 289
Résidents	454 790	456 154	457 523	458 895	460 272	461 653	463 038	464 427	465 820	467 218	468 619	470 025
Touristes	254 730	255 494	256 261	257 029	257 801	258 574	259 350	260 128	260 908	261 691	262 476	263 263
Aérien - OD Tahiti	576 890	578 621	580 357	582 098	583 844	585 595	587 352	589 114	590 882	592 654	594 432	596 216
Résidents	390 140	391 310	392 484	393 662	394 843	396 027	397 215	398 407	399 602	400 801	402 003	403 209
Touristes	186 750	187 310	187 872	188 436	189 001	189 568	190 137	190 707	191 279	191 853	192 429	193 006
Aérien - OD Autres îles	132 630	133 028	133 427	133 827	134 227	134 631	135 035	135 440	135 847	136 254	136 663	137 073
Résidents	64 650	64 844	65 038	65 234	65 429	65 626	65 822	66 020	66 218	66 417	66 616	66 816
Touristes	67 980	68 184	68 388	68 594	68 799	69 006	69 213	69 420	69 629	69 838	70 047	70 257
Capacité référence OD Tahiti-Moorea (maritim)	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000
Maritime - pax	1 590 665	1 595 437	1 600 223	1 605 024	1 609 839	1 614 669	1 619 513	1 624 371	1 629 244	1 634 132	1 639 034	1 643 951
OD Tahiti-Moorea	1 582 130	1 586 876	1 591 637	1 596 412	1 601 201	1 606 005	1 610 823	1 615 655	1 620 502	1 625 364	1 630 240	1 635 131
OD Tahiti-Autres	8 535	8 561	8 586	8 612	8 638	8 664	8 690	8 716	8 742	8 768	8 795	8 821
Capacité de référence de transport OD Tahiti-A	9 500	9 500	9 500	9 500	9 500	9 500	9 500	9 500	9 500	9 500	9 500	9 500

► Trafics fret

Source : Base de données établie par référence à la documentation DPAM

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2 020	2 021	2 022	2 023	2 024	2 025
Capacité d'emport fret de référence	942 596	942 596	942 596	942 596	942 596	942 596	942 596	942 596	942 596	942 596	942 596	942 596
Total Fret maritime	420 319	423 261	431 724	439 246	445 821	451 442	456 102	459 794	462 513	464 251	466 000	467 762
Aller	344 124	346 533	348 959	351 401	353 861	356 338	358 833	361 344	363 874	366 421	368 986	371 569
Retour	76 195	76 728	82 765	87 845	91 960	95 103	97 269	98 450	98 639	97 830	97 014	96 194
IDV - trafics fret	162 137	163 272	166 536	169 438	171 974	174 142	175 940	177 365	178 413	179 083	179 758	180 438
Capacité max emport	249 951	249 951	249 951	249 951	249 951	249 951	249 951	249 951	249 951	249 951	249 951	249 951
IDV - Réserve capacité	87 814	86 679	83 415	80 513	77 977	75 809	74 011	72 586	71 538	70 868	70 193	69 513
ISVL - trafics fret	132 783	133 712	136 386	138 762	140 839	142 615	144 087	145 254	146 112	146 661	147 214	147 771
Capacité max emport	460 044	460 044	460 044	460 044	460 044	460 044	460 044	460 044	460 044	460 044	460 044	460 044
ISLV - Réserve capacité	327 261	326 332	323 658	321 282	319 205	317 429	315 957	314 790	313 932	313 383	312 830	312 273
TG - trafics fret	73 208	73 720	75 194	76 505	77 650	78 629	79 440	80 084	80 557	80 860	81 164	81 471
Capacité max emport	106 715	106 715	106 715	106 715	106 715	106 715	106 715	106 715	106 715	106 715	106 715	106 715
TG - Réserve capacité	33 507	32 994	31 520	30 210	29 065	28 086	27 274	26 631	26 157	25 855	25 550	25 243
Marquises - trafics fret	27 713	27 907	28 465	28 961	29 394	29 765	30 072	30 316	30 495	30 610	30 725	30 841
Capacité max emport	87 870	87 870	87 870	87 870	87 870	87 870	87 870	87 870	87 870	87 870	87 870	87 870
Marquises - Réserve capacité	60 157	59 963	59 405	58 909	58 476	58 105	57 798	57 554	57 375	57 260	57 145	57 029
Australes - trafics fret	24 478	24 649	25 142	25 580	25 963	26 290	26 562	26 777	26 935	27 036	27 138	27 241
Capacité max emport	38 016	38 016	38 016	38 016	38 016	38 016	38 016	38 016	38 016	38 016	38 016	38 016
Australes - Réserve capacité	13 538	13 367	12 874	12 436	12 053	11 726	11 454	11 239	11 081	10 980	10 878	10 775
Total fret	420 319	423 261	431 724	439 246	445 821	451 442	456 102	459 794	462 513	464 251	466 000	467 762
Réserve de capacité totale	522 277	519 334	510 871	503 349	496 775	491 154	486 494	482 801	480 083	478 345	476 595	474 833
% capacité totale résiduelle	55%	55%	54%	53%	53%	52%	52%	51%	51%	51%	51%	50%

► Projets envisagés dans les estimations de trafics

Source : Résultat des analyses réalisées en Groupe de travail de phase 2 (validation en COPIL)

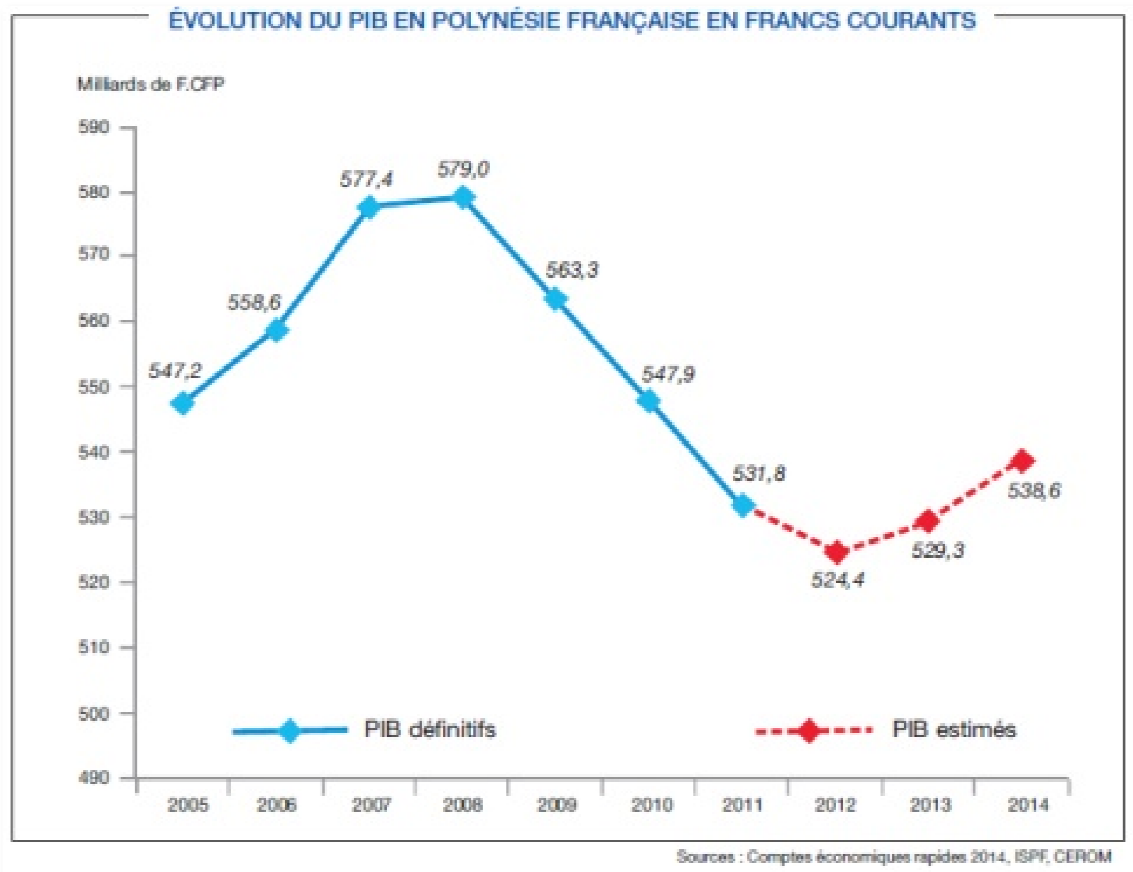
Hypothèse examinée	Description	Echéance de réalisation	Impacts trafics passagers interinsulaires	Impacts trafics fret interinsulaires	Impact environnemental
Projet de ferme aquacole à Hao	<p>Le projet envisagé consiste à installer sur 25 ha une ferme aquacole sur l'île de Hao.</p> <p>Le coût estimé du projet est de 150 milliards de FCFP.</p> <p>Il induira environ 400 emplois salariés directs et indirects.</p> <p>Le Pays interviendra pour la réalisation d'une route et l'extension d'une digue permettant de rejoindre plus facilement les installations aquacoles.</p>	<p>La date effective de réalisation du projet aquacole est inconnue à ce jour.</p> <p>Toutefois, il apparaît raisonnable de prendre pour hypothèse une réalisation par le Pays de la déviation de la route sur l'année 2017.</p>	<p>Il a été avancé un doublement de la population de Hao (1066 habitants en 2012) dans les 5 ans suivants la réalisation du projet.</p> <p>Toutefois, en l'absence de date effective de réalisation du projet, l'impact en termes de passager n'a pas été intégré aux projections de trafics. Il est donc pris pour hypothèse que l'offre de transport actuelle (desserte ATR 72) répondra le moment venu au surplus de demande.</p>	<p>L'impact fret direct du projet est inconnu à ce jour. Le projet étant privé, il appartiendra au porteur de projet de mobiliser les armateurs du Pays en cas de besoin (affrètement).</p> <p>Les matériaux destinés à la construction de la déviation de la route par le Pays seront récupérés directement sur l'île (pas de fret à transporter vers Hao).</p>	<p><u>Projet aquacole</u> : non caractérisé</p> <p><u>Route Pays</u> : non caractérisé</p>
Projet Tahiti Mahana Beach	<p>Projet en cours de définition de 3300 milliards de FCFP avec installations hôtel, restauration, logements, etc.</p>	<p>2020 (évaluation)</p>	<p>Impact non identifiable : si le projet rend Tahiti plus attractif que d'autres destinations type Bora Bora, il serait négatif (concurrence entre destinations). Il peut aussi induire du trafic complémentaire pour les touristes désireux, à partir de Tahiti, de rayonner sur les autres îles.</p>	<p>Aucun ou limité à l'acheminement de fruits, légumes et artisanat local déjà rapatriés à partir des îles</p>	<p>Impact sur les transports interinsulaires extrêmement léger</p>

Hypothèse examinée	Description	Echéance de réalisation	Impacts trafics passagers interinsulaires	Impacts trafics fret interinsulaires	Impact environnemental
Projet numérique	Deux projets numériques sont en cours de réflexion. Le premier projet (projet Tuamotu) consiste à relier Rangiroa, Fakarava et Hao en fibre optique. Le second (projet Tuamotu-Marquises) consisterait à envisager de raccorder la fibre optique de Hao aux Marquises	Projet Tuamotu : horizon > 5 ans Projet Tuamotu-Marquises : horizon > 10 ans	Les études sur la mise en place de projets fibres optiques évaluent l'impact sur les transports de passagers de - 0,5 % à -1 % au maximum (en raison de la possibilité d'utiliser de l'e-learning, e-administration, e-santé, etc.). Effet marginal dans les estimations, non intégré.	Aucun	Pour une baisse du trafic passager de 1% vers les 3 îles, l'économie en carburant serait de 38 000 litres soit 120 tCO2
Projet utilisation du coprah dans les centrales hybrides	Le Pays envisage de poursuivre le développement de centrales hybrides sans qu'il n'y ait de programmation arrêtée à ce jour. L'usage du coprah en substitution du gasoil est possible techniquement mais nécessite de cibler les îles pertinentes et d'installer des moyens de presse du coprah dans ces îles. Pas de programmation sur ce point. En attente PCE.	Pas de programmation (projet en réflexion stratégique dans le cadre du PCE)	Aucun a priori	L'impact fret serait négatif pour les armateurs mais assez marginal car il induirait la possibilité (en l'état) de remplacer 14 % du gasoil destiné à la production électrique par de l'huile de coprah (dont 7 % réalisable). Cela représente potentiellement un volume de 5 millions de litres (sur les 40 millions de litres destinés à la production d'électricité dans les îles), et de 10 000 tonnes de coprah non transportées. Ces éléments ont été intégrés dans les projections de trafics à horizon 2016.	Impact environnemental estimé positif car 5 millions de litres d'huile de coprah seraient produits directement dans les îles (donc non transportés par fûts ou cubitainer avec le risque de laisser les fûts sur place). Impact également sur la diminution de la consommation de gasoil
Projet zéro fûts dans les îles	Le Pays envisage de légiférer pour supprimer le transport d'hydrocarbures en fûts dans les îles.	2020	Aucun	A priori aucun car cela induit un remplacement des fûts par des cubitainers ou du transport en vrac.	Statu quo, sauf interdiction ou limitation de l'usage de l'essence dans les îles envisagée

Hypothèse examinée	Description	Echéance de réalisation	Impacts trafics passagers interinsulaires	Impacts trafics fret interinsulaires	Impact environnemental
Création de nouveaux établissements scolaires	Projet de collège/Cetad à Bora Bora (Nunue). 1.200 élèves envisagés pour ce nouvel établissement.	2017	Impact limité (adaptation de l'offre à la demande)	Impact marginal : transport des matériaux pour la construction de l'établissement (non évalué)	Impact non-évalué sur les transports
Création / suppression d'établissements sanitaires	Suppression de certains établissements sanitaires envisagée mais en cours de réflexion dans le cadre du Schéma d'Organisation sanitaire.	inconnu	A actualiser si nécessaire en fonction du Schéma d'organisation sanitaire en cours d'élaboration	A actualiser si nécessaire en fonction du Schéma d'organisation sanitaire en cours d'élaboration	A actualiser si nécessaire en fonction du Schéma d'organisation sanitaire en cours d'élaboration
Déchets (rapatriement)	Application de la réglementation relative au rapatriement des déchets recyclables, spéciaux et dangereux et rapatriement de 100 % de ces déchets avec installations dédiées sur les ports (espace de 400 à 500 m ²) pour la collecte (coût : environ 120 à 160 MCFP pour une quinzaine de bacs)	2016	Aucun	<p>Déchets recyclables secs rapatriables (estimations PTPU – GIRUS) : 8.500 t / an ; Tuamotu : 2100 t / an ; Marqueses : 1300 t / an ; ISLV : 4000 t / an ; Australes : 600 t / an ; Gambier : 200 t / an ; <i>IDV : 13000 t / an (pour info).</i></p> <p>Dangereux, spéciaux (tonnage annuel inconnu)</p> <p>Encombrants : carcasses, frigos...etc. (inconnu)</p> <p>Stocks historiques (inconnus)</p> <p>Intégration de 8.500 t / an à compter de 2016</p>	Impact positif sur l'environnement (les déchets ne restent pas dans les îles) Impact GES très marginal (les déchets sont considérés comme du fret comme les autres)

ANNEXE 2. DONNEES TERRITORIALES GENERALES

Annexe 2.1. Evolution du PIB



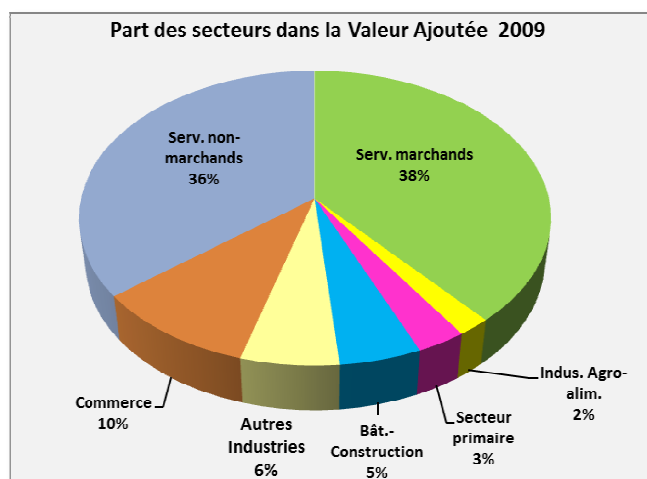
Sources : CROM - ISPF juillet 2015

Annexe 2.2. Structure du PIB (valeur ajoutée)

LES PRINCIPAUX AGRÉGATS ET LEUR ÉVOLUTION (VALEUR COURANTE)

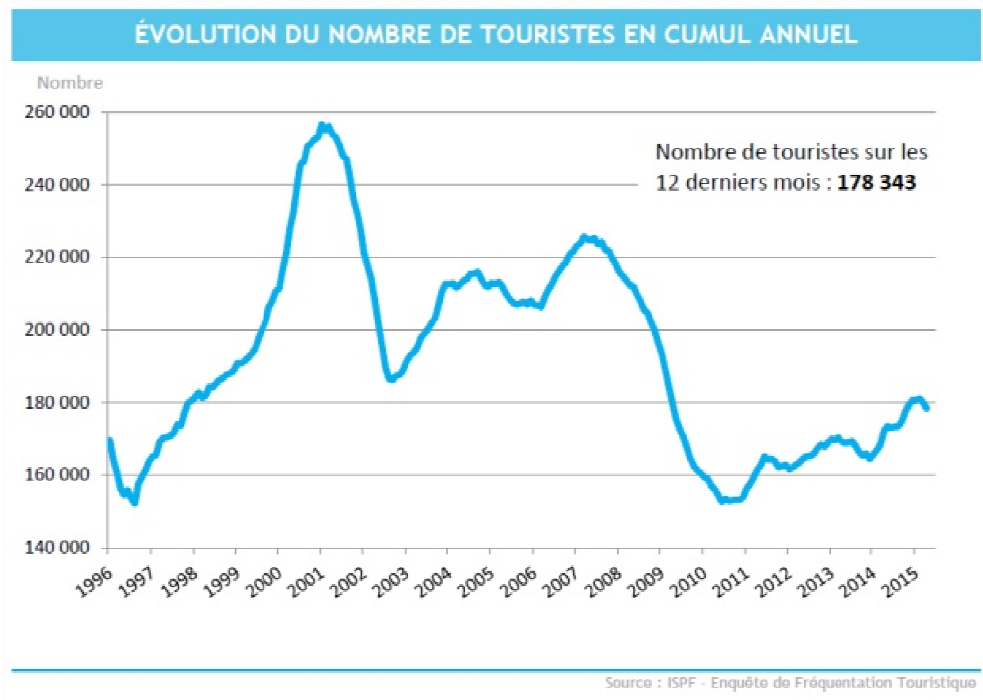
	Année			Variation 2014/2013		
	2012	2013	2014	Valeur	Prix	Volume
<i>Unité :</i>	<i>milliards de F.CFP</i>			<i>%</i>	<i>%</i>	<i>%</i>
Produit intérieur brut	524,4	529,3	538,6	1,8	0,8	1,0
Consommation des ménages	362,9	365,7	368,1	0,7	0,5	0,2
Consommation publique	178,4	177,8	176,9	- 0,5	0,7	- 1,2
Investissement public	19,4	19,7	26,4	34,0	0,4	33,5
Investissement privé et variations de stocks	75,7	78,3	78,9	0,8	0,6	0,2
Importations de biens et de services	209,3	207,7	207,8	0,0	0,1	- 0,1
Exportations de biens et de services	97,2	95,9	96,8	1,0	0,8	0,2

Sources : Comptes économiques rapides 2014, ISPF, CEROM



Sources : ISPF - IEOM

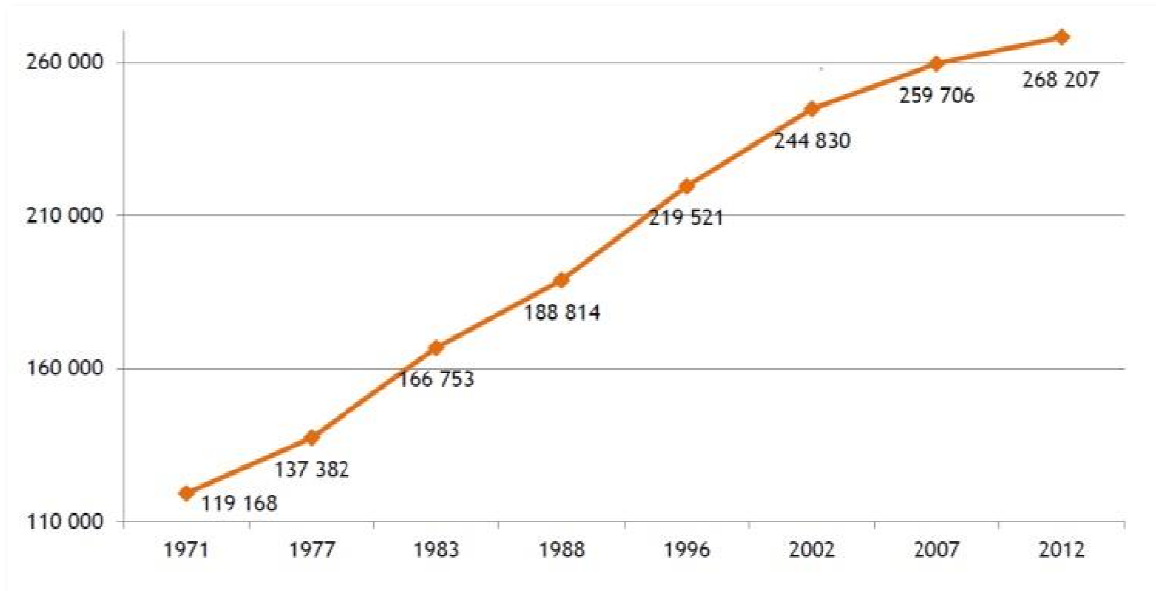
Annexe 2.3. Evolution de la fréquentation touristique



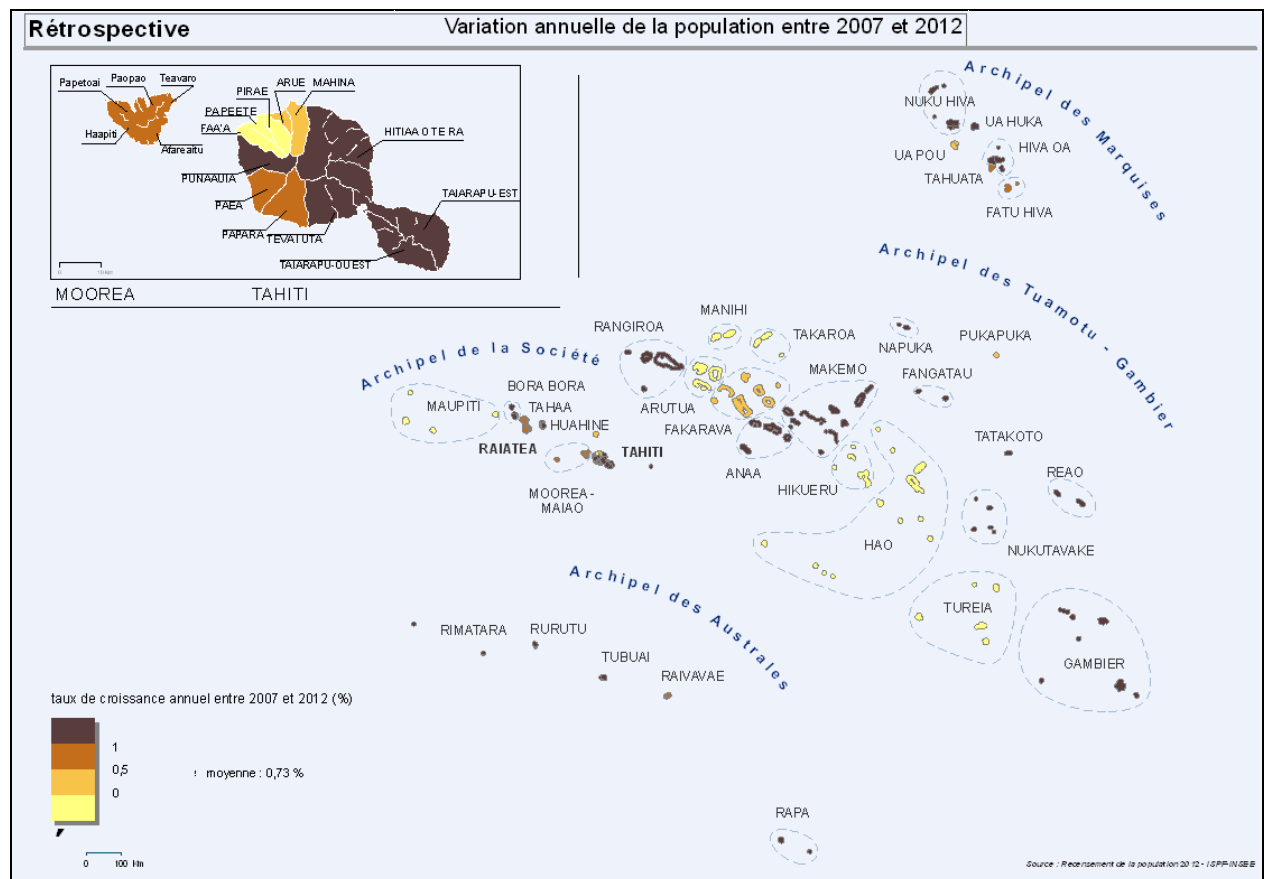
Sources : ISPF avril 2015

Annexe 2.4. Population

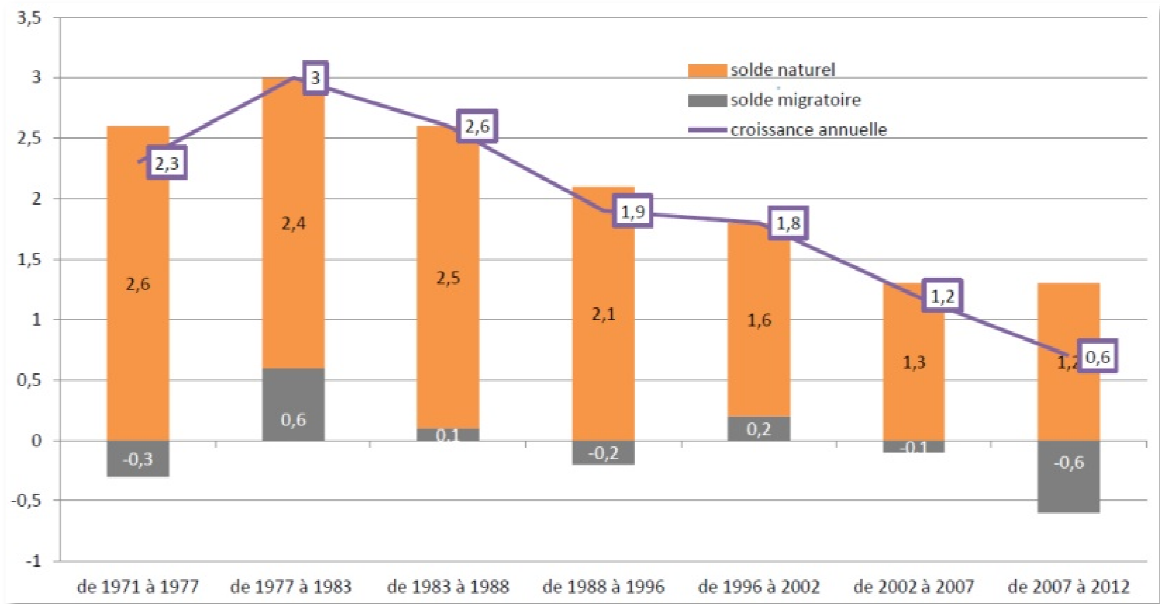
► Evolution de la population



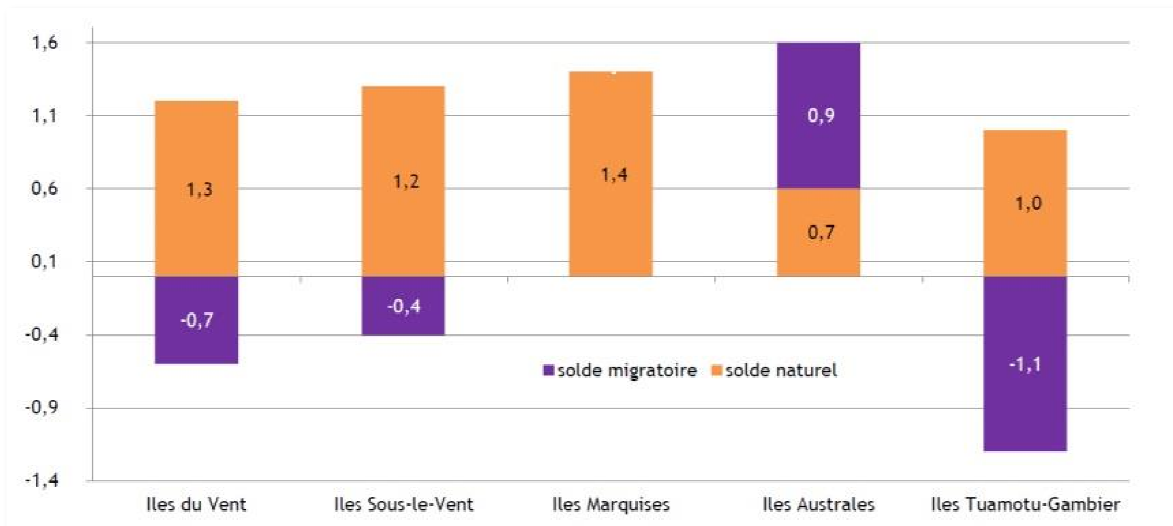
Sources :INSEE, ISPF -RP2012



► Solde migratoire et solde naturel : contribution à la croissance démographique



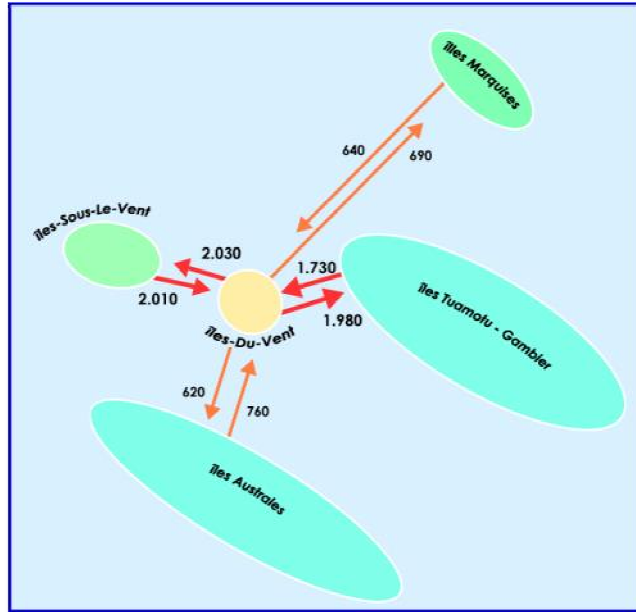
Sources : INSEE, ISPF -RP2012



Sources : INSEE, ISPF -RP2012

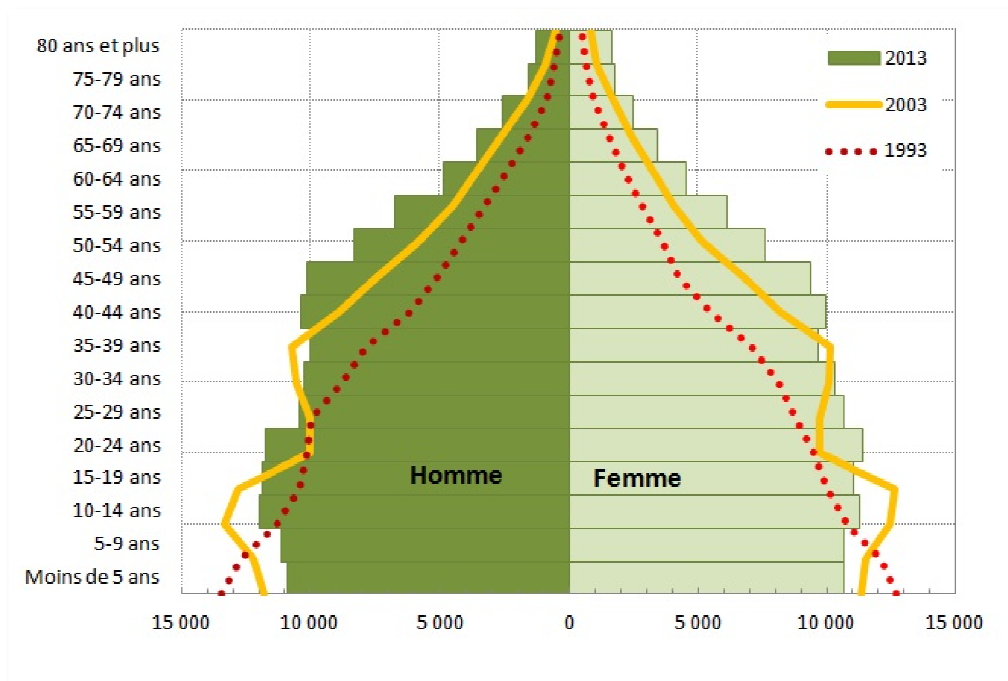
► Migrations interinsulaires

Les migrations inter archipels entre 2007 et 2012



Sources :INSEE, ISPF –RP2012

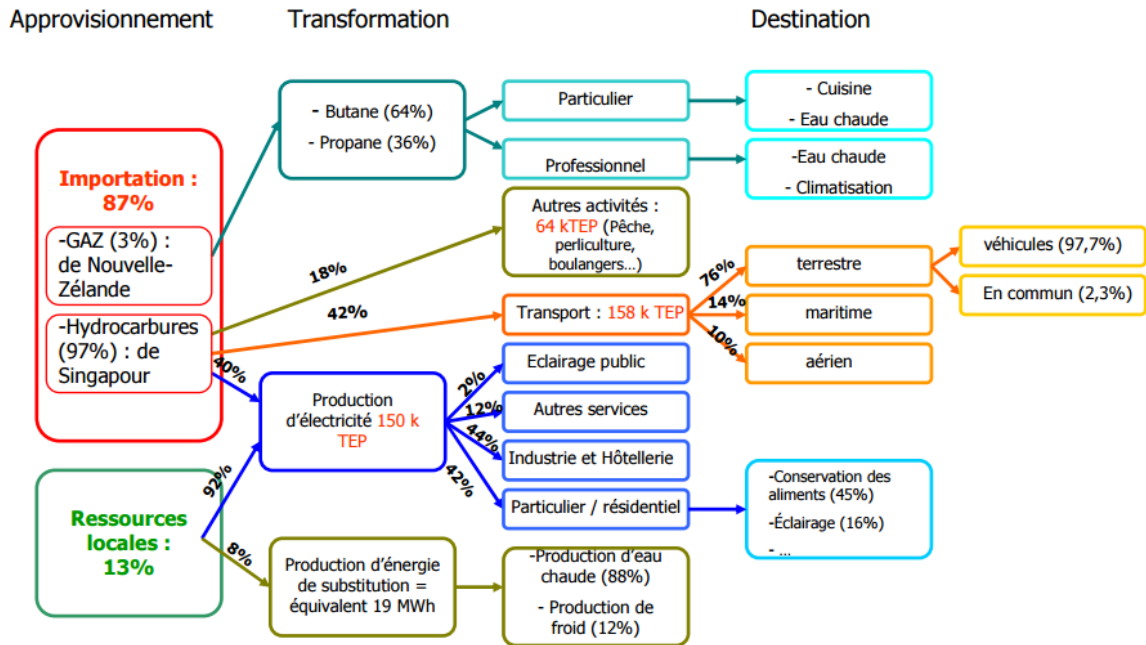
► Pyramide des âges



Sources :INSEE, ISPF –RP2012

Annexe 2.5. Données sur la situation énergétique du Pays

► Consommations d'énergies par usage en Polynésie française

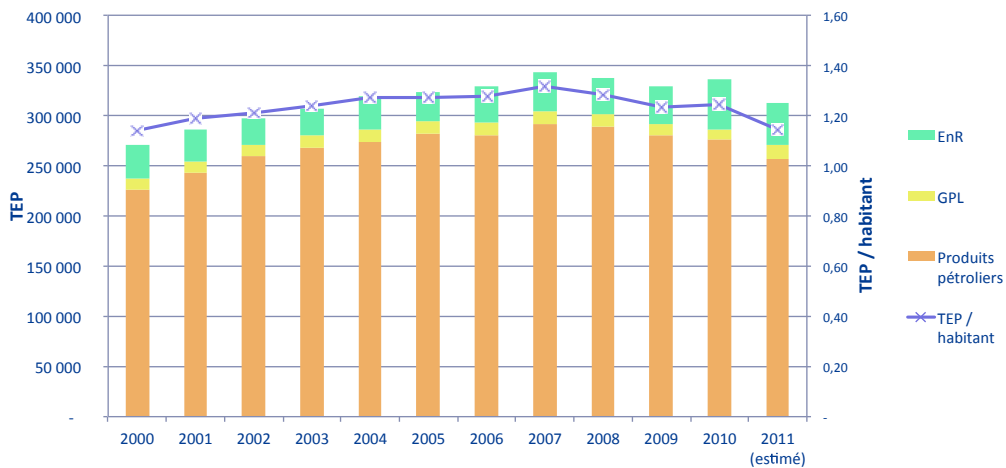


*TEP = Tonne Equivalent Pétrole (= quantité d'énergie libérée par la combustion d'une tonne de pétrole)

Source : service de l'Energie 2011

Le secteur du transport interinsulaire consomme ainsi environ 37 millions de litres de carburant par an (20 millions pour le transport maritime, et 17 millions pour le transport aérien), ce qui représente entre 10 et 15% (selon les années) de la consommation totale d'hydrocarbures de Polynésie française.

► Consommations par type d'hydrocarbures

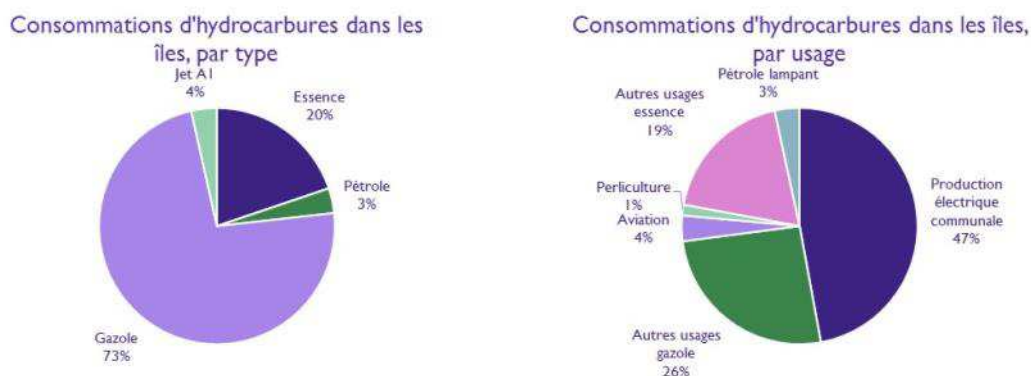


Source : schéma directeur des énergies renouvelables, Carbone 4, 2012

► Volumes de carburants et usages dans les îles

La quantité d'hydrocarbures transportées vers les îles de Polynésie était de 88 millions de litres en 2013, soit environ 30% de la consommation totale de carburant.

Les deux graphiques suivant illustrent la répartition de ces 88 millions de litres par type de carburant et par usage final. Notons que cette donnée n'est pas centralisée et/ou inaccessible auprès des services du Pays, nous avons donc dû recouper plusieurs sources d'informations pour parvenir à ces graphiques. L'exactitude des chiffres n'est donc pas garantie, et certaines catégories ne sont pas détaillées.



Données : Affaires Economiques, Carbone 4 (données 2011), EDT, Air Tahiti

L'essentiel du carburant utilisé est du gazole, utilisé majoritairement pour la production électrique. Cela représente un volume de 35 millions de litres pour les îles sous concession EDT et environ 6 millions pour les îles en régie.

► Stations-services présentes dans les îles

Ile	Nb stations terrestres	Nb stations marines	Essence (m3)	Gazole	Kérosène
TAHITI	35	2	1 269	1 208	93
MOOREA	4	1	157	136	10
RAIATEA	3	2	109	70	10
BORA BORA	2	1	63	48	5
TAHAA	2	1	42	32	4
HUAHINE	2	-	35	23	12
RANGIROA	-	1	34	43	-
NUKU HIVA	1	1	20	110	-
HIVA OA	1	-	18	15	-
RURUTU	1	-	10	10	-
TUBUAI	1	-	10	19	-
MAUPITI	1	-	9	9	-

Source : Plan climat stratégique (en cours d'élaboration)