



Avec le concours de



Phase 1 – Rapport de diagnostic

mai 15

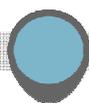
Ministère de l'Équipement, de
l'Aménagement, de l'Urbanisme et
des Transports Intérieurs de
Polynésie française



Schéma Directeur des déplacements
durables interinsulaires de Polynésie
française (2015-2025)

En partenariat avec :





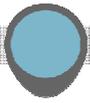
Préambule	7
1. Avant-propos	9
1.1. L'organisation d'un déplacement dans les îles	9
1.2. Récit de Patrice Perrin	9
1.2.1. L'organisation du déplacement dans les îles	9
1.2.2. Les étapes du déplacement	10
1.3. Nos constats préliminaires	13
2. Méthodologie générale de réalisation du diagnostic	17
2.1. Principes de réalisation du diagnostic	17
2.1.1. Aspects généraux	17
2.1.2. Un fil conducteur : la logique de déplacement durable	17
2.1.3. Une approche systémique technique d'ensemble	19
2.2. Concertations préalables	20
2.2.1. Les Commissions thématiques	20
2.2.2. Autres concertations	21
2.3. Plan du rapport et contributions	22
3. Diagnostic territorial général	23
3.1. Analyse de la situation géographique	23
3.2. Analyse de la situation administrative	25
3.3. Analyse de la démographie du Pays	28
3.3.1. Pyramide des âges et structure de la population	30
3.3.2. Les migrations en Polynésie française	31
3.3.3. Répartition et évolution de la population au sein du territoire	32
3.3.4. Les migrations inter-archipels	35
3.4. Analyse de la situation économique globale	36
3.4.1. Le Produit Intérieur Brut de la Polynésie française	36
3.4.2. Niveau de vie comparée	37
3.4.3. Les grandes composantes de l'activité économique polynésienne	38
3.4.4. Analyse du tissu économique	39
3.4.5. Emploi & Chômage	46
3.5. Analyse de la situation énergétique de la Polynésie française	49
3.5.1. En Polynésie française	49
3.5.2. Volumes de carburants et usages dans les îles	50
3.5.3. Dépendance énergétique	51
3.6. Analyse du développement numérique du Pays	51
3.7. Analyse des chiffres clés du secteur des transports interinsulaires	52
3.7.1. Données économiques	52
3.7.2. Emplois dans le secteur des transports	53
3.7.3. Données sectorielles clés	53
3.8. Synthèse	55

4. Diagnostic du cadre réglementaire applicable aux transports interinsulaires 57

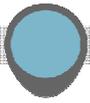
4.1.	Rappel du cadre juridique général applicable en Polynésie française (tous secteurs confondus)	57
4.1.1.	L'Article 74 de la Constitution du 4 octobre 1958	57
4.1.2.	La loi portant statut d'autonomie de la Polynésie française	58
4.1.3.	L'applicabilité du droit européen en Polynésie française	60
4.2.	Réglementation et principes généraux relatifs aux transports interinsulaires (dessertes aériennes et maritimes)	61
4.2.1.	Introduction générale sur les acteurs en charge de la réglementation applicable aux transports interinsulaires	61
4.2.2.	La réglementation cadres et les principes généraux	62
4.2.3.	Les principaux éléments de la réglementation portant sur les « aides économiques et fiscales » au secteur des transports interinsulaires (normes transversales)	68
4.2.4.	Les réglementations transversales applicables au transport scolaire et sanitaire (voie maritime et aérienne)	80
4.2.5.	Les autres textes transversaux applicables aux transports interinsulaires	83
4.3.	La réglementation particulière applicable au transport maritime	84
4.3.1.	Les acteurs institutionnels chargés de l'élaboration de la réglementation relative aux dessertes maritimes interinsulaires et de son application	84
4.3.2.	La délibération « cadre » de 1977	85
4.3.3.	Le cadre juridique des « aides économiques et fiscales » et incitations spécifiques au secteur du transport maritime interinsulaire	87
4.3.4.	Le cadre juridique portant sur les marins / personnels navigants assurant le transport maritime interinsulaire	92
4.3.5.	Le cadre juridique relatif à la sécurité dans les navires	93
4.3.6.	Le cadre juridique applicable au transport d'hydrocarbures et de gaz	95
4.3.7.	Le cadre juridique portant sur la tarification du transport de passagers et de fret	98
4.3.8.	Le cadre juridique portant sur les redevances et tarifs perçus sur les navires assurant le transport interinsulaire et l'occupation du domaine public portuaire	98
4.3.9.	Le cadre juridique applicable à l'examen et au suivi de l'économie des liaisons maritimes réalisées par les armateurs	99
4.3.10.	Eléments de généraux benchmark	100
4.4.	La réglementation applicable au transport aérien	103
4.4.1.	Les acteurs institutionnels chargés de l'élaboration de la réglementation relative aux liaisons aériennes et de son application	103
4.4.2.	Le cadre juridique général de la réglementation portant sur la desserte aérienne interinsulaire	105
4.4.3.	Le cadre juridique « conventionnel » relatif au transport aérien public	109
4.4.4.	Autres réglementations	112
4.5.	Synthèse générale du diagnostic de la réglementation applicable aux transports interinsulaires	113

5. Diagnostic des déplacements interinsulaires 114

5.1.	Méthodologie d'analyse	114
-------------	-------------------------------	------------



5.2.	Les principales infrastructures de transports interinsulaires, maritimes et aériennes	114
5.3.	Les déplacements des personnes	116
5.3.1.	Approche quantifiée des flux de déplacement interinsulaires	116
5.3.2.	Les principaux motifs de déplacement interinsulaire	118
5.4.	Le transport de fret	123
5.5.	Les principaux générateurs de déplacements et leur évolution	125
5.5.1.	Les principaux pôles attractifs	125
5.5.2.	Les infrastructures d'hébergement et d'animation touristique	127
5.5.3.	Les projets identifiés	128
5.5.4.	Projections démographiques	129
5.6.	Synthèse	130
6.	Diagnostic des dessertes maritimes	132
6.1.	Méthodologie	132
6.2.	Analyses transversales	132
6.2.1.	Présentation des principaux acteurs du transport interinsulaire par voie maritime	132
6.2.2.	Etat général des dessertes à l'échelle du Pays	134
6.2.3.	Données quantitatives générales	136
6.2.4.	Principaux aménagements liés au transport maritime	139
6.2.5.	La flotte	145
6.2.6.	Formation des agents du transport maritime	151
6.3.	Analyses des dessertes maritimes et des flux des archipels	153
6.3.1.	Introduction	153
6.3.2.	Archipel de la Société (îles du vent et sous le vent)	159
6.3.3.	Archipel des Tuamotu-Gambier	162
6.3.4.	Archipel des Marquises	167
6.3.5.	Archipel des Australes	169
6.3.6.	Focus sur la flottille administrative	170
6.4.	Approche comparative (Benchmark)	172
6.4.1.	Le Cap Vert	172
6.5.	Compte d'exploitation type en matière de desserte maritime	173
6.6.	Synthèse	174
7.	Diagnostic des liaisons aériennes	175
7.1.	Méthodologie	175
7.2.	Analyses transversales	176
7.2.1.	Le système de desserte aérienne de la Polynésie française : Principes généraux	176
7.2.2.	Etat général des liaisons à l'échelle du Pays	177
7.2.3.	La carte des dessertes aériennes	178
7.2.4.	Les trafics et autres données quantitatives	178
7.2.5.	Problématiques des hydrocarbures spécifiques au transport aérien	182
7.2.6.	L'infrastructure aéroportuaire et sa gestion	186
7.2.7.	Les avions et autres aéronefs utilisés	190



7.2.8.	Les ressources humaines du système de transport aérien interinsulaire	191
7.3.	Analyse des dessertes aériennes : le transport de passagers	192
7.3.1.	Les différents types de transporteurs	192
7.3.2.	Focus sur le transporteur principal (Air Tahiti) et son modèle économique	193
7.3.3.	Les autres transporteurs de passagers existants ou en projet	202
7.3.4.	Focus sur la réponse aux besoins spécifiques : santé et éducation	203
7.4.	Le fret aérien	204
7.5.	Analyse des liaisons aériennes par faisceau géographique	206
7.5.1.	Éléments communs à l'ensemble des faisceaux géographiques	206
7.5.2.	Iles de la Société (iles du vent et sous le vent)	206
7.5.3.	Iles Tuamotu-Nord	207
7.5.4.	Iles Tuamotu-Est-Gambier	208
7.5.5.	Iles Marquises	209
7.5.6.	Iles Australes	210
7.6.	Approche comparative (Benchmark)	210
7.6.1.	Données générales	210
7.6.2.	Comparaison avec la Nouvelle-Calédonie	211
7.6.3.	Comparaison avec la France métropolitaine	212
7.6.4.	Autre comparaison	213
7.7.	Compte d'exploitation type en matière de liaison aérienne	214
7.7.1.	Le compte type	214
7.7.2.	L'impact des défiscalisations	215
7.8.	Synthèse du diagnostic des liaisons aériennes interinsulaires	216
7.8.1.	Un système globalement adapté aux besoins malgré ses imperfections mais fragile	216
7.8.2.	La question du cadre juridique de régulation économique du transport interinsulaire de passagers est aujourd'hui le problème le plus central, le plus urgent et celui dont l'enjeu est le plus considérable.	218
7.8.3.	La régulation économique du transport aérien interinsulaire implique en tout état de cause une autorité de régulation compétente	220
7.8.4.	Un certain nombre de questions complémentaires restent à approfondir et à arbitrer	220
7.8.5.	Synthèse	221

8. Les principes et enjeux cadres relatifs à l'environnement et au développement durable **222**

8.1.	Les directives du Plan Climat Stratégique	222
8.1.1.	Les enjeux d'adaptation	222
8.1.2.	Les enjeux en terme d'atténuation	222
8.1.3.	Vers des recettes d'exploitation moins limitantes de la production d'énergie renouvelable	223
8.1.4.	Des enjeux sociaux et humains particuliers	223
8.1.5.	Enjeux de biodiversité	224
8.1.6.	Enjeux de durabilité	224
8.1.7.	Synthèse	225
8.2.	Considérations énergétiques	226
8.2.1.	Transport de personnes par voie aérienne et maritime : le cas de Moorea	226

8.2.2.	Stockage des hydrocarbures	228
--------	----------------------------	-----

9.	Synthèse générale du diagnostic	231
-----------	--	------------

9.1.	Appréciation générale des transports interinsulaires	231
9.2.	Diagnostic de l'adéquation entre l'offre et la demande de transports interinsulaires actuelles	232
9.3.	Diagnostic de l'organisation institutionnelle en matière de transport interinsulaire	233
9.4.	Diagnostic de la régulation du secteur des transports interinsulaires	234
9.5.	Diagnostic des obligations existantes à l'égard des opérateurs de transports	234
9.6.	Diagnostic des thématiques de durabilité (hydrocarbures et déchets)	235
9.6.1	Déchets	235
9.6.2	Hydrocarbures	236

10.	Préfiguration des orientations envisageables pour la période 2015-2025	238
------------	---	------------

11.	Annexe : Compte-rendu du déplacement dans les Tuamotu	239
------------	--	------------

11.1.	Trajet	239
11.2.	Notes générales sur le bateau et les conditions de chargement / déchargement	239
11.3.	Interview(s)	240
11.3.1	Capitaine	240
11.3.2	Chef mécano	240
11.4.	Visite îles	240
11.4.1	Anaa – 30 mars 2015	240
11.4.2	Katiu – 31 mars 2015	242
11.4.3	Makemo – 31 mars 2015	243
11.4.4	Taenga – 1 ^{er} avril 2015	243
11.4.5	Nihiru – 1 ^{er} avril 2015	244
11.4.6	Takume – 2 avril 2015	245
11.4.7	Raroia – 2 avril 2015	245



► CONTEXTE DE L'ETUDE ET OBJECTIFS

Le Ministère de l'Équipement, de l'Aménagement et de l'Urbanisme et des Transports Intérieurs de Polynésie française (ci-après le Ministère de l'Équipement et des Transports ou le Ministère chargé des transports) a lancé un appel d'offres pour une assistance technique à l'élaboration du Schéma Directeur des Déplacements Durables Interinsulaires de Polynésie française sur la période 2015-2025 (« le Schéma Directeur » ci-après).

Le Schéma Directeur a pour périmètre les dessertes aériennes et maritimes interinsulaires du Pays. Les principaux enjeux du Schéma Directeur sont de (i) renforcer la continuité territoriale, (ii) de favoriser la cohésion sociale et (iii) d'accompagner le développement économique de la Polynésie française.

L'élaboration d'un tel Schéma Directeur n'est concevable que si elle tient compte également du (i) Développement Durable du Pays, et notamment de la préservation de l'environnement et de la nécessaire efficacité énergétique des moyens de transports ainsi que (ii) du contexte budgétaire contraint actuel, qui se traduit par une diminution des marges de manœuvre budgétaires du Pays et des possibles modifications du régime des aides à l'investissement dans le domaine des transports (pour les renouvellement du matériel de transport et l'acquisition de nouveaux aéronefs et navires).

► OBJET DU PRESENT RAPPORT

Le présent rapport a pour objet de présenter le diagnostic des transports interinsulaires actuels (par voie aérienne et maritime) et de détailler les premières orientations envisageables pour la définition de scénarios de transports sur la période 2015-2025.

La logique du diagnostic est de traiter les forces, les faiblesses, les opportunités et les menaces pesant sur l'organisation du système de transport interinsulaire et de trouver des réponses adaptées à l'échelle du Pays dans son ensemble et des archipels en particulier. La grille de lecture se veut donc globale. Toutefois, certains cas particuliers liés aux dessertes d'îles ciblées pourront être abordés en tant qu'illustrations / exemples concrets de situations rencontrées par les professionnels et les usagers du transport interinsulaire.

Le présent diagnostic intègre les éléments de réflexion produits au cours de sept commissions thématiques organisées sur le mois de mars 2015. Ces commissions portaient sur (i) les liaisons maritimes, (ii) les liaisons aériennes, (iii) la réglementation applicable au transport, (iv) le transport de personnes (cas particuliers des EVASAN et du transport scolaire), (v) le développement économique du Pays, (vi) les hydrocarbures et déchets et enfin, (vii) les Hommes qui font le transport (formation notamment). Ces commissions ont été réunies en favorisant une prise de parole libre et une représentation large (représentants des archipels, représentants de l'Assemblée de la Polynésie française, directions administratives, professionnels du transport interinsulaire et experts du secteur). Les commissions se sont réunies autour d'une ou de plusieurs sessions selon les besoins. Des entretiens individuels ont été conduits en parallèle des commissions pour approfondir certains sujets clés en cas de besoin (une quarantaine d'entretiens réalisés).



▶ REMERCIEMENTS

Le Groupement d'experts remercie l'ensemble des participants aux commissions, les directions administratives, les professionnels ainsi que le Ministère de l'Équipement et des Transports pour leurs larges contributions au présent rapport de diagnostic.

▶ PRESENTATION DU RAPPORT

Le présent rapport a été présenté sous format Powerpoint au Comité de suivi de la mission le 11 mai 2015 et au Comité de Pilotage le 18 mai 2015.

Les représentants des comités ont validé les constats et pistes de réflexion présentés au cours de ces deux réunions.

▶ VERSION DU RAPPORT

Version finale au 19 mai 2015 (après validation du Comité de Pilotage).

1.

1. AVANT-PROPOS

1.1. L'organisation d'un déplacement dans les îles

La réalisation d'un bon diagnostic est très souvent liée à une bonne appréciation des conditions réelles / du service ou de l'équipement à étudier (le « retour terrain »).

Le Comité de Pilotage du 12 mars 2015, dont l'objet était de lancer officiellement l'étude sur la réalisation du Schéma Directeur, a exprimé une attente forte sur ce point et demandé aux parties prenantes à la réalisation du Schéma de se rendre des îles au cours du diagnostic de phase 1 (objet du présent rapport). Le Ministère chargé des transports a donc confié à un membre de son cabinet (Patrice Perrin, conseiller technique du Ministre) et au chef de projet du Groupement d'experts en charge de l'élaboration du Schéma Directeur (Grégoire Teper - Espelia) la tâche de se rendre dans un archipel pour constater les conditions de transports interinsulaires.

Vous trouverez ci-dessous un récit relatant l'organisation du déplacement, les escales réalisées ainsi que les principaux constats préliminaires issus des observations sur place.

1.2. Récit de Patrice Perrin

1.2.1. L'organisation du déplacement dans les îles

Nous commençons à examiner les possibilités de déplacement dans certaines îles enclavées. Un bateau part samedi pour les Tuamotu de l'ouest : Mataiva, Tikehau, Rangiroa. Très bien alors, nous allons bien trouver un avion qui dessert Rangi – Apataki par exemple ! Les horaires d'Air Tahiti sont consultés : mince, pas de liaison Rangiroa vers une petite île enclavée telle qu'Apataki. C'est simplement un vol direct de Papeete sinon rien de Rangiroa. Une autre île ? Non rien.

Bon, nous nous tournons vers les Tuamotu du Centre : Makemo par exemple, puis nous cherchons une liaison vers Takume ou Fakahina.

La semaine prochaine (semaine du 23 avril), le samedi, départ du Nuku Hau vers Anaa, Katiu, Makemo. Cela correspond bien à notre recherche. Il faut voir Anaa avec son débarcadère en très mauvais état et les risques pris par l'équipage pour le déchargement. Le vol Papeete – Takume a lieu le lundi, et il passe par Makemo. Nous allons donc pouvoir prendre la correspondance à Makemo pour Takume en avion pour voir cet aérodrome isolé.

De nouveau une désillusion, il faut deux nuits pour aller à Anaa puis une autre pour Katiu et nous arriverons à Makemo le mardi soir ou le mercredi matin suivant la mer. Raté, nous ne pourrons pas prendre l'avion pour Takume. Quelles solutions ?

Après Makemo, l'avion dessert Taenga, Takume et Raroia : Takume le matin et Raroia l'après-midi car dans l'autre sens (Raroia le matin et Takume l'après-midi) c'est plus difficile et plus dangereux en raison du vent et de la houle qui se lève. Tout cela nous amène à jeudi, matin sur Takume.

Un petit coup d'œil aux horaires d'Air Tahiti et justement un vol sur Raroia a lieu le jeudi, départ à 14 h 15. Un peu juste avec les horaires bateau qui le font arriver au quai de Raroia en début d'après-midi : on ne peut jamais être sûr de la durée des escales en raison des incertitudes sur la quantité de coprah à prendre et de la durée de la vente à l'aventure !

1.

Seule possibilité si ce déplacement doit se faire : voir s'il est possible de trouver un speed-boat qui nous prenne le matin à Takume et nous emporte en fin de matinée vers Raroia : 10 miles nautiques environ, cela va être rapide à faire si la mer est belle !

Une chance, la mairesse déléguée de Raroia – Takume va sur Takume à l'arrivée du bateau et elle est prête à nous ramener en fin de matinée sur Raroia avec le bateau de la commune pour prendre l'avion ; elle en profitera pour discuter avec nous des problèmes de quais sur Takume et de ce schéma directeur !

Voilà donc. Avec pas mal de soucis et d'acrobaties, nous arrivons tout de même à construire ce périple sur 5 journées en mêlant du transport maritime et aérien.

Le trajet arrêté est le suivant :

- Trajet par voie maritime (départ le samedi 28 mars à 18h30) :
 - En goélette (navire NukuHau – navire de charge pouvant prendre 12 passagers) : Papeete ->Aana ->Katiu ->Makemo ->Taenga ->Nihiru ->Takume
 - En speed boat : entre Takume et Raroia.
- Trajet par voie aérienne : Raroia -> Papeete en ATR 72 : Arrivée 16h05 le jeudi 2 avril 2015.

La carte ci-dessous présente le trajet de manière plus visuelle :



1.2.2. Les étapes du déplacement

Samedi 28 mars 2015, 16h30 : Nous arrivons Grégoire, moi et nos épouses sur le quai gris de Papeete, juste avant les grilles de la douane de Motu Uta. Le long du quai, un bateau noir, petit, trapu, attend, moteur en route. Le bateau est chargé : sur le pont, 300 fûts de carburants et bouteilles de gaz. Deux baleinières en bois sont également posées sur le pont, avec une barge (« Tikahana »). Entre les deux, une autre barge, neuve, peut-être à destination d'un client des Gambier (barge fabriquée à Raiatea).

Nos épouses sourient, nous souhaitent bonne traversée et bonne chance, et s'en vont, l'air un peu inquiètes tout de même. Nous montons sur le pont, puis sur le pont intermédiaire : le côté tribord comporte des palettes sur le sol avec des matelas à droite et à gauche. C'est le coin des « passagers du pont », et on se demande s'il va falloir nous choisir une place à cet endroit, dès maintenant. Pour cela, il faut voir Alani, le subrécargue, mais il n'est pas présent à cet instant.

Vers 17h15, arrive Tutehau Martin, l'amateur. Il nous montre notre cabine sur le pont intermédiaire, à côté des palettes : une cabine séparée, 3 couchettes, climatisation, de l'espace comme on en voudrait ; on se sent mieux, car on craignait tout de même de passer cinq jours sur les palettes ! Puis arrive Cathy (Direc-

1.

trice de la DPAM), et on discute avec William le capitaine, paumotu bourru et pas trop causant a priori, et Tutehau.

18h00, heure de départ prévue : nous devons partir, mais rien ne se passe. Nous continuons à discuter, puis vers 18h30 Tutehau et Cathy descendent et le navire largue ses amarres. Belle nuit, petite houle calme de 1 m, ça roule un peu mais c'est agréable. J'ai un peu de mal à trouver le sommeil mais la nuit se passe bien.

Dimanche 29 mars 2015, 8h00 : une sonnerie longue et continue à la trompe ; alarme incendie. Tout le monde se rend sur le pont supérieur et deux hommes d'équipage en aident deux autres à mettre leur harnachement de pompier lourd : chaussures de sécurité, pantalons et vestes ignifugées, cagoule, masque respiratoire avec bouteille d'air, casque, gants ignifugés. Armés d'une hache, ils descendent à la cuisine, nous, on attend sur le pont supérieur. Dix minutes plus tard, une sonnerie de 3 coups assez brefs retentit : les pompiers remontent et ôtent leurs effets spéciaux, l'équipage distribue des gilets de sauvetage et prépare le canot. Puis enfin 4 coups de trompes : fin de l'exercice, car c'était un exercice. Il y a un exercice à chaque voyage, en général plutôt vers la fin, mais là mis au début afin qu'on le voit. Pas mal fait.

Vitesse de croisière 8,5 nœuds, soit 2 nœuds de plus qu'au dernier voyage, car il y a eu un réglage des injecteurs et surtout un nettoyage de la coque. A 16 heures ce dimanche, on ralentit fortement – vers 5 nœuds – car sinon on arriverait à Anaa vers minuit, ce qui ne sert à rien, mieux vaut arriver au lever du jour et commencer le travail et le débarquement de suite, au petit matin.

Lundi 30 mars 2015, 6h00, arrivée sur l'île de Anaa : Vite, un café et on embarque sur la baleinière.

Une ancienne membre du conseil municipal, Bérénice Utia, boulangère, nous demande ce que nous faisons sur l'île et comme nous lui parlons du schéma directeur, demande à un adjoint, Léonard, de nous emmener à l'aérodrome d'Anaa avec la voiture du mutoi. A l'aérodrome, nous voyons Christian qui passe la débroussailleuse. Un seul vol par semaine nous dit-il, cela ne permet pas la fréquentation des 4 pensions de l'île qui périssent : on passe généralement 3 ou 4 jours sur l'île, pas une semaine. La toiture de l'aérogare en bardeaux de bois compote quelques trous. Le deuxième pont construit en 2010 près de l'aérodrome est déjà fissuré dessous et il faudrait faire quelque chose ! Avant, une grosse bouée existait au large du débarcadère pour amarrer le bateau, mais elle a cassé récemment : le Nuku Hau fait des ronds en attendant les baleinières qui vont et qui viennent.

Un quai est à moitié défoncé, surtout au bout où le Meherio pouvait beacher ; ce quai est trop bas et plein d'algues, glissant, dangereux, de toute façon, son raccordement à l'atoll n'est pas fini et il y a 4 à 5 m de petit chaos de corail avec des trous d'eau. Le débarcadère proprement dit est tout petit, une seule baleinière y accoste, après un petit passage dans le récif, soumis à la houle. Pas de bite d'amarrage mais simplement des morceaux de ferraille qui dépassent.

Le chargement du coprah est long, malgré la présence d'un hangar à proximité où certains en stockent mais pas tous (3 mandataires sur l'île qui livrent environ 100 t par mois, le record de tous les Tuamotu). On pourrait gagner 2 h ou 3 h de temps en rationalisant les chargements et surtout en préparant l'arrivée du navire : pose du coprah sur des palettes préparées d'avance dans le hangar, chargement avec Fenwick sur les baleinières, dans les filets, ... mais cela ne se fait pas comme cela (on ne travaille pas le dimanche et il n'y a pas de confiance dans le stockage du coprah dans le hangar car certains en voleraient aux autres, etc.).

Lundi 30 mars 2015, 17h00, départ d'Anaa : le subrécargue revient après avoir réglé les comptes avec les coprahculteurs. On quitte Anaa pour Katiu, mais 11 h d'escale à Anaa !

1.

Mardi 31 mars 2015, 5h30, Arrivée à Katiu : Superbe quai mais la profondeur ne permet qu'à quelques caboteurs (style Cobia III) d'accoster et de s'amarrer à quai. On prend de nouveau la baleinière.

Après le chargement d'un peu de coprah, déchargement des marchandises et rapide vente à l'aventure, on repart de Katiu vers 8h30, direction Makemo où on devrait arriver vers 15 h.

Repas du midi de luxe : sashimi, magret de canard, haricots verts, gratin dauphinois et taro!

Mardi, 15h00, arrivée à Makemo : Nous allons à la mairie où nous rencontrons MafainoDomenico (2ème adjoint chargé de l'équipement) et Milton Maron(4ème adjoint) ; ils n'ont semble-t-il pas eu vent de notre arrivée malgré le fax envoyé mais après une heure de discussion ensemble, le climat se fait meilleur. Ils nous emmènent voir l'aérodrome sur la route goudronnée, sans respect des limitations de vitesse (ils prennent du plaisir à rouler vite sur cette portion de route toute belle). Pas de problème à l'aérodrome, 2 vols par semaine le jeudi et le dimanche.

Doléances des adjoints : 12 kms de route à bétonner après l'aérodrome pour accéder à la pension et les quelques habitations existantes ; le phare ne fonctionne plus depuis juin 2014 et personne n'est venu malgré un courrier envoyé (phare de Rupemanu) ; demande sur la réglementation en matière d'extraction de sables, car en fait la mairie voudrait remblayer une grande partie du port devant la place de la mairie pour l'agrandir en vue des jeux inter-îles de 2016 ou 2017. A voir.

Départ de Makemo vers 21 heures, de nuit, après grosse difficulté pour remettre dans le navire le conteneur de 20 pieds déchargé le matin (c'est le bateau qui prend de la gîte sans que le container ne bouge!).

Mercredi 1^{er} avril 2015, 5h30, arrivée à Taenga : Deux petits quais de 5 m de long environ dans la passe avec 12 nœuds de courant (sortant lors de notre passage). Un des deux quais est cassé, affaissé. Une case en bordure de quai, prête à tomber à l'eau, pour décharger les baleinières. 40 sacs de coprah pris. Nous constatons qu'il existe un bateau communal, un speed-boat avec un 200 CV derrière ! Un peu de vente à l'aventure, et il suffit que Alani déclare l'aventure fermée pour que des gens arrivent tranquillement et demandent encore des choses, obligeant à une commande complémentaire par talkie-walkie au navire pour mettre dans la baleinière qui doit revenir. En fait, je constate que le caboteur et la vente à l'aventure ont un rôle social qui permet aux gens de se retrouver sur les quais, et de discuter tranquillement entre eux et avec les marins ; il ne faut pas trop rationaliser les escales sinon ces échanges ne perdureront pas ; il importe que les escales aient une certaine durée « sociale » !

A 9h15, on quitte Taenga vers Nihiru, île que l'on fait en plus maintenant car on marche plus vite que lors de la dernière tournée.

Mercredi 13h00 - Arrivée à Nihiru. 25 à 30 habitants pas plus. Débarcadère en bon état, petit chenal creusé dans le récif pour arriver à ce débarcadère sur motu. Vers 16 h - 16 h 30, on quitte Nihiru pour Takume.

Jeudi 2 avril 2015, 6h00 : On débarque sur Takume. Petite jetée basse, dans l'axe de la houle, très glissante. Petite passe dans le récif pour atteindre la jetée en baleinière. Les lampadaires solaires installés ne marchent pas, semble-t-il car les batteries n'ont pas été installées! On va voir le petit aérodrome, protégé par une petite digue au début de la piste : peut-être à conforter par enrochement ou autre, car du corail s'en va semble-t-il. Piste de 900 m, trèsgravillonneuse, pour Beechcraft 2 fois par mois.

Au bout de la piste d'aviation, on nous montre l'existence d'une petite entrée pour baleinière uniquement lorsqu'il y a de la houle au débarcadère principal (risque de chavirement des baleinières avec la houle - pas facile du tout) : pour cet emplacement secondaire non aménagé, on doit marcher sur le récif quelques centaines de mètres pour apporter les sacs de coprah vers la baleinière ou décharger (à dos d'homme) les marchandises vers la piste d'aviation ; impossible à faire le jour où il y a des avions bien sûr. Il a été envisagé d'aménager une darse mais cela pose un problème de sécurité avec les avions!

1.

Info complémentaire : le capitaine du navire nous informe que le balisage lumineux des alignements à la passe de Hao ne fonctionne pas : dangereux pour les navires!

Retour sur Papeete : notre vol a été retardé de 2 heures. Aucune information n'a été donnée par Air Tahiti concernant ce retard malgré la présence de plusieurs agents de la compagnie dans l'aérogare. On notera que les habitants de l'île n'ont pas formulé de remarques mais que les passagers en transit, comme nous, étaient particulièrement agacés !

1.3. Nos constats préliminaires

Comme raconté précédemment, à chaque escale, une baleinière nous transportait tous les deux sur l'île (en même temps que le fret parfois) et nous pouvions alors constater l'état des installations portuaires, aériennes et routières (principalement) et échanger avec les représentants locaux (tavana ou adjoints) et la population. La vue des installations et nos rencontres ont été particulièrement riches d'enseignements.

Les principaux sujets que nous avons notés sont les suivants (sans que nous ayons la prétention de généraliser à toutes les dessertes et à être totalement exhaustifs) :

- Sur les conditions de navigation des goélettes : les goélettes sont particulièrement contraintes par des aléas rendant la mise en place d'un planning strict de desserte extrêmement compliqué à mettre en place. Les aléas les plus impactant sont la météo (présence de houle, hauteur de houle, sens du vent, pluie, etc.), le réglage du moteur du navire (et donc la qualité de son entretien), la réalisation du carénage du navire (qui permet d'optimiser sa vitesse jusqu'à +2 nœuds) et la présence d'autres navires sur certains atolls. Si un navire vient de desservir un atoll, il est souvent fait le choix de ne pas repasser pour aller directement sur un autre atoll non encore desservi (afin de récupérer plus de fret retour comme le coprah par exemple). Nous avons eu la chance d'avoir des conditions climatiques quasiment idéales mais nous avons pu constater que le simple fait d'avoir un vent de face (« vent debout ») a ralenti le navire de près d'un nœud ;
- Sur les conditions de transport des passagers (navires de charge) : les conditions de transport des passagers hors cabines peuvent être considérées comme particulièrement inconfortables. Généralement, un espace très restreint de 12 à 20 m² est aménagé avec des palettes en bois au sol sur lesquelles les passagers s'installent avec des matelas qu'ils apportent eux-mêmes. En cas de pluie ou de fortes intempéries, ils sont partiellement exposés au vent et à l'eau (sur des trajets pouvant durer près de 2 semaines). Les passagers disposent d'une douche et de toilettes à bord. Malgré ces conditions, il n'a pas été entendu la moindre plainte de leur part durant nos 5 jours de mer ;
- Sur les conditions de navigation des baleinières et barges : les baleinières de Polynésie française sont le plus souvent de petites embarcations de 4 à 6 mètres de longueur sur un peu moins de 2 mètres de largeur. Elles sont en bois et peuvent facilement transporter une tonne de fret en plus des passagers. Dans des conditions normales de navigation, les baleinières sont peu dangereuses et peuvent transporter les passagers du navire jusqu'au quai sans difficultés. En revanche, dès que la houle commence à lever, les baleinières deviennent instables. Les conditions de descente vers elles à partir du navire sont dangereuses (il est facile de tomber à l'eau ou de se coincer un membre entre la coque du navire et celle de la baleinière, qui suit la houle sur des amplitudes supérieures à 2 mètres parfois, ce qui a failli nous arriver d'ailleurs). Lorsque les passes sont étroites, les conditions d'approche sont très lentes pour éviter de chavirer (si la houle est forte). Nous n'avons pas eu la malchance d'avoir des conditions de mer très houleuses mais il nous a été rapporté que l'année dernière (2014), une baleinière s'est retournée à Takume faisant un blessé grave. Au regard de la taille de la passe et de son exposition, il est assez aisé de s'imaginer la complexité d'une approche par temps houleux sur

cet atoll. En ce qui concerne la barge, elle n'est sortie qu'en cas de beau temps (moins stable qu'une baleinière) ;

- Sur les conditions de chargement / déchargement des navires : elles sont également très complexes. De nos yeux nous avons pu constater que le matériel de chargement/déchargement des communes s'approche parfois à 5 cm du bord du quai pour pouvoir lever les marchandises sans risques (éviter les effets pendulaires). Les professionnels chargés des opérations prennent des risques constants (chute et choc essentiellement). Nous avons pu constater par exemple la levée d'un conteneur particulièrement lourd à Makemo (nous étions à quai). Ledit conteneur était tellement lourd que le bateau a fortement gité vers le quai au moment de la levée. Puis, le conteneur s'est mis à faire des rotations assez rapides à quelques dizaines de centimètre du sol puis à plusieurs mètres après la levée. Certains dockers ont dû pousser le conteneur à la main ou éviter de se faire toucher par sa rotation en se mettant quasiment à plat ventre sur le bord du navire ou sur le quai. Cet exemple illustre de manière très globale les conditions courantes de déchargement / chargement. Il peut arriver des situations encore plus périlleuses avec le chargement du fret à partir du bateau dans les baleinières. On notera sur ce point que les marins ne disposent pas de primes de risque en Polynésie française. Autre sujet, le coprah. Nous avons pu constater que les conditions de chargement du coprah à partir des atolls sont parfois « surréalistes » car le coprah n'est pas pré-conditionné avant d'être embarqué sur les navires. Cela conduit donc de nombreuses personnes à porter plusieurs dizaines de sacs de 25 kg (voire une centaine) pour que ces derniers soient mis sur des filets (appartenant au navire) qui ensuite va les charger sur une ou plusieurs baleinières. Un pré-conditionnement des sacs ferait sans doute gagner beaucoup de temps... et d'énergie ! ;
- Sur l'état des installations portuaires : globalement, nous avons été surpris par leur état car il n'était pas aussi apocalyptique qu'imaginé sur toutes les îles. Sur notre trajet en effet, soit les installations étaient dans un état satisfaisant (Makemo, Katiu, Anaa quai principal sauf bites d'amarrage, Nihiru, Raroia), soit elles étaient en très mauvais état (Takume, Anaa quai secondaire). On ne peut pas véritablement parler de situation intermédiaire. Les quais en mauvais état étaient toutefois particulièrement glissant et jonchés de trous significatifs (enrobé et plaques entières arrachés par la mer), rendant les opérations de chargement et de déchargement encore plus dangereuses ;
- Sur l'état des installations aéroportuaires : globalement, elles étaient en très bon état, sauf peut-être à Takume où la piste est recouverte de graviers sur toute sa longueur (pouvant rendre les décollages et atterrissages potentiellement très dangereux) ;
- Sur le « retour » des tavana, des élus locaux et des habitants : outre le fait que nous avons été particulièrement bien accueillis, il faut noter que les habitants des îles ne se plaignent pas de la desserte interinsulaire actuelle (sur le trajet réalisé). Nous avons été particulièrement impressionnés par leur appréciation du temps. Si le navire a en effet plus ou moins deux jours de retard, cela ne pose pas de difficultés particulières, les gens attendent. Idem pour la desserte aérienne, jugée satisfaisante. Les principales difficultés pointées, essentiellement par les tavana, sont le manque d'activité économique, la désertification des îles, les fermetures de fermes perlières et de pensions, et parfois des aspects plus liés à la desserte intérieure des atolls (routes, chemins, etc.), à l'énergie (réseau électrique sur l'île) et à la régénération des cocoteraies ;
- Enfin, en ce qui concerne les conditions de notre retour en avion entre Raroia et Papeete : le vol en tant que tel s'est très bien déroulé. Toutefois, notre vol a eu près de deux heures de retard au décollage et nous avons été particulièrement marqués par le fait que les agents de la compagnie aérienne Air Tahiti n'ont pas procédé à la moindre annonce de retard ni formulé la moindre excuse pour la gêne occasionnée pour les voyageurs. Cette situation était pour ainsi dire inadmissible. Pour

1.

le reste encore une fois, les conditions de vol étaient normales. Après 5 jours de mer, le retour en 2 heures 30 minutes de vol était particulièrement appréciable.

Afin d'illustrer quelque peu cet avant-propos et notre retour d'expérience, nous avons sélectionné quelques photos (parmi les 1000 photos prises lors du déplacement) qui permettront aux lecteurs de prendre un peu la mesure des conditions de transports interinsulaires actuelles :



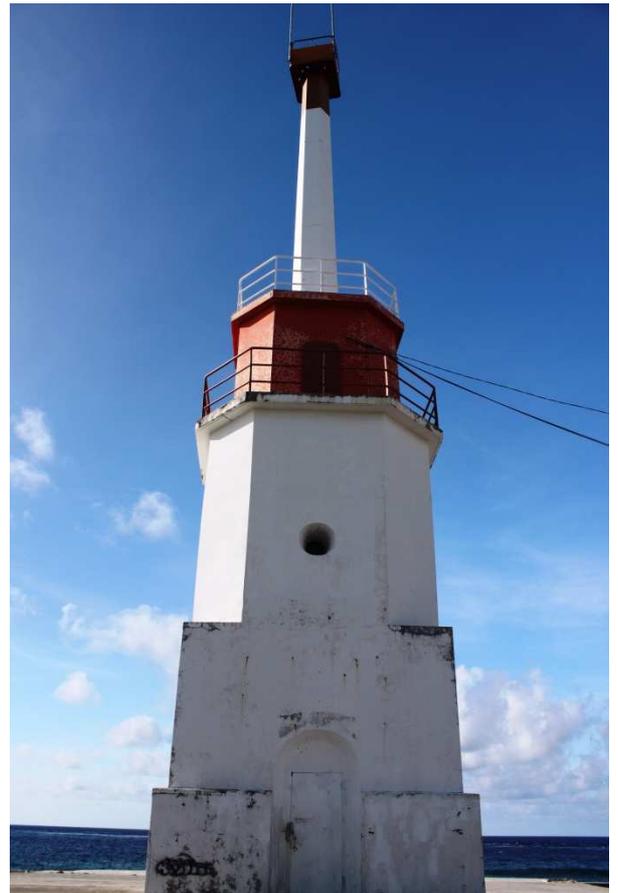
Quai secondaire d'Anaa (trous, glissant)



Baleinières ; barge / opération de déchargement (Anaa quai principal)



Taenga : chargement baleinière (bois)



Makemo : phare cassé depuis près d'un an

1.



Katiu : opération de déchargement (voir distance de la roue de l'engin du quai)



Takume : état du quai médiocre



Takume : piste aérodrome (recouverte de gravier)



Raroia : ATR 72 – deux heures de retard (sans information de la part de la compagnie aérienne)

Pour terminer cet avant-propos, il est précisé qu'un article est paru dans la Dépêche de Tahiti le 12 avril 2014 suite à une rencontre avec une correspondante du journal sur l'île de Raroia.

Les deux personnes qui ont réalisé ce déplacement dans les îles ont mis quelques jours à se remettre de leur périple, le premier pour avoir développé une infection grave à la jambe (streptocoque), ce qui l'a immobilisé près de 10 jours et le second pour avoir totalement perdu sa voix pendant près de deux semaines également.

Ils tiennent malgré tout à remercier l'ensemble des acteurs ayant permis de se rendre compte des conditions réelles du terrain et notamment l'équipage du NukuHau, son armateur, ainsi que les représentants des îles. La chaleur de leur accueil restera pour longtemps dans nos souvenirs.

2.

2. METHODOLOGIE GENERALE DE REALISATION DU DIAGNOSTIC

2.1. Principes de réalisation du diagnostic

2.1.1. Aspects généraux

Le diagnostic a été réalisé selon les principes d'études suivants :

- Une approche objective, référencée et sans parti-pris,
- Une étroite collaboration avec les services administratifs du Pays, ses représentants et les professionnels chargés du transport interinsulaire,
- Une vérification régulière de la bonne compréhension des particularités du système de transport interinsulaire à travers la tenue de réunions d'étapes,
- Une vision concrète du « terrain » à travers le retour d'interlocuteurs clés ainsi que la mobilisation du Ministère chargé des transports et d'un expert du Groupement pour un déplacement sur 5 jours dans l'archipel des Tuamotu (trajet en bateau : Papeete → Takume ; trajet en avion : Raroia– Papeete),
- L'alimentation du rapport avec les premiers éléments des autres études en cours sur le Pays ou réalisées, dont les principales sont les suivantes :
 - Le Schéma d'aménagement général (SAGE), en cours d'élaboration ;
 - L'étude *Kahn et Associés* portant sur les perspectives de développement économique du Pays à court et moyen terme, en cours d'élaboration ;
 - Le schéma d'organisation sanitaire 2015-2020, en cours d'élaboration ;
 - Le schéma directeur des établissements de santé, en cours d'élaboration ;
 - Le Plan Climat Stratégique,
 - Les propositions stratégiques pour le développement économique des archipels (étude Trans-tec de février 2004).
- L'apport d'éléments de comparaison (benchmark) autant que possible.

En cas de difficultés dans la réalisation des études, les services en charge du suivi de l'étude ont été informés sans délais.

2.1.2. Un fil conducteur : la logique de déplacement durable

2.1.2.1. Points d'attention

Dans le cadre du Schéma et des prescriptions, la logique est de veiller à la durabilité du transport interinsulaire :

- En tant que filière elle-même, dont le fonctionnement doit être durable et pérenne, en répondant aux besoins exprimés sans oblitérer l'environnement,
- En qu'outil de développement et d'acteur du développement durable du Pays.

2.

Aujourd'hui, la filière ne peut être considérée comme un acteur durable. L'état des infrastructures en terme maritime et d'un cadre réglementaire quasi inexistant et peu efficient ne permettent pas d'envisager un fonctionnement durable. Il n'existe pas de politique en ce sens, notamment :

- sur la sensibilisation des acteurs aux enjeux du développement durable et de la protection du milieu naturel,
- par l'absence de lois-cadres sur l'Eau, les Sols et le Bruit, définissant la notion et des valeurs de pollution,
- sur une politique de gestion des pollutions accidentelles (fuites, entretien machines, stockage, ...),
- la gestion des déchets de la filière,
- sur la préservation des patrimoines.

La sensibilisation sur les patrimoines, menées par la Direction de l'Environnement s'inscrit le plus souvent dans le cadre du bénévolat et non d'une démarche réglementaire, avec des outils d'actions voire de coercition.

Par ailleurs, principalement dans le cadre de la desserte maritime, les conditions de sécurité dégradées et la faiblesse des infrastructures ne permettent pas des conditions de travail respectant les objectifs de développement durable.

La durabilité de la filière n'est pas uniquement à considérer en terme intrinsèque. La desserte interinsulaire peut aussi être un outil de développement durable et un partenaire de qualité pour une politique de substitution de transport aérien, coûteux en hydrocarbures, par du transport maritime, par la prise en compte des besoins en terme de gestion des déchets.

Le tableau ci-dessous reprend les principaux axes de la logique de déplacement durable qui doit être prise en compte dans le cadre du présent diagnostic :

Thème	Contenu
Plan Climat Stratégique	<p>Politique d'adaptation :</p> <ul style="list-style-type: none"> • exposition des ouvrages, • accessibilité avec augmentation tempête et force de houles, accès aux ouvrages, • notion de stockage et dépendance à Tahiti <p>Politique d'atténuation :</p> <ul style="list-style-type: none"> • quelle réduction de dépendance aux hydrocarbures ? • réduction des émissions de gaz à effet de serre. <p>Effets connexes :</p> <p>Les lignes maritimes bénéficient d'un fret hydrocarbure important via les aides territoriales pour la production d'électricité. Cette aide réduit artificiellement le coût de l'électricité issue d'hydrocarbure fossile au détriment des énergies renouvelables.</p> <p>Le coût d'achat soutenu du coprah incline par ailleurs à renvoyer celui-ci à Tahiti au lieu de le valoriser sur place comme carburant vert. Avec les mêmes incidences.</p>
Réglementation	<p>Biodiversité :</p> <p>Le Code de l'Environnement indique clairement l'interdiction de transport de plantes et animaux classés comme « pestes » (chapitre 3, article LP 123-3) : « Tout transfert d'une île à l'autre de spécimens vivants d'espèces menaçant la biodiversité est interdit ».</p>

2.

Thème	Contenu
Objectifs de durabilité	Qualité de vie Intermodalité des transports : accès au transport en commun terrestre depuis les plateformes inexistant Paysage et cadre de vie : mieux intégrer les infrastructures dans le village, en terme de visuel mais aussi de fonctionnement urbain Aménagement et cohésion : quelles dispositions réglementaires et prise en compte des ouvrages et de leur fonctionnement dans les connexions de transports et la mobilité (notamment sur les PGA) Déchets : cohésion des infrastructures et de leur usage à la proximité voire accueil de déchetteries

2.1.2.2. La prise en compte de la place de l'humain dans les transports interinsulaires

Entre tourisme et respect des horaires, qualité de service et maintien des liens familiaux voire amicaux, les attentes sont différentes. Si le caractère indispensable d'une qualité de service est incontournable pour le développement touristique, voire les professionnels, il n'est certainement pas à reproduire sur l'ensemble de la desserte.

Aujourd'hui, rejoindre deux atolls des Tuamotu imposent à quelques exceptions près un passage par Tahiti, conduisant à des coûts prohibitifs.

Derrière ce constat se cachent beaucoup de souffrance familiale. Le passage au collège est synonyme pour beaucoup d'internats dans un des trois collèges de l'archipel des Tuamotu (souvent couplés à des établissements professionnels). Celui de Hao reçoit également les enfants de Rikitea : île haute, sans lien avec Hao et avec une langue d'origine totalement différente.

Le lien familial est alors difficile malgré des efforts (essentiellement supportés par le Pays lors des transports pour les vacances). Certes des axes de travail sont en cours pour des possibilités d'enseignement à distance mais ils sont guère avancés actuellement (programme ESPADON). Rendre visite aux enfants ou les faire revenir pour des événements marquants est hors de portée des budgets des ménages.

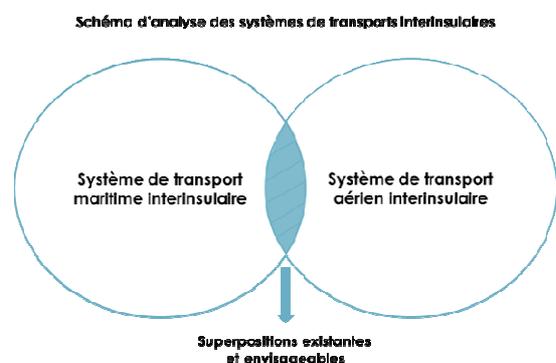
Le rapport tient compte de cet aspect humain dans le traitement des problématiques de transports interinsulaires.

2.1.3. Une approche systémique technique d'ensemble

Le transport interinsulaire a été examiné selon une logique systémique. Les modes de transports aériens et maritimes ont dès lors fait l'objet d'un traitement séparé pour analyser précisément les caractéristiques de chaque système et en faire ressortir les sous-jacents juridiques, économiques, techniques et fonctionnels (aussi bien pour le transport de fret que le transport de passagers).

Les « superpositions existantes » et envisageables sont traitées dans un second temps, au moment de la synthèse des études.

Le schéma ci-contre présente ce mode de réflexion sous forme synoptique simplifiée.



2.

2.2. Concertations préalables

2.2.1. Les Commissions thématiques

Au cours de la phase de diagnostic (mois de mars 2015), des commissions thématiques regroupant les représentants de l'Assemblée de la Polynésie française, les représentants des îles, les services ministériels du Pays, les services de l'Etat ainsi que les professionnels du transport interinsulaire (armateurs et compagnies aériennes) ont été réunies sur invitation du Ministère chargé des transports.

Les commissions portaient sur les thèmes suivants :

- Commission n°1 : liaisons maritimes,
- Commission n°2 : liaisons aériennes,
- Commission n°3 : réglementation applicable au transport,
- Commission n°4 : transport de personnes,
- Commission n°5 : développement économique,
- Commission n°6 : hydrocarbures et déchets (pour des raisons pratiques et de logique de réflexion, une commission spécifique a été tenue sur les hydrocarbures, commission 6a, et une autre pour les déchets, commission 6b),
- Commission n°7 : les Hommes qui font le transport.

Les commissions se sont réunies sur une ou deux sessions en fonction des besoins et aux dates suivantes :

N°	Thèmes	Session 1	Session 2
Commission n°1	Liaisons maritimes	12-mars	19-mars
Commission n°2	Liaisons aériennes	11-mars	19-mars
Commission n°3	Réglementation	16-mars	24-mars
Commission n°4	Transport de personnes	17-mars	26-mars
Commission n°5	Dev éco	17-mars	25-mars
Commission n°6a	Hydrocarbures	18-mars	
Commission n°6b	Déchets	18-mars	
Commission n°7	Hommes qui font le transport	24-mars	

Le déroulement des commissions était identique en la forme :

- Introduction du Président de commission pour présenter le contexte de l'étude (délais, organisation en trois phases, etc.), les enjeux des transports interinsulaires (continuité territoriale, cohésion sociale, développement économique, développement durable) ainsi que les limites actuelles à la politique des transports (contraintes budgétaires, évolutivité de la législation fiscale relative aux aides à l'investissement)
- Présentation de l'organisation retenue pour la session : les sessions étaient organisées selon une logique de tour de table permettant à chacun des acteurs présents de s'exprimer sur la thématique du jour. Un support de présentation était diffusé sur écran avec une grille d'analyse « AFOM » (Forces-Faiblesses-Opportunités-Menaces) renseignée en direct et en toute transparence tout au long de la commission. Chacun était ainsi en mesure de suivre les observations formulées et de les compléter avec ses propres éléments d'analyse. Une fois le tour de table initial terminé, les acteurs

2.

présents étaient sollicités sous forme de questions particulières et/ou générales sur la thématique de la commission (discussion libre).

Au total, ce sont approximativement **120 acteurs** qui ont été consultés à travers l'organisation des commissions. Le taux de participation au regard des invitations était très bon pour les premières sessions de travail (>80 %). Les deuxièmes sessions ont été en revanche globalement moins suivies (entre 25% et 50% de taux de participation). Cela s'explique principalement par (i) la richesse des échanges lors des premières sessions et par (ii) l'indisponibilité de certains acteurs aux dates prévues.

Il est à noter que les représentants de l'Assemblée de Polynésie Française des archipels des Marquises et des Iles Sous-le-Vent ont été présents à quasiment toutes les sessions organisées. Les autres représentants ont été consultés au minimum une fois.

Enfin, un représentant au moins des experts du Groupement a été présent à chaque commission. Le chef de projet du Groupement était quant à lui présent à toutes les sessions des commissions.

2.2.2. Autres concertations

En parallèle ou en complément des commissions, des entretiens ont été menés avec des interlocuteurs susceptibles de fournir des données statistiques, techniques, réglementaires ou économiques aux experts du Groupement. Au total, ce sont près de 50 entretiens qui ont été menés pour la réalisation du diagnostic (rencontres avec des représentants institutionnels et des professionnels).

Au titre de la commission n°7 portant sur les « Hommes qui font le transport », les services du Ministère chargé des transports ont sollicité une participation au Cluster Maritime en plus d'une session spécifique dédiée à cette commission. Le thème du forum du Cluster Maritime, tenu les 25 et 26 mars 2015, était les métiers de mer et de l'économie maritime.

2.

2.3. Plan du rapport et contributions

Le tableau ci-dessous présente les chapitres du rapport, le cabinet responsable de la rédaction de chaque chapitre et les contributeurs complémentaires ayant alimenté les chapitres :

Chapitres du rapport	Rédacteur principal	Contributeurs complémentaires
Diagnostic territorial général	EGIS	ISPF + DGAE + MET + PTPU + Direction de la santé + Direction de l'éducation + autres membres des commissions (institutionnels et professionnels) + ESPELIA
Diagnostic du cadre réglementaire applicable aux transports interinsulaires	ESPELIA	Collet consulting + PTPU + MET + DPAM + DAC + DGAE + Vice-présidence + Douanes + autres membres des commissions (institutionnels et professionnels)
Diagnostic des déplacements interinsulaires	EGIS	Catram consultants + F.Collet + ISPF + circonscriptions des archipels + autres membres des commissions (institutionnels et professionnels)
Diagnostic des dessertes maritimes	Catram consultants	DPAM + EGIS + PTPU + MET + armateurs + PAP + autres membres des commissions (institutionnels et professionnels)
Diagnostic des liaisons aériennes	Collet consulting	DAC + PTPU + compagnies aériennes + membres des commissions (institutionnels et professionnels)
Principes et enjeux cadres relatifs à l'environnement et au développement durable	PTPU	Espelia + membres des commissions (institutionnels et professionnels) + études en cours
Synthèse générale du diagnostic	ESPELIA	EGIS + Catram consultants + Collet consulting + PTPU
Préfiguration des orientations envisageables (base de réflexion pour les scénarii)	ESPELIA	EGIS + Catram consultants + Collet consulting + PTPU

3.

3. DIAGNOSTIC TERRITORIAL GENERAL

Le diagnostic territorial a pour vocation de présenter les grandes caractéristiques du Pays (géographiques, démographiques et économiques). Il s'agit d'un chapitre introductif important pour bien comprendre les spécificités territoriales polynésiennes, qui impactent directement ou indirectement l'organisation des transports interinsulaires.

3.1. Analyse de la situation géographique

La Polynésie française occupe, dans le Pacifique sud, une vaste zone maritime, d'une superficie comparable à celle de l'Europe (2,5 millions de km²). La distance entre Papeete et Hiva-Oa (archipel des Marquises) est similaire à celle séparant Paris de Stockholm.

Centre économique et administratif de la Polynésie française, l'île de Tahiti est distante de 16 000 km de Paris avec un décalage horaire entre Tahiti et Paris de 11 heures (hiver) et 12 heures (été).

Les distances depuis Papeete

(en km à vol d'oiseau, corrigées de la courbure terrestre)

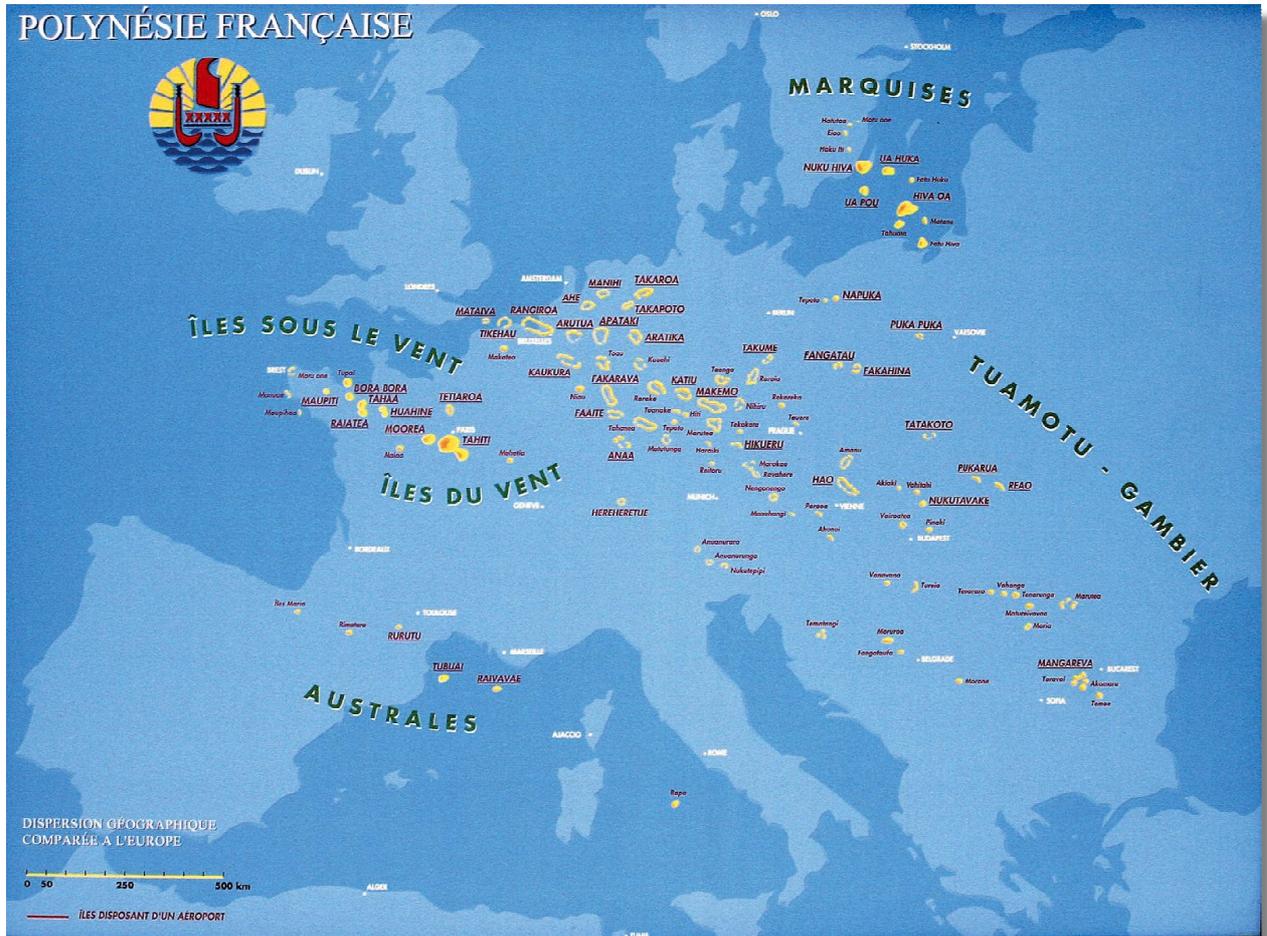
Auckland	4.100	Santiago	8.000
Honolulu	4.400	Tokyo	9.500
Nouméa	4.600	Hong Kong	11.400
Sydney	6.100	Singapour	11.800
Los Angeles	6.600	Paris	15.700

Les 118 îles que compte la Polynésie française ne représentent qu'une superficie émergée d'environ 3 600 km² (soit 40 % environ de la surface de la Corse, dont la superficie est de 8 680 km²).

Elles sont regroupées en cinq archipels :

- **L'archipel de la Société**, 1 600 km² à l'ouest de cet ensemble, réunit les îles du Vent (Tahiti, Moorea, Tetiaroa, Maïao et Mehetia), les îles Sous-le-Vent (dont Raiatea, Tahaa, Huahine, Bora Bora et Maupiti et quelques îles inhabitées comme Tupai, Scilly, Bellingshausen) ;
- **L'archipel des Tuamotu**, 690 km², se compose de 80 atolls coralliens répartis sur une vaste bande orientée nord-ouest - sud-est, dont les plus vastes sont Rangiroa, Fakarava, Makemo et Hao ;
- **L'archipel des Marquises**, 1 040 km², situé au nord, compte quatorze îles dont six sont habitées : Nuku-Hiva, Ua-Pou, Hiva-Oa, Tahuata, Ua-Huka et Fatu-Hiva ;
- **L'archipel des Gambier**, 40 km², prolonge au sud-est l'archipel des Tuamotu et comprend cinq îles hautes et quelques îlots à l'intérieur d'une ceinture corallienne. Mangareva en est l'île principale ;
- **L'archipel des Australes**, au sud, comporte cinq îles couvrant une surface de 150 km² : Tubuai, Rurutu, Raivavae, Rimatara, Rapa et Maria (inhabitée).

3.



Les îles de la Société, les Marquises, les Australes et certaines îles des Gambier sont des îles «hautes» d'origine volcanique. Le plus haut sommet est le mont Orohena, à Tahiti, qui atteint 2 241 mètres. Les îles «basses», situées essentiellement dans les archipels des Tuamotu et des Gambier, sont des atolls avec une étroite couronne de corail, sans relief, entourant plus ou moins complètement un lagon.

La Polynésie française bénéficie d'un climat chaud et humide, tempéré par les alizés dusud-est, dont les caractéristiques varient selon la latitude, le relief et l'exposition aux vents dominants.

L'alternance de saisons humides et de saisons sèches est relativement peu contrastée : le climat, chaud et pluvieux de novembre à avril, est relativement frais et sec de mai à octobre. La température moyenne annuelle est de 27°C à Papeete (25,5°C sur l'ensemble de la Polynésie française).

La pluviométrie annuelle peut varier sensiblement selon la topographie des îles, l'altitude, le niveau de la mer et l'exposition au vent : de 1 350 mm d'eau (côte est de Tahiti) à 3 550 mm (côte Ouest de Tahiti). Enfin, le taux d'humidité au niveau de la mer oscille entre 79 % et 80 % (Source : IEOM).

3.

3.2. Analyse de la situation administrative

La Constitution du 27 octobre 1946 fait de la Polynésie un territoire d'Outre-Mer (TOM). Ce statut est maintenu par la Constitution de 1958. La révision constitutionnelle du 28 mars 2003 modifie l'article 74 de la Constitution relatif aux TOM. Désormais, le terme TOM est remplacé par celui de collectivité d'Outre-Mer (COM) et donne à la loi la mission de définir « les règles d'organisation et de fonctionnement des institutions de la collectivité et le régime électoral de son assemblée délibérante. Ce statut est adopté après consultation de l'Assemblée délibérante de la COM concernée ».

Le statut particulier de la Polynésie est donc fixé par la loi organique n°2004-192 du 27 février 2004. Elle définit une organisation différente de celle du droit commun et proche d'un parlementarisme d'assemblée. Ainsi le « président de la Polynésie » est créé. Il a une fonction de représentant, il dirige l'action du gouvernement et de l'administration et promulgue les « lois du pays ». Le gouvernement de Polynésie, constitué de 7 à 10 ministres, est chargé de conduire la politique de la collectivité. L'organe délibérant est l'Assemblée de Polynésie élue au suffrage universel direct tous les cinq ans.

La capitale administrative de la Polynésie française est Papeete.

La Polynésie compte 48 communes (créés par décret n° 72-407 du 17 mai 1972) regroupées en cinq subdivisions administratives.

Les chefs-lieux des subdivisions sont les suivants :

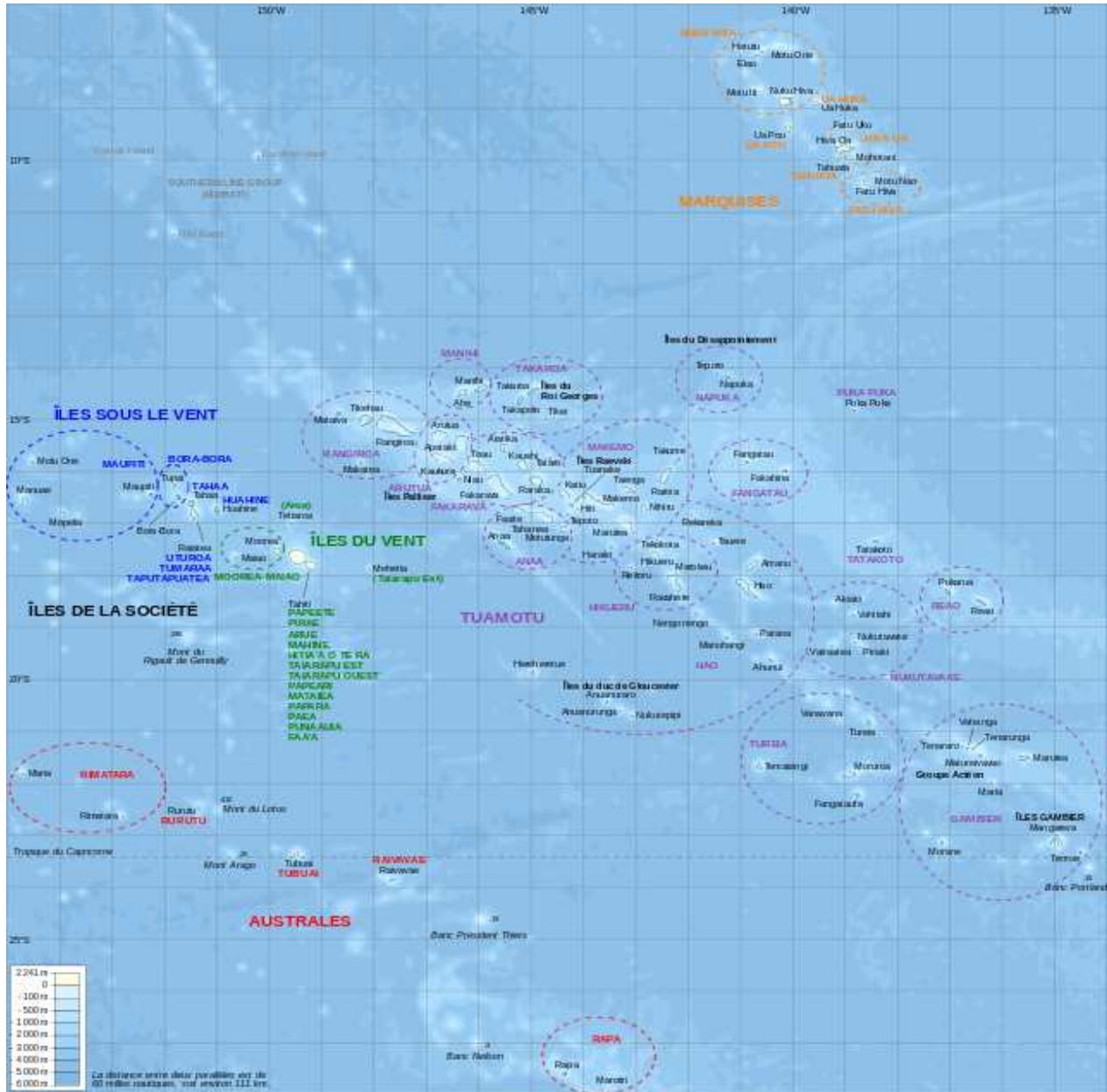
- Îles du Vent : Papeete,
- Îles Sous le Vent : Uturoa (île de Raiatea),
- Marquises : Taiohae (île de Nuku Hiva),
- Australes : Mataura (île de Tubuai)
- Tuamotu-Gambier : Papeete (chef-lieu provisoire).

Le tableau ci-dessous récapitule les principales données de population par subdivisions avec mention du nombre de communes par subdivisions :

Subdivisions	Population (2012)	Moyenne de Densité (hab/km ²)	Moyenne de Superficie (km ²)	Nombre de Communes
Îles Australes	6 839	60	28	5
Îles du Vent	200 881	351	91	13
Îles Marquises	9 264	10	174	6
Îles Sous-le-Vent	34 622	118	55	7
Îles Tuamotu-Gambier	16 664	28	42	17
Total général	268 270	130	72	48

3.

La carte ci-dessous reprend également les subdivisions ainsi que le découpage communal :



Source : ISPF

D'un point de vue administratif, les communes sont dirigées par des maires (**tavana**) qui disposent de compétences communales (gestion administrative courante et investissements locaux) et s'inscrivent dans la logique d'organisation décentralisée de la Polynésie française.

Au niveau de la représentation des services déconcentrés, des « circonscriptions » ont été créées par la délibération n°2001-72 APF du 5 juillet 2001, faisant elle-même suite à la délibération n°2000-132 APF du 9 novembre 2000, fixant les principes de déconcentration de l'administration de la Polynésie française.

Les circonscriptions sont organisées selon quatre arrêtés pris en conseil des ministres le 7 janvier 2002 (arrêtés n° 3, 4, 5 et 6 CM portant organisation des différentes circonscriptions). Elles représentent un échelon administratif déconcentré dans les 4 archipels autres que celui des îles-du-vent.

3.

Enfin, ces textes réglementaires sont complétés par deux circulaires :

- la circulaire n°225 PR du 29 août 2002 pour l'application de la délibération n°2000-132 APF du 9 novembre 2000 fixant les principes de déconcentration de l'administration de la Polynésie française,
- la circulaire n°285 CM du 16 octobre 2003 relative à l'harmonisation de l'organisation interne des services de l'administration de la Polynésie française.

D'une façon générale il peut à ce stade être retenu que les principes mis en œuvre dans le cadre de la déconcentration polynésienne se rapprochent de ceux existants en métropole. Il en va ainsi de l'institution d'un **tavana hau** qui a notamment la charge de représenter dans la circonscription le président et l'ensemble des ministres (article 8 de la délibération de novembre 2000). De même, et à l'instar des préfets métropolitains, il veille à l'exécution des lois sur son territoire

Le rapport de la Chambre Territoriale des Comptes de la Polynésie Française du 8 octobre 2014 met en avant le fait que « la gestion des tavana hau pourrait être améliorée afin que leurs profils et leur durée de fonction correspondent aux textes en vigueur. En termes de résultat, les circonscriptions ne remplissent pas leur office. Ces structures n'ont pas trouvé leur place dans le paysage administratif polynésien et restent en marge des principaux canaux de décisions et d'administration des territoires. Les tavana hau ne sont pas reconnus, ni localement par les subdivisionnaires, ni au niveau central par les chefs de service, comme de véritables responsables locaux de l'administration. L'origine de cette défaillance est partagée. Les tavana hau pâtissent d'un manque de légitimité résultant de défaut de pilotage au niveau central. Les tavana hau sont aussi responsables de leur marginalisation en ce qu'ils ne remplissent pas l'ensemble des missions qui leur sont confiées, en termes d'animation et de proposition de développement. A aussi été mis en lumière une défaillance au niveau du contrôle de certaines dépenses effectuées au titre de la continuité territoriale. Les dépenses affectées à la prise en charge du fret entre Tahiti et les archipels, en moyenne 850 millions de francs CFP dans le budget de la Polynésie française, ne font en effet l'objet que de simples contrôles administratifs. L'absence de politique de contrôle entraîne une inefficacité du dispositif. Ainsi, aucune infraction n'a pu être constatée entre 2010 et 2013, sur les 8871 dossiers pourtant contrôlés ».

La CTC poursuit notamment avec la préconisation suivante : « S'agissant du fret pris en charge sur des fonds publics, la Polynésie française doit mettre en place un dispositif de contrôle effectif, lui permettant de s'assurer du respect de la réglementation et de la concordance des marchandises transportées avec le financement public apporté. »

Ces éléments apportent un éclairage intéressant sur l'influence des principes d'organisation du Pays et la gestion des transports interinsulaires.

3.

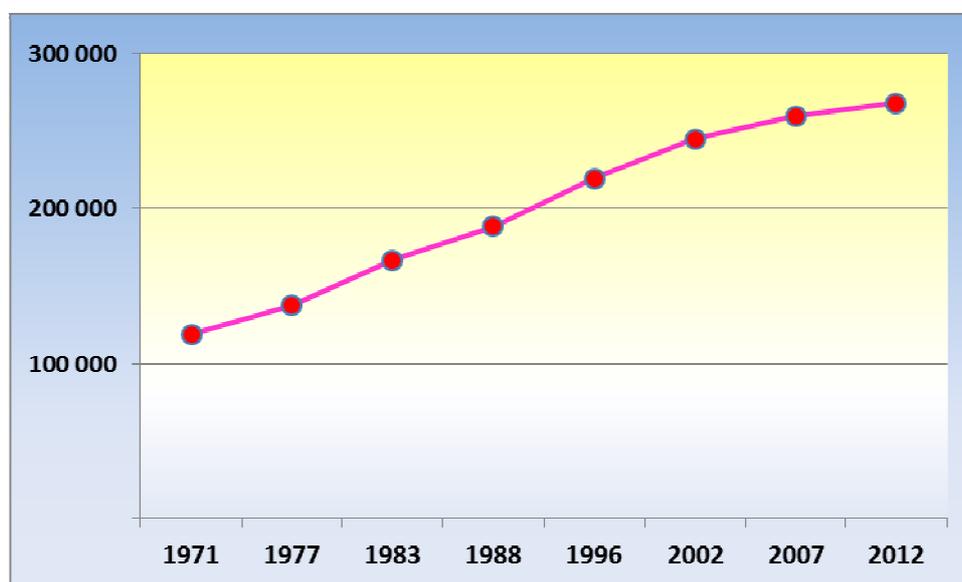
3.3. Analyse de la démographie du Pays

Selon les données du recensement de la population, la population totale de la Polynésie française était de 268 210 habitants en 2012, soit une augmentation de 8.500 habitants par rapport au recensement de 2007.

Le taux de croissance de la population entre les deux recensements de 2007 et 2012, s'établissait ainsi à 3,27% pour l'ensemble de la période, ou 0,65% par an en moyenne.

En comparaison, la croissance métropolitaine annuelle a été de + 0,5 % entre 2007 et 2012 et de + 0,6 % entre 2002 et 2007.

Evolution de la population de la Polynésie française 1971-2012

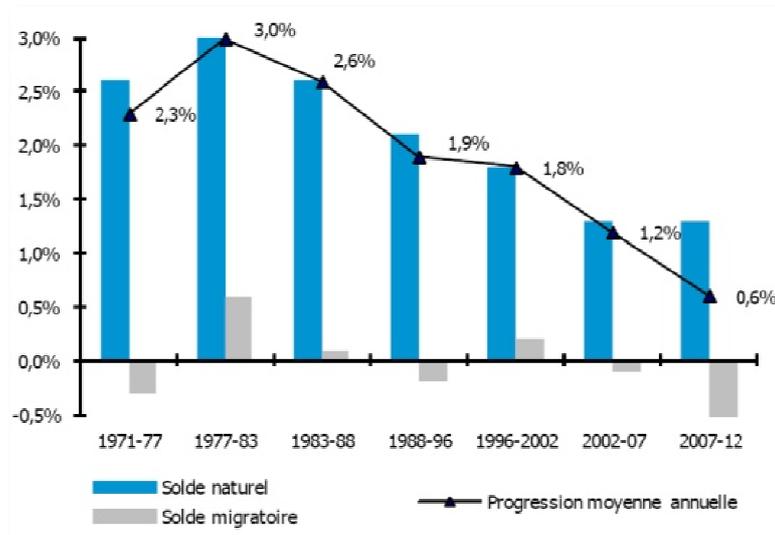


Sources : INSEE, ISPF -RP2012

Sur les trente dernières années, le taux de croissance annuel moyen a été de 1,65%, avec un pic à 3% au cours des années 80. Les évolutions récentes marquent donc une situation de net ralentissement général qui s'explique notamment par un solde migratoire nettement déficitaire (moins 7.700 personnes sur en cinq ans) alors que le taux de fécondité a quasiment été divisé par deux en vingt-cinq ans.

3.

Composition de la croissance démographique 1971-2012



Sources : INSEE, ISPF -IEOM

D'une manière générale, les communes ayant une population de + 2 500 habitants (42% du territoire) connaissent une évolution modérée (+3,8% en moyenne). Les communes de 500 à 1 500 habitants (15% du territoire) enregistrent l'augmentation de population la plus soutenue (+7,9%). Les communes de moins de 500 habitants sont marquées quant à elles par des pertes de population (source : Diagnostic SAGE-PF).

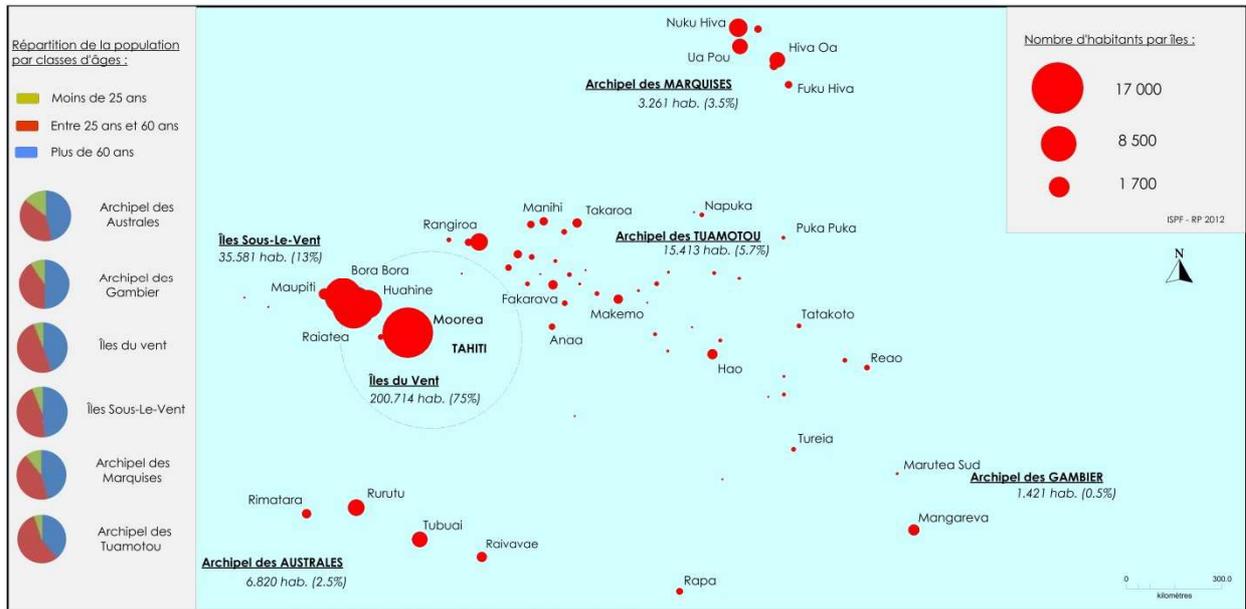
Toutefois, cette tendance ne se vérifie pas aux Tuamotu-Gambier où ce sont plutôt les communes de +500 habitants qui progressent (avec Rangiroa +3.000 hab.) et celles de 500 à 3.000 habitants qui régressent (source : ISPF).

Depuis le dernier recensement de 2012, les estimations situent la population totale de la Polynésie française à 270.500 habitants au 1^{er} janvier 2014, soit une augmentation de plus de 1.300 personnes par rapport au 1^{er} janvier 2013 (+ 0,5 %).

L'accroissement de la population est toujours tiré par la natalité, favorisée par une structure par âges propice, mais ralenti par un déficit migratoire historiquement élevé.

3.

Répartition de la population en Polynésie Française en 2012.

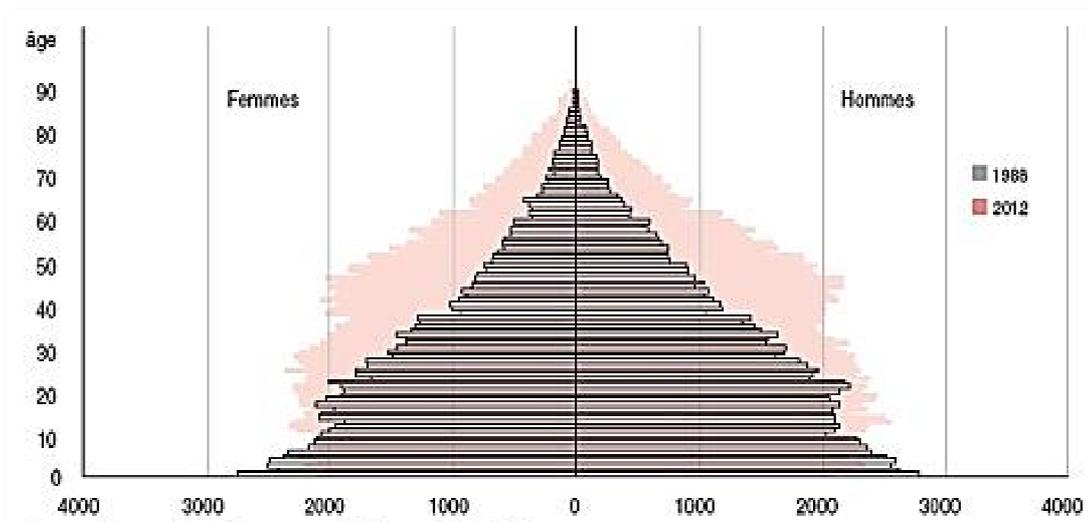


3.3.1. Pyramide des âges et structure de la population

Le solde naturel (différence entre le nombre de naissances et le nombre de décès) est positif : + 16.250 personnes en cinq ans. Rapporté à la population, il est stable par rapport aux cinq années précédentes mais, sur plus longue période, il baisse en raison de la chute de la fécondité. Le taux de fécondité est en effet tombé de 3,8 en 1988 à 2,1 en 2012.

La Polynésie française se situe maintenant au même niveau que la France métropolitaine pour sa fécondité (indice 2,0 en 2012).

Pyramide des âges de la Polynésie française 1988-2012



Sources : INSEE, ISPF - RP2012

3.

La part des moins de 20 ans dans la population a chuté de 47 % en 1988 à 34 % en 2012. À l'inverse, la part des 60 ans ou plus a doublé sur la période, atteignant 10 % de la population en 2012.

Depuis vingt-cinq ans, l'espérance de vie a augmenté en moyenne de cinq mois par an pour atteindre 76 ans en 2012. Conséquence de l'allongement de la vie et de la baisse de la natalité, la population de Polynésie française vieillit : l'âge moyen est passé de 24 ans en 1988 à 31 ans en 2012.

La population reste toutefois relativement jeune par rapport à la France métropolitaine où l'âge moyen est de 40 ans en 2012.

Cet élément est relativement important quant à la question des déplacements, une population jeune étant appelée à se déplacer plus souvent (étude et recherche de travail). A l'inverse, une population plus âgée a tendance à se déplacer moins, mais avec une importance accrue des conditions de déplacement vers les établissements de soins et de santé.

3.3.2. Les migrations en Polynésie française

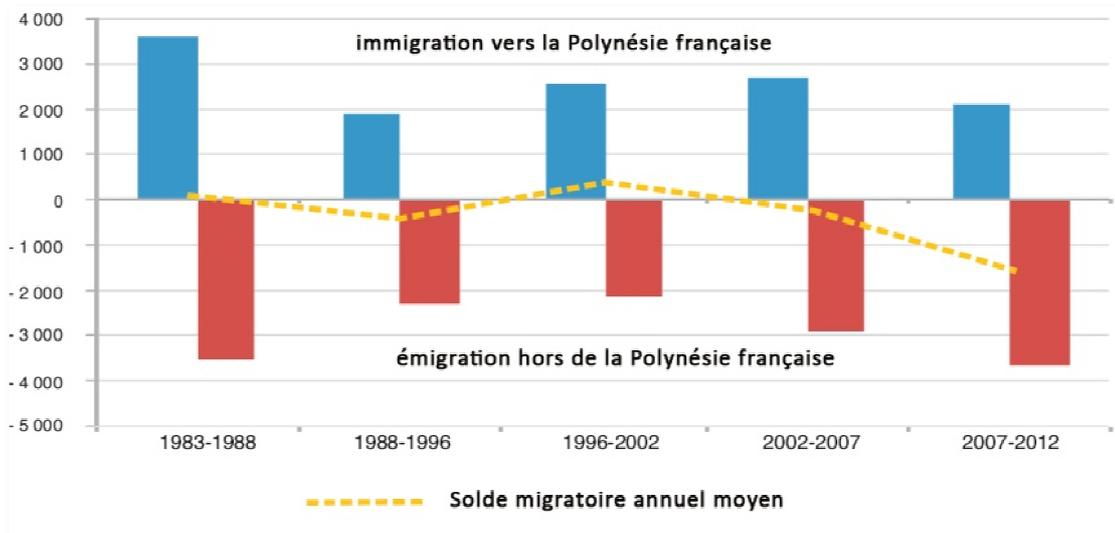
L'évolution du solde migratoire dépend de nombreux facteurs, qu'ils soient internes à la Polynésie française ou au reste du monde, comme la législation du droit de séjour, la conjoncture économique, la situation géographique ou la situation économique ou politique dans les autres pays.

Entre 2007 et 2012, 18.350 émigrants qui ont quitté la Polynésie française pendant que 10.650 immigrants venaient s'y installer.

Le solde migratoire apparent (différence entre les arrivées et les départs dans le territoire) est pour la première fois très déficitaire : - 7 700 personnes entre 2007 et 2012, soit plus de 1 500 départs nets par an.

La Polynésie française par son côté insulaire a toujours été une terre de grands flux migratoires, mais les années récentes marquent une rupture avec les flux antérieurs.

Les migrations annuelles moyennes en Polynésie française 1983 - 2012



Sources : INSEE, ISPF - RP2012 (hors migrations internes à la Polynésie française)

3.

Le mouvement de migration vers de la Polynésie française qui était en hausse constante depuis 1996, connaît un coup d'arrêt depuis 2007. Ces nouveaux arrivants représentent 4 % de la population en 2012, soit 10 600 personnes, contre 6 % en 2002 et 11 % en 1983.

Même si la baisse du nombre d'immigrants est importante, elle demeure nuancée entre immigrants natifs qui reviennent plus nombreux et les non natifs dont les arrivées en Polynésie française reculent. Les migrants natifs reviennent souvent, entre 20 et 50 ans mais aussi après 60 ans, de Métropole où ils y ont travaillé ou poursuivi des études supérieures.

On retrouve les immigrants dans chaque archipel de Polynésie française, mais ils sont 84 % à s'établir aux Îles Du Vent alors qu'ils sont deux fois moins nombreux dans les archipels des Tuamotu-Gambier et des Marquises. Toutefois, les archipels des Australes et des Marquises ont comme particularité d'être les plus attractifs pour les immigrants natifs de Polynésie française. Enfin les Tuamotu-Gambier attirent le plus, en proportion, de nouveaux résidents originaires de l'étranger du fait de l'attrait de la perliculture pour les personnes originaires d'Asie.

Les 15-24 ans sont particulièrement concernés, avec un déficit migratoire de 4 200 personnes en cinq ans, soit 8 % de la classe d'âge. En effet, le mouvement de migration pour trouver un emploi est particulièrement sensible à la présence d'une zone plus dynamique comme la Nouvelle-Calédonie ce qui peut être un des éléments explicatifs de cet exode sans précédent des résidents de 2007. Il faut également y ajouter le nombre de natifs de métropole résidant en Polynésie française qui a baissé de 2 000 personnes, à la suite notamment à la réduction des contingents militaires de l'État.

3.3.3. Répartition et évolution de la population au sein du territoire

Comme l'indique ci-après la carte de la répartition de la population au sein de la Polynésie française, les zones d'habitats sont très inégalement réparties au sein du territoire.

Avec près de 200.714 habitants en 2012, les îles du Vent concentrent les trois quarts de la population polynésienne. L'île de Tahiti rassemble 183 645 habitants (+3,1 % par rapport à 2007), soit deux polynésiens sur trois, en majorité dans les communes de la zone urbaine de Papeete (Punaauia, Faaa, Papeete, Pirae et Arue). Toutefois, l'étalement urbain s'y poursuit au profit des communes éloignées de Papeete.

Le ralentissement démographique déjà constaté en Polynésie française concerne les trois principaux archipels : la croissance de la population est divisée par deux dans les Îles Du Vent et les Îles Sous-Le-Vent et la population stagne dans les Îles Tuamotu-Gambier. En revanche, la population croît sensiblement dans les archipels les plus éloignés de Tahiti, les Marquises et les Australes, alors qu'elle y stagnait entre 2002 et 2007.

3.

La répartition de la population en Polynésie française en 2012

Subdivisions	Population RP 2012	Evolution 2012/2007
Iles Du Vent	200.714	3,2%
Iles Sous-Le-Vent	34.581	4,2%
Iles Marquises	9.261	7,3%
Iles Australes	6.820	8,4%
Iles Tuamotu-Gambier	16.831	-1,1%
Total Polynésie française	268.207	3,3%

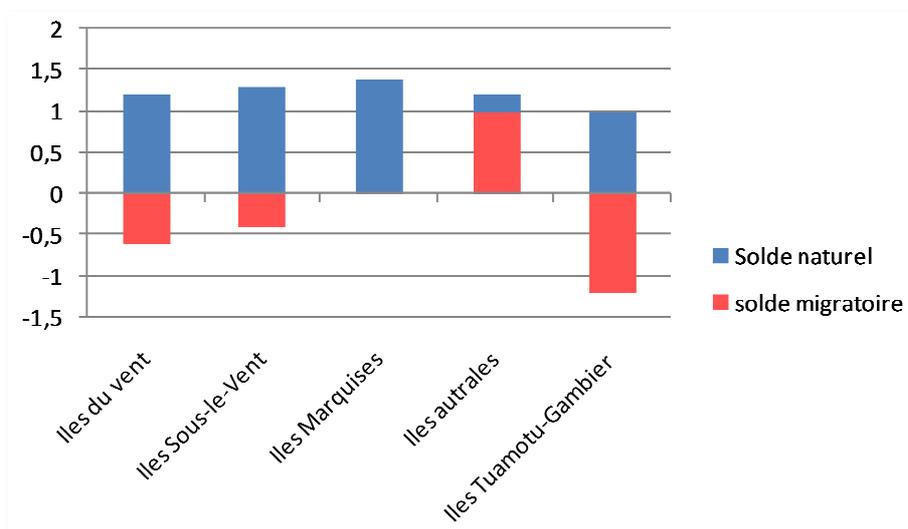
Sources :ISPF –RP2012

Les îles Sous-Le-Vent ont enregistré une progression moins rapide qu'auparavant, en raison d'un déficit migratoire et d'un plus faible dynamisme démographique de Bora Bora(+1,5 % en moyenne par an contre +3,8 % entre 2002 et 2007).

Aux Marquises (+1,4 % en moyenne annuelle entre 2007 et 2012) et aux Australes(+1,6 %), la population croît grâce à un solde migratoire positif.

Seuls les archipels des Tuamotu-Gambier enregistrent une baisse de sa population (-0,2 %en moyenne annuelle entre 2007 et 2012),provoquée par un solde migratoire négatif(-1,2 point, soit -1 030 personnes en cinq ans).

Soldes migratoire et naturel par subdivision en 2012



Sources :ISPF –RP2012 / SAGE-PF (Diagnostic)

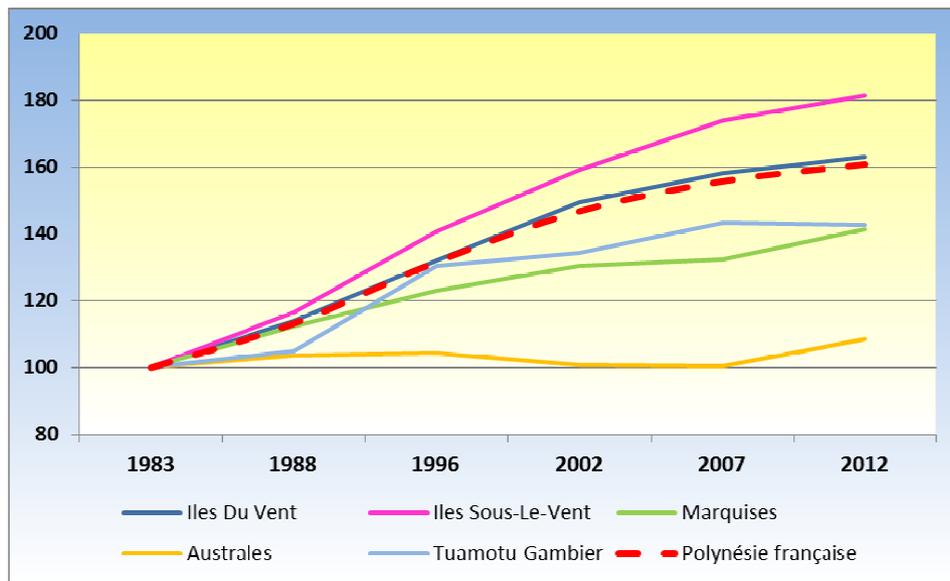
Les évolutions démographiques de longue durée des Iles-Du-Vent, du fait de leur poids prépondérant, sont du même ordre que celle de l'ensemble de la Polynésie française. Au sein de cet ensemble, Moorea se distingue par un dynamisme démographique plus marqué (+3,3% de croissance annuelle moyenne depuis 1983 contre 1,6% pour Tahiti)

3.

Les Iles-Sous-Le-Vent connaissent également une évolution de longue période plus affirmée que celle du Pays. C'est notamment Bora-Bora qui constitue l'île la plus active au niveau démographique, sur le long terme. Par rapport au recensement de 2007, Bora-Bora a gagné 670 habitants, contre 230 à Raiatea, l'île la plus peuplée des Iles-Sous-Le-Vent.

Evolution de la population par subdivision 1983-2012

(base 100 en 1983)



Sources : INSEE, ISPF - RP2012

Les autres archipels connaissent des évolutions relativement un peu plus lentes, mais avec des mouvements contrastés depuis 2007.

C'est notamment le cas aux Australes marquées par une relative stabilité, sauf en toute dernière période (2007-2012), du fait notamment des augmentations de population enregistrées à Tubuaï et surtout Rurutu.

Les Marquises sont également marquées par un net rebond de population entre 2007 et 2012, notamment du fait des deux îles les plus peuplées, Hiva Oa et surtout Nuku Hiva. L'île de UaPou également peuplée (2.175 habitants) se caractérise par une relative stabilité démographique. Enfin l'île de Hua Huka (620 habitants) enregistre un gain de population récent très significatif.

A l'inverse, l'ensemble des Tuamotu-Gambier, après une hausse continue et soutenue de sa population, enregistre pour la première fois une légère perte de population entre 2007 et 2012, ceci notamment du fait d'un solde migratoire fortement négatif.

Toutefois, on peut y distinguer deux trajectoires différentes :

- L'archipel des Gambier (1.420 habitants) et les Tuamotu-Ouest (9.030 habitants), ont vu leur population multipliée par 2,4 depuis 1983, mais les Tuamotu-Ouest perdent près de 500 habitants entre 2007 et 2012 ;
- Les Tuamotu « centrales » (6.380 habitants) en revanche n'ont toujours pas retrouvé leur niveau démographique de 1983, malgré une reprise démographique depuis 2002 (+400 habitants).

3.

L'analyse des évolutions démographiques de long et court termes, ainsi que leur structure (soldes naturel et migratoire) constituent les éléments importants pour estimer les projections de population dans le futur ainsi que les besoins de desserte des différents îles et archipels.

3.3.4. Les migrations inter-archipels

Il s'agit d'aborder ici la mobilité résidentielle interne à la Polynésie française. Chaque année environ 4.800 personnes changent de commune au sein d'une même subdivision (et donc parfois d'île) et 2.400 personnes établissent leur résidence au sein d'un autre archipel.

Les personnes mobiles de « longue distance » sont relativement plutôt jeunes (autour de 20ans) ou encore retraités et agriculteurs.

Du fait de leur poids démographiques, les Iles-Du-Vent constituent bien sûr l'un des territoires les plus attractifs du Pays, avec 47% des migrations inter-archipels.

Toutefois en valeur relative, les îles Tuamotu-Gambier et les Australes enregistrent un taux de départ/arrivée bien plus important.

Trois situations peuvent être dégagées lors du dernier recensement :

- Les archipels les plus éloignées, Tuamotu, Gambier, Australes et dans une moindre mesure Marqueses où les arrivées sont supérieures aux départs,
- Les Iles-Du-Vent où les départs sont supérieurs aux arrivées,
- Les Iles-Sous-Le-Vent dans une situation intermédiaire.

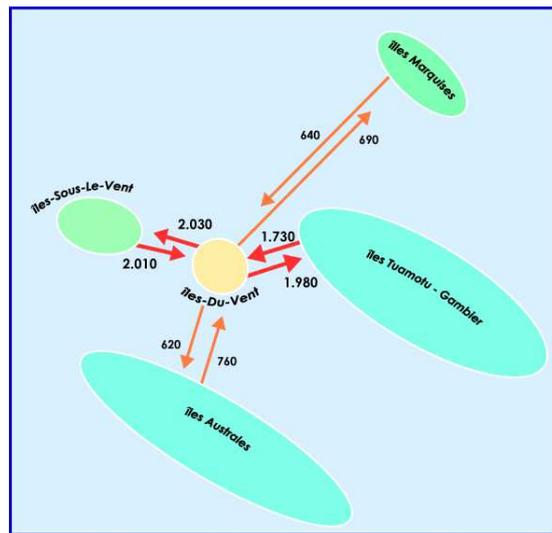
D'une manière générale, pour les migrations inter-archipels, les flux s'établissent principalement avec les Iles-Du-Vent d'une part, et d'autre part avec :

- les Iles-Sous-Le-Vent et les Tuamotu pour lesquels le niveau des flux est pratiquement égal (autour de 2.000 personnes dans chaque sens) ce qui souligne le caractère très mobile des Paumotu relativement à leur poids démographique ;
- les Iles Marqueses et les Iles Australes avec lesquels les flux migratoires représentent de l'ordre de 600 à 700 personnes dans les deux sens.

Les autres relations entre archipels, se situent à un niveau très modeste.

3.

Les migrations inter archipels entre 2007 et 2012



Sources : INSEE, ISPF - RP2012

Les migrations résidentielles de longue durée et de longue distance ont pour effet dans un second temps d'augmenter la mobilité des personnes dans la mesure où elles vont engendrer des déplacements pour des motifs personnels, affinitaires (visites, fêtes, relations sociales, etc.)

3.4. Analyse de la situation économique globale

3.4.1. Le Produit Intérieur Brut de la Polynésie française

Le PIB ou Produit Intérieur Brut, est un des indicateurs principaux de mesure de la création de valeurs économiques, ou de richesses, par un territoire.

Les dernières statistiques publiées par l'Institut de la Statistique de Polynésie Française, l'ISPF, concernent l'année 2011.

A cette date, pour la troisième fois consécutive, le PIB du Pays s'était contracté pour atteindre un niveau de 532 milliards de F.CFP, soit une réduction de 2,9 % de la richesse créée par rapport à l'année précédente.

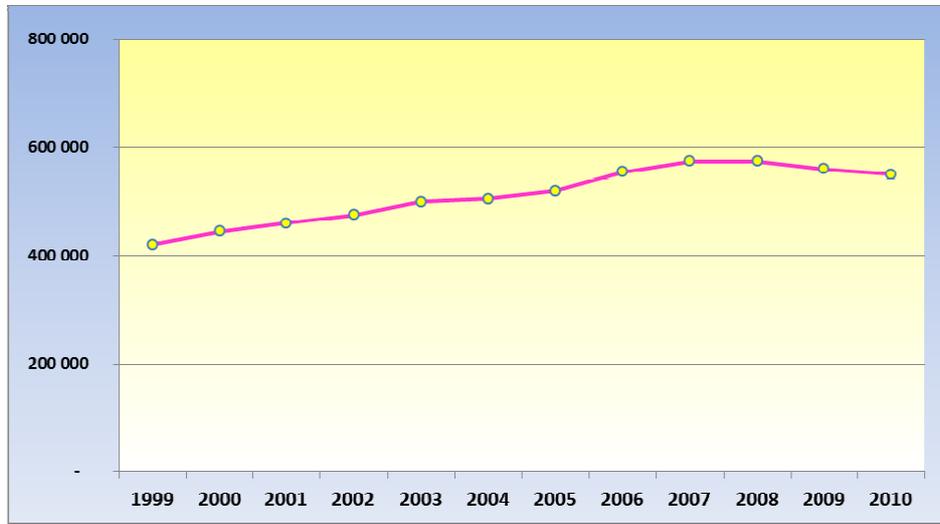
Contrairement à l'année précédente, la consommation finale des ménages est en recul pendant cet exercice (-2,9%). Le plan de relance de l'économie initié en 2009 n'a toujours pas été relayé par l'investissement privé en 2011 qui est en recul de 18% par rapport à 2010.

D'autre part, du fait de l'accroissement démographique le PIB réel par habitant se contracte d'une manière encore plus accentuée (- 3,6 %), et passe de 2,07 à 1,99 millions de F.CFP par habitant (aux prix de 2010).

3.

Evolution du Produit Intérieur Brut de la Polynésie française 1999-2010

(en Francs CFP courants)

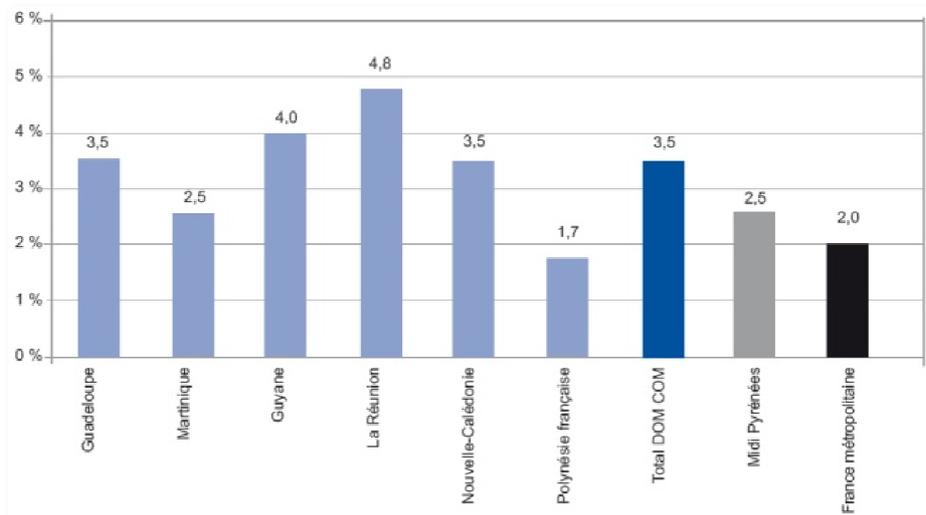


Sources : IEOM, ISPF

La comparaison de l'évolution du PIB du Pays avec celle des autres territoires de l'Outre-mer, montre que dans la période précédant la crise économique commencée en 2007/2008, la Polynésie française se caractérisait déjà par une situation de croissance moindre.

Variation annuelle comparée du PIB - 1998-2008

(PIB en volume)



Sources : AFD 2013

3.4.2. Niveau de vie comparée

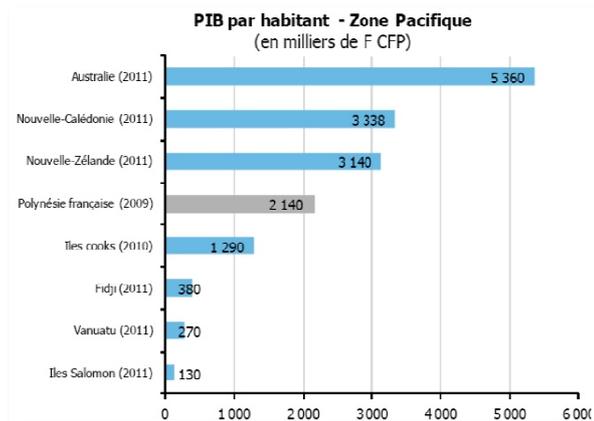
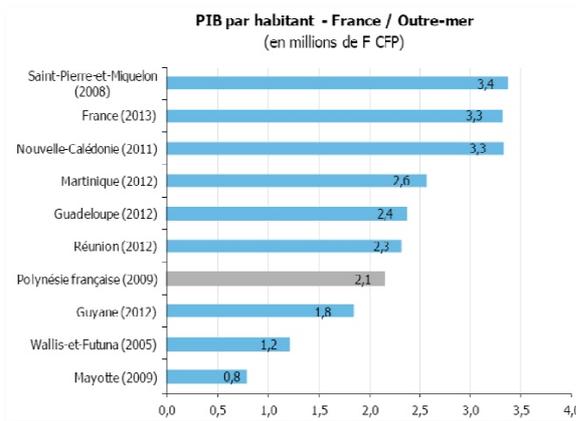
En fait, la croissance économique de la Polynésie est atone depuis 2001. En effet, le PIB réel (en volume ou Franc constant) par habitant, qui avait augmenté de 1,7 %/an entre 1996 et 2000, a diminué de 0,2 %/an entre 2001 et 2007, tendance à la baisse qui s'est confirmée ces dernières années (voir ci-dessus).

3.

Actuellement le PIB par habitant du Pays, représente 57% du PIB de la France métropolitaine.

Comparé aux territoires d'Outre-mer, le PIB par habitant de la Polynésie française se situe, sensiblement au niveau de celui de la Réunion, de la Martinique ou de la Guadeloupe. Par contre, il est largement inférieur à celui de la Nouvelle-Calédonie, autre territoire du Pacifique Sud.

En revanche, dans la zone Pacifique, la Polynésie française se classe en quatrième position en termes de PIB par habitant.



Sources : ICOM 2014

3.4.3. Les grandes composantes de l'activité économique polynésienne

La production locale et les importations constituent l'offre consommée par les ménages et les administrations ainsi que par les entreprises (consommations intermédiaires) et le marché international au travers des exportations.

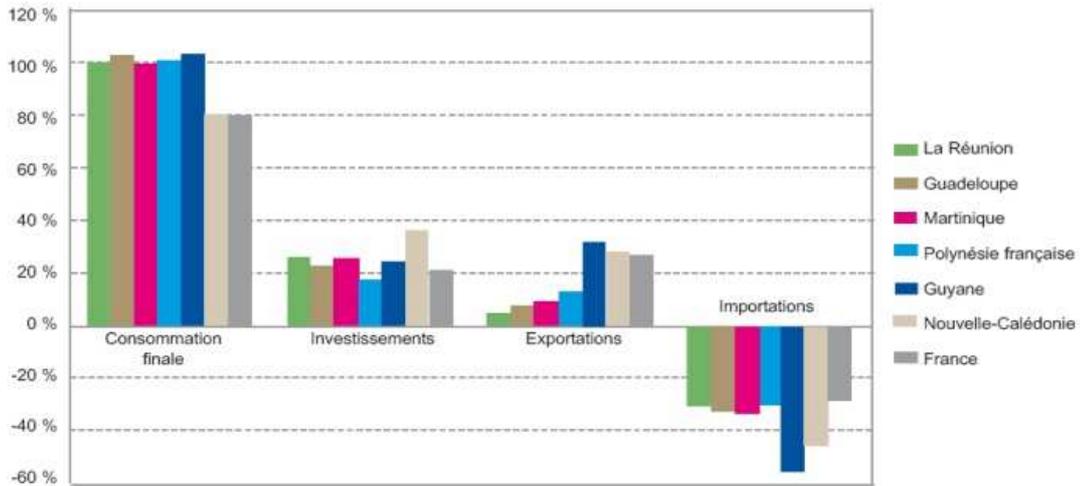
La base économique de la Polynésie française est plutôt de type résidentiel, c'est-à-dire reposant sur la consommation finale qui représente 47 % de l'emploi des ressources du territoire.

La Polynésie importe largement, 158 milliards de F CFP de biens et marchandises en 2011 contre 21 milliards d'exportations. Au niveau des services, la balance est plus favorable du fait de l'activité touristique : 74 milliards d'exportations contre 35 milliards d'importations. Son économie est très sensible à la hausse aux cours de l'énergie et aux taux de change. Elle dispose de peu de marge de manœuvre sur sa balance commerciale, sauf à agir sur sa production alimentaire, ses quelques activités exportatrices, et à long terme sur la transition énergétique.

Mais surtout on constate une faiblesse chronique des investissements de la Polynésie qui handicape ses évolutions à long terme.

3.

Structure comparée du PIB – Outre-mer



Sources : IEOM 2014

3.4.4. Analyse du tissu économique

Le tissu économique polynésien se distingue par une très forte proportion de petites entreprises : seulement 3,2 % des établissements recensés ont plus de neuf salariés (contre 6,5 % au niveau national). Cette atonnicité concerne l'ensemble des secteurs d'activité.

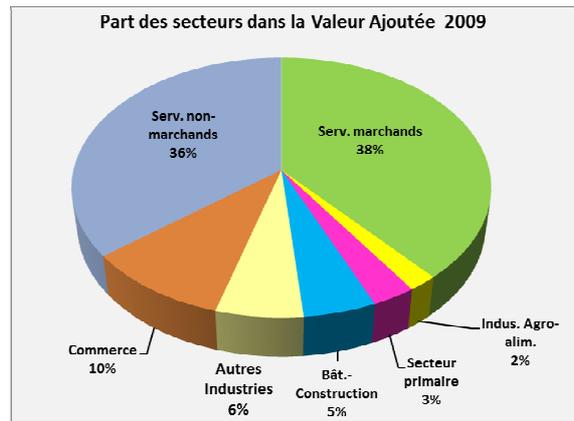
Toutefois le secteur des transports, plus capitalistique, est composé d'entreprises de taille plus importante, 7 % des entités emploient 10 salariés et plus.

Les entreprises les plus importantes en taille sont principalement localisées dans les îles du Vent (80 %) et les îles-Sous-le-Vent (12 %).

3.4.4.1. Poids des secteurs économiques, la valeur ajoutée par branche

La Polynésie française présente les caractéristiques d'une économie « moderne », dont les services constituent la principale source de création de richesse. Le secteur tertiaire qui inclut le tourisme, réalise 85 % de la valeur ajoutée totale en 2009, dont plus d'un tiers est produite par les services principalement non marchands (administration, éducation, santé, action sociale). Le secteur primaire, qui comprend l'agriculture mais également la periculture et la pêche, ne représente que 3 % de l'économie polynésienne.

3.



Sources :ISPF - IEOM

Les services tels que le tourisme ainsi que le secteur primaire (agriculture et pêche) associé aux industries agroalimentaires constituent des éléments essentiels des exportations du Pays ou des emplois, notamment dans les archipels éloignés.

Un focus sur ces grands domaines d'activités est présenté ci-après.

3.4.4.2. Le tourisme en Polynésie française

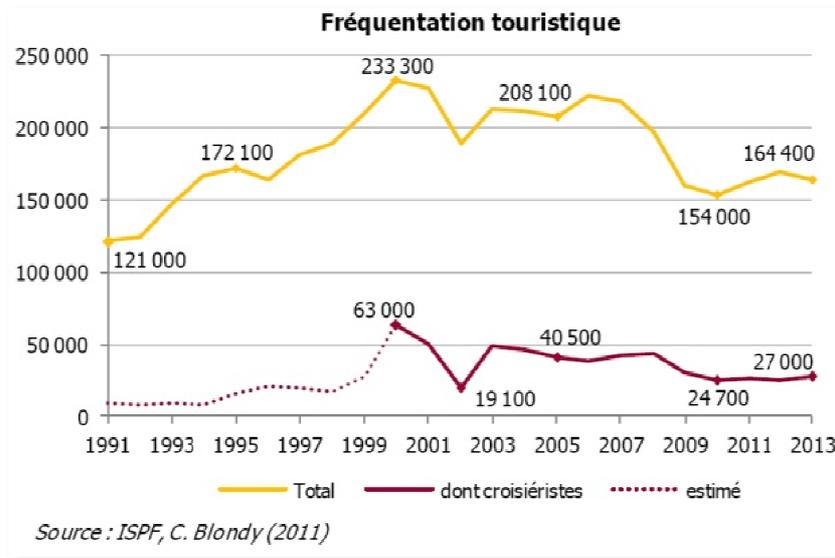
L'industrie polynésienne du tourisme rassemble plus de 2 700 entreprises, Au total, près de 9 800 personnes (soit 16 % de l'emploi salarié) travaillent dans les entreprises de ce secteur à forte intensité de main d'œuvre.

Traditionnellement, l'hôtellerie-restauration est le secteur le plus important de l'industrie touristique, avec deux tiers des entreprises et des salariés du secteur. Elle représente 3,6 % de la valeur ajoutée de la Polynésie française en 2010 et regroupe 1 900 entreprises fin 2013.

Les autres entreprises contribuant à l'industrie touristique concernent principalement les transports (25 %) ainsi que les activités culturelles, récréatives et sportives (4 %).

La fréquentation touristique de la Polynésie française avait atteint un niveau record en 2000, avec plus de 233.000 visiteurs. Durement touchée par les crises de 2001 et de 2008 la fréquentation a atteint un point bas en 2010 avec 154 000 touristes. La période récente donne quelques signes plus encourageants pour les années 2012 et 2014.

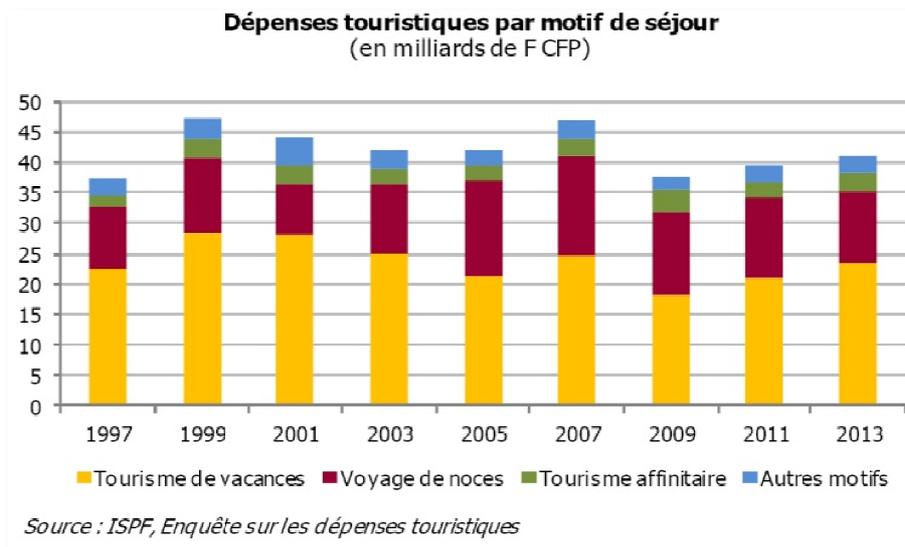
3.



La baisse de fréquentation en nombre de touriste est toutefois en partie amortie par l'augmentation de la durée de séjour qui se traduit par une dépense unitaire en croissance.

En 2013, les touristes ont dépensé en Polynésie française 41 milliards de F CFP. Ces recettes constituent la première source d'exportation de la Polynésie française, elles représentent 3,5 fois le montant des exportations de produits locaux. Sur ce total, l'activité de croisière génère 22 % des recettes touristiques totales.

En moyenne, chaque visiteur dépense 250 500 F CFP pour un séjour en moyenne de 14,1 jours (12, jours en séjour payant) dont la durée est en progression.



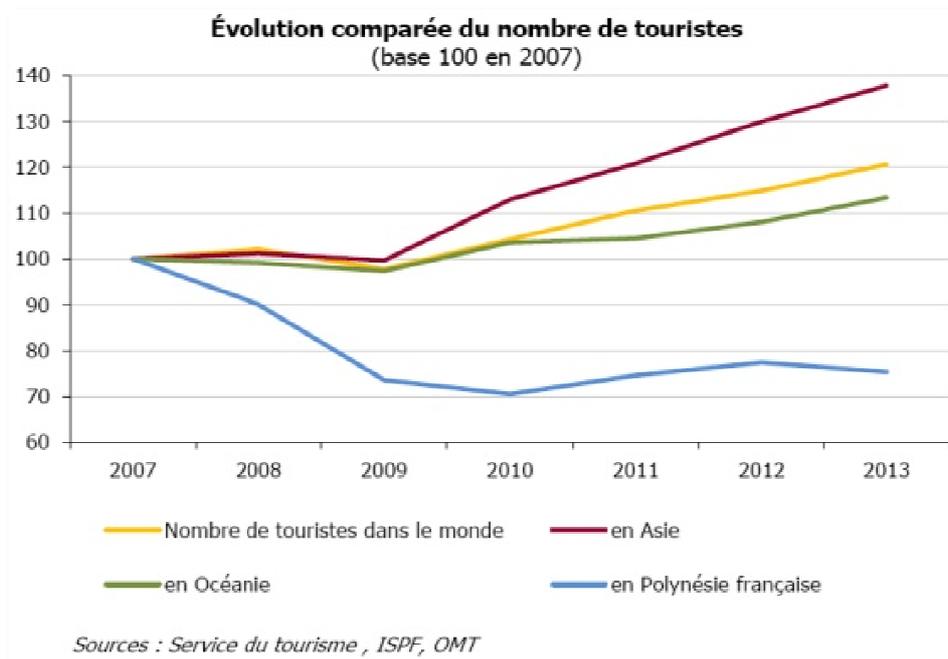
Le poids des dépenses touristiques dans le PIB polynésien, de l'ordre de 3,9 % en 2009, est deux fois plus élevé que celui constaté en France et du même ordre de grandeur que celui de Fidji (4,3 %). Il reste nettement inférieur à celui des Samoa (5,8 %), de Vanuatu (7,3 %) ou encore des Maldives (12,6 %).

3.

En effet, si la durée des séjours augmente, l'offre d'activités et de services est encore insuffisante, car les retombées économiques du tourisme pourraient être optimisées.

A titre d'exemple, les dépenses moyennes des croisiéristes à terre par escale et par passager avoisineraient les 3.500 F CFP (hors excursion et hébergement), alors que de nombreuses destinations concurrentes parviennent à des dépenses moyennes de 6 000 F CFP.

Enfin, la destination touristique du Pays souffre de handicaps qui ne lui ont pas permis de bénéficier de l'évolution positive du tourisme au niveau mondial et dans le Pacifique notamment.



Ainsi, la desserte internationale apparaît limitée au regard des ambitions touristiques affichées, avec en particulier un nombre restreint de destinations desservies en vol direct : huit destinations, contre une quinzaine de destinations pour Fidji, par exemple.

Le bilan de la défiscalisation paraît pour le moins mitigé n'ayant pas permis d'engager une dynamique d'investissement soutenue par une gestion/commercialisation adaptée. Celle-ci s'accompagne d'un phénomène de friches touristiques qui dénature le potentiel du territoire.

L'activité touristique se concentre dans l'archipel de la Société, sur quelques îles de renommée internationale (Bora Bora, Moorea) où se rendent deux tiers des touristes. Les archipels éloignés restent peu visités (sauf Rangiroa), en raison de difficultés d'organisation, du coût du transport et d'une offre d'hébergement limitée.

Le renouveau de l'activité de croisière représente une opportunité pour les archipels éloignés, comme aux Marquises, où les trois quarts des touristes arrivent par la mer grâce au circuit assuré par l'Aranui III et aux escales du Paul Gauguin. Il pourrait être renforcé par la croissance des escales transpacifiques en Polynésie (+62 % en 5 ans).

3.

Il en est de même pour la plaisance, marché de niche à haute rentabilité, en plein essor au plan mondial mais qui reste encore embryonnaire en Polynésie.

Il convient de souligner que le Pays a engagé une réflexion quant à la stratégie de développement économique et touristique pour l'avenir. D'autre part de récents accords de coopération datant de 2014, dans le contexte de la rénovation de l'aéroport international de Tahiti-Faa'a, pourraient permettre d'élargir le marché touristique actuel de la Polynésie française (notamment 3 vols directs avec la Chine et « diagonale Pacifique » avec l'Amérique du Sud ayant Papeete pour escale).

3.4.4.3. Le secteur primaire et les industries agro-alimentaires

► L'AGRICULTURE ET LES PRINCIPALES PRODUCTIONS AGRICOLES

Encore familiale, l'agriculture polynésienne est limitée par le manque de terres cultivables (reliefs des îles hautes, pauvreté des sols des atolls, indivision foncière, etc.). Elle ne couvre qu'une partie des besoins alimentaires du territoire qui sont fortement assurés par les importations.

Les flux financiers agricoles

Mds F.CFP	2013
Production locale	6,3
Exportations agricoles	2,0
Importations agricoles	37,7
Total	46,0

Sources :SDR 2014

Les productions végétales représentent 2/3 de la production locale agricole, contre 1/3 pour l'élevage et les productions animales.

Le secteur agricole moins de 1 % des effectifs salariés du secteur marchand et du chiffre d'affaires total déclaré pour le paiement de la TVA. Certes les données statistiques ne peuvent rendre compte de la partie de la production autoconsommée ou vendue de manière « informelle ».

Néanmoins, la question agricole constitue un des enjeux forts pour le Pays, en termes d'aménagement des archipels et cohésion sociale.

Avec de l'ordre de 60 % des exploitations, l'archipel de la Société, constitue la première région agricole du Pays. Les autres archipels ont une agriculture plus spécialisée.

De manière synthétique, les îles Australes, au climat relativement frais, se consacrent au maraîchage, alors que les Tuamotu ne disposent que des ressources liées au coprah. Les îles Marquises, présentent un profil un peu plus diversifié, avec coprahculture, récolte de noni (ou nono)et élevage extensif (bovins, porcins et caprins).

En ce qui concerne les principales productions, en tonnage, le coprah représente la première production agricole (10.000 t), suivi par les fruits (7.800 t) et les légumes (4.600 t). Par contre, en valeurs ces trois types de productions se situent à un niveau comparable de l'ordre de 1,1 à 1,3 milliards de F. CFP.

3.

▶ LE COPRAH

La culture du coprah, exercée sur les deux tiers de la surface agricole utilisée, demeure une source de revenu importante pour les populations des archipels éloignés, en particuliers aux Tuamotu qui accueille la moitié des 2 000 coprahculteurs recensés en Polynésie en 2012 (RGA).

La production de coprah est une activité dite « sociale », soutenue par les pouvoirs publics afin de limiter l'exode d'une population rurale vers Tahiti par le biais d'une subvention sur les prix du coprah. Cet effort du pays s'étend aux transports maritimes, qui sont également subventionnés pour le fret.

Elle a permis également d'assurer une activité à une main-d'œuvre touchée par la diminution de l'activité perlière.

Le coprah est traité par l'Huilerie de Tahiti qui produit de l'huile brute ou raffinée ainsi que des tourteaux et du coprah trituré. Cette huile est notamment utilisée par les fabricants du Monoï de Tahiti. Ce produit phare du territoire tend à devenir une base de référence pour l'industrie cosmétique.

Les rendements du coprah à l'hectare sont très faibles, autour de 300 kg. Ces faibles rendements s'expliquent par l'environnement agronomique et social de l'exploitation, à savoir :

- des terres dont la plupart sont en indivision, où des agriculteurs exploitent la même parcelle ;
- des propriétaires souvent à l'extérieur de l'île, laissant aux métayers, locataires la gestion de l'exploitation ;
- le partage des recettes de la vente du coprah « théoriquement » à moitié entre les métayers et les propriétaires fonciers.

Conséquence de cette situation, les plantations ne sont pas ou peu fertilisées et entretenues. Finalement, les jeunes restent difficilement sur l'île, préférant s'orienter vers d'autres activités plus rémunératrices.

En tonnage, la production de coprah est réalisée en général pour les 2/3 dans les Tuamotu-Gambier. L'année 2013 constitue une exception, du fait de difficultés à assurer la régularité des dessertes maritimes, cet archipel a vu sa production diminuer pour représenter la moitié du tonnage produit. Ce phénomène illustre bien la fragilité de ce secteur et sa dépendance aux conditions de transport.

▶ LES PRODUCTIONS VEGETALES

En dehors du coprah, les fruits et légumes représentent un peu plus de la moitié des productions végétales en valeur. Après une période de croissance entre 2010 et 2012, l'année 2013 a été marquée par une forte diminution des valeurs produites.

Avec les deux tiers de la récolte, les îles du Vent sont les principales productrices de fruits de Polynésie française, principalement, ananas, agrumes, melons et pastèques.

Associé à la présence de son bassin de consommation, la production de légumes, est surtout localisée à Tahiti (environ 70 % du total). Les Australes représentent 20% de la production (notamment carottes et pommes de terre) du fait de leur climat tempéré et d'un fort soutien économique public.

Il convient de souligner que pour certains produits, le maraîchage assure pratiquement la couverture des besoins de consommation du Pays (tomate et courgette par exemple).

Les autres productions végétales sont représentés par :

3.

- les produits horticoles, très liés aux zones touristiques (îles de la Société),
- la vanille produit de niche très qualitative (îles de la Société),
- le nono dont la production est en forte régression (très présent aux Marquises),
- les produits vivriers traditionnels, très concurrencés, mais qui représentent un débouché intéressant pour les îles de Rurutu et Rimatara (livraison à Tahiti).

Le fait que certains bateaux s'arrêtent dans les îles sur leur trajet de retour vers Tahiti ouvrent de nouvelles possibilités de marchés aux agriculteurs locaux qui y trouvent la possibilité d'accroître leur production, c'est par exemple le cas aux Marquises qui disposent d'un potentiel souvent mal valorisé (forêt, agrumes, notamment).

Des réflexions ont été engagées pour favoriser le développement de cultures intercalaires sur les cocoteraies (vanille, arbustes médicinaux, nono, tamanu, ruches) afin de diversifier les revenus de la population.

▶ LES PRODUCTIONS D'ORIGINE ANIMALE

Les productions ont suivi la même tendance que celle des produits végétaux, avec une forte baisse des valeurs produites en 2013 après quelques années de croissance. Les élevages sont surtout localisés dans le bassin de consommation des Îles-Du-Vent.

Les Marquises procèdent plutôt par prélèvement sur le cheptel sauvage (bovins, caprins). Les efforts pour lancer une production organisée avec abattage et transformation seraient actuellement freinés par l'inadaptation des moyens de transport pour ce type de production.

▶ LES PRODUCTIONS AGRICOLES EXPORTÉES

Quatre produits principaux font l'objet d'exportations, par ordre d'importance : le noni (ou jus de nono), l'huile brute de coprah, la vanille mûre et le monoï. Ils apportent au Pays une recette d'environ 2 Mds de F par an, avec de fortes variations (en général dues à la production de coprah et de noni).

Cette valeur des exportations est à mettre en regard de celui des productions commercialisées sur le marché intérieur formel de l'ordre de 7 Mds de F par an.

▶ LA PÊCHE ET L'AQUACULTURE

La Polynésie française dispose apparemment d'un potentiel considérable avec une zone exclusive économique de 5 millions de km², l'une des consommations de poisson par personne la plus élevée du monde. Et pourtant, ce potentiel ne semble qu'imparfaitement exploité économiquement, notamment pour les archipels éloignés de Tahiti.

La flotte de pêche du Pays permet la commercialisation de l'ordre de 9 à 10 millions de tonnes de poissons par an, dont les 2/3 en pêche hauturière et 1/3 en pêche côtière.

Elle occupe 550 actifs directs, la bonne santé relative de la pêche côtière, qui est passée de un quart à un tiers du total, compensant le déclin de la pêche hauturière.

Les exportations représentent environ 10 % de la production, pour une valeur de l'ordre d'1 million de F.CFP en 2013, en recul ces dernières années. Les États-Unis sont restés les premiers clients de la pêche locale. En revanche, les Japonais, et les Samoa américaines spécialisées dans la conserverie ont fortement réduits leurs achats.

3.

- La pêche lagonaire : Elle est pratiquée comme pêche de subsistance, de plaisance et comme activité professionnelle principale. Outre le volume pêché à Tahiti les volumes transportés vers Papeete, proviennent principalement des Tuamotu. Une grande partie de la commercialisation de ce type d'activité s'effectue « en bord de route », les volumes échangés dans les marchés étant en diminution constante.
- La pêche côtière : Sa flottille est majoritairement localisée autour des Iles-Du-Vent. Avec un nombre d'unités en forte croissance ce type de pêche a permis le quasi doublement des prises en 20 ans.
- La pêche hauturière : La flottille palangrière (65 unités en 2013) se caractérise par une grande faiblesse de ses rendements et n'a pas permis de répondre aux espoirs mis dans cette activité fortement soutenue par le Pays, notamment à l'exportation. La question des ressources humaines est souvent invoquée comme facteur limitant. D'autre part, la pêche fraîche à destination du marché intérieur est nettement plus rémunératrice que la pêche pour l'export.
- L'aquaculture : L'activité aquacole en Polynésie est limitée. S'appuyant sur 5 fermes avec une vingtaine d'emploi, elle enregistre un chiffre d'affaires estimé à 110 millions de FCP. Le potentiel de développement de cette filière fait toutefois l'objet d'analyses actuellement. Un projet important localisé à Hao pourrait éventuellement engager un processus nouveau dans le territoire.

Certaines îles ont développé une spécialité d'aquaculture d'animaux et de poissons d'ornement. Il s'agit d'une filière exportatrice (près de 10 millions de F.CFP en 2013) autonome quant à ses moyens de transport, essentiellement aériens.

- La perliculture : L'année 2000 a correspondu au pic d'activité de la filière, avec 20 Mds de FCP de recettes d'exportation. Depuis, celle-ci subit une crise profonde, liée à la chute des cours mondiaux et aux difficultés de structuration du secteur. Toutefois, en 2013, la perle apporte encore à la Polynésie Française plus de la moitié de ses recettes d'exportation (hors tourisme) et représente 1.300 emplois dont 70% aux Tuamotu-Gambier. Elle contribue ainsi au maintien de la population dans les îles éloignées de Tahiti. En 2013, les exportations représentent 8 milliards de F.CFP essentiellement des perles brutes, mais les activités de transformation atteignent environ 111 millions de F.CP. Une action de « Professionnalisation et pérennisation de la perliculture », a été réalisée sur quatre ans, (2007 à 2010). La création d'un GIE regroupant 2/3 des professionnels a permis de relancer des initiatives sur le marché international qui se sont traduites par un retour des acheteurs internationaux et une meilleure valorisation de la production.

3.4.5. Emploi & Chômage

La population active polynésienne s'élevait à 114 300 personnes au recensement de 2012. Elle a progressé en moyenne de 1,2 % par an depuis 2007, à un rythme proche de celui de la population de plus de 15 ans (+1,1 %).

Sur ces cinq années, marquées par la crise économique, le nombre de chômeurs a fortement augmenté (+12 200), sous l'effet conjugué de la croissance de la population active (+6 400 personnes) et des destructions d'emplois (-5 800 emplois) surtout dans le commerce et la construction.

Conséquence de la crise économique, le taux de chômage mesuré par le recensement a presque doublé en cinq ans, passant selon l'ISPF de 11,7 % en 2007 à 21,8 % en 2012.

Le doublement du nombre de chômeurs a surtout touché les jeunes (près de la moitié des chômeurs ont moins de 25 ans) et les personnes les moins diplômées.

3.

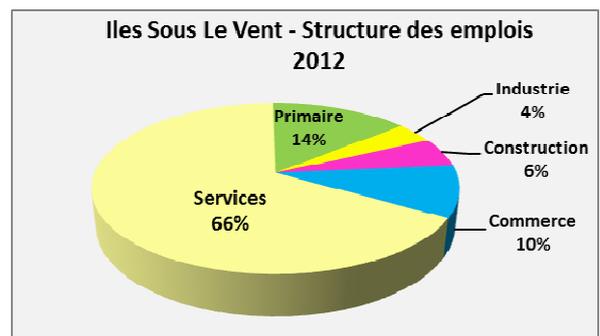
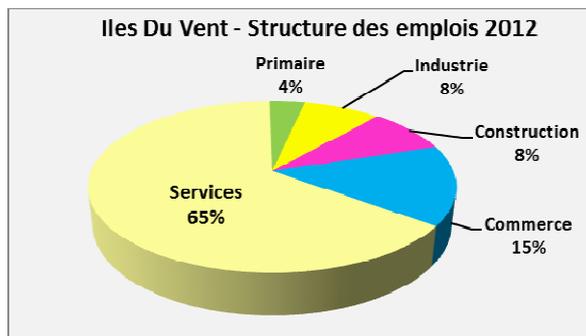
Le taux de chômage est particulièrement élevé aux Australes(29,3 %) et aux Marquises (30,6 %). Il a aussi beaucoup augmenté aux îles Sous-le-Vent (25,2 % contre 11,4 % en 2007, soit +13,8 points). Le taux de chômage polynésien dépassait largement celui de la France métropolitaine (10,2 % au quatrième trimestre 2012), mais se situait encore légèrement en dessous de celui de l'Outre-mer.

L'emploi en Polynésie française est marqué par la prédominance du secteur tertiaire, dans lequel travaillent plus de 8 salariés sur 10. Les services mobilisent 67 % des effectifs salariés, dont plus de la moitié travaille dans le secteur marchand.

Le secteur de la construction représente 7 % des effectifs et l'industrie 8 %. Le secteur primaire, agriculture et métiers de la mer cumulés, concentre 3 % des salariés à fin novembre 2013.

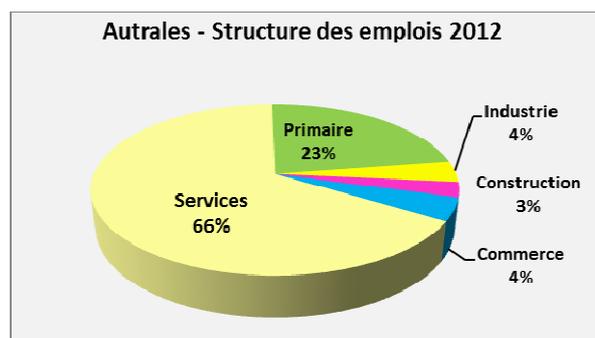
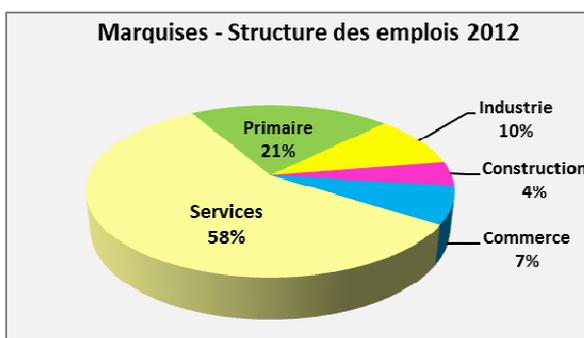
Du fait de son poids en termes de population et d'emploi, les Îles-Du-Vent présentent un profil équivalent à celui de l'ensemble de la Polynésie française, avec un taux important d'emplois de services (tourisme et services publics notamment) et un rôle important du secteur commercial qui exerce une attractivité sur l'ensemble du Pays.

Les Îles-Sous-Le-Vent présentent un visage assez proche, avec néanmoins la présence d'un secteur primaire (pêche et agriculture) déjà significatif.

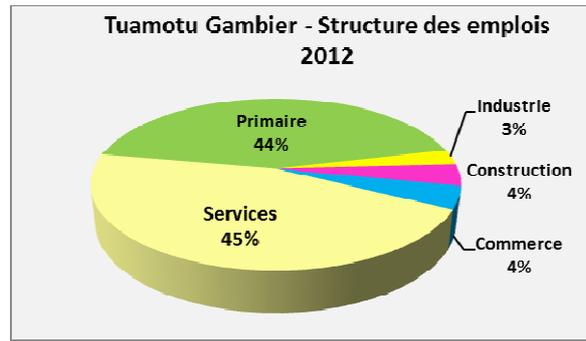


Dans les trois autres archipels, plus éloignés de Tahiti, la part de l'activité primaire est beaucoup plus affirmée, notamment aux Tuamotu-Gambier où l'agriculture et la pêche font jeu égal avec le secteur des services.

Enfin on peut noter aux Marquises, la présence d'une activité de transformation relativement plus marquée que dans les autres archipels.



3.

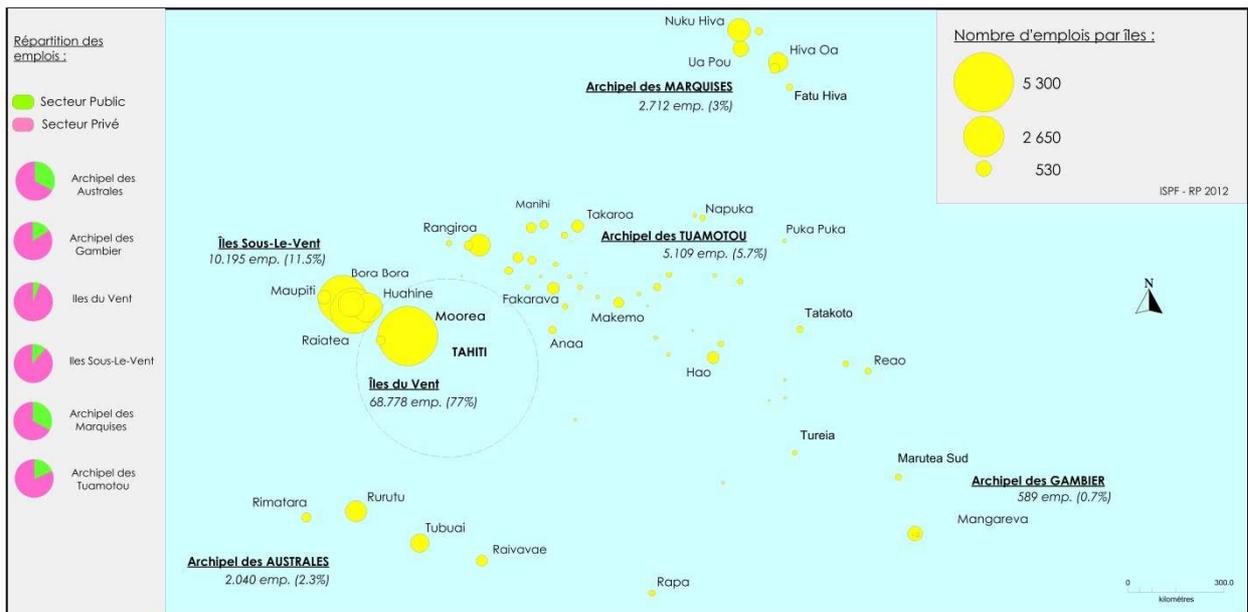


Sources : ISPF – RP 2014

Le secteur des services qui est le plus souvent prépondérant, se caractérise toutefois de manière différente selon les archipels (voir carte page suivante).

Dans l'archipel des îles de la Société, les emplois marchands sont dominants. Par contre pour les Australes et les Marquises, les emplois publics sont fortement présents. Les Tuamotu et les Gambier se trouvant dans une situation intermédiaire au regard de cet indicateur.

Répartition des emplois en Polynésie Française en 2012.



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

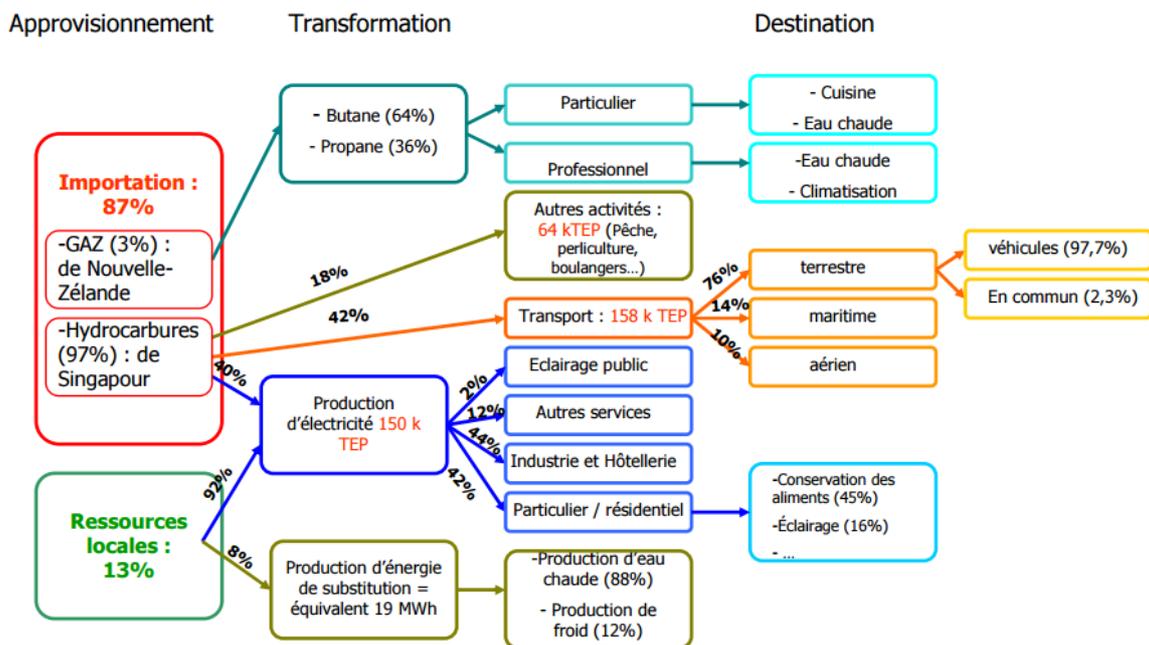
3.

3.5. Analyse de la situation énergétique de la Polynésie française

3.5.1. En Polynésie française

Le schéma ci-dessous, issu d'une analyse du Service de l'énergie et des mines de 2010, présente les principales données du secteur énergétique en Polynésie française et notamment la consommation du secteur des transports maritimes et aériens en hydrocarbures :

Consommations d'énergies par usage en Polynésie française



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

On constate que 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.

D'une façon générale l'évolution des consommations est quant à elle plutôt à la baisse, à Tahiti comme dans les îles, comme le montre le graphique ci-dessous :

3.



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

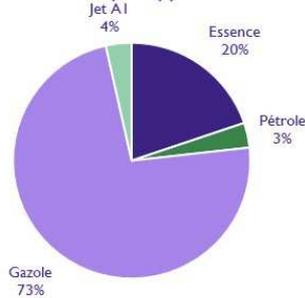
On note que l'essentiel de l'approvisionnement en énergies est lié aux hydrocarbures. Les îles en sont particulièrement dépendantes puisque les carburants fossiles alimentent aujourd'hui toutes les activités économiques (production d'électricité, pêche, perliculture notamment). La question du transport des hydrocarbures est donc liée directement à deux problématiques importantes qui dépassent pour partie le cadre de cette étude :

- Comment diminuer la dépendance énergétique des îles ?
- Comment sécuriser l'approvisionnement en hydrocarbures pour les îles ?

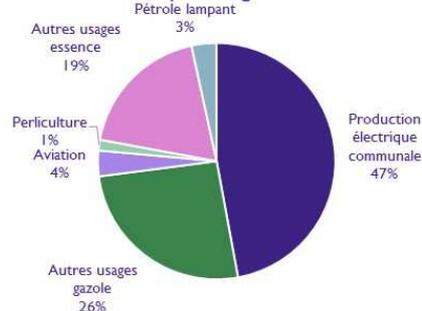
3.5.2. Volumes de carburants et usages dans les îles

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.

Consommations d'hydrocarbures dans les îles, par type



Consommations d'hydrocarbures dans les îles, par usage



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 6 millions pour les îles en régie. Notons que ce chiffre de 6 millions est légèrement surdimensionné car une partie des consommations de gazole des équipements roulants des mairies est parfois déclaré dans cette catégorie. Les autres

3.

consommations de gazole sont destinées aux véhicules, bateaux et groupes électrogènes de particuliers. L'essence est quant à elle utilisée majoritairement pour les bateaux. Le carburant d'aviation est réduit à la portion la plus faible possible par les compagnies aériennes qui s'avitailent de préférence à Tahiti.

3.5.3. Dépendance énergétique

Il est possible de calculer un ratio de dépendance aux hydrocarbures pour les populations

	Consommation (millions de litres)	Part hydrocarbures	Population	Dépendance (l/hab/an)
Tahiti	181	59%	184 000	984
Iles	88	29%	84 000	1 488
Transport aérien	16,9	6%		
Goélettes	20,1	7%		
TOTAL	306	100 %		

Si l'on somme les consommations de la flotte maritime, de l'aérien et les usages dans les différents archipels, ce sont environ 40% des carburants liquides de Polynésie française qui sont destinés à l'approvisionnement des îles, qui regroupent 32% de la population. On peut donc en déduire, comme attendu, que la dépendance aux hydrocarbures est nettement plus forte pour les habitants des îles que pour les habitants de Tahiti.

3.6. Analyse du développement numérique du Pays

Depuis mai 2014, le développement numérique fait l'objet de nombreuses démarches. Il a ainsi été décidé de créer un Observatoire de l'économie numérique (ODEN) chargé de travailler sur un Plan de développement de l'économie numérique autour de 5 axes :

- 1. favoriser le développement des contenus, des entreprises du numérique et de l'audiovisuel, de l'entrepreneuriat sectoriel ;
- 2. garantir l'accès au numérique à tous les Polynésiens, en réduisant les écarts d'accès aux technologies ;
- 3. assurer l'avenir du numérique polynésien par le développement des infrastructures et des compétences ;
- 4. rendre l'administration exemplaire dans l'usage et la promotion du numérique ;
- 5. faire du numérique un tremplin pour le rayonnement de la Polynésie française dans le Pacifique et dans le Monde.

Un Baromètre du numérique a également été mis en place pour suivre, à l'aide d'indicateurs, le développement du numérique à l'échelle du Pays.

Les principaux indicateurs sont présentés ci-après.

Pour les entreprises :

- Taux de connexion interne des entreprises polynésiennes : 74 % (80 % en métropole) avec des points bas à signaler aux Australes (23 %), aux Marquises (30 %) et aux Tuamotu-Gambier (32 %) ;

3.

- Taux d'équipement en PC portable des entreprises : 49 % (avec un point bas à 17 % dans les Australes).

Pour les ménages :

- Taux de connexion internet fixe des foyers :
 - 79 % dans les Iles du Vent ;
 - 25 % dans les Iles Sous le Vent ;
 - 16 % dans les Archipels éloignés ;
- Taux d'équipement mobile des foyers : proche de 95 % en moyenne pour l'ensemble du Pays, sans disparités fortes ;
- Taux d'informatisation des foyers (ordinateurs ou tablettes – i.e., équipement informatique) :
 - 86 % dans les Iles du Vent ;
 - 75 % dans les Iles Sous le Vent ;
 - 65 % dans les Archipels éloignés.
- Taux d'utilisation des services de e-administration / service administratif en ligne :
 - De 15 à 45 ans : supérieur à 50 % ;
 - De 45 ans à 65 ans : environ 35 % ;
 - Supérieur à 65 ans : 65 %.

Globalement, le développement du numérique a été réalisé de manière importante dans les Iles du Vent et les Iles Sous le Vent mais les archipels éloignés (Australes, Marquises, Tuamotu-Gambier) sont en revanche dans une situation de « sous-développement » en matière de taux d'informatisation des foyers (65 %) et d'accès à internet (16%).

Ce sujet revêt une importance particulière pour les transports interinsulaires et notamment les transports sanitaires et scolaires dans la mesure où de nombreuses démarches pourraient être réalisées en ligne au lieu de nécessiter l'usage des transports vers Papeete (e-santé et e-learning).

Il pourrait être par exemple envisagé de développer le e-learning dans les archipels éloignés ou dans certaines îles isolées (ex : Rapa) à partir pour une certaine classe d'âge d'élèves (ex : les élèves du primaire). De la même manière, un développement de démarches d'e-santé pourrait être intéressant dans les Tuamotu ou les Marquises et limiter les déplacements longs pour des démarches assez courantes. Le coût d'investissement pour favoriser ces orientations est en revanche inconnu.

3.7. Analyse des chiffres clés du secteur des transports interinsulaires

3.7.1. Données économiques

Du fait du caractère insulaire de la Polynésie française et du poids de secteur du tourisme, le secteur des transports représente également un des secteurs clefs de l'économie du Pays.

Notamment, **les transports représentent près de 40% de l'ensemble des exportations du territoire (biens et services)**, du fait de l'utilisation des liaisons aériennes et, dans une moindre mesure, des croisières pour se rendre en Polynésie.

3.

3.7.2. Emplois dans le secteur des transports

En termes d'emplois, au dernier recensement de 2012 le secteur des transports occupait près de 5.200 personnes (emplois tous modes de transports), soit 8% des emplois totaux. La grande majorité des effectifs est localisée dans les îles-Du-Vents (83%). Aux Tuamotu-Gambier, le secteur représente 5% des emplois totaux, comme dans les îles-Sous-Le-Vent. Aux Australes et aux Marquises, le poids du secteur se situe entre 3 et 4% des emplois. Pour le seul secteur des transports interinsulaires, le nombre d'emplois directs est estimé à environ 1.600 ETP.

En France métropolitaine, le secteur des transports représentait 5% de l'emploi total lors du recensement de 2011.

3.7.3. Données sectorielles clés

Les données figurant dans cette section ont pour vocation de donner les principales données quantitatives relatives au secteur des transports interinsulaires.

3.7.3.1. Tableau de synthèse

Le tableau ci-dessous présente les chiffres clés du transport interinsulaire reconstitués sur la base des données récupérées au cours des entretiens, de la documentation existante sur le sujet et des estimations à dire d'expert réalisées sur certains aspects :

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	1 582 422
Tonnes de fret transportées	2 600	420 000
Valeur de l'actif net immobilisé (F.CFP)	6 000 000 000	4 400 000 000
Chiffre d'affaire global du secteur (F.CFP)	10 000 000 000	6 413 000 944
Montant des aides économiques et fiscales accordées par le Pays**	748 171 302	3 587 326 076
Part des aides du Pays dans le Chiffre d'affaires	7%	56%
Résultat net global du secteur (F.CFP)	- 96 000 000	586 922 497

*base estimative pour la desserte maritime (20 marins en moyenne par bateau) + 97 marins de la flottille administrative

**hors défiscalisation métropole et défiscalisation locale (estimation sur la base des données 2013 et 2014) & tenant compte des prises en charge par d'autres usagers (1400 M F.CFP)

La Polynésie française dispose d'une offre de transports interinsulaires bien développée, aussi bien en matière d'infrastructures que de nombre d'opérateurs et de matériels de transports (dont la valeur nette comptable dépasse les 10 milliards de F.CFP). Le secteur des transports compte de l'ordre de 1.500 emplois directs qui contribuent à faire voyager plus de 2,5 millions de passagers par an et près de 420.000 tonnes de fret (en provenance et à destination des îles).

En ce qui concerne l'économie propre de ce secteur, on constate que le chiffre d'affaires du transport interinsulaire global est de l'ordre de 16 milliards de F. CFP (dont 63 % est concentré sur le transport aérien).

3.

Les aides économiques et fiscales accordées au secteur des transports interinsulaires par le Pays (détaillées la prochaine section) représentent environ 56 % du chiffre d'affaire global consolidé de tous les armateurs et près de 25 % du volume global de chiffre d'affaires des transports interinsulaires (aérien et maritime).

3.7.3.2. Focus sur les aides économiques et fiscales accordées par le Pays aux opérateurs de transports

▶ NOTA SUR LA METHODOLOGIE DE CALCUL DES AIDES ECONOMIQUES ET FISCALES

Les données figurant dans le tableau ci-dessous sont issues de multiples sources (ISPF, DGAE, VP, Direction des Douanes, etc.). Elles portent essentiellement sur les années 2013 et 2014 ou sur des moyennes réalisées sur des années pertinentes (5 dernières années ou 3 dernières années) en raison des fluctuations importantes constatées sur certaines aides. Les aides marquées N/A n'ont pu être récupérées (absence de données ou non-communication).

In fine, il s'agit d'une évaluation globale qui ne traduit pas de manière extrêmement précise le coût annuel des aides aux opérateurs de transports interinsulaire mais donne un ordre de grandeur intéressant de leurs volumes, soit sous la forme d'aides directes (prise en charge de fret particulier, subventions directes, etc.) soit sous la forme d'aides indirectes (exonérations).

Les données concernant les aides accordées au transport aérien sont quasiment toutes issues du rapport de la Chambre Territoriale des Comptes de 2014 portant sur le transport aérien (Rapport CTC de Polynésie française du 27 avril 2014), qui a procédé à leur évaluation.

Le tableau n'intègre pas les montants liés à la défiscalisation des navires et aéronefs, qui fluctuent fortement en fonction des demandes de défiscalisation formulées par les opérateurs. On notera toutefois que le montant de la défiscalisation accordée au secteur aérien serait de l'ordre de 375 millions de F.CFP par an (source : rapport CTC 2014 précité)

▶ TABLEAU RECAPITULATIF DES AIDES ECONOMIQUES ET FISCALES

Voici les données principales relatives aux aides accordées par le Pays :

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	-
Incentives 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

3.

Au global, on constate que le coût des aides, hors défiscalisation, est de l'ordre de 4,3 milliards de francs CFP par an, concentrées essentiellement sur le secteur maritime (80 % des aides environ). Les aides « directes », impactant le chiffre d'affaires des opérateurs, représentent 25 % des aides, les 75 % restants étant attribués sous forme d'atténuations de charges (notamment fiscales et douanières).

Le tableau ci-dessus intègre la subvention versée au Pays pour Air Tahiti de 180 millions de F.CFP au titre du désenclavement de certaines îles.

Nota : l'imposition sur les bénéfices a rapporté de l'ordre de 45 M F.CFP au Pays en moyenne par an sur les trois dernières années en ce qui concerne les armateurs. En ce qui concerne les compagnies aériennes, le montant est de l'ordre de 5 M F.CFP par an. Les redevances aéronautiques représentent enfin une recette de l'ordre de 300 M F.CFP par an pour le Pays. Au total, les recettes de redevances et les recettes fiscales pour le Pays dans le cadre des transports interinsulaires représentent environ 350 millions de F.CFP.

3.8. Synthèse

Commentaires / Analyses	
Points forts	<ul style="list-style-type: none">• Un potentiel culturel et patrimonial spécifique (dont projets UNESCO)• Une population jeune, avec de fortes capacités d'adaptation et de polyvalence• Une image de qualité, composante des « produits » emblématique du territoire (tourisme, perle, vanille, fruits, Monoï, etc.),• Un effort important du Pays pour soutenir l'économie du territoire (Contrats de Projets, financement, etc.)
Points faibles	<ul style="list-style-type: none">• Des distances considérables entre les différents bassins de population de faible densité• Des ressources et des bases productives limitées, des ressources humaines marquées par un faible développement des qualifications• Des difficultés à assurer une continuité des services liés au développement des filières économiques (conseils, finances, transports, maintenance, etc.)• Faible développement des outils numériques permettant de limiter l'effet des distances• Absence de relais locaux significatifs du potentiel constitué par les Iles-Du-Vent• Une faible lisibilité du coût des aides économiques et fiscales accordées au secteur des transports interinsulaires et un coût important relativement au chiffre d'affaires consolidé des armateurs• Manque de développement du numérique dans les archipels éloignés

3.

Commentaires / Analyses	
Opportunités	<ul style="list-style-type: none">• Des potentiels restant encore à valoriser notamment l'économie « bleue » (plongée, nautisme et plaisance, produits de la mer, énergie, etc.)• La demande internationale croissante pour un tourisme de découverte et authentique• Quelques potentiels pas encore valorisés pour des micro-filières assurant des ressources aux habitants des îles (bois, agrumes, plantes médicinales, élevage, etc.)
Menaces	<ul style="list-style-type: none">• Manque d'initiatives pour des projets de développement et faiblesse des investissements privés• Forte sensibilité des filières économiques au secteur des transports• Raréfaction du foncier• Perte d'attractivité par rapport aux autres bassins touristiques du Pacifique• Forte sensibilité au changement climatique• Raréfaction des ressources budgétaires publiques (aides, défiscalisation, emplois, investissements, etc.)

4.

4. DIAGNOSTIC DU CADRE RÉGLEMENTAIRE APPLICABLE AUX TRANSPORTS INTERINSULAIRES

Le présent chapitre a pour vocation de présenter le cadre juridique général d'application de la réglementation en Polynésie française et d'analyser les réglementations spécifiques applicables au transport maritime et au transport aérien interinsulaire. Il ne s'agit pas d'une revue exhaustive de toutes les normes mais d'une analyse ciblée sur les principaux textes applicables au sein du Pays.

4.1. Rappel du cadre juridique général applicable en Polynésie française (tous secteurs confondus)

Sont présentés successivement (i) l'article 74 de la Constitution du 4 octobre 1958, (ii) la loi organique portant statut d'autonomie de la Polynésie française ainsi qu'un (iii) focus sur l'applicabilité du droit européen.

4.1.1. L'Article 74 de la Constitution du 4 octobre 1958

Avant d'aborder le Statut de la Polynésie française et les normes relatives au transport, il est nécessaire de faire un bref rappel des normes constitutionnelles applicables au Pays.

L'Article 74 de la Constitution Française du 4 octobre 1958, modifiée par la loi constitutionnelle du 28 mars 2013, énonce ainsi que « *Les collectivités d'outre-mer régies par le présent article ont un statut qui tient compte des intérêts propres de chacune d'elles au sein de la République. Ce statut est défini par une loi organique, adoptée après avis de l'assemblée délibérante, qui fixe :*

- **les conditions dans lesquelles les lois et règlements y sont applicables ;**
- **les compétences de cette collectivité ;** sous réserve de celles déjà exercées par elle, le transfert de compétences de l'Etat ne peut porter sur les matières énumérées au quatrième alinéa de l'article 73, précisées et complétées, le cas échéant, par la loi organique ;
- **les règles d'organisation et de fonctionnement des institutions de la collectivité** et le régime électoral de son assemblée délibérante ;
- **les conditions dans lesquelles ses institutions sont consultées sur les projets et propositions de loi et les projets d'ordonnance ou de décret comportant des dispositions particulières à la collectivité,** ainsi que sur la ratification ou l'approbation d'engagements internationaux conclus dans les matières relevant de sa compétence. »

La loi organique portant Statut de la Polynésie française précise donc dans quelles conditions sont applicables au Pays les lois et règlements nationaux.

4.

4.1.2. La loi portant statut d'autonomie de la Polynésie française

La loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 portant statut d'autonomie de la Polynésie française précise dans son Article 1 que « **La République garantit l'autonomie de la Polynésie française** ; elle favorise l'évolution de cette autonomie, de manière à conduire durablement la Polynésie française au développement économique, social et culturel, dans le respect de ses intérêts propres, de ses **spécificités géographiques** et de l'identité de sa population. »

Il est important de noter ici que les « spécificités géographiques » de la Polynésie française constituent un des éléments clés dont la République doit tenir compte pour favoriser l'évolution de l'autonomie du Pays et conduire durablement à son développement économique, social et culturel. Le sujet est directement rattachable à la politique des transports interinsulaires, qui est impactée par les caractéristiques géographiques du territoire.

L'Article 7 de la loi portant statut d'autonomie de la Polynésie française précise également que « dans les matières qui relèvent de la compétence de l'Etat, sont applicables en Polynésie française les dispositions législatives et réglementaires qui **comportent une mention expresse à cette fin.** »

Par dérogation toutefois, sont applicables de plein droit, toujours selon l'Article 7 de la loi portant statut d'autonomie de la Polynésie française, **les dispositions législatives et réglementaires qui sont relatives :**

- A la composition, l'organisation, le fonctionnement et les attributions des pouvoirs publics constitutionnels de la République, du Conseil d'Etat, de la Cour de cassation, de la Cour des comptes, du Tribunal des conflits et de toute juridiction nationale souveraine, ainsi que de la Commission nationale de l'informatique et des libertés et du Contrôleur général des lieux de privation de liberté ;
- A la défense nationale ;
- Au domaine public de l'Etat ;
- A la nationalité, à l'état et la capacité des personnes ;
- Aux statuts des agents publics de l'Etat ;
- A la procédure administrative contentieuse ;
- Aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations de l'Etat et de ses établissements publics ou avec celles des communes et de leurs établissements publics ;
- A la lutte contre la circulation illicite et au blanchiment des capitaux, à la lutte contre le financement du terrorisme, aux pouvoirs de recherche et de constatation des infractions et aux procédures contentieuses en matière douanière, au régime des investissements étrangers dans une activité qui participe à l'exercice de l'autorité publique ou relevant d'activités de nature à porter atteinte à l'ordre public, à la sécurité publique, aux intérêts de la défense nationale ou relevant d'activités de recherche, de production ou de commercialisation d'armes, de munitions, de poudres ou de substances explosives.

L'Article 7 dernier alinéa précise enfin que « **sont également applicables de plein droit en Polynésie française les lois qui portent autorisation de ratifier ou d'approuver les engagements internationaux et les décrets qui décident de leur publication, ainsi que toute autre disposition législative ou réglementaire qui, en raison de son objet, est nécessairement destinée à régir l'ensemble du territoire de la République.** »

4.

La portée du dernier alinéa est importante dans la mesure où elle induit que toute loi portant sur la ratification ou l'approbation des engagements internationaux s'applique directement en Polynésie française. Cet alinéa précise également que les lois et règlements qui sont destinés à « régir l'ensemble du territoire de la République » s'appliquent de plein droit de la même manière que les lois portant ratification des traités internationaux. Les lois relatives aux compétences de l'Etat nécessitent en revanche une mention expresse pour s'appliquer en Polynésie française (Article 7 premier alinéa) sauf si elles relèvent de matières particulières (domaine public de l'Etat, statut des agents publics, nationalité, etc.).

Pour éviter des difficultés de compatibilité des normes et veiller au respect du Statut de la Polynésie française, l'Assemblée de la Polynésie française est consultée sur toutes propositions de loi, projets de lois, projets d'ordonnance qui modifient ou suppriment des dispositions particulières relatives à la Polynésie française (Article 12 de la loi portant statut d'autonomie de la Polynésie française). L'Assemblée est également consultée sur les projets de lois portant ratification ou approbation des engagements internationaux qui interviennent dans les domaines de compétences de la Polynésie française. Il en est de même pour le Gouvernement de la Polynésie française sur les projets de décrets à caractère réglementaire (article 10 de la loi portant statut d'autonomie de la Polynésie française).

L'Assemblée ou le Gouvernement de la Polynésie française disposent d'un délai d'un mois pour rendre leur avis sur les textes qui pourraient avoir des incidences sur leurs compétences (15 jours en cas d'urgence, sur demande du Haut-Commissaire de la République). Les consultations mentionnées ci-dessus doivent intervenir, au plus tard, s'agissant d'un projet de loi ou d'un projet d'ordonnance, avant l'avis du Conseil d'Etat, et s'agissant d'une proposition de loi avant son examen en première lecture par la première assemblée saisie (CC, n° 2004-490 DC du 12 février 2004).

Ces éléments appellent plusieurs observations :

-de manière globale, l'Assemblée de la Polynésie française peut délibérer sur l'ensemble des sphères d'intervention qui ne sont pas couvertes par les champs législatifs et réglementaires précités (normes de transposition des engagements internationaux, lois et règlements applicables de plein droit car régissant l'ensemble du territoire de la République, lois relatives aux compétences de l'Etat avec mention expresse d'applicabilité en Polynésie française et segments particuliers liés à la nationalité, au domaine public, etc.). Les compétences de la Polynésie française, non listées expressément, s'entendent donc en creux au regard des normes produites par l'Etat. Ces compétences de la Polynésie française relèvent de la compétence de l'Assemblée de la Polynésie française, sauf si le statut d'autonomie en a donné la compétence au gouvernement ou au Président. Il en est d'ailleurs de même pour le Gouvernement de Polynésie française sur les aspects réglementaires. Si cette situation peut octroyer une certaine marge d'appréciation aux représentants des institutions polynésiennes pour la production de normes concernant le Pays, l'absence de mention expresse claire des sphères d'intervention des institutions polynésiennes sur leur territoire (sous forme de liste par exemple) peut conduire parfois à des situations de « flous juridique » sur les limites réelles des compétences de l'Etat et du Pays ;

-l'absence d'association formelle *ex ante* des représentants des institutions polynésiennes (Assemblée et Gouvernement) à la production de normes qui ont des incidences sur les compétences du Pays peut être considérée comme dommageable dans l'hypothèse où la norme est d'une particulière complexité ou si elle touche à des sujets touchant aux intérêts propres de la Polynésie française, appréciables localement. La mise en place d'une instance *ad hoc* de coordination législative et réglementaire en métropole, comprenant un ou plusieurs agents chargés de s'assurer de la bonne applicabilité des normes concernant la Polynésie française (ou des Territoires d'Outre-Mer) pourrait constituer une réponse intéressante à cette problématique ;

4.

-enfin, le délai donné par la loi portant statut d'autonomie de la Polynésie française pour que l'Assemblée et le Gouvernement de la Polynésie puissent exprimer un avis sur les normes touchant les compétences du Pays peut être considéré comme relativement court, notamment quand il touche à l'organisation/la réglementation des transports, particulièrement technique et aux enjeux économiques souvent importants.

Après l'avis des institutions polynésiennes sur les projets de normes les concernant et produites par l'Etat, ces institutions disposent d'une possibilité de saisine du Conseil Constitutionnel s'il est constaté qu'une loi ou un règlement est intervenu dans les matières ressortissant de la compétence de la Polynésie française (Article 12 de la loi portant statut d'autonomie de la Polynésie française). Le Conseil Constitutionnel statue sous trois mois.

L'article 12 de la loi portant statut d'autonomie de la Polynésie française constitue un « garde-fou » permettant d'éviter que certaines lois n'empiètent sur les matières relevant de la compétence du Pays. Ce régime est constitué a posteriori en donnant la possibilité aux institutions polynésiennes de solliciter le Conseil Constitutionnel pour modifier ou abroger lesdites lois. Les conditions de saisine du Conseil Constitutionnel n'appellent pas de remarques particulières, ni son délai de réponse.

4.1.3. L'applicabilité du droit européen en Polynésie française

Le droit de l'Union européenne opère une distinction entre les régions ultrapériphériques qui font partie intégrante de l'Union européenne et les pays et territoires d'outre-mer (PTOM) qui bénéficient d'un régime d'association avec l'Union prévu par la 4ème partie du Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) modifié par le Traité de Lisbonne le 1^{er} décembre 2009.

Les relations entre l'Union européenne et les Pays et territoires d'outre-mer (PTOM) tels que la Nouvelle-Calédonie, la Polynésie française, Saint-Pierre et Miquelon ou encore Wallis et Futuna sont définies par la quatrième partie du TFUE et par la décision d'association du Conseil du 27 novembre 2001 modifiée par la décision du 4 décembre 2007.

Le but de cette association est « la promotion du développement économique et social des pays et territoires, et l'établissement de relations économiques étroites entre eux et la Communauté dans son ensemble ».

Contrairement aux régions ultrapériphériques, ces pays et territoires ne font pas partie de l'Union européenne. Le droit de l'Union ne leur est donc pas applicable (en ce compris la Polynésie française). Toutefois, les lois de transposition des traités internationaux (dont européens) peuvent être applicables au Pays.

L'UE fournit par ailleurs un soutien financier à la stratégie de développement des PTOM (établie dans un « Document Unique de Programmation ») dans le cadre du Fonds européen de développement (FED). Pour la période 2007-2013, le montant total de l'aide européenne alloué aux PTOM était de 286 millions d'euros.

Une décision d'association pour la période 2014-2020 a été conclue entre l'UE et les PTOM. L'enjeu principal de cette association a été de faire évoluer le partenariat UE-PTOM pour mieux répondre aux nouveaux défis auxquels les PTOM sont confrontés : lutte contre le changement climatique, promotion des énergies renouvelables, protection de la biodiversité, mise en valeur des ressources naturelles, lutte contre les trafics, intégration régionale, etc.

4.

Les PTOM du Pacifique ont décidé de concentrer les ressources financières qui leur sont allouées pour la période 2014-2020 (4,3 milliards FFCP), sur le secteur de l'environnement et de la gestion durable des ressources naturelles.

4.2. Réglementation et principes généraux relatifs aux transports interinsulaires (dessertes aériennes et maritimes)

Dans la section suivante, il s'agit de présenter et d'analyser les normes et principes transversaux régissant à la fois le transport maritime et le transport aérien interinsulaire. La section intègre également un bref rappel des acteurs en charge de la réglementation des transports interinsulaires.

4.2.1. Introduction générale sur les acteurs en charge de la réglementation applicable aux transports interinsulaires

La réglementation applicable aux transports interinsulaires (par voie aérienne et par voie maritime) est produite à la fois par l'Etat et la Polynésie française (Pays) et ses communes, qui interviennent soit séparément, soit concomitamment.

Globalement, la répartition s'opère de la manière suivante (vision simplifiée) :

- L'Etat a la charge de la production et du contrôle de la réglementation technique relative aux transports interinsulaires, notamment dans le domaine aérien (exemple : les certificats de navigabilité des aéronefs sont délivrés par les services de l'aviation civile relevant de l'Etat). L'Etat intervient également sur les normes relatives aux règles de sécurité et de sûreté. Il est enfin directement compétent pour exploiter ou faire exploiter certains aéroports présents sur le territoire polynésien (Tahiti-Faa'a, Raiatea, Bora Bora, Rangiroa) ;
- La Polynésie française est l'Autorité Organisatrice des transports collectifs intercommunaux terrestres et des transports interinsulaires (maritime et aérien). A ce titre, elle dispose de l'ensemble des compétences pour permettre les déplacements des usagers en complète intermodalité. Son rôle est d'organiser la desserte des archipels avec pour objectif stratégique de permettre l'approvisionnement des personnes des îles éloignées et le transport des habitants des îles éloignées vers la capitale économique et administrative que constitue Papeete (Ile de Tahiti). A cet égard, le transport interinsulaire relève de l'exécution d'une mission de service public. Suivant les dispositions de l'article L 1803-4 du code des transports, l'Etat garantit la continuité territoriale intérieure par un désenclavement des îles présentant des difficultés particulières d'accès ; la Polynésie française peut participer avec l'Etat à cette continuité intérieure ;
- Les communes de Polynésie française peuvent organiser librement du transport interinsulaire au sein de leur commune (entre les îles d'une même commune) ou au sein de groupement intercommunaux (plusieurs îles de plusieurs communes différentes).

Enfin, certains champs d'application font l'objet d'interventions concomitantes, notamment sur le sujet de la défiscalisation.

4.

Il convient dès à présent de préciser qu'il n'existe pas encore à l'échelle du Pays de réglementation transversale et globale qui concernerait à la fois l'organisation du transport maritime et celle du transport aérien interinsulaire et porterait sur le transport de passagers et de fret. Un projet de « loi du pays » sur ce point est toutefois en cours d'élaboration (il a fait l'objet d'un avis favorable du Conseil Economique Social et Culturel de la Polynésie française en janvier 2015).

De même et à notre connaissance, il n'existe pas à l'échelle du Pays d'organe de contrôle chargé de vérifier le bon respect des obligations de service public des opérateurs (dans le cadre des contrats de DSP), de réaliser des études de programmation d'investissements, des enquêtes et de faire des propositions d'amélioration sur les transports interinsulaires maritimes et aériens. Un service de ce type, transversal et technique, composé d'agents ressources déjà présents dans les services ministériels, aurait pourtant toute sa place dans le dispositif de gestion et de contrôle des opérateurs de transports et dans l'identification des besoins des usagers.

4.2.2. La réglementation cadres et les principes généraux

4.2.2.1. La question de l'application / applicabilité du principe de continuité territoriale en Polynésie française

Cette section n'a pas vocation à traiter de manière exhaustive l'ensemble des jurisprudences et positions doctrinales relatives au principe de continuité territoriale mais de voir dans quelle mesure ce principe s'applique en Polynésie française en matière de transports interinsulaires.

► DEFINITION DU PRINCIPE DE « CONTINUITÉ TERRITORIALE »

Dans sa Décision n° 2003-474 DC du 17 juillet 2003 portant sur la loi de programme pour l'outre-mer, le Conseil Constitutionnel a eu l'occasion de préciser que « le principe dit de "continuité territoriale" n'a valeur constitutionnelle ni en lui-même ni comme corollaire du principe d'indivisibilité de la République ».

Ainsi, le principe de continuité territoriale est précisé dans les limites des mentions qui en sont faites dans le corpus législatif et réglementaire.

► DECLINAISON DU PRINCIPE DE « CONTINUITÉ TERRITORIALE » EN POLYNÉSIE FRANÇAISE

Le Code des transports (Article L.1803-1) précise que « dans les conditions déterminées par les lois et règlements, les pouvoirs publics mettent en œuvre **outre-mer**, au profit de l'ensemble des personnes qui y sont régulièrement établies, une **politique nationale de continuité territoriale**. Cette politique repose sur les principes d'égalité des droits, de solidarité nationale et d'unité de la République. Elle tend à rapprocher les conditions d'accès de la population aux services publics de transport, de formation, de santé et de communication de celles de la métropole, en tenant compte de la situation géographique, économique et sociale particulière de chaque **collectivité territoriale d'outre-mer**. »

L'Article L.1803-2 précise également qu'en « Polynésie française [...], le **fonds de continuité territoriale finance des aides à la continuité territoriale** ainsi que des aides destinées aux étudiants de l'enseignement supérieur et aux élèves du second cycle de l'enseignement secondaire. Il finance également des aides liées aux déplacements justifiés par la formation professionnelle en mobilité. »

Enfin l'article Article L.1803-4 précise que « l'**aide destinée à financer une partie des titres de transport des personnes résidant dans l'une des collectivités mentionnées à l'article L. 1803-2 entre leur collectivité de résidence et le territoire métropolitain est appelée « aide à la continuité territoriale »**. L'aide à la continuité territoriale peut aussi financer une partie des titres de transport entre les collectivités mentionnées à l'article

4.

L.1803-2 à l'intérieur d'une même zone géographique ou à l'intérieur d'une même collectivité, en raison des difficultés particulières d'accès à une partie de son territoire. Un arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé de l'outre-mer définit les déplacements éligibles à cette aide en application du présent alinéa. »

En vertu du Code des transports, la Polynésie française bénéficie d'un régime d'aide régit par l'Article L.1803-2 (fonds de continuité territoriale). Un aide à la « continuité territoriale » permet aux personnes résidant dans le Pays de financer une partie de leur titre de transport (Article L.1803-4). Ce même article prévoit que l'aide peut aussi financer une partie des titres de transport « à l'intérieur d'une même zone géographique en raison des difficultés particulières d'accès à une partie de son territoire ». Les caractéristiques géographiques de la Polynésie française semblent parfaitement répondre à cette définition. Les personnes résidant dans le Pays pourraient donc par principe bénéficier d'une aide pour le transport « intérieur » à la Polynésie française. Toutefois, le législateur a fait de l'application de ce principe une faculté laissée à la discrétion du gestionnaire du fonds d'aide à la continuité territoriale.

La Guyane a pu, depuis 2010, bénéficier de l'aide à la continuité intérieure prévue au second alinéa de l'article L 1803-4 ; Mme BOLLINET a indiqué dans son rapport d'audit sur la Polynésie française 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 ». Les aides relatives à la continuité territoriale telles que définies au Code des transports ne sont donc pas obligatoires mais peuvent être accordées le cas échéant.

4.2.2.2. Les « lois du pays » de 2009 sur les délégations de service public

Les lois du pays de 2009 portant sur le cadre réglementaire des délégations de service public de la Polynésie française (LP n°2009-21) et des délégations de service public des communes et groupements de communes (LP 2009-22) était fortement inspirée de la « loi SAPIN » de métropole (loi n°93-122 du 29 juillet 1993) et des dispositions des articles L.1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales. Les principales différences portent sur des éléments terminologiques ou la composition des commissions chargées de mener les procédures de mise en concurrence.

Pour rappel, les principes clés de ces lois du pays sont les suivants :

- La mise en place d'une procédure de mise en concurrence pour exploiter ou gérer un service public (quel qu'il soit) ;
- La possibilité de réaliser un appel d'offres restreint ou ouvert ;
- Le principe de libre négociation des offres ;
- Une durée limitée des contrats (elle ne peut excéder la durée d'amortissement des installations) ;
- Un contrôle annuel de l'autorité délégante.

Dans le secteur des transports, cette loi a été utilisée à plusieurs reprises, notamment pour la mise en concurrence de dessertes aériennes, sans résultats. Le rapport de la Chambre Territoriale des Comptes de la Polynésie Française portant sur les transports aériens (rapport du 27 février 2014) explique cette situation de la manière suivante (extrait) :

« Les années 2011 et 2012 ont été marquées par trois tentatives infructueuses de délégation de service public. Le premier appel n'a reçu aucune offre. L'insertion de la notion de biens de retour, jusqu'alors absente, a sans doute été un élément dissuasif qui a ensuite été supprimé. Le second appel d'offre a été lancé avec un cahier des charges globalement plus favorable au délégataire

mais incluant des évolutions contraignantes qui peuvent expliquer la nouvelle absence de réponse, telles la réduction de la durée de 15 à 10 ans ou la disparition de certains avantages fiscaux. Les échecs de ces appels d'offre traduisent l'incapacité de la collectivité à « vendre » son espace aérien, ou en tous cas à déléguer la gestion de celui-ci. L'absence de schéma directeur des transports et la méconnaissance du périmètre -et donc du coût- du service public associé n'a pas permis à la collectivité de proposer un cadre acceptable par Air Tahiti. Il est d'ailleurs symptomatique que le deuxième appel à candidature n'a été publié qu'en Polynésie française, rendant très improbable toute offre autre que celle attendue d'Air Tahiti. Fin 2011, c'est un appel à candidature fortement réaménagé, et découpé en 2 lots, qui est publié. Si la publicité n'est encore que locale, et si la durée de la délégation est encore diminuée de moitié avec des justifications discutables, la participation financière de la collectivité est actée. Seul le lot n°2 a reçu deux propositions (Air Archipels et Tahiti Helicopters). La procédure d'examen des offres n'est pas exempte de critiques. Outre une durée de réponse tout juste au-dessus de la limite légale, il est dommageable que les critères de choix des offres n'aient été pas été pondérés et que la façon dont ils allaient être notés n'aient pas été publiée ou au moins définis dans une grille d'analyse. Il en résulte une notation pour le moins discutable sur plusieurs critères. Après que Tahiti Helicopters ait été désigné à l'unanimité des membres de la commission de délégation de service public, diverses approximations ou interférences ont été constatées par la Chambre, parmi lesquelles : des rapports contradictoires du président de la Polynésie française et du Ministre des transports inter insulaires portant sur le même sujet examiné par le même conseil des ministres ; une note blanche attribuée à Air Tahiti basée sur des informations pourtant confidentielles. En juillet 2012 le gouvernement a fait le choix de classer la procédure sans suite. Cet abandon, non motivé et non justifié par l'intérêt général, a généré un risque juridique potentiel évident. »

Les LP de 2009 avaient pour objectif de mieux encadrer l'exploitation des services publics par la mise en place de DSP.

1/ En ce qui concerne les lignes aériennes, l'échec des procédures de DSP n'est pas symptomatique de l'impossibilité du Pays de mettre en place des procédures de ce type. Toutefois, il est nécessaire de bien réfléchir au périmètre exact du service public qu'il convient de déléguer et de tenir compte des spécificités du territoire. Le fait par exemple de déléguer entièrement l'exploitation de lignes aériennes peut être complexe à mettre en œuvre dans la mesure où (i) il s'agit d'une activité quasi exclusivement commerciale (avec un quasi-monopole de fait au bénéfice d'Air Tahiti à l'échelle du Pays) et (ii) qu'il peut seulement subsister au sein de l'activité de transport aérien des éléments ou des obligations de service public (OSP), qu'il convient d'encadrer. En l'occurrence, un régime de conventions assorties d'OSP pour la desserte aérienne de Polynésie française serait sans doute plus adapté au Pays et plus en adéquation avec les pratiques françaises en la matière (exemple de la Corse et éléments contenu dans la réglementation européenne - règlement CE 1008/2008 du 24 septembre 2008) même s'il nécessite un examen approfondi des conditions de sa mise en œuvre. En revanche, la mise en place de DSP pour l'exploitation des aéroports et services aéroportuaires relevant de la compétence du Pays pourrait être particulièrement adaptée.

2/ En ce qui concerne la desserte maritime, érigée en service public depuis la délibération « cadre » de 1977 (Délibération n°77-47/AT du 15 mars 1977 de l'Assemblée de la Polynésie française), la situation est plus complexe car la desserte maritime peut par principe faire l'objet de DSP mais également d'un régime d'OSP.

Depuis les LP de 2009, le principe polynésien reste que la desserte maritime de fret et de passagers devrait faire l'objet de DSP, ce qui n'a pas été le cas jusqu'à présent. L'échec des DSP en matière de

4.

liaisons aériennes a pu constituer un frein à l'application des lois du pays en la matière, au même titre que le développement de pratiques historiques devenues habituelles avec les armateurs existants (notamment sur la délivrance des licences d'armateurs).

Pourtant, plusieurs exemples de DSP de transports maritimes existent et constituent des sujets d'inspiration intéressants pour le Pays.

En premier lieu, Il est possible de citer l'exemple de la DSP pour l'exploitation de la barge de Bréhat dans le département des Côtes d'Armor (transport de fret). Cette DSP porte sur un volume d'1 million de tonnes annuelles environ. Elle prévoit un nombre de rotations minimum sur l'année et encadre les conditions de tarification du service. Le service est exploité aux risques et périls du délégataire (pas de subventions annuelles mais seulement une avance remboursable de 30.000 euros versée par le Conseil Général à l'exploitant en début de contrat). Ce système fonctionne, bien qu'il soit soumis à des aléas, notamment en cas de développement de liaisons maritimes concurrentielles (rendant l'exécution du contrat principal difficile voire impossible pour l'armateur en raison des pertes subies).

En deuxième lieu, il est possible présenter l'exemple de la DSP portant sur la desserte maritime de fret de Saint-Pierre-et-Miquelon réalisée à ce jour par une liaison maritime internationale entre Saint-Pierre et le port d'Halifax – Nouvelle Ecosse – auquel s'ajoutent deux contrats publics portant (i) sur les opérations de manutention amont/aval et (ii) sur la desserte inter-îles. Cette dernière convention porte exclusivement sur le segment de transport inter-îles nécessaire à l'approvisionnement de Miquelon (transport interne de fret). Cette prestation a été qualifiée de SIEG (Service d'Intérêt Economique Général). Elle est régie par une convention conclue entre l'Etat et un prestataire. Son fondement est « la continuité territoriale » et son objet est d'encadrer les conditions de participation financière de l'Etat à la desserte entre les deux îles de Saint-Pierre et Miquelon. Elle prévoit également des obligations de service public générales pour l'armateur en charge de la desserte.

Enfin, en dernier lieu, il est nécessaire de rappeler que la desserte entre la Corse et le continent fait l'objet de DSP portant à la fois sur le transport de passagers et le transport de fret. Les DSP sont particulièrement détaillées (fréquence de desserte avec variation saisonnière, évolution de la tarification, conditions de participation de l'Autorité Organisatrice en cas de modification de l'économie du contrat, etc.). Le Conseil d'Etat, dans un célèbre arrêt du 13 juillet 2012 « Compagnie méridionale de navigation et société nationale Corse méditerranée » (CE, 13 juillet 2012, n° 355616, 355622, 358396) a ainsi estimé que le droit de l'Union européenne applicable aux contrats de desserte maritime ne s'opposait pas à la conclusion d'une délégation de service public « ligne par ligne » ou « trajet par trajet » pour toute l'année. Le Conseil d'Etat a également jugé que « la clause du contrat de délégation de service public prévoyant d'éventuels financements additionnels en cas de modification de l'équilibre du contrat, qui subordonnait l'éventualité d'un concours financier à l'intervention d'une décision de l'autorité compétente de la collectivité territoriale de Corse qui devrait en déterminer la nature, les modalités et le montant, ne pouvait être qualifiée d'aide d'Etat ». Le régime d'une DSP de desserte maritime s'en est vu conforté.

Ces illustrations permettent de tirer plusieurs enseignements:

- 1/ La desserte internationale de fret vers les îles peut faire l'objet de conventions de DSP basées sur la continuité territoriale (exemple de Saint-Pierre et Miquelon) ;
- 2/ La desserte France-île(s) peut également faire l'objet de DSP, charge aux collectivités territoriales ou à l'Etat d'encadrer les DSP afférentes (exemple de la Corse) ;
- 3/ La desserte inter-îles (desserte intérieure) peut également faire l'objet de conventions spécifiques portant sur un SIEG et assorties d'obligations de service public (exemple de Saint-Pierre et Miquelon).

4.

La mise en place de DSP en matière de desserte maritime est donc possible et réalisable. Toutefois, dans le cas de la Polynésie française, l'exemple de Saint-Pierre et Miquelon est particulièrement intéressant car il permet de s'interroger sur la mise en œuvre d'un système alternatif à un régime de DSP systématique qui serait régi par des conventions spécifiques avec les armateurs existants, assorties d'OSP (pour la desserte interinsulaire de passagers et de fret du Pays).

Pour asseoir ce mécanisme, il pourrait être rappelé le principe selon lequel la mise en place d'obligations de service public doit être justifiée par la présence d'un « besoin réel de service public » (cf. arrêt CE, 13 juillet 2012, SNCM, précité).

Toute la difficulté consiste à définir ce besoin réel de service public pour la desserte maritime interinsulaire. Une des idées envisageables pourrait être de procéder à une « caractérisation des îles enclavées » selon des critères démographiques (nombre d'habitants), socio-économiques (besoins des habitants en fret, besoins en transport de passagers, besoins des professionnels, etc.) et techniques (qualité des infrastructures de transports existantes et possibilités de desserte). Il pourrait ensuite être déterminé une fréquence minimum de desserte maritime pour chaque île « enclavée » (le lien pourrait également être fait avec la desserte aérienne) ainsi qu'un coût de desserte et une analyse de l'impact environnemental de la desserte (bilan carbone). Le Pays pourrait enfin unilatéralement accorder des OSP aux armateurs qui disposent d'une licence maritime et dont les navires passent à proximité des « îles enclavées » et/ou qui desservent les îles mais de manière insuffisante au regard des besoins. Les OSP pourraient également être étendues à des obligations plus globales comme l'amélioration de la qualité de service à bord, des critères environnementaux et sociaux, etc.

Pour rappel, la source de la jurisprudence du Conseil d'Etat provient de la réglementation européenne, qui pourrait constituer une base d'inspiration complémentaire pour mettre en place un régime d'OSP imposé aux armateurs, notamment à travers le règlement du Conseil n° 3577/92/CEE du 7 décembre 1992 sur la libre prestation des services de transport maritime à l'intérieur d'un État membre (cabotage maritime). Dans sa communication du 22 décembre 2003 relative à l'interprétation du règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des Etats membres (COM(2003)595 final), la Commission européenne a certes souligné par principe que : « cette liberté ne saurait en aucun cas être soumise à un régime d'autorisation préalable, notamment assorti de conditions restrictives. Tout au plus, les Etats membres peuvent-ils demander aux armateurs de communiquer au préalable des informations sur les services qu'ils comptent offrir ». Toutefois, un certain nombre de dérogations à la libre prestation de services ont été prévues par le règlement, en particulier la possibilité pour les États membres d'imposer des obligations de service public aux armateurs afin d'assurer un service suffisant de transports réguliers à destination et en provenance d'îles ainsi qu'entre des îles. Ainsi, l'article 4 du règlement précise qu'un « État membre peut conclure des contrats de service public avec des compagnies de navigation qui participent à des services réguliers à destination et en provenance d'îles ainsi qu'entre des îles ou leur imposer des obligations de service public en tant que condition à la prestation de services de cabotage. Lorsqu'un État membre conclut des contrats de service public ou impose des obligations de service public, il le fait sur une base non discriminatoire à l'égard de tous les armateurs communautaires ».

Le principe n'en reste pas moins celui du marché libre comme le souligne la communication du 22 décembre 2003 précitée : « Conformément aux conditions énoncées par le règlement, les États membres peuvent imposer des obligations de service public dans le but « d'assurer la suffisance » des services réguliers de transport maritime à destination d'une île donnée (...), dans les cas où les armateurs communautaires, s'ils considéraient leur propre intérêt commercial, ne proposeraient pas de services d'un niveau adéquat ou dans les mêmes conditions. Le commerce doit sinon rester libre »

4.

Un État membre, pour assurer des services réguliers, peut ainsi imposer des OSP et/ou des contrats de service public, les OSP pouvant faire l'objet ou non de compensation financière. En tout état de cause, les principes de transparence, de non-discrimination et de proportionnalité devront être respectés.

Cette position a également été confirmée par la Cour de justice de l'Union européenne qui a jugé que, pour qu'un État membre puisse imposer des OSP, il était « nécessaire qu'un besoin réel de service public en raison de l'insuffisance des services réguliers de transport, dans une situation de libre concurrence puisse être démontré » (arrêt de la Cour de justice du 17 mars 2011, *NaffiliakiEtaireiaThasou AE et Amaltheia I NaffikiEtaireia/YpourgosEmporikisNaffilias*, C-128/10 et C-129/10, point 63). La Cour a également précisé que l'insuffisance de la desserte maritime devait être constatée pour chaque trajet concerné : « Compte tenu du fait que toutes les lignes de cabotage ne constituent pas nécessairement des lignes exigeant des obligations de service public, un tel régime n'est permis que si les autorités nationales compétentes ont constaté, pour chaque trajet concerné, l'insuffisance des services réguliers de transport dans le cas où la prestation de ceux-ci serait laissée aux seules forces du marché et si ce régime est nécessaire et proportionné au but consistant à assurer la suffisance des services de transport régulier à destination et en provenance des îles » (point 54. En ce sens, voir aussi l'arrêt de la Cour de justice du 20 février 2001, *Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Anair)/Administración General del Estado*, C-205/99, Rec. p. I-1271).

La mise en place d'un régime d'OSP inspiré de cette réglementation européenne et de la jurisprudence du Conseil d'Etat induirait sans doute une modification de la délibération de 1977 sur le transport maritime et une révision des lois du pays de 2009 portant sur le régime des DSP ainsi que d'autres modifications concernant la compétence des communes en matière d'organisation de transport maritime communal.

Enfin, dans une toute autre logique, d'autres axes de travail peuvent être également explorés comme (i) la mise en place d'un régime d'OSP comme régime transitoire à la mise en œuvre de DSP en matière de desserte maritime, (ii) le développement de « DSP tests » sur certaines liaisons maritimes de fret ou de passager exclusivement, (iii) le développement d'un système de transport interinsulaire « de service public » par la sollicitation des navires de la flottille administrative, chargés, outre leur mission de secours et de transport scolaire, de réaliser des prestations régulières de service public (sur certaines des Iles-Sous-le-Vent par exemple).

En tout état de cause, la logique poursuivie serait de revenir à un régime de principe (les OSP) tel que fixé par la jurisprudence et la doctrine européennes au lieu du régime d'exception qui existe aujourd'hui (loi de 2009 sur les DSP applicables indifféremment au secteur maritime et aérien). Il conviendra, encore une fois, de bien adapter ce régime de principe aux spécificités du pays de manière à ce qu'il puisse être pérenne et opérationnellement efficient (cf. loi-cadre du pays en cours de finalisation).

4.

4.2.3. Les principaux éléments de la réglementation portant sur les « aides économiques et fiscales » au secteur des transports interinsulaires (normes transversales)

Seules les normes s'appliquant à la fois aux transports maritimes et aux transports aériens interinsulaires sont présentées dans la présente section. Les spécificités des aides accordées pour chaque secteur respectif sont présentées dans les chapitres traitant de la réglementation sectorielle (maritime ou aérienne).

4.2.3.1. Les régimes d'aides fiscales aux investissements

Les deux régimes de défiscalisation sont étudiés dans la section suivante : (i) le régime de défiscalisation de la Polynésie française et (ii) le régime de défiscalisation de la métropole.

► DEFISCALISATION : REGIME EN POLYNESIE FRANÇAISE

La Polynésie française apporte un soutien aux programmes d'investissement réalisés dans son territoire au travers du dispositif de défiscalisation. C'est ainsi que les personnes physiques ou morales, redevables de l'impôt sur les bénéfices des sociétés ou de l'impôt sur les transactions, qui participent au financement de programmes d'investissements agréés par la Polynésie française, bénéficient, sous certaines conditions, d'un crédit d'impôt.

Instauré en 1995, le dispositif d'incitation fiscale à l'investissement a connu de nombreuses évolutions dont la plus significative est intervenue avec la loi du Pays n°2009-7 APF du 1er avril 2009, laquelle a profondément réformé la 3e partie du code des impôts applicable en Polynésie.

Deux types de régime d'incitations fiscales ont été instaurés en Polynésie française :

- **Le régime des investissements indirects** : consistant en une réduction d'impôt à toute personne physique ou morale redevable de l'impôt sur les transactions ou de l'impôt sur les sociétés en Polynésie française en contrepartie de sa participation au financement d'un programme d'investissement dans un secteur d'activité économique éligible ;
- **Le régime des investissements directs** : consistant en une exonération d'impôt imputable sur l'impôt sur les sociétés ou celui sur les transactions à toute entreprise investissant dans son propre programme d'investissement relevant d'un secteur d'activité économique éligible, à l'exception toutefois des secteurs de la santé et des autres constructions immobilières.

Les secteurs éligibles, détaillés à l'article LP 912-1 du code des impôts, sont les suivants :

- Tourisme (hôtels et résidences de tourisme international, golfs internationaux adossés à un projet de création d'hôtels ou de résidences de tourisme international, navires de croisière, navires de charter nautique) ;
- Secteur primaire (pêche professionnelle hauturière, agriculture ou élevage, aquaculture, pisciculture) ;
- **Transports (transport maritime lagunaire et/ou interinsulaire, cargos mixtes, transport aérien interinsulaire ou international) ;**
- Services (maintenance des investissements bénéficiant du présent dispositif) ;
- Environnement (énergies renouvelables, traitement et valorisation des déchets) ;
- Industrie ;

4.

- Autres secteurs d'activités (autres constructions immobilières, établissements de santé privés).

Le cumul des régimes des investissements indirects et directs est possible sous réserve du respect de certaines obligations et du dépôt d'une demande d'agrément sollicitant leur bénéfice. De même, l'aide fiscale polynésienne à l'investissement est cumulable sur un même projet avec l'aide fiscale métropolitaine issue notamment de la loi n° 2003-660 du 21 juillet 2003 modifiée de programme pour l'outre-mer.

Le dispositif polynésien d'incitation fiscale issue de la loi du pays n° 2009-7 du 1er avril 2009 modifiée est applicable aux programmes d'investissement dont l'agrément est délivré au plus tard le 31 décembre 2017. Cette date est concomitante avec la fin du dispositif de défiscalisation métropolitaine prévue également au 31 décembre 2017.

Un projet de loi du pays envisage de proroger le dispositif polynésien de défiscalisation au 31 décembre 2025. Cette prolongation fait suite à une demande conjointe de Wallis-et-Futuna, de la Nouvelle-Calédonie et de la Polynésie française de proroger le dispositif de la défiscalisation métropolitaine à cette échéance. La demande est actuellement en cours de traitement auprès des autorités de l'État.

Il convient de noter que l'impact de ce régime d'aide fiscale pour les exploitants est de l'ordre de 25 à 65 % du coût total de l'investissement réalisé.

► DEFISCALISATION : REGIME DE METROPOLE (LOI « GIRARDIN »)

La Polynésie française bénéficie, comme les autres départements et collectivités d'outre-mer, d'un régime d'aide fiscale aux investissements productifs, prévu par des lois de programme (lois Pons, Paul, Girardin puis LODEOM : Loi n° 2009-594 du 27 mai 2009 pour le développement économique des outre-mer).

Deux dispositifs sont principalement mis en œuvre pour défiscaliser notamment des équipements industriels, de télécommunication, de transports (aéronefs, navires) :

- L'article 199 *undecies* B du Code général des impôts (CGI) pour l'impôt sur le revenu ;
- L'article 217 *undecies* du CGI pour l'impôt sur les sociétés.

Dans la mesure où la Polynésie française dispose de la compétence fiscale, les investissements défiscalisés sont principalement effectués dans le Pays le sont toujours dans un cadre externalisé : une société en nom collectif (SNC), une société en commandite simple (SCS) ou un groupement d'intérêt économique (GIE). Ces sociétés sont constituées avec des investisseurs métropolitains ou domiciliés dans un DOM. La société est propriétaire de l'équipement durant la durée de la défiscalisation et loue cet équipement défiscalisé à un exploitant qui rachète le bien à l'issue de cette période.

Les investisseurs apportent à la SNC ou au GIE une partie des capitaux nécessaires à l'investissement, moyennant une réduction d'impôt à l'impôt sur le revenu ou à l'impôt sur les sociétés, la SNC ou le GIE par exemple, complétant le financement en ayant recours à l'emprunt.

L'aide fiscale dont bénéficient les investisseurs doit être pour partie rétrocédée à l'exploitant (polynésien) sous la forme d'une diminution du loyer ou du prix de rachat du bien. Cette part ne peut être inférieure à un pourcentage qui varie, selon les cas, de 50 à 75 % de l'aide accordée.

Les investissements qui bénéficient d'une mesure de défiscalisation métropolitaine font l'objet d'un agrément instruit par le bureau des agréments de la DGFIP. Cet agrément est accordé en fonction de l'intérêt économique pour la collectivité dans laquelle il est réalisé, et notamment si l'un de ses buts principaux est la création d'emploi.

4.

Les investissements productifs qui bénéficient de l'aide fiscale peuvent aussi être éligibles à la défiscalisation mise en œuvre par le Pays.

L'avis du CESC sur le projet de « loi du pays » relatif à l'organisation du transport interinsulaire maritime et aérien apporte les précisions suivantes : « En complément des aides financières pouvant être accordées et des mesures locales de défiscalisation pour soutenir l'investissement, les secteurs de desserte aérienne et maritime peuvent bénéficier d'une défiscalisation dite nationale issue de la loi du 21 juillet 2003, dite « loi Girardin », dispositif géré en Métropole par la Direction générale des impôts (DGI).

Ce dispositif financier joue un rôle primordial dans le renouvellement des flottes et des moyens d'exploitation des divers transporteurs et plus généralement dans le coût de la desserte interinsulaire. Son niveau d'aide peut atteindre 31 % du coût d'un investissement ».

Les régimes d'aides fiscales à l'investissement (métropole & Pays) peuvent conduire au total à près de 80 % d'aide financière pour les exploitants de transports souhaitant renouveler des navires ou aéronefs (armateurs et compagnies aériennes).

Ce régime constitue donc un levier important de réinvestissement et de développement économique à l'échelle du territoire étant entendu que le coût d'achat un navire neuf mixte peut être compris entre 2,5 et 4 milliards de FCFP et que le coût d'achat d'un ATR 72 neuf peut dépasser les 3,2 milliards de FCFP (base = prix catalogue 2015). Le prix d'achat d'un ATR 42 est de l'ordre de 2,6 milliards de FCFP.

Pour ce qui concerne la desserte maritime interinsulaire, le tableau ci-dessous présente l'impact de la défiscalisation obtenue sur les derniers renouvellements de navires réalisés (source : DPAM) :

COUT DES NAVIRES DEFISCALISES

NAVIRE	Armateur	Construction		Montant théorique du Projet	DEFISC LOCAL			DEFISC METRO				Local+Métro Crédit d'impôt cumulé en FCFP	
		Pays Chantier	Mise en Service		Base ouvrant droit à défisc.	Crédit d'impôt	Taux de Défisc.	Prix de revient HT	Base	Crédit d'impôt	Taux de Défisc.		obs.
Desserte inter-iles	MAUPITI EXPRESS 3	Sarl Maupiti Express	Raiatea	Abandonné	150 240 000 F	37 560 000 F	25%	-	-	48 077 000 F	32%	culture du dossier	85 637 000 F
	ROTOAVA	SNC Degage et Cie	Tahiti	Projet Nv navire	527 590 250 F	237 415 613 F	45%	-	-	184 656 587 F	35%	projet abandonné	422 072 200 F

Desserte Tahiti vers Iles	DORY 2	SNC Agniary et Cie	Australie	Projet Nv navire Remplacement	1 600 000 000 F	1 645 471 912 F	822 735 956 F	50%	-	-	560 000 000 F	35%	culture du dossier	1 382 735 956 F
	MAREVANUI 2	EURL TMTO	Philippines	Projet Nv navire Remplacement	1 200 000 000 F	1 070 899 412 F	535 449 706 F	50%	-	-	420 000 000 F	35%	en cours d'instruction DGI	955 449 706 F
	TERO	SNC Degage et Cie	Tahiti	Projet Nv navire Remplacement	527 590 250 F	237 415 613 F	45%	-	-	184 656 587 F	35%	projet abandonné	422 072 200 F	
	ARANUI V	SA CPTM	Chine	Projet Nv navire Remplacement	3 960 000 000 F	3 859 738 881 F	1 929 869 441 F	50%	3 954 022 103 F	3 102 580 000 F	1 040 000 000 F	34%	aide fiscale superplacée aux conditions légales applicables l'anée de livraison du bien	2 969 869 441 F
	AREMITI FERRY 2	SNC Asemiti Ferry	Australie	Projet Nv navire Remplacement	4 116 943 650 F	3 333 333 333 F	1 500 000 000 F	45%	4 116 885 000 F	seul défisc en fonction des conditions légales applicables l'anée de livraison du bien	930 774 000 F	7 800 000 €	aides de l'Etat limitées à 10 M d'Euros (1,2 milliards FCFP)	2 430 774 000 F
	TUHAA PAE IV	SNA Tuhaa Pae	Philippines	2012 Nv navire Remplacement	946 900 000 F	851 281 695 F	553 333 102 F	65%	1 502 420 666 F	722 600 309 F	244 000 000 F	34%	-	797 333 102 F
	TEREVAU	Sarl SNVG 2 Moorea	Australie (2007)	2012 Navire occasion	700 000 000 F	507 159 895 F	126 789 974 F	25%	30 468 529 F	30 468 529 F	255 330 €	255 330 €	aide porteur sur l'acquisition de divers matériels et d'équipements	126 789 974 F
	TAPORO XI	SA CPTM	Vietnam	Projet 20147 Nv navire Remplacement	2 923 627 685 F	24 500 000 €							attente réponse pays	

Montants en bleu : Défisc réellement accordée (cf arrêtés de défisc parus au JOFPF)
 Montants en rouge : Défisc. Théorique

Montants en violet : Défisc. Accordé (pas de docs officiels)

4.

Pour ce qui concerne la desserte aérienne, Air Tahiti a souligné dans un document interne les éléments suivants : « Au travers des achats des trois premiers aéronefs ATR42-600 et ATR72-600 livrés entre 2013 et 2014, respectivement immatriculés F-ORVB, FORVC et F-ORVS, l'impact de la non obtention d'un agrément pour la défiscalisation de chacun des aéronefs est : à la date d'acquisition : sur les disponibilités en matière de trésorerie, sur la durée d'exploitation de l'aéronef : sur les dépenses et charges annuelles d'exploitation. Hors TVA, l'impact sur les mouvements de fonds en trésorerie, sur une durée de 12 années est de **965 millions FCFP**.

Le tableau ci-dessous détaille cet impact et mentionne toutes les hypothèses retenues (source : Air Tahiti) :

Analyse des effets de la non défiscalisation sur les investissements de type aéronefs pour Air Tahiti

FORVB		FINANCEMENT SANS DEFISCALISATION		FINANCEMENT AVEC DEFISCALISATION	
DESCRIPTION DE L'INVESTISSEMENT		Réalité		Hypothèse : Pas de levée d'option / Avion rendu à terme	
Date de livraison	novembre-13	Emprunt bancaire		Abattement	40,00%
Montant total de l'investissement	1 498 997 916	Durée	12 ans	Montant éligible	899 398 750
Montant de l'avion	1 470 797 519	Taux	2,9%		
dont :Acomptes	124 715 916			Hypothèse assiette de défiscalisation	45,50%
..... Solde à la livraison	1 346 081 603	Montant emprunté	1 630 000 000	Avantage fiscal	409 226 431
Montant de la TEA	28 200 397	Appoint Air Tahiti	468 997 916	Prix investissement avec avantage fiscal	1 089 771 485
TVA versée	239 839 667			Dépôt de garantie apporté par Air Tahiti	224 849 687
Taux TVA de prorata déductible	89,0%	Amortissements	1 205 837 400	Capital à rembourser	864 921 797
TVA déductible	213 457 303	Intérêts	175 837 400	Durée	12 ans
TVA non déductible	26 382 363	Capital	1 030 000 000	Taux	5,0%
				Loyers	1 151 939 441
				Intérêts	287 017 483
				Capital	864 921 958
Coût de l'investissement pour Air Tahiti		Coût total de l'investissement (1)	1 701 217 679	Coût total de l'investissement (2)	1 403 171 492
Financement Sans Défiscalisation (1)	1 701 217 679	Appoint	468 997 916	Dépôt de garantie	224 849 687
Financement Avec Défiscalisation (2)	1 403 171 492	Intérêts remboursés	175 837 400	Intérêts remboursés	287 017 483
Impact de la défiscalisation sur le coût de l'investissement	298 046 187	Capital remboursé	1 030 000 000	Capital remboursé	864 921 958
		TVA non déductible	26 382 363	TVA non déductible	26 382 363

FORVC		FINANCEMENT SANS DEFISCALISATION		FINANCEMENT AVEC DEFISCALISATION	
DESCRIPTION DE L'INVESTISSEMENT		Réalité		Hypothèse : Pas de levée d'option / Avion rendu à terme	
Date de livraison	juillet-14	Emprunt bancaire		Abattement	40,00%
Montant total de l'investissement	1 443 691 671	Durée	12 ans	Montant éligible	866 215 003
Montant de l'avion	1 414 917 679	Taux	3,3%		
dont :Acomptes	1 288 410 382			Hypothèse assiette de défiscalisation	46,00%
..... Solde à la livraison	126 507 297	Montant emprunté	1 070 000 000	Avantage fiscal	398 458 901
Montant de la TEA	28 773 992	Appoint Air Tahiti	373 691 671	Prix investissement avec avantage fiscal	1 045 232 770
TVA versée	230 990 667			Dépôt de garantie apporté par Air Tahiti	216 553 751
Taux TVA de prorata déductible	89,0%	Amortissements	1 274 598 922	Capital à rembourser	828 679 019
TVA déductible	205 581 694	Intérêts	204 598 922	Durée	12 ans
TVA non déductible	25 408 973	Capital	1 070 000 000	Taux	5,0%
				Loyers	1 103 669 809
				Intérêts	274 990 608
				Capital	828 679 202
Coût de l'investissement pour Air Tahiti		Coût total de l'investissement (1)	1 673 699 566	Coût total de l'investissement (2)	1 345 632 533
Financement Sans Défiscalisation (1)	1 673 699 566	Appoint	373 691 671	Dépôt de garantie	216 553 751
Financement Avec Défiscalisation (2)	1 345 632 533	Intérêts remboursés	204 598 922	Intérêts remboursés	274 990 608
Impact de la défiscalisation sur le coût de l'investissement	328 067 033	Capital remboursé	1 070 000 000	Capital remboursé	828 679 202
		TVA non déductible	25 408 973	TVA non déductible	25 408 973

FORVS		FINANCEMENT SANS DEFISCALISATION		FINANCEMENT AVEC DEFISCALISATION	
DESCRIPTION DE L'INVESTISSEMENT		Réalité		Hypothèse : Pas de levée d'option / Avion rendu à terme	
Date de livraison	novembre-14	Emprunt bancaire		Abattement	40,00%
Montant total de l'investissement	2 032 236 062	Durée	12 ans	Montant éligible	1 219 341 637
Montant de l'avion	1 991 533 467	Taux			
dont :Acomptes	155 903 450			Hypothèse assiette de défiscalisation	44,00%
..... Solde à la livraison	1 835 630 017	Montant emprunté	986 000 000	Avantage fiscal	536 510 320
Montant de la TEA	40 702 595	Appoint Air Tahiti	1 046 236 062	Prix investissement avec avantage fiscal	1 495 725 742
TVA versée	332 133 304			Dépôt de garantie apporté par Air Tahiti	304 835 409
Taux TVA de prorata déductible	89,0%	Amortissements	1 183 869 110	Capital à rembourser	1 190 890 333
TVA déductible	295 598 641	Intérêts	197 869 110	Durée	12 ans
TVA non déductible	36 534 663	Capital	986 000 000	Taux	5,0%
				Loyers	1 586 078 126
				Intérêts	395 187 605
				Capital	1 190 890 515
Coût de l'investissement pour Air Tahiti		Coût total de l'investissement (1)	2 266 639 836	Coût total de l'investissement (2)	1 927 448 193
Financement Sans Défiscalisation (1)	2 266 639 836	Appoint	1 046 236 062	Appoint	304 835 409
Financement Avec Défiscalisation (2)	1 927 448 193	Intérêts remboursés	197 869 110	Intérêts remboursés	395 187 605
Impact de la défiscalisation sur le coût de l'investissement	339 191 643	Capital remboursé	986 000 000	Capital remboursé	1 190 890 515
		TVA non déductible	36 534 663	TVA non déductible	36 534 663

FORVB+FORVC+FORVS		FINANCEMENT SANS DEFISCALISATION		FINANCEMENT AVEC DEFISCALISATION	
DESCRIPTION DE L'INVESTISSEMENT		Réalité		Hypothèse : Pas de levée d'option / Avion rendu à terme	
Date de livraison	sur 12 ans	Emprunt bancaire		Abattement	40,00%
Coût total de l'investissement pour Air Tahiti		Durée	12 ans	Montant éligible	4 476 252 218
Financement Sans Défiscalisation (1)	5 641 557 081	Taux			
Financement Avec Défiscalisation (2)	4 676 252 218			Hypothèse assiette de défiscalisation	44,00%
Impact sans défiscalisation sur le coût de l'investissement	965 304 863	Montant emprunté	5 641 557 081	Avantage fiscal	746 238 847
		Appoint	1 888 925 649	Prix investissement avec avantage fiscal	957 195 696
		Intérêts remboursés	378 305 432	Dépôt de garantie apporté par Air Tahiti	2 884 491 674
		Capital remboursé	3 086 000 000	Capital remboursé	2 884 491 674
		TVA non déductible	88 326 000	TVA non déductible	88 326 000

4.

4.2.3.2. La réglementation portant sur la fixation du prix du carburant

Cette section a pour vocation de présenter les mécanismes de FRPH (Fonds de Régulation des Prix des Hydrocarbures) et de FPPH (Fonds de Péréquation du Prix des Hydrocarbures) et leur application en matière de transport interinsulaire.

Ce sujet revêt également une grande importance du point de vue du développement durable car les transports interinsulaires consomment entre 10 et 15 % des hydrocarbures importés en Polynésie française.

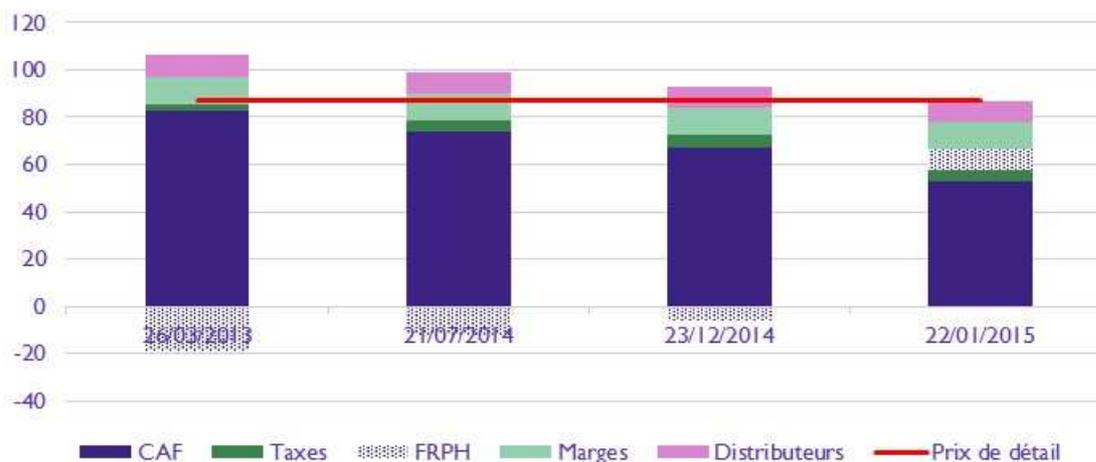
LE FONDS DE REGULATION DES PRIX DES HYDROCARBURES (FRPH)

Le FRPH est régi par les dispositions de la Délibération n°97-98 APF du 29 mai 1997 modifiée.

Ce fonds permet de lisser les fluctuations des cours des produits pétroliers et d'assurer un prix stable des hydrocarbures aux consommateurs et aux professionnels. Le montant de stabilisation est donc négatif en cas de hausse des prix à l'approvisionnement (soit la majeure partie des dix dernières années), mais il peut être également positif en cas de baisse des prix des hydrocarbures (en 2014 par exemple). Au-delà de sa fonction de stabilisation des cours, un des objectifs premiers du mécanisme était de limiter la hausse des prix des hydrocarbures à usages professionnels (dont le transport maritime) en en faisant supporter une partie sur les prix publics des carburants. Afin de stimuler l'activité économique, les professionnels bénéficient donc d'un tarif subventionné des hydrocarbures, qui est équilibré par des prélèvements supplémentaires à la pompe pour les particuliers.

Le graphique ci-dessous illustre le fonctionnement du FRPH dans le cas du gazole destiné à l'alimentation des moteurs des navires assurant la desserte interinsulaire (autre que Moorea) :

Impact du FRPH sur le prix du gazole pour les navires assurant la desserte maritime



Données : LexPol

On constate que le FRPH vient compenser le prix à l'import (prix CAF) afin d'assurer un prix de détail constant pour les armateurs. Le montant de péréquation était négatif les dernières années, ce qui indique une subvention. Il est devenu positif suite à la baisse des prix du pétrole au second semestre 2014.

Outre des versements exceptionnels du budget général, les recettes de ce fonds proviennent :

4.

- de l'écart de prix (ou montant de stabilisation) positif entre les prix à la consommation des hydrocarbures et de gaz arrêtés par le conseil des ministres et leur coût de revient (taxes incluses),
- et de la taxe sur les équipements électriques importés (TEEI) créée par loi du pays n°2011-25 du 5 septembre 2011.

Les dépenses du fonds résultent du caractère négatif de l'écart de prix (ou stabilisation). Le budget total 2013 du FRPH s'établissait à **2,5 milliards de F CFP**. La part des goélettes s'élève à 700 millions de F CFP pour 2013 et 2014, soit environ 30% du total. Il n'est pas exclu qu'en 2015, si la baisse des prix à l'import se poursuit, le FRPH devienne temporairement une source de revenu pour le Pays.

▶ LE FONDS DE PEREQUATION DES PRIX DES HYDROCARBURES (FPPH)

Les dispositions de la Délibération n°97-99 APF du 29 mai 1997 modifiée régissent le fonctionnement du FPPH.

Le fonds de péréquation permet aux prix des hydrocarbures et du gaz d'être les mêmes à Tahiti et dans les îles. Il prend en charge :

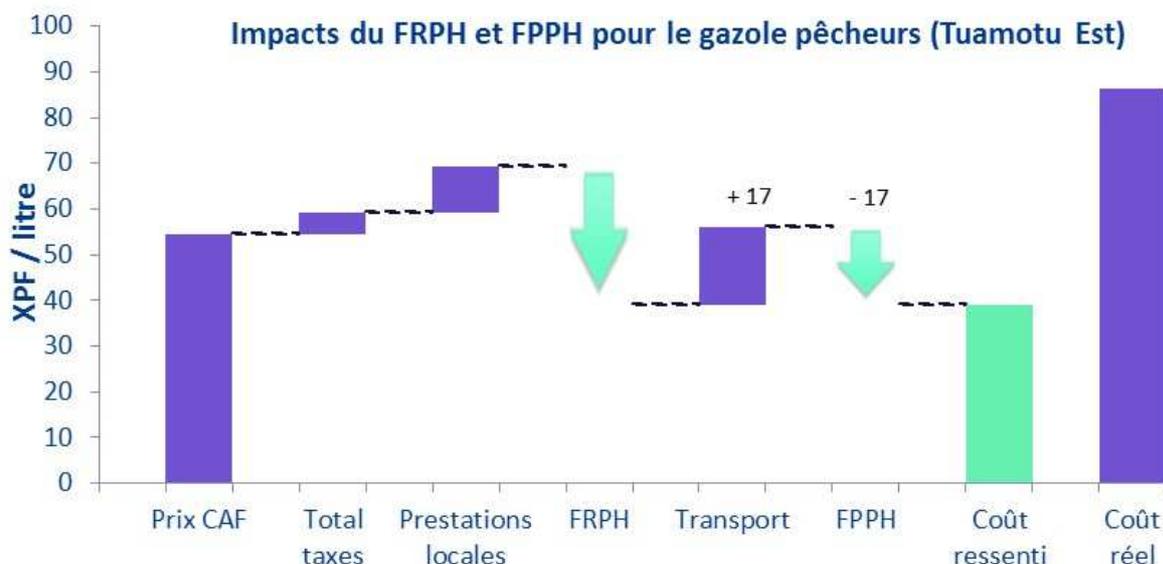
- le fret aller et retour des fûts de carburant ;
- l'amortissement des fûts d'essence et de pétrole et de carburacteur ;
- la marge de gros des distributeurs d'essence, de pétrole et des gazoles dont le « gazole électricité ».

Le montant est déterminé par zone géographique, et la compensation est donc naturellement plus importante pour les îles éloignées.

Il est alimenté par une taxe à l'importation s'appliquant sur l'essence, certains gazoles (principalement ceux destinés aux non professionnels), le gaz et le pétrole.

Sur la période 2009-2013, les recettes générées par cette taxe ont été proches de **1,3 milliards de F CFP**.

Le graphique ci-dessous illustre l'impact du FRPH suivi du FPPH sur le prix d'un litre de gazole destiné à la pêche aux Tuamotu Est :



Données : LexPol

4.

On constate que le coût ressenti par l'acheteur est largement inférieur au coût de revient du gazole. Cela a pour effet de stimuler l'activité économique dans les îles (pour la pêche et la perle notamment) mais a également un effet pervers en masquant le coût réel de l'approvisionnement en hydrocarbures, ce qui n'incite ni aux économies d'énergies ni au choix d'équipements performants lors du renouvellement de la flotte de pêche.

Grâce aux mécanismes FRPH et FPPH, le prix de gros du carburant vendu aux navires chargés du transport interinsulaire s'établit à 78 F CPF par litres (80 F CPF/l pour la desserte entre Tahiti et Moorea) en février 2015.

Pour le secteur aérien, le prix fluctue en fonction de l'évolution du prix du baril de kérosène à Singapour et de l'évolution du taux de change de la devise USD (dollars) en FCP. Il est de 48 F CPF par litre de Jet A1 environ.

Or, il est important de souligner que le carburant peut représenter un poste de charges significatif au sein de l'économie des transports interinsulaires en Polynésie française (entre 40 et 60 % des charges d'exploitation d'un armateur et 15 % des charges d'exploitation d'une compagnie aérienne).

Le maintien d'un régime de soutien aux armateurs et compagnies aériennes semble être nécessaire pour assurer la pérennité des entreprises chargées du transport interinsulaire.

Toutefois, les mécanismes du FPPH et du FRPH constituent des freins importants à la transition énergétique et au développement des énergies renouvelables au sein des îles car le prix de revient des équipements utilisant des énergies fossiles se trouve artificiellement baissé.

4.2.3.3. Les principales exonérations fiscales et douanières

▶ EXONERATIONS DE TVA

Aux termes de la délibération n°1997-24 APF du 11 février 1997 et de l'article 340-9 du Code des impôts, sont notamment exonérés de la taxe sur la valeur ajoutée :

- **les opérations portant sur les produits de première nécessité** définis par la délibération n° 86-79 AT du 3 novembre 1986 modifiée ainsi que sur la baguette, ou le pain, dont le prix est fixé par arrêté pris en conseil des ministres¹ (article 340-9-3° du Code des impôts) ;
- **les transports de malades ou de blessés effectués par les ambulanciers ou dans le cadre des évacuations sanitaires** (article 340-9-6° du Code des impôts) ;
- **les opérations portant sur les produits pétroliers** et notamment, huiles légères, huiles lourdes, pétrole lampant, gaz de pétrole et autres hydrocarbures gazeux (article 340-9-24° du Code des impôts) ;
- **les transports interinsulaires de biens** (article 340-9-27° du Code des impôts).

Les exonérations de TVA constituent une aide indirecte à certains secteurs particuliers (ex : les boulangers) ou certains types de transports (ex : les EVASAN sont exonérées de TVA ainsi que le transport interinsulaire de biens).

¹L'arrêté n° 171 CM du 7 février 1992 modifié par arrêté n° 372 CM du 26 mars 2013, visé au 3° de l'article LP. 340-9, liste des produits de première nécessité.

4.

EXONERATIONS DOUANIERES PARTICULIERES

(Source : Direction des Douanes)

Dans un souci de lisibilité, les exonérations douanières ont été regroupées pour le secteur maritime et aérien sous la section suivante.

(i) AVANTAGES DOUANIERS ACCORDE AU SECTEUR DES TRANSPORTS MARITIMES INTERINSULAIRES

Les textes applicables :

- Délibération n°94-166 AT du 22 décembre 1994 portant aménagement d'un régime fiscal et douanier particulier applicable à l'importation de navires de commerce destinés aux transports publics interinsulaires ;
- Délibération n°90-115 AT du 13 décembre 1990 portant aménagement de la fiscalité douanière applicable aux huiles lubrifiantes destinées à l'alimentation des moteurs des navires assurant la desserte maritime interinsulaire ;
- Délibération n°90-86 AT du 30 août 1990 portant aménagement de la fiscalité douanière applicable à certains produits pétroliers destinés à l'alimentation des moteurs des navires de commerce assurant la desserte maritime interinsulaire ;
- Code des impôts (article 348-8 du code des impôts) ;
- LP n°2012-9 du 22 mai 2012 portant diverses mesures en faveur du développement de l'activité de croisière en Polynésie française (partie relative aux navires assurant une navigation maritime mixte).

Détail des exonérations pour les navires assurant la desserte maritime interinsulaire :

Champ des exonérations	Navires	Pièces détachées	Matériaux de construction destinés aux navires construits localement	Fioul à 1% de teneur en soufre et moins	Gazole	Huiles lubrifiantes
Délibération n°94-166 AT du 22/12/1994	Exonération DD, TS	-	Exonération de tous droits et taxes sauf taxe de péage, redevance aéroportuaire, TVA, TEAP, TSGTR et PID			
Délibération n°90-115 AT du 13/12/1990						Exonération de tous droits et taxes sauf taxe de péage, redevance aéroportuaire, TEAP et PID -

4.

Champ des exonérations	Navires	Pièces détachées	Matériaux de construction destinés aux navires construits localement	Fioul à 1% de teneur en soufre et moins	Gazole	Huiles lubrifiantes
Délibération n°90-86 AT du 30/08/1990				Exonération de tous droits et taxes sauf taxe de péage, redevance aéroportuaire et PID	Exonération de tous droits et taxes sauf TSOL, TS, taxe de péage, redevance aéroportuaire et PID - quotas/navire	
Article 348-8 du code des impôts	Exonération TVA	Exonération TVA	Non			Exonération TVA

Détail des exonérations pour les navires assurant une navigation maritime mixte (croisière + transport de marchandises) :

Champ des exonérations	Navires	Marchandises destinées à être incorporées, utilisées ou consommées à bord de ce navire +avitaillement en produits pétroliers (hors bénéfice de la délibération n°90-86 AT du 30/08/1990 et n°90-115 AT du 13/12/1990)	Huiles lubrifiantes	Gazole
LP n°2012-9 du 22/05/2012	Exo DD, TS, TVA et TEAP	Exonération de tous droits et taxes y compris TVA, TEAP, TSGTR, TCP, à l'exclusion de la taxe de péage, redevance aéroportuaire, TDL et PID. L'exonération est accordée au prorata d'un ratio « croisière »	Exonération de tous droits et taxes sauf taxe de péage, redevance aéroportuaire, TEAP et PID - quotas/navire	Exonération de tous droits et taxes sauf TSOL, TS, taxe de péage, redevance aéroportuaire et PID - Quotas/navire

Suite à l'entretien réalisé avec la Direction des Douanes, l'une des particularités soulevées sur la réglementation actuelle est qu'il est plus intéressant de faire importer son navire que de le faire construire sur place (article 348-8 du code des impôts) car le coût d'achat d'un bateau neuf importé est exonéré de TVA, ce qui n'est pas le cas d'un bateau construit en Polynésie.

Le tableau ci-dessous présente le régime des exonérations applicable aux navires importés (source : Direction des Douanes) :

Libellé	Champ d'application de l'exonération	Références réglementaires
Navires de commerce destinés au transport public interinsulaire non construits localement	DD, TS, TVA	Délibération 94-166 AT du 22/12/1994 modifiée

4.

Libellé	Champ d'application de l'exonération	Références réglementaires
Navires de commerce destinés au transport public interinsulaire construits localement	DD, TS	Délibération 94-166 AT du 22/12/1994 modifiée
Matériels de construction pour les navires de commerce destinés au transport public interinsulaire	TDT sauf RED, TVA, TEAP, TSGTR, TCP et TDL	Délibération 94-166 AT du 22/12/1994 modifiée
Produits destinés aux navires assurant la navigation maritime mixte	TDT sauf RED et TDL	LP n°2012-9 du 22/05/2012
Navires et pièces (dont NGV) DMI exclus du FRPH	TDT sauf RED et TDL	LP n°2010-6 du 12/05/2010
Navires assurant une navigation maritime mixte	DD, TS, TEAP, TVA	LP n°2012-9 du 22/05/2012

Le montant des exonérations accordées figure dans le tableau ci-dessous (Source : Direction des Douanes) :

Libellé	2012	2013	2014
Navires de commerce destinés au transport public interinsulaire non construits localement	276 709	1 006 915 307	0
Navires de commerce destinés au transport public interinsulaire construits localement	0	0	0
Matériels de construction pour les navires de commerce destinés au transport public interinsulaire	55 932 455	0	0
Produits destinés aux navires assurant la navigation maritime mixte	342 720	19 432 874	17 350 625
Navires et pièces (dont NGV) DMI exclus du FRPH	137 144 299	0	0
Navires assurant une navigation maritime mixte	369 027 088	380 092	308 956
Total (en F.CFP)	562 723 271	1 026 728 273	17 659 581

(ii) AVANTAGES DOUANIERS ACCORDE AU SECTEUR DES TRANSPORTS AERIENS INTERINSULAIRES

Textes applicables :

- Article 164 du code des douanes : hydrocarbures destinés à l'avitaillement des aéronefs civils et militaires ;
- Délibération n°82-20 du 23 février 1982 modifiée par la LP n°2012-11 du 11 juin 2012 portant modification du tarif des douanes ;
- Délibération n°2002-53 APF du 28 mars 2002 portant modification de la délibération n°2001-208 APF du 11 décembre 2001 relative au budget 2002 ;
- Article 348-8 du code des impôts.

4.

Détail des exonérations pour les aéronefs :

Champ des exonérations	Aéronefs civils	Aéronefs civils utilisés par des compagnies de navigation aérienne qui effectuent exclusivement du transport international	Produits, pièces détachées et équipements destinés aux aéronefs civils	Produits, pièces détachées et équipements destinés aux aéronefs civils immatriculés à l'étranger	Produits, pièces détachées et équipement destinés aux aéronefs utilisés par des compagnies de navigation aérienne qui effectuent exclusivement du transport international	Hydrocarbures destinés aux aéronefs civils et militaires
Tarif des douanes	Exonération DD	Exonération DD	Exonération du DD	Exonération du DD	Exonération du DD	
Délibération n°82-20 du 23/02/1982			Exonération DD sur une liste de biens limitativement énumérés par positions tarifaires	Exonération du DD + taxe de statistique accordée sur la base d'une liste de biens limitativement énumérés, par positions tarifaire	Exonération du DD accordée sans liste limitative mais sous réserve de leur incorporation dans les aéronefs concernés ou de leur utilisation à bord de ces aéronefs pour leur exploitation en vol	
Délibération n°2002-53 APF du 28/03/2002		Exonération de la taxe pour l'environnement, l'agriculture et la pêche (TEAP)			Exonération de TEAP uniquement sur les parties des aéronefs relevant du n° de tarif SH 88.03	
Article 164 du code des douanes						Exonération de tous droits et taxes sauf participation informatique douanière (PID)
Article 348-8 du code des impôts	non	Exonération TVA	Non	Exonération TVA	Exonération de TVA	Non

4.

Montant des exonérations douanières pour les aéronefs :

Libellé	2013	2014
Pièces détachées destinées aux aéronefs civils immatriculés dans le territoire	0	0
Pièces détachées destinées aux aéronefs civils immatriculés dans le territoire agréés transport public	0	0
Pièces détachées d'aéronefs civils de transport en PF (y compris ceux titulaires d'un agrément de transport public de passagers), reprises dans la délibération n°82-20	35 577 366	32 227 830
Total exonération (en F.CFP)	35 577 366	32 227 830

(iii) EXONERATIONS DOUANIERES PORTANT SUR LES HYDROCARBURES (AERIEN ET MARITIME)

Le tableau ci-dessous présente le montant des exonérations douanières accordées dans le secteur maritime en matière d'hydrocarbures (détaxe) :

Secteur maritime	2013	2014
Produits pétroliers destinés à l'alimentation des moteurs des navires de commerce assurant la desserte maritime interinsulaire autre que celle entre Tahiti et Moorea	465 685 143	466 763 860
Produits pétroliers destinés à l'alimentation des moteurs des navires de commerce assurant la desserte maritime interinsulaire entre Tahiti et Moorea	294 203 925	229 352 969
Total F.CFP	759 889 068	696 116 829

Le tableau ci-dessous présente le montant des exonérations douanières accordées dans le secteur aérien en matière d'hydrocarbures (détaxe) :

Secteur aérien	2013	2014
Produits pétroliers destinés à l'avitaillement des aéronefs (y compris international)	617 238 771	431 491 783
Total F.CFP	617 238 771	431 491 783

Au total, les exonérations douanières en matière d'hydrocarbures représentent un montant compris entre 1 milliard et 1,5 milliard de F.CFP par an en comptant le transport aérien international. Le montant hors transport aérien international se situe à 900 millions de F.CFP.

4.

4.2.4. Les réglementations transversales applicables au transport scolaire et sanitaire (voie maritime et aérienne)

4.2.4.1. La réglementation particulière encadrant le transport scolaire

La délibération n° 79-18 du 29 janvier 1979 portant organisation et financement des transports scolaires routiers, maritimes et aériens à l'intérieur des îles ou inter-îles, modifiée par la Délibération n° 2009-62 APF du 20 août 2009, encadre les conditions d'organisation et de financement du transport scolaire.

Les principes de cette délibération sont les suivants :

- **Le financement des transports scolaires est assuré par le territoire, dans la limite des crédits ouverts annuellement au budget, pour la part qui lui est laissée après participation de l'Etat.** Toutefois, le territoire pourra éventuellement limiter son aide à un pourcentage de la dépense pour les transports scolaires à l'intérieur des îles ;
- Dans cette éventualité, le pourcentage de participation du territoire sera fixé par délibération de l'assemblée territoriale et il sera demandé une participation aux communes et éventuellement aux familles ;
- **Les transports inter-îles s'adressent aux élèves ne pouvant pas être scolarisés dans leur île d'origine et, dans la limite des moyens existants, sont conçus de manière à assurer dès que possible le retour des élèves dans leur famille une fois par trimestre.** A titre dérogatoire, les élèves résidant dans un archipel mais scolarisés sur une île autre que celle de résidence bénéficient d'une prise en charge de leur transport par avion ou par bateau selon des fréquences différenciées selon les îles ou les archipels (exemples : les élèves des îles des Marquises peuvent bénéficier d'une prise en charge de leur transport à chaque vacance scolaire ; les élèves de Huahine, Maupiti et Bora Bora peuvent bénéficier d'une prise en charge de leur transport tous les mois ; les élèves de Tahaa peuvent bénéficier d'une prise en charge hebdomadaire de leur transport) ;
- **Par priorité les élèves devront utiliser les moyens de transports de passagers existants.** En l'absence de ligne régulière ou si la ligne régulière ne permet pas d'assurer le transport des élèves dans des conditions compatibles avec les exigences scolaires, il pourra être créé des services de transports réservés aux élèves ;
- **Les services de transports réservés aux élèves sont organisés par le territoire.** Ils peuvent également l'être, à défaut, ou dans la mesure où il en résulterait une moindre dépense totale par : **(i) les communes et leur groupement ; (ii) les établissements d'enseignement ; (iii) les associations de parents d'élèves et les associations familiales.**
- Les services de transports réservés aux élèves doivent être inscrits à un **plan territorial des transports scolaires et faire l'objet d'un agrément individuel.** Le plan des transports scolaires établi par le comité technique territorial des transports scolaires est arrêté par le conseil de gouvernement et approuvé par le haut-commissaire de la République en Polynésie française. ;
- Les dépenses d'exploitation des services de transports réservés aux élèves sont à la charge des organisateurs.

La réglementation portant sur le transport scolaire est la seule réglementation organisant le transport interinsulaire à la fois pour le transport maritime et le transport aérien. Les mécanismes présentés dans cette loi sont actualisés régulièrement (notamment sur les fréquences de desserte des archipels) et constituent un socle intéressant. Le plan de transport scolaire est en cours de révision actuellement.

4.

Toutefois, le coût du transport scolaire semble élevé. Les données disponibles sur le sujet (Ministère de l'Éducation année civile 2014) font état d'un coût de 154.000 F CFP par élève transporté en ce qui concerne le transport aérien et 155.000 F CFP par élève transporté pour le transport maritime (moyennes réalisées à partir du coût global tous archipels confondus ramené au nombre d'élève transporté). Le tableau ci-dessous présente les principales données par archipels et les données de synthèse au global. Il ne tient pas compte du transport scolaire spécial réalisé notamment aux Marquises pour 100.000.000 FCFP (données d'entretien).

Archipel	Effectif annuel transporté en aérien	Coût aérien	Coût aérien par élève	Effectif transporté en maritime	Coût maritime	Coût maritime par élève	Total effectif par archipel	Total coût par archipel	Coût total par élève	Part du coût total par archipel
Australas	343	35 349 421	103 060	56	19 454 925	347 409	399	54 804 346	137 354	10%
Iles du Vent	30	-	-	630	92 361 350	146 605	660	92 361 350	139 941	17%
Iles sous le Vent	300	30 787 001	102 623	384	20 587 578	53 613	684	51 374 579	75 109	10%
Marquises	389	68 642 016	176 458	156	369 338	2 368	545	69 011 354	126 626	13%
Tuamotou	981	180 774 360	184 276	174	84 653 060	486 512	1 155	265 427 420	229 807	50%
Total	2 043	315 552 798	154 456	1 400	217 426 251	155 304	3 443	532 979 049	154 801	100%

Il faut noter qu'en ce qui concerne les Australes (Rapa), la flotte administrative est sollicitée régulièrement pour réaliser le transport scolaire, pour un coût annuel global de l'ordre de 3 millions de FCFP.

Pour 600 élèves transportés en moins par voie maritime (soit 46% d'élèves transportés en moins), le coût par élève est sensiblement identique par rapport au transport aérien. Ce constat permet de poser les bases d'une réflexion sur le choix du mode de transport le mieux adapté dans certaines situations (notamment l'archipel des Gambier).

4.2.4.2. La réglementation particulière encadrant le transport sanitaire

Aux termes de la Délibération du n° 99-27 APF du 11 février 1999 portant création d'un comité territorial de l'aide médicale urgente et des transports sanitaires (consolidée), le transport sanitaire s'entend de « **tout transport d'une personne malade, blessée ou parturiente, pour des raisons de soins ou de diagnostic, sur prescription médicale ou en cas d'urgence médicale, effectué à l'aide de moyens de transports terrestres, aériens ou maritimes, spécialement adaptés à cet effet.** »

Le comité territorial de l'aide médicale urgente et des transports sanitaires est composé de membres de droit ou de leurs représentants (direction santé, protection civile, CHT, SMUR), d'un conseiller territorial désigné par l'assemblée de la Polynésie française, d'un maire désigné au sein de la commission paritaire de concertation et de membres désignés par les organismes qu'ils représentent (médecins, médecin-conseil de la CPS, médecin de la direction interarmées des services de santé, médecins libéraux...). Un sous-comité composé de médecins se réunit chaque année au minimum et traite des questions d'évacuation sanitaires d'urgence.

Les personnes qui assurent le transport sanitaire doivent être agréées par le comité territorial de l'aide médicale urgente (aussi bien en transport aérien qu'en transport maritime).

Des conventions entre la CPS et les transporteurs sont signées pour encadrer les conditions de prise en charge des transports sanitaires (de très nombreuses conventions sont signées avec les transporteurs terrestres).

La convention principale concernant le transport interinsulaire a été conclue entre la CPS et la compagnie Air Archipels (convention approuvée par l'arrêté n°1789 CM du 5 décembre 2012. Cette convention prévoit notamment :

4.

- Une permanence H24 de la compagnie pour assurer les EVASAN,
- La mise à disposition par la compagnie d'un aéronef et d'un équipage correspondant à des caractéristiques prévues en annexe à la convention (ex : l'aéronef doit voler à 250 nœuds au moins) ;
- Qu'en cas de difficultés pour la compagnie pour mettre à disposition de son aéronef et de son équipage, la compagnie doit solliciter, par ordre de priorité et en collaboration avec le SMUR :
 - Les autres aéronefs de sa flotte,
 - Les aéronefs figurant sur la liste d'autres compagnies de transport aérien public (Air Tahiti, Pol'air, etc.) ;
 - Les aéronefs d'Etat (principalement ceux de l'armée).
- Le prix de l'heure de vol (actualisé le 1^{er} septembre de chaque année) :
 - Jusqu'à la 850^{ème} heure : 295.000 F CFP HT par heure ;
 - Au-delà : 190.000 F CFP par heure de vol.

Une autre convention existe également entre la CPS et la compagnie Tahiti Hélicoptères (cf. Arrêté n° 2083 CM du 24 décembre 2014 rendant exécutoire la décision n° 61-2014 AP du 14 novembre 2014 relative à la convention entre la CPS et la compagnie Tahiti Helicopters relative au transport aérien des évacuations sanitaires urgentes).

Outre les conditions de mise à disposition des aéronefs, assez semblables à celles d'Air Archipel, les conditions tarifaires sont les suivantes :

- Le tarif horaire forfaitaire JOUR est de 300.000 F CFP. Ce tarif passe à 276.000 F CFP à partir de la 201^{ème} heure de vol et pour tous les vols supérieurs à 90 minutes ;
- Le tarif horaire forfaitaire NUIT est de 350.000 F CFP Ce tarif passe à 322.000 F CFP à partir de la 201^{ème} heure de vol et pour tous les vols supérieurs à 90 minutes ;
- Il existe également des « forfaits jours » correspondant aux destinations suivantes (extrait de la convention) :

DESTINATIONS	TEMPS (en minutes)	TARIF FORFAITAIRE (en XPF TTC)	TARIF FORFAITAIRE DEGRESSIF (vol>90mns)
Faaa / Afareaitu	25	125 000	
Faaa / Taravao	40	200 000	
Faaa / Maiao	70	350 000	
Faaa / Huahine	110	550 000	506 000
Faaa / Makatea	156	780 000	717 600
Faaa / Rangiroa	240	1 200 000	1 104 000
Bora-Bora / Raiatea	30	150 000	
Bora-Bora/ Huahine /Raiatea	70	350 000	
Bora-Bora/ Maupiti /Raiatea	70	350 000	

Pour ce qui concerne les Forces Armées de Polynésie Françaises, l'arrêté n°247 CM du 28 février 2001 prévoyait la signature de conventions entre la CPS et l'armée pour la mise à disposition des aéronefs. La convention devait arriver à échéance au bout de 2 ans. Elle n'a pas encore été renouvelée.

En ce qui concerne la tarification, les principaux tarifs appliqués sont les suivants (montants dus dès le commencement d'une heure de vol hors mise à disposition d'une équipe médicale) :

- Avion Gardian : 1,7 M F.CFP / heure de vol ;
- CASA : 756.000 F.CFP / heure de vol ;
- Dauphin (hélicoptère) : 1,1 M F.CFP / heure de vol.