

6.

▶ LES TUAMOTU EST

Avec environ 10 500 tonnes de fret, les Tuamotu est représentent 14% de l'ensemble du trafic fret des Tuamotu-Gambier (TG). Les passagers ne sont que 123 à avoir pris le bateau, soit 7% du trafic des passagers de l'archipel.

Les armateurs, et leurs navires, desservant les Tuamotu Centre sont également positionnés sur certaines îles des TE. Les compagnies présentes sont donc (2014) :

- SARL Compagnie maritime des Tuamotu : Kura Ora II (617 tonnes),
- SAS Société de navigation polynésienne (SNP) : Nuku Hau (3 272 tonnes, par dérogation sur certaines îles qui étaient auparavant desservies par le Kura Ora IV qui n'a jamais eu l'autorisation de naviguer),
- SA Compagnie française maritime de Tahiti (CFMT) : Taporo 8 (4 965 tonnes),
- SARL Société de navigation des Tuamotu (SNT) : Saint-Xavier Maris Stella III (576 tonnes),
- SA Société de navigation des Australes : Tuhaa Pae IV (par dérogation : 1 059 tonnes en 2014, arrêt en 2015).

L'organisation et les dessertes répondent aux mêmes logiques que pour les Tuamotu centre. Certaines îles sont ainsi desservies en alternance avec d'autres îles et sur des fréquences différentes. Certaines rotations durent plus de 15 jours. Le Nuku Hau par exemple qui dessert jusqu'aux Gambier ainsi que les îles relativement isolées du sud (Nukutepipi, Hereherehue effectue des rotations qui peuvent durer 18 jours environ (et plus si la météo est mauvaise).

Hormis le Tuhaa Pae IV, qui a une capacité de 98 passagers, tous les navires desservant TE les sont des navires de charge, limités à 12 passagers, avec des conditions de transport relativement rudimentaires.

Les conditions d'accès aux îles sont également très sommaires. Aucune des 19 îles des TE desservies n'est équipée d'un quai.

Sur les 10 489 tonnes transportées au total, 73% sont déchargées dans les îles (produits alimentaires, matériaux de construction et hydrocarbures principalement). Contrairement au reste des Tuamotu, il n'y a aucun trafic de nacre. L'essentiel du trafic retour est composé de coprah et de produits divers.

▶ LES TUAMOTU NORD-EST

Cette zone est composée d'un petit groupe de 5 îles relativement éloignées qui ne réalisent qu'un peu plus de 2 100 tonnes de fret par an, soit moins de 3% de l'ensemble du trafic fret des Tuamotu-Gambier (TG). Les passagers sont encore moins nombreux à prendre le bateau : 21 passagers en 2014, soit 1% du trafic total des passagers de l'archipel des TG.

Seuls deux armateurs, et deux navires, desservent cette zone, au rythme assez régulier de 15 à 20 touchées par an (soit une à deux fois par mois) :

- SARL Compagnie maritime des Tuamotu : Kura Ora II (866 tonnes),
- SA Compagnie française maritime de Tahiti (CFMT) : Taporo 9 (1 258 tonnes par dérogation, sur son trajet retour des Marquises),

L'organisation et les dessertes répondent aux mêmes logiques que précédemment, pour les Tuamotu centre et Est. Ces îles sont desservies dans le cadre de dessertes plus large sur les Tuamotu Centre et Est, en alternance avec d'autres îles et sur des fréquences moindres.

Les deux navires desservant ces îles les sont également des navires de charge, limités à 12 passagers.

6.

Comme dans les TE, aucune île n'est équipée d'un quai.

Ces îles étant relativement peu peuplées mais productrices de coprah, les tonnages du fret sont quasi équilibrés dans les deux sens. Depuis que le Taporo 9 fait une escale dans certaines îles au retour des Marquises, il décharge également quelques fruits et légumes, ainsi qu'un peu de viande fraîche.

► L'ARCHIPEL DES GAMBIER

Cet archipel compte une douzaine d'îles, situées à l'extrême Est de celui des Tuamotu. La population totale est de 1 445 habitants. Six îles sont desservies, dont 2 de façon régulière et les 4 autres à la demande.

Au total, le trafic en 2014 atteignait 5 800 tonnes (8% du trafic total des TG) et seulement 1 passager.

Seuls deux armateurs, et deux navires de charge (limités à 12 passagers¹⁷), desservent cette zone, au rythme assez régulier de 29 à 30 touchées par an sur l'île de Rikitea et de 12 à 14 touchées par an sur l'île de Marutea sud :

- SAS Société de navigation polynésienne (SNP) : Nuku Hau (2 890 tonnes),
- SA Compagnie française maritime de Tahiti (CFMT) : Taporo 8 (2 919 tonnes),

La desserte de ces îles se fait dans le cadre de circuit plus large (environ 18 jours selon la météo) comprenant de nombreuses autres îles des Tuamotu. Comme indiqué ci-dessus, seules deux îles sont desservies de façon régulière.

Les infrastructures portuaires sont très limitées. Seule l'île de Rikitea est dotée d'un quai. Sur toutes les autres îles, les navires restent au mouillage au large et déchargent par baleinière.

Les tonnages du fret sont très déséquilibrés. 90% des marchandises sont déchargées dans les îles qui n'expédient que 56 tonnes de fret.

6.3.3.2. Besoins exprimés sur les dessertes des TG

Les besoins exprimés sont presque partout les mêmes, quel que soit le secteur des Tuamotu-Gambier. Les remarques notées ci-dessous ne sont pas des généralités, mais des éléments qui nous ont été signalés par les armateurs, les utilisateurs ou leurs représentants.

- Pour les professionnels, les demandes concernent à la fois des questions techniques (Infrastructures, outillages de quai...) ou réglementaires :
 - Pour les quais (ce n'est pas une généralité pour tous les quais, mais pour quelques-uns : certains sont en (très) mauvais état, les terre-pleins sont défoncés par endroit, le tirant d'eau est trop limité, la longueur du quai insuffisante, ...
 - la signalétique est parfois défectueuse et l'accès difficile : balisage déplacé, feux manquants, passe trop étroite,
 - les équipements sur les quais ne sont pas toujours adaptés ou ne fonctionnent pas : par exemple les éclairages sont parfois cassés, ce qui rend les déchargements de nuit dangereux, il manque des défenses de quai, des bollards sont sous-dimensionnés, ...
 - Réglementation : de nombreux armateurs considèrent que les réglementations applicables en Polynésie française ne sont pas adaptées aux conditions locales d'exploitation et sont susceptibles de créer des difficultés pour leur application. Ainsi, les conditions de débarquement sur de nombreuses îles (baleinières ou barges) pourraient être refusées par les capitaines for-

¹⁷ En fait, les conditions de transport sur le Taporo VIII ne lui permettent pas de prendre des passagers.

més récemment, qui pourraient refuser d'engager leur responsabilité en mettant en danger la vie de leurs équipages. La nature des navires utilisés (navires de charge) et les contraintes s'y appliquant en ce qui concerne le nombre de passagers transportés sont considérés comme des freins au développement du transport de passagers.

- D'une manière générale, ils sont nombreux à considérer que la concurrence est suffisamment assurée et qu'il ne faudrait pas accorder plus de licences, mais au contraire, supprimer les dérogations.
- Les besoins des usagers :
 - les usagers réclament de meilleures capacités de transport sur les navires : selon les armateurs, le système d'accueil des passagers est très différent. Certains ont mis en place des systèmes de réservations, d'autres prennent les passagers dans l'ordre où ils se présentent sur le quai, le jour du départ du bateau. Dans les deux cas, les armateurs ne sont pas en mesure de répondre à l'intégralité de la demande.
 - On distingue deux types de candidat pour les traversées maritimes : les locaux (déplacements pour des motifs divers) et les touristes (visites). Il y a très peu de remontées sur les besoins exprimés. Pour les locaux, les conditions de traversées pour l'option sans cabine sont rudimentaires. Hommes, femmes et enfants dorment sur le pont, parfois abrités des intempéries dans des conteneurs mis à disposition. Les touristes éventuels prennent plus fréquemment les cabines (pas d'enquêtes de satisfaction).
 - La tarification semble se faire au forfait et non en fonction de la distance parcourue.

6.3.4. Archipel des Marquises

Les Marquises comprennent une douzaine d'îles dont 6 sont desservies par les lignes maritimes avec Papeete. En 2014, ce sont ainsi 27 713 tonnes qui ont été transportées, soit 7% du trafic maritime de marchandises interinsulaire de la Polynésie française et 4 853 passagers, dont 4 561 en croisière sur l'Aranui III.

2 armateurs se partagent ce marché en 2014 :

- SA Compagnie française maritime de Tahiti (CFMT) : Taporo 9 (9 386 tonnes),
- SA Compagnie polynésienne de transport maritime (CPTM) : Aranui III (18 321 tonnes),

Selon les îles, au total avec les deux navires, on dénombre de 35 à 52 touchées par an.

L'Aranui III est un navire mixte qui peut emporter 217 passagers. C'est le plus gros navire de la flotte polynésienne et le seul à avoir développé le concept de la formule « croisière » avec transport de fret. C'est aussi sur ce marché que se positionne le Tuhaa Pae IV sur les Australes, mais comme il transporte encore de l'essence, il est limité en nombre de passagers.

Sur l'Aranui III, les passagers « classiques » disposent d'une vingtaine de place sur le pont-dortoir (lits et sièges au tarif de 30 kF CFP) et les croisiéristes occupent les 87 cabines (avec douches et toilettes privées) de 2 à 3 personnes (15 jours de traversée aller-retour, accès au bar, salon, restaurant en pension complète et all inclusive et piscine pour 500 kF CFP). L'armateur signale qu'il a peu de demande pour les passagers classiques pour l'ensemble de la traversée entre Papeete et les Marquises, mais qu'il prend quelques passagers qui se déplacent entre les îles de l'archipel (souvent pour se rendre sur une île dotée d'un aéroport).

6.

Le Taporo IX en revanche est un navire de charge, limités à 12 passagers. Il touche au passage quelques atolls des Tuamotu (sur dérogation, renouvelée tous les 6 mois) pour compenser l'absence d'un armateur défaillant.

Les activités des deux navires sont complémentaires. Pour assurer le transport des croisiéristes, l'Aranui III ne prend pas d'essence. Cette activité est donc assurée à 100% par le Taporo IX qui ne prend pas de passagers.

Les conditions d'accès aux îles sont là aussi variables. On compte 3 ports à Nuku Hiva, Ua Pou et Hiva Oa. Sur toutes les autres îles, les déchargements se font par barges ou baleinières. Les matériels de déchargement sur le quai appartiennent là aussi aux communes, qui refacturent la location (souvent sous forme de troc, contre des fûts de gasoil par exemple).

Le flux aller et retour est très déséquilibré. 85% des marchandises transportées sont déchargées dans les îles. En revanche, le trafic passager est équilibré. Les touristes optent indifféremment pour un aller en avion et un retour en bateau ou l'inverse. Très peu font l'aller et le retour en bateau.

Trois îles réalisent l'essentiel du trafic (85%) : Nuku Hiva (9 990 tonnes), Ua Pou (5 188 tonnes) et Hiva Oa (8 363 tonnes).

L'Aranui III (à Papeete)



Source : Catram consultants

6.3.4.1. Besoins exprimés sur les dessertes

L'archipel des Marquises

- Pour les professionnels :
 - Comme aux Tuamotu-Gambier, les infrastructures sont parfois en mauvais état ou pas opérationnelles. Les armateurs s'inquiète des choix qui seront fait à l'avenir par leurs équipages d'appliquer le principe de précaution et de prudence et ne de plus réaliser des débarquements parfois périlleux.
 - La question des outillages de quai se posera sans doute dans des termes similaires. Les représentants des communes n'accepteront probablement plus très longtemps de prendre la responsabilité du déchargement des baleinières par des moyens peu adaptés (tractopelle). Sans parler des cas, où le maire de l'île est aussi le propriétaire du magasin et refuserait de

6.

mettre à disposition son matériel de maintenance pour les marchandises non destinées à son magasin ou avec la contrainte d'un déchargement reporté au lendemain.

- Les besoins des utilisateurs :
 - les producteurs apprécient de pouvoir livrer une partie de leurs fruits et légumes au Tuamotu, depuis que le Taporo IX réalise une escale dans quelques îles de cet archipel, à son retour des Marquises,
 - les habitants de certaines vallées regrettent que le Taporo IX ne les desserve plus. Le précédent navire était plus petit et ces escales ne sont pas détaillées dans la licence de cet armateur. Il demande donc aux producteurs des îles d'apporter par leurs propres moyens leurs marchandises sur les ports qui lui sont accessibles.
 - Les passagers semblent apprécier l'évolution du confort dans les navires.

6.3.5. Archipel des Australes

6.3.5.1. Les trafics

L'archipel des Australes est le seul à être desservi par une seule compagnie, la Société de Navigation des Australes TUHAA PAE. Il est composé de cinq îles habitées, soit 7100 habitants (2,5% de la population de la Polynésie).

L'une des particularités de l'archipel est l'éloignement entre les îles qui le composent, approximativement toutes distantes de 100 miles marins les unes des autres, soit 10 heures de navigation. L'île de Rapa, la plus éloignée et la moins peuplée (530 habitants) est située à 30 heures de navigation de l'île la plus proche, Raivavae. C'est environ la distance qui sépare Tahiti du reste de l'archipel.

La desserte est assurée par le navire Tuhaa Pae IV, construit en 2010. Il est donc l'un des plus récents de la flotte en service en Polynésie. Il s'agit d'un navire mixte, permettant de transporter le fret et 98 passagers. L'armateur souhaite développer des formules de croisière, à l'instar de ce qui est proposé aux îles Marquises à bord de l'Aranui 3.

Les rotations sont adaptées en fonction de la demande, à la fois en termes d'îles touchées et de sens de rotation. Sur l'année, 30 à 32 touchés sont assurés pour les îles principales (Rurutu et Tubuai) et une vingtaine de touchés desservent Raivavae et Rimatara. L'île de Rapa est quant à elle desservie en moyenne 6 fois par an.

Les volumes annuels de fret transportés s'élèvent à 24 500 tonnes en 2014, très majoritairement dans le sens aller vers les îles (88%). Les principales marchandises expédiées des Australes sont les produits agricoles (pommes de terre, carottes...) pour 900 tonnes en 2014.

6.3.5.2. Besoins exprimés sur les dessertes

Desserte de l'archipel par une seule compagnie

Le fait qu'une seule compagnie assure les rotations accentue le sentiment d'isolement pour les populations car les rotations sont relativement peu fréquentes (toutes les semaines et demi). Elles ont par ailleurs l'impression que les tarifs pratiqués pourraient être plus faibles si une concurrence existait.

Compte-tenu des expériences récentes, il paraît cependant difficile de maintenir une desserte régulière par deux compagnies. L'éloignement (donc les coûts associés à la consommation de carburant), et la faiblesse des volumes de fret transportés rendent l'équilibre économique fragile.

6.

Desserte intra-archipel et problématique de la desserte de Rapa

En raison de l'éloignement des îles entre elles, la problématique de la desserte et des échanges internes à l'archipel est très présente.

La desserte de Rapa est une problématique à part entière de par son grand éloignement et le nombre très réduit de touchés à l'année.

La flottille administrative est par exemple sollicitée en période de rentrée scolaire pour le transport des élèves.

La mise en place d'un navire basé dans l'archipel et dédié aux liaisons entre les îles permettrait de répondre en partie à la demande de la population. Mais un certain nombre de points devront être réglés au préalable (mode de gestion, financement, entretien-maintenance sachant qu'aucun chantier de réparation naval n'existe dans l'archipel...).

Adaptation des infrastructures portuaires

Les infrastructures portuaires existantes permettent toutes l'accueil à quai du Tuhaa Pae IV. Seules Rimatarā, qui ne possède pas de lagon et dont les infrastructures sont de très faibles dimensions, et Rurutu dont la passe d'entrée n'est pas adaptée aux dimensions du navire doivent être desservies par baleinière. Le navire actuel (80m), dont les caractéristiques avaient été modifiées pendant sa construction afin d'accueillir davantage de passagers à bord en prévision du développement des croisières, a des dimensions plus importantes que le navire précédent (60m). Un projet d'aménagement de la passe, estimé à 500 millions de francs pacifiques, est envisagé depuis plusieurs années mais sa mise en œuvre n'a pas encore été décidée par le Pays.

Mise à disposition des outillages de manutention

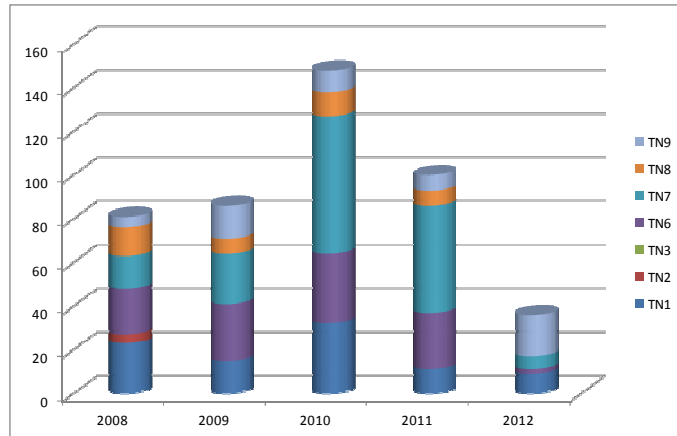
La question de la mise à disposition et de la gestion des outillages nécessaires au chargement / déchargement des marchandises n'est pas traitée de la même manière selon les îles. Les communes, qui historiquement prenaient en charge cette prestation, ont de plus en plus tendance à vouloir la transférer aux armateurs. La SNA TUHAA PAE possède une grue sur roues à Rurutu et un élévateur à Tubuai.

6.3.6. Focus sur la flottille administrative

La flottille administrative est actuellement constituée de 4 navires, dont 2 sont en exploitation et 2 en entretien/réparation. Ces deux derniers devraient à nouveau être opérationnels vers la mi-2015.

Les missions de la FA sont diverses et variées. Ils peuvent être loués par l'Éducation nationale pour le transport des élèves entre les établissements scolaires et leurs lieux de résidence au moment des congés scolaires, pour le transport d'engin de chantier pour des travaux publics, pour le transport des petits navires des Phares et balises, pour le remplacement des navires sur les lignes sous licences en cas d'indisponibilité de ceux-ci pour des raisons d'avaries par exemple et pour assurer l'approvisionnement des populations des îles concernées...

Évolution du nombre de missions des navires de la FA



Source : Cour des comptes 2013.

Après avoir connu un pic d'activité en 2010, on constate que le nombre des missions des navires de la flottille administrative et du nombre de jours de navigation a fortement baissé sur les dernières années. En 2010, cinq navires ont réalisé 148 missions, en 2013, les quatre navires disponibles n'ont effectué que 27 missions avant de remonter légèrement à 39 missions en 2014.

La flottille applique des tarifs de location à la journée (tarifs publics) du bateau et de son équipage, avec ou sans le carburant.

En 2014, la flottille administrative a donc transporté 1 458 passagers et 9 448 tonnes. Les missions se sont réparties entre :

- TN1 : cargo mixte, capacité de 198 pax :
 - Îles sous le vent : 153 passagers et 42 tonnes
 - Australes : 1 235 passagers et 1 276 tonnes
 - Marquises : 46 passagers et 6 tonnes
 - Tuamotu centre : 11 passagers et 640 tonnes
- TN6 : caboteur, capacité de 12 pax :
 - Îles sous le vent : 13 passagers et 15 tonnes
- TN8 : roulier, pas de passagers :
 - Îles sous le vent : 3 639 tonnes
 - Australes : 2 230 tonnes
- TN9 : roulier, pas de passagers :
 - Îles sous le vent : 1 050 tonnes
 - Australes : 444 tonnes
 - Tuamotu ouest / Centre : 106 tonnes

Si la flottille a toute sa justification comme navire d'intervention auprès des populations en péril (après une tempête tropicale ou cyclone), ou pour le transport d'engins administratifs (navires des phares et balises dont le gabarit ne leur permet pas la traversée en haute mer), la question de la substitution de facto du service défaillant des armateurs se pose.

6.

Une obligation d'assurer le service par le remplacement du navire en cas de panne pour les armateurs ayant une licence de transport devrait être envisagée, cette obligation leur laissant la possibilité de louer (s'ils sont disponibles) un des navires de la flottille administrative ou de sous-traiter le service auprès d'une autre compagnie. Ce n'est qu'en dernier recours que la flottille devrait se substituer aux professionnels.

6.4. Approche comparative (Benchmark)

Toute comparaison entre la Polynésie française et d'autres groupes d'îles ne peut être qu'indicative, au vu de l'extrême particularité de cet ensemble d'archipel. Une première illustration d'échanges interinsulaires maritimes peut être fournie avec les îles du Cap Vert.

6.4.1. Le Cap Vert

Le Cap-Vert est composé de 10 îles, dont neuf sont équipées d'un port (cf. carte ci-dessous). Les îles du nord sont regroupées sous le nom d'îles de Barlavento (îles au vent), celles du sud sous le nom d'îles de Sotavento (îles sous le vent).

Les trois ports principaux sont :

- Praia : capitale du pays, environ 128 000 habitants, (environ 274 000 habitants de l'île Santiago),
- Porto Grande (Mindelo) : capitale culturelle du pays, environ 72 000 habitants (76 000 habitants sur l'île de Sao Vicente),
- Palmeira : sur l'île touristique de Sal (environ 26 000 habitants sur l'île).

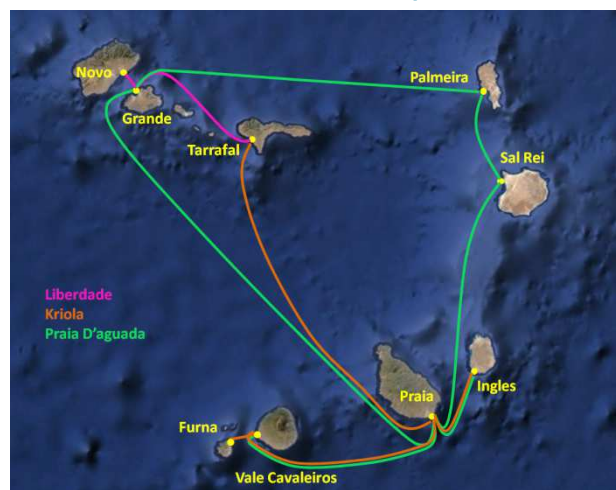
Les distances entre les îles et groupes d'îles sont importantes : les trois principaux ports sont distants de plus de 100 miles nautiques, soit 10 heures de navigation environ (10 nœuds, allure normale).

Carte des équipements



Source : Catram Consultants

Les routes des ferries rapides



Source : Catram Consultants

En raison de ces contraintes géographiques, certaines îles ont très peu de connexions. L'économie fonctionne autour de l'activité de groupe d'îles voire d'îles isolées. Par exemple :

- L'île de Sal fonctionne sur une activité qui lui est propre : c'est une île largement touristique et très bien desservie par les liaisons aériennes (passagers du tourisme). Cependant, le lien maritime no-

6.

tamment avec Praia et un peu Mindelo est impératif pour l'approvisionnement en biens de consommation et produits alimentaires.

- L'île de Boa Vista a presque les mêmes caractéristiques avec son aéroport international et les mêmes liaisons maritimes avec Praia.
- Les îles de São Vicente et Santo Antão sont unies entre elles par une forte liaison maritime sur une courte distance : deux lignes régulières de ferry font l'aller-retour plusieurs fois par jour, ce qui permet aux gens qui vivent sur Santo Antão de travailler sur São Vicente. **Cette situation est assez similaire à ce qui unit Tahiti à Moorea. Aujourd'hui, 80 à 90% du trafic national de passagers et 50% du trafic de fret national sont entre São Vicente et Santo Antão qui souligne la faiblesse des liens d'autres îles.**
- L'île de Santiago est quasi auto suffisante avec une économie basée sur l'agriculture et quelques industries. Le commerce et les services sont bien développés grâce au port et le statut de Praia comme capitale.
- Toutes les autres îles sont très peu habitées et sont approvisionnées par les îles principales.

6.5. Compte d'exploitation type en matière de desserte maritime

En l'absence des données financières et d'exploitation des différents armements, seule une approche globale par grands postes a pu être élaborée.

Grands postes des comptes d'exploitation des compagnies maritimes

	Navire de charge		NGV	Navire à passagers
	Mareva Nui	Nuku Hau	Terevau	Maupiti Express
Carburant	20 %	20 %	40 %	?
Masse salariale	35 %-40 % 11 ENIM / 5 dockers	45/50 % (équipage de 15 pers, 75 employés avec bureaux dans les ISLV – 10 personnes, atelier mécanique, soudeurs, personnel administratif...)	35 % (11 ENIM + 3 dockers ; total : 32 personnes)	? 12 employés mais 5/6 à bord (secrétaires à mi-temps)
Entretien / maintenance et amortissement	30-40 %	20 %	25 %	?
Taxes portuaires / eau / déchets		8-10 %		
Chiffre d'affaires		98 % fret (dont 33 % vente à l'aventure) / 1-2% passagers	85 % pax / 15 % voitures	95 % pax / 5 % fret

6.

6.6. Synthèse

Commentaires / Analyses	
Points forts	<ul style="list-style-type: none"> • A l'exception des Australes, tous les archipels sont desservis au minimum par 2 compagnies, ce qui génère une concurrence positive pour les populations. • Toutes les îles habitées de façon permanente sont desservies (même si la fréquence peut être très limitée) • La capacité pour le transport du fret est globalement satisfaisante. • Dynamisme du transport maritime avec renouvellement de certains navires malgré les difficultés financières (continuation d'exploitation des entreprises familiales par les nouvelles générations)
Points faibles	<ul style="list-style-type: none"> • La desserte maritime pour les passagers est souvent peu adaptée à la demande, à la fois en termes de capacité et de confort pour les voyageurs. • Les dessertes intra-archipels sont très limitées et les échanges entre les îles proches sont souvent difficiles. • Conditions d'accès des navires et de manutention des marchandises délicates voire dangereuses sur de nombreuses îles • Capacités et niveaux de formation insuffisants sur la Polynésie française
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> • Les relations directes entre archipels (sans transiter par Papeete) permettent le développement de nouvelles relations économiques. • Le retour de certains habitants vers les îles suite à la crise, notamment pour la culture du coprah, a comme incidence d'augmenter les volumes de fret retour. • Le développement de projets sur les îles permettrait de rééquilibrer un peu les trafics aller et retour. • Volonté des communes et intercommunalités de prendre en charge le transport maritime au sein des archipels.
Menaces	<ul style="list-style-type: none"> • La crise économique et la baisse de la fréquentation touristique peuvent fragiliser l'équilibre économique de certaines compagnies. • Difficultés de recrutement des navigants à court / moyen terme • Non renouvellement de l'outillage de l'entretien / réparation navale • Difficulté de renouvellement de la flotte souvent reporté en attente des choix des pouvoirs publics (défiscalisation) • Non renouvellement des officiers

7.

7. DIAGNOSTIC DES LIAISONS AERIENNES

7.1. Méthodologie

Le présent chapitre vise à porter un diagnostic d'ensemble sur les liaisons aériennes interinsulaires de Polynésie française, ce qui suppose d'en comprendre la structure, qui est elle-même basée sur deux piliers : le réseau des aéroports et le modèle économique de la compagnie qui effectue l'essentiel des vols, c'est-à-dire, Air Tahiti.

Notre analyse se fondera sur un ensemble de données recueillies aussi bien dans le cadre des commissions réunies sur le sujet qu'au travers de rencontres avec les représentants des organisations concernées.

Notre rapport suit un plan volontairement basé sur un parallélisme de forme avec celui du diagnostic des liaisons maritimes et approuvé par le maître d'ouvrage.

Il comportera les 8 parties suivantes :

1. D'abord un rappel succinct des fondements du système et du rôle des acteurs qui le composent ;
2. En second lieu, un ensemble d'analyses dites transversales comportant :
 - une présentation des dessertes en termes descriptifs et statistiques : Quelles sont les liaisons existantes ? Quels sont leurs trafics ?
 - l'analyse du premier pilier sur lequel repose le système, c'est-à-dire le réseau des aéroports : Quelles sont ses caractéristiques techniques ? Quels types d'avions peut-il accueillir ? Comment est-il géré ? Que représente-t-il en termes de recettes et de dépenses ?
 - ensuite, une présentation descriptive des éléments qui contribuent aux dessertes: la flotte d'avions utilisés, leur consommation de carburant leur âge, leur maintenance, les ressources humaines ;
3. En troisième lieu, l'analyse des dessertes vue sous l'angle de l'économie du système : cadre juridique, adéquation du modèle économique du transporteur par rapport aux enjeux et contraintes, équilibre financier du système. Cette partie comporte aussi une présentation des dessertes particulières que constituent les transferts sanitaires et les charters scolaires.
4. En quatrième lieu, une présentation qualitative et quantitative de ce que représente le fret aérien inter-îles ;
5. En cinquième lieu, une analyse des liaisons aériennes par faisceau géographique ;
6. En sixième lieu, une brève comparaison avec d'autres systèmes de transport aérien de type benchmark ;
7. En septième lieu, la présentation, demandée par le CCTP, d'un compte d'exploitation type de desserte aérienne, y compris évaluation de l'impact des mesures de défiscalisation relatives au financement des avions et au carburant ;
8. En huitième lieu enfin, une synthèse visant à faire ressortir l'essentiel et à présenter des orientations pour la deuxième phase de l'étude du schéma directeur.

7.

7.2. Analyses transversales

7.2.1. Le système de desserte aérienne de la Polynésie française : Principes généraux

La Polynésie française s'est dotée depuis les années 80 d'un système de dessertes aériennes qui permet aujourd'hui de relier entre eux 47 aérodromes situés sur 47 îles différentes, y compris celui de Faa'a qui constitue le centre à partir duquel rayonnent les liaisons vers les 46 autres îles.

Ce système de desserte est exceptionnel par le nombre d'aéroports relié et par l'étendue du territoire couvert, alors même que la population intéressée, c'est-à-dire celle des îles desservies hors Tahiti, était en 2012 d'environ 83 000 habitants.

Il possède sa propre cohérence interne : les caractéristiques des aérodromes qui ont été construits et la flotte d'avions utilisés se correspondent et les choix effectués dans ces deux domaines s'expliquent les uns par les autres.

L'ensemble demande par ailleurs à être exploité avec le haut niveau de sécurité qu'exige par construction le transport public de passagers aériens. Cette exigence passe par la mise en application et le contrôle vigilant de l'ensemble de la réglementation technique applicable aux compagnies aériennes mais aussi aux aéroports, ce qui suppose la présence réelle des compétences correspondantes. Cette exigence est encore renforcée dans le cas de la Polynésie française par le survol presque constant de l'océan et par le besoin de qualifications particulières pour l'atterrissage sur certaines pistes non accessibles aux pilotes qui n'ont pas été préalablement spécifiquement qualifiés pour l'usage de ces pistes dites à usage restreint.

Le fonctionnement du système repose ainsi sur les actions complémentaires et coordonnées de plusieurs acteurs aux qualifications professionnelles éprouvées : le Service d'Etat de l'Aviation civile en Polynésie française, La Direction de l'Aviation civile de Polynésie française, la société Aéroport de Tahiti, et les transporteurs aériens dont la compagnie aérienne régulière Air Tahiti (voir partie Réglementation).

7.2.1.1. Le rôle de la société Aéroport de Tahiti

L'aéroport de Tahiti Faa'a ainsi que les aéroports de Bora-Bora, Raiatea et Rangiroa appartiennent à l'Etat qui en a confié la gestion à la société Aéroports de Tahiti (ADT) :

L'aéroport de **Tahiti Faa'a** est géré dans le cadre d'un contrat de concession de 30 ans signé en 2010.

Les aéroports de **Bora-Bora**, **Raiatea** et **Rangiroa** sont gérés dans le cadre d'une Convention d'Autorisation d'occupation temporaire, également signée en 2010 d'une durée de cinq ans renouvelable (dont le premier renouvellement était en cours au moment de notre état des lieux).

L'aéroport de Tahiti Faa'a est l'aéroport international de la Polynésie française, mais il est aussi le cœur du système de transport aérien interinsulaire. En nombre de passagers, son trafic est à 55% constitué par les passagers intérieurs et à 45% par les passagers internationaux.

7.2.1.2. Le rôle de la compagnie Air Tahiti et des autres transporteurs

La compagnie Air Tahiti est le transporteur en charge d'assurer les liaisons aériennes régulières à l'intérieur de la Polynésie française. Cette mission qu'elle exerce de fait depuis les années 1980 a fait l'objet en 1990 d'une Convention signée entre le territoire et la compagnie intitulée « Convention pour le développement harmonieux du transport aérien insulaire ». Dans son principe, la Convention ne garantissait pas à Air Tahiti

7.

l'exclusivité du marché, mais un volume minimum d'activité et lui impose en contrepartie un programme minimum de dessertes.

Le volume d'activité garanti ayant été octroyé en 1990, selon cette convention, pour 20 ans, le cadre juridique dans lequel la compagnie exerce son activité au profit de la collectivité n'est plus clairement défini depuis 2010 et l'élaboration d'un cadre renouvelé fait partie des questions pendantes au moment du présent état des lieux.

Les autres acteurs du système polynésien de transport aérien sont les suivants :

- Air Archipels, filiale à 100 % d'Air Tahiti, créée en 1996 et spécialisée dans le transport à la demande ainsi que dans les évacuations sanitaires (EVASAN). La flotte d'Air Archipels est composée de 3 Beechcraft B200 King Air et 2 Twin Otter DHC6-300. Depuis 2006, Air Archipels est aussi affrétée par sa maison-mère Air Tahiti pour des vols inter îles aux Tuamotu) ;
- Pol'air, société indépendante, qui exploite 1 avion (Beechcraft 1900D de 19 places). Il s'agit d'une société de transport à la demande, pour des passagers ou du fret, qui effectue aussi quelques évacuations sanitaires ;
- Tahiti-Helicopters qui travaille aux départs de Tahiti, Moorea et Bora Bora. La société propose des circuits privés, des transferts entre Tahiti et Moorea ou encore divers services aériens (photo, lutte contre incendie, EVASAN...) ;
- Air Tetiaroa, société spécialisée qui ne fait pas à proprement parler partie du système de transport public puisqu'elle est dédiée à la desserte de l'Hôtel Brando ;
- Tahiti Air Charter (vols à la demande en hydravion) ;
- Une petite société en projet (Air Gekko).

7.2.2. Etat général des liaisons à l'échelle du Pays

Il convient d'abord de rappeler qu'il n'existe à l'heure actuelle en Polynésie française qu'un seul opérateur de **transport aérien public de passagers régulier**, c'est-à-dire respectant la notion de série de vols régulièrement programmé : la compagnie Air Tahiti.

L'ensemble des liaisons à l'échelle du Pays se confond donc avec le programme des vols d'Air Tahiti¹⁸.

Ce programme relie d'une part chacune des 46 îles à Tahiti, soit directement soit avec escale intermédiaire. Mais il comporte aussi des liaisons inter-îles, soit à l'intérieur d'un même archipel, soit entre archipels.

Il est effectué au moyen d'une flotte principalement composée d'ATR, et en complément de Twin Otter et de Beechcraft. (Nous reviendrons sur l'analyse de la flotte et du modèle économique de la compagnie. Le programme détaillé de la compagnie sous forme d'horaire publié est par ailleurs annexé au présent rapport.)

La liaison la plus courte, Tahiti-Moorea, a une longueur de 15 km et s'effectue en 7 minutes de vol.

La plus longue relie Tahiti à Mangaréva dans l'archipel des Gambier. Elle a une longueur de 1 600 km et s'effectue en environ 3h30 en vol direct.

¹⁸ Air Tahiti dessert aussi Rarotonga aux îles Cook. Toutes les autres liaisons desservies par Air Tahiti forment les liaisons inter-îles de la Polynésie françaises.

7.

Air Tahiti dessert par ailleurs Rarotonga, aux Iles Cook.

Les fréquences sont variables et dépendent des potentiels de trafic sur chaque segment. Elles vont de 8 vols par jour à un vol par mois.

Les données de 2014 présentées par la DAC¹⁹ permettent de dresser le tableau d'ensemble succinct qui suit :

Archipel	Nombre d'aérodromes desservis	Types d'avions
Iles sous le vent	5	ATR
Tuamotu Nord	15	ATR
Marquises	4	ATR (2) +Twin Otter (2)
Australes	4	ATR
Tuamotu Est – Gambier	18	ATR(15) + Beach 900 (3)
Total	46	

7.2.3. La carte des dessertes aériennes

Au total, l'horaire publié d'Air Tahiti pour la saison hiver 2014-2015 présente 75 liaisons distinctes dont 46 sont des allers et retours entre Papeete et les 46 îles desservies, et 29 relient deux de ces îles entre elles, soit à l'intérieur du même archipel, soit entre archipels

Différentes représentations cartographiques sont jointes au présent rapport.

7.2.4. Les trafics et autres données quantitatives

7.2.4.1. Statistiques de trafic (passagers et fret)

► LE TRAFIC TOTAL INTERINSULAIRE DE PASSAGERS : PRESENTATION D'ENSEMBLE ET EVOLUTION DES DERNIERES ANNEES

L'analyse des statistiques de trafic aérien domestique en Polynésie française a été effectuée par la Direction de l'Aviation civile (DAC) dans le cadre de la note intitulée « Organisation des transports aériens intérieurs 2015-2025 – Diagnostic et axes directeurs ».

Nous en re prenons ci-après certains éléments :

Trafic total :

En 2013, le trafic aérien domestique a totalisé totalise 37.263 mouvements et 889.245 passagers (Source : Etude DAC précitée).

¹⁹ Organisation des transports aériens intérieurs 2015-2025 – Diagnostic et axes directeurs

7.

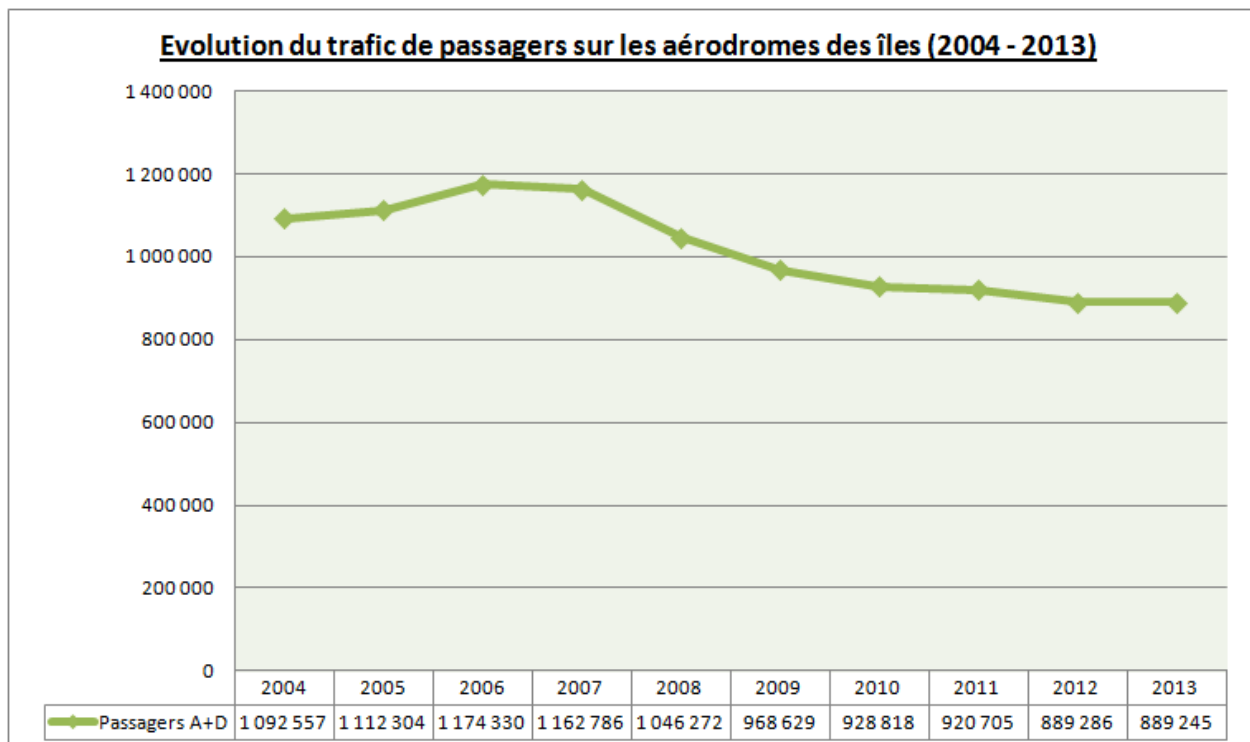
Tableau des principales liaisons et faisceaux :

Aérodrome	Nb de mvts	Passagers			Transits	PAX+ transits
		Dép.	Arrivée	TOTAL		
MOOREA	2 848	37 286	26 565	63 851	21 691	85 542
HUAHINE	3 230	42 944	44 205	87 149	34 282	121 431
BORABORA	5 968	NC	NC	252 314	11 789	264 103
RAIATEA	5 628	NC	NC	165 146	41 719	206 865
MAUPITI	802	10 584	10 817	21 401	382	21 783
RANGIROA	2 376	NC	NC	57 711	17 775	75 486
TIKEHAU	1 106	12 848	12 998	25 846	11 644	37 490
FAKARAVA	862	10 803	11 001	21 804	3 882	25 686
AUTRES AD TG	7 392	39 610	41 450	81 060	37 223	118 283
AD MARQUISES	5 133	33 646	33 310	66 956	11 354	78 310
AD AUSTRALES	1 918	23 222	22 785	46 007	16 029	62 036
TOTAL	37 263			889 245	207 770	1 097 015

La lecture de ce tableau appelle notamment les remarques suivantes :

- La liaison Tahiti-Bora Bora représente à elle-seule 28% des passagers transportés ;
- Les 8 liaisons les plus importantes en nombres de passagers représentent 78% du total.

Evolution sur la période 2004-2013



7.

On constate que le trafic total est passé entre 2007 et 2012 de 1 162 786 passagers à 889 286 passagers, soit une baisse de 25 % en 5 ans.

LE TRAFIC PAR TYPES D'AEROPORTS ET PAR MOTIFS DE VOYAGES

Nous avons ci-après, en reprenant les chiffres présentés par la DAC dans l'étude déjà citée, réparti les trafics en 3 groupes d'aéroports :

- Ceux qui ont un trafic annuel supérieur à 20 000 passagers ;
- Ceux qui ont un trafic annuel compris entre 1000 et 20 000 passagers par an ;
- Ceux qui ont un trafic inférieur à 1000 passagers par an.

Nous avons par ailleurs, dans les trois catégories, conservé l'évaluation de la répartition entre demande touristique et demande résidente telle que présentée dans l'étude citée de la DAC.

(i) PREMIER GROUPE : LES AEROPORTS QUI DEPASSENT 20 000 PASSAGERS PAR AN (10 AEROPORTS)

Escales	Population 2012	PAX 2013	Total demande tourisme A/R	% de demande touriste	Demande résident (tourisme famille + résident)	% demande résident	Taux de départ résident
ILES DU VENT							
MOOREA	16 899	63851	147631	231%	Non calculé	Non calculé	Non calculé
ILES SOUS LE VENT							
BORA BORA	9596	252 314	189334	75%	62980	25%	3,3
HUAHINE	6303	87 149	21565	25%	65584	75%	5,2
RAIATEA/Tahaa	17457	165 146	30125	18%	135021	82%	3,9
MAUPITI	1194	21 401	8687	41%	12714	59%	5,3
TUAMOTU NORD							
RANGIROA	2567	57 711	21546	37%	36165	63%	7,0
TIKEHAU	529	25 846	12772	49%	13074	51%	12,4
FAKARAVA	806	21 804	6618	30%	15186	70%	9,4
MARQUISES							
NUKUHIVA	2967	34 385	8300	24%	26085	76%	4,4
HIVA OA /Tahuata/Fatu Hiva	3498	22 014	5179	24%	16835	76%	2,4

DEUXIEME GROUPE : LES AEROPORTS QUI ONT UN TRAFIC COMPRIS ENTRE 1 000 ET 20 000 PASSAGERS PAR AN (26 AEROPORTS)

Escales	Population 2012	PAX 2013	Total demande tourisme A/R	% de demande touriste	Demande résident (tourisme famille + résident)	% demande résident	Taux de départ résident
TUAMOTU NORD							

7.

Escales	Population 2012	PAX 2013	Total demande tourisme A/R	% de- demande touriste	Demande résident (tourisme famille + résident)	% demande résident	Taux de départ résident
MANIHI	685	5 632	845	15%	4787	85%	3,5
MATAIVA	280	6 045	968	16%	5077	84%	9,1
TAKAROA	882	4 941	204	4%	4737	96%	2,7
TAKAPOTO	380	2 371	407	17%	1964	83%	2,6
KAUKURA	475	2 566	611	24%	1955	76%	2,1
AHE	552	5 949	1222	21%	4727	79%	4,3
KAUEHI	257	1 971	204	10%	1767	90%	3,4
ARUTUA	680	6 644	305	5%	6339	95%	4,7
KATIU	250	1 203	0	0%	1203	100%	2,4
ARATIKA	160	1 803	611	34%	1192	66%	3,7
NIAU	226	1 330	204	15%	1126	85%	2,5
APATAKI	350	1 861	1018	55%	843	45%	1,2
NAPUKA	299	1 107	0	0%	1107	100%	1,9
MARQUISES							
UA HUKA	621	3 533	1445	41%	2088	59%	1,7
UA POU	2175	7 024	1314	19%	5710	81%	1,3
AUSTRALES							
RURUTU	2322	16 355	2234	14%	14121	86%	3,0
TUBUAI	2170	15 240	920	6%	14320	94%	3,3
RAIVAVAE	940	8 353	1840	22%	6513	78%	3,5
RIMATARA	873	6 059	526	9%	5533	91%	3,2
TUAMOTU EST-GAMBIER							
ANAA	497	2 442	509	21%	1933	79%	1,9
MAKEMO	832	8 093	916	11%	7177	89%	4,3
HAO	1066	8 406	611	7%	7795	93%	3,7
GAMBIER (Mangareva)	1239	7 254	1018	14%	6236	86%	2,5
FAAITE	401	1 190	0	0%	1190	100%	1,5
REAO	379	1 289	509	39%	780	61%	1,0
RAROI	233	1 442	0	0%	1442	100%	3,1

7.

(i) TROISIEME GROUPE : LES AEROPORTS QUI ONT UN TRAFIC DE MOINS DE 1000 PASSAGERS PAR AN (10 AEROPORTS)

Escales	Population 2012	PAX 2013	Total demande tourisme A/R	% de- mande touriste	Demande résident (tourisme famille + résident)	% demande résident	Taux de départ résident
TUAMOTU NORD							
HIKUERU	150	904	102	11%	802	89%	2,7
TUAMOTU EST-GAMBIER							
TATAKOTO	287	895	0	0%	895	100%	1,6
PUKARUA	227	770	0	0%	770	100%	1,7
TUREIA	243	854	0	0%	854	100%	1,8
TAKUME	116	498	0	0%	498	100%	2,1
FANGATAU	145	879	0	0%	879	100%	3,0
PUKA PUKA	166	689	0	0%	689	100%	2,1
FAKAHINA	155	584	0	0%	584	100%	1,9
VAHITAHU	105	461	0	0%	461	100%	2,2
NUKUTAVAKE	188	987	0	0%	987	100%	2,6

7.2.5. Problématiques des hydrocarbures spécifiques au transport aérien

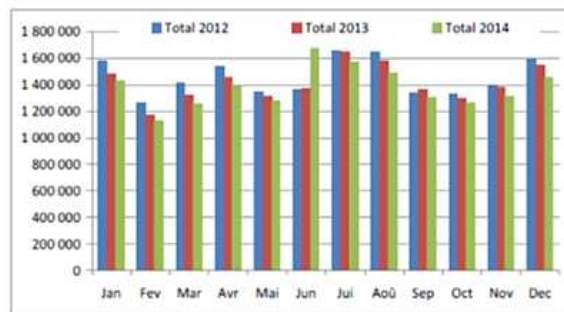
7.2.5.1. Consommations de carburant et émissions de GES

Nous reproduisons ci-dessous les consommations mensuelles de carburant d'Air Tahiti de 2012 à 2014 (source compagnie).

7.

Consommation carburant Air Tahiti 2012 à 2014 en Litres

	Jan	Fev	Mar	Avr	Mai	Jun	Jui	Aoû	Sep	Oct	Nov	Dec	Total
2012													
PPT 2012	1 401 179	1 125 023	1 221 243	1 278 325	1 163 750	1 076 432	1 414 941	1 392 878	1 119 865	1 125 823	1 173 260	1 275 542	14 768 261
Autres escales (Iles + RAR)	176 763	134 986	196 144	259 552	186 736	285 796	238 292	252 043	221 553	201 365	221 459	321 530	2 696 219
Total 2012	1 577 942	1 260 009	1 417 387	1 537 877	1 350 486	1 362 228	1 653 233	1 644 921	1 341 418	1 327 188	1 394 719	1 597 072	17 464 480
2013													
PPT 2013	1 300 655	1 021 181	1 116 776	1 248 449	1 152 102	1 152 257	1 421 487	1 382 907	1 178 801	1 105 308	1 216 647	1 254 775	14 551 345
Autres escales (Iles + RAR)	176 529	153 869	205 367	210 201	163 865	218 906	223 160	199 602	183 167	189 994	163 953	292 026	2 380 639
Total 2013	1 477 184	1 175 050	1 322 143	1 458 650	1 315 967	1 371 163	1 644 647	1 582 509	1 361 968	1 295 302	1 380 600	1 546 801	16 931 984
2014													
PPT 2014	1 281 659	1 005 083	1 064 253	1 199 484	1 123 761	1 463 402	1 360 981	1 309 453	1 092 275	1 072 177	1 129 980	1 109 952	14 212 460
Autres escales (Iles + RAR)	150 708	127 811	186 924	201 641	153 867	206 290	208 652	175 894	208 691	189 344	179 594	342 970	2 332 386
Total 2014	1 432 367	1 132 894	1 251 177	1 401 125	1 277 628	1 669 692	1 569 633	1 485 347	1 300 966	1 261 521	1 309 574	1 452 922	16 544 846



Le tableau ci-dessous récapitule l'ensemble de ces consommations sur les trois dernières années :

	2012	2013	2014
Consommation carburant (litres)	17 464 480	16 931 984	16 544 846
Sièges offerts (SKO)	422 000 000	413 000 000	398 000 000
Passagers.km (PKT)	267 000 000	262 000 000	257 000 000
Taux remplissage	63,3%	63,4%	64,6%
Conso (l/p.100km)	6,54	6,46	6,44
Emissions directes de GES (gCO₂/pkt)	162	160	160
Heures de vol	20 856	20 118	19 537
Conso horaire	837	842	847

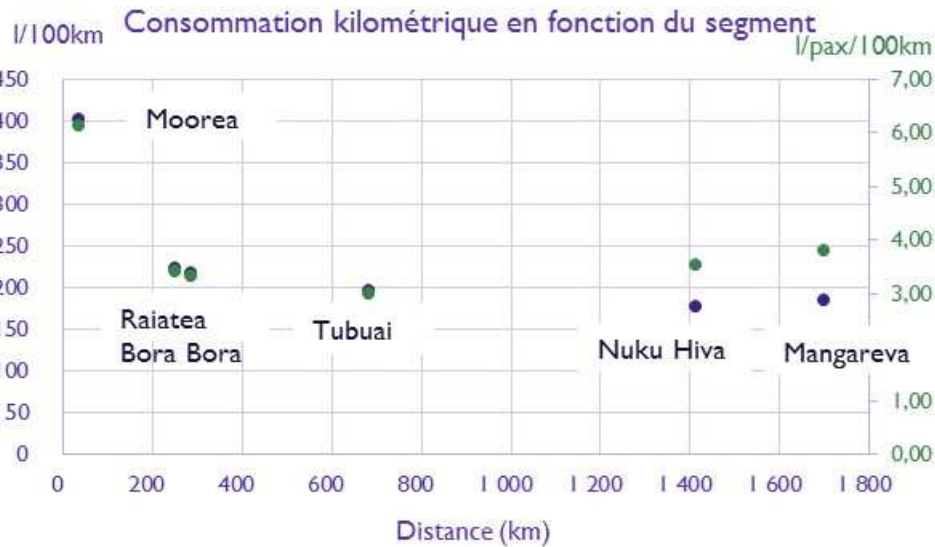
La consommation moyenne par passager se situe à environ 6,5 litres pour 100km, ce qui correspond à la consommation d'une voiture diesel moyenne du parc automobile français. Les émissions (directes) sont donc de 160 gCO₂ par pkt. Cette valeur se situe dans la moyenne attendue pour les distances considérées (l'ADEME donne des valeurs situées entre 140 et 200 gCO₂ pour des distances de 0 à 2000 km). On peut par ailleurs en conclure que le facteur d'émissions actuellement utilisé pour la Polynésie française dans l'outil Bilan Carbone V7 est faux (86 gCO₂ indiqués).

► CONSOMMATIONS PAR SEGMENTS

La consommation d'un appareil est plus élevée au décollage qu'en vitesse de croisière. En conséquence, la consommation rapportée à la distance sera supérieure pour les trajets courts. Le graphique ci-dessous présente pour différentes destinations, au départ de Tahiti :

- la consommation kilométrique d'un aéronef (en litre/100km) ;
- la consommation rapportée au passager, en litres/pax/100km pour le maximum de charge marchande admissible ;

7.



On constate comme pressenti que la consommation pour un trajet vers Moorea est importante du fait de la proportion prise par le décollage sur le temps de vol. Sur des trajets moyens, le décollage n'influe plus autant sur la consommation. Pour un vol à 100% de taux de charge vers les Iles sous le vent ou les Australes, la consommation par passager est de l'ordre de 3,5 litres aux 100 km. Pour de longues destinations, l'aéronef emporte jusqu'à 2,5 tonnes de carburant ce qui implique une charge marchande moins élevée. L'avion consomme donc moins de carburant, mais la dépense énergétique par passager remonte.

En termes énergétiques, il serait avantageux d'effectuer un arrêt intermédiaire pour ravitailler sur les trajets de longue distance. Dans le cas de Mangareva, le détour nécessaire vers Hao annulerait le gain de carburant, mais cette stratégie est envisageable pour la desserte des Marquises. D'autres critères (temps de trajet, confort des passagers) entrent en compte pour Air Tahiti qui mènent au maintien d'une ligne directe entre Tahiti et Nuku Hiva.

Un comparatif énergétique entre transport aérien et maritime sur la liaison Tahiti Moorea est proposé plus loin dans ce document.

▶ PISTES D'AMELIORATION

Le taux de remplissage des cabines reste facteur d'optimisation principal de la consommation par passager. Il est influencé à deux niveaux :

- Par l'adéquation de l'offre à la demande. Air Tahiti a su faire face à la baisse du nombre de passagers sur ses lignes en diminuant également son offre. Le taux de remplissage s'est amélioré de plus d'1% depuis 2012 ce qui est bénéfique d'un point de vue environnemental. La consommation par passager.km transporté a en effet baissé de 1% sur la même période, alors que la consommation horaire augmentait.
- Par le poids des passagers. En effet d'un point de vue règlementaire, le nombre de places proposées est calculé de façon à ne pas surcharger l'avion. Ainsi, des campagnes annuelles de pesage sont faites sur les passagers (par archipel) de façon à déterminer le nombre de places proposées dans chaque avion. Ainsi aux Marquises les ATR 72 pourtant équipés de 68 places ne peuvent proposer que 58 sièges. D'autres compagnies aériennes font face aux mêmes problèmes, y compris dans le Pacifique. Ainsi la compagnie Samoa Air fait désormais payer ses clients au poids transporté et non au siège.

7.

Notons qu'un ATR 42 et un ATR 72 ont sensiblement la même consommation horaire. Il est donc beaucoup plus intéressant en termes d'énergie (et financièrement) pour Air Tahiti de n'utiliser que des ATR 72. Les ATR 42 sont donc destinés à desservir les îles dont les pistes sont trop courtes pour accueillir des ATR 72. Aujourd'hui la compagnie estime avoir atteint la « composition optimale de la flotte » pour répondre à ses besoins (deux ATR42 et sept ATR72). Les technologies de motorisation évoluent lentement et peu de gains sont donc à attendre à court terme sur le matériel. Le remplacement des sièges actuellement utilisés par des sièges plus légers est envisagé par la compagnie, mais le gain en termes de consommation n'a pas encore été chiffré.

7.2.5.2. Stockage et avitaillement

Aujourd'hui Air Tahiti gère 11 sites de stockage dans les îles, qui servent également à l'avitaillement des autres compagnies ainsi qu'à l'armée. L'essentiel de l'avitaillement des avions est fait à Tahiti (entre 80% et 90% des volumes).

Le transport se fait soit en conteneurs pour les îles les plus importantes, soit en fûts. Le système actuel fonctionne mais aujourd'hui les stockages n'ont pas fait l'objet d'une déclaration aux installations classées, et certains ne sont pas aux normes environnementales (pas de bac de rétention). Un contentieux oppose actuellement le Pays (DIREN et DAC) et la compagnie, qui s'est vue temporairement retirer ses Autorisations d'Occupation du Territoire (AOT) pour non-respect de la réglementation.

Lors de nos discussions avec les différentes parties, nous n'avons pas relevé d'obstacles techniques majeurs à la mise aux normes des différents lieux de stockage. Cependant, les investissements à réaliser peuvent être assez importants dans certains cas impliquant du génie civil. La négociation entre le Pays et la compagnie semble donc plus relever d'un problème financier (le surcoût d'investissement et de frais de maintenance doit-il être financé par le Pays ou répercuté sur le prix du billet). Rappelons que le FPPH prévoyait initialement de financer les stockages d'hydrocarbures, mais que le montant dédié a été placé à 0,00 F par litre.

7.2.5.3. Age moyen des avions et besoins de renouvellement

Dans le cadre de sa stratégie de développement sur laquelle nous reviendrons ultérieurement, la compagnie Air Tahiti gère l'entretien et le renouvellement de sa flotte en tenant compte de l'incidence des mesures de défiscalisation qu'elle peut obtenir. Ce point sera traité de manière détaillée conformément à la demande formulée par le maître d'ouvrage dans le cadre du Cahier des Clauses techniques particulières de notre mission.

7.2.5.4. Entretien et maintenance des avions

L'essentiel de la flotte utilisée appartenant à la compagnie Air Tahiti et à sa filiale Air Archipels, les indications que nous pouvons donner sur l'entretien et la maintenance des avions relèvent fondamentalement des conditions dans lesquelles ces fonctions sont assurées dans le cadre du groupe Air Tahiti, qu'il s'agisse de l'exercice de ses fonctions techniques, des qualifications professionnelles de ses équipes, de sa stratégie de renouvellement de flotte, et des modalités de financement. Nous examinerons ces différents points dans le cadre du focus sur le groupe que comporte le présent rapport.

7.

7.2.6. L'infrastructure aéroportuaire et sa gestion

7.2.6.1. Le réseau d'aéroports

Les 46 aérodromes desservis par voie aérienne depuis Tahiti équipent 46 îles dont les populations vont d'environ 17 000 habitants pour Moorea et Raiatea à une centaine d'habitants par île à peine dans plusieurs cas des Tuamotu Nord et des Tuamotu Est.

Ces aérodromes sont, à l'exception de 5 d'entre eux, dimensionnés et équipés pour recevoir la flotte d'ATR 72 (66 places) ou d'ATR 42 (48 places) d'Air Tahiti, avec cependant, dans un certain nombre de cas, des limitations de la longueur de piste utilisable et, par voie de conséquence, des limites d'emport en nombres de passagers et/ou en charge de fret qu'il est possible de prendre en charge.

7.2.6.2. Caractéristiques techniques et opérationnelles

Comme l'explique très bien l'étude déjà citée de la DAC de Polynésie française, le Pays a procédé depuis une vingtaine d'années, à la normalisation de l'ensemble de ses pistes pour une classe d'aérodrome 2B ou 3C, afin d'accueillir des turbopropulseurs de la gamme ATR 42/72, composant principalement la flotte d'Air Tahiti.

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

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

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

En fonction de la classe de l'aérodrome, des caractéristiques physiques et des dégagements aéronautiques doivent être respectés.

A l'exception des pistes d'Apataki, Takume et Fakahina dans les Tuamotu, et de Ua Pou et Ua Huka dans les Marquises, toutes les pistes de Polynésie française entrent dans les classes 2B/3C et sont accessibles à l'ATR72 et/ou à l'ATR42.

Il semble ainsi acquis que le patrimoine aéroportuaire polynésien est désormais configuré sur ces classes d'aérodrome (2B/3C), à l'exception des aérodromes non accessibles à l'ATR (code 1B).

Cela signifie que le type d'avion utilisé devrait rester le même jusqu'à l'échéance du Schéma directeur et vraisemblablement au-delà, du moins pour le transport public des populations des îles.

7.

Une exploitation de gamme jet de type nécessiterait en effet *a minima* une longueur de piste de 2000 mètres. Elle nécessiterait donc des ajustements pouvant se révéler prohibitifs pour le maître d'œuvre au vu des configurations physiques particulières des sites (sauf à imaginer des investissements de très grand luxe dont le financement ne pourrait être que privé et dont les impacts environnementaux devraient être soigneusement contrôlés).

7.2.6.3. Elaboration d'une base de données et cartographie des aérodromes de Polynésie française

Nous avons, pour les besoins du présent diagnostic, élaboré une base de données des aéroports de Polynésie française qui en regroupe les caractéristiques techniques, les statistiques annuelles de trafic et certaines données économiques.

Cette base de données (version provisoire) est à la disposition du Pays.

7.2.6.4. Les modalités de gestion des aéroports

▶ LES GESTIONNAIRES D'AÉROPORTS ET LEURS RESPONSABILITES

Rappelons d'abord que sur les 46 aérodromes des Iles, 3 appartiennent à l'Etat français et sont gérés par Aéroport de Tahiti, les 43 autres appartenant à la Polynésie française et sont gérés par sa Direction de l'aviation civile (DAC).

Or le rôle de gestionnaire d'aéroport emporte des responsabilités précises dans le domaine de la sécurité aérienne.

D'une part, le gestionnaire d'aéroport est le fournisseur du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie (SSLIA) au moyen de véhicules agréés et de pompiers qualifiés qui dépendent de la catégorie d'aéronefs qu'accueille l'aéroport, ainsi que des moyens du service de prévention péril animalier (SPPA).

Il est également, lorsque ce service existe, le fournisseur du service d'information de vol (service AFIS).

Par ailleurs, le gestionnaire a la responsabilité de faire certifier l'infrastructure et les installations au titre de la certification de sécurité aéroportuaire depuis qu'a été institué ce type de certification sous l'égide de l'OACI et que la notion a été reprise dans le cadre de la réglementation de l'Agence européenne de sécurité aéroportuaire ainsi que dans la réglementation française pour les aérodromes qui ne relèvent pas encore directement de la réglementation européenne.

La certification de sécurité aéroportuaire s'applique ainsi actuellement en Polynésie française au-dessus du seuil de 30 000 passagers par an. Actuellement, 9 aérodromes gérés par la DAC sont certifiés, de même que les aéroports gérés par ADT.

▶ LES COÛTS ET RECETTES D'EXPLOITATION

Les coûts d'exploitation et/ou d'investissements aéroportuaires engendrés par les exigences de sécurité ne sont pas négligeables et la DAC de Polynésie a été confrontée il y a quelques années à un défi dans ce domaine.

7.

La solution apportée à ce problème a été que le système de la taxe d'aéroport existant en France a été étendu en 2011 à la Polynésie française, de même qu'il l'a été à la Nouvelle-Calédonie et à Mayotte. La taxe étant de ce fait due par Air Tahiti au titre de ses opérations sur les aéroports concernés, Il en est résulté une augmentation des tarifs de la compagnie d'environ 8% entre 2010 et 2012.

Concernant l'ensemble des dépenses à sa charge dans les domaines de l'infrastructure, des équipements et du fonctionnement des 43 aérodromes dont elle a la charge, la DAC a réalisé une projection pour la période 2014-2020 sur laquelle sont précisées les dépenses couvertes à 100% par la taxe d'aéroport.

Nous reproduisons ci-après cette projection.

Il s'en déduit en fin de tableau que le montant restant annuellement à la charge du Gouvernement de Polynésie française est en ordre de grandeur proche de 2 milliards de francs CFP.

			(en MF)							
INFRASTRUCTURES										
Valeur Patrimoniale	Dépenses	Taux de Valeur Patrimoine alloué	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
27 046	<u>Investissements</u>	4,50%								
	<i>Etudes Normalisation 2B - 3C</i>		150	100	100	100	100	100	100	
	<i>Réhabilitation (chaussée)</i>		850	800	950	800	875	800	850	
	<u>Fonctionnement</u>	1%								
	<i>Entretien</i>		250	260	275	310	310	310	310	
		SOUS- TOTAL	1250	1160	1325	1210	1285	1210	1260	
SERVICES										
Nature	Dépenses	Recettes	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
SSLIA	<u>Investissements</u>	Dépenses couvertes à 100% par la Taxe Aéroportuaire (TAP)								
	<i>Matériels (vedettes, camions, ...)</i>		6	17	5	5	6	8	10	
	<u>Fonctionnement</u>									
	<i>Entretien + Personnel + Formations</i>		580	620	680	700	740	760	795	
SPPA	<u>Investissements</u>	Dépenses couvertes à 100% par la Taxe Aéroportuaire (TAP)								
	<i>Matériels (clôtures, véhicules, ...)</i>		30	150	75	45	5	5	5	
	<u>Fonctionnement</u>									
	<i>Entretien+ Formations</i>		5	5	5	8	5	5	5	
PSNA	<u>Investissements</u>	N/A								
	<i>Matériels</i>		0	0	0	0	0	0	0	

7.

	<u>Fonctionnement</u>								
	<i>Entretien + Formations</i>		24	25	23	24	26	24	24
MET	<u>Investissements</u>	N/A							
	<i>Matériels (point de mesure de vent, balisage ...)</i>		65	250	250	250	110	110	110
	<u>Fonctionnement</u>								
	<i>Entretien + Personnel + Formations</i>		75	80	95	115	120	120	120
GARAGE SSLIA	<u>Investissements</u>	Dépenses couvertes à 100% par la Taxe Aéroportuaire (TAP) Remarque : Chiffre <i>Matériels</i> corrigé par nous-même pour l'année 2016 (75 au lieu de 1075 dans le document DAC)							
	<i>Matériels</i>		60	75	75	55	55	55	55
	<u>Fonctionnement</u>								
	<i>Entretien + Personnel + Charges diverses</i>		85	103	113	125	137	150	165
Moyens Généraux	<u>Investissements</u>	N/A							
	<i>Matériels</i>		1	1	1	1	1	1	1
	<u>Fonctionnement</u>								
	<i>Entretien + Personnel + Charges diverses</i>		264	269	271	291	310	318	325
MTO aéronautique	<u>Investissements</u>	N/A							
	<i>Matériels (METAR)</i>		25	25	25	0	0	0	0
	<u>Fonctionnement</u>								
	<i>Entretien</i>		21	21	21	21	21	21	21
		SOUS- TOTAL	1241	1641	1639	1640	1536	1577	1636
Total infra +services			2491	2801	2964	2850	2821	2787	2 896
Total couvert par TAP			766	970	953	938	948	983	1035
Sous-total non couvert par TAP			1725	1831	2011	1912	1873	1804	1861

Source : DAC – Note sur l'organisation des transports aériens intérieurs 2015-2025

7.2.6.5. Eléments d'analyse

- ▶ FAUT-IL DELEGUER LA GESTION DES AERODROMES APPARTENANT A LA POLYNESIE FRANÇAISE ?

Le mode de gestion présenté ci-dessus correspond à une gestion en régie directe par une administration publique. Or, la plupart des centres d'activité sont petits en taille et demandent une adaptation pragmatique à la situation locale.

L'exemple-type du problème rencontré est celui du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie sur des aérodromes où se pose un avion par semaine, et parfois plus rarement encore.

7.

La réglementation de sécurité du transport public de passagers veut que l'aérodrome considéré dispose d'un service SSLIA qualifié et dimensionné en fonction du type d'avion accueilli, donc de pompiers d'aérodrome dûment qualifiés ainsi que d'au moins un véhicule de lutte contre l'incendie répondant à des normes très précises. A l'évidence, il est économiquement indispensable que les moyens humains correspondants puissent être gérés dans une logique de temps partiel, d'autant que de nombreuses tâches doivent être assurées selon une autre répartition dans le temps (gardiennage, surveillance et dépannages d'équipements électriques ou radioélectriques, surveillance du dépôt de carburant d'aviation, alimentation du groupe électrogène lorsqu'il en existe un, permanence d'un service de renseignements pour les passagers, stockage éventuel du fret aérien...) et que certains des moyens nécessaires peuvent par ailleurs faire l'objet d'une utilisation partagée avec la collectivité locale en fonction de ses besoins.

Le même raisonnement que pour les pompiers d'aérodromes pourrait être fait pour les agents en charge du service d'information de vol (service AFIS), là où il en existe, et pour les techniciens de maintenance.

► FAUT-IL REALISER DE NOUVEAUX INVESTISSEMENTS AEROPORTUAIRES ?

Cinq aérodromes (Apataki, Takume et Fakahina dans les Tuamotu, ainsi que Ua Pou et Ua Huka dans les Marquises) ne sont pas accessibles en ATR du fait des dimensions de leurs pistes, et leur desserte, qui se fait au moyen d'aéronefs plus petits (Twin Otter et/ou Beech 200) pose un problème dans la mesure où elle se traduit par un déficit d'exploitation très élevé par rapport au prix payé par les passagers.

Dès lors, la question de mettre ces aérodromes au standard ATR, au prix de travaux importants, a pu être posée en partant de l'idée que l'investissement réalisé pourrait être élevé à court terme mais induire en contrepartie une réduction, voire la disparition dans la durée du déficit d'exploitation constaté.

L'idée se comprend dans sa logique de base, mais le vrai bilan actualisé des coûts et des avantages de chaque solution supposerait des données très réalistes sur le coût des travaux possibles comme sur l'économie de l'exploitation ultérieure.

Ces données réalistes n'étant pas véritablement disponibles, la question reste pendante en l'absence d'études préliminaires plus précises.

A fortiori, l'idée de créer un ou deux aérodromes nouveaux, à Rapa et Makatea notamment, ne pourrait faire l'objet d'une évaluation véritable qu'après une étude de faisabilité comportant un chiffrage fondé sur des données techniques.

NB : Discussion sur le cas de Hao en fonction du projet industriel chinois.

7.2.7. Les avions et autres aéronefs utilisés

7.2.7.1. Principales catégories d'aéronefs

► LA SERIE ATR 42/72

L'aéronef jugé optimal pour la desserte de la plupart des îles de Polynésie française est l'ATR dans ses deux séries ATR 42 et ATR 72 respectivement équipés de 48 et 68 places.

Ce choix ne nous semble pas contestable et nous le validons pleinement. Il correspond en effet à un avion régional reconnu comme robuste et économique, et est adapté au choix de normalisation des caractéristiques techniques du système de pistes qui a été adopté au cours des années pour la plupart des aérodromes.

7.

Il est à noter que la compagnie Air Tahiti renouvelle progressivement sa flotte et passe des séries ATR 42/72 – 500 aux séries ATR 42/72-600. Cette démarche s'appuie sur les avantages de la similarité de nombreuses pièces entre les séries successives et sur les avantages de cette similarité en termes d'économie et de souplesse d'exploitation dans le cadre d'un renouvellement de flotte.

La similarité de la gamme ATR 500/600 offre ainsi des avantages en termes de :

- *maintenance* : composants similaires des systèmes électriques, hydrauliques et carburant, hélices, commandes de vol et trains d'atterrissage, moteur ;
- *formation équipages et techniciens* : qualification type entre les deux séries, favorisant un pôle commun en équipages et techniciens ;
- *certification* : certificat de la série ATR-600 de même type que celui de la série ATR-500. L'ATR-600 s'intègre dans la structure technique et opérationnelle d'une flotte ATR-500 sans contraintes de réaménagements ;
- *dotation en pièces détachées* : complément marginal en pièces détachées.

▶ LES AUTRES AVIONS UTILISES

Les pistes trop courtes et/ou trop étroites pour être desservies en ATR sont desservies par le Twin Otter, avion robuste de 19 places, ou encore par des avions de 9 places comme le BE 200 dont est dotée la compagnie Air Archipels, filiale d'Air Tahiti. Il s'agit là encore de choix classiques compte tenu des aérodromes à desservir et des potentiels de trafic.

La compagnie Pol'air effectue du transport à la demande au moyen d'un Beech 1900 de 19 places, qui est en lui-même un avion éprouvé, et c'est à la compagnie qu'il appartient de l'utiliser au mieux dans le cadre de sa stratégie commerciale et de l'optimisation de son modèle économique.

7.2.8. Les ressources humaines du système de transport aérien interinsulaire

Les ressources humaines qui assurent le fonctionnement du système de transport aérien inter-îles (hors responsabilités exercées par ailleurs par le Service d'Etat de l'Aviation civile et par la société concessionnaire de l'Etat Aéroport de Tahiti) peuvent être décomposées en deux blocs d'importances numériques inégales :

- d'une part, les ressources humaines de la Direction de l'aviation civile dans sa double mission de régulation économique et de gestionnaire du réseau des 43 aérodromes qui appartiennent à la Polynésie française ;
- et d'autre part celles du principal transporteur, c'est-à-dire de la compagnie Air Tahiti. Il faut souligner que cette composante est quantitativement plus importante que la première, en nombre d'individus comme en coût salarial.

7.2.8.1. Les ressources humaines de la DAC de Polynésie françaises

▶ DONNEES QUANTITATIVES

Selon le bilan social qui nous a été communiqué, la DAC a employée 176 agents en 2104 hors disponibilités, détachements et postes vacants.

7.

Un autre document, intitulé « effectifs cellules » fait apparaître 208 postes budgétaires dont 22 pour les fonctions d'administration centrale, étant entendu que certaines lignes portent les mentions « maquette future », « à créer » ou encore « à externaliser ».

On peut en déduire que le directeur de l'aviation civile estime ne pas disposer à court terme de toutes les ressources humaines qui lui semblent nécessaires pour assurer les missions qui lui incombent.

► QUALIFICATIONS ET FORMATION DES AGENTS

L'effectif théorique comme l'effectif réel de la DAC comportent une proportion élevée de postes qui demandent une qualification spécifique (pompiers d'aérodromes, agents AFIS...). Les pompiers d'aérodromes doivent notamment, dans le système français, être formés à Châteauroux au Centre français de formation des pompiers d'aéroport. Ce problème est connu des responsables du système et il est géré.

Mais il convient aussi d'avoir conscience que la régulation économique du système de transport aérien demande des compétences à la fois juridiques et économiques spécifiques assez peu nombreuses mais de haut niveau compte tenu des enjeux.

De telles compétences ont à notre avis fait défaut il y a quelques années comme nous le verrons au sujet des tentatives successives de délégations de service public qui ont eu lieu au cours de la période 2011-2012.

7.2.8.2. Les ressources humaines d'Air Tahiti et des autres transporteurs

C'est, dans le système de transport aérien intérieur polynésien, le groupe Air Tahiti (y compris la filiale Air Archipels) qui concentre la part la plus importante de ressources humaines qualifiées, avec 1.248 salariés en 2013 dont une partie possède des qualifications propres au métier de transporteur aérien dans ses différentes fonctions opérationnelles, techniques, commerciales et informatiques.

Nous reviendrons de façon plus détaillée sur ce sujet dans le cadre de notre focus sur le groupe Air Tahiti.

Chacun des autres transporteurs (Pol'air, Tahiti Helicopters) rassemble aussi un noyau de salariés qualifiés, dont la gestion est cependant rendue assez difficile par leur petite taille ; il faut en effet, pour ne pas perdre ses salariés formés, pouvoir leur offrir des débouchés dans la durée, ce qui est en soi difficile pour une petite société isolée au sein d'un environnement professionnel peu dense.

7.3. Analyse des dessertes aériennes : le transport de passagers

7.3.1. Le différents types de transporteurs

Cinq compagnies aériennes régulièrement dotées d'un certificat de transporteur aérien délivré par l'autorité française compétente sont basées en Polynésie française : Air Tahiti Nui, dont l'activité sort du champ de notre étude, Air Tahiti, Air Archipels, Pol'air et Tahiti Helicopters.

Parmi ces 5 transporteurs, en dehors d'Air Tahiti Nui, seule la compagnie Air Tahiti effectue du transport régulier de passagers. Air Archipels, Pol'air et Tahiti Helicopters effectuent du transport à la demande.

Les cinq sont soumises à la supervision technique du Service d'Etat de l'Aviation civile en Polynésie française.

7.

7.3.2. Focus sur le transporteur principal (Air Tahiti) et son modèle économique

7.3.2.1. Fiche d'identité de la compagnie

Le groupe Air Tahiti																							
Activités du groupe	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Air Tahiti : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Desserte aérienne régulière en ATR72 et ATR 42 ▪ Handling des compagnies internationales à Tahiti Faa'a ▪ Maintenance aéronautique ▪ Air Archipels <ul style="list-style-type: none"> ▪ Desserte aérienne régulière en Twin et Beech200 ▪ Vols à la demande ▪ Evasans ▪ Maintenance aéronautique 																						
Capital social	2 760 millions XPF																						
Actionariat	<table border="1"> <caption>Détails de l'actionariat</caption> <thead> <tr> <th>Actionnaire</th> <th>Pourcentage</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Petits porteurs (293 personnes)</td> <td>16%</td> </tr> <tr> <td>Polynésie Française</td> <td>14%</td> </tr> <tr> <td>Socredo</td> <td>13%</td> </tr> <tr> <td>A.F.D.</td> <td>8%</td> </tr> <tr> <td>Personnels (Salariés et Comité d'entreprise)</td> <td>7%</td> </tr> <tr> <td>Groupe Martin</td> <td>8%</td> </tr> <tr> <td>Groupe Moana Nui</td> <td>8%</td> </tr> <tr> <td>Air France</td> <td>8%</td> </tr> <tr> <td>Banques</td> <td>4%</td> </tr> <tr> <td>Petits porteurs (25 sociétés et CCI)</td> <td>14%</td> </tr> </tbody> </table>	Actionnaire	Pourcentage	Petits porteurs (293 personnes)	16%	Polynésie Française	14%	Socredo	13%	A.F.D.	8%	Personnels (Salariés et Comité d'entreprise)	7%	Groupe Martin	8%	Groupe Moana Nui	8%	Air France	8%	Banques	4%	Petits porteurs (25 sociétés et CCI)	14%
Actionnaire	Pourcentage																						
Petits porteurs (293 personnes)	16%																						
Polynésie Française	14%																						
Socredo	13%																						
A.F.D.	8%																						
Personnels (Salariés et Comité d'entreprise)	7%																						
Groupe Martin	8%																						
Groupe Moana Nui	8%																						
Air France	8%																						
Banques	4%																						
Petits porteurs (25 sociétés et CCI)	14%																						
Chiffres d'affaires	Environ 10 milliards XPF																						
Résultat net (2012)	-106 M XPF																						
Flotte (groupe)	<p><u>FLOTTE</u> de 14 avions :</p> <p>Valeur de la flotte 5.780 milliards de FCP</p> <p>7 ATR 72 ; 2 ATR 42 ; 2 Twin Otter ; 3 Beech 200</p>																						

7.

Le groupe Air Tahiti	
Ressources humaines	1248 salariés 160 métiers 919 EPT Masse salariale de 6.150 MFCP
Ventilation des ressources humaines	Compagnie aérienne 329 salariés : 324,4 EPT Centre de Maintenance 88 salariés 88 EPT Escales d'Air Tahiti 584 salariés ; 323,5 EPT Escale internationale 262 salariés ; 198 EPT
Trafic annuel de passagers	765 000 passagers
Trafic annuel de fret	Environ 3.000 tonnes (Chiffre d'affaires fret et poste : 581 MF F.CFP en 2013, soit un peu moins de 6% du Chiffre d'affaires total)

7.3.2.2. L'application concrète de la convention de 1990 et le modèle économique de la compagnie Air Tahiti

En pratique, la Convention de 1990 a permis que la compagnie développe son activité sans heurt jusqu'à la fin des années 2000, même si un **retournement de conjoncture à partir de 2007** a rendu plus difficile sa gestion et l'a amenée à solliciter une aide financière pour faire face à ses difficultés, ce sur quoi nous reviendrons.

Les points les plus centraux qu'il nous semble important de relever, et qui sont à notre avis liés l'un à l'autre, sont les suivants :

1°) Il faut noter que la compagnie a exercé dans ce cadre pendant plus de 20 ans un **monopole de fait** sur son marché que, juridiquement, la Convention n'imposait pas.

2°) De fait aussi, la politique tarifaire a été une politique de **péréquation interne** entre lignes rentables et non rentables qui a permis que des lignes au potentiel de trafic très faible puissent être desservies à des tarifs abordables pour les passagers, ce qui répondait aux objectifs généraux de la Convention.

La situation de monopole de fait du groupe Air Tahiti a fait, dans les années récentes, l'objet de critiques et de remises en cause sur lesquelles nous reviendrons.

7.3.2.3. Critiques et remises en cause récentes du cadre juridique de l'activité d'Air Tahiti

La convention de 1990 étant arrivée à échéance au bout de 20 ans, soit fin 2010, la question de la remplacer par un nouveau cadre juridique s'est posée aux pouvoirs publics polynésiens et a fait l'objet de plusieurs tentatives dans ce sens.

7.

Le constat des tentatives ainsi effectuées a fait l'objet d'un rapport spécial du Président de la Chambre territoriale des comptes remis au Président de la Polynésie française en 2014.

Ce rapport identifie trois tentatives de délégations de service public en 2011 et 2012 (DSP1, DSP2, DSP 3) qui se sont toutes les trois soldées par des échecs.

Ce triple échec appelle de notre part un examen attentif afin d'en comprendre, si possible, les causes :

► L'ECHEC DE LA TENTATIVE DSP 1

La première raison de l'échec de la tentative DSP1 a été l'introduction de la notion de biens de retour jusque-là absente. Force est de reconnaître que cette introduction était très étonnante. Il n'en existe à notre connaissance pas d'équivalent dans le monde du transport aérien, même dans les cas de liaisons opérées dans le cadre strict des obligations de service public (OSP) au sens du règlement européen 1008/2008 qui constitue le cadre de base pour l'exploitation de services aériens dans l'ensemble des Etats de l'Union européenne.

On peut par ailleurs observer par exemple, pour donner une idée du caractère déconcertant de la proposition avancée, que si elle était appliquée où que ce soit dans le monde, elle y établirait une discrimination insupportable entre les compagnies qui utilisent des avions qu'elles ont fait l'effort de financer et celles qui effectuent tout ou partie de leurs dessertes au moyen d'avions loués, ce que permettent parfaitement les certificats de transporteurs aériens et les licences d'exploitation délivrés par les autorités compétentes partout dans le monde, dès lors que les compagnies considérées sont en mesure de démontrer leurs qualifications techniques et leur fiabilité économique.

Il n'est donc à notre avis pas étonnant que les professionnels du transport aérien de Polynésie française aient purement et simplement refusé de répondre à l'appel à candidatures et aient choisi de faire leurs observations hors du cadre imposé par le cahier des charges. Il semble en effet assez clair que ce sont les services de l'administration polynésienne qui avaient en l'occurrence mal abordé la procédure.

► L'ECHEC DE LA TENTATIVE DSP 2

Le contenu aberrant du cahier des charges de la tentative DSP 1 ayant été abandonné, et un certain nombre d'ajustements ayant été apportés sur le programme minimum ainsi que sur la durée de la DSP (pour des raisons de durée d'amortissements fiscaux), la tentative DSP 2 a fait l'objet d'un appel à candidatures qui semblait rentré à l'intérieur du cercle de la raison, même si certains points pouvaient encore être discutés comme il est normal, s'agissant des ajustements fins que demande un tel sujet. Air Tahiti a d'ailleurs répondu à la consultation tout en faisant valoir que les conditions économiques s'étant durcies pour elle du fait de la récession constatée depuis 2007, elle sollicitait une aide financière pour la desserte des aéroports les plus enclavés. Ce point aurait alors pu faire l'objet d'une discussion serrée dans le cadre de laquelle le Gouvernement et ses services auraient pu demander en contrepartie des efforts de gestion visant à réduire ses charges d'exploitation.

Au total, Air Tahiti évaluait l'aide sollicitée par une fourchette de 100 à 400 millions XPF. En considérant que la fourchette traduisait une ouverture à la négociation et qu'un compromis aurait pu se situer au milieu de la fourchette, c'est une aide équivalente à 2.5% de son chiffre d'affaires que sollicitait Air Tahiti, face à quoi le Gouvernement aurait pu faire valoir qu'une entreprise confrontée à la nécessité d'élaborer un plan de redressement peut très généralement parvenir à réduire ses charges d'exploitation de quelques points. Il nous semble qu'il aurait été possible, dans ce cas, de parvenir à un compromis entre les deux points de vue.

7.

Toutefois, le rapporteur de la Chambre territoriale des comptes a observé que le cahier des charges de la DSP 2 comportait une rupture par rapport au système fiscal antérieur, et que, par ailleurs, il fermait, au nom de la loi de Pays sur les DSP, le droit du délégataire à demander une subvention d'équilibre par application de

S'agissant en particulier de la rupture dans le domaine fiscal, nous comprenons à la lecture du rapport qu'il s'est agi d'une décision politique interne à la Polynésie française.

Au total, les raisons pour lesquelles le processus de la DSP2 n'a pas abouti ne nous semblent pas résulter d'une approche intellectuelle et conceptuelle déconnectée de la réalité, comme dans le cas de la tentative de DSP1, mais plutôt de la combinaison de deux facteurs :

- Une rigidité législative locale mal maîtrisée ;
- Le jeu d'oppositions politiques internes aux pouvoirs publics et à l'administration, que l'on peut aussi qualifier de locales.

► L'ECHEC DE LA TENTATIVE DSP 3

La tentative DSP 3 a distingué deux lots, le premier constitué de la totalité des liaisons à l'exception du trafic inter-marquises et le second des liaisons inter-marquises.

Il apparaît d'abord que le lot1, le plus important, n'a pas reçu de réponse, ce qui peut s'interpréter comme le résultat d'un jeu tactique permettant de sortir du cadre imposé et de revenir de facto à une négociation bilatérale entre le Gouvernement et Air Tahiti.

Quant au lot 2, il a fait l'objet d'une proposition d'attribution à Tahiti Helicopters, sur la base d'un rapport d'évaluation de la direction de l'aviation civile, dont les conclusions ne sont apparues ni fondées sur une analyse convaincante ni transparentes au rapporteur de la Chambre régionale des comptes.

En pratique, une grande confusion s'est alors instaurée au sein du Gouvernement, le Ministre supposé en charge du dossier approuvant l'attribution du lot 2 à Tahiti Helicopters alors que parallèlement le Président s'était engagé dans un processus de négociation directe avec Air Tahiti sur l'ensemble des deux lots.

Au bout du compte, l'ensemble du processus de la DSP 3 a été finalement abandonné sous un prétexte de circonstance, et l'application de la convention de 1990 a été prorogée jusqu'au 31 décembre 2015 (arrêté de décembre 2014, voir partie réglementation).

7.3.2.4. Eléments d'analyse

► LE BESOIN D'UNE AUTORITE DE REGULATION COMPETENTE SE TROUVE MIS EN EVIDENCE

A la suite des errements précédemment rappelés, il n'existe pas à notre connaissance de cadre juridique et économique nouveau du système des dessertes aériennes interinsulaires. Par ailleurs, les errements rappelés ont conduit le rapporteur de la chambre territoriale des comptes à relever un manque de compétence de suivi et de contrôle du côté de la puissance publique qu'il a exprimé dans les termes suivants :

« Le territoire ne s'est pas donné les moyens d'apprécier la mise en œuvre des engagements (de la compagnie Air Tahiti).

En effet, si la collectivité dispose des bilans d'exploitation, de rapports et de notes explicatives fournies par la compagnie, elle ne semble toutefois pas avoir eu la capacité de les analyser et d'en tirer parti »

7.

La mise en place d'une autorité de régulation dotée de moyens humains et matériels importants permettrait de pallier cette difficulté.

- ▶ QUELLE EST, FONDAMENTALEMENT, LA NOTION A LAQUELLE IL CONVIENDRA DE SE REFERER : SERVICE PUBLIC OU REGULATION DU MARCHE ?

Face aux difficultés constatées, le rapporteur de la chambre territoriale des comptes a considéré qu'il était notamment nécessaire de définir le « périmètre de service public » du transport aérien interinsulaire en Polynésie française, ce qui était au demeurant parfaitement compréhensible après le constat de 3 échecs de DSP. Il a ainsi écrit :

« La Polynésie française doit, à l'occasion de la définition de son schéma directeur des transports, définir le périmètre et le coût du service public en matière de transport interinsulaire »

Mais la réponse à cette question est-elle aisée ?

En réalité, les meilleurs auteurs indiquent que rien n'est plus difficile à définir que le service public et, qu'en tout état de cause, la poursuite de l'intérêt général ne suffit pas à le caractériser car presque toutes les activités y concourent peu ou prou.

Historiquement, la notion de service public s'est surtout appliquée, en France, aux activités d'entreprises à capitaux publics dans des domaines comme la fourniture d'énergie, les transports en commun, le courrier et les télécommunications, la télévision, et, à une époque plus récente, à des missions précédemment exercées en régie par des administrations publiques qui ont été déléguées à des entreprises selon le principe « faire faire plutôt que faire » (transports urbains, gestion en affermage d'infrastructures existantes, collecte et traitement des déchets ménagers, gestion des réseaux d'alimentation en eau...)

Qu'en a-t-il été, historiquement, du transport aérien ?

Dans les années 70, le transport aérien intérieur en France métropolitaine s'exerçait dans un régime d'autorisations, y compris en ce qui concernait les tarifs, dont bénéficiaient, chacune sur le réseau qui lui était attribué, la compagnie Air Inter, dont le capital était public, et des compagnies régionales privées comme Touraine Air Transport (TAT), Air Alpes et quelques autres. Les unes et les autres contribuaient de fait au désenclavement de la province à une époque où le réseau autoroutier était nettement moins développé et où le TGV n'existait pas.

Parlait-on, pour autant, d'un service public du transport aérien ? S'était-on préoccupé de « définir le périmètre et le coût du service public en matière de transport aérien intérieur » ?

La réponse est non : Le cadre conceptuel était celui d'une activité régulée et non celui d'un service public délégué. L'Etat avait d'ailleurs signé avec Air Inter une convention renouvelable qui soumettait les investissements de la compagnie, ses programmes de vol et ses tarifs à l'approbation de la tutelle qu'exerçait la Direction des transports aériens, et ce système est resté en vigueur tant qu'a existé un marché du transport aérien intérieur français dépendant de la seule souveraineté nationale.

Juridiquement, la notion d'obligation de service public (et non de DSP !) rémunérée en tant que telle est apparue plus tard dans le cadre du marché européen intra-européen unifié et libéralisé en tant que solution de désenclavement complémentaire du principe de libre concurrence.

Selon ce principe de libre concurrence, qui prime par rapport à la notion d'OSP, le transport aérien n'est pas, par nature, un service public mais une activité économique de marché soumise au principe de la concurrence libre et non faussée.

7.

Pour rappel, la justification des OSP de désenclavement, qui constituent ainsi un régime d'exception, est soumise à des conditions strictes (voir règlement CE 1008/2008 du 24 septembre 2008). On peut ajouter que les OSP ainsi définies constituent des solutions de court et moyen terme et non des principes de structuration à long terme du marché.

Qu'en est-il, aujourd'hui, du transport aérien dans le cas de la Polynésie française ?

Le système des dessertes aériennes interinsulaires a sans aucun doute une dimension de service public, d'où, entre autres, la notion de programme minimum qui figurait dans la Convention de 1990.

Mais en même temps, certaines liaisons assurées par Air Tahiti relèvent de l'économie de marché, alors même que l'outil économique que constitue l'entreprise forme un tout indissociable.

Et une autre question, qui n'est pas celle du service public, se pose fondamentalement : Il s'agit de savoir si l'optimum économique passe par un monopole (qui existe d'ailleurs de fait) ou par la concurrence entre plusieurs transporteurs. Deux options a priori, qu'il conviendra d'évaluer, peuvent ainsi être envisagées : (i) Monopole régulé assorti de certaines obligations de service public ; (ii) Système de libre concurrence également assorti de certaines obligations de service public.

Dans les deux cas, une autorité de régulation compétente sera indispensable.

7.3.2.5. La flotte, son financement, son entretien, son exploitation, son renouvellement

La compagnie Air Tahiti a une flotte qui correspond à son marché. Elle l'exploite et l'entretient avec un professionnalisme qui, de notre point de vue, n'a pas à être mis en cause. Elle se soumet d'ailleurs aux audits de sécurité IOSA (IATA Operational Safety audits), ce qui signifie qu'elle est techniquement, une compagnie aérienne crédible au plan mondial. Elle est par ailleurs soumise au contrôle technique du Service d'Etat de l'Aviation civile en Polynésie française, c'est-à-dire à la DGAC qui est, elle aussi, crédible au plan mondial.

La problématique à laquelle est soumise Air Tahiti, s'agissant du vieillissement et du renouvellement de sa flotte, n'est qu'une question de financement et/ou de défiscalisation.

De manière plus précise, la compagnie se trouve engagée dans un processus de renouvellement par passage progressif de la gamme ATR 42 et 72 -500 à la gamme ATR 42 et 72-600, pour laquelle une commande de 3 avions a été passée en 2009 et livrée en 2013 et 2014.

La compagnie souhaitait, pour cette acquisition, bénéficier des mêmes mesures de défiscalisation que précédemment, mais l'agrément de cette défiscalisation a été refusé.

7.3.2.6. Ressources humaines et qualifications techniques

La compagnie Air Tahiti dispose de ressources humaines qualifiées dans l'ensemble des fonctions techniques, commerciales et administratives de ses métiers.

Les chiffres au début de 2014 étaient les suivants

Globalement :

- 1248 salariés
- 160 métiers

7.

- 919 EPT (équivalents temps plein)
- Masse salariale de 6.150 MFCP

Et par grandes fonctions :

- Compagnie aérienne : 329 salariés, 324,4 EPT
- Centre de Maintenance : 88 salariés, 88 EPT
- Escales d'Air Tahiti : 584 salariés, 323,5 EPT
- Escale internationale : 262 salariés, 198 EPT

7.3.2.7. Réseau desservi et programme d'exploitation

- 48 îles desservies dont :
 - 19 escales ATR42
 - 23 escales ATR72
 - 3 escales TWIN
 - 3 escales BEECH
- 765.000 passagers transportés
- 25.438 vols
- 19.856 heures de vols
- Chiffre d'affaire ~ 10 Milliards F

7.3.2.8. L'adéquation des dessertes aux besoins (capacité, fréquences, niveau des tarifs...) : Evolution historique

▶ LA PERIODE 1985-2008

La compagnie Air Tahiti a connu une période de croissance de 1985 à 2008, soit pendant 23 ans, au cours de laquelle elle a réalisé des gains de productivité et dégagé des marges qui lui ont permis de :

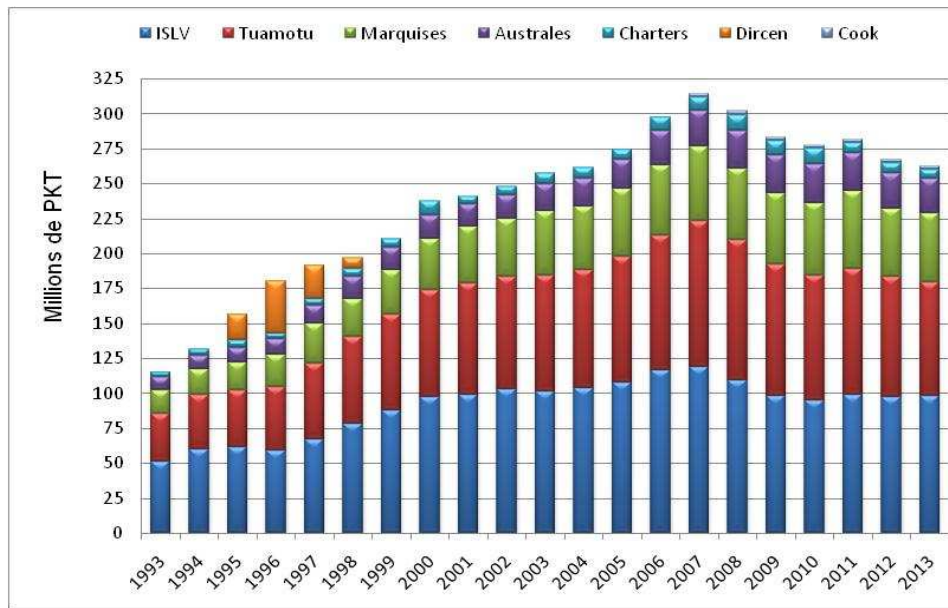
- Accompagner la politique de développement des archipels (desserte de tous les terrains),
- Contenir les augmentations de tarifs offerts à la clientèle,
- Offrir à sa clientèle des avions de dernière génération (sécurité, productivité, confort),
- Rémunérer le capital (3% net des capitaux propres/an),
- Et constituer des réserves :

	1 992	2 006	2 012
Capital	690 000 000	2 760 000 000	2 760 000 000
Capitaux propres	1 438 400 797	6 617 881 683	5 208 625 720

▶ LA PERIODE 2008-2013

En 6 ans, les trafics d'Air Tahiti se sont effondrés de -16,7% soit une moyenne de -3% par an

7.



Les deux catégories de clients de la compagnie ont contribué à cette baisse :

- Les visiteurs du fait de la crise mondiale,
- Les résidents, du fait de la crise locale.

La compagnie a ainsi enregistré des pertes se cumulant à 1,3 milliard de francs en 5 ans (de 2008 à 2012 inclus) et elle s'est trouvée contrainte à des mesures d'économie et de rationalisation, qu'elle a peut-être engagées un peu tardivement, tout en sollicitant l'aide du Gouvernement comme cela a été précisé dans le cadre du rappel des engagements relatifs aux tentatives de DSP 1,2 et 3.

Elle a notamment réduit sa flotte de 10 à 9 ATR, et certaines fréquences de dessertes ont été réduites.

Toutefois, l'essentiel du modèle économique de la compagnie, donc l'essentiel du système des dessertes interinsulaires, a de notre point de vue été préservé.

S'agissant de l'adéquation des dessertes aux besoins, en termes de capacités offertes, de fréquences et de tarifs, il existe certes des insatisfactions mais il faut raisonner en termes d'offre et de demande solvable, et comprendre que la baisse de la demande solvable implique en général de réduire l'offre, sauf à supposer qu'il existerait des réserves d'argent public permettant de financer de nouveaux services sans préoccupation de rentabilité.

7.3.2.9. Le rôle de la filiale Air Archipels

▶ MISSIONS

- Desserte aérienne régulière en Twin Otter et Beech200 (vols affrétés par la maison-mère Air Tahiti)
- Vols à la demande
- Evasan (Evacuations sanitaires)
- Maintenance aéronautique

▶ FLOTTE

- 3 Beech 200 (9 places)

7.

- 2 Twin Otter (19 places)

▶ LES RESULTATS DE L'ACTIVITE D'AIR ARCHIPELS (SOURCE GROUPE AIR TAHITI)

chiffres en millions de Fcp	2011	var	2012	var	2013
CA activité d'évasion	257	10%	282	-3%	274
CA affretements Air Tahiti	227	82%	413	1%	417
CA charters privés	69	41%	97	19%	115
CA autres	47	-43%	27	-11%	24
Total Chiffre d'affaires	600	37%	819	1%	830
Total des charges courantes	600	31%	788	-3%	768
dont charges de personnel	188	89%	356	7%	382
Résultat courant	0		31		62
Résultat net	-9		9		51

7.3.2.10. L'équation financière du réseau desservi par Air Tahiti

	Chiffre d'affaires	Charges	Résultat	Résultat/ CA	Remarque
Liaisons effectuées en ATR 72 21 îles desservies	9562 M	9099 M	463 M	+4.8%	Ce résultat pourrait être bousculé par l'introduction d'un concurrent sur la ou les lignes les plus rentables
Liaisons effectuées en ATR 42 19 îles desservies	600M	900M	-300M	-50%	
Liaisons effectuées en Twin Otter et BE 200 6 îles desservies	158M	514M	-365M	-225%	3 lignes Twin Otter 3 lignes BE 200
Total 46 îles desservies	10 320 M	10 513 M	-193 M	-1.9%	Résultat avant subvention

Sources : Rapport de gestion 2012 et Présentation à l'Assemblée de Polynésie française du 17 mars 2014

Remarque méthodologique :

Le tableau ci-dessus a été élaboré à partir de deux sources distinctes émanant toutes deux de la compagnie. Les chiffres de la dernière ligne sont extraits du rapport de gestion 2012. Ceux des deux lignes précédentes (liaisons ATR 42, Twin Otter, Beech) sont tirés de la présentation du 17 mars 2014 et nous ne savons pas au moment de la rédaction de ce rapport s'ils correspondent à des chiffres 2012, 2013 ou encore à une moyenne sur 2 ou 3 ans.

Les chiffres de la première ligne ont été obtenus par soustraction remontante en partant de la dernière ligne. L'homogénéité ses données n'est peut-être donc pas parfaite. Il n'en reste pas moins que le tableau fournit à notre avis des données suffisamment claires et précises pour une bonne compréhension de la situation.

7.

7.3.3. Les autres transporteurs de passagers existants ou en projet

7.3.3.1. Pol'air

POL'AIR est une entreprise française de transport aérien **à la demande** agréée par les autorités compétentes. Son certificat de transporteur aérien (CTA) lui a été délivré le 22 décembre 2009.

La compagnie exploite un avion biturbine de type Beechcraft 1900D de 18 places offrant confort, et performances.

La compagnie propose sur son site internet un service ainsi défini :

Location d'avion Full Charter :

Location d'un avion de type Beechcraft 1900 tout inclus. Ce type de location comprend :

- Equipages
- Carburant
- Catering
- redevances aéroport
- redevances passagers.

Il faut aussi noter que Pol'air participe, en tant qu'opérateur complémentaire, aux Evasan en remplacement d'autres opérateurs lorsque ceux-ci sont indisponibles

7.3.3.2. Tahiti Helicopters

La compagnie Tahiti Helicopters est une compagnie de transport public à la demande qui dispose actuellement d'une flotte de 4 hélicoptères correspondant à 3 modèles d'appareils différents :

2 Ecureuils AS 350 B2

L'hélicoptère AS-350 est un hélicoptère **mono-turbine** destiné au transport de passagers et travaux aériens. Equipage : 1 pilote + 5 passagers.

1 Ecureuil AS 355 N

L'hélicoptère AS-355 N, appareil **bimoteur**, permet des vols de jour et de nuit en transport de passager. Equipage : 1 pilote + 5 passagers

1 Robinson R44

Le Robinson R44 est un **hélicoptère léger** à moteur à piston lycoming 4-places produit par la compagnie Robinson Helicopter depuis 1992.

Equipage : 1 pilote + 3 passagers.

La compagnie offre, au moyen de cette gamme d'appareils, un ensemble de services :

- Vols touristiques ;
- Vols privés ;
- EVASAN (en complément des autres opérateurs) ;
- Travail aérien (prises de vue aériennes, héliportage, lutte incendie, surveillance et repérage)

7.

Les vols touristiques et vols privés proposés par Tahiti Helicopters constituent de produits hauts de gamme pour lesquels la demande est significative.

7.3.3.3. *Autres transporteurs, problèmes rencontrés et perspectives*

D'autres compagnies ont tenté dans les années passées de se positionner sur le marché du transport aérien public (Wanair) ou sont en projet (Air Gekko), ou encore ont déposé des dossiers de demande de licences auprès des autorités polynésiennes sans toutefois obtenir auprès de la DGAC le nécessaire certificat de transporteur aérien.

Rappelons aussi que la compagnie Air Tetiaroa se spécialise sur la desserte de l'hôtel The Brando, et n'est donc pas, de fait, une véritable compagnie aérienne de transport public.

Au total, le marché du transport aérien interinsulaire est étroit. Les acteurs ne faisant pas partie du groupe Air Tahiti sont marginaux et ne parviennent à exister que sur des niches. Le cas le mieux positionné de ce point de vue est celui de la société Tahiti Helicopters, qui s'est imposée comme le spécialiste de son métier dans l'ensemble de la Polynésie française.

7.3.4. Focus sur la réponse aux besoins spécifiques : santé et éducation

7.3.4.1. *Les EVASAN et autres transferts sanitaires*

Malgré la dispersion de la population dans des archipels peu peuplés, la Polynésie française dispose d'un bon niveau sanitaire d'ensemble fondé sur une organisation d'ensemble à plusieurs composantes (Un grand CHT, de petits hôpitaux dans les îles, des postes de secours ou infirmeries répartis sur le territoire).

Dans ce cadre d'ensemble, le système recourt à des transferts sanitaires en avion ou hélicoptère qui se répartissent en deux grandes catégories :

- Les évacuations sanitaires (EVASAN) proprement dites qui correspondent à des urgences (450 à 500 par an) ;
- Les autres transferts sanitaires par voie aérienne (27000 par an dont 3000 semi-urgents selon le directeur de la santé) ; Les transferts semi-urgents peuvent faire l'objet de réquisitions.

Il faut ajouter aussi qu'à la différence des dessertes régulières de passagers, les évacuations urgentes peuvent être nécessaires de nuit, alors même que de nombreux aéroports ne sont pas équipés pour l'accessibilité de nuit.

S'agissant des EVASAN proprement dites, la base du système est un contrat passé par la Direction de la santé avec Air Archipels qui est tenue d'avoir en permanence un B200 et deux pilotes prêts à intervenir, chaque heure de vol étant rémunérée 2500 € (tarif communiqué par le directeur du CHU). Si le B 200 est déjà occupé par une première urgence ou est indisponible pour une raison quelconque, Air Archipels met en œuvre, en tant que solution de secours, un ATR appartenant à Air Tahiti.

Enfin, la Direction de la Santé obtient gracieusement jusqu'à présent, en tant que de besoin si aucune autre solution n'est possible, le secours d'un hélicoptère Dauphin des forces armées, ce qui, dans un certain nombre de cas, représente la seule solution, notamment de nuit.

Le chiffre d'affaires de l'activité EVASAN a représenté pour Air Archipels 273 millions de FCFP en 2013, ce qui correspond à environ 1000 heures de vol, soit une dépense du même montant pour la Direction

7.

de la Santé. S'agissant de ce contrat, la Direction de la Santé considère qu'il constitue la solution optimale et qu'il n'y a pas réellement de place pour un second opérateur, sauf en deuxième secours en cas d'indisponibilité des solutions B 200 et ATR).

7.3.4.2. Les transports scolaires

La répartition de la population de Polynésie française sur un ensemble d'îles dont beaucoup ont une population très faible, impose de regrouper les élèves, notamment au niveau du secondaire, dans un certain nombre de lycées et collèges en nombres suffisants dans chaque cas pour justifier la présence d'un corps enseignant.

Un certain nombre d'élèves doivent donc quitter leurs familles à chaque rentrée scolaire (août et janvier) et rejoindre leurs établissements scolaires respectifs en avion ou en bateau. L'organisation de ces déplacements dits « charters scolaires » mobilise 10 personnes au Ministère de l'Education.

Pour les seuls lycées, la rentrée de janvier 2015 a ainsi vu le déplacement de 2043 élèves par voie aérienne et de 1400 élèves par voie maritime.

S'agissant de la voie aérienne, chaque campagne se déroule sur une plage de 6 jours au travers d'un contrat entre le Ministère de l'éducation et la compagnie Air Tahiti selon un tarif spécial négocié dans le cadre du contrat.

7.4. Le fret aérien

Dans le cadre de son étude intitulée « Organisation des transports aériens intérieurs 2015-2025 –Diagnostic et axes directeurs », la Direction de l'aviation civile de Polynésie française a dressé un tableau complet et détaillé de l'activité fret dans la cadre des liaisons inter-îles.

Nous citons in extenso ci-dessous le tableau d'ensemble ainsi dressé.

► LE TRANSPORT DE FRET ET LE TRAFIC POSTAL

Les dessertes aériennes dans les îles éloignées des Australes ou des Tuamotu jouent un rôle économique déterminant pour l'écoulement vers Tahiti de productions périssables (poisson frais, fruits et légumes frais). Air Tahiti consent pour l'écoulement de ces productions des tarifs fret particuliers. La vie économique des secteurs de l'agriculture et de la pêche dans de nombreuses petites îles dépend donc vitalemment de la desserte aérienne.

En 2012, ce sont plus de 2 600 tonnes qui ont été transportées, toutes escales confondues.

► LE FRET AERIEN AU DEPART DE TAHITI

Le trafic est essentiellement réalisé au départ de l'escale de Papeete avec près de 70% des expéditions (soient 1520 tonnes). Ces expéditions comprennent en majorité des marchandises périssables (66%), et aussi du matériel (10%), des documents et journaux (10%), des matériels et produits médicaux (5%), des effets personnels (5%), des animaux vivants (3%) et des marchandises dangereuses (1%).

Les expéditions au départ de Papeete répondent aux besoins suivants :

- *Santé : hebdomadairement, ce sont environ 100 kg de produits médicaux qui sont expédiés vers les officines et pharmacies disséminées sur la Polynésie. La régularité de ces envois est primordiale afin d'assurer un stock constant des produits nécessaires aux soins quotidiens. En cas d'urgence, le transport aérien apporte l'assurance d'un envoi rapide de médicaments ou autre matériel médical.*

7.

- Alimentaire : Les denrées périssables constituent le principal trafic de l'aérien. Ces envois sont destinés à des professionnels tels que les hôteliers, les gérants de pensions de famille, les commerçants, les restaurateurs et également les particuliers qui trouvent une réponse régulière à leur demande surtout pour les îles des Tuamotu où la desserte maritime reste encore irrégulière.
- Distribution de l'information (presse quotidienne)
- Fonctionnement : Les matériels d'urgence pour le fonctionnement d'une île (groupe électrogène, centrale de pompage d'eau, navire en panne...) font partie des envois réguliers par fret aérien.
- Banque : Les envois de valeurs bancaires à raison de 2 à 3 fois par semaine permettent le ravitaillement des instituts bancaires situés dans les îles (Australes, Marquises, Tuamotu Nord), essentiel pour leur activité.

▶ LE TRAFIC DE FRET AU DEPART DES ILES

Le trafic de fret au départ des îles représente environ 1050 tonnes/an.

Les envois au départ des îles vers Papeete sont essentiellement composés de produits de la mer, agricoles, artisanaux.

- Australes: 174 tonnes/ an

Tubuai et Rurutu représentent le grenier polynésien des produits agricoles (fleurs, fruits légumes) avec un pic de trafic en novembre et décembre (34,3 tonnes). L'assurance de pouvoir transporter leurs produits vers Papeete a permis une négociation avec la conférence agricole de Tahiti en minimisant les quotas d'importation de produits tels que les letchis et ainsi confirmer la distribution des récoltes par les professionnels de la place.

Grâce au trafic aérien, certains agriculteurs ont pu diversifier leurs cultures avec des produits sensibles (lys, poireaux, radis, courgettes), jusqu'à ce jour importés des Etats Unis ou de Nouvelle Zélande.

Quelques envois de produits artisanaux viennent compléter ce trafic.

- Tuamotu: 469 tonnes / an

Le trafic est composé en majorité des produits de la mer tels que du poisson ou crustacés frais expédiés par les particuliers et des professionnels qui fournissent les commerçants de Tahiti, grandes surfaces et restaurants. Les îles productrices sont essentiellement Rangiroa, Tikehau, Katiu, Aratika, Ahe, Faaité, Anaa, Arutua, Kauehi, Kaukura, Reao, et Takaroa.

Par ailleurs, depuis quelques années, un trafic régulier de bénéitiers vivants et de poissons vivants a vu le jour au départ de Reao, Tubuai et Tatakoto.

- ISLV: 270 tonnes/ an

Le trafic est essentiellement du périssable et de la documentation.

- Marquises: 137 tonnes/ an

Le trafic de produits agricoles et d'élevage (viande) est en plein développement notamment au départ de Ua-Pou (réserve agricole et artisanale) où la charge reste encore limitée.

En sus du trafic fret, le trafic postal représente 120 tonnes/ an (dont 84 tonnes au départ de Papeete). Ces envois comprennent tous les documents postaux envoyés par les particuliers et professionnels, ainsi que les documents nécessaires au fonctionnement des bureaux postaux qui jouent un rôle essentiel dans les îles éloignées.

7.

7.5. Analyse des liaisons aériennes par faisceau géographique

7.5.1. Eléments communs à l'ensemble des faisceaux géographiques

S'agissant de la majorité des 46 îles desservies, il existe peu de différences quant à la nature du service puisqu'en dehors de 6 d'entre elles, toutes sont desservies en ATR 42 ou 72, avec le même confort à bord et selon une tarification globalement harmonisée par péréquation interne.

Les fréquences diffèrent bien entendu du fait de la différence entre les potentiels de trafic, mais cela est vrai à l'intérieur de chaque archipel tout autant qu'entre archipels.

Des différences de distances à parcourir, donc de temps de vol et de tarifs existent bien entendu entre archipels et cela peut être relevé à titre descriptif et n'appelle pas de changements particuliers.

Les paragraphes qui suivent apportent des éléments complémentaires à ce commentaire d'ensemble.

Ils sont basés sur les tableaux de fréquence des dessertes présentés par la DAC dans son étude d'ensemble des perspectives 2015-2025. Ils font par ailleurs l'objet, pour chaque archipel qui porte sur deux points :

- L'adéquation des dessertes par rapport aux besoins ;
- L'équilibre financier des dessertes.

7.5.2. Îles de la Société (îles du vent et sous le vent)

Arrêté n°1674/CM modifié du 6 décembre 2013 et convention relative aux dessertes de désenclavement											
Programme de base Air Tahiti 2014											
ILES DE LA SOCIÉTÉ	Min	Min	Min	nombre de vols hebdomadaires (par saisons)				Nombre de vols mensuels		% touristes	% résidents
	Jour	Hebdo	Mens.	TBS	BS	HS	THS	BS	HS		
Arrêté n°1674/CM modifié du 6 décembre 2013											
ATR											
MOOREA	0			15	17	18	19				
BORA BORA	3			45	52	58	64			75%	25%
HUAHINE	2			24	24	28	32			25%	75%
RAIATEA	2			36	41	50	57			18%	82%
MAUPITI		2		5	5	7	8			41%	59%

On voit sur le tableau précédent qu'il n'existe pas, s'agissant des îles de la Société, de problème de fréquence des dessertes, même si l'offre sur Maupiti est nettement moins abondante que sur les autres destinations.

On peut aussi observer que, sur Bora Bora, les touristes représentent 75% des passagers.

7.

Globalement, l'offre correspond à notre avis au potentiel de trafic et il ne semble pas y avoir lieu de proposer de nouvelles dessertes. Les tarifs sont plutôt chers, mais ils correspondent à la péréquation pratiquée par Air Tahiti sur l'ensemble de son réseau pour pouvoir desservir les îles peu peuplées à des conditions qui restent abordables. Les avions utilisés sont les ATR de la compagnie Air Tahiti, et il n'y a pas d'observation à faire en termes de sécurité et de confort.

7.5.3. Îles Tuamotu-Nord

<i>Arrêté n°1674/CM modifié du 6 décembre 2013 et convention relative aux dessertes de désenclavement</i>											
Programme de base Air Tahiti 2014											
ILES Tuamotu Nord	Min	Min	Min	nombre de vols hebdomadaires par saisons				Nombre de vols mensuels		% touristes	% résidents
	Jour	Hebdo	Mens.	TBS	BS	HS	THS	BS	HS		
<i>Arrêté n°1674/CM modifié du 6 décembre 2013</i>											
ATR											
RANGIROA		7		13	14	18	19				
MANIHI		3		3	3	3	3				
MATAIVA		1		2	2	2	2				
TIKEHAU		1		6	6	7	8				
TAKAROA		1		2	2	3	3				
TAKAPOTO		1		1	1	2	2				
KAUKURA		1		2	2	2	2				
FAKARAVA		1		6	6	7	7				
AHE		1		3	3	3	3				
KAUEHI		1		1	1	2	2				
ARUTUA		1		3	3	4	4				
KATIU		1		1	1	2	2				
HIKUERU		1		1	1	1	1				
ARATIKA		1		1	1	2	2				
NIAU		1		1	1	1	1				
<i>Convention n° 4677 du 22 août 2014 valable pour les mois de juillet à septembre</i>											
BEECHCRAFT KING											
APATAKI		2		1	1	2	2				

7.

Du fait de la géographie et de la démographie, les Tuamotu Nord figurent en majorité dans le groupe des aéroports dont le trafic est compris entre 1000 et 20 000 passagers par an (à l'exception de Rangiroa qui figure dans la catégorie supérieure avec un trafic de plus de 57 000 passagers en 2013).

En dehors d'Apataki, ces aéroports sont desservis en ATR entre une et 6 fois par semaine.

Globalement, l'offre correspond à notre avis au potentiel de trafic et il ne semble pas y avoir lieu de proposer de nouvelles dessertes.

Il faut cependant rappeler que les dessertes en ATR 42 sont globalement déficitaires et subventionnées par la desserte en ATR 72 des îles des archipels plus peuplés.

La desserte de presque toutes les îles des Tuamotu-Nord est déficitaire

7.5.4. Îles Tuamotu-Est-Gambier

Arrêté n°1674/CM modifié du 6 décembre 2013 et convention relative aux dessertes de désenclavement

Programme de base Air Tahiti 2014

ILES TUAMOTU-EST-GAMBIER	Min	Min	Min	nombre de vols hebdomadaires				Nombre de vols mensuels	
	Jour	Hebdo	Mens.	TBS	BS	HS	THS	BS	HS
Arrêté n°1674/CM modifié du 6 décembre 2013									
ATR									
ANAA			3		1	1			
MAKEMO			2		2	3			
HAO			3		2 à 3	2 à 3			
GAMBIER			1		1 à 2	2			
FAAITE			1					3	
TATAKOTO			1					3	
PUKARUA			1					3	
REAO			1					3	
RAROAIA			1		1	1			
TUREIA			1					3	
VAHITAI			1					3	
NUKUTAVAKE			1					3	
NAPUKA			1					3	
PUKA PUKA			0					3	
FANGATAU			1					3	
Convention n° 4677 du 22 août 2014 valable pour les mois de juillet à septembre									
BEECHCRAFT KING									
TAKUME			3 à 4					3	3

7.

Arrêté n°1674/CM modifié du 6 décembre 2013 et convention relative aux dessertes de désenclavement

Programme de base Air Tahiti 2014

FAKAHINA			3 à 4						3	3
----------	--	--	-------	--	--	--	--	--	---	---

Le secteur des Tuamotu Est-Gambier ne comporte que des îles aux potentiels de trafic assez faibles et très faibles. Malgré des fréquences faibles (1 à 3 vols par semaine pour 5 aéroports, et seulement quelques vols par mois pour tous les autres), toutes les dessertes sans exception sont déficitaires, qu'elles soient réalisées en ATR 42 (pour la plupart) ou en Beech 200 (Takume et Fakahina).

7.5.5. Iles Marquises

Arrêté n°1674/CM modifié du 6 décembre 2013 et convention relative aux dessertes de désenclavement

Programme de base Air Tahiti 2014

ILES MARQUISES	Min	Min	Min	nombre de vols hebdomadaires par saisons				Nombre de vols mensuels		% touristes	% résidents
	Jour	Hebdo	Mens.	TBS	BS	HS	THS	BS	HS		
Arrêté n°1674/CM modifié du 6 décembre 2013											
ATR + TWIN OTTER											
NUKU HIVA		1		7	8	9	11				
HIVA OA		1		7	8	9	10				
Convention n° 4677 du 22 août 2014 valable pour les mois de juillet à septembre											
TWIN-OTTER											
UA HUKA		2 à 3		3	4	4	4				
UA POU		4 à 5		5	5	6	6				

L'archipel des Marquises est desservi tous les jours par les deux points d'entrée que sont les aéroports de Nuku Hiva et Hiva Oa, tous deux accessibles en ATR 72 depuis Papeete, tandis que les îles de Ua Huka et Ua Pou sont reliées au réseau ATR par des dessertes de proximité en Twin Otter qui elles-mêmes ont lieu entre 3 et 6 fois par semaine selon la saison.

Globalement, l'offre correspond à notre avis au potentiel de trafic et il ne semble pas y avoir lieu de proposer de nouvelles dessertes.

Toutefois, les dessertes inter-marquises en Twin Otter sont fortement déficitaires, d'où un besoin de subvention spécifique, sauf à rendre Ua Huka et Hua Pou accessibles en ATR au prix d'investissements qui seraient eux-mêmes coûteux.

7.

Du fait de cette situation, la possibilité de réaliser la desserte inter-marquises par hélicoptères a été proposée au moment de la tentative de DSP3 déjà citée dans ce rapport, mais le jugement des offres n'a pas convaincu en termes de fiabilité et de transparence, a été critiqué par Air Tahiti et a finalement été rejeté par le Président de Polynésie française.

La question soulevée, qui était de savoir si une meilleure solution que les liaisons en Twin Otter était possible n'a donc pas encore reçu de réponse claire.

7.5.6. Iles Australes

Arrêté n°1674/CM modifié du 6 décembre 2013 et convention relative aux dessertes de désenclavement

Programme de base Air Tahiti 2014

ILES AUSTRALES	Min	Min	Min	nombre de vols hebdomadaires				Nombre de vols mensuels	
	Jour	Hebdo	Mens.	TBS	BS	HS	THS	BS	HS
Arrêté n°1674/CM modifié du 6 décembre 2013									
ATR									
RURUTU		2		4 à 5	4 à 5	6	7		
TUBUAI		2		4 à 5	4 à 5	6	7		
RAIVAVAE		1		3	3	3	3		
RIMATARA		1		2	3	3	3		

La desserte des Iles Australes concerne 4 aéroports qui appartiennent tous les quatre au groupe des aéroports dont le trafic est compris entre 1000 et 20 000 passagers par an et qui sont tous les quatre desservis en ATR 72.

En termes économiques, cette desserte fonctionne bien, malgré la distance, car Air Tahiti peut optimiser l'utilisation de l'ATR 72 et organiser des dessertes de type « tournée du laitier », c'est-à-dire embarquer et débarquer successivement des passagers sur plusieurs îles avec le même avion.

7.6. Approche comparative (Benchmark)

7.6.1. Données générales

Le tableau ci-dessous présente une comparaison de données générales concernant le rapport entre le nombre d'aéroports présents dans plusieurs pays, la population et l'étendue du pays (qui ne se confond pas toujours avec sa superficie terrestre) :

7.

Éléments de benchmark	Population (nombre d'habitants)	Nombre d'aéroports/aérodromes	Nombre d'habitants par aéroport	Etendue du territoire (km ²)	Nombre de km ² par aéroport
Polynésie	268 270	47	5 708	2 500 000	53 191
Guadeloupe	405 000	1	405 000	86 000	86 000
Cap vert	538 535	7	76 934	734 265	104 895
Hawaï	1 420 000	4	355 000	37 635	9 409
Grèce	11 000 000	9	1 222 222	309 050	34 339
France métropolitaine	66 000 000	160	412 500	640 679	4 004

Ce tableau met en évidence que le rapport entre le nombre d'aéroports et le nombre d'habitants du Pays est très important au regard d'autres territoires comparables et a fortiori, au regard de la France métropolitaine (on compte 5.700 habitants par aéroport en Polynésie française).

Toutefois, lorsque l'on observe le champ de couverture géographique du territoire par aéroport (nombre de km² par aéroport), on constate que chaque aéroport couvre en moyenne une étendue de 53.000 km² (soit l'équivalent d'un pays comme le Danemark ou la Suisse).

Ce ratio met en évidence la particularité géographique du territoire (rapport population/superficie) et le maillage territorial important des infrastructures aéroportuaires, qui ne peut être considéré comme totalement aberrant au regard de l'étendue couverte.

7.6.2. Comparaison avec la Nouvelle-Calédonie

Nous présentons ci-après un tableau comparatif d'ensemble des systèmes de dessertes aériennes interinsulaires de la Polynésie française et de la Nouvelle-Calédonie.

Il en ressort à la fois un parallélisme technique et une différence de dimension économique :

Le parallélisme technique réside dans le fait qu'il existe dans chaque cas une compagnie principale utilisant une flotte d'ATR 72 et 42 et une compagnie que nous qualifions de complémentaire basée sur le Twin Otter (19 places) et le Beech 200 (9 places), cette compagnie complémentaire opérant en affrètement de la compagnie principale et/ou à la demande ou pour des missions complémentaires.

La différence de dimension économique réside dans le nombre d'aéroports desservis, le volume global de passagers et les chiffres d'affaires. A ce titre, le système polynésien apparaît comme environ 2.5 fois plus important que le système néo-calédonien et globalement plus performant.

	Polynésie française	Nouvelle Calédonie
Aéroport central du réseau inter-îles	Tahiti-Faa'a	Nouméa-Magenta
Autorité organisatrice des liaisons inter-îles	Gouvernement de Polynésie française	Gouvernement de Nouvelle-Calédonie et interventions complémentaires des Provinces
Autorité de supervision de la sécurité aérienne	SEAC	DAC Nouvelle-Calédonie (double compétence Etat et Pays)

7.

	Polynésie française	Nouvelle Calédonie
Nombre d'îles desservies	46	10
Principaux trafics	Bora Bora (2013) : 252 314 pax Raiatea (2013) : 165 146 pax Huahine (2013) : 87 149 pax Moorea (2013) : 63 851 pax	Lifou (2012) : 162 000 pax Ile des Pins(2012) : 84 778 pax Ouvéa (2012) : 72616 pax Maré(2012) : 67 555 pax
Flotte du principal transporteur	Air Tahiti : 7 ATR72, 2 ATR 42	Air Calédonie : 2 ATR 72, 1 ATR 42
Flotte du transporteur complémentaire	Air Archipels : 2 Twin Otter, 3 BE 200	Air Loyauté: 3 Twin Otter, 2 BE 200
Trafic annuel du principal transporteur	Air Tahiti (2013) : 765 000 passagers	Air Calédonie (2012) : 393 000 passagers
Chiffre d'affaires du principal transporteur	Air Tahiti : Environ 10 milliards F CFP	Air Calédonie : Environ 4 milliards CFP
Chiffre d'affaires du transporteur complémentaire	Air Archipels : 830 MF CFP	Air Loyauté : Environ 650 MF CFP
Tarifs	Environ 40 FCFP par PKT	Tarif par PKT supérieur à 40FCP
Aide au financement des avions	Défiscalisation en discussion	Mécanisme spécifique via l'ADANC (Agence pour la desserte aérienne de la Nouvelle-Calédonie)
Aides aux passagers résidents	Existence d'un système de réductions (abonnements, tarifs bleus-blancs-rouges)	Existence d'un dispositif dit de continuité pays
Aides spécifiques aux liaisons déficitaires	Non prévues dans le cadre de la Convention de 1990 mais subventions accordées (Marquises)	Existence d'un dispositif intitulé OSP/ lignes déficitaires

7.6.3. Comparaison avec la France métropolitaine

Nous reproduisons ci-dessous une liste des liaisons aériennes sous OSP, de source DGAC à l'intérieur de la métropole (dont 11 liaisons radiales et 5 liaisons transversales)²⁰ :

11 liaisons radiales	Compagnies
Agen - Paris (Orly)	Airlinair
Annecy - Paris (Orly)	Air France
Aurillac - Paris (Orly)	Airlinair
Brive - Paris (Orly)	Airlinair
Castres - Paris (Orly)	Airlinair
Lannion - Paris (Orly)	Airlinair
Le Puy - Paris (Orly)	Hex'Air

²⁰ La liste date de 2011 mais n'a pas été actualisée depuis sur le site internet de la DGAC.

7.

Limoges - Paris (Orly)	Airlinair
Périgueux - Paris (Orly)	Twin Jet
Rodez - Paris (Orly)	Brit Air
Tarbes - Paris (Orly)	Brit Air
5 liaisons transversales	Compagnies
Brest – Ouessant	Finist'Air
Castres – Rodez – Lyon	Hex'Air
La Rochelle – Poitiers – Lyon	Airlinair
Le Havre – Lyon	Chalair
Lorient – Lyon	Brit Air

Liste des liaisons aériennes sous OSP en 2011 (source DGAC)

Il ressort de cette liste que les compagnies spécialisées en France dans les lignes de désenclavement sont Airlinair (qui fait maintenant partie de l'ensemble Hop !), Hexair, Twin Jet et Chalair.

- La plus importante, Airlinair, a une flotte de 25 avions uniquement composée d'ATR 42 et 72. Elle fait partie, au travers de Hop !, du groupe Air France.
- Basée au Puy-en-Velay. Hexair exploite la ligne aérienne Le Puy-Paris depuis 1991 et de la ligne Castres Rodez Lyon depuis 1999. Ces lignes régulières sont exploitées avec des avions de type Beechcraft 1900 D d'une capacité de 19 sièges.
- Twin jet, créée en 2001, est également spécialisée dans l'exploitation du Beech 1900.
- Enfin, Chalair, créée en 1986, exploite à la fois l'ATR 42 et le Beech 1900.

S'agissant des tarifs, quelques exemples relevés au moment de la rédaction de ce rapport peuvent être cités :

- Orly-Agen par Airlinair aller-retour : 206 €
- Orly-Périgueux par Twin Jet aller-retour : 266€
- Orly-Le Puy par Hex'air aller-retour : 308 €
- Rennes-Bordeaux par Chalair aller-retour: 100 €.

Au total, le tableau ainsi dressé peut se résumer comme suit :

1. Les avions utilisés sur le marché métropolitain des liaisons en OSP sont les mêmes qu'en Polynésie française, en dehors du Twin Otter, ce qui s'explique par le fait que l'intérêt principal de cet avion est d'être adapté aux pistes courtes. Si la piste est suffisamment longue, le BE 1900 lui est préféré en tant qu'avion de 19 places.
2. Le marché des liaisons en OSP est étroit et assez fragile ; Il ne permet pas de parvenir à des tarifs compétitifs par rapport aux liaisons aériennes plus importantes en volume, ou par rapport aux modes de transport de surface (train, automobile). Ses acteurs, en dehors d'Airlinair, sont de petites compagnies qui se limitent aux avions de 19 places.

7.6.4. Autre comparaison

Dans le cadre de « l'étude des coûts de la desserte aérienne interinsulaire réalisée par Air Tahiti entre 2004 et 2013 » qu'il a réalisée pour le compte de la Direction de l'aviation civile de Polynésie française, François Coudert a effectué une comparaison entre le tarif d'Air Tahiti sur la liaison Tahiti-Bora Bora et celui de la liaison Honolulu-Kona, dans l'archipel el d'Hawaï, qui est d'une longueur comparable.

7.

Malgré la différence de taille des compagnies, et le fait que deux compagnies desservent la ligne, il a constaté que les tarifs étaient proches.

7.7. Compte d'exploitation type en matière de liaison aérienne

Le CCTP de notre mission a préconisé l'établissement d'un compte d'exploitation théorique de l'utilisation d'un aéronef pour justifier des besoins d'aides à la fois pour l'investissement (défiscalisation locale et nationale) et pour l'exploitation (défiscalisation du carburant)

Proposition : un Compte de résultat très simplifié réalisé sur une base 100 de chiffre d'affaires avec un détail des charges par principales catégories : personnel, carburant, amortissement, autres et qui préciserait l'impact de la défiscalisation sur les amortissements (coût d'achat du navire) et de la détaxe sur le prix du carburant.

7.7.1. Le compte type

Il faut distinguer ce qu'est le compte d'exploitation d'un avion particulier sur une liaison particulière et la décomposition-type que l'on obtient, en proportion du chiffre d'affaires réalisé, pour l'utilisation d'un avion « moyen » sur une ligne « moyenne ». Cette décomposition-type correspond en effet au poids de chaque ligne dans le compte d'exploitation de l'activité aérienne de la compagnie ramené au chiffre d'affaires de cette activité (hors coûts et recettes de l'activité escale internationale).

Cette décomposition est la seule que l'on puisse obtenir à partir de la comptabilité générale de la compagnie et elle est bien significative de l'ensemble de l'activité.

Les chiffres ainsi obtenus pour l'année 2012 sont les suivants. Ils sont extraits du rapport de gestion 2012 du groupe Air Tahiti.

Décomposition moyenne des coûts d'une desserte aérienne par Air Tahiti (en M F.CFP)		
Année	2012	% du CA
CA aérien	10320	100%
Total charges aérien	10513	102%
Dont Personnel aérien	5199	50%
Dont Flotte	943	9%
Dont Maintenance	1112	11%
Dont Carburant	1607	16%
Dont Assurances	129	1%
Dont Autres charges	1523	15%
Résultat aérien avant subvention	-193	-2%
Subvention	95	1%
Résultat aérien après subvention	-98	-1%

7.

7.7.2. L'impact des défiscalisations

7.7.2.1. La défiscalisation des acquisitions d'avions

L'impact des défiscalisations porte à la fois sur la trésorerie et sur le poste flotte du compte d'exploitation (9% du CA dans le tableau précédent).

S'agissant de ce dernier impact, Air Tahiti nous a transmis une évaluation correspondant aux trois avions neufs acquis en 2013 et 2014 calculé pour une durée de 12 ans d'amortissements et de défiscalisation. La différence entre financement sans défiscalisation et financement avec défiscalisation représente, selon le calcul produit (effectué pour une durée de 12 ans), environ 15% du financement sans défiscalisation et de 17.6% du financement avec défiscalisation.

Appliqué à la ligne flotte qui représente 9% du chiffre d'affaires réalisé, cet impact se monte à 1.5% ou 1.6% du chiffre d'affaires.

Le calcul n'a porté que sur 3 avions, mais on voit que, si la différence s'appliquait à l'ensemble de la flotte, elle correspondrait en ordre de grandeur au déficit d'exploitation des dernières années.

7.7.2.2. La défiscalisation du carburant

Air Tahiti a bénéficié en 2013 du FPPH (fonds de péréquation des prix des hydrocarbures) pour un montant de 200 millions de F.CFP. On retrouve, là encore, un montant de l'ordre de 1.5% du chiffre d'affaires de la compagnie.

7.

7.8. Synthèse du diagnostic des liaisons aériennes interinsulaires

7.8.1. Un système globalement adapté aux besoins malgré ses imperfections mais fragile

7.8.1.1. *Le système est globalement conçu pour répondre aux besoins économiques et sociaux de la Polynésie française*

Les grandes caractéristiques du système
Réseau de 46 aéroports (hors Faa'a) ouverts à la circulation aérienne publique
Système de transport aérien régulier de passagers reliant en premier lieu les 46 aéroports à Tahiti
Fréquence des dessertes correspondant dans l'ensemble aux potentiels de trafic
Péréquation tarifaire permettant pour l'essentiel le financement des liaisons à faible trafic par les liaisons à plus fort trafic
Système d'évacuations sanitaires encadré et financé par le Ministère de la Santé
Système spécifique de charters scolaires encadré par le Ministère de l'Education

7.8.1.2. *Le système bénéficie indirectement de la présence de l'encadrement de la sécurité aérienne et de la fourniture des services de navigation aérienne directement assurés par l'Etat*

Le Service d'Etat de l'aviation civile, qui est financé par le budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » de l'Etat, apporte au système des dessertes aériennes interinsulaires de Polynésie française un double atout important :

D'une part, il assure les services de contrôle de la navigation aérienne, dont bénéficient à la fois le trafic international et le trafic inter-îles, au moyen d'équipements modernes (radar, traitement des informations ATM par satellite...) et de personnels qualifiés. C'est ainsi que plus de 40 contrôleurs aériens travaillent 24h/24 et 7j/7 dans la tour de contrôle de Tahiti-Faa'a, et que plus de 20 contrôleurs travaillent sur les aéroports contrôlés des îles.

D'autre part, le SEAC remplit le rôle d'autorité de surveillance dans les domaines de la sécurité aérienne et de la sûreté, avec un niveau de professionnalisme élevé, ce qui permet qu'aussi bien les aéroports que la maintenance des avions et les opérations aériennes soient au meilleur niveau international dans ces domaines.

Au total, nous considérons que la qualité des services de navigation aérienne et de la surveillance de la sécurité aérienne constitue des points forts pour le système des liaisons aériennes interinsulaires.

7.8.1.3. *Le système a un coût pour les finances publiques polynésiennes qui est la contrepartie de son utilité économique et sociale*

En arrondissant les chiffres dont nous avons eu connaissance pour la période 2013-2014, le bilan d'ensemble s'établit comme suit en ordre de grandeur :

7.

	Recettes	Charges	Coût annuel pour la Polynésie française
Gestion du système aéroportuaire par la DAC	900 M CFP	2800 MCFP	1900 M CFP
Défiscalisation locale avions			Sans objet
Aides achat carburéacteur			200 M CFP
Total subvention			200 M CFP
Total			2300 M CFP

Il s'agit bien d'un ordre de grandeur, le montant des défiscalisations et des aides à l'achat du carburéacteur varie d'une année sur l'autre. Il s'agit là d'estimations sur la base de données historiques constatées.

7.8.1.4. Le système est perfectible en différents points

Même si le système répond globalement aux besoins, il reste insatisfaisant sur différents points.

La desserte des 5 îles les plus enclavées (Apataki, Takume et Fakahina dans les Tuamotu, ainsi que Ua Pou et Ua Huka dans les Marquises) est notamment très déficitaire et pose le problème d'un choix qui n'a pas été tranché entre l'agrandissement de leurs infrastructures qui serait coûteux en investissements et la recherche de nouvelles solutions sur la base des infrastructures actuelles et/ou l'acceptation de la poursuite d'un déficit d'exploitation financé sur fonds publics.

La gestion en régie directe des aérodromes appartenant à la Polynésie française fait par ailleurs entrer leur entretien dans un cadre budgétaire rigide, d'où il résulte que certaines dépenses, pourtant relativement modestes, ne sont pas assurées en temps et en heure, notamment en ce qui concerne certaines aides radioélectriques utiles à la navigation.

Enfin, la situation de vide juridique dans laquelle évolue Air Tahiti, qui est au cœur du système, est anormale et préoccupante comme il est exposé ci-après.

7.8.1.5. Le système est aujourd'hui fragile car son cadre de régulation économique n'est plus défini

La situation actuelle est de notre point de vue porteuse d'un réel danger.

Il faut en effet envisager l'hypothèse selon laquelle le Gouvernement de Polynésie cesserait d'aider sous différentes formes la compagnie Air Tahiti faute de cadre juridique lui permettant de le faire sans contestation.

Mais il nous semble aussi possible, dans le même contexte et faute d'une doctrine claire, qu'une concurrence plus ou moins sauvage soit autorisée pour des motifs séduisants aux yeux de certains et insuffisamment évalués (baisse des tarifs supportés par les touristes à destination des principales îles touristiques, idée selon laquelle la concurrence serait par elle-même en toutes circonstances facteur de dynamisation).

On peut par exemple imaginer qu'un investisseur à la fois solide financièrement, compétent en économie du transport aérien, disposant d'un certificat de transporteur aérien et animé d'une conception prédatrice de l'économie concurrentielle obtienne une licence lui permettant d'ouvrir une liaison aérienne à bas coût entre Tahiti et Bora Bora, se dote pour cela de l'avion rentable (contrairement à la compagnie Wanair en

7.

d'autres temps), et s'approprie rapidement une grande partie de ce marché tout en dégagant des résultats bénéficiaires.

Il est à peu près certain que la compagnie Air Tahiti s'en trouverait fortement déstabilisée et que cette déstabilisation s'étendrait à l'ensemble de son réseau.

Ce risque de déstabilisation peut d'ailleurs être précisé et décrit en termes plus analytiques comme exposé ci-après :

Les dirigeants d'Air Tahiti énoncent eux-mêmes que l'ensemble du réseau constitué par la desserte des 19 îles desservies en ATR 72 est rentable, et l'expert mandaté par le Ministère de l'Équipement, de l'Aménagement et de l'Urbanisme, des Transports Intérieurs et de l'Environnement de Polynésie française pour étudier les coûts de la compagnie à partir de sa comptabilité analytique l'a confirmé.

D'aucuns pourraient en déduire que chacune des 19 dessertes de ce réseau est en elle-même rentable indépendamment des autres dessertes. Ils pourraient ainsi penser de bonne foi que si la liaison la plus rentable, Tahiti-Bora Bora, était attaquée par un concurrent solide capable de casser les tarifs sur cette seule liaison, la rentabilité d'Air Tahiti y serait fortement touchée par perte de clientèle et/ou baisse obligée des tarifs, mais que sa rentabilité sur les 18 autres liaisons resterait intacte. Or ce raisonnement d'apparence logique est faux, car l'affectation en comptabilité analytique d'une quote-part de charges fixes à chaque liaison selon une clé de répartition dépendant elle-même de la quote-part de la liaison dans l'activité et le chiffre d'affaires d'ensemble, impliquerait que la baisse de volume et de chiffre d'affaires de la liaison Tahiti –Bora Bora aboutisse, toutes choses égales par ailleurs, par le jeu des vases communicants dans l'affectation analytique des charges fixes, à une hausse des charges de chacune des autres liaisons. Plusieurs d'entre elles pourraient ainsi passer de la catégorie rentable à la catégorie non rentable sans même que leurs trafics et leurs recettes aient fait l'objet de modifications. Le nombre de liaisons rentables de la compagnie pourrait ainsi se réduire, voire fortement se réduire, d'où nécessaire hausse de tarifs ou nécessaire repli qui ne feraient que renforcer la possibilité pour le concurrent d'étendre sa conquête, et d'où risque réel de poursuite pour Air Tahiti d'une spirale d'affaiblissement concurrentiel et de recul d'activité.

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.

Nous avons ci-dessus évoqué le danger induit par l'absence actuelle de cadre de régulation économique du transport aérien interinsulaire. Le problème doit donc être traité en reformulant d'abord une politique sous la forme de principes de base et d'objectifs clairs, puis en évaluant les différents scénarios envisageables en la matière.

7.8.2.1. Formuler ou reformuler les principes et objectifs directeurs de la politique territoriale de transport aérien intérieur

Les principes et objectifs directeurs de la politique de desserte aérienne intérieure du Territoire ont été notamment définis dans le préambule de la convention de 1990 signée entre le Territoire et la compagnie Air Tahiti.

Ce texte est aujourd'hui considéré comme daté et obsolète puisque les dispositions de la convention étaient conclues pour une durée de 20 ans.

7.

Il est donc aujourd'hui nécessaire, préalablement à la détermination d'un nouveau cadre juridique, de reformuler les principes et objectifs directeurs de la politique de transport aérien que le nouveau cadre en question devrait servir.

La détermination de cette politique suppose de choisir entre des orientations que nous proposons d'envisager sous forme de scénarios.

7.8.2.2. Le scénario d'un monopole régulé assorti d'OSP

L'une des questions pertinentes posées lors de la première réunion de la Commission réglementation de l'étude du schéma directeur a consisté à se demander si la solution économique optimale résidait dans un monopole ou dans le jeu concurrentiel de plusieurs acteurs sur le marché, sachant qu'il n'existe pas de réponse toute faite à ce genre de question et qu'il convient, pour y répondre, de prendre dûment en compte les particularités de chaque marché étudié.

Nous pensons dans cet esprit que les différentes logiques possibles devraient être examinées sous forme de scénarios, et que l'un de ceux-ci devrait consister à ce que nous appelons monopole régulé assorti d'obligations de service public. L'idée du programme minimum, qui figurait dans la convention de 1990 serait conservée et, en contrepartie, le transporteur se verrait garantir non pas un volume minimum d'activité mais une situation de monopole. La notion de régulation se traduirait notamment par ailleurs par un contrôle des tarifs et des programmes d'exploitation du transporteur ainsi que de ses investissements et de leur rentabilité.

7.8.2.3. Le scénario d'un marché supposé concurrentiel assorti d'OSP

L'autre scénario de base qu'il conviendra d'évaluer consisterait à transposer la logique du règlement européen 1008/2008 et à considérer qu'une partie des dessertes peut s'effectuer dans un cadre concurrentiel sans subventions, avec probablement des tarifs plus bas que ceux qui sont pratiqués, tandis que l'autre partie du réseau justifierait d'être subventionnée sur fonds publics dans une logique d'OSP. Le ou les transporteurs assurant les dessertes en OSP devraient alors être sélectionnés par appel à la concurrence sur une base suffisamment large, avec un préavis suffisamment long pour pouvoir étudier leurs propositions et pour une durée de plusieurs années afin de leur permettre de rentabiliser leurs investissements

7.8.2.4. L'évaluation des scénarios

Les scénarios de base sommairement présentés ci-dessus sont des exemples et ne sont pas exclusifs d'autres scénarios possibles, mais ils représentent à notre avis les deux faces d'une question fondamentale qui implique un véritable choix.

Il conviendra, lors de la phase 2 de l'élaboration du schéma directeur, de les évaluer selon plusieurs critères qui pourraient notamment comporter :

- La perspective de pérennité du système dans la durée ;
- Les avantages et inconvénients pour les différentes catégories de clientèle et pour les populations des différents archipels ;
- Le coût pour les finances publiques du Pays ;
- La possibilité et la facilité d'un contrôle effectif par l'autorité de régulation compétente ;
- Tout autre critère jugé pertinent par le Comité de Pilotage de l'étude.

7.

7.8.3. La régulation économique du transport aérien interinsulaire implique en tout état de cause une autorité de régulation compétente

Quel que soit le scénario retenu dans la logique de choix présentée ci-dessus, l'application effective de la politique adoptée supposera un suivi et un contrôle par l'autorité publique. Ce suivi et ce contrôle impliqueront une compétence économique et juridique spécifique au sein de l'administration polynésienne, dont devraient être chargés au moins un haut fonctionnaire une petite équipe d'assistants capables de suivre statistiquement les trafics, les tarifs, le respect des programmes de vols, la performance économique du ou des transporteurs, leurs investissements, leur situation financière ainsi que d'évaluer la crédibilité de leurs prévisions et le réalisme économique de leurs décisions de gestion.

Rappelons ici, pour mémoire, que l'insuffisance d'une telle compétence a été relevée par le rapporteur de la Chambre territoriale des comptes après les tentatives avortées de DSP en 2011 et 2012.

7.8.4. Un certain nombre de questions complémentaires restent à approfondir et à arbitrer

7.8.4.1. Faut-il déléguer la gestion des 43 aéroports exploités en régie par la DAC ?

Comme il a été dit précédemment, la gestion en régie directe par la DAC des aérodromes appartenant à la Polynésie française présente de réels inconvénients, et la question de déléguer cette gestion à un prestataire est posée.

On peut d'ailleurs se demander si cette délégation de gestion ne devrait pas être regroupée avec celle de Bora Bora, Rangiroa et Raiatea qui appartiennent actuellement à l'Etat mais dont le transfert de propriété a été demandé depuis plusieurs années. (Notons à ce sujet que la gestion de Raiatea et Rangiroa par ADT est légèrement subventionnée à hauteur d'environ 30 M CFP par an)

7.8.4.2. Quelle réponse apporter au besoin de dessertes dites de désenclavement des aéroports non accessibles en ATR ?

Comme nous l'avons déjà dit, la desserte des 5 îles les plus enclavées pose la question d'un choix entre investissements dans l'infrastructure et recherche de nouvelles solutions de desserte, par exemple par hélicoptères, voir par hydravions ; Cependant, les idées évoquées à ce sujet ne sont pas, à l'heure actuelle, parfaitement éprouvées en différents points (utilisation des aérodromes de nuit, conditions météo, remplissage des avions, coût réel moyen de chaque passager transporté dans le cadre d'un programme de transport régulier).

Si le transporteur en charge de l'ensemble du programme de dessertes aériennes régulières reste dans les années à venir Air Tahiti, ce qui constitue à nos yeux un scénario crédible, même si ce n'est pas le seul, c'est à lui qu'il appartiendra, en liaison avec l'autorité de régulation, de faire les choix techniques optimisant les dessertes en question. Le schéma logique serait d'ailleurs le même dans le cas d'un autre scénario : le transporteur qui s'engage à effectuer des dessertes régulières sous le contrôle d'une autorité de régulation a la responsabilité de maîtriser techniquement et économiquement l'offre sur laquelle il s'engage.

7.

7.8.4.3. La question d'un rééquilibrage du capital d'Air Tahiti entre actionariat public et actionariat privé pourrait être posée

Le capital de la compagnie Air Tahiti est actuellement détenu à hauteur de 14% par la Polynésie française, de 7% par son personnel et de 79% par divers actionnaires (AFD, banques...). Bien qu'il ne s'agisse pas d'une question première si le système est bien régulé par la puissance publique, on peut se demander, à titre complémentaire, si le sentiment de convergence entre l'intérêt général et les intérêts privés ne serait pas renforcé par un partage plus équilibré entre actionariat public et actionariat privé. Cela étant dit, nous sommes conscients qu'une montée significative de la Polynésie française dans le capital de la compagnie représenterait pour elle un investissement non négligeable.

7.8.5. Synthèse

Au total, notre diagnostic provisoire peut se résumer par le tableau AFOM qui suit (à compléter et repreciser éventuellement) :

Commentaires / Analyses	
Points forts	<ul style="list-style-type: none">• Un système qui globalement répond assez bien aux besoins ;• Un système sous contrôle en termes de normes techniques et de sécurité aérienne ;• Une infrastructure normalisée selon des principes clairs ;• Un coût global pour les finances publiques polynésiennes assez bien cerné
Points faibles	<ul style="list-style-type: none">• Un système rendu très fragile par l'absence d'un cadre de régulation juridiquement clair et consensuel ;• Insuffisance constatée d'une compétence de régulation solide ;• Inconvénients de la gestion en régie directe par l'administration des aéroports des îles ;• Difficulté de trouver la meilleure solution pour les 5 aéroports les plus difficilement accessibles
Opportunités	<ul style="list-style-type: none">• La pérennité et le développement du système seraient confortés par une reprise de la croissance économique ;• Importance, à ce titre, des investissements internes ou externes dans le développement économique des îles ;• Le système bénéficierait aussi de nouvelles mesures fiscales d'aide à l'investissement
Menaces	<ul style="list-style-type: none">• L'absence de réforme du cadre de régulation serait très dangereuse ;• Le système de transport aérien interinsulaire est indirectement dépendant des menaces qui pèsent sur finances publiques polynésiennes. ;• Le système serait menacé par l'absence ou le recul d'aides fiscales.

8.

8. LES PRINCIPES ET ENJEUX CADRES RELATIFS A L'ENVIRONNEMENT ET AU DEVELOPPEMENT DURABLE

8.1. Les directives du Plan Climat Stratégique

Les principes développés sont essentiellement issus du Plan Climat Stratégique.

8.1.1. Les enjeux d'adaptation

La réalité du changement climatique a des incidences importantes, notamment dans les zones à risques, que ce soit en termes de submersion, de tempêtes ou de montée des eaux. Certains ouvrages notamment dans les Tuamotu, sont déjà en mauvais état et leur accessibilité n'est pas toujours évidente actuellement.

Deux axes sont à considérer :

- Des hypothèses de renforcement ou de réhabilitation des ouvrages tenant compte des renforcements des tempêtes,
- Des capacités de stockages des hydrocarbures et de biens (eau, vivres, etc. ...) suffisants en cas de suspension temporaire de la desserte.

A noter, qu'en termes de résilience des écosystèmes, l'approche biodiversité et la préservation des peuplements naturels sont traitées par la suite.

8.1.2. Les enjeux en terme d'atténuation

8.1.2.1. Sobriété

Le constat du PCS avait établi la pertinence du choix des ATR sur la consommation réduite et son adéquation au contexte insulaire. Concernant la flotte maritime, des efforts étaient possibles pour des navires à plus faible consommation. Il était alors proposé de considérer :

- Une réflexion sur la part prépondérante de la desserte aérienne, les lignes de passagers, soit régulières, soit selon des événements culturels (Festival des Marquises, rencontres sportives, vacances scolaires),
- Les possibilités d'intermodalités, afin de mixer transport aérien et maritime.

Au cours des ateliers du PCS, les armateurs avaient aussi souligné la faible prise en compte des critères de sobriété et de navires propres pour les aides financières à l'achat ainsi que des aides conditionnées à des investissements lourds, éliminant de fait les petites unités adaptées pour les liaisons entre petites îles.

8.1.2.2. Fiscalité du transport des hydrocarbures et subventions au coprah

Les travaux du PCS ont souligné les aspects négatifs de la subvention au transport des hydrocarbures et la politique de rachat du coprah à taux supportés.

Ces dispositions réduisent la compétitivité des énergies renouvelables mais aussi l'utilisation de l'huile de coprah comme biocarburant.

Ces dispositions sont toutefois considérées comme vitales pour le financement des lignes maritimes.

8.1.3. Vers des recettes d'exploitation moins limitantes de la production d'énergie renouvelable

8.1.3.1. Articulation des hydrocarbures et de la production d'huile de coprah

Les éléments suivants seront développés dans les scénarios en phase 2 :

- Potentiel de production d'huile dans les atolls ;
- Faisabilité technique ;
- Impact économique pour les différents acteurs (Pays, pétroliers, armateurs, habitants des îles) de la mise en place d'une telle solution.

8.1.3.2. Cas des déchets

D'autres éléments et biens peuvent par ailleurs faire l'objet d'un soutien de la force publique pour leur transport, comme notamment les déchets. Aujourd'hui, leur gestion dans les petites îles, notamment les atolls ou certaines vallées isolées des Marquises, pose de sérieux problèmes fonciers.

La mise en place d'un dispositif permettant le retour réel et efficace des déchets dangereux ou spéciaux, voire des monstres, des DEEE ou pourquoi pas des recyclables (« bac vert ») est à considérer en terme de substitution. Les enjeux et les bénéfices pour la société dépassent largement le cadre du transport maritime et permettent de réduire les incidences sur des atolls où le foncier est peu disponible, surtout à proximité des zones d'habitations.

Par contre, cette action implique de définir les modalités d'apports voire de collecte et de conditionnement pour le transport.

8.1.4. Des enjeux sociaux et humains particuliers

L'étendue de la dispersion des îles et atolls réduit clairement la capacité de voyager à la demande et sur un mode similaire à l'Europe, avec des horaires fixes. Les infrastructures, les aléas notés sur ce point ainsi que les enjeux humains dépassent clairement les habituelles problématiques de vitesse et de performance.

8.1.4.1. En terme d'attentes par les habitants des îles

La dispersion des îles et surtout le faible peuplement des atolls (population de l'ordre de la centaine d'habitants) ont conduit à des regroupements pour les collèges ou établissements professionnels dans les atolls centres (Rangiroa, Hao, Makemo, ...). Le schéma de transport aérien impose une desserte aérienne par Tahiti, avec des coûts inaccessibles aux familles.

L'incidence sociale est très forte. Les enfants quittent la cellule familiale à 12 ans, dès la sixième, dans des conditions d'accueil pas toujours anticipées et en l'absence de connaissance ou de famille.

Une mise en adéquation entre répartition des établissements de regroupements et de la desserte est à envisager, mais aussi en considérant des attentes différentes en terme de durée et de ponctualité. Les critères de qualité européens des transports ne sont clairement pas transposables.

Il est aussi intéressant de rappeler l'histoire et les mœurs polynésiennes du voyage et de l'absence de quelques semaines, élément aujourd'hui de cohésion et de liens pour des familles parfois dispersées sur plusieurs îles différentes.

8.1.4.2. En terme de fret

L'équipement technique des îles et atolls peu peuplé (mais aussi de certains villages marquisiens excentrés est très réduit en matière de stockage (hydrocarbures, nourriture parfois surtout en terme de frais, ...). La constitution de stocks est à considérer en termes d'autonomie énergétique et alimentaire.

En terme de qualité de vie (mais aussi de travail) et compte tenu des conditions de débarquement par barges ou baleinières, le débarquement de nuit n'est pas possible. La programmation de la desserte doit tenir compte des heures d'accès dans sa programmation.

8.1.5. Enjeux de biodiversité

Les enjeux de biodiversité sont assez bien compris et le Code de l'Environnement polynésien est d'ailleurs l'un des plus protecteurs dans le bassin Pacifique, avec l'Australie et la Nouvelle – Zélande.

Toutefois, sur les moyens d'application, les lacunes sont très fortes et plutôt évidentes. Il a existé pendant des années un contrôle par les agents du Service de Développement Rural mais sans cadre juridique. Dénoncé par un armateur, il a cessé et ne s'exerce aujourd'hui que sur des infractions visibles, sur constats (pas de fouilles ou ouvertures de contenants possibles).

8.1.6. Enjeux de durabilité

8.1.6.1. Quelle pérennité de la place des transports dans les plans d'aménagement ?

L'intermodalité mais aussi la nécessaire cohésion avec l'urbanisation et le fonctionnement des plateformes de transport (aérienne ou maritime) ne s'imposent pas dans les plans d'aménagement. La réalisation par le Pays d'infrastructure ne conduit pas à une obligation pour la Commune d'intégrer le bon fonctionnement des activités dans le Plan Général d'Aménagement (accès, stationnement, espace d'activités, ...).

La mutualisation de l'équipement (surtout maritime) avec d'autres activités, notamment de loisirs, est une opportunité et non une anticipation urbaine ou sociale. Si dans certains atolls les plateformes portuaires ont souvent une « seconde » vie en dehors des touchées, elles sont peu pensées et non prévues.

8.1.6.2. Intermodalité des transports

A noter que l'intermodalité, sur Tahiti ou les îles principales, reste très réduite. La connexion des gares maritimes de Papeete et Moorea au transport en commun des bus est assez réduite voire inexistante, surtout à Moorea, alors que la ligne est la troisième en passager pour la France. Aucune ligne de transport terrestre ne permet d'accéder aux quais des îles de Tahiti pour les navires en partance pour les archipels.

Enfin, la connexion de l'aéroport à la ville de Papeete ou aux principaux centres n'est pas assurée par des lignes de bus ou autre, générant des contraintes en termes d'offres de stationnement.

8.1.7. Synthèse

Commentaires / Analyses	
Points forts	<ul style="list-style-type: none"> • Existence d'un cadre général d'interdiction de transport d'espèce envahissante (Code de l'Environnement) • Existence d'un panorama de la présence des pestes par îles (animales ou végétales) si celles-ci sont classées dans la liste des espèces envahissantes, • Assemblée Territoriale a émis le vœu de définir la recherche d'infractions • Arrivée prochaine de chiens détecteurs de rats à Ua Huka et Rimatara
Points faibles	<ul style="list-style-type: none"> • Il n'existe pas de contrôle effectif en termes de dessertes interinsulaire aériennes et maritimes • Il n'existe pas de cadre légal sur les eaux de ballast et les propagations d'espèces exogènes d'un archipel à un autre (exemple de l'algue <i>Turbinaria ornata</i>) • Pas d'agents ayant le pouvoir de fouilles / investigation, même dans le cadre du programme de Biosécurité, • Il n'existe pas de contrôle en vol privé (hors Air Tahiti) • Absence d'intermodalité entre aérien et maritime
Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> • Existe un réseau de bénévoles d'alertes et de signalement, effectif sur 22 îles. Séminaire de formation en 2014 dont armateurs, douanes, compagnie (point sur la réglementation, reconnaissance, méthode de gestion terrain, proposition de protocoles en cas d'arrivée). • Introduire dans les OSP/DSP des règles et devoirs en termes de contrôle et de suivi
Menaces	<ul style="list-style-type: none"> • La réglementation ne considère que Tahiti et Moorea comme source de pestes alors que d'autres îles ou atolls sont touchés, • Dans les îles, la présence d'agents aux heures de débarquement impliquerait le paiement d'heures supplémentaires (vols tardifs, horaires des bateaux) • Seuls les techniciens à compter catégorie B sont habilités à contrôler mais ils ne sont pas présents dans la majorité des îles et atolls.

8.2. Considérations énergétiques

8.2.1. Transport de personnes par voie aérienne et maritime : le cas de Moorea

Dans le cas du transport de personnes vers Moorea nous avons comparé les consommations des différents navires pour ensuite calculer des consommations par passager.km. Notons que les 3 navires assurant la desserte en 2013 disposent tous d'un nombre de places comparable. L'Aremiti Ferry assure pour sa part une fonction de transport de fret en plus du transport de passagers (136 000 tonnes en 2013).

Le tableau ci-dessous résume les principaux chiffres obtenus :

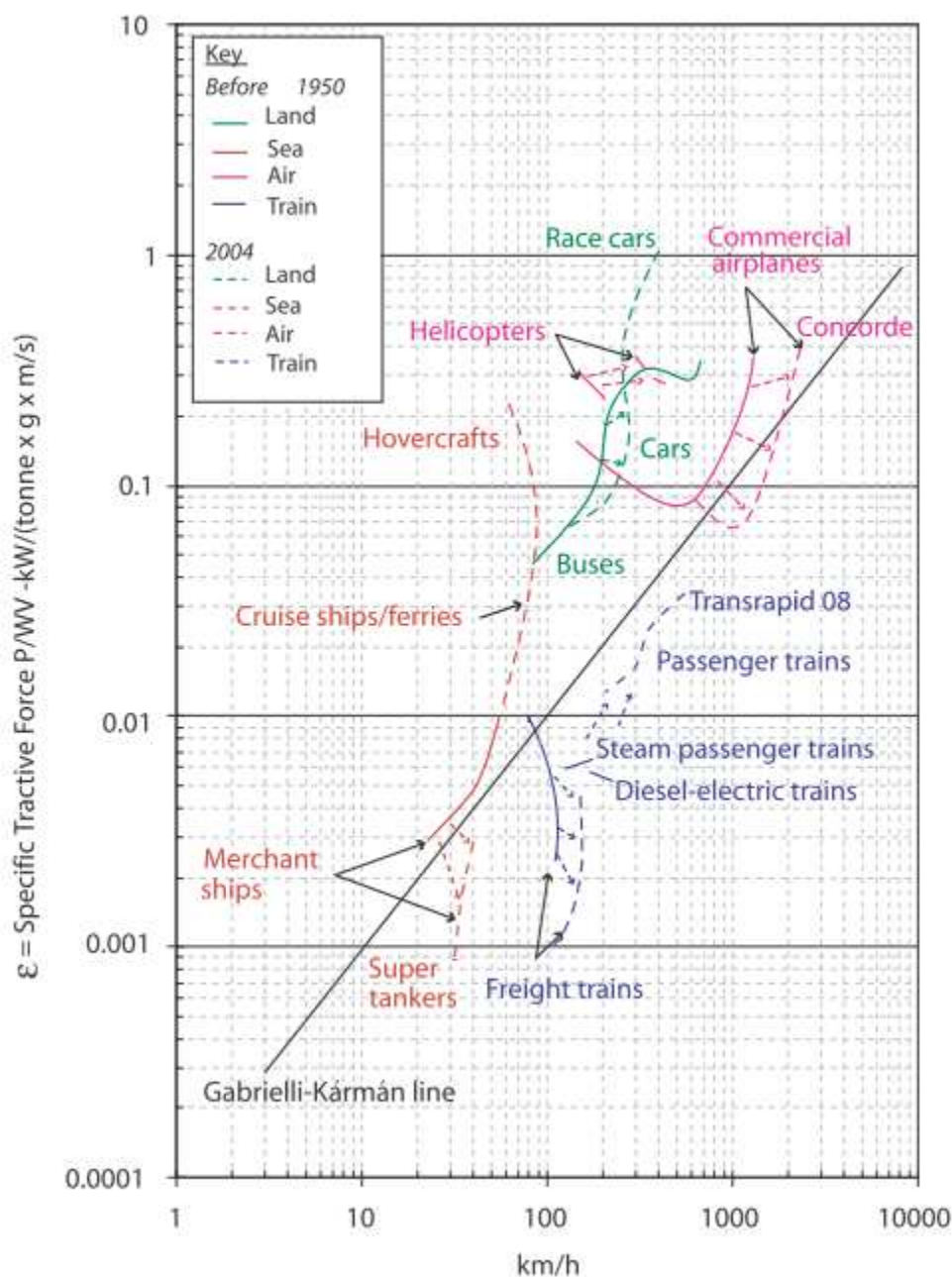
Navire	Total carburant (l)	Passagers totaux	p.km	Tx remplissage	l/(p.100km)	Conso à plein
AREMITI 5	3 753 300	920 249	17 043 011	57%	22	12
AREMITI FERRY	1 401 032	154 298	2 857 599	11%	49	5
TEREVAU	2 544 351	450 211	8 337 908	34%	31	11
AIR TAHITI	NA	NA	NA	60% ?	10	6,1

Données DPAM 2013

On constate tout d'abord que les taux de remplissage sont moyens. L'Aremiti Ferry est pénalisé par sa lenteur qui incite les passagers à se reporter vers les deux navires Terevau et Aremiti 5. Cela explique la consommation très élevée au passager.km. De fait ce navire aujourd'hui assure principalement une fonction de fret.

Pour les deux autres navires le constat est plus étonnant. Malgré des taux de remplissage corrects, les consommations par passager sont très élevées : plus de 20 litres aux 100km. Par comparaison, la consommation moyenne calculée plus haut pour la desserte aérienne de Moorea est de 10 litres/p.100km (pour un taux de remplissage de 60%). Cela correspond à la consommation par passager du Terevau et de l'Aremiti pour un taux de remplissage de 100%.

Le diagramme ci-dessous, généralement nommé diagramme de Gabrielli et Von Karman d'après ses auteurs, donne la capacité de traction de différents modes de transport en fonction de leur vitesse :



Source : « What price speed – revisited », Ingenia, 2005

Le diagramme permet d'illustrer, s'il en était besoin, le fait que les applications des technologies de transport maritime et de l'aérien ne sont pas les mêmes. Le transport maritime est le transport de loin le plus efficace (en termes de traction) pour des vitesses faibles uniquement, mais la masse des navires ne le rend pertinent que pour un éventuel transport de passagers en masse, accompagné de fret, et à condition de ne pas chercher la concurrence avec l'aérien en termes de rapidité de desserte. C'est le cas par exemple de l'Aremiti Ferry dont la consommation par passager baisse à 5 litres aux 100km à 100% de taux de charge, tout en transportant une grande quantité de fret. Dans le cas du Terevau et de l'Aremiti 5, la trop faible charge marchande et la vitesse beaucoup trop élevée (trajet en 30mn) rendent ces bateaux inefficients.

On peut également déduire de ce constat général que l'arrivée d'un troisième bateau sur le segment Tahiti-Moorea a été, d'un point de vue énergétique et environnemental, plutôt négatif puisque même dans le cas d'un report modal massif de l'avion sur le maritime, la consommation d'énergie aurait été plus élevée. On peut relever ici un nouvel effet pervers de la défiscalisation des carburants, qui incite à limiter l'influence du volet énergétique dans les calculs de rentabilité d'investissement, au risque d'aboutir à une solution technique inadaptée comme c'est le cas ici. Nous formulerons en phase 2 des préconisations d'actions à mener pour améliorer cette situation (ou à défaut ne pas la renouveler ailleurs).

Malheureusement il ne nous est pas encore possible, par défaut de données, de proposer une analyse comparative des transports aérien et maritime pour la desserte des Iles sous le vent (Raïatea en particulier). Nous détaillerons cette hypothèse en phase 2.

8.2.2. Stockage des hydrocarbures

► VOLUMES DE STOCKAGE DANS LES ILES ET AUTONOMIE

A ce stade de l'étude il ne nous a malheureusement pas été possible de réunir toutes les données sur les capacités de stockage de carburant dans les îles, du fait de l'éparpillement de l'information. Des démarches sont en cours auprès des différents acteurs pour obtenir un maximum de détails sur ce point.

► STATIONS-SERVICES

Les stations-services du territoire sont des installations de 1^{ère} ou 2^e classe des installations classées pour la protection de l'environnement. Elles sont généralement détenues par les groupes pétroliers et peuvent être opérées soit directement par les pétroliers soit par un tiers prestataire.

Le tableau ci-dessous recense les différentes stations-services dans les différentes îles de Polynésie.

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

Sans surprise, l'essentiel des stations-services se trouvent à Tahiti. Hors de Tahiti, on trouve également 4 stations terrestres à Moorea, 10 aux îles sous le vent, 2 aux Marquises, 2 aux australes. Aucune station terrestre n'est implantée aux Tuamotu-Gambier.

La station-service est le moyen le plus contrôlé et le plus sûr de distribuer des hydrocarbures dans les îles. Néanmoins l'investissement et la centralisation du stockage la réservent aux îles les plus peuplées et disposant d'un quai.

► STOCKAGE POUR LE TRANSPORT AERIEN

Voir la partie dédiée dans le chapitre consacré au transport aérien.

► RECEPTION ET STOCKAGE CHEZ LES PROFESSIONNELS ET LES PARTICULIERS

Dans les îles ne disposant pas d'un stockage centralisé (communal ou station-service), les fûts de gazole et d'essence sont stockés directement chez les particuliers, ce qui pose un évident problème de sécurité ainsi qu'environnemental, puisqu'en l'absence de bacs de rétention un écoulement de carburant peut venir souiller le sol voire la lentille d'eau d'un atoll.

Les professionnels stockent également des carburants en fûts, en particulier pour les travailleurs isolés des villages (fermes perlicoles notamment). Nous avons recueilli le témoignage d'un ancien perliculteur travaillant dans une ferme d'environ 12 personnes au moment du récit. La consommation était de 6 fûts par semaine environ, dont 60% d'essence. Le gazole n'était utilisé que pour le groupe électrogène.

Dans les fermes, les trajets courts (moins de 5 minutes pour rejoindre le faregreffe depuis le rivage) imposent l'utilisation de moteurs essence hors-bords pour les déplacements. Les moteurs hors-bord permettent également de libérer de l'espace et donc emporter plus de chargement sur les bateaux de petite taille.

Le carburant est généralement récupéré au passage de la goélette tous les mercredis et doit donc être acheté en quantité suffisante pour une semaine de travail. Les fûts sont roulés sur le quai, puis descendus sur le bateau du perliculteur. Les bateaux faisant généralement 22 pieds, leur ligne de flottaison est plus basse que le quai ce qui oblige à l'utilisation de planches pour rouler les fûts sur le bateau.

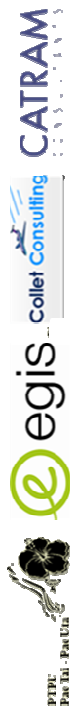
Comme il est délicat de laisser une partie du chargement sur le quai (pour éviter les vols de marchandises) il est nécessaire de transporter l'ensemble du fret reçu en un seul voyage. Pour un bateau pouvant transporter entre 2 tonnes et 2,5 tonnes de chargement, 6 fûts représentent donc 40% du fret total. En cas de chargement important, une technique possible consiste à colmater les trous assurant la fonction d'auto vidage du bateau, de façon à augmenter la charge admissible. Dans ce cas, le trajet du quai du village jusqu'à la ferme s'avère périlleux, puisqu'en cas de forte houle le bateau prend l'eau et il est alors parfois nécessaire de beacher à mi-course pour écopper avant de reprendre le trajet. Une fois arrivé, les fûts sont mis à l'eau puis roulés sur la plage jusqu'à leur lieu de stockage : un local isolé pour l'essence, et dans un local proche du groupe électrogène pour le gazole.

En cas de pénurie de carburant, la présence de tous les acheteurs au même moment permet d'éviter les arrangements à l'amiable avec les équipages des navires et d'aboutir à une répartition assez équitable du carburant selon les besoins.

Pour les fermes les plus isolées, ce sont jusqu'à 50 litres d'essence qui sont dépensés pour effectuer un trajet aller-retour vers le village. La distribution intra-insulaire du carburant représente donc plusieurs pour-cent de consommation supplémentaires.

8.

Si le cas de l'essence est difficilement solvable à court terme, l'utilisation du gazole pour la production d'électricité en site isolé peut être diminuée par des investissements dans des systèmes hybrides solaire-diesel ou solaire-coprah. A plus long terme (ce n'est pas financièrement envisageable aujourd'hui), des bateaux fonctionnant sur batteries ou à pile à hydrogène permettraient de s'affranchir partiellement de l'usage de l'essence pour les trajets courts.



9.

9. SYNTHÈSE GÉNÉRALE DU DIAGNOSTIC

9.1. Appréciation générale des transports interinsulaires

La Polynésie française dispose d'une population équivalente à celle d'une importante ville de métropole (équivalent de Strasbourg ou de Montpellier) mais éclatée sur un territoire grand comme l'Europe (2,5 millions de km²) et distante de près de 16.000 km de la métropole (4.000 km d'Auckland).

Organiser un transport interinsulaire dans ces conditions, tout en préservant des équilibres économiques parfois précaires pour les opérateurs de transports, relève du défi.

Pourtant, les transports interinsulaires répondent globalement bien à la demande actuelle de la population et des touristes (2,5 millions de voyages réalisés au total et plus de 420.000 tonnes de fret).

Les 43 aérodromes territoriaux, les 4 aéroports d'Etat, près de 250 infrastructures portuaires et la présence de 23 opérateurs de transports (maritimes et aériens) ont en effet favorisés un **maillage territorial fin et le développement d'une offre de transport interinsulaire assez bien adaptée aux besoins** (sauf cas particuliers cités dans le présent rapport et concernant essentiellement la desserte des Marquises et des Tuamotu ainsi que les déplacements inter et intra-archipels).

Toutefois, le système des transports interinsulaires de Polynésie française est marqué par une dualité forte, qui se traduit par l'autonomie de chacun des modes de transports (aérien d'un côté, maritime de l'autre).

Ainsi, les transports maritimes et aériens coexistent mais ne se complètent pas. Chaque opérateur de transport interinsulaire agit de manière propre, dans un régime d'autorisation historique qui a évolué au gré des demandes de liaisons formulées par les opérateurs et dans un **cadre juridique parfois inadapté aux spécificités du Pays** (exemple : la loi de 2009 sur la mise en place d'un régime de délégation de service public). A cela s'ajoute de très nombreuses incitations et aides économiques et fiscales favorisant par principe une péréquation à l'échelle du territoire (lissage du coût du fret) mais constituant par ailleurs, et c'est là leur effet pervers, un régime d'aides directes ou indirectes aux opérateurs de transports dont (i) la lisibilité peut être considérée est faible et (ii) dont l'impact énergétique/écologique est très incertain (notamment en matière de transport d'hydrocarbures).

En matière d'organisation sectorielle, **l'évolution historique soulignée ci-avant et les choix opérés en matière de soutien aux opérateurs ont abouti *in fine* à la création d'un monopole de fait pour Air Tahiti et à des situations de quasi-rentes pour les armateurs**, qui exploitent leur ligne selon des principes parfois non écrits (exemple : le principe de mise en place de deux armateurs par archipels, hors liaison Tahiti-Moorea) et sans obligations fortes à leur égard en matière d'efficacité énergétique, d'information (au Pays et aux usagers) et de qualité de service de manière générale. Les droits des passagers sont d'ailleurs trop peu traités dans la réglementation (accessibilité, information, régime d'indemnisation, etc.), ce qui pourrait à terme avoir des incidences lourdes sur la perception des voyages dans les îles par les résidents et par les touristes venus en Polynésie française.

Une **meilleure coordination des actions publiques** en matière de transports entre l'Etat et le Pays mais également au sein du Pays (notamment en matière d'aides), un **suivi plus rigoureux** et lisible des données statistiques, économiques et financières des transports interinsulaires et un **re-questionnement important du mode de régulation du secteur des transports interinsulaires** permettraient sans doute d'améliorer le sys-

9.

tème dans son ensemble, au service des habitants des îles et des touristes, tous deux vecteurs de développement économique.

Dans une logique de consolidation, les sections suivantes présentent sous forme de tableaux synthétiques l'ensemble de nos appréciations par thématiques principales identifiées. Un focus particulier est réalisé sur les problématiques environnementales et de développement durable.

9.2. Diagnostic de l'adéquation entre l'offre et la demande de transports interinsulaires actuelles

Le tableau ci-dessous reprend en synthèse à la fois les appréciations issues des commissions thématiques et celles issues du présent rapport pour apprécier par nature de transport et par modes les situations d'adéquation entre l'offre et la demande (en vert quand la situation n'appelle pas de remarques) et les situations à traiter (en orange ou en rouge suivant leur importance) :

Points d'analyse (synthèse)	Archipels	Transport interinsulaire par voie maritime	Transport interinsulaire par voie aérienne
Adéquation offre/demande Passagers	IDV		
	ISLV	Demande de transport entre Tahiti et les ISLV non satisfaite Maupiti (absence de navire)	
	TG	Capacité insuffisante et conditions de transports rudimentaires Fréquence perfectible dans le Nord-Est et Gambier	Pas d'ATR : Takume / Apataki / Fakahina Pas d'aéroport : Makatea
	Mq	Faiblesse de la desserte intra-archipel qui devrait être comblée par la mise en place d'un bateau avec fréquence régulière (Fatu Hiva / Tahuata notamment)	Pas d'ATR (Ua Pou / Ua Huka) Pas d'aéroport (Fatu Hiva / Tahuata)
	Aus	1 seul opérateur et fréquence jugée insuffisante Faiblesse de la desserte intra-archipel Cas spécifique de Rapa (isolement)	
Adéquation offre/demande Fret	IDV		sans objet
	ISLV	Maupiti (absence de navire)	sans objet
	TG	Fréquence perfectible dans le Nord-Est et Gambier	sans objet
	Mq	Amélioration de la fréquence souhaitée (Fatu Hiva)	sans objet
	Aus	1 seul opérateur et fréquence insuffisante Cas spécifique de Rapa (isolation)	sans objet
Adéquation offre/demande Transport scolaire	IDV		
	ISLV	Tahaa (perfectible) / Maupiti	
	TG	Fréquence perfectible dans le Centre, le Nord et l'Est	
	Mq	Mise en place d'un bateau avec fréquence régulière (Fatu Hiva / Tahuata)	Pas d'ATR (Ua Pou / Ua Huka) Pas d'aéroport (Fatu Hiva / Tahuata)
	Aus	Rapa (flotille administrative)	
Adéquation offre/demande EVASAN	IDV	sans objet	
	ISLV	sans objet	
	TG	sans objet	Problématique des pistes sans éclairage la nuit (Raroia, Makemo, etc.)

9.

Points d'analyse (synthèse)	Archipels	Transport interinsulaire par voie maritime	Transport interinsulaire par voie aérienne
	Mq	sans objet	Pas d'aéroport (Fatu Hiva / Tahuata)
	Aus	sans objet	Rapa (evasan armée quasi-systématiquement)

De manière générale, les 43 aérodromes territoriaux, les 4 aéroports d'Etat et près de 250 infrastructures portuaires semblent avoir favorisé un maillage territorial fin et le développement d'une offre de transport interinsulaire globalement adaptée aux besoins. Certaines situations restent néanmoins à traiter dans les îles Marquises, les Australes, à Maupiti et dans les Tuamotu (îles isolées). Il conviendra d'examiner ces situations particulières dans le cadre de la phase 2 de l'étude.

Il est également nécessaire de noter que certains risques majeurs existent sur l'adéquation entre l'offre et la demande de transport interinsulaire : (i) le vieillissement des flottes de navires ; (ii) l'état des infrastructures portuaires ; (iii) la situation économique globale.

9.3. Diagnostic de l'organisation institutionnelle en matière de transport interinsulaire

Le tableau ci-dessous synthétise le diagnostic de l'organisation institutionnelle chargée de conduire la politique des transports interinsulaires et d'en suivre les principales caractéristiques :

Organisation institutionnelle pour la mise en œuvre de la politique des transports et le contrôle des opérateurs du secteur	Transport interinsulaire par voie maritime	Transport interinsulaire par voie aérienne
Coordination des acteurs institutionnels en charge des transports (Etat->Pays)		
Coordination des acteurs institutionnels en charge des transports (Pays/archipels)		
Coordination interne des acteurs institutionnels en charge des transports (Ministères)		
Contrôle/Suivi des informations statistiques relatives au secteur (trafics)		
Contrôle/Suivi des informations économiques et financières relatives au secteur		
Contrôle/Suivi des informations techniques relatives au secteur (infras)		
Exploitation en direct des services et infrastructures	Flottille administrative	Exploitation aérodromes territoriaux (DAC)

Les principaux points d'attention sont les suivants : (i) l'absence de coordination amont entre l'Etat et le Pays pour ce qui concerne la réglementation applicable aux transports et la prise en compte des spécificités du territoire ; (ii) une coordination interne insuffisante (interministérielles et dans les relations entre le Pays et les archipels), notamment en matière d'aides économiques au secteur des transports et une approche pas assez transversale des problématiques (aérien+maritime) ; (iii) un information non consolidée par secteurs, parcellaire et peu lisible, notamment en ce qui concerne le coût réel des

9.

transports interinsulaires (y compris les aides fiscales et économiques au secteur). Nous noterons également (iv) l'absence d'instance chargée de suivre à la fois les transports maritimes et aériens (et pourquoi pas terrestres) ainsi qu'enfin, (v) un mode de gestion perfectible pour les 43 aérodromes territoriaux (en régie par la DAC).

9.4. Diagnostic de la régulation du secteur des transports interinsulaires

Le tableau ci-dessous présente les deux principaux aspects de la régulation d'un secteur des transports et apprécie leur qualité au regard du système de transports existant :

Régulation du secteur des transports interinsulaires	Transport interinsulaire par voie maritime	Transport interinsulaire par voie aérienne
Régulation de la concurrence (nombre d'opérateurs, accès au marché)		
Régulation économique (aides)		

La régulation économique sous formes d'aides fiscales, d'exonérations douanières et de contributions directes du pays au transport de certaines catégories de fret (PPN, coprah, hydrocarbures) a permis de pérenniser l'activité des opérateurs historiques et de sauvegarder le système de transport interinsulaire (malgré le manque de lisibilité du régime d'aides).

La régulation concurrentielle n'a en revanche pas été aussi efficace qu'espéré. La loi de 2009 portant sur les DSP n'a pas été suivie d'effets probants. La mise en place d'un autre système de régulation pourrait être envisagée (type OSP).

9.5. Diagnostic des obligations existantes à l'égard des opérateurs de transports

Le tableau ci-dessous présente les principales obligations traditionnellement appliquées à des opérateurs de transports et évalue leur degré d'application aux opérateurs de Polynésie française :

Obligations à l'égard des opérateurs de transports	Transport interinsulaire par voie maritime	Transport interinsulaire par voie aérienne
Obligations de qualité de service vis-à-vis des usagers (confort, ponctualité, accessibilité PMR.)		
Obligations d'informations des voyageurs (site internet, fiche horaire, perturbations)		
Obligations d'informations à l'égard des institutions (financière, technique, etc.)		
Obligations de fréquence de desserte		
Obligations de service minimum en cas de grève		
Obligations en matière de sécurité des passagers et du fret		
Obligations en matière d'intermodalité		
Obligations en matière d'efficacité énergétique et de respect de l'environnement		

Les obligations à l'égard des opérateurs sont cantonnées essentiellement à une fréquence de desserte des îles (touchés annuels) convenue soit contractuellement (aérien) soit dans la licence de transport (maritime) ainsi qu'à des obligations fortes en matière de sécurité des passagers et du fret (dans les deux secteurs). Les « droits des passagers » ainsi que le « devoir d'information » des opérateurs est en revanche extrêmement faible. Il en est de même en matière d'intermodalité ou d'obligations particulières relatives à l'efficacité énergétique du matériel de transport utilisé.

9.6. Diagnostic des thématiques de durabilité (hydrocarbures et déchets)

9.6.1. Déchets

Aujourd'hui, le diagnostic concernant la gestion des déchets est sévère.

Malgré notamment des Plans de Gestion des Déchets élaborés il y a environ 15 ans et une évaluation des gisements (en financement Pays – Ademe) sur l'ensemble de la Polynésie, la plupart des atolls voire des îles hautes n'ont pas de filière de gestion réglementaire. Il n'existe pas d'infrastructures adéquates dans la plupart des îles. Dans le cas des atolls, la mise en place de CET se heurte à la disponibilité foncière, la faible hauteur de sol et l'exposition à la submersion.

En tout état de cause, les politiques de gestions ponctuelles de déchets (campagne d'évacuation de carcasses dans les îles, renvoi des déchets dangereux collectés) se heurtent à une absence de programmation et de finances. Des actions ponctuelles ont lieu :

- programme INTEGRE à Uturoa, avec la CCISM des Iles Sous Le Vent et les socioprofessionnels nautiques pour les batteries notamment,
- programme RESCUE aux Gambier avec la DIREN pour l'évacuation du passif de déchets de perliculture,

mais ces démarches restent au cas par cas, dans les deux exemples, sous impulsion d'un financement extérieur ...

Sur Tahiti et Moorea, sous impulsion de l'Ademe, des communes réalisent des études d'optimisation de la collecte, permettant de réduire les coûts mais aussi de développer des déchetteries (commune de Punaauia). L'extrapolation de ces fonctionnements aux communes des îles ne peut se faire qu'avec une anticipation et une analyse d'incidence (en terme d'infrastructures portuaires notamment, de coûts et de volume). Et ce, d'autant plus que la mise en place de REP (Responsabilité Elargie Producteur) est en cours, conduisant à des filières par types de déchets, gérées éventuellement par des écoorganismes de professionnels.

Le rapatriement des déchets triés est donc à envisager via le transport maritime. Il est accueilli très favorablement par les armateurs d'ailleurs. Mais il conduit à repenser la place des ouvrages maritimes dans les îles et atolls afin d'y accoler éventuellement des déchetteries pour les déchets spéciaux, dangereux ou simplement recyclés.

9.

Le tableau ci-dessous présente les principales obligations traditionnellement appliquées à des opérateurs de transports et évalue leur degré d'application aux objectifs de durabilité en terme de gestion des déchets :

Maîtrise des enjeux	Transport interinsulaire par voie maritime	Transport interinsulaire par voie aérienne
Respect des obligations en terme phytosanitaire		
Capacité à agir sur l'environnement des infrastructures		
Gestion des déchets de la filière		
Gestion des pollutions accidentelles		
Capacité de mutualisation pour la gestion future des déchets des îles		

Les obligations en terme d'environnement et de durabilité à l'égard des opérateurs sont quasiment nuls et liés au bénévolat et aux politiques internes en terme d'entreprises. L'absence de cadre réglementaire général (Lois sur l'Eau, Sol et Bruits) et une faible volonté politique dans la profession laisse les opérateurs de bonne volonté assez démunis. L'absence de règles imposées ne permet pas les investissements nécessaires.

9.6.2. Hydrocarbures

▶ RAPPEL DES DONNEES PRINCIPALES

	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 %		

Le transport interinsulaire représente 13% de la consommation d'hydrocarbures de Polynésie Française, auxquels on peut ajouter un peu moins de 5% pour la distribution sur les îles. C'est l'essence (20% des volumes mais à l'origine de l'essentiel du renouvellement des fûts) qui pose le plus de problèmes de sécurité aujourd'hui, que ce soit pour le transport ou les conditions de stockage.

▶ DIAGNOSTIC

Le tableau ci-dessous présente les principaux enjeux liés aux hydrocarbures et évalue les situations satisfaisantes (en vert) et les situations à traiter (en rouge)

Enjeux liés aux hydrocarbures dans les îles	Etat général
Dépendance des îles aux hydrocarbures	Pas d'amélioration dans les dernières années
Pertinence de la fiscalité	Fiscalité inversée subventionnant les HC
Conditions de stockage chez les pétroliers	
Conditions de stockage chez Air Tahiti	Mise en réglementation à faire

Enjeux liés aux hydrocarbures dans les îles	Etat général
Stockage en fûts chez certains professionnels et chez les particuliers	Stockages arbitraires et dangereux
Efficacité énergétique du transport aérien	
Efficacité énergétique du transport de personnes par voie maritime	Stratégies d'investissement à réviser
Efficacité énergétique du transport de fret	Variable d'un navire à l'autre

L'enjeu principal du transport des hydrocarbures reste la large dépendance aux carburants fossiles pour toutes les activités des îles, et l'absence à l'heure actuelle d'une politique de maîtrise de la demande spécifique aux différents cas de figure (particuliers, pericultures, usages de l'électricité etc.).

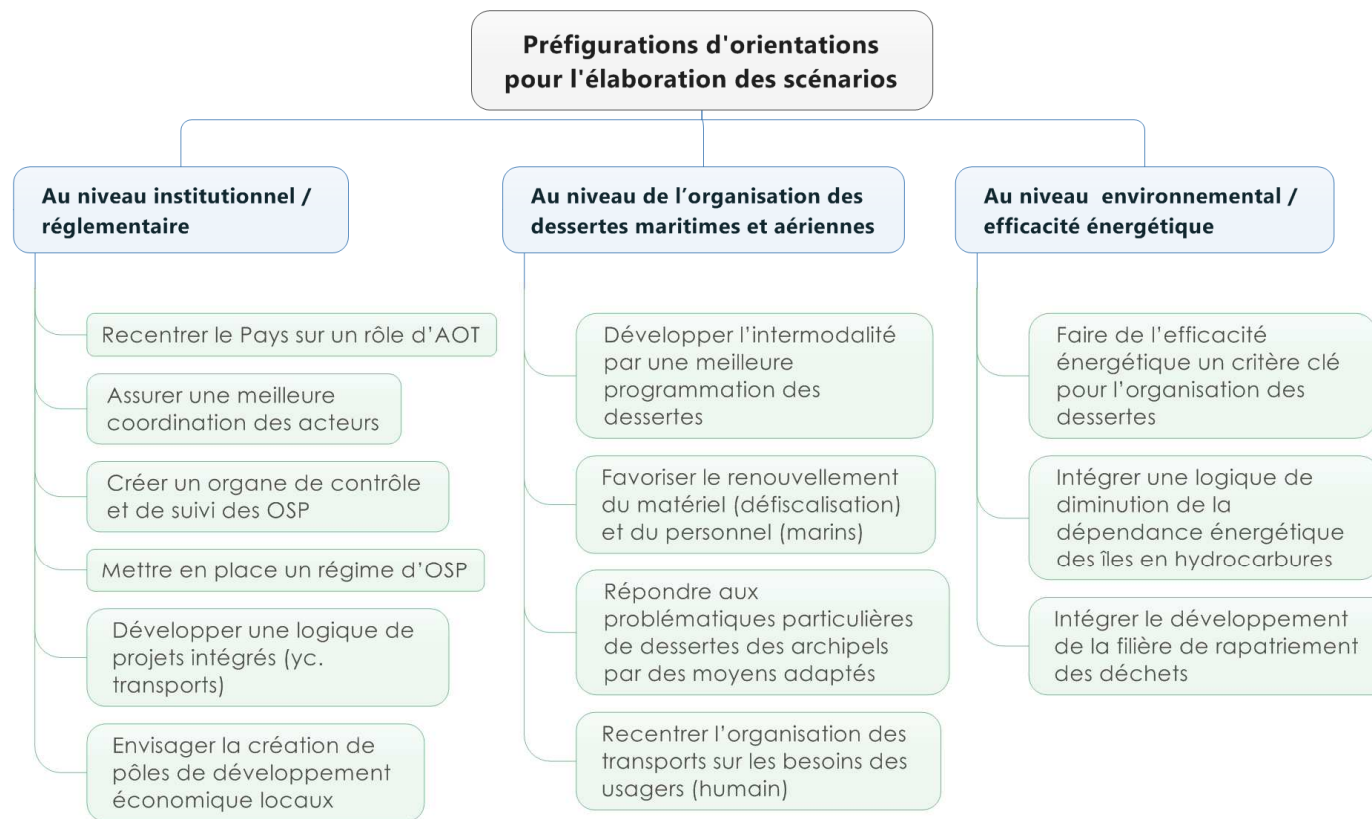
D'un point de vue financier, l'ensemble de la chaîne de rémunération n'incite pas à la diminution des consommations mais au contraire à maximiser les volumes distribués. Les carburants sont largement subventionnés et le fût est plus rémunérateur que le conteneur acier. De même le prix des énergies fossiles n'influe aujourd'hui que peu dans les investissements réalisés du fait de la défiscalisation. Il nous semble qu'un changement de paradigme est nécessaire à ce niveau.

Le point du stockage en fûts chez les particuliers et certains professionnels pose également problème mais ne peut être résolu sans campagne de sensibilisation et sans contrôles qui seraient nécessairement coûteux pour le Pays.

10.

10. PREFIGURATION DES ORIENTATIONS ENVISAGEABLES POUR LA PERIODE 2015-2025

Les principales orientations envisagées au terme du diagnostic sont présentées dans le schéma synoptique ci-dessous (version de synthèse) :



11.

11. ANNEXE : COMPTE-RENDU DU DEPLACEMENT DANS LES TUAMOTU

11.1. Trajet

- Départ le samedi 28 mars 2015 de Papeete (18h30)
- Croisé île inhabitée de Mehetia à 5h30 du matin
- Anaa : arrivée le lundi 30 mars à 5h30 (2 jours de mer)
- Katiu : arrivée le mardi 31 mars à 5h00
- Makemo : arrivée le mardi 31 mars à 14h00
- Taenga : arrivée le mercredi 1^{er} avril à 5h00
- Nihiru : arrivée le mercredi 1^{er} avril à 13h00
- Takume : arrivée jeudi 2 avril à 5h30
- Raroia : speedboat depuis Takume à 8h00 (1 heure de trajet)
- Vol Raroia – Papeete en ATR 72 : Arrivée 17h30 au lieu de 16h05.

11.2. Notes générales sur le bateau et les conditions de chargement / déchargement

- Bateau :
 - Bateau de 600 chevaux
 - Vitesse au départ : 8,5 nœuds (maximum)
 - Cabines passagers confortables
 - Passagers sans cabines : pont supérieur – allongés au sol avec palettes et matelas
 - Niveau sonore du moteur raisonnable
 - Toilettes à repeindre et à déboucher (actuellement un sceau sert à évacuer)
 - Douche à repeindre
 - Coursives en bon état
- Conditions de chargement / déchargement :
 - Equipage :
 - Sans gants mais chaussures de sécurité et casque
 - Equipage en short (au lieu de bleus adaptés et pas en nylon)
 - Exposé à énormément de dangers (chute, collision, mains coincées dans chaînes et rail d'ouverture de la soute...)
 - Ouverture/fermeture soute :
 - Conditions très dangereuses
 - Fermeture de la soute avec mains de l'équipage très exposées

11.

- Déchargement des fûts :
 - Sous tension en mettant plusieurs fûts ensemble et crochet sur le côté (dangerosité forte).

11.3. Interview(s)

11.3.1. Capitaine

- Expérience importante (>25 ans)
- Ecole de formation : manque cruellement d'instructeurs qualifiés
- Avis sur l'équipage :
 - les « dockers qui ne savent pas lire et/ou écrire n'ont pas d'avenir »
 - les autres peuvent envisager de passer des modules de formation via le fonds paritaire pour prendre des qualifications supplémentaires (500, 3000...)
- Avis sur les possibilités d'amélioration de la desserte avec le Nuku Hau et notamment amélioration de la rapidité de chargement / déchargement du fret : améliorations possibles mais nécessitent un changement de mentalité de la part des habitants des îles pour le conditionnement des marchandises.

11.3.2. Chef mécano

Constats :

- Problème d'absence de primes de risque : exemple FONGEFIP métropole à reprendre ?
- Au moins 3 chef mécano qui prennent leur retraite dans les 3 à 4 prochaines années

Idées :

- Primes : syndicat doit étudier et proposer au gouvernement (puis lois ?)
- Réglementation sécurité : chaussures de sécurité, casques, vêtements adaptés à rendre obligatoire sur tous les navires
- Formation :
 - demander 12 à 18 mois en mer avant d'entrer à l'école
 - mieux rémunérer les formations et les faire prendre en charge par l'armateur
 - prévoir des conventions pour faire rester les personnes formées (engagements sur 10 ans ?)

11.4. Visite îles

11.4.1. Anaa – 30 mars 2015

Temps de présence sur l'île PP et GT : 5 heures

Temps de déchargement / rechargement : 9 heures

Adjoint au Maire : Léonard

Principales caractéristiques :

- 500 habitants (au lieu de 6.000 habitants il y a quelques années)
- Lagon bleu superbe mais inadapté à la perliculture (lagon pas assez profond)
- Mairie (mauvais état)
- Boulangerie
- Poste
- Salle de sport
- Ecole primaire existante : fissures présentes dans certaines classes empêchant les cours en tant de pluie
- Ecole primaire en construction : chantier prévu pour 16 mois mais prolongé depuis 4 ans
- 5 églises

Activité économique :

- 100 tonnes de Coprah produits par mois (1.200 tonnes par an) : 3 mandataires sur l'île
- 4 pensions au total
- Pas de travail le dimanche

Transport interinsulaire :

- Navires desservant l'île : Nukuhau, Taporo XX, Kura Ora II
- Avion : 1 fois par semaine (ATR 72)

Quai de débarquement principal :

- Bouée au large a cassé (grande bouée jaune dans le champ à côté du port)
- Bites d'amarrage en mauvais état ou inadaptée sur le quai principal
- Etat globalement satisfaisant du revêtement
- Présence de récif à proximité du quai sur le trajet pour le déchargement (dangereux)

Quai de débarquement secondaire :

- Quai trop bas (inondable)
- Quai extrêmement glissant et en très mauvais état (enrobé à refaire)
- Bites d'amarrage en retrait par rapport au quai et beaucoup trop petites
- Présence de barres métalliques en tête de quai (mais sans incidence car la barge passe par-dessus pour le débarquement)

Aérodrome :

- Adapté ATR 72 : 1 rotation par semaine (l'avion part ensuite vers Raroia et Makemo puis Papeete sans retour sur Anaa)
- 1 camion de pompier
- 1 atelier

11.

- Absence de balisage de piste (fin des vols à 18h00)
- Usage scolaire (une vingtaine d'élèves par mois)
- Prix du billet AR avec le « pass Jeune » : environ 32.000 F CPF
- Prix du billet depuis Papeete AR : environ 50.000 CPF
- **Possibilité de prévoir une rotation supplémentaire pendant la haute saison (ex : un avion le lundi et un avion le jeudi a minima)**

11.4.2. Katiu – 31 mars 2015

Temps de présence sur l'île PP et GT : 3h30

Temps de déchargement / rechargement : 3h30

Principales caractéristiques :

- Nombre d'habitants : non récupéré
- Ecole
- Eglise
- Commune associée de Makemo

Activité économique :

- Coprah : 4 tonnes par mois (2x2 tonnes embarquées sur le Kura Ora II et le Nukuhau a parité)
- Perliculture : collecte d'alevins et production de perle (reprise) – vente des alevins aux thonnières
- Pêche

Transport interinsulaire :

- Maritime : Ile desservie par le Kura II, le Cobia et le Nukuhau en moyenne 3 fois par mois (autant que Anaa)
- Aérien :
 - rotation 1 fois par semaine pour les scolaires en ATR 42 (les élèves vont à Makemo (avec un avion qui vient soit de Fatarava, soit de Makemo)
 - rotation 2 fois par semaine en période de vacances scolaires et possibilité de solliciter des ATR 72

Infrastructures portuaires :

- Quai refait en 2010 : excellent état
- Manque une digue dans le prolongement du quai (en cas de forte houle, les vagues surplombent le récif et cassent dans le plan d'eau à proximité du quai, favorisant une érosion plus rapide)

Infrastructures aériennes :

- Non vues

11.

11.4.3. Makemo – 31 mars 2015

Temps de présence sur l'île PP et GT : 8 heures

Temps de déchargement / rechargement : 10 heures

Principales caractéristiques :

- Ile d'environ 60 km
- 1500 habitants
- Mairie
- Poste
- Equipements sportifs
- Marina

Activité économique :

- Commerces de proximité
- Reprise de l'agriculture (citronniers notamment)
- Perliculture (2 fermes encore actives)
- Coprah
- Pensions de famille (dont une après l'aéroport à environ 20 km du centre pouvant accueillir 40 personnes environ)
- Marina (l'île accueille souvent des voiliers et parfois – rarement – des navires de croisière)

Transport interinsulaire :

- Maritime : Ile desservie par le Kura Ora II, le Taporo et le Nukuhau 3-4 fois par mois
- Aérien : Deux rotations par semaine le jeudi et le dimanche en ATR 72 (essentiellement du scolaire provenant de Anaa et Katiu).

Infrastructures portuaires :

- Quai en excellent état mais un peu court pour accueillir des navires de plus de 30 mètres

Infrastructures aériennes :

- Excellent état. RAS
- Pas de balises (atterrissage impossible après 18h00)

Infrastructures routières :

- Problème avec la route allant au-delà de l'aéroport pour accéder à la pension de famille (12 km sur une route non goudronnée)

11.4.4. Taenga – 1^{er} avril 2015

Temps de présence sur l'île PP et GT : 3 heures

Temps de déchargement / rechargement : 3 heures

11.

Principales caractéristiques :

- Petite île
- 60 habitants hors période de congés (plus de 100 habitants en période de congés)
- Mairie (avec speedboat)
- Poste

Activité économique :

- Coprah essentiellement

Transport interinsulaire :

- Maritime : Ile desservie par le Kura Ora II, le Taporo et le Nukuhau 3-4 fois par mois
- Aérien : N/A

Infrastructures portuaires :

- Quai « principal » en très bon état
- Quai pour vente à l'aventure très abimé (affaissement, trous...)

Infrastructures aériennes :

- Non vu

11.4.5. Nihiru – 1^{er} avril 2015

Temps de présence sur l'île PP et GT : néant

Temps de déchargement / rechargement : 3 heures

Principales caractéristiques :

- 30 habitants
- rien

Activité économique :

- Coprah

Transport interinsulaire :

- 1 fois par mois par bateau

Infrastructures portuaires :

- Très bon état du quai

Infrastructures aériennes :

- Non

11.

11.4.6. Takume – 2 avril 2015

Temps de présence sur l'île PP et GT : 2h30

Temps de déchargement / rechargement : 4 heures

Principales caractéristiques :

- 60 habitants
- Mairie

Activité économique :

- Coprah
- Perliculture
- Pas de pensions de famille

Transport interinsulaire :

- 1 fois par mois par bateau
- Avion (beechcraft) 1 fois par mois

Infrastructures portuaires :

- Passe dangereuse car pas large et très exposée à la houle
- Quai en très mauvais état en raison de son exposition à la houle
- Trous béants dans le quai et plaques de bétons arrachées
- Bites d'amarrage des bateaux sur le récif (artisanal)
- Conditions de déchargement très délicates (une baleinière a déjà chaviré ici)
- Quai très glissant
- Quai trop bas

Infrastructures aériennes :

- Piste recouverte de graviers (dangereux)
- Pas de balisage
- Aérogare ok

11.4.7. Raroia – 2 avril 2015

Temps de présence sur l'île PP et GT : 7 heures

Temps de déchargement / rechargement : non présents

Principales caractéristiques :

- Mairie
- Ecole
- Déchetterie

11.

- Commerces de proximité
- Pas de pensions de famille (abandon en 2014 après tentative alors que potentiel touristique énorme)

Activité économique :

- Coprah

Transport interinsulaire :

- 1 fois par mois par bateau
- Avion (ATR 72) 1 fois par semaine

Infrastructures portuaires :

- RAS (quai en très bon état)

Infrastructures aériennes :

- RAS (pistes ok et aérogare ok)

Autres :

- Speedboat : possibilité de transporter jusque 8 personnes. Vitesse de 18 à 20 nœuds.
- **Information usagers au départ de Raroia** : le vol avait 1h30 de retard. Aucune annonce n'a été réalisée ni aucune excuse pour la gêne. Par ailleurs, le vol devait s'arrêter sur Makemo mais il a poursuivi sa route sur Papeete sans s'arrêter. Toujours aucune information à ce sujet.