

# 4.

Les services de l'armée sont souvent sollicités (environ 100 fois en 2014) avec l'usage du Dauphin, d'un Super Puma (hélicoptères) et d'un Gardian (avion).

Pour ce qui concerne les transports sanitaires interinsulaires, ils sont exclusivement assurés par voie aérienne et encadré juridiquement de manière rigoureuse en ce qui concerne les conditions d'organisation des services par les compagnies aériennes (cf. conventions signée avec Air Archipels et Tahiti Hélicoptères). Aucun bateau ni aucun armateur n'est agréé pour le transport sanitaire, ce qui n'empêche pas d'assurer des prestations de transport sanitaire par bateau quand cela est nécessaire (absence de pistes, transport de nuit). Dans ce cas, les transporteurs facturent directement le transport à la CPS.

Pour ce qui concerne les Forces Armées de Polynésie Françaises, la situation est plus délicate. En effet, l'arrêté n°247 CM du 28 février 2001 prévoyait la signature de conventions entre la CPS et l'armée pour la mise à disposition des aéronefs. La convention devait arriver à échéance au bout de 2 ans. Après son échéance, la convention n'a pas fait l'objet d'un renouvellement ni d'une révision quelconque mais les tarifs appliqués par l'armée ainsi que les conditions de leurs sollicitations sont restées identiques en pratique. Il y a donc eu une « reconduction tacite » et informelle de ladite convention pendant plus de 10 ans. La situation a commencé à évoluer depuis 2014, puisqu'une nouvelle convention est en cours de rédaction entre la CPS et l'armée.

Par ailleurs, il faut noter qu'actuellement la tarification des aéronefs de l'armée correspond aux tarifs d'affrètements arrêtés en métropole. Lorsque l'armée a terminé ses vols, elle transmet une facture pour visa à Toulouse, qui retransmet ensuite ladite facture à la CPS. Le problème réside dans le fait que les factures sont considérées comme prescrites au bout d'un an en Polynésie et au bout de 2 ans en métropole. A ce jour, la CPS a refusé de régler près de 80 millions de F.CFP à l'armée car les factures sont arrivées au-delà du délai de prescription polynésien. Un contentieux est en cours au Tribunal de Papeete pour déterminer si cet encours est effectivement dû par la CPS ou non. Une refonte de ce système est en cours dans la nouvelle convention signée entre la CPS et les forces armées. La tarification est également revue, puisqu'elle sera réalisée au temps réel de vol (non pas à l'heure débutée comme précédemment). In fine, la prise en charge des EVASAN par la Caisse de Prévoyance Sociale (CPS) constitue un sujet d'attention. Au titre de l'année 2013, le transport interinsulaire des EVASAN représente pour la Caisse de CPS un coût de près d'1,5 milliard de F FCP. A titre d'information, le chiffre d'affaires « Evasan » d'Air Archipel représente de l'ordre de 300 millions de F CFP.

## 4.2.5. Les autres textes transversaux applicables aux transports interinsulaires

Les autres textes applicables aux transports interinsulaires sont principalement le Code des transports (pour partie) et le Code général des collectivités territoriales, ce dernier étant applicable aux communes et aux intercommunalités mais pas au Pays.

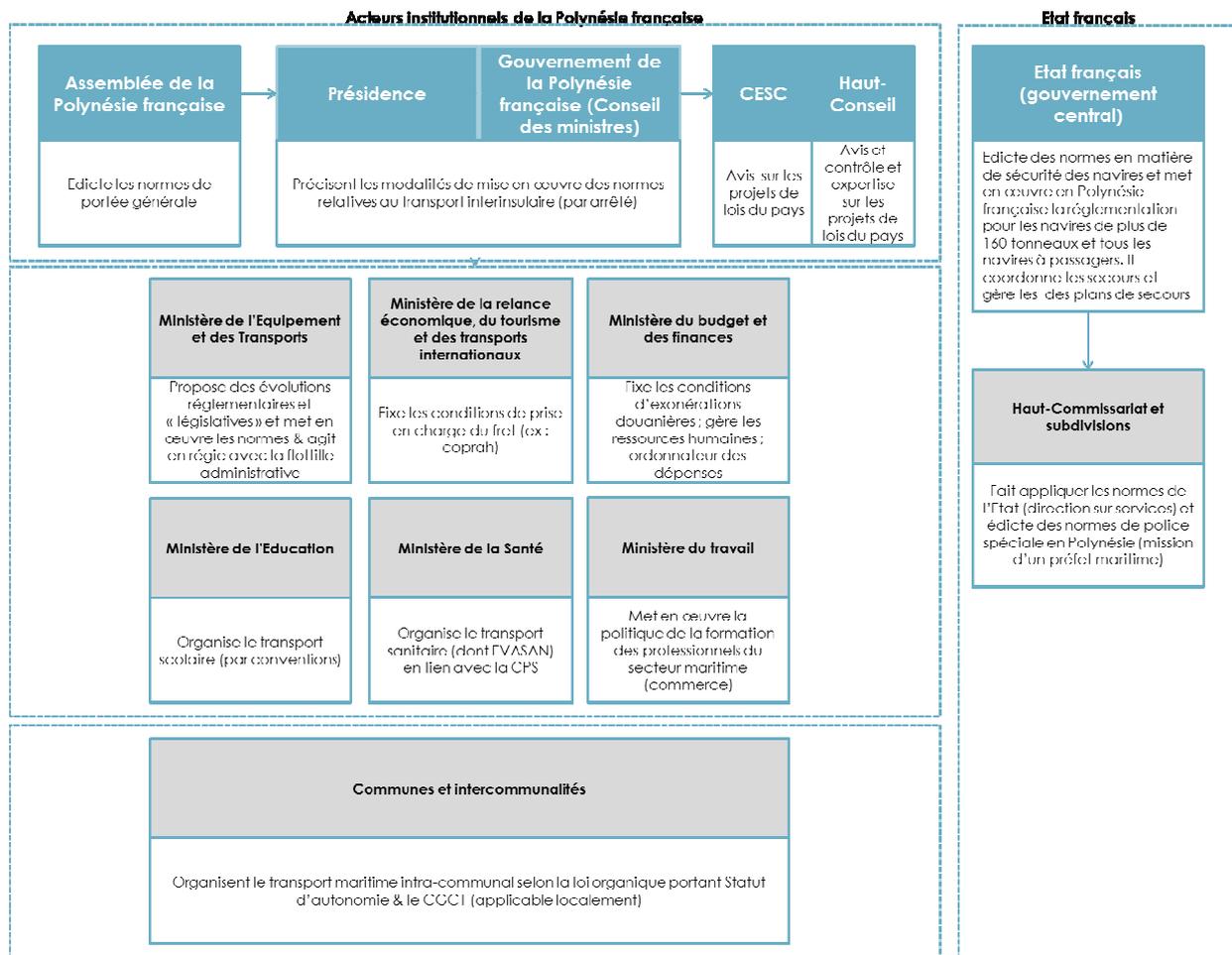
Le cadre juridique actuel permet aux communes d'assurer la desserte en leur sein ou au sein des intercommunalités compétences. Toutefois, les communes de Polynésie française disposent d'une autonomie fiscale limitée et de ressources peu nombreuses ne leur permettant pas toujours d'assurer le financement, l'exploitation et la maintenance de navires destinés aux transports scolaires communaux ou intercommunaux par exemple. Par ailleurs, les navires nécessitent souvent une main d'œuvre locale disposant de connaissances approfondies en mécanique, électricité, réparation navale, etc., qui aujourd'hui est peu présente dans les archipels.

# 4.

## 4.3. La réglementation particulière applicable au transport maritime

### 4.3.1. Les acteurs institutionnels chargés de l'élaboration de la réglementation relative aux dessertes maritimes interinsulaires et de son application

Le schéma ci-dessous présente de manière simplifiée les acteurs institutionnels chargé de la réglementation relative aux dessertes maritimes interinsulaires, et de son application, ainsi que leurs rôles respectifs :



Il n'est pas inhabituel d'identifier plusieurs entités en charge de l'organisation et la mise en œuvre d'une politique de transports (terrestre, maritime ou aérienne d'ailleurs). En Polynésie française toutefois, les acteurs institutionnels en charge de la production de normes et de leur mise en œuvre semblent disposer de lieux d'échanges trop peu nombreux et d'instances de « coordination » insuffisantes pour favoriser l'émergence d'une logique globale de transport maritime interinsulaire (également vrai pour l'aérien).

Or, des échanges multipartites réguliers associant les parties prenantes au sujet (ministères, Etat, représentants des archipels et tavana) permettent souvent de poser des bases saines pour la réussite d'une politique publique.

# 4.

Afin d'éviter la « réunionite », le périmètre des échanges pourrait être également circonscrit aux décisions stratégiques ou celles ayant de forts impacts économiques et sociaux. La fréquence de ces réunions pourrait être annuelle (ex : un comité interministériel associant Etat et Tavana Hau qui pourrait s'appeler « Commission des transports interinsulaires »).

## 4.3.2. La délibération « cadre » de 1977

La desserte maritime interinsulaire a été érigée en tant que **service public** par la délibération n°77-47/AT du 15 mars 1977 de l'Assemblée de la Polynésie française (Article 1<sup>er</sup>).

Il est précisé que nul ne peut exercer la profession d'armateur sans avoir obtenu une licence d'armateur (Article 2) donnée par le Ministère de l'Équipement et des Transports après avis du Comité Consultatif de la navigation maritime interinsulaire qui est composé, pour les membres à voix délibérative<sup>2</sup>, de représentants institutionnels et de représentants des armateurs (cf. Délibération n°77-46/AT du 15 mars 1977). Les licences doivent se conformer, le cas échéant, aux plans d'organisation générale ou sectorielle des liaisons maritimes interinsulaires (Article 3). Tout changement d'armateur ou de ligne entraîne le retrait de la licence d'armateur ou fait l'objet de l'attribution d'une nouvelle licence par le Comité Consultatif de la navigation maritime (Article 4 modifié par la délibération n°82-9 du 18 février 1982)). Des dérogations aux articles 3 et 4 de la Délibération peuvent être accordées pour 6 mois aux armateurs, après avis du Comité Consultatif (article 5).

L'attribution d'une licence ouvre droit pour l'armateur à percevoir les différentes aides et subventions de la puissance publique. En contrepartie, des obligations minimales peuvent être imposées à l'armateur dans un cahier des charges soumis au Comité Consultatif. Les obligations minimales peuvent porter sur les fréquences de dessertes, les caractéristiques du navire, la priorité de chargement de certaines marchandises (liste limitative prévue à l'Article 6). En cas de non-respect du cahier des charges, il est prévu dans l'Article 7 de la Délibération des sanctions à l'égard de l'armateur (avertissement, suppression de subventions, retrait temporaire ou définitif de licence).

L'article 8 précise que la Délibération s'applique à tous les navires opérant dans un but lucratif et professionnel à l'exception des navires exploités uniquement dans les lagons, des navires de pêche et des navires destinés exclusivement au transport touristique de personnes (charters).

**La Délibération appelle des remarques du point de vue juridique mais également du point de vue pratique et opérationnel :**

**-Il est nécessaire de noter au préalable que la Délibération a permis de définir un cadre général pour le développement des transports maritimes depuis 1977. Si cette délibération est perfectible, elle a eu le mérite d'exister ;**

**-Bien que l'Article 3 de la Délibération prévoie la mise en place d'un plan d'organisation des liaisons maritimes interinsulaires, ce document-cadre n'a pas été réalisé depuis l'entrée en vigueur de la Délibération. De ce fait, l'attribution des licences d'armateurs a été réalisée sans logique d'ensemble en**

<sup>2</sup>Les membres à voix délibérative sont les suivants : le secrétaire général du territoire, le conseiller du gouvernement chargé des transports maritimes interinsulaires, le chef du service des affaires économiques, le chef du service des affaires maritimes, le chef du service des travaux publics et des mines, le capitaine du Port Autonome de Papeete ; 4 armateurs désignés par leur(s) syndicat(s) professionnels et 2 marins désignés par leur(s) syndicat(s) professionnel(s). Il peut y être associé des membres à voix consultative que sont : le président de la chambre de commerce et d'industrie ou son représentant, le président de la chambre d'agriculture et d'élevage ou son représentant, les chefs des services des relations avec les archipels, de l'économie rurale et de la pêche, le directeur du port autonome de Papeete.

# 4.

fonction des demandes réalisées par les armateurs successifs au fil du temps. La Délibération n'a donc pas permis l'émergence d'un cadre stratégique d'organisation des transports maritimes interinsulaires pluriannuel avec des objectifs et des actions ciblées sur des périodes plus ou moins longues (5 ans par exemple pour des actions de court terme et 10 ans pour une visée de plus long terme). La légitimité des décisions publiques a donc pu faire l'objet de contestations importantes de la part des usagers et des opérateurs ;

-La composition du Comité Consultatif de la navigation maritime interinsulaire peut faire l'objet de réserves. En effet, ce Comité est composé de professionnels alors même qu'il doit donner son avis sur l'attribution de nouvelles licences ou de modifications de licences existantes (nota : la composition du comité est fixée par arrêté pris en Conseil des Ministres – cf. Délibération n°88-57 AT du 2 juin 1988). L'émergence de nouveaux opérateurs dans ce cadre peut être difficile dans la mesure où les professionnels présents en Comité disposent d'un poids consultatif important dans la prise de décision d'attribution des licences et ne pourront pas toujours délibérer de manière objective compte-tenu de l'interface entre les licences attribuées et la concurrence potentielle que ces licences pourraient induire sur leurs propres dessertes (incidences économiques). La Délibération ne fait d'ailleurs pas l'objet de mentions expresses d'adaptation dans le temps des licences accordées (logique d'évolutivité avec une limitation de durée sur les licences). Il est toutefois à noter que le Comité ne dispose pas du pouvoir de décision mais simplement du pouvoir de donner un avis, la prise de décision relevant du Ministre chargé des transports interinsulaires;

-Les obligations minimales imposées à l'armateur (fréquence, caractéristiques des navires, etc.) ne sont pas automatiques. Il ne s'agit que d'une faculté laissée à l'appréciation du responsable de l'attribution des licences (Article 6 : la délivrance de licence « peut être subordonnée à l'établissement d'un cahier des charges définissant les obligations minimales »). Eriger une obligation de mise en place d'un cahier des charges ou la formation d'une loi du Pays prévoyant un cadre d'obligations de service public général applicable à toute délivrance de licence d'armateur aurait pu être préférable. La liste des obligations minimales prévues dans la Délibération est par ailleurs limitative. Il aurait pu être envisagé une liste non exhaustive (extensive) laissant par exemple la possibilité d'imposer des obligations en matière d'efficacité énergétique, de confort des usagers, d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, et plus généralement des obligations portant sur la qualité de service rendu aux usagers ;

-La Délibération ne prévoit pas la mise en place d'une procédure de mise en concurrence entre différents armateurs (décision unilatérale d'attribution des licences). La logique qui prévaut aujourd'hui (non-écrite) est que le nombre d'armateurs sur les archipels (hors liaisons Tahiti-Moorea) est au moins égal à deux (sauf pour les Australes où il n'y a qu'un seul armateur présent). Cette logique de régulation présente un intérêt dans la mesure où elle peut garantir aux armateurs une certaine stabilité de leurs parts de marché. Toutefois, elle peut constituer un frein pour l'entrée de nouveaux opérateurs et être économiquement néfaste si certaines liaisons présentent une rentabilité fragile (exemple : selon les armateurs, la liaison vers les Australes ne supporterait vraisemblablement pas un deuxième opérateur) ;

-la Délibération ne prévoit pas la réalisation d'enquêtes Origine / Destination des usagers du transport interinsulaire ni d'étude générale des besoins des usagers qui pourraient être actualisées tous les 5 ans (par exemple) de manière à permettre une identification fine des possibilités de développement et d'amélioration des dessertes maritimes.

# 4.

## 4.3.3. Le cadre juridique des « aides économiques et fiscales » et incitations spécifiques au secteur du transport maritime interinsulaire

### 4.3.3.1. Régime de TVA sur les marchandises transportées

Comme vu précédemment, aux termes de l'article 340-9-27° du Code des impôts, le transport interinsulaire de biens est exonéré de TVA.

La **particularité du transport maritime** est que l'article 345-5 du Code des impôts prévoit ceci :

« Ouvrent droit à déduction dans les mêmes conditions que si elles étaient soumises à la taxe sur la valeur ajoutée les opérations exonérées en application des dispositions des 3°, 27° en ce qu'elles **concernent exclusivement la voie maritime** (remplacé, LP n° 2014-18 du 15 juillet 2014, art. LP 3 II), 32° et 34° de l'article LP. 340-9, ainsi que des articles D. 340-10 et LP. 348-7. »

**Le mécanisme de l'article 345-5 du Code des impôts consiste à permettre aux armateurs de comptabiliser une TVA déductible dans leur comptabilité pour les dépenses liées au transport de marchandises qui sont exonérées de TVA.**

**Dans les conditions normales en effet, le fait pour un armateur de ne pas facturer de TVA a un impact direct sur son droit à déduction de la TVA grevant ses propres dépenses. Si par exemple, sur un chiffre d'affaires annuel de 100, l'armateur fait 80 de chiffre d'affaires de transport de marchandises exonérés de TVA et 20 de chiffre d'affaires taxable à la TVA, en principe, sur toutes ses dépenses (hors immobilisations), il ne pourrait déduire la TVA qu'à hauteur de 80% (ratio permettant de déterminer l'assiette de calcul de la TVA déductible sur la base des dépenses). L'article 345-5 a pour objet d'éviter ce prorata en permettant aux armateurs de déduire la TVA grevant leurs dépenses à 100%.**

**Le coût des crédits de TVA pour le transport maritime interinsulaire, liés à l'application de ce mécanisme, est de l'ordre de 8 millions de F CFP (donnée 2014). Il faut toutefois être prudent dans l'appréciation de ce montant car il peut varier de manière importante d'une année sur l'autre.**

### 4.3.3.2. Principaux régimes particuliers d'aides sur des catégories de marchandises

- ▶ LA REGLEMENTATION RELATIVE A L'ACHAT ET LA CONSOMMATION DE CARBURANT ET D'HUILES LUBRIFIANTES (LA « DETAXE »)

La licence d'armateur permet à son titulaire de percevoir différentes aides de la puissance publique, notamment l'exonération des droits et taxes du carburant de bord (communément appelée la **détaxe carburant**). Ce régime d'exonération de droits et taxes du carburant et huiles lubrifiantes destinés à l'alimentation des moteurs des navires de commerce assurant la desserte maritime interinsulaire est régie par les délibérations ci-dessous :

- Délibération n° 90-86 AT du 30 août 1990 (carburant de bord) ;
- Délibération n° 90-115 AT du 13 décembre 1990 (huiles lubrifiantes).

Tout armateur de navire de commerce assurant la desserte maritime interinsulaire (titulaire d'une licence d'armateur) et désirant bénéficier de carburant de bord et d'huiles lubrifiantes détaxés doit en faire expressément la demande auprès de la DPAM en remplissant un formulaire *ad hoc*.

L'armateur dispose alors d'un quota maximum annuel de carburant et d'huiles détaxées (en multipliant un nombre de rotations à une quantité de carburant/d'huile par rotation).

# 4.

Ce régime permet aux armateurs assurant la desserte maritime interinsulaire de disposer d'un carburant à moindre coût. La détaxe carburant a représenté une aide de près de 700 millions de F CFP pour le transport maritime en 2014.

## ▶ LA RÉGLEMENTATION PORTANT SUR LE TRANSPORT D'HYDROCARBURES PAR FÛT / CONTENEURS / EN VRAC

L'arrêté n°1802 CM du 27 décembre 2000 modifié relatif à la prise en charge des frais de certains hydrocarbures et du gaz butane transportés et consommés dans les îles de la Polynésie française autres que Tahiti précise le dispositif d'aide au transport de carburants par voie maritime, fixé par la Délibération n°97-99 du 27 mai 1997 modifiée (FPPH).

Il prévoit notamment pour les hydrocarbures acheminés en fût, en conteneur ou en vrac, les dispositions suivantes :

- **Le montant de la prise en charge au titre du Fonds de péréquation des prix des hydrocarbures (FPPH) des produits acheminés en fût ou en conteneur, exprimé en F CFP par litre de produit transporté, est égal à la somme des éléments suivants :**
  - Exemple des essences sans plomb :
    - **tarif de fret maritime réglementaire aller, ramené au F CFP par litre, afférent à la destination desservie ;**
    - **tarif de fret réglementaire retour du fût ou conteneur vide, ramené au F CFP par litre, afférent à la destination desservie ;**
    - **« marge de gros » îles en F CFP par litre ;**
    - **amortissement du fût ou conteneur défini en F CFP par litre ;**
    - **charges liées à la mise en place et à l'exploitation de dépôts d'hydrocarbures dans les îles définies en F CFP par litre.**
  - Carburéacteur et essence aviation : même principe (mais pas de prise en charge du retour du fût)
  - Gazoles et pétrole : même principe, mais pas de prise en charge du retour du fût.
  - Cas des gazoles transportés en vrac dans les soutes des goélettes : même principe.
- Sur l'ensemble de la Polynésie française, **le prix unitaire de vente maximum est encadré :**
  - Le prix d'un fût vide de 200 litres neuf spécial époxy certifié UN, destiné au transport du carburéacteur, est fixé à 8 954 F CFP ;
  - Le prix d'un fût vide de 200 litres neuf ordinaire certifié UN ou assimilé, destiné au transport des essences sans plomb, est fixé à 7 300 F CFP ;
  - le prix d'un fût vide de 200 litres reconditionné destiné au transport des gazoles ou du pétrole est fixé à 3000 F CFP ;
  - le prix d'une touque de 20 litres à l'état neuf destinée au transport du pétrole est fixé à 615 F CFP ;
  - le prix d'un bidon de 5 litres à l'état neuf destiné au transport du pétrole est fixé à 420 F CFP. »
- Le montant d'amortissement du fût ou du conteneur est également encadré. Par exemple, pour les essences sans plomb en fût neuf certifié ou assimilé, le montant avec échange de fût est de 31,5 F CFP par litre quelle que soit la zone desservie et sans échange de fût, de 21,5 F CFP par litre quelle que soit la zone desservie. **Pour les gazoles et le pétrole, le FPPH ne supporte pas la prise en charge de l'amortissement du fût ou du conteneur ;**

# 4.

- **Aucune charge liée à la mise en place de dépôts d'hydrocarbures dans les îles n'est prise en charge par le FPPH.**

Le Pays a mis en place un dispositif d'aide sur le prix du transport de carburant à destination des îles (FPPH) et a réglementé le prix des fûts vides ainsi que les conditions de retour des fûts (voir partie 4.3.6). Ce régime d'incitation est intéressant et permet d'assurer une péréquation des prix du carburant entre les archipels et Tahiti. Il représente une aide annuelle d'environ 1,1 milliards de F CFP.

## ► LE TRANSPORT DES PRODUITS DE PREMIERE NECESSITE

Les produits de première nécessité sont listés dans l'arrêté n° 171 CM du 7 février 1992 fixant le régime général des prix et des marges des produits aux différents stades de la commercialisation dans le territoire, modifié récemment par l'arrêté n° 1872 CM du 16 décembre 2014.

Il s'agit principalement de viandes, poissons, laitages, légumes secs et frais, céréales, pâtes, riz et de l'eau. La marge appliquée sur le prix de ces produits est réglementée en valeur relative ou en valeur absolue. Par exemple, la marge globale de commercialisation de l'eau est de 15 F CFP par litre (conditionnement dans des bouteilles de 1,5 litre).

**Ces produits bénéficient d'une prise en charge par le Pays pour leur acheminement dans les îles autres que Tahiti (uniquement acheminement par voie maritime) et de l'exonération de droits et taxes (dont la TVA). L'arrêté n°989 CM du 18 septembre 1995 encadre ce dispositif de prise en charge.**

A titre d'exemple, la prise en charge du fret de l'eau conditionnée en 1,5 litre s'effectue par paiement direct aux armateurs. Elle est égale au produit des volumes ou des poids, par le tarif de transport maritime réglementaire en vigueur.

**Cette aide au transport de produits de première nécessité représente un montant de près de 450 millions de F CFP (donnée 2013 DGAE), en comptabilisant l'aide au transport de l'eau.**

## ► LE TRANSPORT DE COPRAH

L'arrêté n°989 CM du 18 septembre 1995 encadre le **dispositif d'aide au transport de coprah**. Il prévoit que la prise en charge du fret du coprah est égale au produit du poids brut du coprah entré en silo à Papeete, affecté d'un coefficient de correction, fixé par un arrêté en conseil des ministres, pour tenir compte de la dessiccation du produit durant son transport, par le tarif de transport maritime réglementaire en vigueur, différencié par archipel et pour certaines îles (tarifs 2014 pour les liaisons îles-Papeete) :

- **Îles du Vent (IDV)** : 1587 F CFP / tonne (Moorea) et 15.189 F CFP / tonne (Maiao) ;
- **Îles Sous le Vent (ISLV)** : 3.415 F CFP / tonne (Huahine, Raiatea, Tahaa, Bora Bora) et 15.189 F CFP / tonne pour les autres îles (Maupiti notamment)
- **Tuamotu** : entre 20.228 et 26.482 F CFP / tonne transportée (+cher = Tuamotu Est) ;
- **Gambier** : 28.000 F CFP / tonne transportée ;
- **Marquises** : 24.887 F CFP / tonne transportée ;
- **Australes** : 19.277 F CFP / tonne transportée.

La prise en charge s'effectue sous la forme d'un paiement direct aux armateurs et nécessite la remise au service administratif chargé de la vérification des connaissements justifiant des transports effectués et signés par l'armateur, le chargeur et la S.A. Huilerie de Tahiti, de l'attestation de poids du coprah entré en silo à Papeete et de la facture de transport établie par l'armateur.

# 4.

Le régime d'aide au transport du coprah représente un budget de l'ordre de 250 millions de F CFP par an suivant les productions annuelles constatées (paiement aux armateurs pour le transport réalisé).

Nota : le dispositif d'aide au transport du coprah s'inscrit dans une logique d'aide économique plus large aux coprahculteurs consistant notamment à aider à l'achat de matériel nécessaire au séchage du coprah (séchoirs, rouleaux d'aluminium, etc.) et à prévoir l'achat de toute la production de coprah par l'Huilerie de Tahiti (une convention est signée entre le Pays et l'Huilerie sur ce point).

A titre indicatif, la production de coprah d'une tonne par mois est équivalente à un salaire minimum, soit 140 000 F CFP pour 140 F.CFP le kilo de coprah acheté. Ce prix est au-dessus du cours du marché mondial mais permet de maintenir de la population dans les îles et de valoriser du « fret retour » pour les armateurs.

La France est le principal et quasiment unique acheteur d'huile de coprah en provenance de Polynésie (cf. ISPF, bilan commerce extérieur pour 2013).

## ► LE TRANSPORT DES PRODUCTIONS AGRICOLES

La Délibération n° 95-118 AT du 24 août 1995 encadre les conditions de prise en charge par le budget du pays du fret des productions agricoles des îles autres que Tahiti. L'arrêté n°1399 CM du 27 août 2009 le précise en énonçant que les productions visées sont les productions végétales, animales, forestières. Il précise également les points suivants :

- Le coût du transport maritime, vers Tahiti ou à destination d'autres îles de la Polynésie française est pris en charge par le budget de la Polynésie française dans la limite de la dotation budgétaire inscrite, lorsque l'expéditeur est :
  - un titulaire d'une patente de commerçant ;
  - un groupement de producteurs dans le secteur de l'agriculture, notamment coopérative ou association, dont la liste est établie trimestriellement par le service des affaires économiques sur proposition du service du développement rural
  - un apiculteur, inscrit au registre de la chambre d'agriculture, ayant déposé une déclaration de rucher.
- Le coût du transport maritime est pris en charge par le budget de la Polynésie française uniquement lorsque ces produits sont destinés :
  - au groupement de producteurs qui s'est chargé de l'expédition, lorsqu'il commercialise ses produits auprès de commerçants patentés ou d'organismes de restauration.
  - à des grossistes, des revendeurs ou des détaillants, titulaires d'une patente de commerçant ;
  - à des snacks, roulottes, restaurants, organismes de restauration collective ;
  - à la SAEM Abattage de Tahiti pour les bovins, porcins, caprins et volailles vivants.
- Pour les produits provenant des îles autres que Tahiti et à destination d'une île autre que Tahiti, le coût du transport maritime du tronçon Tahiti-île de destination n'est pas pris en charge ;
- La prise en charge du fret visée aux articles précédents s'effectue par paiement direct aux armateurs. Elle est de 100 % du coût du transport des produits et est égale au poids ou au volume des produits transportés, affecté du prix du transport maritime selon la réglementation en vigueur, soit (tarifs 2014 pour les liaisons îles-Papeete) :
  - **Îles du Vent (IDV)** : entre 1.500 et 2.685 F CFP / tonne
  - **Îles Sous le Vent (ISLV)** : entre 2.441 F CFP / tonne et 9.274 F CFP / tonne

# 4.

- **Tuamotu** : entre 10.000 F CFP / tonne et 12.000 F CFP / tonne
- **Gambier** : 13.000 F CFP / tonne environ
- **Marquises** : 12.124 F CFP / tonne
- **Australes** : 11.145 F CFP / tonne.

**Le régime d'aide au transport des productions locales représente un budget de l'ordre de 90 millions de F CFP par an suivant les productions annuelles constatées (paiement aux armateurs pour le transport réalisé, données DGAE 2013).**

**Le principal axe d'amélioration de cette réglementation concerne l'aide au transport de marchandises pour les liaisons inter-archipels (notamment entre les Marquises et les Tuamotu). Cela n'est pas prévu actuellement. Seules les liaisons « internes » aux archipels peuvent faire l'objet d'une prise en charge par le Pays. Compte-tenu du développement des échanges entre les Marquises et les Tuamotu, il conviendrait de prévoir une extension du régime de prise en charge du transport des productions locales.**

## ▶ LE TRANSPORT DE PRODUITS DE L'ARTISANAT LOCAL

L'arrêté n° 1597 CM du 21 septembre 2009 relatif à la prise en charge par la Polynésie française du fret des produits de l'artisanat traditionnel des îles autres que Tahiti prévoit que :

- Le coût du transport maritime, vers Tahiti ou à destination d'autres îles de la Polynésie française, des produits issus de l'artisanat traditionnel, est pris en charge par le budget de la Polynésie française dans la limite de la dotation budgétaire inscrite, lorsque l'expéditeur est :
  - un patenté titulaire de la carte d'artisan visée dans la délibération n° 55-2009 APF du 11 août 2009 susvisée ;
  - une fédération ou un comité d'artisans, figurant dans la liste établie trimestriellement par le service des affaires économiques sur proposition du service de l'artisanat traditionnel.
- Le coût de ce transport maritime est pris en charge par le budget de la Polynésie française uniquement lorsque ces produits sont envoyés :
  - à l'expéditeur lui-même ;
  - à une personne morale ou physique justifiant d'une inscription au registre du commerce et des sociétés.
- Pour les produits provenant des îles autres que Tahiti et à destination finale d'une île autre que Tahiti, le coût du transport maritime du tronçon Tahiti - île de destination n'est pas pris en charge lorsque ce transport nécessite un déchargement de la cargaison à Tahiti ;
- La prise en charge du fret visée aux articles précédents s'effectue par paiement direct aux armateurs. Elle est de 100 % du coût du transport des produits et est égale au poids ou au volume des produits transportés, affecté du prix du transport maritime selon la réglementation en vigueur. La prise en charge est révisable.

**Le régime de prise en charge du transport des produits de l'artisanat local représente une aide économique de 1 à 1,5 millions de F CFP par an (données DGAE).**

### 4.3.3.3. Les incitations aux croisières touristiques interinsulaires

La Délibération n° 94-17 AT du 10 mars 1994 modifiée définit le cadre général des dispositions incitatives applicables aux paquebots effectuant des croisières touristiques interinsulaires en Polynésie française.

# 4.

La délibération prévoit notamment les principes suivants :

- Sont considérés comme paquebots de croisières aux termes de la présente délibération, les navires à passagers armés au commerce au sens de la convention internationale du 1er novembre 1974, pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, disposant de **12 cabines au moins et effectuant exclusivement du transport de personnes dans le cadre de croisières touristiques interinsulaires en Polynésie française, à l'année ou durant une période déterminée, selon un ou plusieurs itinéraires agréés et une fréquence régulière.**
- **Toute entreprise exploitant un ou plusieurs paquebots de croisières battant pavillon français ou étranger**, tels que définis ci-avant, peut bénéficier des **avantages suivants** :
  - dérogation au monopole de pavillon prévu par l'article 179 du code des douanes (pour les paquebots étrangers) ;
  - des exonérations fiscales sur les droits et taxes liquidés par le service des douanes (ex : admission temporaire en suspension totale des droits et taxes d'importation, avec dispense de caution pour le paquebot utilisé) ;
  - des aides à l'emploi et à la formation professionnelle. Elles s'effectuent sous la forme d'un remboursement partiel de la part patronale des charges sociales acquittées par l'entreprise de croisières sur les salaires versés aux personnels de recrutement local pour l'exploitation de leur paquebot dans le territoire ainsi que par la prise en charge de par le territoire, d'une partie des coûts liés à la formation professionnelle des personnels de recrutement local, pouvant atteindre soixante-quinze pour cent (75%). ;
  - des aides à la promotion touristique, qui s'effectuent sous la forme d'une participation technique ou financière aux actions promotionnelles ou publicitaires engagées par les entreprises de croisières agréées.
- La durée d'exploitation d'un paquebot de croisières doit être au moins égale à six mois consécutifs par période de douze mois à compter de la date de l'arrêté accordant les avantages ci-dessus.

La Délibération a été complétée par une loi du pays du 22 mai 2012 (LP n°2012-9) portant sur la mise en place d'un régime d'incitation à l'exploitation et à l'acquisition de navires de commerce assurance une navigation maritime mixte (exemple : ARANUI).

**Les régimes d'incitations à la mise en œuvre de croisières par paquebots (délibération de 1994) et cargos mixtes (délibération de 2012) constituent des mesures intéressantes pour accompagner l'initiative privée et favoriser le développement touristique à l'échelle des archipels.**

**A titre d'exemple, la SARL Archipels Croisières s'est vue accorder un agrément par arrêté du 22 janvier 2015 pour l'acquisition de trois navires destinés à être exploités dans le secteur de la croisière en Polynésie française. La base d'investissement ouvrant droit au régime des investissements indirects est de 383 millions de F CFP environ avec un taux de crédit d'impôt de 40 %.**

#### 4.3.4. Le cadre juridique portant sur les marins/ personnels navigants assurant le transport maritime interinsulaire

Aux termes du rapport de la Chambre territoriale des Comptes de Polynésie Française du 29 mai 2006 et du rapport d'information du Sénat du 2 juillet 2013 sur le régime spécial de retraite et de sécurité sociale des marins, **le droit du travail applicable aux marins embarqués à bord des navires relève, avec certains aménagements, du droit commun.**

# 4.

Ainsi, la loi n° 86-845 du 17 juillet 1986 et les délibérations prises pour son application s'appliquent à l'ensemble des marins salariés, avec cependant quelques exceptions notables, en particulier les délibérations 91-1 (apprentissage), 91-7 (durée du travail), 91-9 (repos hebdomadaire) et 91-11 (congés payés).

**Les dispositions législatives et réglementaires applicables à ces personnels sont complétées par deux conventions collectives datant de 1959 : la convention collective du 1er octobre 1959 pour les personnels subalternes et celle du 14 mai 1959 pour les officiers.**

**Ces conventions ont été complétées par plusieurs protocoles d'accord, dont celui du 7 février 1992 concernant notamment les personnels navigants non-inscrits maritime (PNNIM ou dockers itinérants).**

Selon les conventions collectives de 1959 précitées, les officiers perçoivent, en sus de leur rémunération liée à l'échelon de leur grade, les primes suivantes : l'indemnité de fonction (20% du salaire en fonction du grade), la prime de stabilité (entre 5% en dessous de 7ans de service et 20% au-delà de 17 ans de service dans la même entreprise), la prime d'ancienneté (jusqu'à 15% au-delà de 20 ans de fonction) et les frais de table (les officiers ont droit pendant l'inscription au rôle d'équipage à la nourriture ou à une allocation équivalente).

Les marins et PNNIM ont droit éventuellement à des heures supplémentaires, des majorations pour le travail le dimanche (repos compensés) et des frais de table (les marins ont droit pendant l'inscription au rôle d'équipage à la nourriture ou à une allocation équivalente). Enfin, lorsque les marins se rendent dans un port étranger, ils bénéficient d'une majoration de 40% de leur salaire pendant toute la durée de leur voyage (temps décompté entre le départ et le retour au port d'attache).

Pour rappel, en ce qui concerne le régime de sécurité sociale, les marins peuvent bénéficier d'un régime ancien<sup>3</sup> dénommé « ENIM », du nom de l'Établissement national des invalides de la marine, établissement public national ayant en charge le régime spécial de sécurité sociale des marins du commerce, de la pêche et de la plaisance. Ce régime spécial couvre toutes les branches, sauf la famille gérée par la caisse maritime d'allocations familiales rattachée au régime général. Il offre une protection pour (i) les risques maladie, maternité, invalidité, décès et accident du travail, assurés par la Caisse Générale de Prévoyance et (ii) le risque vieillesse, assuré par la Caisse de retraites des marins.

**La réglementation du droit du travail portant sur les marins officiers ne semble pas poser de difficultés à l'échelle de la Polynésie. En revanche, le régime des dockers et des PNNIM (souvent peu qualifiés) est moins encadré et moins protecteur en pratique.**

## 4.3.5. Le cadre juridique relatif à la sécurité dans les navires

### 4.3.5.1. Les règles applicables aux armateurs en matière de nombre de passagers à bord

La réglementation internationale (Code IMDG) et nationale prévoit une limitation du nombre de passagers à bord pour des motifs de sécurité. Aussi, le nombre de passagers dépend des caractéristiques du navire mais également de la présence de fret dangereux ou non.

Les limitations sont les suivantes (division 411 IMDG):

- Pour les navires à passagers uniquement :

<sup>3</sup> Ce régime de sécurité sociale date de 1673 (Colbert).

# 4.

- limitation du nombre de passagers suivant notamment la jauge du navire et l'équipement de sauvetage,
  - limitation quelles que soient ses caractéristiques à 25 passagers lorsque le navire transporte des matières dangereuses (type hydrocarbures par exemple), sachant que la réglementation précise que les passagers sont exclusivement les conducteurs de véhicules de marchandises et les convoyeurs de ces mêmes marchandises (article 411-7.03) ;
- Pour les navires de charge (à usage de transport de fret) : ils ne peuvent transporter plus de 12 passagers maximum.

Ces règles garantissent aux passagers une sécurité optimale dans les navires mais peuvent engendrer des situations complexes à l'échelle de la Polynésie en raison des spécificités locales. Par exemple, la liaison maritime vers les Australes est assurée par le Tuhaa Pae IV (cargo mixte) qui peut accueillir seulement 25 passagers lorsqu'il embarque des matières dangereuses alors que ce bateau pourrait assurer des croisières avec un volume de passagers important (capacité de 98 passagers) lorsqu'il ne transportait pas de fret dangereux. Cela étant, la réglementation sur ce sujet est sécuritaire mais nécessaire. Les accidents graves survenus dans le monde ces dernières années permettent de limiter le risque de drames importants sur les navires transportant des passagers.

## 4.3.5.2. Le règlement sur la sécurité des navires de 2010

Le règlement sur la sécurité des navires, émis par l'Etat français le 31 décembre 2010, est réparti en sept volumes comprenant respectivement les textes suivants :

- Dispositions générales (volume 1)
- **Navires à passagers effectuant des voyages internationaux et navires de charge de jauge brute supérieure à 500 (volume 2)**
- **Navires à passagers effectuant des voyages nationaux et navires de charge de jauge brute inférieure à 500 et navires d'un type particulier (volume 3)**
- Navires de plaisance (volume 4 - consulter la rubrique plaisance)
- Navires de pêche (volume 5)
- **Equipements marins - cargaisons (volume 6)**
- Compléments (volume 7)

Les dispositions contenues dans ce règlement sont particulièrement intéressantes pour ce qui concerne le transport interinsulaire (volumes 2, 3, 6 notamment).

Lors des concertations conduites dans le cadre du diagnostic, il a toutefois été rapporté par les armateurs polynésiens que cette réglementation induisait des coûts élevés, notamment pour le renouvellement d'équipements de sécurité (renouvellement des dispositifs de sauvetage par exemple) et pour la réalisation de contrôles spécifiques (ex : contrôle de la propagation de fumée, contrôle étanchéité, etc.). Il a néanmoins été constaté que ces contrôles étaient opérés par chacun des armateurs individuellement alors qu'il pourrait être envisagé de solliciter des bureaux d'études extérieurs de manière groupée pour en optimiser le coût (plusieurs armements contrôlés en même temps).

# 4.

## 4.3.5.3. La réglementation particulière sur le transport de matières dangereuses

La convention internationale SOLAS relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer, traite dans son chapitre VII, des dispositions obligatoires régissant le transport des marchandises dangereuses en colis ou sous forme solide en vrac. Ces dispositions sont développées par le Code maritime international des marchandises dangereuses (**Code IMDG**). En parallèle, la convention internationale MARPOL pour la prévention de la pollution par les navires, n'autorise le transport des substances nuisibles que si les dispositions de son annexe III sont respectées, lesquelles sont également développées par le code IMDG.

Le transport par mer des marchandises dangereuses en colis est régi en France par la Division 411 de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires. La division 411 a pour objet d'adopter le code IMDG, d'en compléter les dispositions, et le cas échéant de définir les dispositions spécifiques au transport de marchandises dangereuses en colis à bord des navires effectuant des voyages nationaux. Pour être complet, il convient de prendre en compte l'annexe à l'arrêté du 18 juillet 2000 réglementant le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes, ainsi que les règlements portuaires locaux. Tout comme les autres règlements, l'IMDG porte sur le classement, l'emballage et l'étiquetage des marchandises dangereuses.

La partie 7 laisse une place importante aux mesures de sécurité spécifiques qui doivent être prises à bord des navires (arrimage, séparation des matières, précautions contre l'incendie, régulation de température...). La présence d'un Conseiller à la Sécurité n'est pas prévue par l'IMDG, mais les obligations de formation du personnel concerné sont définies de manière très précise.

**L'Arrêté du 22 novembre 2012 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (division 411 du règlement annexé), ouvre la possibilité d'appliquer de manière anticipée en France, dès le 1er janvier 2013, l'amendement 36-12 au code maritime international des marchandises dangereuses (code IMDG), adopté par le comité de la sécurité maritime de l'OMI. Cet amendement doit entrer en vigueur de manière obligatoire le 1er janvier 2014. Il s'applique en Polynésie française. Toutefois, les moyens de contrôle de la bonne application de ces règles sont limités et les spécificités du Pays rendent son application complexe.**

## 4.3.6. Le cadre juridique applicable au transport d'hydrocarbures et de gaz

L'arrêté n°1802 CM du 27 décembre 2000 modifié relatif à la prise en charge des frais de certains hydrocarbures et du gaz butane transportés et consommés dans les îles de la Polynésie française autres que Tahiti encadre les conditions de transport du carburant, notamment par fûts, qui constituent le conditionnement le plus courant sur le Pays.

Les principes de cet arrêté sont les suivants :

- **Le fût utilisé pour le transport des essences sans plomb doit être un fût neuf ordinaire certifié UN ou assimilé, ayant effectué un seul voyage pour le transport des essences sans plomb.** La traçabilité du fût est effectuée par les compagnies pétrolières distributrice et d'enfutage. **Ce fût peut être ensuite réutilisé pour le transport des gazoles ou du pétrole autant de fois que son état le permet ;**
- En ce qui concerne les « consignes », les dispositions suivantes s'appliquent :
  - La fourniture d'un fût plein d'essence sans plomb est facturée 1 500 F CFP par fût à l'acheteur dès lors qu'il s'accompagne de la restitution d'un fût vide.
  - La fourniture d'un fût plein d'essence sans plomb est facturée 3500 F CFP par fût à l'acheteur dès lors qu'il ne s'accompagne pas de la restitution d'un fût vide.



# 4.

Notons que le montant de 7 800 F par fût prévu pour l'amortissement d'un fût est régulièrement mis en cause par les pétroliers qui demandent une revalorisation de ce montant. Les dernières demandes en date font état de coûts de 10 200 F par fût sur toute la durée de vie, ce qui inclut l'importation (60% du coût environ) mais aussi le stockage, l'enfûtage par la société STDP (filiale à 50% des SA Petropol et Total), le tri et le traitement des rebuts par la société Fenua Ma (qui compacte les fûts usagés puis les expédie en Nouvelle-Zélande où l'acier est recyclé).

La réglementation portant sur le transport des hydrocarbures (fûts neuf systématiques pour le premier transport d'essence puis réutilisation pour le gasoil) semble fonctionner de manière correcte à l'échelle du Pays. Ce nouveau mode de fonctionnement incite véritablement à la restitution des fûts vers Tahiti. Durant les premiers mois de fonctionnement, les fûts restitués sont ceux en moins bon état, généralement d'anciens fûts stockés parfois depuis plusieurs années sur les atolls. En conséquence les compagnies pétrolières réceptionnent encore aujourd'hui près de 75% de fûts inutilisables à mettre au rebut. Cette période de transition mène donc au renouvellement du stock de fûts vides dans les atolls. A terme, le nombre de fûts d'essence livrés (neufs) étant sensiblement égal au nombre de fûts de gazole, le taux de rebuts devrait donc s'équilibrer autour de 50%.

Toutefois, une des problématiques identifiée sur ce mode de fonctionnement consiste dans le fait que les archipels ne disposent souvent pas de lieux de stockage de carburants et que les habitants des îles ne retournent pas systématiquement les fûts transportés. D'autre part le système en place incite à la restitution d'un fût lors d'une livraison, mais ne permet pas de faire diminuer le stock de fûts existant.

Aucune donnée ne permet d'ailleurs aujourd'hui de dire précisément le nombre de fûts qui restent dans les îles qui pourraient à l'avenir avoir des incidences lourdes en termes de pollution. On sait néanmoins que chaque année, il y a de l'ordre de 40.000 fûts transportés vers les îles (à parité entre les fûts essence et gasoil).

Pour l'essence, 17 millions de litres partent vers les îles chaque année. Le transport par fûts représente de l'ordre de 4 millions de litres, soit 24 % des quantités partant pour les îles, les 76 % restants partant en containers réutilisables. Pour le gazole, 65 millions de litres partent pour les îles annuellement. Les 20.000 fûts de gazole représentent de l'ordre de 6% des quantités transportées pour les îles, le reste étant conditionné sous forme de containers ou livré en vrac.

Le second point consiste dans l'application des sanctions prévues par la réglementation. La principale difficulté évoquée lors des entretiens réalisés dans le cadre de ce diagnostic réside dans le fait que le carburant transporté sur les îles et vendu par les commerces peut être beaucoup plus cher que le carburant vendu sur Tahiti. Certaines pratiques consisteraient notamment à conditionner le carburant (gazole) dans des contenants différents du fût d'origine (bouteille par exemple) et à facturer ce contenant aux clients à un prix déraisonnable au regard du prix du gazole lui-même (jusqu'à 300 F/l sur certains atolls). La mise en place de contrôles plus systématiques permettrait sans doute de limiter ces pratiques mais cela nécessite des moyens humains et matériels nombreux. Une autre pratique difficilement contrôlable est la vente au plus offrant lors de l'aventure. Certains capitaines de navire peuvent être tentés, en cas de pénurie d'essence, de vendre l'essentiel du carburant à l'acheteur prêt à débours 5 ou 10 000 F de plus par fût pour parer à une urgence sur une ferme pericole par exemple. De même, certains capitaines se sont vus licenciés par les armateurs pour avoir vendu du gazole en vrac déclaré ensuite comme de la consommation du navire lui-même.

Enfin et plus globalement, il faut noter que l'essentiel du transport de carburant à destination des îles est destiné à la production d'électricité, qui concentre donc l'essentiel des fûts et contenants transportés. Dans une logique de régulation économique rénovée, il pourrait être intéressant d'envisager la mise en

# 4.

place de nouveaux moyens de production énergétique sur certaines îles qui pourraient limiter l'acheminement des fûts. Il peut être envisagé notamment la construction de centrales hybrides associant l'énergie solaire à l'huile de coprah (gasoil par défaut). Cet axe de travail nécessite au préalable de bien identifier l'impact de cette mesure sur les coprahculteurs, les armateurs et EDT, de manière à bien maîtriser les équilibres économiques à constituer mais reste une piste à explorer.

## 4.3.7. Le cadre juridique portant sur la tarification du transport de passagers et de fret

L'arrêté n° 1038 CM du 10 juillet 2014 modifiant l'arrêté n° 767 CM du 20 juin 2012 fixe les tarifs maximaux de fret et passages maritimes en Polynésie française (Hors TVA).

Il est fait une distinction par archipel des tarifs applicables aux passagers à différentes catégories de fret. Un tarif minimal de fret est prévu (609 F CFP).

A titre d'exemple, la grille tarifaire ci-dessous reprend les tarifs de l'archipel des Tuamotu :

### TARIFS MAXIMAUX DE FRET ET DES PASSAGES MARITIMES INTERINSULAIRES, HORS TVA

#### ANNEXE 5 : TUAMOTU - GAMBIER

TABLEAU ANNEXE A L'ARRETE N° 767/CM DU 20 JUIN 2012 MODIFIE

PRIX EN F.CFP	Produit de première nécessité et Produit agricole en PPN	Produit de grande consommation (PGC)	Toute marchandise en frigo (y compris les PPN en frigo)	Production en provenance des îles (3)	MAT. DE CONSTRUCT.			Autre marchandise générale	Coprah	HYDROCARBURES				GAZ			PASSAGES	
					Matériaux de construction	Mat. de construction dont le fret est pris en charge (6)	Tonne			Gazole (vrac ou conditionné)		Fût vide	Autre contenant (tout genre)	Bouteille pleine ou vide (7)		Autre conteneur supérieur à 50 kg (5)	Pont (1)	Salon & Cabine (1)
										Essence & Pétrole	200 L			Touque 20 L	200 L			
	T/M3	T/M3	Kg / Litre / Dm3	T/M3	T/M3	T/M3	T/M3	Tonne	1 000 L	Fût 200 L	Touque 20 L	200 L	Litre	Btle 13 KG	Btle 50 KG	KG	Unité	Unité
<b>I - Liaison avec Papeete</b>																		
Papeete/Tuamotu Ouest	13 081	12 830	45,09	10 210	11 891	12 124	13 142	20 228	13 081	4 337	435	1 084	5,12	319	1 277	25,54	selon distance	(2)
Papeete/Tuamotu Centre	14 802	14 518	59,43	11 599	13 592	13 858	15 422	21 821	15 123	5 042	505	1 277	6,35	371	1 480	29,60	voir ci-dessous	(2)
Papeete/Tuamotu Nord-Est	14 931	14 644	58,83	11 741	13 580	13 847	15 960	23 354	16 017	5 422	543	1 341	6,71	409	1 633	32,66		(2)
Papeete/Tuamotu Est	16 529	16 211	58,83	12 892	15 018	15 313	17 398	26 482	17 101	5 737	574	1 404	7,02	511	2 043	40,85		(2)
Papeete/Gambier	17 101	16 772	59,71	13 601	15 817	16 127	18 676	28 013	18 059	6 062	607	1 468	7,34	574	2 297	45,95		(2)

II - Tarif minimal de Fret toutes liaisons : 609 F.CFP

#### III - Liaisons inter-îles à l'intérieur des Tuamotu-Gambier

#### TARIF DE FRET MARCHANDISE GENERALE

.jusqu'à 10 milles de distance..... 1 566 F.CFP la tonne ou le m3  
.par dizaine de milles supplémentaires..... 238 F.CFP la tonne ou le m3

#### IV - TARIF DES PASSAGES

#### Distances entre 2 îles

	TARIF PONT (1)				
	T. Ouest	T. Centre	T. N. Est	T. Est	Gamb
. moins de 99 milles.....	1 501	1 501	1 501	1 501	1 524
. entre 100 et 199 milles.....	2 003	2 003	2 003	2 003	2 033
. entre 200 et 299 milles.....	2 879	2 879	2 879	2 879	2 922
. entre 300 et 399 milles.....	4 254	4 254	4 254	4 254	4 318
. entre 400 et 499 milles.....		6 133	6 133	6 133	6 226
. 500 milles et plus.....		8 385	8 385	8 385	8 512

Tuamotu Ouest : Ahe, Apataki, Aratika, Anuta, Fakarava, Kauehi, Kaikura, Makata, Manihi, Mataiva, Niua, Rangiroa, Raraka, Taïaro, Takapoto, Takarua, Tikehau, Tikei, Toua.  
Tuamotu Centre : Amanu, Anaa, Faaite, Hao, Haraiki, Hikueru, Hiiti, Katiu, Makemo, Marokau, Marutau Nord, Monungu, Nihiriu, Raroia, Ravahere, Reitoru, Rekaraka, Taenga, Tahanea, Takume, Tauere, Tekokoa, Tepoto Sud, Tusanke  
Tuamotu Est : Ahunui, Akiaki, Amanururu, Anuanurunga, Hereherete, Manuhangi, Munuroa, Negonego, Nukutavake, Nukutepipi, Pazaroa, Pinski, Pukaru, Reao, Tatakoto, Tematangi, Turua, Vahitahi, Vairarua, Vanavana.  
Tuamotu Nord-Est : Fakahina, Fanganu, Napuka, Puka Puka, Tepoto Nord.

Du point de vue réglementaire, le Pays fixe les tarifs maximum de transport de fret et de passagers, ce qui participe d'une régulation du secteur et évite les tarifs prohibitifs. Au cours des entretiens réalisés avec les armateurs, il a toutefois été porté à l'attention des experts que la formule d'actualisation des tarifs était inadaptée et devait faire l'objet d'un complément pour tenir compte de l'évolution des prix du carburant notamment.

## 4.3.8. Le cadre juridique portant sur les redevances et tarifs perçus sur les navires assurant le transport interinsulaire et l'occupation du domaine public portuaire

Plusieurs types de redevances doivent être distingués :

- La redevance pour occupation du domaine public portuaire, applicable à tous les ports maritimes du Pays en application de l'article D.112-2-1 du Code des ports maritimes de Polynésie française ;

# 4.

- Les droits et redevances décidés par le Port Autonome de Papeete et notamment les suivants :
  - Droits de ports :
    - Droits d'amarrage ;
    - Droits de quai perçus sur les marchandises dans le port de Papeete ;
    - Droits de magasinage ;
    - taxe de péage, instaurée par l'article 3 de la délibération n° 64-12 du 20 janvier 1964 : « Il est créé au profit du budget du port autonome de Papeete une taxe de péage sur les marchandises en provenance de l'extérieur du territoire, débarquées au port de Papeete ou transbordées de navire à navire dans ce port » ;
  - Redevances sur prestations de services assurés par le PAP au bénéfice des usagers des installations :
    - Produits de la cale de halage ;
    - Eau-Electricité-Téléphone-Divers ;
    - Location de matériel ;
    - Assistanes maritimes ;
    - Location de remorqueurs
  - Redevances domaniales :
    - Redevance d'occupation à titre privatif du plan d'eau portuaire pour des activités commerciales ;
    - Redevances d'occupation en zone portuaire ;
    - Redevance d'entreposage des conteneurs sur le domaine portuaire ;

Aux termes du rapport de la CTC du 25 juillet 2012 sur la gestion du Port Autonome de Papeete, « une minorité d'amodiataires payent les redevances dues ». En ce qui concerne la taxe de péage, le taux de cette taxe est de 1,25 % de la valeur en douane des marchandises (valeur CAF) et n'a pas été réévalué depuis 1979. La structure tarifaire retenue à Papeete est donc atypique, puisque l'essentiel des recettes provient d'une taxation des marchandises importées (taxe de péage qui représente près de 50 % des recettes). Inversement, les services rendus aux navires et les locations de matériels et d'outillages pèsent peu en proportion.

Le Port Autonome dispose d'une faible connaissance de ses prix de revient mais un travail est en cours pour améliorer la situation de gestion des redevances.

Pour les autres ports du Pays, les redevances portuaires sont marginales pour ce qui concerne l'occupation du domaine public portuaire. Par ailleurs, les goélettes ne payent a priori aucune contribution au Pays au moment de leur arrivée sur les îles (redevance de stationnement du navire permettant de couvrir une partie des coûts d'investissements réalisés par le Pays pour la construction des ouvrages).

## 4.3.9. Le cadre juridique applicable à l'examen et au suivi de l'économie des liaisons maritimes réalisées par les armateurs

Le cadre juridique applicable à l'examen de l'économie des liaisons maritimes et plus précisément, au contrôle des comptes des armateurs, n'est pas clairement établi.

Parmi les mesures existantes, on peut noter le fait que :

# 4.

- Les armateurs tiennent un journal de bord permettant d'identifier notamment les temps de trajet entre les îles, la consommation de carburant et le tonnage de fret transporté.
- Les armateurs, dans le cadre de leurs déclarations d'impôts, doivent transmettre annuellement à l'administration fiscale du Pays leurs liasses fiscales (comptes de résultats, bilans, annexes dont état de la dette et TVA).

Toutefois, leur obligation d'information à l'Autorité Organisatrice des Transports (le Pays) ne semble pas plus étendue.

**Il n'est pas prévu dans la réglementation de cadre formel de présentation des données financières, comptables et économiques par les armateurs sous format préétabli type « Compte d'exploitation ».**

**Ce document permettrait sans doute de retracer en détail les recettes et les charges des armateurs pour chaque ligne exploitée avec un contenu précis (éléments de calcul économique comme le nombre d'ETP, les tonnes transportées, la consommation de carburant annuelle, le volume de fret vendu en vente à l'aventure, etc.). Une fréquence de transmission de ce type de document pourrait être définie, en concertation avec les armateurs (fréquence annuelle a priori). La mise en place d'un tel « outil » permettrait au Pays de disposer d'une vision plus claire de l'économie de chacune des liaisons maritimes et d'ajuster les aides accordées aux armateurs de manière plus fine.**

## 4.3.10. Eléments de généraux benchmark

Les éléments de benchmark ci-dessous concernent à la fois des situations d'outre-mer et de desserte maritime en Europe. Ils retracent les principales caractéristiques du système réglementaire/juridique de transport maritime continent-îles ou interinsulaire<sup>4</sup>. L'exercice doit être appréhendé avec la plus grande prudence dans la mesure où la Polynésie française dispose de particularités territoriales inédites à l'échelle mondiale (population / surface du territoire / éloignement géographique).

### ▶ NOUVELLE-CALEDONIE

- Offre de transport :
  - quatre opérateurs en transport de fret et de passagers sur les dessertes des grandes îles, avec des cargos mixtes fret / passagers de caractéristiques différentes selon les îles desservies et les opérateurs ;
  - transports de passagers et de touristes sur les îles proches par vedettes rapides ;
  - arrivée récente des catamarans du personnel du secteur minier.
- Organisation :
  - participation directe (en capital) ou indirecte (partenariats) des Provinces aux dessertes des grandes îles éloignées ;
  - intervention publique limitée au contrôle du respect des règles pour les dessertes touristiques ;
  - principe de continuité territoriale inscrit dans la stratégie (moyen et long termes) de développement du territoire.

<sup>4</sup> Sources principales : Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie ; Etude sur l'analyse des dessertes inter-îles de Guadeloupe (2010) ; Schéma Directeur des transports de Nouvelle-Calédonie ; textes européens.

# 4.

## ► MAYOTTE

- Offre de transport :
  - Le « Service de Transport Maritime » (STM) dispose principalement d'équipements types barges pour le transport de passagers d'unités adaptées au trafic de véhicules.
  - Liaison internationale avec les Comores.
- Organisation :
  - La Collectivité Territoriale (Conseil Général), propriétaire des moyens de transport, en assure directement l'exploitation.

## ► SAINT-PIERRE ET MIQUELON

- Offre de transport :
  - Service hebdomadaire au moyen d'un cargo / porte-conteneurs / roulier surdimensionné en raison des conditions nautiques pour assurer l'acheminement sur l'île principale des marchandises d'Europe et d'Amérique du Nord.
  - Service secondaire par un petit cargo des transports sur la ligne maritime courte (Terre-Neuve, après un long parcours routier)
  - Liaison inter-île par vedette rapide et par le même petit cargo
- Organisation :
  - Système de subvention forfaitaire annuelle accordée à un seul délégataire sélectionné par appel d'offres (mise en concurrence)
  - DSP établie par l'Etat pour les dessertes « internationales » (Canada) et imposant des obligations (OSP) détaillées et notamment :
    - les tarifs tenant compte de l'historique et des caractéristiques des produits (caractère sensible...), majorés de surcharges au titre
    - des variations de coûts externes (carburants, taux de change)
    - les caractéristiques technico-commerciales : conteneurs (y compris frigo), fret roulant et lourd...
    - la fréquence hebdomadaire avec escale à jour fixe afin d'optimiser l'approvisionnement des commerces (produits frais et jours de livraison et de vente)
  - DSP comportant des OSP de bases simples pour l'interinsulaire, compensées par une subvention forfaitaire annuelle partagée entre deux opérateurs, au double titre de la desserte internationale (après transbordement par Saint-Pierre) et de l'inter-île.
- Nota sur la desserte secondaire de Miquelon (inter-île) :
  - le service passagers est subventionné par la collectivité locale et assuré par un opérateur privé au moyen d'un bateau rapide dont les revenus cumulés sont procurés par les tarifs et une subvention, ainsi que la défiscalisation et la plus-value à la revente du navire ;
  - le service fret d'un cargo Ro-Ro de petite taille et économique est également assuré par des opérateurs privés et subventionnés.

# 4.

## ▶ EUROPE (DESSERTES D'ILES)

- **Royaume-Uni – Iles anglo-normandes** : les pouvoirs publics disposent d'un navire en « back up » permettant de garantir le remplacement des moyens navals en cas d'urgence ou d'interruption prolongée ;
- **Ecosse / toutes îles et inter-îles** : la gestion décentralisée par les autorités régionales des diverses dessertes insulaires est principalement assurée par voie d'OSP et DSP fractionnées en groupes d'îles et détaillées île par île, avec ou sans subventions selon que le marché procure ou non suffisamment de recettes (flux continu et touristiques). Dans plusieurs cas, les délégataires doivent fournir les moyens de transport et les installations portuaires de caractère privatif, ce qui leur confère un avantage lors du renouvellement des DSP ;
- **Grèce / toutes îles et inter-îles** : les dessertes des multiples îles du pays relèvent principalement d'un système de licences, qui sont accordées par les pouvoirs publics aux opérateurs en tenant compte notamment :
  - du volume d'activités des îles desservies, hors et en période touristique
  - de la situation de concurrence existante ou créée par l'arrivée d'un nouvel opérateur
  - des besoins de subventions dans un minimum de cas, et en particulier lorsque le régime de licence ne permet pas d'atteindre l'objectif de continuité, même en situation d'exclusivité.
- **Espagne / Baléares** : les volumes d'activité et la présence d'opérateurs historiques de marché qui disposent des avantages de l'antériorité permettent d'assurer un fonctionnement dont les OSP sont réduites et sans subvention. Des avantages indirects liés à l'occupation des quais dans tel ou tel port peuvent renforcer cet état de fait.

Ces éléments de benchmark permettent de constater qu'il existe une variété de systèmes réglementaires encadrant les transports interinsulaires par voie maritime. Globalement, trois systèmes ressortent : (i) le système de la « régie directe » (organisation en direct par l'autorité compétence, qui finance le service), (ii) le système de la DSP avec des armateurs et (iii) le système des OSP conclues avec les armateurs sur les lignes déficitaires où un besoin de service public est clairement identifié. Les systèmes de DSP et d'OSP peuvent coexister (exemple de l'Ecosse). Le système grec se rapproche le plus du système polynésien actuel.

# 4.

## 4.4. La réglementation applicable au transport aérien

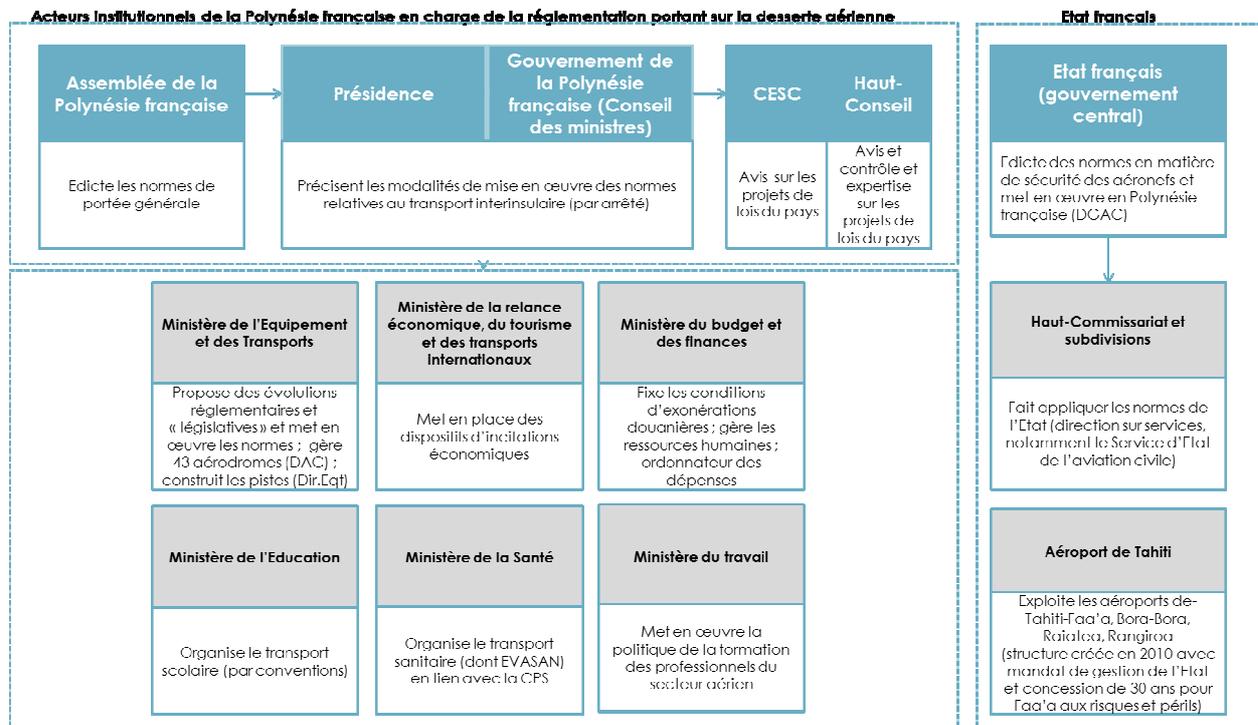
La réglementation applicable au transport aérien est moins complexe que celle du transport maritime en ce qu'elle est plus restreinte et concerne principalement les règles de sécurité des aéronefs, encadrées au niveau international.

Après un bref rappel des acteurs institutionnels en charge de l'élaboration de la réglementation relative au transport aérien, le contenu de la réglementation est détaillé.

### 4.4.1. Les acteurs institutionnels chargés de l'élaboration de la réglementation relative aux liaisons aériennes et de son application

#### 4.4.1.1. Présentation générale

Le schéma ci-dessous présente de manière simplifiée les acteurs institutionnels chargé de la réglementation relative aux liaisons aériennes interinsulaires, et de son application, ainsi que leurs rôles respectifs :



**Le transport aérien n'est ni une matière dévolue à l'Etat (article 14 du statut d'autonomie de la Polynésie française) ni une matière dévolue aux communes (lois et règlements applicables en Polynésie française). Par conséquent, ce sont les autorités de la Polynésie française qui sont compétentes sur le sujet.**

#### 4.4.1.2. Focus sur le Service d'Etat de l'aviation civile en Polynésie française

Le service d'Etat de l'aviation civile en Polynésie française (SEAC.PF) est un service «Outre-mer» placé sous une double tutelle : autorité hiérarchique du haut-commissaire, d'une part, et autorité technique et financière de la direction générale de l'aviation civile (ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie), d'autre part.

# 4.

Le SEAC.PF est chargé de gérer l'ensemble des activités liées à la police et à la sécurité concernant l'aviation civile, dans un espace aérien de 12,5 millions de km<sup>2</sup> comprenant 47 aérodromes dont 4 d'Etat (Tahiti-Faa'a, Bora Bora, Raiatea et Rangiroa).

Le SEAC.PF assure la tutelle de la société concessionnaire qui exploite les aérodromes d'État, dont celui de Tahiti-Faa'a. Cet aérodrome, en tant que seul point d'entrée aérien international en Polynésie française, est avec le port de Papeete, l'un des poumons de l'économie polynésienne.

Pour assurer l'ensemble de ses missions, le service d'État dispose de :

- une équipe de direction ;
- un département de la surveillance ;
- un service de la navigation aérienne ;
- un service de la régulation économique, de l'ingénierie et du développement durable ;
- un département de la gestion des ressources.

L'effectif total du service, au 1er septembre 2014 était de 264 agents (source : site internet du SEAC).

#### 4.4.1.3. Focus sur la Direction de l'Aviation civile de Polynésie française

La Direction de l'Aviation civile de Polynésie française exerce une compétence générale en matière d'aviation civile, sous réserve des compétences attribuées à l'Etat dans ce domaine. A cet effet, elle est chargée des missions suivantes :

- élaborer et mettre en œuvre les réglementations en matière d'aviation générale et de transport aérien public ;
- déterminer et réguler les schémas d'organisation des dessertes aériennes intérieure et internationale ;
- **assurer l'exploitation des 43 aérodromes de la Polynésie française ;**
- assurer la gestion et la conservation du domaine public aéroportuaire ;
- élaborer les actes de gestion des aéronefs appartenant à la Polynésie française.

La mission confiée à la Direction de l'Aviation civile est vaste. Il est important de noter qu'il existe peu d'exemples de pays dans lesquels les aérodromes sont exploités par des autorités entièrement publiques (ce qui est le cas en Polynésie pour les aérodromes relevant de la compétence du Pays). Une réflexion pourrait être menée sur la possibilité de faire exploiter ces aérodromes par des sociétés spécialisées dans l'exploitation aéroportuaire (type Vinci Airports, SNC Lavalin, Keolis Airport, etc.), ce qui permettrait d'externaliser leur gestion et de « recentrer » les services du Pays sur des compétences de contrôle et de développement.

#### 4.4.1.4. La Direction de l'équipement (DEQ)

Depuis 1994, la Direction de l'Équipement de La Polynésie française (DEQ) a compétence pour la programmation, les études à tous les stades et la réalisation des équipements publics territoriaux de toute nature à l'exception des travaux ruraux et des équipements du port autonome de Papeete.

# 4.

C'est donc elle qui programme et réalise dans le cadre de ses budgets annuels successifs les travaux de développement et/ou de maintenance des 43 aérodromes appartenant à la Polynésie française, alors même que la gestion et la conservation du domaine public aéroportuaire entrent dans les missions de la DAC, et que les prescriptions relatives à la sécurité aérienne sont du ressort du Service d'Etat de l'aviation civile.

## 4.4.2. Le cadre juridique général de la réglementation portant sur la desserte aérienne interinsulaire

### 4.4.2.1. Le cadre juridique relatif aux autorisations de transport aérien public

La Délibération 99-128 APF du 22 juillet 1999 régit le régime des autorisations données aux entreprises de transport établies en Polynésie française d'exercer une activité de transport aérien public.

Cette délibération définit les conditions d'octroi et de maintien en vigueur des autorisations de transport aérien public accordées aux transporteurs aériens établis en Polynésie française, ceci tant pour les compagnies désirant exercer une activité domestique de vols intérieurs que pour les compagnies désirant réaliser des liaisons internationales à partir de la Polynésie.

Aux termes de cette délibération, le transport aérien public consiste à acheminer par aéronef, d'un point d'origine à un point de destination, des passagers, du fret ou du courrier, à titre onéreux.

Plusieurs documents doivent être produits pour qu'une compagnie aérienne puisse exercer des services de transport aérien public :

- Une « Licence de transporteur aérien » délivrée à l'entreprise pour effectuer, à titre onéreux, le transport aérien de passagers, de courrier et/ou de fret, selon les mentions figurant dans un **arrêté d'autorisation** ;
- Un « Certificat de transporteur aérien » délivré à une entreprise ou à un groupe d'entreprises par l'autorité en charge de la sécurité aéronautique, attestant que le **transporteur aérien concerné possède les capacités professionnelles et l'organisation pour assurer l'exploitation d'aéronefs en toute sécurité**, et en vue des activités de transport qui y sont mentionnées ;
- Une « liste de flotte » associée à l'autorisation de transport aérien, précisant **les types et les immatriculations des aéronefs exploités**.

Le service aérien régulier est assuré suivant un horaire publié ou un volume de fréquences constituant une série systématique de vols. Toujours selon la délibération, nul ne peut exercer une activité de transport aérien public, s'il n'y a été autorisé par arrêté pris en conseil des ministres.

En terme de capacité financière, les entreprises de transport aérien doivent disposer *a minima* d'un niveau de fonds propres de 9.600.000 F CFP.

Des obligations particulières d'information sont imposées aux entreprises de transport aérien à l'égard du Pays. Ainsi les entreprises doivent informer les autorités publiques des éléments suivants :

- Information sur leurs **programmes d'achat et de location de matériel volant** de manière à ce que les infrastructures puissent être adaptées le cas échéant ;
- Transmission de **renseignements statistiques sur le trafic à transmettre périodiquement** ;
- Information sur les **programmes d'exploitation précisant pour chaque ligne les escales, les fréquences, les horaires, les tarifs, les types d'appareils utilisés ainsi que leur aménagement** ;

# 4.

- au même titre que les modifications apportées aux liaisons et au type d'aéronefs utilisés.

La réglementation portant sur la délivrance des arrêtés d'autorisations et les obligations d'information transmises par les compagnies aériennes semble adaptée aux spécificités du Pays. Toutefois, il est possible de souligner que les lignes aériennes ne font pas l'objet de manière expresse d'obligations de service public et que les compagnies disposent d'une certaine latitude pour développer les lignes sur le territoire (logique de développement commercial). Les obligations de qualité de service sont quant à elles inexistantes en ce qu'il n'est pas précisé par exemple les modalités d'information des passagers en cas de retard ou les mesures à mettre en œuvre en cas de grève. Aussi, les compagnies aériennes sont fortement responsabilisées, au risque parfois de ne pas forcément répondre complètement aux besoins des usagers.

#### 4.4.2.2. Le cadre juridique des redevances aéronautiques

L'arrêté n° 1249 CM du 21 août 2012 porte application du régime des redevances passagers, d'atterrissage et d'éclairage aux aérodromes appartenant à la Polynésie française.

Pour chaque aérodrome exploité par le Pays, il est prévu :

- Une redevance d'atterrissage (suivant la catégorie d'aéronef et son poids, dans les conditions prévues par la Délibération n°73-36 du 5 avril 1973 modifiée) qui est de l'ordre de 3520 F CFP pour un ATR 72 ;
- Une redevance « passager », appliquée directement sur le prix du billet des passagers (Décision n°279 AC.DIR.INFRA du 9 novembre 1977). Le taux de la redevance est de 149 F CFP actuellement (à l'exception de Huahine où elle est de 216 F.CFP et de 162 F.CFP pour Moorea).

Pour certains aérodromes exploités par le Pays (Fakarava, Hao, Moorea, Nuku Hiva, Rurutu, Tubuai), il est prévu en sus une redevance d'éclairage (Délibération n°76-118 du 14 septembre 1976 et arrêté n°1249 CM du 21 août 2012). Elle est de 689 F.CFP actuellement (sauf pour Huahine et Moorea, fixée à 742 F.CFP).

**Les redevances aéronautiques n'ont jamais été réactualisées alors que le patrimoine aéroportuaire a connu une croissance constante pour s'établir à 43 aérodromes à ce jour. La redevance d'éclairage ne couvre pas les dépenses liées au balisage des pistes. Il en est de même de la redevance d'atterrissage. Ainsi, il y a à ce jour une inadéquation totale entre le volume de recettes perçu via les redevances aéronautiques et les dépenses d'exploitation des aérodromes (sauf pour les services de la sécurité aérienne en raison de la TAP, qui couvre les dépenses de sécurité incendie).**

#### 4.4.2.3. La taxe de soutien à l'industrie du transport aérien public

La délibération n° 2001-85 APF du 9 juillet 2001 avait institué une taxe de soutien à l'industrie du transport aérien public au profit de l'établissement public Tahiti Nui Manureva, ayant pour mission de soutenir la desserte aérienne à partir de la Polynésie française suivant les conditions de pérennité, de régularité et d'adaptation aux objectifs de développement.

Cette taxe avait pour vocation de compenser les obligations de service public supportées par l'établissement public et prévues par la Délibération n° 2001-83 APF du 9 juillet 2001 portant reconnaissance du caractère de service public des liaisons aériennes internationales à partir de la Polynésie française (autres que celles entre n'importe quel point de la République et la Polynésie française).

# 4.

Les délibérations ont été annulées par arrêt CE n° 254199 du 18 mai 2005 au motif que « les autorités du territoire n'ont de compétence en matière de desserte aérienne internationale de la Polynésie française que pour les vols qui ont la Polynésie française pour seule escale sur le territoire français ; qu'elles ne pouvaient dès lors, dans la reconnaissance d'un service public de transport aérien, régir l'ensemble des liaisons aériennes internationales de la Polynésie française ».

#### 4.4.2.4. La réglementation internationale en matière de sécurité aérienne

Le transport aérien est régi à l'international par des conventions internationales, les protocoles de modification desdites conventions, et les accords inter-transporteurs de l'IATA. Voici un répertoire non exhaustif de conventions et accords :

- Convention de Varsovie le 12 oct. 1929<sup>5</sup>
- Convention de Chicago sur l'aviation civile internationale et annexes 1 à 18 (1944)
- Protocole de La Haye le 18 sept. 1955
- Convention de Guadalajara le 18 sept. 1961
- Protocole de Guatemala le 08 mars 1971
- Protocole additionnel N°1 à 4 de Montréal (1975)
- Convention de Montréal le 28 mai 1999
- Règlement n°889/2002 du 13 mai 2002 au niveau européen (étant l'application de la Convention de Montréal aux transports effectués sur un seul Etat membre et fixe certaines dispositions supplémentaires ;
- Accords internationaux IIA et MIA de l'IATA<sup>6</sup>.

**Nota :** La Convention de Montréal, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée du 28 mai 1999, s'inspire des accords de IATA du 31 octobre 1995 qui améliorent sensiblement les conditions d'indemnisation dans les cas d'accidents aériens internationaux. C'est une convention moderne, complète et harmonisée qui passe en revue la convention de Varsovie de 1929, le protocole de la Haye, la convention de Guadalajara, le protocole de Guatemala ainsi que tous les protocoles de Montréal. Un état qui la ratifie n'applique donc plus les conventions et protocoles de modifications sus cités.

<sup>5</sup> Convention pour l'unification de certaines règles relatives au Transport aérien international, signée le 12 octobre 1929. Elle définit et décrit les mentions à porter sur les documents de transport aérien ou titres de transport ; apporte des précisions sur la nature des documents qui doivent toujours accompagner la LTA (Lettre de Transport Aérien) ; définit les responsabilités des parties au contrat en cas de dommages corporels ou matériels ; définit en cas de litige les tribunaux compétent ; délimite les délais de déclaration du dommage subit et celui de l'action en responsabilité ; précise les limitations de son champ d'application dans le cas d'un transport combiné qui implique outre d'autres modes de transport, une opération de transport aérien. **La convention de Varsovie continue à s'appliquer aux Etats qui ne sont pas parties à la Convention de Montréal**

<sup>6</sup>Ces deux accords nés en 1995 à l'initiative de plusieurs compagnies aériennes, s'appliquent aux transporteurs qui sont membres de l'Association du Transport Aérien International (IATA) depuis le 1er avril 1997. Ils visent à moderniser le système de responsabilité civile tel que prévu par la Convention de Varsovie, le Protocole de La Haye (1955), ceux de Montréal (1975)

# 4.

En ce qui concerne la Polynésie française, la difficulté réside dans le fait que la convention de Montréal ratifiée par l'Etat est applicable en Polynésie française pour les vols internationaux de et vers le Pays mais qu'en ce qui concerne les vols intérieurs, c'est la Convention de Varsovie qui continue à produire ses effets (malgré le fait que toutes les compagnies aériennes se sont rangées, sous couvert de leur assurance, au régime de la Convention de Montréal). Dans un souci d'harmonisation des réglementations, il serait intéressant que le régime de la Convention de Montréal soit étendu aux vols intérieurs de Polynésie française. Cela relève de la compétence de l'Etat sur proposition de l'Assemblée de Polynésie Française (article 133 LO).

## 4.4.2.5. Le cas particulier de l'avitaillement

### ► AERODROMES DE LA COMPETENCE DU PAYS

La Délibération n° 2002-81 APF du 27 juin 2002 portait réglementation de l'activité d'avitaillement des aéronefs en carburant.

Cette délibération prévoyait notamment que :

- l'activité d'un prestataire de service d'avitaillement, de même que celle de ses sous-traitants, ainsi que l'auto-assistance sont subordonnées à l'**obtention d'un agrément** délivré par le Président du gouvernement. L'agrément ne vaut que pour un aéroport ;
- Pour les aéroports desservis par moins de trois compagnies aériennes, l'agrément est délivré dès lors que le demandeur d'une part satisfait aux critères suivants (5 ans renouvelable) :
  - Justifier des couvertures d'assurances pertinentes pour l'activité exercée, notamment en termes de responsabilité civile ;
  - Justifier d'une situation financière saine,
  - Engagement de respect de tous les règlements et de toutes les consignes de l'aéroport en matière de sûreté et de sécurité ;
- Pour les aéroports desservis par plus de trois compagnies aériennes, l'agrément est soumis à une sélection préalable après appel d'offres comprenant un cahier des charges avec mention des spécifications techniques particulières liées à la profession d'avitailleur. L'agrément est délivré pour 10 ans maximum ;
- Une communication trimestrielle du volume de carburant servi doit être transmise au service chargé de l'énergie et des mines ;
- La rémunération perçue par le gestionnaire de l'aéroport pour l'accès aux installations dans le cadre du service d'avitaillement doit être déterminée en fonction de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires.

**Cette délibération a fait l'objet d'une annulation par jugement du Tribunal administratif de Papeete 02-00504 du 12 août 2003, après avis du Conseil d'Etat N° 253222 en date du 23 avril 2003, aux motifs suivants :**

« Aux termes de l'article 6 de la loi organique du 12 avril 1996 portant statut d'autonomie de la Polynésie française : Les autorités de l'Etat sont compétentes dans les seules matières suivantes : (...) **5° : (...) matières premières stratégiques telles qu'elles sont définies pour l'ensemble du territoire de la République** et : 6° : police et sécurité en matière de circulation aérienne et maritime (...).

**Les activités d'avitaillement des aéronefs en produits pétroliers, qui sont au nombre des matières premières stratégiques, doivent être regardées, compte tenu de leur objet et de l'importance de la**

# 4.

participation des entreprises qui les exercent à la gestion des stocks d'hydrocarbures, comme en lien direct avec la maîtrise par l'Etat des matières premières stratégiques, ainsi qu'avec l'exercice par lui des pouvoirs de police et de sécurité en matière de circulation aérienne. Dès lors, et alors même que l'avitaillement des aéronefs fait partie des services d'escale dont l'organisation relève de la compétence des autorités de la Polynésie française, les autorités de l'Etat sont seules compétentes pour fixer les conditions de l'activité des entreprises d'avitaillement et, en particulier, les règles relatives à la délivrance des agréments auxquels est subordonné l'exercice de leur activité sur les aérodromes du territoire. »

Il résultait de la décision du Tribunal administratif de Papeete, après avis du Conseil d'Etat, que le Pays ne disposait pas de compétence pour délivrer des agréments à des entreprises d'avitaillement pour les aérodromes relevant de la compétence du Pays. Or, la loi organique de 2004 portant statut d'autonomie de la Polynésie française a modifié le 5<sup>ème</sup> alinéa de l'article 14 portant sur les compétences de l'Etat en excluant les hydrocarbures liquides et gazeux de ses compétences. Ainsi, le Pays a semble-t-il récupéré cette compétence.

Toutefois, aucune réglementation nouvelle n'étant venue s'appuyer sur cette norme, il subsiste un vide juridique sur le sujet et la survenance de situations hors cadre de délivrance de carburant notamment par Air Tahiti (ou de refus de délivrance).

Une clarification du régime juridique applicable à la profession d'avitailleur est donc primordiale (notamment pour assurer les EVASAN dans de bonnes conditions). A ce jour, un régime d'AOT a été mis en place pour le stockage de carburant (Hao et Nuku Hiva) qui est géré par des entreprises (pétroliers comme Pétroleum).

## ▶ AERODROMES DE LA COMPETENCE DE L'ÉTAT

En ce qui concerne les aéroports exploités par l'Etat, l'arrêté n° 60 AC.DIR.INFRA du 17 février 2000 a incorporé à la concession aéroportuaire de Tahiti-Faa'a, Raiatea, Bora Bora et Rangiroa les installations nécessaires à l'activité d'avitaillement en carburant. Le concessionnaire perçoit les redevances liées à cette activité et est responsable de l'entretien et de la maintenance des installations.

**A la différence des aérodromes territoriaux, les aérodromes d'Etat disposent d'un régime juridique plus clair en ce qui concerne l'avitaillement des aéronefs.**

### 4.4.3. Le cadre juridique « conventionnel » relatif au transport aérien public

#### 4.4.3.1. La convention de 1990 conclue entre le Pays et la Compagnie Air Tahiti

A ce jour, le service public du transport aérien interinsulaire est encadré par une convention dite « pour le développement harmonieux du transport aérien » signée en 1990 entre la Polynésie française et Air Tahiti et issue pour l'essentiel de la précédente convention signée en 1986 par la Polynésie française et Air Polynésie (« ancêtre » d'Air Tahiti).

Cette convention définissait d'une façon qui avait son équilibre propre l'objectif commun et les engagements de chacune des parties tout en ménageant une certaine souplesse d'application, et en précisant des modalités de suivi dont on peut dire qu'elles auraient pu constituer, si elles avaient été appliquées pleinement et avec les compétences nécessaires, l'équivalent d'un contrat de régulation économique conclu entre la Puissance publique et un acteur privé.

# 4.

Tout d'abord, la notion de contraintes de service public à la charge de l'entreprise était clairement affirmée, ces contraintes de service public prenant la forme d'un **programme minimum de vols réguliers** (article 1).

Ensuite, le programme annuel de vols au-delà du programme minimum devait être soumis à agrément (articles 2 à 4) ; il devait ainsi rester sous le contrôle de la Puissance publique.

En contrepartie, le Gouvernement accordait pour 20 ans, soit jusqu'à 2010, un agrément de transporteur aérien sans protection face à la concurrence mais assorti d'un **engagement de volume minimum d'activité** chiffré en millions de passagers-kilomètres transportés et en tonnes-kilomètres transportées de fret.

Au total, on peut dire que cette convention visait de façon assez originale la **convergence de l'intérêt général et des intérêts d'actionnaires privés**. Dans son principe, cette recherche de convergence d'intérêts dans un cadre voulu équilibré n'était en rien exceptionnelle. Un tel objectif se situe en effet au fondement même de tous les types de partenariats public-privés, étant quand même ajouté que les partenaires privés sont en général dans ce cas sélectionnés après appel à la concurrence.

L'un des points très importants était celui de la fixation des tarifs : Il est dit, dans le même article (article 17) que la compagnie fixe librement ses tarifs mais qu'elle le fait pour chaque ligne dans la limite de plafonds tarifaires fixés par le Conseil des Ministres, et il est précisé ensuite que la décision dudit Conseil des Ministres n'est requise que pour des augmentations supérieures à celle de l'indice des prix. Cette disposition apparaît aujourd'hui obsolète et l'on raisonnerait plutôt en limitation du taux de rentabilité du capital investi.

Dans son esprit, cependant, la disposition n'était pas absurde dans la mesure où elle visait à prévenir, d'une manière certes un peu simpliste, un déplacement de l'équilibre entre l'intérêt collectif et l'intérêt des actionnaires.

En contrepartie de la conclusion de cette convention et des obligations de service imposées à Air Tahiti, le Pays a accompagné la compagnie par des aides fiscales diverses dont celui du régime de péréquation des hydrocarbures, l'exonération des droits d'entrée et de droits de douanes aux produits destinés aux aéronefs civils. Le Pays a par ailleurs octroyé des subventions au réseau de désenclavement.

**La convention de 1990 liant la collectivité à Air Tahiti a fait l'objet d'une littérature abondante, notamment à la suite de la publication du rapport de la Chambre Territoriale des Comptes de Polynésie française.**

**Les principales observations réalisées par la CTC à propos de la convention sont les suivantes :**

- Le cadre stratégique du transport aérien date de près de 30 ans et n'a pas fait l'objet de modifications substantielles depuis sa création ;
- la convention de 1990 liant la collectivité à Air Tahiti a été assimilée à une délégation de service public sans que le juge des contrats n'ait été amené à se prononcer sur la question ;
- le programme minimal de vol n'a quant à lui pas évolué en plus de 20 ans alors que 11 aéroports ont été construits postérieurement à la signature de la convention. Le Président de la Polynésie française a confirmé que le statu quo a été privilégié afin de ne pas risquer une renégociation risquant d'aboutir à une situation moins favorable que la situation initiale ;
- le contrôle sur le programme commercial des vols d'Air Tahiti (article 2 de la convention) n'a pas effectivement été mis en œuvre, tout comme l'étude de marché du fret aérien, prévue depuis 1990 mais jamais réalisée ;

# 4.

-l'évaluation des avantages accordés à Air Tahiti, le volume d'activité minimal garanti, l'évolution des tarifs sur les dernières années ou encore la vérification des engagements pris par Air Tahiti en termes de qualité de service n'ont pas fait l'objet des attentions qu'ils auraient mérités. Sur les tarifs notamment, il a été pointé le fait que selon la convention (article 18) la politique tarifaire « doit permettre d'assurer à la société l'équilibre de son exploitation, la constitution des capacités d'autofinancement (...) et une rentabilité minimale motivante pour ses actionnaires », ce qui peut constituer une remise en cause de la logique de risques et périls applicable en matière de DSP ;

-l'absence de schéma directeur des transports et la méconnaissance du périmètre- et donc du coût- du service public associé n'a pas permis à la collectivité de proposer un cadre acceptable par Air Tahiti, ce qui expliquerait l'échec des procédures de DSP menées en 2011 et 2012 (trois procédures infructueuses) ;

-le versement de 80 millions de francs CFP à Air Tahiti en 2012 pour la desserte des îles de Ua Pou, Ua Huka, Apataki, Takume, Fakahina et PukaPuka est contestable car ces six îles étaient déjà intégrées au programme minimal de vols réguliers qu'Air Tahiti s'était engagé à assurer dans le cadre de la convention de 1990 ;

Bien que, dans le cadre de la convention de 1990, Air Tahiti n'ait aucunement bénéficié d'une exclusivité pour les liaisons aériennes interinsulaires, aucun concurrent n'a réussi à émerger durablement sur ce marché. Ce constat met en lumière le manque d'attractivité économique de cette activité et les problématiques induites par la géographie polynésienne et la faible concentration des clientèles.

Il est à noter que le montant des apports financiers du territoire à la compagnie est de l'ordre de 375 millions de F CFP (montant annuel moyen hors défiscalisation).

A ce jour la situation est bloquée avec la compagnie et aucune procédure de renouvellement de DSP n'est en cours. La convention de 1990 a été prolongée jusqu'au 31 décembre 2015 par l'arrêté n°1939 CM du 18 décembre 2014.

#### 4.4.3.2. La convention de 2003 « îles Marquises »

La convention « Marquises » du 23 octobre 2003 prévoit que la collectivité met un avion (Twin Otter DHC 6-300) ainsi que ses pièces détachés et un hangar gratuitement à la disposition d'Air Tahiti en échange d'un service de transport accompagné d'un encadrement tarifaire.

Il est indiqué qu'afin d'améliorer les conditions de la desserte intérieure de l'archipel des Marquises « Air Tahiti s'engage à assurer l'exploitation de la desserte (...) en prenant à sa charge le possible déficit structurel (...) ». Le même exposé précise qu'Air Tahiti « renonce à toute forme d'indemnisation ou de subvention autre que la mise à disposition du Twin Otter, de son lot de pièces détachées et du hangar ».

Le rapport de la CTC précité expose le fait qu'Air Tahiti a malgré tout sollicité en 2012 et 2013 une subvention destinée à couvrir la desserte déficitaire notamment des îles Ua Pou et de Ua Huka. Une note d'Air Tahiti sur le sujet intègre d'ailleurs la desserte inter-Marquises dans le compte d'exploitation présenté et sert à justifier la subvention demandée. Cette subvention, que la convention de 1990 devait permettre d'éviter (péréquation générale), apparaît par ailleurs en opposition avec les termes de la convention de 2003, encore en vigueur, qui prévoient expressément l'absence de subvention pour la desserte des Marquises.

# 4.

## 4.4.3.3. Les conventions portant sur les EVASAN et les transports scolaires

Cf. Partie 4.2.5.

## 4.4.4. Autres réglementations

A notre connaissance, il n'existe pas à ce jour de réglementation du Pays prévoyant des obligations à l'égard des compagnies aériennes concernant l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR). Cela traduit un manque important pour ces personnes et des situations parfois complexes pour accéder aux avions (transport à la main).

Il n'existe également pas de réglementation claire ou d'obligations claires imposées aux compagnies aériennes pour indemniser les passagers en cas de retard significatif d'un vol par exemple.

Des demandes sont néanmoins formulées par les passagers parfois et il a été rapporté au cours du diagnostic que le traitement de ces demandes pouvait être réalisé de manière différencié selon qu'elle provenait d'un ressortissant étranger (ex : américain) ou d'un habitant de polynésien.

# 4.

## 4.5. Synthèse générale du diagnostic de la réglementation applicable aux transports interinsulaires

Le tableau ci-dessous récapitule de manière synthétique les principaux sujets soulevés dans la section relative au diagnostic de la réglementation applicable aux transports interinsulaires :

Commentaires / Analyses	
<b>Points forts</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un système de réglementation existant ayant permis le développement de dessertes interinsulaires</li> <li>• Une réglementation de sécurité aérienne très contraignante (améliorant d'autant la sécurité des passagers)</li> </ul>
<b>Points faibles</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un manque de clarté et de lisibilité dans les sphères d'intervention de l'Etat et du Pays sur un certain nombre de sujets (avitaillement des avions, sécurité, aides aux communes en matière de transports)</li> <li>• Un manque de concertation amont entre l'Etat et le Pays sur la réglementation applicable aux transports et l'absence de concertation/coordination claire entre l'ensemble des parties prenantes au transport interinsulaire à l'échelle du Pays (comités interministériels par exemple)</li> <li>• Le manque de vision globale du système de transport interinsulaire par les acteurs professionnels et institutionnels (textes pléthoriques)</li> <li>• Un régime de délivrance de licences ancien voire obsolète (notamment dans le secteur maritime)</li> <li>• Un système d'aides indirectes très (trop) développé (notamment dans le secteur maritime) avec un contrôle, un suivi et des études d'impacts amont perfectibles</li> <li>• Des systèmes de régulation sectoriels adaptés soit au transport maritime, soit au transport aérien mais très peu aux deux systèmes</li> <li>• Un système conventionnel obsolète pour le transport aérien</li> <li>• Une réglementation centrée plus sur les entreprises chargées du transport que sur la qualité de service rendu aux usagers (confort, information, accessibilité PMR, intermodalité...)</li> <li>• Des connexions très faibles entre la réglementation portant sur le transport et celles portant sur le développement économique</li> </ul>
<b>Opportunités</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Refondre le système réglementaire applicable aux transports interinsulaires en capitalisant sur les réglementations existantes, en les adaptant progressivement et en supprimant les normes obsolètes</li> <li>• Développer davantage de réglementations transversales applicables aux deux systèmes, notamment en matière d'OSP et étudier l'impact économique des nouvelles réglementations</li> <li>• Mieux coordonner l'action des acteurs à travers la création d'instances efficaces</li> <li>• Associer les acteurs à la production des nouvelles normes dans une logique d'efficience</li> </ul>
<b>Menaces</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Résistance des professionnels du transport aux changements</li> <li>• Ajout de couches supplémentaires de réglementation sans simplification</li> <li>• Cassation des textes par les instances juridictionnelles</li> <li>• Maintien d'une dynamique dans la démarche dans le temps et portage politique</li> </ul>

# 5.

## 5. DIAGNOSTIC DES DEPLACEMENTS INTERINSULAIRES

### 5.1. Méthodologie d'analyse

L'objet de ce chapitre est d'analyser la demande et les besoins de déplacement des habitants de la Polynésie française à travers des données quantitatives fournies par les différents organismes concernés, des données qualitatives recueillies dans le cadre des commissions de travail constituées à ce sujet ainsi qu'au travers d'entretiens particuliers.

Après une rapide mise en perspectives des principaux équipements et services assurant les déplacements interinsulaires au sein du territoire, il s'agira de préciser les principaux faits générateurs de la mobilité et de caractériser les motifs de déplacement des personnes.

Une même description synthétique sera produite pour le fret, les éléments détaillés étant exposés et analysés au sein des chapitres consacrés aux dessertes maritimes et aériennes.

Au final, il s'agira de caractériser l'adéquation des infrastructures et des services ainsi que celle des tarifs aux différents besoins de déplacements différenciés par leurs motifs principaux.

### 5.2. Les principales infrastructures de transports interinsulaires, maritimes et aériennes

Du fait du caractère insulaire du territoire de la Polynésie française, les déplacements sont réalisés par le mode aérien et le mode maritime, chacun répondant de manière spécifique aux besoins de transport exprimés pour les personnes et les marchandises.

Les infrastructures maritimes constituent le cordon ombilical indispensable à toutes les communautés habitants les îles hautes et atolls du Pays. Les dessertes maritimes conditionnent également la possibilité d'assurer des liaisons aériennes, notamment par la livraison du carburant.

La première des deux cartes présentées ci-après met en relation le niveau de population des îles habitées avec le type d'équipement d'accueil des services maritimes : quais / débarcadères, darses et jetées.

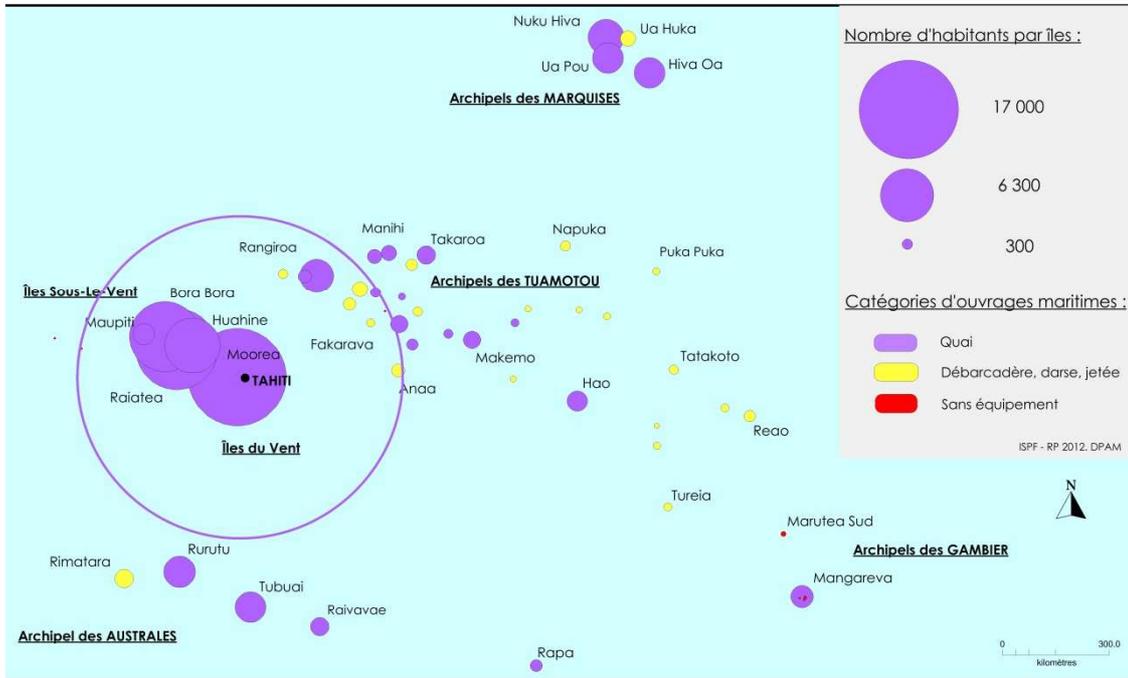
La seconde précise le niveau de population des îles et le type d'aérodrome qui y est implanté : 3C et + / 2B / 1B.

Il convient de préciser que si les quais et les aérodromes de type 3C sont supposés offrir une qualité de service supérieure, ce classement ne présuppose pas le niveau réel des infrastructures proposés (état et équipements) ni de leur conformité aux normes existantes (pour une analyse détaillée de ces situations voir Chapitres 6 et 7 suivants). D'autre part, l'existence d'infrastructures d'accueils ne garantit pas qu'un service de transport soit proposé (voir le cas problématique de Maupiti)

Une première lecture de ces cartes permet d'identifier une situation « anormale » pour la desserte aérienne de Ua-Pou et Ua-Huka aux Marquises, relativement aux autres îles de taille similaire. Enfin, l'île de Marutea-Sud avec un peu plus d'une centaine d'habitant ne dispose ni de desserte aérienne ni d'infrastructure maritime.

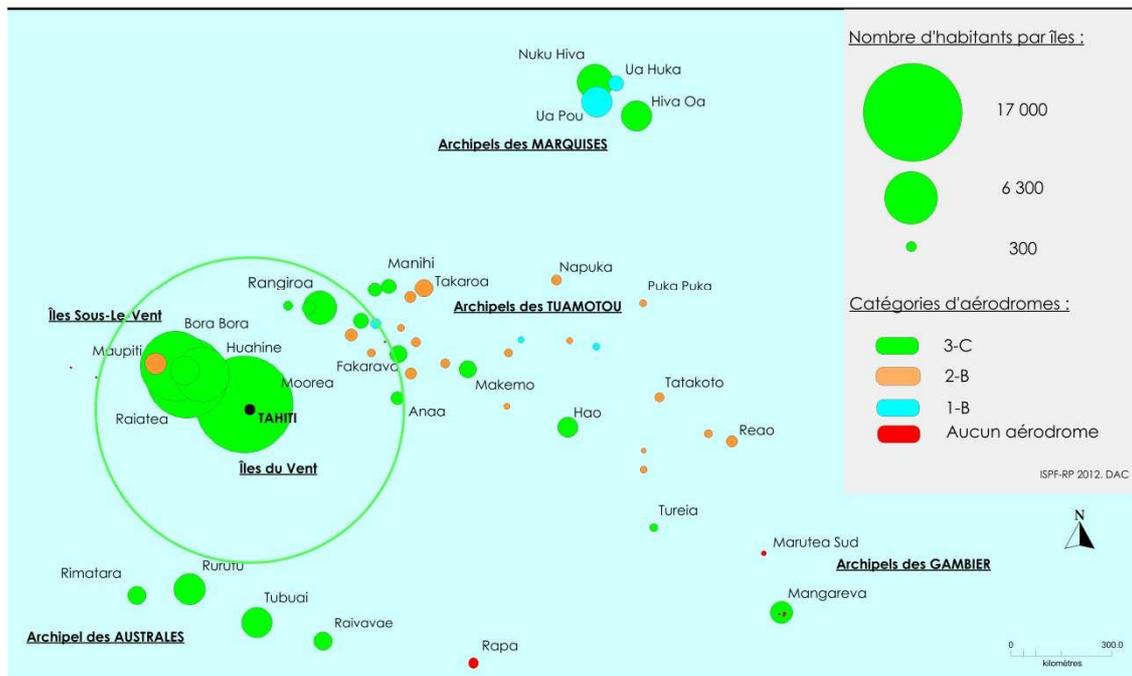
# 5.

## Niveau de population et catégories d'ouvrages maritimes en Polynésie Française en 2012.



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

## Niveau de population et catégories d'aérodromes en Polynésie Française en 2012.



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

# 5.

## 5.3. Les déplacements des personnes

Le caractère archipélagique de la Polynésie française rends malaisé l'usage de solutions alternatives diversifiées pour la mobilité des personnes. De ce fait la demande de déplacement ne peut s'exprimer qu'au travers de l'offre d'infrastructures. En l'absence d'enquêtes spécifiques, il est dès lors très difficile d'identifier les besoins à partir des seules données statistiques.

On procédera donc dans un premier temps par le recueil des données synthétiques disponibles, puis par la prise en compte d'informations qualitatives recueillies lors des entretiens et commissions de travail organisées pour contribuer à l'élaboration du présent diagnostic.

### 5.3.1. Approche quantifiée des flux de déplacement interinsulaires

On peut approcher le volume de déplacements interinsulaires à partir des données établies par la DAC pour les trafics de passagers utilisant le mode aérien et par la DPAM pour le mode maritime.

#### Les principaux trafics interinsulaires de passagers en Polynésie française en 2013

Subdivisions	Nb passagers maritime	Nb passagers aérien		
		Total	dont Touristes	dont Résidents
Iles Du Vent (Moorea)	1 596 430	63 850	63 850	
Iles Sous-Le-Vent dont Bora-Bora	6 870 1 540	526 010 252 310	249 710 189 330	276 300 62 980
Iles Tuamotu-Gambier dont Tuamotu-Ouest	1 600 1 290	186 420 146 470	51 200 47 340	135 220 98 940
Iles Marquises	4 870	66 960	16 240	50 20
Iles Australes	2 050	46 010	5 520	40 490
<b>Total Polynésie française</b>	<b>1 611 820</b>	<b>889 250</b>	<b>386 520</b>	<b>502 730</b>

Sources : DPAM, DAC

*Note* : les statistiques maritimes datant de 2013 ont été présentées par souci de cohérence des données pour la même année avec le mode aérien. Pour le trafic maritime on dispose maintenant du bilan pour l'année 2014 qui indique un trafic total de passagers d'1,58 millions de passagers, soit une diminution des flux par rapport à 2013, surtout dans les îles de la Société.

**En 2013, le nombre de passagers interinsulaires (maritime et aérien) représente plus de 2,5 millions de voyages, dont 2/3 pour la seule liaison entre Moorea et Tahiti.**

**Au total les flux maritimes représentent les 2/3 des voyages, mais si l'on excepte le poids particulier des liaisons avec Moorea, les trafics avec les îles éloignées sont réalisés à 98% par le mode aérien.**

**Pour le mode aérien, les études réalisées par la DAC permettent d'estimer la répartition entre les passagers « résidents » (habitants des îles) et les passagers « touristes » (utilisant les infrastructures hôtelières).**

**Si l'on excepte la liaison Tahiti-Bora, le nombre de résidents transportés par le mode aérien représente près de 70% des flux.**

**Par contre, pour la liaison entre Tahiti et Bora-Bora qui représente à elle-seule 28% des passagers transportés par avion, les résidents ne représentent plus que 25% des trafics, contre 75% pour les résidents.**

# 5.

Les statistiques disponibles pour le mode maritime ne permettent pas de différencier les types de passagers. Toutefois les entretiens permettent d'indiquer que les passagers du mode maritime sont pour l'essentiel des résidents.

Il est intéressant de noter que pour la liaison vers les Marquises opérée par un cargo-mixte, l'Aranui III, on dénombre :

- 240 passagers locaux (trafic interne aux Marquises),
- 4.630 « croisiéristes », dont 15% de résidents marquisiens et 85% de « touristes », résidents et « extérieurs » au Pays.

Si les capacités d'emport de passagers sont limitées à 12 personnes pour la plupart de navires, le cas de l'Aranui III est intéressant d'autant que la desserte des Australes devrait bientôt s'ouvrir aux croisières avec Tuhaa Pae IV qui permet l'accueil des passagers à bord.

**Au-delà de la question de l'inadaptation d'un grand nombre de bateaux au transport maritime de passagers, les potentiels de déplacement par ce mode de transport sont limités par les distances à parcourir et donc les temps de navigation.**

**Par un effet gravitaire, la densité des échanges entre deux bassins de population est liée à la fois au nombre d'habitants et à la distance/temps qui les sépare.**

La carte suivante met en relation le nombre d'habitants des îles du Pays et la distance exprimée en milles marins (nm). Une distance comprise entre 120 et 240 nm représente un temps de navigation d'une nuit à une journée, temps limite « admissible » par la plupart des passagers (hors tourisme de petite croisière).

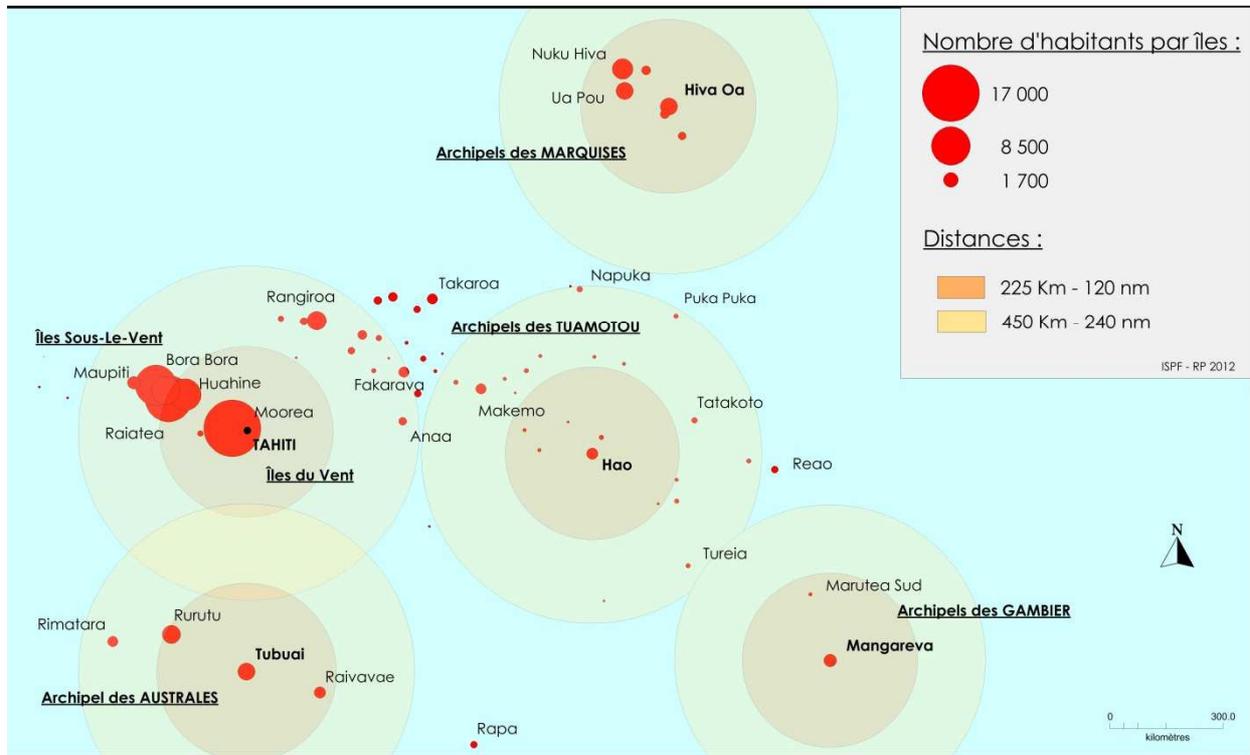
**Cette carte illustre le fait que le trafic maritime de passagers pourrait être éventuellement développé entre les îles de la Société et les Tuamotu-Ouest, mais qu'au-delà le mode aérien est plus pertinent. Une utilisation plus importante des moyens maritimes permettrait d'abaisser le coût des déplacements pour les passagers dont les motifs n'imposent pas des délais courts.**

**Ici on pourra constater que dans le cas particulier de la liaison entre Tahiti et Moorea, la concurrence qui s'est traduite par une diminution des tarifs et une amélioration de l'offre de services (temps de trajet et fréquence des dessertes) s'est accompagnée d'une hausse significative des déplacements interinsulaire.**

Enfin, les trafics internes aux archipels sont très mal connus. On sait seulement que les trafics enregistrés pour les ISLV concernent essentiellement les liaisons intra-archipel. Pour les îles plus éloignées, les déplacements existent, notamment aux Tuamotu dont la population est relativement mobile, chacun utilisant les moyens disponibles (plaisanciers, pêcheurs, speed-boat, etc.) en l'absence de tout transport intra archipel réellement organisé.

# 5.

## Carte des distances et de répartition de la population en Polynésie Française en 2012.



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

### 5.3.2. Les principaux motifs de déplacement interinsulaire

#### 5.3.2.1. Les déplacements Domicile-Travail

Habituellement, ce sont les déplacements entre le lieu de résidence et le lieu de travail qui structurent les flux de déplacement quotidiens des personnes, même s'ils ne représentent en moyenne qu'environ 15% du total.

Dans le cas des déplacements interinsulaires en Polynésie française, ces motifs de déplacement sont plus limités du fait de la distance entre les îles.

**Un des rares cas qui fait exception est celui de la liaison entre deux îles très proches, Moorea et Tahiti, liaison pour laquelle les armateurs indiquent un taux de 40% de motif domicile-travail sur l'ensemble du trafic, soit en moyenne 1.200 à 1.300 personnes par jour en navettes pendulaires quotidiennes.**

Une autre approche consiste à analyser les différences entre les lieux de résidence et les lieux de travail enregistrés par le Recensement de la Population de 2012. Les résultats obtenus indiquent de très faibles volumes de déplacements entre les archipels. Du fait des distances, cette mobilité doit se concrétiser par des « navettes », selon les cas de type hebdomadaires, mensuelles ou plus.

On remarquera le volume un peu plus élevé des échanges entre les Îles-Du-Vent (Tahiti) et les Tuamotu-Gambier.

# 5.

Il en est de même d'ailleurs au sein même de chacun des archipels, les déplacements se font au sein d'une même île et ne concernent que rarement plus d'une dizaine de personnes, même aux Marquises ou aux Iles-Sous-Le-Vent où les distances inter-îles sont « moins importantes ».

## Les Déplacements Domicile-Travail inter archipels en Polynésie française en 2012

RP 2012	Lieu de travail				
Lieu de résidence	Iles Du Vent	Iles Sous-Le-Vent	Marquises	Australes	Tuamotu-Gambier
Iles Du Vent		204	78	51	339
Iles Sous-Le-Vent	208		28	20	25
Marquises	26	6		1	11
Australes	43	3	1		5
Tuamotu-Gambier	159	12	14	9	

Sources : ISPF – RP 2012

Le recensement de 2012 indique également que :

- 942 résidents de Moorea déclarent travailler à Tahiti,
- 193 résidents de Tahiti déclarent travailler à Moorea,

Soit au total, 1.135 personnes susceptibles d'effectuer des navettes pendulaires quotidiennes, ce qui est bien cohérent avec les observations des armateurs citées plus haut.

### 5.3.2.2. Les déplacements Domicile-Etablissement scolaire

**L'effectif scolarisé dont le transport est organisé par les services de l'Éducation et de l'Enseignement du Pays (DGEE), concernent 3.440 élèves du Primaire et du Secondaire.**

La plupart du temps, il s'agit de déplacements de longue distance qui induisent des fréquences hebdomadaires, mensuelles, trimestrielles ou biennuelles. Dans ce cas les élèves sont accueillis par les internats, dans leur famille ou par des « correspondants ».

Des déplacements quotidiens sont également mis en place quand les distances le permettent. Ces transports maritimes concernent essentiellement Moorea, mais aussi les Tuamotu (Rangiroa surtout), ainsi que Tahaa (Iles-Sous-Le-Vent). Pour Rapa (Australes), des transports maritimes exceptionnels sont également mis en place.

Dans les îles éloignées de Tahiti, le mode aérien est prépondérant (70% à 80% des déplacements). Le mode maritime est plus utilisé pour les Iles-Du-Vent et Moorea bien sûr.

# 5.

## Les déplacements scolaires interinsulaires en Polynésie française en 2014

Subdivisions	Transport aérien	Transport maritime	Déplacements scolaires	Proportion
Iles Du Vent	30	630	660	19%
Iles Sous-Le-Vent	300	380	680	20%
Iles Marquises	390	160	550	16%
Iles Australes	340	60	400	12%
Iles Tuamotu-Gambier	980	170	1 150	33%
<b>Total Polynésie française</b>	<b>2 040</b>	<b>1 400</b>	<b>3 440</b>	<b>100%</b>
<b>Taux</b>	<b>59%</b>	<b>41%</b>	<b>100%</b>	

Sources :DGEE

Aux Australes, les déplacements maritimes concernent les élèves du Primaire. Pour le secondaire, les élèves se déplacent en fonction de l'implantation des collèges et des Lycées dans les archipels. Les déplacements s'effectuent donc en général au plus près, mais aussi en fonction des types d'enseignements choisis ce qui peut conduire à des déplacements lointains.

**Pour l'enseignement supérieur, les déplacements vers Tahiti et l'UPF concernent près de 700 étudiants sur les 3.900 inscrits à l'Université**, 60 originaires des Australes, 95 des Marquises, 65 des Tuamotu-Gambier, 300 des ISLV, et 160 étudiants résidant à Moorea, plus proche.

**Le coût du transport scolaire interinsulaire s'établit en moyenne à 155.000 F.CFP par élève transporté et par an, d'un niveau équivalent entre l'aérien et le maritime.**

**Avec la charge nouvelle de 100 millions de F.CFP pour l'affrètement d'un navire aux Marquises (année scolaire 2014-2015), le coût unitaire du transport scolaire interinsulaire s'établit à 184.000 F.CFP.**

**La charge totale du transport interinsulaire d'élèves représente de l'ordre de 640 millions de F.CFP.**

Deux types de difficultés sont à signaler pour l'organisation des déplacements scolaires :

- La quasi-absence de transport interne aux archipels oblige la DGEE à affréter des navires au départ de Tahiti, ce qui est coûteux ;
- Le nombre de places limitées pour le transport aérien ou maritime peuvent conduire à organiser des déplacements sans correspondance exactes avec les périodes scolaires.

Les difficultés rencontrées dans le domaine du transport scolaire contribuent en partie également au phénomène de déscolarisation constaté en Polynésie française.

### 5.3.2.3. Les déplacements Touristique et de Loisirs

#### ▶ LES DEPLACEMENTS DES TOURISTES

Les statistiques de l'ISPF dénombrent en 2013, 164.400 touristes « extérieurs » arrivés dans le territoire du Pays.

**Au sein du territoire leurs déplacements se concentrent essentiellement dans l'archipel de la Société, à destination de quelques îles de renommée internationale (Bora Bora, Moorea) où se rendent deux tiers des touristes.**

# 5.

Les archipels éloignés restent peu visités en raison des distances à parcourir, du coût élevé du transport aérien inter-îles et d'une offre d'hébergement peu adaptée. Seule exception, Rangiroa et dans une moindre mesure Fakarava (deux sites renommés pour la plongée sous-marine). Ainsi Rangiroa accueille 18 247 touristes en 2013, dont la moitié dans le cadre d'une escale de croisière.

## Les destinations des déplacements des touristes « extérieurs » en 2013

2013 Iles visitées	Touristes		Croisiéristes
	Nombre	En %	En %
Tahiti	132 466	81%	18%
Bora	106 890	65%	23%
Moorea	105 462	65%	24%
Huahine	36 578	22%	64%
Raiatea	31 088	19%	69%
Tahaa	21 023	13%	61%
Rangiroa	18 247	11%	48%
Marquises	10 831	7%	76%
Fakarava	5 554	3%	42%
Maupiti	3 564	2%	14%
Autres Tuamotu	8 439	5%	42%
Australes	1 899	1%	67%
<b>Polynésie française</b>	<b>164 393</b>	<b>100%</b>	<b>16%</b>

Source : ISPF - Enquête de dépenses touristiques 2013

Note de lecture : en 2013, 65 % des touristes se sont rendus à Bora Bora, dont 23 % dans le cadre d'une croisière.

Toutefois ces données statistiques ne cernent pas l'ensemble des déplacements pour des motifs touristiques (c'est-à-dire, avec au moins une nuit passée en dehors de la résidence principale).

Les déplacements pour des motifs touristiques des résidents de Polynésie française ne sont en effet pas pris en compte ici. Pourtant ils représentent une part du transport interinsulaire, essentiellement aérien et depuis peu maritime avec les cargos mixtes.

On sait également que les résidents représentent 13% des nuitées des hôtels internationaux et 30% des nuitées de la petite hôtellerie familiale implantée dans les îles éloignées, en plus des séjours à titre gratuit dans la famille ou chez les amis. Pour les touristes extérieurs, ces séjours non-marchands dits « affinitaires » représentent de 12 à 13% de la fréquentation, certainement bien plus dans le cas du tourisme des résidents.

La durée moyenne des séjours des résidents dans la petite hôtellerie locale des îles éloignées de Tahiti se situerait plutôt autour de 4 jours. Dès lors toute fréquence de desserte (aérienne notamment) de l'ordre d'une semaine se traduit par une diminution de ces déplacements et donc des difficultés économiques pour les petits hébergements familiaux.

# 5.

En ce qui concerne les tarifs des transports, on peut considérer que la pratique d'une péréquation pour la tarification des voyages aériens sur l'ensemble de la Polynésie française, peut être bénéfique pour les usagers des liaisons dites déficitaires.

Mais elle se traduit également par des tarifs considérés comme « anormalement hauts » pour les liaisons plus empruntées ou qui pourraient l'être, ce qui réduit d'autant le potentiel de développement économique de certaines parties du territoire.

## ▶ ACTIVITES SPORTIVES, CULTURELLES ET DE LOISIRS

Les données de fréquentation des différentes manifestations qui émaillent la vie sociale et culturelle du Pays ne sont pas répertoriées de manière systématique.

Pourtant, lors de ces différents évènements (salons, manifestations sportives ou religieuses, etc.) on signale que les capacités des liaisons aériennes intérieures sont saturées ce qui peut provoquer des conflits d'usage.

### 5.3.2.4. Les déplacements pour motifs de Santé

Les consultations et interventions réalisées par les 800 professionnels de santé, exerçant en Polynésie française dans le cadre des établissements gérés par la Direction de la Santé du Pays ou à titre libéral, génèrent de nombreux déplacements interinsulaire lorsque les spécialités à mobiliser ou la nature des soins à réaliser ne sont pas présents dans l'île de résidence.

Les déplacements pour des consultations courantes ne sont pas comptabilisables. Par contre lorsque les conditions de transport sont trop défaillantes ou inadaptées à l'état de santé des personnes, en pratique il est fait appel aux mesures de transfert, voire d'évacuation.

## ▶ LES TRANSFERTS SANITAIRES

Ils représentent un volume de 27.000 transferts par an normalement pour des consultations de spécialistes, dont 3.000 dits semi-urgents qui font l'objet de bons de commande administratifs auprès des compagnies aériennes.

En l'absence de moyens de transport adaptés (horaires, matériels, etc.) internes aux archipels il est souvent fait appel à des évacuations sanitaires vers Tahiti, alors que les établissements locaux auraient pu répondre à la demande de soin (par exemple, cas de l'hôpital d'Uturoa à Raiatea).

## ▶ LES EVACUATIONS SANITAIRES

Les EVASAN proprement dites correspondent à des situations d'urgence. Elles concernent 450 à 500 cas par an et sont réalisées par avion ou hélicoptères. Les évacuations urgentes nécessaires de nuit, ne peuvent être réalisées car de nombreux aéroports ne sont pas équipés d'éclairage adéquat.

Pour les quelques cas d'EVASAN maritimes, les centres sont équipés de barquettes normalisés, par contre parfois les navires ne répondent pas aux normes de sécurité minimales.

En général les transferts aériens ne posent pas de difficultés, mais en fonction du remplissage des avions, dans 10% des cas, des négociations sont engagées avec le transporteur.

Les difficultés les plus pressantes sont recensées surtout aux Marquises (Ua-Huka, Ua-Pou, Tahuata et Fatu Hiva) mais aussi dans les Tuamotu-Gambier, les Australes (ex : Rapa) ou celles ne disposant pas d'équipements maritimes adaptés (Tematanguï, Hereheretue, Makatea).

# 5.

Il convient ici de constater que les choix des solutions de transport en réponse aux besoins de déplacements pour motifs de santé, se font presque exclusivement dans le cadre des organismes en charge de la santé publique. Or les décisions prises pèsent également sur le fonctionnement ou les financements assurés par d'autres budgets (CPS par exemple).

Ce phénomène n'est pas propre au domaine de la Santé, il concerne tous les types de déplacements qui sont envisagés de manière « verticale » par filière et très rarement par bassin de déplacement, de manière « horizontale » ou transversale par exemple en mutualisant et combinant les solutions au sein d'un archipel ou d'un groupe d'îles.

## 5.3.2.5. Les autres motifs de déplacements

Ils concernent essentiellement les motifs dits « professionnels » au sens large du terme, soit principalement :

- Les « tournées administratives » effectuées dans les îles les plus isolées, par des médecins, des représentants l'administration du Pays, des fonctionnaires de justice et de l'ordre public, etc.
- Les déplacements réguliers des élus pour assurer leurs fonctions électives,
- Les commerciaux et gestionnaires d'entreprises,
- Les professions libérales en visite de clientèle (architectes, avocats, consultants, etc.)
- Les équipes de chantier ou les techniciens de maintenance,
- Etc.

Ces déplacements multiples ne représentent en général pas un volume important de trafic. Toutefois leur importance ne se mesure pas à leur volume. Ils génèrent en général un impact essentiel pour la vie quotidienne des bassins de population et contribuent à leur potentiel de développement.

De plus ces types de déplacement, en général de courte durée, génèrent des dépenses journalières supérieures aux autres motifs de déplacement.

Les seules données statistiques disponibles pour ce type de déplacement (source : ISPF) indiquent que le tourisme d'affaires représente 6% de la fréquentation touristique « extérieure » au territoire.

**Du fait d'un nombre de places offertes jugé parfois insuffisant sur certaines liaisons aériennes éloignées, les acteurs économiques soulignent la difficulté de réaliser des missions rapides de maintenance et de réparation. Il en est de même pour l'organisation des chantiers qui souffrent du manque de régularité des liaisons maritimes.**

Enfin il convient de souligner que quel que soit le motif des déplacements réalisés par les résidents du Pays, ceux-ci donnent lieu en général à du transport de marchandises (non comptabilisé comme fret sujet du § suivant) afin d'assurer un approvisionnement complémentaire des communautés et familles insulaires.

## 5.4. Le transport de fret

Les données concernant les échanges interinsulaire de marchandises proviennent des séries statistiques établies par la DAC pour le fret aérien et par la DPAM pour le fret maritime.

On distinguera le transport de marchandises et le transport de véhicules.

# 5.

## Les principaux trafics interinsulaires de marchandises en Polynésie française en 2012

Subdivisions	Fret maritime (en tonnes)	Fret aérien (en tonnes)
Iles Du Vent (Moorea)	161 000	
Iles Sous-Le-Vent	129 130	
Iles Tuamotu-Gambier dont Tuamotu-Ouest	74 770 36 740	
Iles Marquises	25 70	
Iles Australes	20 500	
<b>Total Polynésie française</b>	<b>411 900</b>	<b>3 650</b>

Sources : DPAM, DAC

*Note* : les statistiques maritimes datant de 2012 ont été présentées par souci de cohérence des données avec le mode aérien. Pour le trafic maritime on dispose également du bilan pour les années 2013 et 2014 qui indiquent un trafic total de fret en augmentation : 413.220 tonnes en 2013 et 420.320 en 2014.

En 2012, le volume de marchandises transportées en Polynésie française (aérien + maritime) représente près de 416.000 tonnes, utilisant à 99% le mode maritime. Près de 40% de ces trafics correspondent à des échanges réalisés entre Tahiti et Moorea,

Les volumes transportés sont très déséquilibrés. Du fait des niveaux limités des productions réalisées dans les îles éloignées, les trajets de retour s'effectuent sans que les navires soient chargés, le coprah n'assurant pas à lui seul le volume nécessaire.

### Nature des principaux échanges de marchandises interinsulaires

Fret maritime départ Tahiti	Fret aérien départ Tahiti
Alimentation (approvisionnement) Matériaux de construction Hydrocarbures	Marchandises périssables Produits médicaux Matériels urgents (maintenance)
Fret maritime retour Tahiti	Fret aérien retour Tahiti
Coprah	Produits de la mer frais et perles Produits agricoles frais (fleurs, ...) Produits artisanaux.

**Le transport de véhicules** est principalement le fait des liaisons entre Tahiti et Moorea, et dans une moindre mesure avec les Iles Sous Le Vent. En 2014, 125 200 voitures et 71 800 deux-roues pour l'ensemble de la Polynésie.

# 5.

## 5.5. Les principaux générateurs de déplacements et leur évolution

Les principaux générateurs de déplacements des personnes et des échanges de marchandises correspondent en général à l'importance des pôles de population et d'emploi. Ils sont les mieux équipés et par les services et ressources qu'ils offrent, ils exercent une attractivité sur des espaces étendus. Très diversifiés, ils répondent alors à la plupart des besoins de déplacement (voir ci-avant les cartes de répartition de la Population et de l'Emploi).

Toutefois, en fonction des particularités et des ressources locales certains territoires moins peuplés peuvent également être dotés (ou s'être dotés) d'une attractivité particulière. C'est par exemple le cas du tourisme ou de la valorisation de ressources naturelles.

Dans un premier temps il sera proposé une synthèse permettant d'identifier des facteurs d'attractivité pour les principaux motifs de déplacement interinsulaire, puis un recensement des grands projets structurants pouvant avoir un impact sur la mobilité des personnes et les échanges de marchandises.

Enfin il sera fait état des projections de population établies pour la Polynésie française et qui conditionnent également très fortement l'évolution des principaux facteurs générateurs des déplacements.

### 5.5.1. Les principaux pôles attractifs

#### 5.5.1.1. Les fonctions d'administration, de services aux particuliers et aux entreprises

Les différentes fonctions politiques et administratives du Pays et de l'Etat sont bien sûr localisées à Tahiti qui remplit le rôle de pôle principal pour l'ensemble de la Polynésie française.

En relai, l'armature territoriale s'organise au sein de pôles secondaires localisés dans les archipels ou subdivisions, notamment leur chef-lieu : par exemple, Raiatea, Nuku-Hiva.

Ceux-ci le plus souvent, du fait de leur poids démographique, regroupent également les équipements commerciaux, ainsi que les services aux entreprises et aux personnes (services sociaux, financiers, etc.).

Un autre niveau de services publics se trouvent également localisé autour des mairies et centres administratifs des communes les plus importantes réparties dans l'ensemble du territoire.

(voir le tableau de synthèse ci-après)

#### 5.5.1.2. Les fonctions de soin et santé publique

Le système de soins Polynésien s'organise selon un système pyramidal dont les niveaux sont définis par le Schéma d'Organisation Sanitaire du Pays :

- Les établissements d'hospitalisation, centrale et périphériques, avec le centre hospitalier du Taaone à Papeete et les hôpitaux de Taravao (Tahiti), de Moorea, d'Uturoa (Raiatea) et de Taiohae (Nuku-Hiva) ;
- Les centres médicaux qui disposent de lits d'observation et de la présence d'un médecin ;
- Enfin infirmeries, dispensaires et postes de santé quasiment présent dans toutes les îles.

A la cinquantaine de médecins de la Direction de la Santé exerçant dans les archipels éloignés, il convient d'ajouter un peu plus d'une centaine de professionnels de la santé conventionnés, localisés la plupart du temps dans les communes les plus importantes.

# 5.

(voir le tableau de synthèse ci-après)

## 5.5.1.3. Les fonctions d'enseignement et de formation

Le premier degré concerne la scolarisation préélémentaire, élémentaire. Quasiment toutes les îles habitées de Polynésie française sont dotées d'au moins une classe primaire.

Le second degré comprend la scolarisation de niveau collège, et de niveau lycée (dont certains accueillent des BTS de l'enseignement supérieur) ainsi que des structures spécifiques au territoire Polynésien, (GOD, CETAD, CED). Ce niveau d'établissement est chargé d'accueillir des élèves venant des autres îles, parfois éloignées. Ils disposent donc d'internats. Les îles Australes, l'archipel des Tuamotu-Gambier et les Australes ne comptent aucun lycée (concentrés sur les îles du Vent, sauf Raiatea).

Les différents établissements d'enseignement supérieur sont concentrés à Tahiti (sauf les BTS) : Université IUFM, ISEPP, Ecole Normale, Ecole de commerce, l'Institut Mathilde Frébault.

(voir le tableau de synthèse ci-après)

## 5.5.1.4. Les fonctions culturelles, sportives et de loisir

Sur les 48 communes de Polynésie Française seules deux (Tureia et Fangatau dans l'archipel des Tuamotu) ne comptent pas d'installation sportive sur leur territoire. Il s'agit pour la plupart d'équipement qui ont un rayonnement local, tout comme les autres structures culturelles ou de loisir.

### CLASSEMENT DE SYNTHÈSE : PRINCIPAUX POLES / ADMINISTRATION - SANTÉ - EDUCATION

Archipels	îles	Administration	Education	Santé
Iles Du Vent	<b>Tahiti</b>	1	1	1
Iles Sous-Le-Vent	<b>Raiatea</b>	1	1	1
Iles Du Vent	<b>Moorea</b>	1	1	1
Marquises	<b>Nuku Hiva</b>	1	2	1
Tuamotu-Centre	<b>Hao</b>	1	2	2
Tuamotu-Ouest	<b>Rangiroa</b>	1	2	2
Tuamotu-Centre	<b>Makemo</b>	2	2	
Marquises	<b>Hiva Oa</b>	2	2	2
Iles Sous-Le-Vent	<b>Huahine</b>	2	2	2
Australes	<b>Tubuai</b>	2	2	2
Tuamotu-Ouest	<b>Manihi</b>	2	2	
Iles Sous-Le-Vent	<b>Bora Bora</b>	2		2
Gambier	<b>Mangareva</b>	2		2
Australes	<b>Rurutu</b>	2		2
Iles Sous-Le-Vent	<b>Tahaa</b>	2		2
Tuamotu-Ouest	<b>Fakarava</b>	2		
Australes	<b>Raivavae</b>			2
Marquises	<b>Ua Pou</b>			2

1 : Equipement structurant de premier niveau : Hôpital, Lycée et Supérieur

2 : Equipement structurant de second niveau : Centre médical, Collège

# 5.

## 5.5.2. Les infrastructures d'hébergement et d'animation touristique

**L'offre hôtelière s'appuie sur une hôtellerie d'envergure internationale**, concentrée sur les îles de Bora Bora, Tahiti et Moorea, qui représente environ les 2/3 de l'offre de chambre du Pays.

**Les établissements de la petite hôtellerie familiale**, constituent dans de nombreuses îles, l'unique possibilité d'hébergement et d'accueil touristique. Elle représente un tiers de la capacité d'hébergement polynésienne, concentrées sur l'archipel de la Société (60 % des établissements en 2013) et aux Tuamotu-Gambier (24 %). Occupant un millier de personnes, cette hôtellerie représente un des acteurs essentiels de la vie économique des archipels éloignés (Marquises, Australes et Tuamotu-Gambier).

Le tableau suivant présente une classification des îles en fonction de leur intensité touristique, en valeur absolue et en valeur relative (ramenée à leur population) :

Archipels	îles	Nb hôtels	Nb Chamb.	Emplois Tourisme	Pop 2012	Chb/1000 hab	Empl/Pop
Iles Du Vent	Tahiti	10	924	3 988	183 480	5	2,2%
Iles Sous-Le-Vent	Bora Bora	26	899	1 782	9 598	94	18,6%
Iles Du Vent	Moorea	60	842	1 099	16 899	50	6,5%
Tuamotu-G	Rangiroa	25	206	280	2 567	80	10,9%
Iles Sous-Le-Vent	Huahine	28	217	200	6 303	34	3,2%
Iles Sous-Le-Vent	Tahaa	12	106	196	5 220	20	3,8%
Iles Sous-Le-Vent	Raiatea	23	143	190	12 237	12	1,6%
Tuamotu-G	Fakarava	10	65	73	806	81	9,1%
Marquises	Nuku Hiva	11	69	72	2 967	23	2,4%
Marquises	Hiva Oa	9	41	49	2 184	19	2,2%
Iles Sous-Le-Vent	Maupiti	18	68	46	1 194	57	3,9%
Australes	Rurutu	5	34	34	2 322	15	1,5%
Australes	Tubuai	3	14	19	2 170	6	0,9%
Marquises	Ua Pou	5	20	16	2 175	9	0,7%
Australes	Raivavae	6	28	15	940	30	1,6%
Tuamotu-G	Arutua	1	3	14	680	4	2,1%
Marquises	Ua Huka	6	22	13	621	35	2,1%
Tuamotu-G	Takaroa	1	2	11	882	2	1,2%
Australes	Rimatara	2	8	8	873	9	0,9%
<b>Moyenne Polynésie</b>						<b>14,4</b>	<b>3,1%</b>

Source : ISPF - DAC

Nb : Pour Raiatea, il faut prendre en compte également une flotte de bateaux charters comportant 80 unités.

# 5.

## 5.5.3. Les projets identifiés

### 5.5.3.1. Equipement touristique

Le Ministère de la relance économique et du tourisme, élabore actuellement un schéma stratégique de développement économique et touristique. En l'attente du diagnostic et des orientations qui seront prises par le Pays, on citera les projets qui ont fait à ce jour l'objet d'une communication officielle, sans que ceux-ci aient fait l'objet d'une programmation.

L'offre hôtelière devrait tout particulièrement se développer sur Tahiti, avec le projet de complexe touristique Tahiti Mahana Beach dans une zone d'aménagement prioritaire de 53 hectares à Punaauia.

En parallèle, un projet de complexe hôtelier de luxe est en recherche d'investisseurs sur la côte ouest de Tahiti, à Papara, autour du golf d'Atimaono.

Le complexe Moorea Mahana Beach est également en phase d'étude sur l'île de Moorea, sur le site de 14 hectares de l'ancien Club Méditerranée à Haapiti.

Enfin deux établissements de luxe sont également à prendre en compte à Tetiaroa (Le Brando) et le projet de Tupai.

La petite hôtellerie fait l'objet d'une classification en nombre de « tiaras » établie par la *Tahiti Tourism Authority*, afin d'augmenter la qualité et la visibilité de l'offre de ce segment d'activité. A ce jour un quart des établissements a fait l'objet d'une classification dont la démarche est en cours.

Par ailleurs, l'Association des hôtels de famille de Tahiti et ses îles tente de promouvoir la qualité de l'accueil par le biais d'une charte garantissant l'authenticité et favorisant la découverte des cinq archipels de la Polynésie française. Attribués à 103 établissements, cette charte vient en complément du classement administratif par tiaré.

De son côté, la Communauté de communes des Iles des Marquises (CODIM) avec l'objectif de doubler le nombre de visiteurs en dix ans tout en préservant le cadre attractif du lieu a élaboré un plan de développement basé sur un tourisme vert, en créant des sentiers de randonnées et culturel, en mettant en avant le patrimoine des îles. Une station de carénage est envisagée pour les besoins de réparation des 700 voiliers qui abordent les Marquises.

### 5.5.3.2. Domaine culturel

En Polynésie, un Comité de Pilotage du Pays travaille pour inscrire 2 sites au patrimoine mondial de l'UNESCO. Il s'agit des projets de Taputapuatea à Raiatea et des îles Marquises.

Ces projets qui ressortent du domaine patrimonial et culturel pourraient également avoir un impact important en termes de flux touristiques, à l'instar des autres sites portant le label de l'UNESCO.

### 5.5.3.3. Les établissements d'enseignement

Concernant la carte scolaire, la période d'expansion est actuellement en fin : les effectifs devraient avoir tendance à baisser. Il s'agira plutôt de déplacer ou de remplacer des établissements existant plutôt que de procéder à des créations. Par contre cela aura des impacts sur les déplacements :

- Bora-Bora transfert d'un établissement existant, avec l'accueil des élèves de Maupiti plutôt qu'à Raiatea plus éloigné ;
- Australes, déplacement d'un collège avec un gros internat (250 élèves / 500) ;

# 5.

- Moorea, un nouveau lycée prévu en 2018 qui réduira les déplacements vers Tahiti.

## 5.5.3.4. Les établissements de santé

Un nouveau schéma d'organisation est actuellement en cours d'élaboration.

A priori les implantations structurantes ne devraient pas être modifiées. Toutefois si les localisations d'activités de soin et de spécialités devaient changer et être différenciées, les flux de déplacements devraient être impactés.

## 5.5.3.5. Un projet ambitieux à Hao et aux Tuamotu

La réhabilitation des anciens sites du Centre d'expérimentation du Pacifique est en cours avec le chantier de Hao. Cette opération, est accompagnée par la volonté de faire de Hao un pôle de développement économique durable et endogène.

La Commune de Hao, l'État et le Pays travaillent en partenariat pour relancer le secteur primaire, appuyer la création d'un port de pêche et encourager le tourisme avec la création d'une marina, tout en travaillant avec EDT, l'IFREMER et l'ADEME sur la promotion des énergies renouvelables (éoliennes, hydrolienne, solaire). D'autres ressources sont exploitées, telles que les nacres et la perle.

Le tourisme est également en forte expansion sur ce territoire. Il a connu une nette progression grâce au développement des infrastructures, principalement aéroportuaires et à l'accroissement des liaisons.

À terme, on envisagerait l'exportation de 50 000 tonnes de poissons d'élevage vers le marché chinois. Le projet global, comprend une chaîne complète d'opération et de transformation (écloserie, institut de recherche, usine de conditionnement, etc.).

## 5.5.4. Projections démographiques

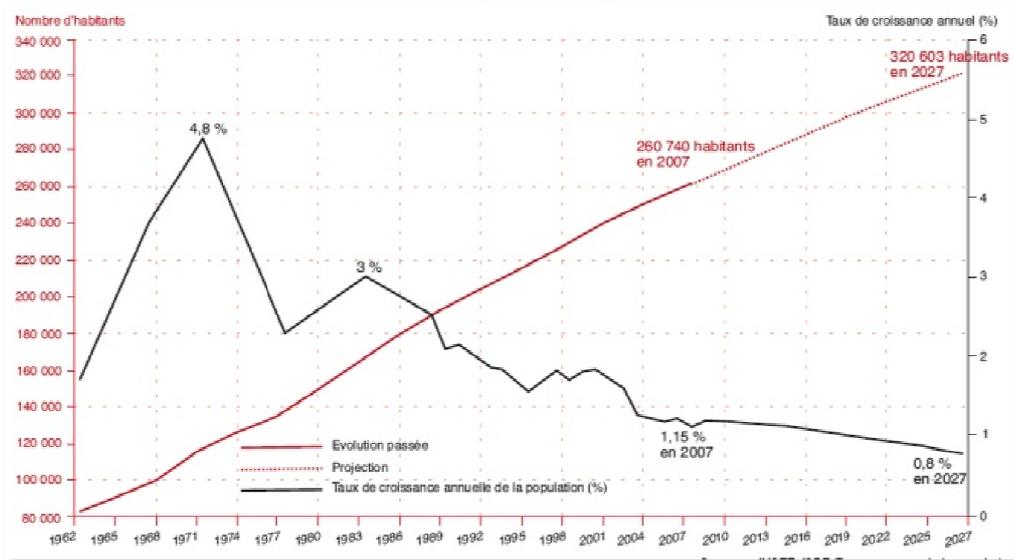
Le niveau futur de population et le dynamisme économique qui se traduit en termes d'emploi, des différents espaces du territoire polynésien constituent enfin le plus important des générateurs de déplacement.

**Selon les estimations réalisées par l'ISPF en 2009, la population devrait s'élever à 320 000 habitants en 2027, soit 60 000 personnes de plus qu'en 2007,** avec une accélération du processus de vieillissement. Ainsi, les personnes de plus de 60ans pourraient représenter 17 % de la population en 2027, soit une personne sur six. L'âge moyen passerait de 28 à 37 ans. Toutefois, la structure de la population du Pays devrait rester encore relativement jeune.

De telles évolutions devraient avoir un impact sur l'économie de la Polynésie française. Ainsi, le nombre de personnes en âge de travailler continue de croître et induit une hausse de la demande d'emplois. L'ISPF estime que pour absorber le seul flux des nouveaux entrants sur le marché du travail, il faudrait créer à court terme au minimum 1.700 emplois par an.

# 5.

## Projection démographique de la Polynésie française à l'horizon 2027



Sources : ISPF - 2009

L'estimation d'une augmentation de la population de 60 000 personnes depuis 2007 repose exclusivement sur l'accroissement naturel, le solde migratoire étant considéré comme nul.

Ces projections de la population sur les vingt prochaines années s'appuient sur les résultats du recensement de la population de 2007 et sur les tendances démographiques observées sur la période 1998-2007. Cette projection n'a pas encore été réactualisée pour tenir compte des résultats du dernier recensement 2012, et en particulier de l'aggravation du déficit migratoire constaté.

### 5.6. Synthèse

Commentaires / Analyses	
Points forts	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un effort important consenti par le Pays pour assurer des déplacements dans un contexte difficile, distances importantes et faible densité de population</li> <li>• Réseau très dense de dessertes aériennes</li> <li>• Nombreuses lignes maritimes, bonne desserte de Moorea et des îles-Sous-Le-Vent, le service est assuré mais avec plus de difficultés ailleurs</li> <li>• Volonté affirmée des acteurs du transport d'assurer leurs missions</li> </ul>

# 5.

## Commentaires / Analyses

<p><b>Points faibles</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Difficulté à cerner les besoins de déplacements non couverts (dépendent de l'offre et moyens informels)</li> <li>• Absence de cadre favorisant la mutualisation des moyens ou niveau du Pays et au niveau local</li> <li>• Peu de capacité d'emport de passagers dans les goélettes pour des déplacements non urgents</li> <li>• Des moyens maritimes peu adaptés à certains transports (scolaires, transfert médicaux)</li> <li>• Des infrastructures aériennes ne permettant pas les EVASAN de nuit</li> <li>• Des conditions « extrême » de déplacement par mer dans les îles isolées et aux Marquises, des équipements d'accostage parfois défectueux</li> <li>• Des tarifs élevés pour des déplacements non urgents qui se font par avion ainsi que pour le fret maritime du fait du déséquilibre des flux</li> <li>• Aérien : des capacités adaptés à des flux modestes, mais vite dépassées en cas d'évènement particulier (foire, salon, chantiers, etc.)</li> <li>• Quasi absence de complémentarité entre les modes de transport : Air / Mer ... mais aussi Terre (absence de liaison TC avec les points d'arrivée/départ des autres modes)</li> <li>• Quasi-absence de dispositif d'accessibilité PMR</li> </ul>
<p><b>Opportunités</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Développement récent du transport mixte, passager/croisière et fret</li> <li>• Initiatives locales pour favoriser les déplacements intra archipels</li> </ul>
<p><b>Menaces</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Changement climatique (cyclones intensifiés et houles associées)</li> <li>• Des secteurs économiques fragiles en partie sensibles à la régularité des dessertes</li> <li>• Des efforts annulés par manque de maîtrise de la « logistique des derniers mètres » et des opérations de maintenance</li> <li>• Des ressources financières publiques plus rares pour accompagner les secteurs économiques et le transport</li> </ul>

# 6.

## 6. DIAGNOSTIC DES DESSERTES MARITIMES

### 6.1. Méthodologie

Le diagnostic des dessertes maritime est basé sur plusieurs sources :

- Les données bibliographiques qui ont pu être collectées
- Les statistiques publiées par la DPAM, et notamment l'atlas des lignes maritimes de la Polynésie française.
- Les rencontres organisées avec les armateurs et acteurs du transport maritime et du secteur portuaire entre le 2 et le 20 mars 2015.
- Les éléments recueillis durant les commissions maritimes organisées les 12 et 19 mars 2015.

L'analyse est réalisée en deux temps : de manière transversale puis par archipel.

### 6.2. Analyses transversales

#### 6.2.1. Présentation des principaux acteurs du transport interinsulaire par voie maritime

##### 6.2.1.1. Les gestionnaires d'infrastructures

Les infrastructures portuaires sont gérées par deux types d'acteurs :

- Le Port autonome de Papeete,
- La Direction de l'Équipement.

##### ▶ LE PORT AUTONOME DE PAPEETE

Le Port autonome de Papeete (PAP), établissement à caractère économique et financier disposant de l'autonomie financière, a en gestion les infrastructures dédiées au transport interinsulaires sur les îles de Tahiti et de Moorea.

Le port de Papeete est par ailleurs le seul port international de Polynésie. Il assure l'ensemble des trafics avec le reste du monde (conteneurs, hydrocarbures, etc.).

C'est le PAP qui dans le cadre de sa mission assure le développement des infrastructures portuaires et leur mise à disposition pour les différents usagers (armateurs, chargeurs, etc.). Sa politique de développement est inscrite et mise à jour de manière régulière au sein du Schéma directeur du port. Le dernier, couvrant la période 2011-2021 a été récemment suspendu dans l'attente notamment de l'élaboration du schéma des transports interinsulaires.

# 6.

## ▶ LA DIRECTION DE L'EQUIPEMENT

La Direction de l'Equipement de Polynésie gère les autres ports propriété du Pays.

C'est la Direction de l'Equipement qui organise et programme les investissements et travaux annuels nécessaires pour les différents ports et débarcadères.

### 6.2.1.2. Les armateurs

Seize armateurs se répartissent actuellement l'ensemble des liaisons maritimes interinsulaires, avec 21 navires :

- 3 armateurs se partagent la desserte Tahiti-Moorea,
- 3 armateurs desservent les Iles sous le Vent,
- 7 armateurs desservent les Tuamotu – Gambier,
- 2 armateurs desservent les Marquises,
- 1 armateur dessert les Australes.
- Par ailleurs, 2 armateurs sont également en charge des liaisons interinsulaires au sein de l'archipel des Iles sous le Vent.

Certains armateurs sont présents sur plusieurs archipels, grâce à divers navires. C'est le cas par exemple de CFTM, qui possède les 3 navires Taporo et qui dessert les Iles sous le Vent, les Tuamotu et les Marquises.

Par ailleurs, certains navires assurant la liaison avec des archipels lointains peuvent également faire escale sur d'autres archipels. Le Taporo IX et l'Aranui 3 font par exemple escale sur certaines îles des Tuamotu à l'aller et au retour des Marquises.

### 6.2.1.3. Les acteurs chargés de la manutention

#### ▶ AU PORT DE PAPEETE

A l'inverse des marchandises internationales (importations ou exportations) manutentionnées notamment sur le terminal à conteneurs du port de Papeete, et qui sont traitées par l'une des trois entreprises d'acconage présentes sur le port, les marchandises destinées au cabotage (échanges avec les îles) sont directement manutentionnées par le personnel des compagnies maritimes.

#### ▶ SUR LES AUTRES ILES

Sur les autres îles, plusieurs configurations peuvent exister :

- Les îles qui disposent de ports où les navires peuvent débarquer directement leurs marchandises. Dans ce cas, les marchandises sont chargées et déchargées par les marins grâce aux outillages de bord dont les navires sont équipés.
- Les îles qui ne disposent pas de port suffisamment aménagés pour l'accueil des navires. Dans ce cas, les navires restent au large et les marchandises sont acheminées à l'aide de baleinières (chaloupes) ou barges depuis le bateau jusqu'au quai. Les marins se chargent du débarquement des chaloupes présentes à bord du navire, du transfert des marchandises depuis les navires jusque dans les baleinières puis de l'acheminement jusqu'au port. Les marchandises sont ensuite débarquées sur le quai grâce à des engins appartenant le plus souvent à la Commune (tractopelle par exemple) par du personnel communal.

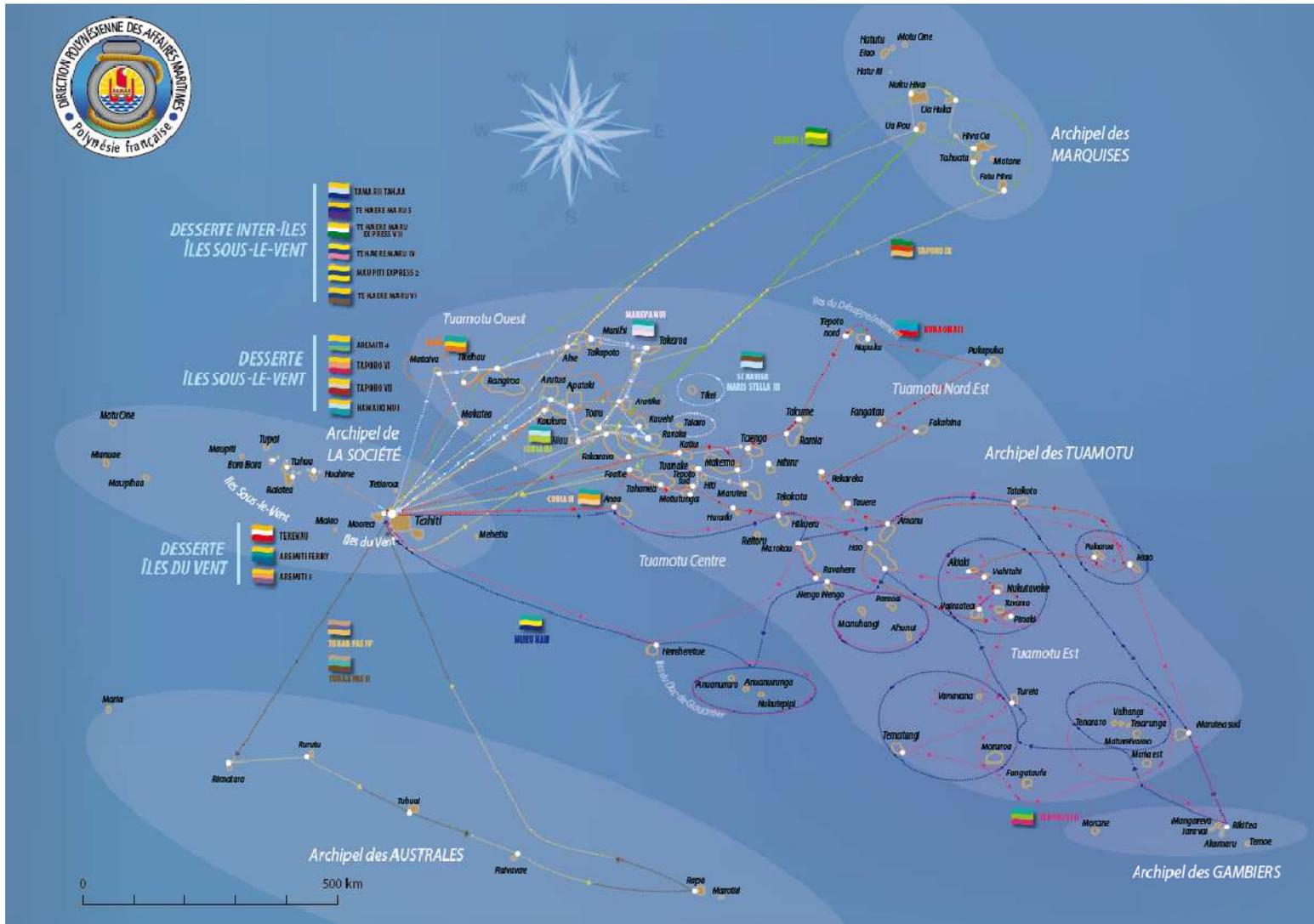
# 6.

## 6.2.2. Etat général des dessertes à l'échelle du Pays

La desserte maritime à l'échelle du Pays est organisée en étoile à partir de Tahiti.



Carte des liaisons maritimes interinsulaires en Polynésie (illustration de la desserte « en étoile »)



Source : Atlas des lignes maritimes de la Polynésie 2013

# 6.

Comme le montre la carte ci-dessus, tous les archipels sont en effet desservis par des rotations ayant Paapeete comme origine et destination. S'agissant de boucles, les navires desservent la plupart du temps les îles les unes après les autres dans un même sens de rotation, rendant difficile les allers-retours. Les échanges directs entre les archipels sont de ce fait très limités.

Seules quelques exceptions peuvent exister :

- Cas de quelques îles des Tuamotu ou des Iles sous le Vent desservies par les navires assurant la rotation vers les Marquises : Takapoto et Bora Bora par l'Aranui 3, Tuamotu du Nord-Est desservi par le Taporo IX (Raroia, PukaPuka, Fakahina, Fangatau, Tepoto Nord, Napuka et Takume).
- Rotations intra-archipels réalisées pour faciliter les échanges des personnes entre certaines îles proches : Iles sous le Vent, Tuamotu (Rangiroa et communes associées de Mataiva, Tikehau et Makatea).

## 6.2.3. Données quantitatives générales

### 6.2.3.1. Le fret

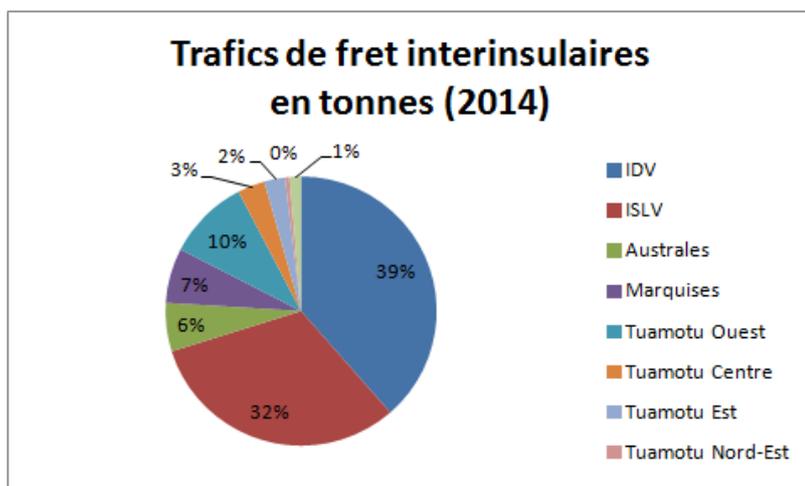
Les volumes de fret échangés entre les archipels sont très disparates. Presque 40% (soit 160 000 tonnes) correspondent à des échanges réalisés entre Tahiti et Moorea, deux îles à la population importante et dont la proximité géographique et le temps de traversée limité (30 minutes) facilitent les échanges. Les trafics avec les Iles sous le Vent représentent quant à eux quelque 31%, soit 130 000 tonnes en 2014.

Répartition des trafics maritimes de fret entre les archipels (2014)

Fret (en tonnes)	IDV	ISLV	Australes	Marquises	Tuamotu Ouest	Tuamotu Centre	Tuamotu Est	Tuamotu Nord-Est	Gambier	TOTAL
Aller	126 818	114 621	21 573	23 746	32 702	10 757	7 643	1 021	5 243	344 124
Retour	35 319	18 162	2 905	3 967	8 443	2 884	2 846	1 103	566	76 195
<b>Total</b>	<b>162 137</b>	<b>132 783</b>	<b>24 478</b>	<b>27 713</b>	<b>41 145</b>	<b>13 641</b>	<b>10 489</b>	<b>2 124</b>	<b>5 809</b>	<b>420 319</b>
Total en %	38,6%	31,6%	5,8%	6,6%	9,8%	3,2%	2,5%	0,5%	1,4%	

Source : DPAM, traitement Catramconsultants

Répartition des trafics maritimes de fret entre les archipels

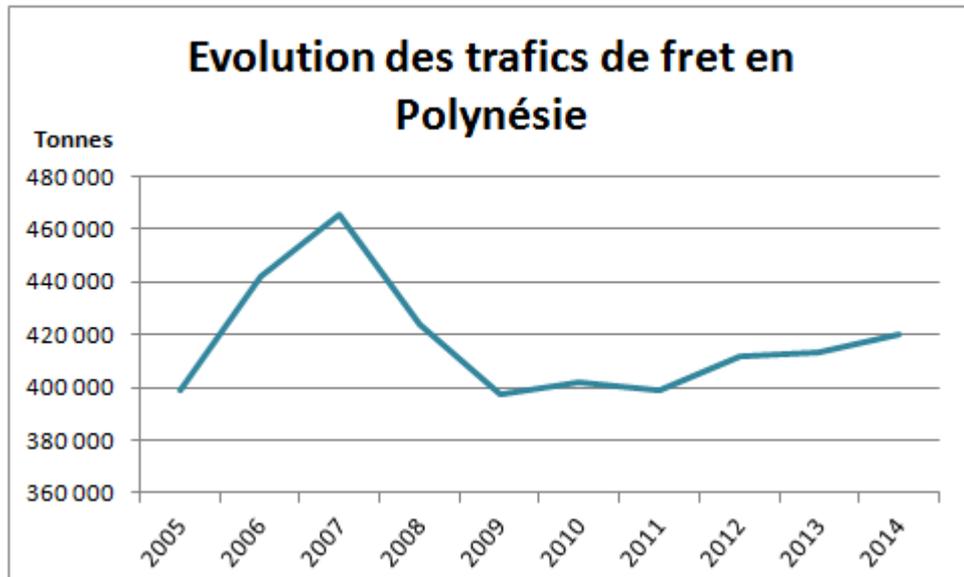


Source : DPAM, traitement Catram consultants

# 6.

Les trafics globaux sont en hausse depuis 2009, point bas atteint sur les 10 dernières années avec 397 000 tonnes. Les trafics avaient accusés une baisse importante de -14,6% en 2 ans suite au trafic record de 2007 (465 000 tonnes). La baisse est essentiellement due aux matériaux de construction et aux produits alimentaires et dans une moindre mesure aux hydrocarbures. La conjoncture défavorable liée à la crise (diminution du tourisme notamment) et à la fin de certains chantiers de construction a en effet pesé fortement sur les trafics.

Evolution des trafics maritimes de fret entre les archipels



Source : DPAM, traitement Catram consultants

Les volumes transportés sont très déséquilibrés et les amateurs ont beaucoup de difficultés à remplir les cales des navires sur les trajets retour. Les faibles ressources dont disposent les îles sont en effet synonymes de besoins importants en produits importés pour la consommation quotidienne des populations et de très faibles volumes expédiés liés à la production sur les îles (produits agricoles ou de la mer par exemple). Les volumes transportés depuis Tahiti vers les îles représentent en moyenne 82% des volumes totaux de marchandises.

Les marchandises transportées à l'aller (vers les îles) sont réparties en quatre catégories principales :

- Alimentaire (25%)
- Matériaux de construction (22,5%)
- Hydrocarbures (26,5%)
- Divers (26%)

Dans le sens retour, la marchandise principale est le coprah, dont la production est subventionnée par le Pays et qui représente 17% des volumes (13 200 tonnes en 2014). Le produit brut (séché) est transporté jusqu'au port de Papeete où est implantée l'Huilerie de Tahiti. L'huile est ensuite en grande partie exportée vers les marchés internationaux. Le trafic de coprah oscille entre 7500 tonnes (2010) et 13 200 tonnes sur les 10 dernières années. L'augmentation de la production paraît s'accélérer suite au retour de certains producteurs vers les îles en raison de la crise économique.

# 6.

## 6.2.3.2. Les passagers

Les trafics de passagers répondent à des logiques très différentes.

Le trafic de passagers est en effet concentré de manière très importante entre les deux principales îles de Polynésie : Tahiti et Moorea. Avec 1,57 million de passagers transportés en 2014, ce segment représente à lui seul 99,1% des passagers transportés par voie maritime en Polynésie.

Les trafics vers les autres archipels restent très limités, en raison notamment de la non adaptation des navires qui les desservent :

- ISLV : il s'agit de liaisons intra-archipel assurées par des bateaux ne pouvant pas transporter de fret,
- Marquises : les passagers sont essentiellement des croisiéristes voyageant avec l'Aranui 3,
- Australes : le Tuhaa Pae IV, qui dessert l'archipel permet l'accueil des passagers à bord et devrait développer prochainement les croisières.

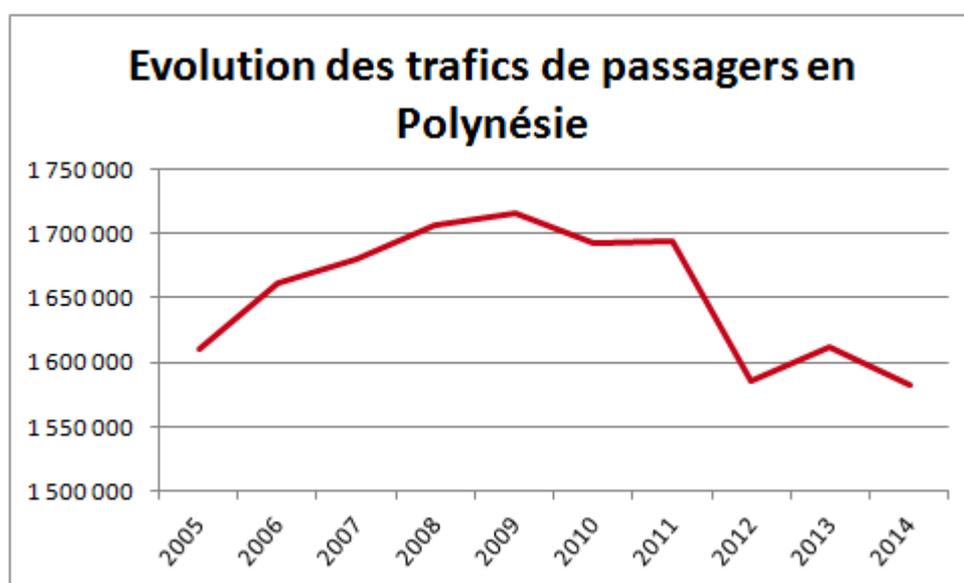
Evolution des trafics maritimes de passagers en Polynésie (2014)

Passagers	IDV	ISLV	Australes	Marquises	Tuamotu Ouest	Tuamotu Centre	Tuamotu Est	Tuamotu Nord-Est	Gambier	TOTAL
Aller	788 645	2 436	983	2 425	854	138	63	14	1	795 559
Retour	780 060	2 827	881	2 428	556	44	60	7		786 863
<b>Total</b>	<b>1 568 705</b>	<b>5 263</b>	<b>1 864</b>	<b>4 853</b>	<b>1 410</b>	<b>182</b>	<b>123</b>	<b>21</b>	<b>1</b>	<b>1 582 422</b>
Total en %	99,1%	0,3%	0,1%	0,3%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	

Source : DPAM, traitement Catram consultants

Le trafic de passagers est globalement en baisse de sur 10 ans, accusant une diminution de -1,8% entre 2005 et 2014. Cette baisse est d'autant plus marquée (-7,8%) si l'on se réfère au point haut de 2009 (1,71 millions de passagers transportés). La diminution de la fréquentation touristique de la Polynésie est la principale cause de cette évolution.

Evolution des trafics maritimes de passagers entre les archipels



Source : DPAM, traitement Catram consultants

# 6.

## 6.2.3.3. Les véhicules

Le transport de véhicules est essentiellement présent entre Tahiti et Moorea, liaison sur laquelle les navires rouliers permettent un transit aisé des poids-lourds, véhicules légers et deux-roues.

En 2014, 121 000 voitures et 70 500 deux-roues ont été transportés sur cette ligne, sur un trafic total de 125 200 voitures et 71 800 deux-roues pour l'ensemble de la Polynésie. La deuxième relation concerne les Iles sous le Vent avec 3800 voitures. Le trafic de véhicules légers vers les autres archipels reste anecdotique.

## 6.2.4. Principaux aménagements liés au transport maritime

### 6.2.4.1. Infrastructures

Les conditions d'accès aux îles sont variées. Elles peuvent passer par des installations modernes et adaptées, à des systèmes de débarquements en mer sans aucun aménagement sur certaines îles.

La Direction de l'équipement (DEQ) de Polynésie française tient à jour un fichier des infrastructures qui compte 266 lignes, décrivant les différents ouvrages, dont : 29 darses, 104 débarcadères, 61 quais, 2 rampes, 32 jetées, 4 ouvrages naturels<sup>7</sup>.

Le tableau ci-dessous en propose une synthèse.

Liste des ouvrages maritimes par archipel

Type d'ouvrage	Australes	Iles du Vent	Iles Sous le Vent	Marquises	Tuamotu-Gambier	Total général
Nombre d'îles équipées	6	3	8	6	78	101
Darse	2	14	7	0	6	29
Débarcadère	6	9	17	15	57	104
Indéterminé	1	0	2	2	29	34
Jetée	0	4	25	0	3	32
Ouvrage naturel	1	0	0	3	0	4
Quai	4	28	8	4	17	61
Rampe	2	0	0	0	0	2
Total général	16	55	59	24	112	266

C'est la DEQ qui est en charge de la construction des ouvrages neufs et de la reconstruction, réhabilitation ou modification des ouvrages existants. Qu'il s'agisse d'ouvrages neufs ou existants, toute intervention se heurte à des difficultés techniques (conditions d'accès, amplitude des marées, ...), environnementales (présence du corail, risque d'impact sur la faune, ...) ou économiques (coût des travaux).

#### ► LE PORT DE PAPEETE

Le principal port de Polynésie française est situé sur l'île de Tahiti, à Papeete. La grande majorité des trafics en partent ou y arrivent. Le Port de Papeete a été créé en 1962 comme base navale du Centre des expérimentations du Pacifique (CEP). Il s'étend sur près de 80 hectares terrestres entre la passe de Taapuna à la Pointe Iriti et comprend l'îlot de Motu Uta. Le port a été aménagé progressivement (remblais autour de l'îlot de Motu Uta) pour suivre le développement du commerce international et interinsulaire.

Il est géré par l'établissement public « Port autonome de Papeete (PAP) » créé le 5 janvier 1962 qui assure les prestations aux navires entrants et sortants (gestion du trafic, service de pilotage, service de remorquage, lamanage, assistance maritime, amarrage et stationnement des navires, etc.), des prestations sur

<sup>7</sup> Y compris les équipements pour la plaisance (marinas...). 34 ouvrages sont de nature indéterminée.

# 6.

les marchandises entrants sur le territoire de la Polynésie française (perception de la taxe de péage, des droits de quai, service de magasinage sous douane, etc.) et les prestations du gestionnaire du domaine affecté (fourniture de l'énergie, entretiens divers, collecte des déchets, fourniture de l'eau, etc.).

Le constat fait par le Port de Papeete sur sa situation actuelle est un manque de place sur les terre-pleins pour assurer un service optimal du traitement du fret et de l'accueil des professionnels et un manque d'espaces également à quai pour l'accueil des navires. Cette tension relative s'explique en partie par la présence d'un certain nombre de bateaux qui ne sont plus exploités et sont en attente d'être vendus ou désarmés (dont Aremiti IV, Aremiti ferry, Corsaire, Kura Ora IV).

Il constate également que des professionnels utilisent les espaces portuaires pour du stockage sans lien direct avec le trafic maritime, ce qui expliquerait également la tension foncière sur les quais.

Un schéma directeur du port destiné à déterminer les orientations en termes d'investissements à réaliser en infrastructures portuaires à l'horizon 2012-2022 a été élaboré, mais n'a pas encore reçu l'aval par le gouvernement<sup>8</sup>.

Différents projets d'aménagement, de déménagement d'activités ou d'extension sont donc en attente. Il s'agit en particulier de la réorganisation des échanges clients/navires (par des aménagements sur les môles, des marquages au sol...), d'un projet d'extension du quai nord-est de l'îlot Motu Uta, du déplacement des anciennes cuves carburant de la zone de Fare Ute, vers la jetée extérieure côté est. Le commandant du port souhaiterait par ailleurs réorganiser certains espaces verts pour accroître le nombre des places de stationnement pour les véhicules légers, ceux-ci étant généralement sur les quais.

## ▶ LES AUTRES OUVRAGES MARITIMES

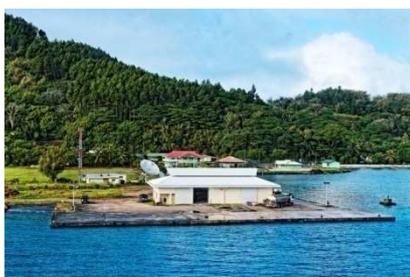
Sur les autres îles, les ouvrages maritimes sont très divers et constitués généralement de quais, rampes et embarcadères de petites dimensions.

Lorsqu'il y a un lagon, l'infrastructure est plus ou moins protégée de la houle du large et l'accostage plus ou moins facile à réaliser, les difficultés résidant plutôt dans le franchissement de la passe ou de la barrière de corail. Lorsqu'il n'y a pas de lagon, l'infrastructure est directement exposée aux courants du large et aux aléas climatiques.

### • Les quais

Les quais permettent généralement à un navire de charge d'accoster directement. Il peut alors utiliser ses grues de bord pour décharger sa cargaison à terre. Il arrive sur certaines îles que le quai soit trop court ou le tirant d'eau trop faible pour le bateau mis en service sur la ligne. Il est alors utilisé comme un débarcadère, le navire restant au mouillage au large.

*Un quai (Les Australes)*



Source photo : Tuhaa Pae IV

<sup>8</sup> Le schéma directeur concerne également le port de Farateasur la presqu'île de Tahiti.

# 6.

- **Débarcadères**

Les débarcadères sont des infrastructures de taille plus réduite et parfois rudimentaires permettant l'accès aux seules baleinières et barges.

*Un débarcadère (Tuamotu)*



Source photo : Kura Ora II

- ▶ ACCES NAUTIQUES (CHENAUX / DRAGAGE, PHARES ET BALISES)

Hormis la qualité des infrastructures d'accueil des navires, il faut noter que les accès nautiques peuvent être difficiles, voire très difficiles, bien qu'au final on ne dénombre que peu d'accidents.

Lorsque le navire ne peut pas se mettre à quai (manque de tirant d'eau, quai trop court, passe trop étroite, etc.), l'équipage décharge soit sur une baleinière (canot à moteur creux), soit sur une barge motorisée (plate). Dans les deux cas, ces embarcations sont à fond plat avec un très faible tirant d'eau pour passer par-dessus le récif.

*Mise à l'eau d'une baleinière (Tuamotu)*



Source photo : Kura Ora II

*Franchissement de la barrière de corail (moteur partiellement relevé) en baleinière*

# 6.



Source photo : Kura Ora II

Les accès aux infrastructures font l'objet d'une signalétique spécifique, gérée par le Service des phares et balises. Si dans la plupart des cas, le balisage est correct, dans d'autres, ce sont les armateurs qui replacent les bouées quand elles sont déplacées par la mer. Sur Makemo, le phare ne fonctionne plus. Les bouées d'alignement sur Hao ne fonctionnent plus également.

**Il semble que la chaîne décisionnelle de la gestion des balises soit insuffisamment connue de certains armateurs. Les témoignages recueillis mentionnent parfois la nécessité de s'adresser au maire de l'île desservie pour signaler un problème de balisage, alors qu'il faut s'adresser directement à la DPAM.**

## 6.2.4.2. Superstructures

Les infrastructures portuaires sont parfois dotés de superstructures (entrepôt, gares, cuves, etc.). En toute logique, le port de Papeete est le mieux équipé. Il comprend des terre-pleins et de nombreux entrepôts. Les terre-pleins, situés entre les quais et les entrepôts, s'avèrent parfois contraints pour accueillir les différentes marchandises. Les passagers qui souhaitent embarquer à bord des navires viennent également directement à proximité des navires et des engins de manutention, avec les risques que cela peut induire. Les passagers effectuant la liaison entre Tahiti et Moorea, transitent par les gares maritimes de Papeete et à Vairea.

Sur les autres archipels, les superstructures sont quasi inexistantes. Dans certaines îles, une partie de l'entreposage est organisée par les magasins. Sur les plus petites qui ne sont pas dotées de magasins, on ne trouve presque jamais de capacités de stockage. Les habitants de ces îles s'organisent pour stocker à domicile jusqu'au passage du bateau suivant, ou lorsque la desserte le permet (fréquence importante des escales), achètent au fur et à mesure de leurs besoins.

Il n'y a pas de recensement exhaustif des bâtiments ou équipements spécifiques à l'activité du transport maritime réalisé par les services de la DPAM.

Hormis le port de Papeete, aucun des ports, quai ou autre n'est équipé pour fournir du courant aux navires. Même à Papeete, ce service n'est pas utilisable (selon l'avis de certains armateurs) car le courant fourni serait du 60MH alors que les navires fonctionneraient en 50 MH. À quai, ils utilisent donc leurs groupes électrogènes, ce qui entraîne des coûts d'exploitation supplémentaires et de la pollution.

# 6.

Notons que quelques quais sont équipés d'éclairages publics (fonctionnement parfois à l'énergie solaire). Mais là aussi, leur état n'est pas connu avec précision. Des témoignages recueillis auprès de collectivités locales semblent indiquer que les éclairages sont souvent en panne.

## 6.2.4.3. Outillage

La configuration des infrastructures d'accueil et l'outillage présent à quai ou sur le navire déterminent fortement le type de conditionnement des marchandises.

Sur les îles qui n'ont pas un quai fonctionnel<sup>9</sup>, et où il faut utiliser une barge ou une baleinière, le conditionnement se fait le plus souvent en bac (structure acier). Il y a très peu de vrac au sens premier du terme. Même les matériaux du BTP (granulats, ciment) sont livrés conditionnés, en big-bags par exemple ou en sacs. Les marchandises sont alors déchargées à la main, ou à l'aide de pelles de chantier (cf. photo) faisant office de grue de quai.

La gestion de l'outillage de quai (hors Papeete) relève le plus souvent de la municipalité. Dans quelques rares cas, comme à Rurutu par exemple, c'est l'armateur (en l'occurrence la Société de navigation des Australes) qui a amené un engin sur l'île. Il est rangé dans un petit hangar privé et gardienné par une personne de confiance). Or les communes ont de plus en plus tendance à essayer de faire payer ce service à l'armateur.

La question de l'outillage de quai « municipal » se pose avec encore plus acuité quand le circuit du navire l'amène à accoster sur une île un dimanche. L'importance accordée par les Polynésiens à la pratique du culte est alors incompatible avec le service au navire ce jour, personne n'étant présent pour réceptionner les commandes. Il arrive également que ce soient les représentants du culte qui s'opposent au travail dominical et des frictions naissent parfois avec les équipages des navires.

### *Déchargement d'une baleinière à la pelle (Tuamotu)*



Source photo : Kura Ora II

Du strict point de vue des équipements, les armateurs sont nombreux à exprimer le souhait d'avoir de véritables grues fixes de quai pour faciliter le déchargement et assurer une meilleure sécurité à leurs personnels.

<sup>9</sup> Il peut arriver qu'une île soit dotée d'un quai, mais trop court pour que le navire affecté à sa desserte puisse y accoster.

# 6.

Barge chargée de fûts d'hydrocarbures



Source photo : Kura Ora II

## 6.2.4.4. Stockage du carburant dans les différentes îles

### ► STATIONS-SERVICES

Les stations-services du territoire sont des installations de 1<sup>ère</sup> ou 2<sup>e</sup> 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.

# 6.

## 6.2.5. La flotte

En 2015, la flotte privée en service sur la desserte des îles de Polynésie française (hors transport maritime international) comprend 23 navires contre 25 en 2012 (arrêt de l'exploitation des Aremiti 4 et Aremiti ferry). Pour mémoire, 22 navires étaient en service en 1995. On constate donc une relative stabilité de la flotte au fil du temps.

À cette flotte privée, il faut ajouter la flottille administrative, composée de quatre navires en exploitation, dont deux sont opérationnels (Tahiti Nui 1 et 8). Les deux autres sont en maintenance/réparation (TN6 et 9)<sup>10</sup>.

Au total, la flotte polynésienne comprend donc 27 navires<sup>11</sup>, à 85% privés.

### Zoom sur la flottille administrative

À l'origine, la flottille administrative était un service de la direction de l'équipement. Elle est devenue un service territorial en 1998 sous la forme du « Groupement d'interventions de Polynésie Te ToaArai » (GIP). Cette création était au départ, un moyen de souligner le rôle important de ses marins lors des cyclones ou tempêtes tropicales, jusqu'à la fin de l'année 1997.

Sa mission principale était de porter secours aux populations menacées, sous la direction d'un commandant de flottille, également chef du GIP, placé directement sous les ordres du président du gouvernement. Sa mission principale s'est progressivement élargie à beaucoup d'autres missions, sans rapport parfois avec le monde de la mer : transports maritimes (en particulier en cas de carence de l'initiative privée), gardiennage de chantiers, d'installations publiques et de domaines territoriaux (en dehors des voies publiques), gestion de parkings, de promenades publiques, d'espaces d'animation et de spectacles, travaux de décoration florale ou arboricole, d'embellissement, ou d'aménagement des biens du domaine et de tous travaux d'équipement...

Avec l'extension de ses missions, son effectif est passé de 323 personnes en 1998 (5 navires) à 650 personnes en 2004 (7 navires). Son budget de fonctionnement était estimé en 2003 à environ 3,4 Mds de FCFP (salaires compris), auquel il faut ajouter les dépenses d'équipement de près de 8 Mds de FCFP sur la même période.

Les marins ne représentaient alors qu'environ un tiers de l'effectif et occupaient le plus souvent des fonctions administratives (tout en bénéficiant des conditions statutaires et des rémunérations de marins embarqués).

Le GIP a été dissous en 2006. Les missions, les agents et les matériels et équipements du GIP ont été réaffectés dans plusieurs services administratifs de Polynésie Française. La flottille administrative, qui est maintenant gérée par le service de l'équipement, dans sa configuration actuelle en est en grande partie issue. Sa mission a été recentrée sur le transport des élèves vers les écoles et les secours à la population. Son effectif était de 281 agents et 7 navires à la fin de l'année 2012. À ce jour (mars 2015), deux navires ont été vendus (Tahiti Nui 2 et 3) et un navire a été réformé (TN7). Il reste 97 marins affectés à la flottille et quatre navires en exploitation, dont deux seulement sont opérationnels. Après de nombreux travaux, le TN7 devrait être remis en exploitation fin avril et le TN9 fin mai.

<sup>10</sup> Deux navires ont été vendus en 2015 et un a été réformé. Ce dernier sera très probablement dépollué puis immergé (dossier en cours à la DAF).

<sup>11</sup> Cette flotte ne comprend pas les navettes maritimes de desserte intra-îles, comme par exemple la desserte d'aéroport construit sur un motu.

# 6.

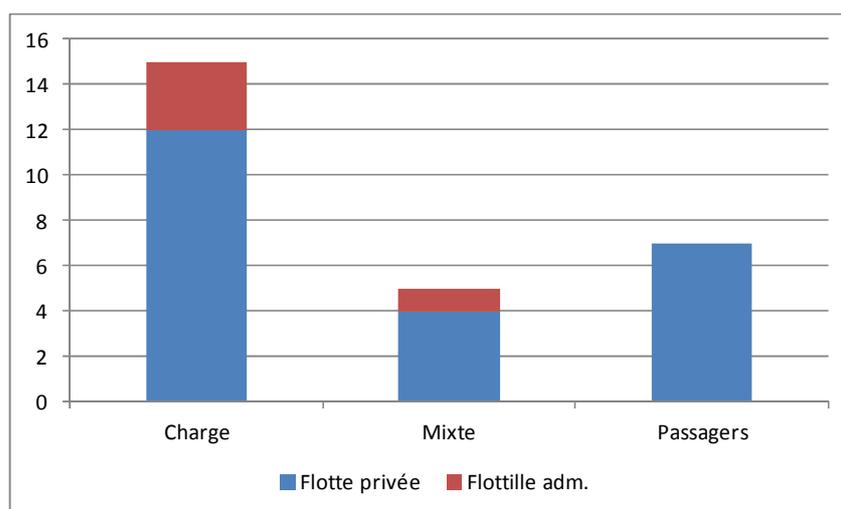
Un rapport de la Cour des comptes (2013) signale que malgré un assainissement progressif de la situation, il perdure une sous-activité patente de la flottille administrative, avec un effectif encore pléthorique, précisant en particulier que sur la période 2008-2012 le nombre de missions avait reculé de 56% et le nombre de jours de navigation de 39%.

## 6.2.5.1. Les catégories de navires

La flotte totale (privée et administrative) se répartit entre :

- 15 navires de charge (navire de transport de fret, type cargo, roulier ou non roulier, pouvant prendre maximum 12 passager à bord),
- 7 navires de transport de passagers (ne prenant pas de fret, mais pouvant emporter des véhicules légers, deux-roues et poids-lourds),
- 5 navires de transport mixte, c'est-à-dire de passagers (plus de 12 personnes) et de fret.

Répartition des navires par type



Source : DPAM, traitement Catram

La majorité de la flotte (56%) est composée de navires de charge. Les navires à passagers représentent un quart de la flotte et les navires mixtes un peu moins de 20%.

## 6.2.5.2. Age moyen des navires et besoins de renouvellement

La moyenne d'âge des navires de la flotte interinsulaire de Polynésie française est assez élevée. En 2015 (27 navires, flottille administrative comprise), elle s'établit à 24 ans, mais avec de très fortes disparités.

Le Dory et le Taporo IX sont les deux doyens de la flotte avec 39 ans chacun. Les deux bateaux les plus récents sont l'Aremiti Ferry II et le Tuhaa Pae IV qui ont respectivement 2 et 3 ans.

Âges moyens des navires par type

# 6.

Âge moyen des navires par type	Flotte privée	Flottille adm.	Total général
Charge	34	16	31
Mixte	8	16	10
Passagers	21	0	21
Total général	26	16	24

Source : DPAM, traitement Catram consultants

D'après le recensement de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (Ministère français de l'écologie, du développement durable et de l'énergie), l'âge moyen de l'ensemble de la flotte sous pavillon français s'est établi à 7,1 ans au 1<sup>er</sup> janvier 2015, mais avec de très fortes disparités selon le type de navire. Les cargos affichent un âge moyen de 19,6 ans (contre 22 ans pour la flotte mondiale de même type) et 10,7 ans pour les rouliers (16 ans au niveau mondial).

*Un des doyens de la flotte : le Taporo IX (39 ans)*



Source : Catram consultants

Au total, près de la moitié des navires de la flotte a plus de 30 ans et seulement 7% a moins de 5 ans. Plusieurs armateurs ont prévus de remplacer une dizaine de navires à court ou moyen terme (soit 40% de la flotte) dont 2 projets sont presque aboutis (Mareva Nui 2 qui remplacera le Mareva Nui de 37 ans et Taporo XI qui remplacera le Taporo VII de 38 ans) pour lesquels la défiscalisation locale est accordée ou à l'étude<sup>12</sup>.

<sup>12</sup> Sur la question de la défiscalisation, voir la section 4.2.

### Le Tuhaa Pae IV (3 ans) au chargement à Papeete



Source : Catram consultants

La plupart des autres projets sont actuellement « suspendus », en attente des décisions sur la continuité des mesures de défiscalisation (aide à l'investissement), aussi bien à l'échelle du Pays que de la métropole. À défaut, quelques projets pourraient être poursuivis, mais en s'orientant sur des navires d'occasion. D'autres projets seront abandonnés.

Néanmoins, d'après plusieurs armateurs, l'âge d'un navire n'est pas forcément pénalisant. Comme tout moyen de transport, s'il a toujours été correctement et régulièrement entretenu, son exploitation n'est pas beaucoup plus coûteuse qu'avec un navire neuf.

### Répartition des navires par classes d'âge

Répartition des navires par classe d'âge	Flotte privée	Flottille adm.	Total général	Part du total
moins de 5 ans	2	0	2	7%
10 à 19 ans	5	3	8	30%
20 à 29 ans	4	1	5	19%
plus de 30 ans	12	0	12	44%
Total général	23	4	27	100%

Source : DPAM, traitement Catram

À titre indicatif, l'achat d'un navire neuf, selon ses caractéristiques et son type, coûte entre 1 et 4 Mds de FCFP. Le prix d'un navire d'occasion commence à 100 kF CFP (exemple du Sunnmore de 30 ans d'âge).

## Répartition des navires par archipels et âges moyens

Archipels ou groupes d'îles	Âge moyen des navires
Australes	3
IDV	8
ISLV	37
ISLV (intra)	22
Marquises	28
Scolaires	29
Tuamotu Centre / Nord-est / Est)	36
Tuamotu Est/Gambier	35
Tuamotu ouest	31
<b>Total général</b>	<b>26</b>

Source : DPAM, traitement Catram

ISLV (intra) = navire desservant les îles de l'archipel, sans passer par Tahiti

Hormis les cas particuliers des Australes où il n'y a qu'un bateau en exploitation (de 2012) et les Îles du vent, où il n'y a aucun navire de charge, aucun archipel n'est particulièrement privilégié (ou désavantagé) en matière d'âge moyen des navires qui le desserve. La flotte est répartie sur l'ensemble du territoire indépendamment de son âge et des itinéraires effectués.

## 6.2.5.3. Entretien et maintenance des navires

► LES OUTILS

Les seuls équipements et professionnels pour l'entretien/réparation des navires de fret sont localisés sur Tahiti, essentiellement au port de Papeete.

L'outillage de mise à sec est constitué<sup>13</sup> :

- d'un dock flottant : il appartient à la Marine nationale (MN) et est localisé sur des terrains de la MN, mais est ouvert à la flotte privée. Autant que possible, les armateurs tentent d'organiser leurs sorties à deux, afin de réduire les coûts de mise à sec. Le dock est ancien et a déjà coulé dans le port ;
- d'une cale de halage de 400 tonnes ;
- d'un élévateur privé qui traite principalement les bateaux de plaisance et de pêche. Il peut lever jusqu'à 500 tonnes.

Tous les navires de la flotte polynésienne sont donc entretenus à Papeete, sauf l'Aranui 3 et le Paul Gauguin, qui, en raison de leur taille, doivent se rendre en Australie ou Nouvelle Zélande (4 000 km).

**Le Port autonome de Papeete mène actuellement une réflexion pour le remplacement du dock actuel. L'investissement pourrait concerner un nouveau dock (remplacement de celui de la MN), qui pourrait monter des navires de 14 000 tonnes. Son coût est estimé à 3 Mds de FCFP.**

La question de l'entretien et réparation des navires est primordiale, surtout du fait du vieillissement de la flotte. Une étude complète sur les besoins, le type et le dimensionnement de l'outil de mise à sec (dock, slipway, cale), sa localisation, son mode de gestion et les investisseurs potentiels devrait être menée afin d'anticiper au mieux les besoins pour le territoire polynésien.

<sup>13</sup> Sur le môle central du port, il y a également un ancien slipway totalement désaffecté.

# 6.

## ▶ LES BESOINS

L'entretien des navires a principalement lieu pendant l'été (décembre/janvier). En effet, après Noël, la quasi-totalité des armateurs met l'équipage en vacances. Plus qu'un motif technique, une des principales raisons évoquées est le manque d'argent sur les îles (suite aux fêtes de Noël) qui rend la desserte peu rentable. Il y aurait peu de fret à bord et peu d'achat à l'aventure dans les îles pendant cette période.

Les armateurs en profiteraient donc pour réaliser l'entretien des navires.

Les principaux besoins concernent :

- le carénage des navires (nettoyage de la coque) :
- Les contrôles de sécurité : chaque année, les affaires maritimes et le Bureau Veritas passent à bord pour contrôler les éléments de sécurité. Tous les deux ans et demi, le navire est mis à sec pour le contrôle des œuvres vives (épaisseur des tôles de la coque...).
- Entretien ou changement des éléments de propulsion (hélices, arbre d'hélice, pods, ...), des anodes, des éléments mécaniques (moteurs), etc... À noter qu'en raison de l'âge important de certains navires, il est de plus en plus difficile de trouver certaines pièces de rechange. Certains navires (par exemple le Taporo VI) sont en panne et donc immobilisés plusieurs semaines en attente de la commande et de l'acheminement des pièces.

Une partie de ces interventions, tels que le carénage ou le travail sur les œuvres vives, doivent se faire « à sec », et nécessitent donc sur un équipement de mise à sec (slipway, cale de radoub, dock flottant...), les autres travaux (mécaniques) se font à quai.

Un arrêt technique complet, avec entretien des moteurs, nettoyage de la coque, peinture, changement des lignes d'arbre et des anodes, revient environ entre 20 et 30 MF CFP.

### 6.2.5.4. Carburant utilisés

La direction des affaires maritimes, dans le cadre de la détaxe, recueille chaque année les déclarations de consommation des différents navires. Dans le cas du fret, comme expliqué plus haut la consommation des navires peut-être faussée dans le cas d'une vente de gazole illégale. Nous supposons ce phénomène comme négligeable pour l'analyse qui va suivre.

Le tableau ci-dessous récapitule les consommations et ratios de consommation à la tonne.km pour les 13 navires pour lesquels la donnée était disponible et pertinente :

	Total carburant (l)	l/100k m	Fret (tonnes)	t.km	gCO2/t.k m
ARANUI III	1 360 000	2 481	20 942	35 875 740	99
COBIA III	705 606	914	9 260	7 151 350	259
DORY	574 002	673	7 967	6 794 624	221
HAWAIKINUI	1 000 004	1 604	49 477	14 019 605	187
KURA ORA II	508 002	973	11 129	24 217 817	55
MAREVA NUI	472 892	1 364	11 300	11 520 644	108
NUKU HAU	524 900	880	9 169	22 796 976	60

# 6.

	Total carburant (l)	l/100k m	Fret (tonnes)	t.km	gCO <sub>2</sub> /t.k m
St XAVIER MARIS STELLA III	655 149	1 521	14 718	14 405 713	119
TAPORO VI	1 135 002	1 704	64 664	19 580 389	152
TAPORO VII	590 002	590	28 134	8 519 031	181
TAPORO VIII	701 000	839	11 076	28 912 724	64
TAPORO IX	1 391 039	2 190	15 327	24 340 655	150

On constate que les émissions de GES (directement liées aux consommations de carburant) varient entre 50 et 250 gCO<sub>2</sub> par tonne.km. Ces variations s'expliquent par le type de bateau (on constate que les plus gros tonnages ont, comme attendu, les émissions unitaires les moins élevées), mais aussi par des âges et besoins d'entretien variables d'un navire à l'autre, y compris chez un même armateur.

## 6.2.6. Formation des agents du transport maritime

Les métiers des personnels navigants sont très diversifiés : capitaine, maître (pont, machine, cargaison), marins polyvalents, officiers, officiers mécaniciens, cuisiniers, personnel de manutention, etc.

### 6.2.6.1. Données quantitatives

En règle générale, on compte entre 15 et 20 membres d'équipages sur chaque navire de fret.

Sur le Saint-Xavier MS par exemple, il y a 14 personnes dont 11 embarqués ENIM et 3 CPS. Cet équipage pourrait être réduit à quatre personnes, s'il n'avait besoin à bord que du personnel de navigation. Or chaque navire transporte également tout son personnel de manutention des marchandises.

Le personnel des Taporo représentent 60 marins pour 4 navires soit une moyenne de 15 personnes par navire. L'équipe est complétée par 15 personnes à terre (administration, commercial...).

D'une compagnie à l'autre, la structure des équipages est un peu différente. On trouve des équipes assez jeunes et d'autres au contraire vieillissantes. Certains armateurs se posent en particulier dès à présent la question du renouvellement de leurs personnels et donc de la formation. Il semble que de nombreux capitaines prendront leur retraite au cours des 10 prochaines années. Les armateurs regrettent que les capacités des écoles de formation soient réduites et souvent limitées à des grades de navigation de plus en plus incompatibles avec les besoins locaux (pas d'anticipation sur les évolutions futures).

Hormis la question des formations, certains armateurs discernent également des changements de mentalité parmi les marins. Auparavant, les marins prenaient peu de vacances à terre. Ils s'y ennuyaient et il n'était pas rare de les voir revenir avant la fin de leurs vacances pour reprendre le service. Désormais, les marins trouvent plutôt difficile de rester jusqu'à 17 jours en mer.

### 6.2.6.2. Qualité de la formation des agents

Depuis la mise en œuvre de la première Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW), adoptée le 7 juillet 1978 (STCW 78) dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI) et entrée en vigueur en 1984, les choses ont beaucoup évolué et se sont complexifiées.

# 6.

Le but de cette convention (remaniée en 1995 - STCW 95), est de réglementer à l'échelle internationale les qualifications du personnel navigant, afin de limiter les risques liés aux équipages sous-formés. La STCW impose aux pays signataires de mettre en place leur propre système de contrôle de la qualité de leur dispositif de formation et de délivrance des titres. Elle fixe les objectifs de formation au niveau direction (commandant, chef mécanicien, officier chargé du quart) et opérationnel (pont et machine).

En France, l'UCEM1 édite les référentiels de formation propre à chaque diplôme et les officiers de la marine marchande sont certifiés suivant ce référentiel.

Le système français actuel privilégie la formation continue pour les marins déjà à bord. Or il est difficile de dire à un marin polynésien qu'il doit retourner en cours pour se former alors qu'il ne sait parfois pas lire et a une famille à charge.

La formation à Papeete se fait au Centre des métiers de la mer. Elle prépare depuis le grade 500 UMS à Capitaine 3000 UMS. En 2015, elle a enregistré 150 nouveaux étudiants et 250 inscrits au maintien des compétences (9 formateurs dont 1 Capitaine illimité / 1 Capitaine polyvalent).

Ce centre aide également les étudiants à obtenir des bourses et aller à l'école nationale à Marseille ou à Nantes (formation de mécaniciens à 3000 kW par exemple).

Pour l'instant, la très grande majorité des capitaines de navires de la flotte polynésienne sont polynésiens. Il n'y a pas de capitaines métropolitains en Polynésie française, en particulier car la convention collective est plus favorable en métropole. Les armateurs ont la possibilité de recruter des capitaines étrangers mais l'autorisation de travail est délivrée par le Pays et l'autorisation de séjour est délivrée par l'État.

Néanmoins, l'offre de formation est globalement jugée insuffisante et inadaptée.

Une grande partie des formations ne se fait qu'en France, souvent sur plusieurs années, pendant lesquelles le marin n'est pas rémunéré. De plus, très souvent, les jeunes marins qui ont « goûté » aux conditions de vie à bord des navires des grandes compagnies internationales comme CMA-CGM par exemple, ne souhaitent plus revenir sur les cargos « hors d'âge » de Polynésie. Ceux qui reviennent aspirent plutôt à des postes administratifs, au port par exemple.

Plusieurs suggestions ont été faites lors des commissions. La création de nouveaux centres de formation pourrait se faire en partenariat avec d'autres pays du Pacifique. Les formations pourraient également bénéficier aux personnes des navires de pêche. Les technologies nouvelles pourraient permettre le développement de formations en ligne pour les îles (mais il faudrait améliorer les moyens électroniques).

## Les principaux constats concernant les métiers des navigants, sont :

- Le niveau des diplômes délivrés en Polynésie française sont plafonnés,
- Les marins connaissent des difficultés pour progresser dans leur carrière,
- Il y a un manque de place dans les cursus de formation
- Il y a un manque de formateurs.

En parallèle, il y a aussi quelques constats sur la formation aux métiers terrestres en lien avec le monde maritime : entretien et réparation navale (formation des techniciens en électricité, électronique, frigoriste, diésélistes, moteurs hybrides, soudeurs, ...), gestion et entretien des infrastructures portuaires, tourisme, environnement, ...

# 6.

## 6.3. Analyses des dessertes maritimes et des flux des archipels

### 6.3.1. Introduction

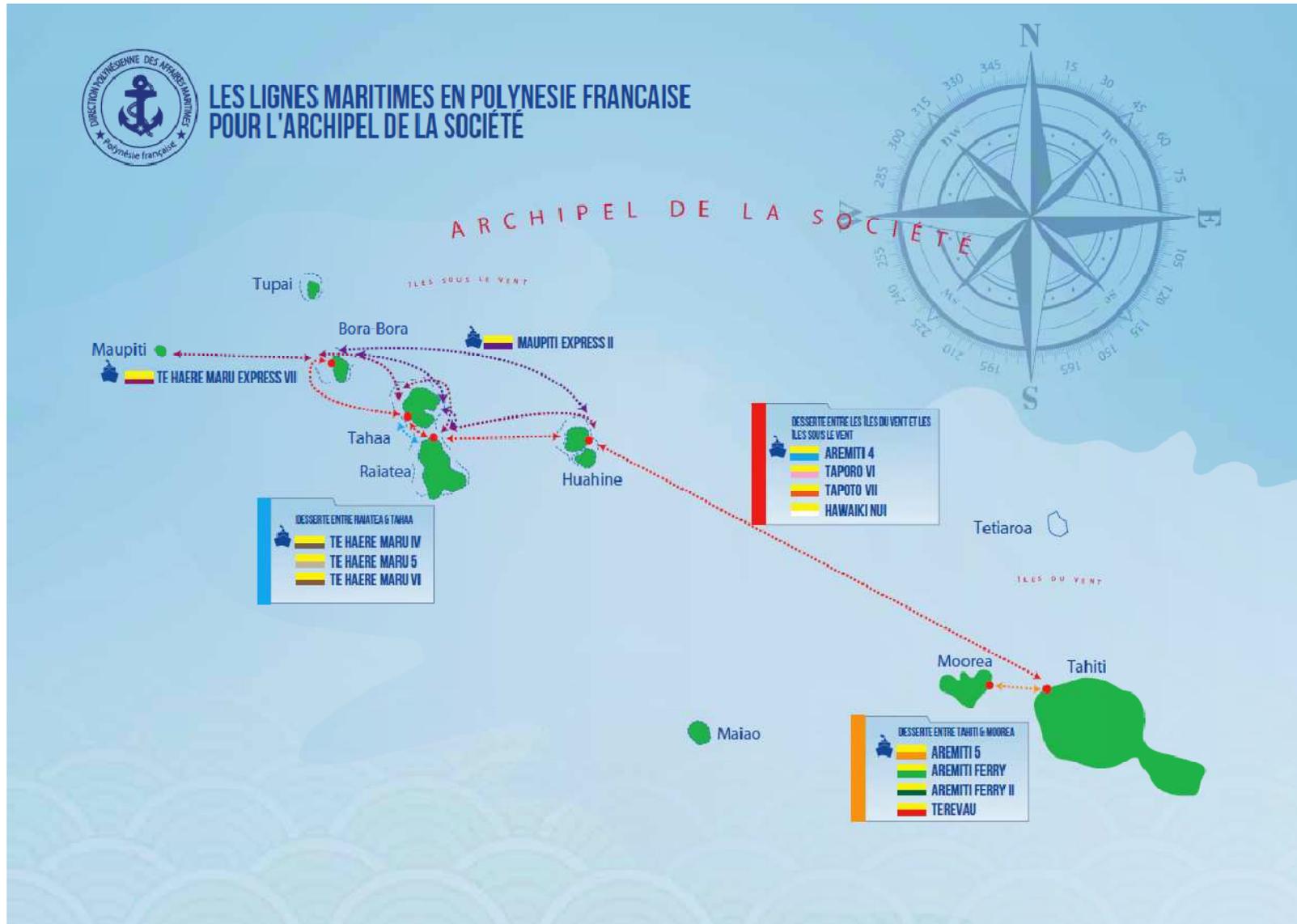
L'analyse est réalisée par archipel. Les principaux éléments relevés concernent l'organisation des rotations, les problématiques spécifiques rencontrées pour la desserte, besoins des usagers et des armateurs.

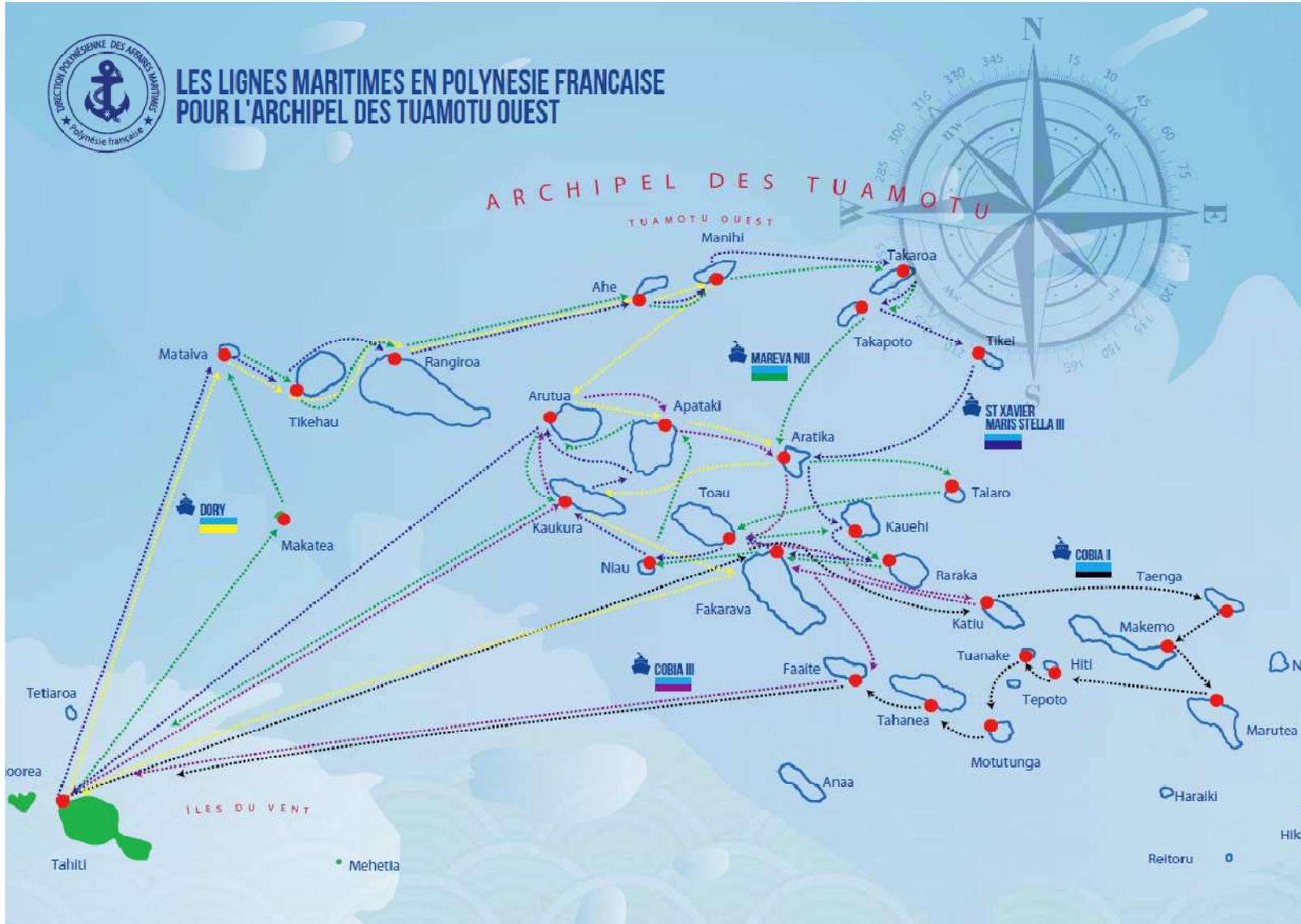
Les cartes ci-dessous, qui présentent les différentes lignes en service en Polynésie, sont issues de l'Atlas des lignes maritimes de la Polynésie 2013. Certaines dessertes peuvent avoir évoluées depuis même si la quasi-totalité des informations qui sont mentionnées sont toujours d'actualité.



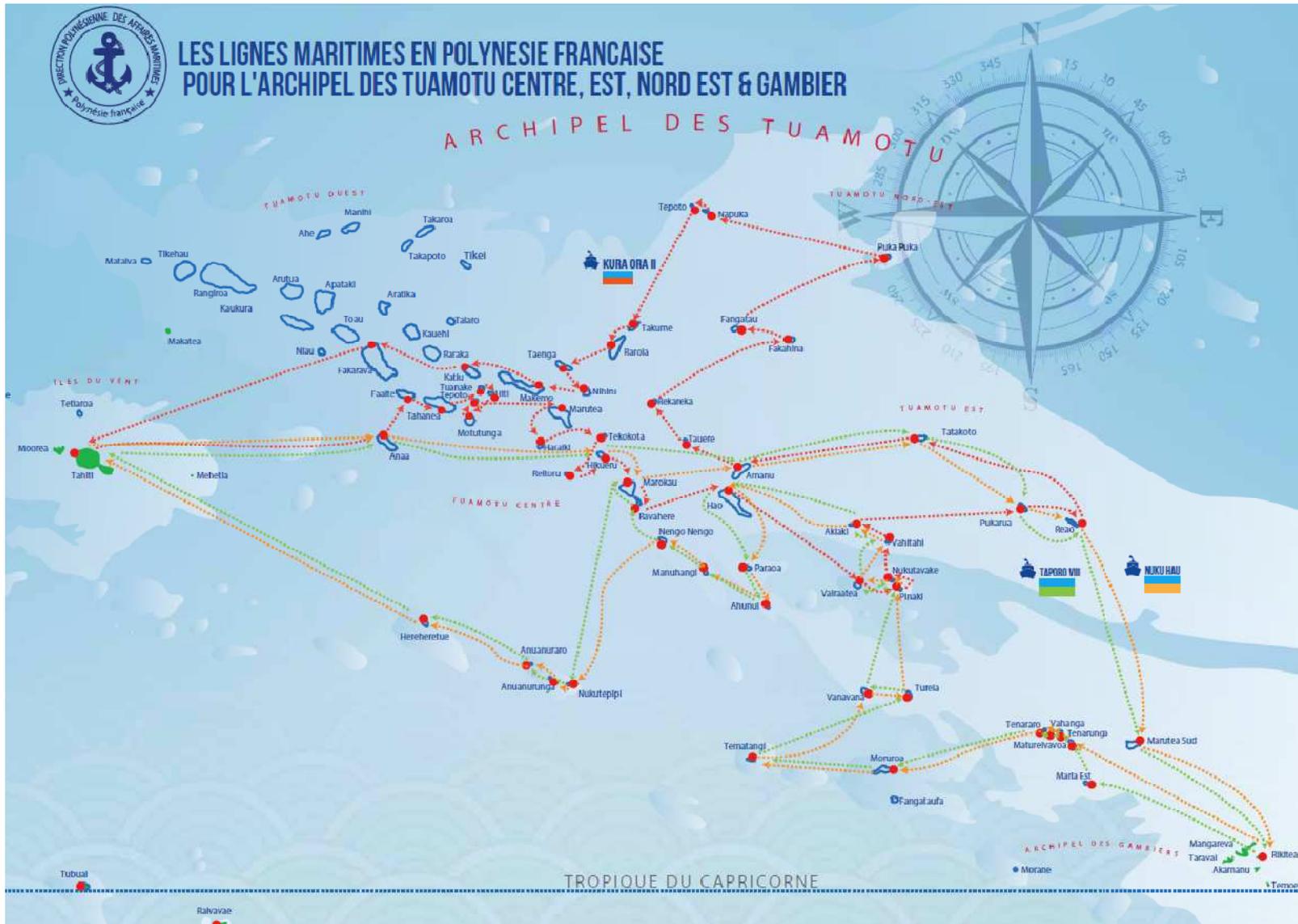
## LES LIGNES MARITIMES EN POLYNÉSIE FRANÇAISE POUR L'ARCHIPEL DE LA SOCIÉTÉ

Lignes maritimes pour l'archipel de la Société

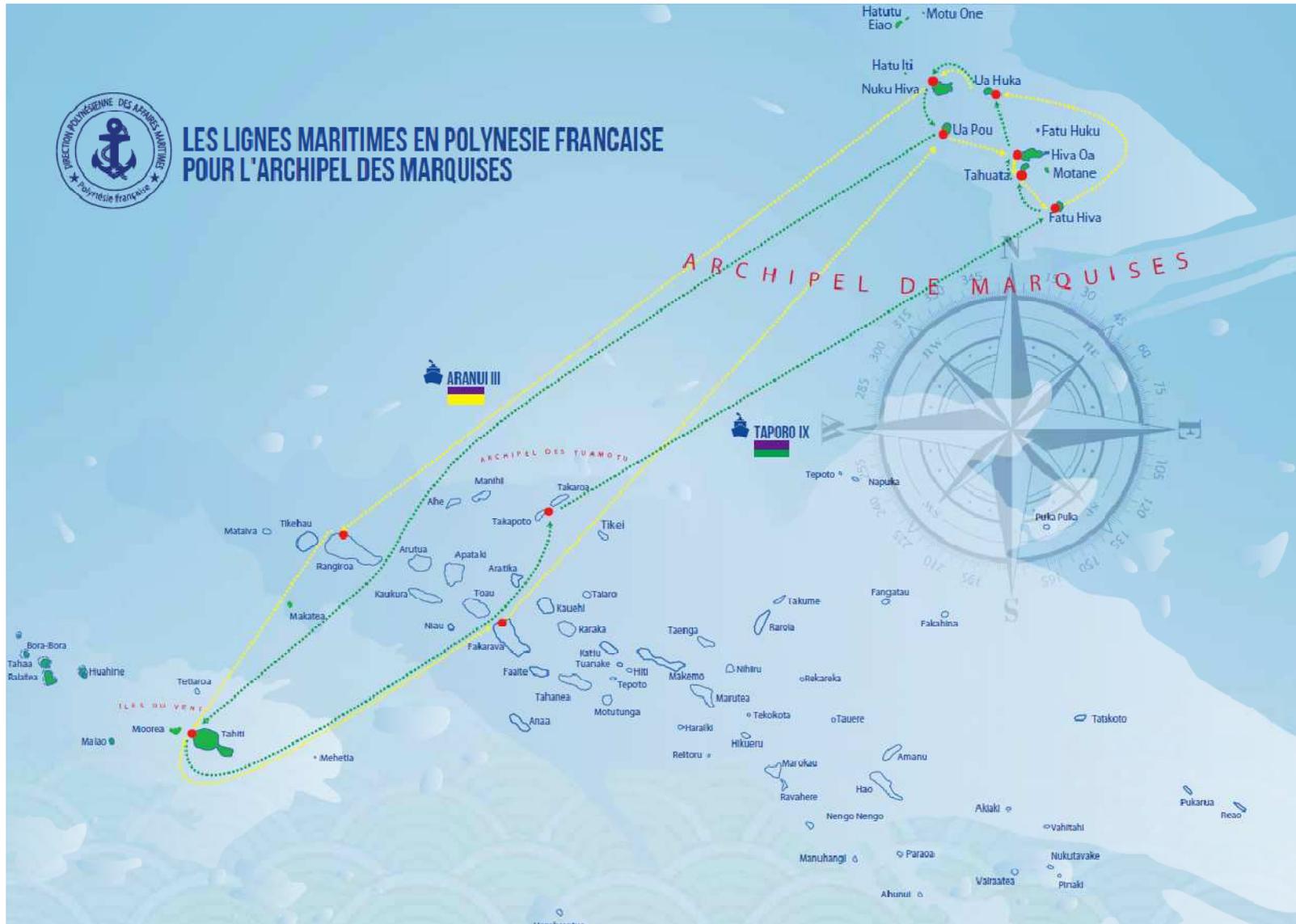




Lignes maritimes pour l'archipel des Tuamotu Centre, Est, Nord Est et Gambier



Lignes maritimes pour l'archipel des Marquises



Lignes maritimes pour l'archipel des Australes



# 6.

## 6.3.2. Archipel de la Société (îles du vent et sous le vent)

### 6.3.2.1. Les trafics

Deux sous-ensembles se distinguent au sein de l'archipel de la Société :

- Les îles du vent, pour lesquelles les relations sont quasi-exclusivement composées de la liaison Tahiti-Moorea, deuxième île de la Polynésie en termes de population (17 000 habitants).
- Les îles sous le Vent, composées de cinq îles principales (Raiatea, Bora Bora, Huahine, Tahaa et Maupiti).

#### ▶ LES ÎLES DU VENT

**La liaison Tahiti-Moorea, avec ses 1,57 million de passagers et 152 500 tonnes de fret transportés en 2014 est la 1<sup>ère</sup> liaison maritime de Polynésie.**

Deux armateurs se partagent le marché :

- Les SNC Aremiti et Aremiti Ferry, détenues par la famille Degage, implantée de longue date, et qui possède actuellement deux navires en service : l'Aremiti Ferry II (ferry de 1000 passagers, pouvant également transporter des voitures et des poids-lourds) et l'Aremiti 5 (NGV de 445 passagers, pouvant également transporter des voitures).
- La SARL SNGV2 Moorea, qui possède le Terevau, NGV de 358 passagers pouvant également transporter quelques voitures.

Il s'agit en grande partie de trajets quotidiens pendulaires dans le sens Moorea-Tahiti pour venir travailler ou faire ses études (il n'y a pas de lycée à Moorea, hormis le lycée agricole).

Les deux autres îles (Tetiaroa et Maiao) ne sont desservies que de manière partielle.

- Tetiaroa est un atoll privé et n'a pas d'habitants permanents. Un complexe hôtelier de luxe a ouvert ses portes en 2014. Sa desserte est assurée par avion pour les passagers (compagnie privée Air Tetiaroa). Pour le fret, seul le Saint Xavier Maris Stella III possède une licence et dessert l'île quelques fois dans l'année. D'autres navires desservant les Tuamotu de l'Ouest avaient également obtenu des dérogations pour desservir l'île pendant la période de construction du complexe hôtelier.
- Maiao n'est desservi que de manière irrégulière, en fonction des besoins. La desserte est assurée par le Taporo VIII ou le Taporo IX.

#### ▶ LES ÎLES SOUS LE VENT

Trois navires desservent les îles sous le Vent depuis Papeete : l'Hawaiki Nui, le Taporo VI et le Taporo VII. Les navires touchent quatre îles différentes (Huahine, Raiatea, Tahaa et Bora Bora) et les escales peuvent être ajustées selon les rotations avec des touchés limités sur certaines îles à l'aller et au retour en fonction de la demande. Les deux navires Taporo transportent environ 60% des volumes de fret de l'archipel, dont le tonnage représente un peu plus de 130 000 tonnes en 2014. Le fret aller représente 86% des tonnages, hydrocarbures en tête avec 43 000 tonnes. Les trafics de produits alimentaires, de matériaux de construction ou de marchandises diverses oscillent entre 20 et 25 000 tonnes. Le principal fret retour correspond aux marchandises diverses (14 000 tonnes), suivi par le coprah (1800 tonnes) et les produits agricoles (1000 tonnes).

# 6.

Les rotations sont réparties tout au long de la semaine, avec minimum un touché par jour sur chaque île : départ de Papeete les mardis et jeudis pour l'Hawaiki Nui et le Taporo VI et départ les lundis, mercredis et vendredis pour le Taporo VII. Cette configuration unique en Polynésie est rendue possible par les faibles distances maritimes à parcourir qui permettent des rotations rapides.

Il s'agit de trois navires de charge qui ne peuvent accepter selon la réglementation en vigueur qu'un nombre très limité de voyageurs à bord (12 maximum). Les conditions de transport sont relativement sommaires et les passagers sont en majorité des agriculteurs qui font le voyage en même temps que leur production qu'ils viennent vendre à Papeete.

Trois autres types de rotations inter-archipel sont à noter :

- Les rotations assurées par la compagnie Maupiti Express (Raiatea, Tahaa et Bora Bora)
- Les rotations assurées par la compagnie Enota Transport Maritime (Huahine, Raiatea, Tahaa et Bora Bora)
- La desserte de l'aéroport de Bora Bora, situé sur un motu. La compagnie Air Tahiti prend en charge gratuitement le transport maritime des passagers aériens entre Vaitape et l'aéroport.

**L'île de Maupiti n'est plus desservie de manière régulière depuis l'arrêt des rotations qui étaient assurées par la Compagnie Maupiti Express. L'approvisionnement de l'île est assuré actuellement par les bateaux de la flottille administrative.**

Toutes les îles sont équipées de ports et de quais permettant l'accueil des caboteurs et le déchargement direct des marchandises.

### 6.3.2.2. Besoins exprimés sur les dessertes

D'une manière générale, la desserte des îles de l'archipel de la Société est satisfaisante :

- La capacité de transport pour le fret est suffisante,
- La fréquence des rotations est bonne, avec un touché minimum tous les jours sur les principales îles. Moorea, de par sa proximité et ses nombreux liens avec Tahiti, est encore mieux desservi avec de nombreuses rotations chaque jour.
- Les infrastructures portuaires sont pour la plupart en bon état et permettent un accueil des caboteurs et un débarquement direct des marchandises sans transbordement sur barge ou baleinière.

Quelques points spécifiques ont cependant été mis en avant par les différents acteurs rencontrés.

#### ▶ LES ILES DU VENT

Deux points particuliers ont été soulignés pour la desserte de Moorea :

#### Organisation de la concurrence

Deux compagnies sont présentes sur la relation Papeete-Moorea depuis la mise en exploitation du Terevau en 2012. Elles sont de taille très différente, l'une étant une société familiale implantée de longue date, l'autre étant une petite société récente ne possédant qu'un navire.

Leur cohabitation est difficile, et la concurrence est forte, engendrant une baisse des tarifs dans l'intérêt des populations.

# 6.

Cette baisse de tarifs entraîne notamment des difficultés financières pour la SNGV2 Moorea, qui exploite le Terevau. Cette société ne peut, de par les caractéristiques de son navire, transporter des poids-lourds.

## Aménagement du port de Vaiare (Moorea)

Après l'aménagement de la gare maritime de Papeete, dont la capacité permet une augmentation importante des trafics et l'accueil de plusieurs navires de manière simultanée, le Port Autonome de Papeete réfléchit à l'aménagement de la gare maritime de Vaiare.

### ▶ LES ILES SOUS LE VENT

Concernant les Iles sous le Vent, les besoins exprimés par les acteurs peuvent être présentés en trois points.

## Amélioration de la desserte passagers depuis Tahiti

Les acteurs ont tous formulé le besoin d'une desserte passagers par voie maritime entre Tahiti et les Iles sous le Vent. Il s'agit d'une demande ancienne, qui correspond à une attente réelle :

- Les différents armateurs présents sur la desserte des ISLV ont tous fait part d'une demande supérieure à leurs capacités actuelles, limité à 12 passagers par voyage. Il n'est pas rare que certaines personnes ne puissent embarquer et doivent attendre le départ suivant.
- Les liaisons aériennes sont chères et de nombreux habitants des ISLV souhaiteraient disposer d'une alternative moins coûteuse.
- L'acheminement des touristes, dès qu'il s'agit d'un groupe, est difficile car la capacité des avions est limitée, à plus forte raison si les bagages sont volumineux. La mise en place d'une liaison maritime permettrait le développement de nouvelles offres touristiques combinées au sein de l'archipel.

Plusieurs tentatives ont été initiées sans que celles-ci ne s'avèrent concluantes. La dernière en date est celle de l'Aremiti 4 (compagnie Roromatai Express) qui a effectué des rotations les vendredis et dimanches entre Papeete, Huahine, Raiatea et Bora Bora entre 2011 et 2013. Sa relative faible taille (49m) s'est notamment avérée insuffisante lors des fortes houles. Précédemment, le King Tamatoa (compagnie Roromatai Ferry), navire à grande vitesse de grande capacité racheté à la SNCM avait navigué pendant 2 mois au début de l'année 2010. L'expérimentation a été suspendue en raison de la non-rentabilité de la desserte, et de la non-obtention de carburant détaxé.

## Desserte intra-archipel desserte spécifique de Maupiti

La desserte intra-archipel est assurée par deux compagnies : Enota Transport Maritime et Maupiti Express.

La desserte de Maupiti n'est plus assurée actuellement que par les navires de la flottille administrative depuis l'arrêt de la desserte par la compagnie Maupiti Express qui est en difficultés financières. Les difficultés de la compagnie sont en grande partie dues à la diminution de la clientèle touristique. Durant les dernières années, la fréquentation est passée en moyenne de 60 touristes par voyages à une vingtaine, ce qui rendait la poursuite de la desserte impossible sur le plan économique. Pour la même raison, la fréquence des rotations entre les autres îles a dû être réduite.

La compagnie Maupiti Express, placée en redressement judiciaire mi 2014, a notamment obtenu l'autorisation d'augmenter ses tarifs pour compenser en partie la diminution de la clientèle.

La desserte de Huahine, plus éloignée que les autres îles, est moins fréquente.

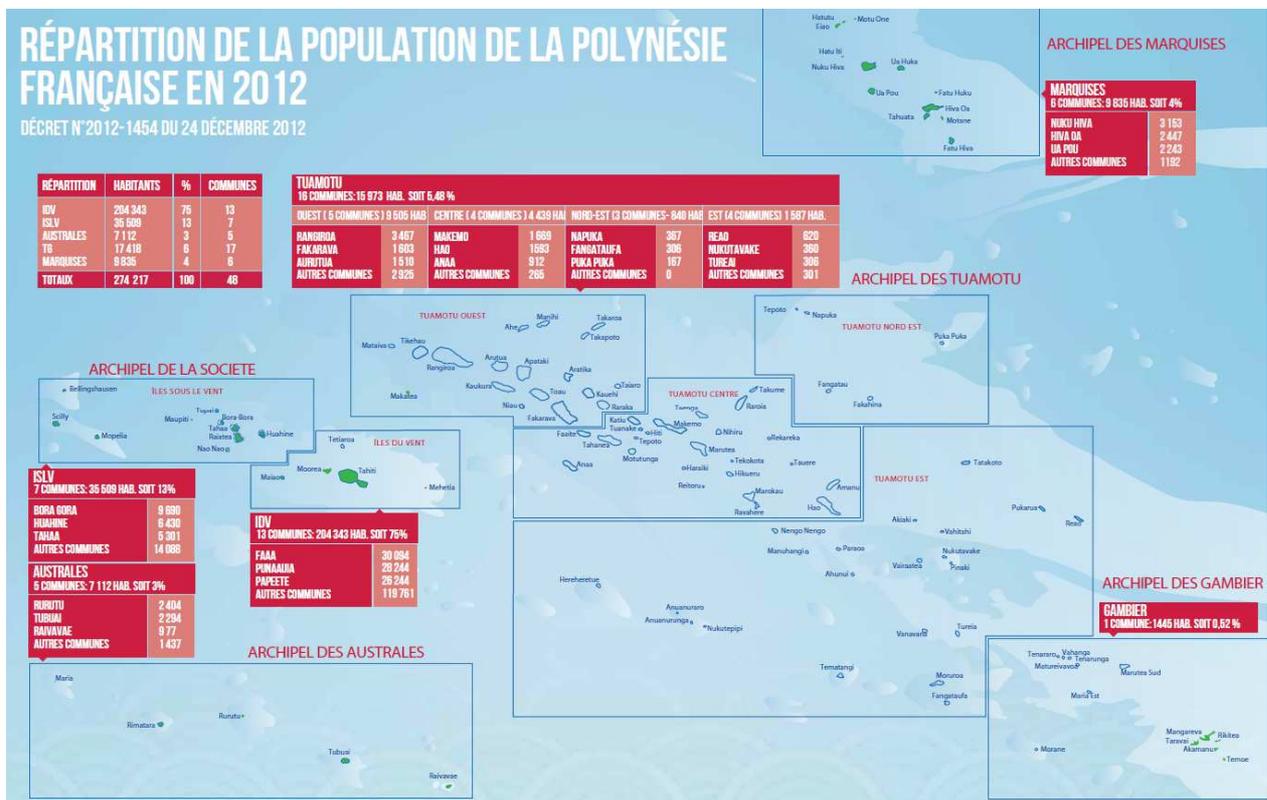
## 6.3.3. Archipel des Tuamotu-Gambier

On distingue cinq sous-ensembles pour l'archipel des Tuamotu-Gambier (TG) qui correspondent aux zones de desserte et de tarification (cf. carte ci-dessous).

	T. ouest	T. centre	T. est	T. nord-est	T. Gambier
<b>Nombre de communes</b>	5	4	3	4	1
<b>Population desservie (2012)</b>	9 505	4 439	840	1 587	1 445
<b>Nombre d'îles</b>	19	24	19	5	6

Pour autant, les licences accordées pour les lignes maritimes ne correspondent pas exclusivement à ces découpages, mais plutôt à des itinéraires élaborés par les armateurs, selon leurs propres critères.

Zones de dessertes et population desservies (2012)



Source : Atlas des lignes maritimes de la Polynésie française et statistiques 2013

On s'aperçoit ainsi que certaines îles bénéficient d'un très grand nombre de touchées, alors même que les tonnages concernés sont assez faibles.

C'est particulièrement le cas de (en 2013<sup>14</sup>) :

<sup>14</sup> Les touchées 2014 n'étant pas encore disponibles au moment de la rédaction, ce sont les trafics et les touchées 2013 qui sont citées.

# 6.

	Population	Touchées 2013	Tonnages 2013
Fakarava	848	130	2 213
Arutua	687	99	1 865
Tikehau	529	98	2 196

## ▶ LES TUAMOTU OUEST

Pour des raisons statistiques, les Tuamotu-Gambier sont décrites individuellement par zone de tarification (cf. carte ci-dessus). Or du point de vue de la desserte maritime, aucun armateur n'a une rotation strictement limitée à une de ces zones. Les licences accordées comprennent la desserte d'îles appartenant à différentes zones. Les tonnages indiqués pour les armateurs correspondent ici au seul tonnage réalisé sur les îles de la zone décrite (ce qui peut expliquer des chiffres parfois très faibles, qu'il faut consolider avec les trafics du même navire sur la ou les autres zones desservies).

Avec 41 000 tonnes transportées en 2014, les Tuamotu ouest (TO) représentent plus de la moitié des trafics (56% en tonnes) que l'ensemble des Tuamotu-Gambier (TG) réalise avec Papeete et 80% des trafics des passagers (1 400 passagers).

5 armateurs se sont partagés ce marché en 2014<sup>15</sup> :

- SNC Hargous et Cie : Cobia III (4 089 tonnes de fret et 700 passagers en 2014),
- SNC Agnieray et Cie : Dory (6 000 tonnes de fret en 2014 et 144 véhicules<sup>16</sup>),
- EURL Transport maritime des Tuamotu ouest (TMTO) : Mareva Nui (10 275 tonnes de fret, 457 passagers, 46 véhicules)
- SARL Société de navigation des Tuamotu (SNT) : Saint-Xavier Maris Stella III (20 478 tonnes de fret, 173 passagers et 5 véhicules).
- SA Compagnie française maritime de Tahiti (CFMT) : Taporo IX (236 tonnes),

Les rotations durent en général 5 à 9 jours, tous les 15 jours, sauf le Dory, dont l'itinéraire est le plus court (4 jours) et qui fait jusqu'à 50 rotations par an.

Tous les navires sont des navires de charge, limités à 12 passagers. Pour ces derniers, les conditions de transport sont relativement rudimentaires (ils dorment sur le pont ou dans un conteneur, sur des nattes – pene – personnelles). Les passagers sont principalement des agriculteurs accompagnant leur production à vendre à Papeete, mais il peut aussi s'agir de déplacement pour des raisons médicales (consultations à Papeete) ou pour des achats. Si la plupart des passagers font l'aller-retour entre leur île et Papeete, il arrive également que les navires transportent des passagers entre deux îles de l'itinéraire (Mareva Nui par exemple).

Les conditions d'accès aux îles sont variables. Sur les 19 îles desservies, on compte 8 îles dotées d'un quai plus ou moins correct et la plupart des îles habitées sont dotées de magasins. Dans tous les autres cas, les

<sup>15</sup> .Les itinéraires des compagnies chevauchant plusieurs groupes d'îles, ne sont indiqués ici que les tonnages réalisés sur les îles de l'archipel analysé, ce qui explique parfois les très faibles tonnages indiqués (par exemple le Taporo IX).

<sup>16</sup> Voitures et 2 roues.

# 6.

conditions d'accès sont beaucoup plus sommaires, les navires pratiquent les déchargements par barges ou baleinières et la vente à l'aventure.

Les marchandises transportées dans le sens de l'aller sont des produits alimentaires des matériaux de construction et des hydrocarbures. Au retour, les navires rechargent principalement du coprah, quelques tonnes de produits de la mer et de la nacre.

Les trois îles réalisant le plus de trafic (60% de la zone de desserte) sont Rangiroa (17 190 tonnes), Takapoto (3 979 tonnes) et Fakarava (3 229 tonnes).

## ▶ LES TUAMOTU CENTRE

En 2014, le trafic fret des îles de Tuamotu centre (TC) représentait 13 600 tonnes soit près de 20% des trafics de l'ensemble des Tuamotu-Gambier (TG). Les passagers ont été 182 à prendre le bateaux, soit 11% de l'ensemble des passagers de l'archipel.

Comme précisé précédemment, on retrouve une partie des armateurs, et leurs navires, desservant les Tuamotu ouest sur certaines îles des TC auxquels viennent s'ajouter d'autres compagnies, et d'autres navires :

- SARL Compagnie maritime des Tuamotu : Kura Ora II (3 169 tonnes),
- SNC Degage et Cie : Cobia 2 (22 tonnes - arrêt du service en 2014),
- SNC Hargous et Cie : Cobia 3 (4 089 tonnes),
- SAS Société de navigation polynésienne (SNP) : Nuku Hau (2 902 tonnes),
- SARL Société de navigation des Tuamotu (SNT) : Saint-Xavier Maris Stella III (178 tonnes),
- SA Compagnie française maritime de Tahiti (CFMT) : Taporo 8 et 9 (6 130 tonnes),
- Flottille administrative : Tahiti Nui 1 et 9 (684 tonnes).

Tous les navires font leurs rotations dans le même sens, avec des jours de départ de Papeete parfois en décalage et des dessertes d'îles variables d'une rotation à l'autre. Les rotations durent parfois plus d'une quinzaine de jours. Certaines îles sont ainsi desservies tous les 15 jours ou tous les mois, parfois en alternance avec d'autres îles.

**L'organisation des rotations dans un sens particulier permet d'éviter le passage trop rapproché de navires de compagnies différentes ce qui ne permettrait pas aux habitants des îles d'avoir le temps de reconstituer leur stock de marchandises à charger.**

Tous les navires sont des navires de charge, limités à 12 passagers (sauf le Tahiti Nui 1 mais qui ne fait qu'une desserte ponctuelle). Comme précédemment, les conditions de transport pour les passagers sont relativement rudimentaires.

Les conditions d'accès aux îles sont également très sommaires. Sur les 24 îles desservies, on compte seulement 5 îles dotées de quais (Faaite, Hao, Katiu, Makemo et Raroia). Partout ailleurs, les navires déchargent par barges ou baleinières

Sur les 13 640 tonnes transportées au total, 80% sont déchargées dans les îles (produits alimentaires, matériaux de construction et hydrocarbures principalement). Comme aux TO, les navires rechargent essentiellement du coprah et de la nacre.