



Avec le concours de



Phase 2 - Détermination des conditions optimales de fonctionnement du transport interinsulaire

juin 15

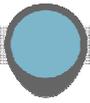
Ministère de l'Équipement, de l'Aménagement, de l'Urbanisme et des Transports Intérieurs de Polynésie française



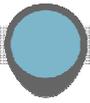
Schéma Directeur des déplacements durables interinsulaires de Polynésie française (2015-2025)

En partenariat avec :

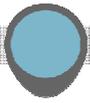




Préambule	6
1. Présentation générale de la démarche d'études	7
1.1. Présentation générale	7
1.2. Organisation en groupe de travail	7
1.2.1. Composition du groupe de travail	7
1.2.2. Fréquence de rencontre du Groupe de travail	7
1.2.3. Durée de rencontre du Groupe de travail	8
1.2.4. Productions du groupe de travail	8
2. Hypothèses-cadres et projections de trafics	9
2.1. Hypothèses-cadres	9
2.1.1. Situation de base (état zéro)	9
2.1.2. Hypothèses de simulations retenues pour les facteurs impactant les transports dans les 10 prochaines années	12
2.1.3. Hypothèses en matière de mesures connexes au secteur des transports interinsulaires	21
2.1.4. Hypothèses générales pour la détermination des impacts énergétiques, GES et carbone	21
2.2. Projections de trafics sur 10 ans sur la base des hypothèses-cadres (hors solutions de transports)	22
2.2.1. Projections PAX	23
2.2.2. Projections fret	24
2.3. Analyse de l'adéquation entre l'offre et les projections de trafics	24
2.3.1. Adéquation entre capacité de transports et projections de trafics réalisées	24
2.3.2. Adéquation entre moyens de transports et besoins de transports	24
3. Scénario cible de transports	26
3.1. Trois objectifs clairs pour les 10 prochaines années	26
3.2. Objectif A : Donner au Pays les outils et les moyens permettant d'assurer pleinement son rôle d'Autorité Organisatrice des Transports interinsulaires avec une coordination accrue entre acteurs institutionnels (Pays-Etat-Communes) et une meilleure régulation des transports	27
3.2.1. L'application d'un régime juridique rénové pour l'organisation des dessertes de transports interinsulaires (OSP)	27
3.2.2. La création d'un organe de suivi et de contrôle des opérateurs et de l'action du Pays en matière de transports interinsulaires et d'une instance de concertation Pays-opérateurs	28
3.2.3. La création d'un organe de coordination dédié entre le Pays, l'Etat et les communes	29
3.2.4. Une meilleure appropriation des compétences communales en matière de transports et une identification plus fine des besoins	29
3.2.5. Une réflexion sur la place du Pays dans le capital d'Air Tahiti	30



3.2.6.	La poursuite du recentrage du rôle de la flottille administrative	30
3.2.7.	Une gestion externalisée et unifiée des aérodromes du Pays	30
3.3.	Objectif B : Améliorer l'efficacité des transports interinsulaires, notamment en matière de réponse aux besoins des usagers, d'efficacité énergétique et d'intermodalité	31
3.3.1.	Le développement d'une logique d'intermodalité	31
3.3.2.	La mise en place de solutions de transports pour les îles présentant une situation d'enclavement particulièrement importante pour les passagers	32
3.3.3.	La réhabilitation plus régulière et mieux ciblée des infrastructures de transports	32
3.3.4.	La réhabilitation plus régulière et mieux ciblée des infrastructures de transports	33
3.3.5.	L'harmonisation de la desserte ATR sur l'ensemble du Pays et/ou la détermination de dessertes alternatives pour les aérodromes 1-B	34
3.3.6.	La définition d'options de transports de passagers particulières pour les ISLV	35
3.3.7.	La définition d'options de transport de fret pour certaines situations particulières	36
3.3.8.	L'amélioration des conditions d'EVASAN : le balisage des pistes	36
3.3.9.	L'amélioration des conditions de transports scolaires	37
3.3.10.	L'amélioration de l'efficacité énergétique des transports	37
3.3.11.	La mise en place de moyens de réservation des billets de transport plus lisibles et actualisés	38
3.4.	Objectif C : Favoriser le développement économique durable du Pays et de ses archipels à travers des mesures d'accompagnement à la politique des transports interinsulaires	38
3.4.1.	Le renforcement de la structuration du territoire : les pôles de développement économique à l'échelle des archipels	38
3.4.2.	La mise en place de moyens de stockage de carburant plus adaptés dans les îles	40
3.4.3.	La mise en place de moyens de conditionnement des déchets sur les îles	40
3.4.4.	L'amélioration des conditions de pré et post-acheminement du fret maritime	40
3.4.5.	Un meilleur ciblage des aides à l'investissement (défiscalisation)	41
3.4.6.	La rénovation du régime des aides aux hydrocarbures	41
3.4.7.	L'optimisation des aides au transport de fret pris en charge par le Pays	42
3.4.8.	La pérennisation du métier de marins par une formation plus adaptée	42
3.4.9.	L'ouverture de certains aérodromes du Pays à la desserte internationale	42
3.5.	Synthèse	43
3.5.1.	Classification stratégique des options retenues	43
3.5.2.	Principaux impacts des options retenues (vision consolidée)	45
4.	Proposition de scénario cible	47
5.	Annexes : fiches options	49
5.1.	Fiches réalisées par objectifs et thématiques	49
5.2.	Fiches n°1 : Externalisation de la gestion des aérodromes	51
5.2.1.	Éléments de réflexion	51



5.2.2.	Commentaires complémentaires pour amélioration de la compréhension du sujet	52
5.3.	Fiche n°2 : Gouvernance d'Air Tahiti	54
5.3.1.	Eléments de réflexion	54
5.3.2.	Commentaires complémentaires pour amélioration de la compréhension du sujet	55
5.4.	Fiche n°3 : Flottille administrative	56
5.4.1.	Eléments de réflexion	56
5.5.	Fiche n°4 : Affirmation des compétences communales en matière de transports	57
5.6.	Fiche n°5 : Coordination renforcée Pays-Etat-Communes en matière de transports	58
5.7.	Fiche n°6 et 7 : OSP	59
5.7.1.	Note de travail	59
5.8.	Fiche n°8 : Mise en place d'un organe de suivi et de contrôle	63
5.9.	Fiche n°9 : optimisation des aides aux hydrocarbures	64
5.9.1.	Eléments de réflexion	64
5.9.2.	Commentaires complémentaires pour amélioration de la compréhension du sujet	65
5.10.	Fiche n°10 : Harmonisation du type d'aérodromes sur le Pays (desserte ATR)	66
5.11.	Fiche n°11 : Réhabilitations d'infrastructures et accessibilité EVASAN (balisage)	68
5.12.	Fiche n°12 : Internationalisation aérodromes	70
5.12.1.	Eléments de réflexion	70
5.12.2.	Commentaires complémentaires pour amélioration de la compréhension du sujet	71
5.13.	Fiche n°13 : Intermodalité (programmation générale)	72
5.14.	Fiche n°14 : Stratégie de financement des navires	73
5.15.	Fiche n°15 : Stratégie de renouvellement des navires	75
5.16.	Fiche n°16 : Stratégie de financement aéronefs	77
5.17.	Fiche n°17 : Stratégie de renouvellement des aéronefs	77
5.18.	Fiche n°18 : Formation des marins	79
5.19.	Fiche n°19 : Marquises : Desserte intérieure maritime	80
5.19.1.	Eléments de réflexion	80
5.19.2.	Commentaires complémentaires pour amélioration de la compréhension du sujet	81
5.20.	Fiche n°20 : Australes : mise en place d'une nouvelle desserte maritime (2^{ème} opérateur)	82
5.20.1.	Eléments de réflexion	82
5.20.2.	Commentaires complémentaires pour amélioration de la compréhension du sujet	83
5.21.	Fiche n°21 : Australes : voies d'amélioration de la desserte scolaire et sanitaire à Rapa (maritime)	85
5.21.1.	Eléments de réflexion	85

5.21.2.	Commentaires complémentaires pour amélioration de la compréhension du sujet	86
5.22.	Fiche n°22 : Tuamotu-Gambier : desserte maritime intra-archipel	87
5.22.1.	Éléments de réflexion	87
5.22.2.	Commentaires complémentaires pour amélioration de la compréhension du sujet	88
5.23.	Fiche n°23 : ISLV : desserte maritime intérieure (Maupiti)	89
5.23.1.	Éléments de réflexion	89
5.23.2.	Commentaires complémentaires pour amélioration de la compréhension du sujet	90
5.24.	Fiche n°24 : IDV : mise en place d'une desserte maritime fret Tahiti / Moorea	92
5.24.1.	Éléments de réflexion	92
5.24.2.	Commentaires complémentaires pour amélioration de la compréhension du sujet	93
5.25.	Fiche n°25 : Renforcement de la desserte maritime de Hao	94
5.25.1.	Éléments de réflexion	94
5.25.2.	Commentaires complémentaires pour amélioration de la compréhension du sujet	95
5.26.	Fiche n°26 : Rapatriement déchets	97
5.27.	Fiche n°27 : Navire dédié au transport d'hydrocarbures	98



▶ OBJET DU PRESENT RAPPORT

Le présent rapport s'inscrit dans la deuxième phase de l'étude, suite au diagnostic réalisé entre les mois de mars et de mai 2015 (rapport de phase 1).

Ce rapport a pour objet de déterminer les conditions optimales de fonctionnement du transport interinsulaire pour les 10 prochaines années à travers l'étude de multiples solutions de transports et la préfiguration d'un scénario cible de transports, qui constituera la base de l'élaboration du Schéma Directeur (à élaborer dans le cadre de la phase 3 de l'étude).

Les éléments d'analyses ont pour vocation de faire ressortir des principes / orientations pour les 10 prochaines années. Les conditions de mise en œuvre de ces principes et orientations sont évaluées globalement. Il n'appartient pas au Schéma Directeur de préciser à ce stade toutes les incidences techniques, juridiques ou financières de chacune des orientations. Ces éléments entrent dans le cadre de la mise en œuvre dudit Schéma et seront précisés in fine en fonction de l'évolution du contexte des transports dans les 10 prochaines années.

▶ ORGANISATION DES ETUDES

Un Groupe de travail réunissant des représentants du Ministère chargé des transports (conseillers du Ministre, Directeur de la DAC, Directrice de la DPAM), des représentants de l'ADEME et les experts du Groupement a été mobilisé au cours du mois de mai et du mois de juin pour travailler et échanger sur des options de transports issues des préfigurations d'orientations formalisées dans le diagnostic de phase 1.

Les membres du Groupe de travail ont élaboré 29 « fiches-options » de transports interinsulaires décrivant l'option envisagée par thématique, les mesures d'accompagnement/préalables à la mise

en œuvre de l'option, l'ensemble des impacts de l'option sur les transports interinsulaires (notamment organiques, budgétaires, environnementaux, énergétiques) ainsi que la date envisagée de mise en œuvre de l'option de transports.

Chaque option a fait l'objet d'une revue par le Groupe de travail. Ces options ont permis in fine de travailler le scénario cible et de le structurer pour les 10 prochaines années.

L'ensemble des fiches options est intégré en annexe au présent rapport.

▶ PRESENTATION DU RAPPORT

Le rapport a fait l'objet d'une présentation Powerpoint au cours des réunions suivantes :

- Comité de suivi : 16 juin
- Réunion interministérielle : 20 juin
- Comité de Pilotage : 25 juin

▶ VERSION DU RAPPORT

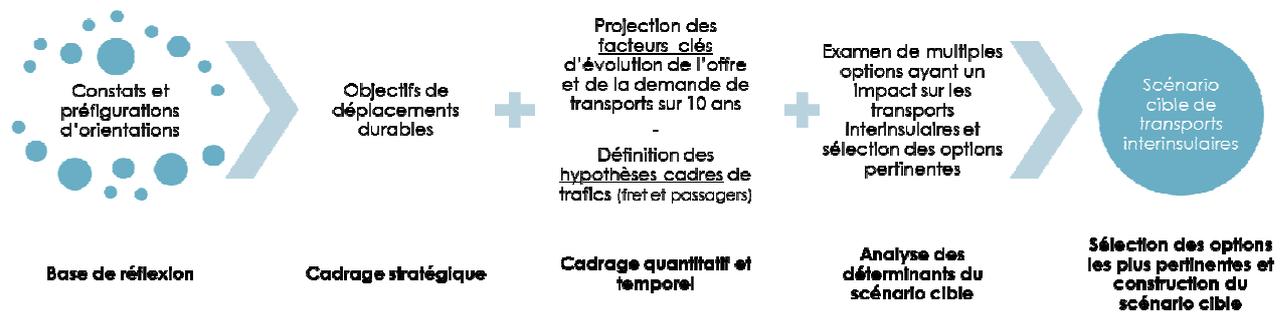
Version finale du 23 juin 2015

1.

1. PRESENTATION GENERALE DE LA DEMARCHE D'ETUDES

1.1. Présentation générale

Le schéma ci-dessous présente la démarche de réflexion envisagée pour déterminer le scénario cible de transports interinsulaires :



Cette démarche a fait l'objet d'une validation lors de la réunion de travail du 19 mai 2015 avec le MET.

1.2. Organisation en groupe de travail

1.2.1. Composition du groupe de travail

Il a été déterminé que le Groupe de travail serait composé des membres suivants :

- Patrice Perrin (MET)
- Renaud Kretly (MET)
- Cathy Rocheteau (DPAM)
- Jean-Christophe Shigetomi (DAC)
- ADEME (1)
- Experts du Groupement présents sur place.

Des intervenants extérieurs ou des rendez-vous spécifiques ont été sollicités périodiquement pour travailler de concert sur les options de transports retenues et alimenter les débats.

1.2.2. Fréquence de rencontre du Groupe de travail

La fréquence de rencontre a été de 1 à 2 fois par semaine depuis le 19 mai 2015.

1.

1.2.3. Durée de rencontre du Groupe de travail

La durée des rencontres était de 2 heures à 4 heures selon l'ordre du jour.

1.2.4. Productions du groupe de travail

Le groupe de travail a produit des fiches options dont le contenu a servi de base pour élaborer le scénario cible de transports interinsulaires. Les fiches options détaillées sont intégrées en annexe au présent rapport. Elles ne concernent pas toutes les orientations retenues mais essentiellement celles dont les impacts ont nécessité des études particulières ou nécessitent des explications complémentaires.

2.

2. HYPOTHESES-CADRES ET PROJECTIONS DE TRAFICS

2.1. Hypothèses-cadres

2.1.1. Situation de base (état zéro)

L'état zéro a été élaboré sur la base des données disponibles pour 2014 concernant :

- Les trafics passagers et fret (aériens, maritimes),
- Le matériel de transports existant (aéronefs et navires),
- La capacité de transport actuelle du matériel existant,
- La fréquence de desserte réelle constatée sur les îles,
- La consommation annuelle de carburant en matière aérienne et maritime et son impact GES : **de l'ordre de 125.000 tonnes CO².**

Les données ont été regroupées par archipels et pour certaines liaisons, notamment aériennes, par origine-destination.

Les informations obtenues sont légèrement différentes de celles prises en compte par le rapport de diagnostic. Ainsi Air Tahiti a pu traiter les données de fréquentation Origines/Destinations (OD) par relation pour 2013 et 2014, alors que jusqu'à présent seules étaient connues les fréquentations Arrivées/Départs (AD) par aéroport ou aérodrome.

Combinées aux données fournies par la DPAM pour le mode maritime on peut ainsi reconstituer l'état initial des déplacements pour l'année 2014, avec **un total de plus de 2,4 millions de passagers (OD).**

Les principaux déplacements (OD) interinsulaires de passagers en Polynésie française en 2014

Subdivisions	Nb passagers maritime	Nb passagers aérien		
		Total	dont Résidents	dont Touristes
Déplacements OD Tahiti	1 582 130	576 890	390 140	186 750
Déplacements OD autres îles	290	132 630	64 650	67 980
Total Polynésie française	1 582 420	709 520	454 790	254 730

Sources : DPAM, Air Tahiti

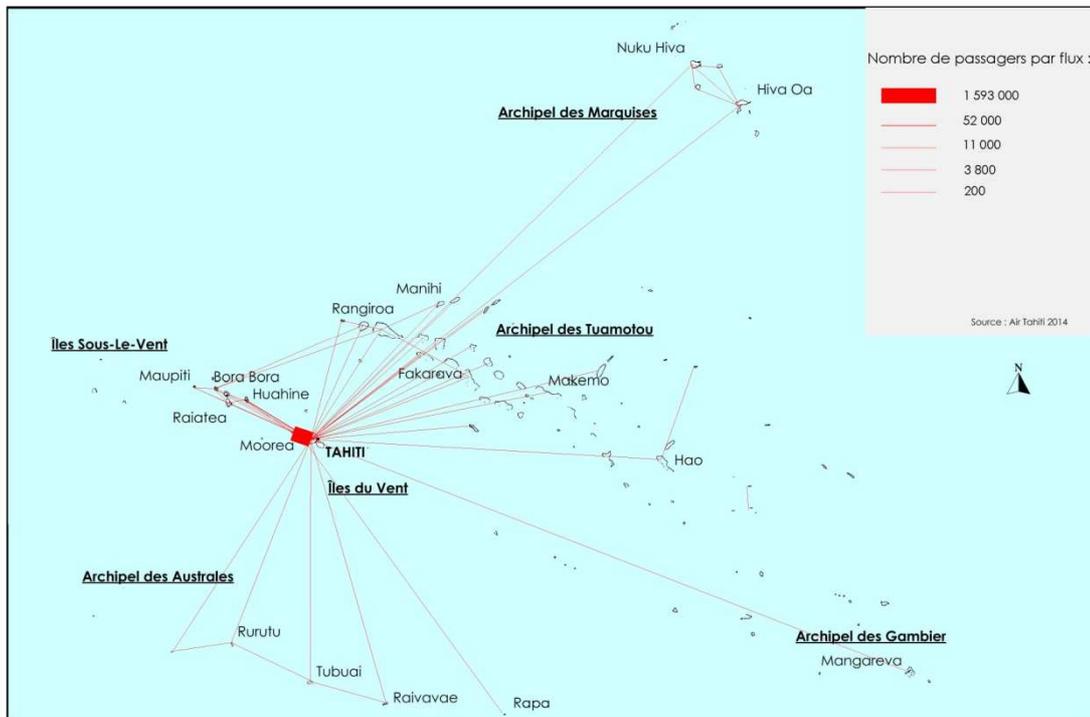
Note : Pour les données de déplacements du mode aérien, il manque les informations par OD des compagnies Air Archipel et Pol'Air qui ne sont pas disponibles à ce niveau de détail. Le trafic opéré par ces compagnies devrait se situer à un niveau inférieur à 2.000 passagers.

2.

- Pour le mode maritime, le trafic de passagers est dominé par les déplacements entre Moorea et Tahiti (99%). Ceux-ci diminuent régulièrement depuis 2011 (-2,2% entre 2011 et 2014). Toutefois cette tendance est plus marquée pour les destinations lointaines (-8,5% sur la même période)¹.
- Pour le mode aérien, les résidents représentent globalement 2/3 des déplacements contre 1/3 pour les touristes, sauf entre Tahiti et Bora Bora où cette répartition est inversée. Pour les déplacements entre les îles hors Tahiti (20% des déplacements), la part de touristes et de résidents est pratiquement équivalente. Par rapport à 2013, le trafic global diminue de 1,6%. La diminution des déplacements des résidents (-3,4%) est limitée par la progression de ceux des touristes (+1,8%) et surtout sur les OD hors Tahiti (+5,1%)².

Le traitement cartographique de ces données est représenté au moyen des cartes suivantes qui présentent respectivement la situation avec et sans les déplacements entre Moorea et Tahiti.

Nombre de déplacements aériens et maritimes confondus supérieurs à 200 passagers entre les îles de la Polynésie Française en 2014.



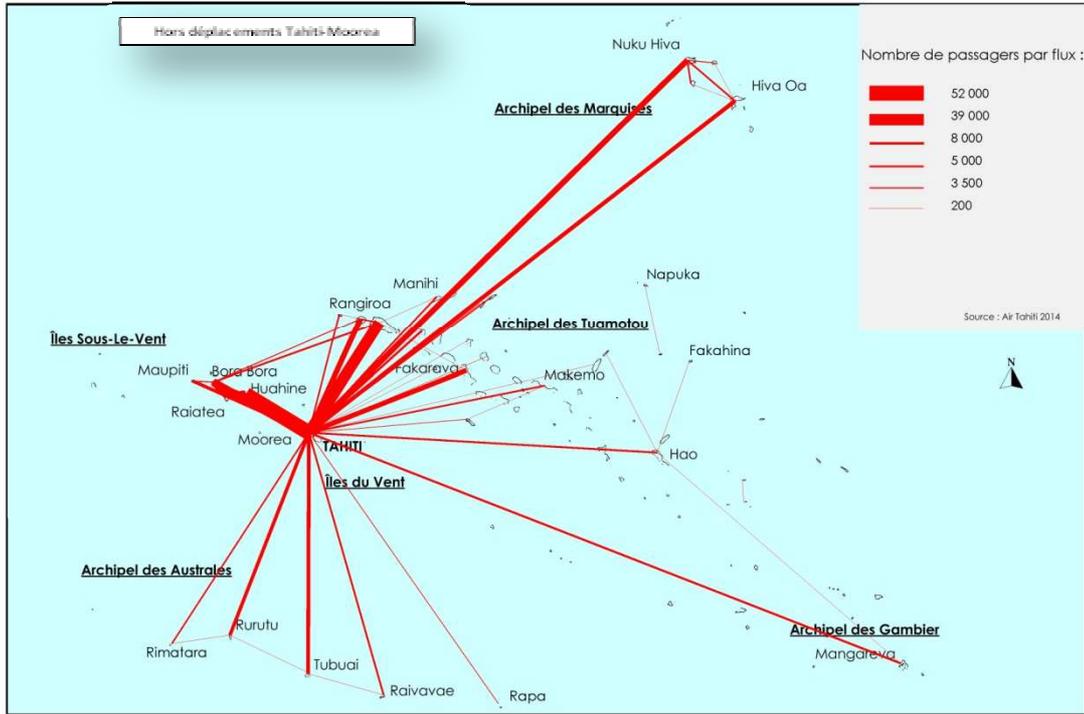
* Pour des motifs de présentation, l'île de Rapa n'est pas positionnée selon sa localisation géographique.

¹ Pour le mode maritime, tous les déplacements sont enregistrés A/D en relation avec Tahiti, alors que les observations montrent qu'il existe des relations entre les îles hors Tahiti. Seules celles internes aux Marquises ont pu être identifiées à partir des indications de l'Aranoi.

² Pour le mode aérien, les statistiques des « résidents » incluent les achats de billets sur place réalisés par les touristes ou « visiteurs ». Elles surestiment donc légèrement ce poste et sous-estiment la part réelle des touristes.

2.

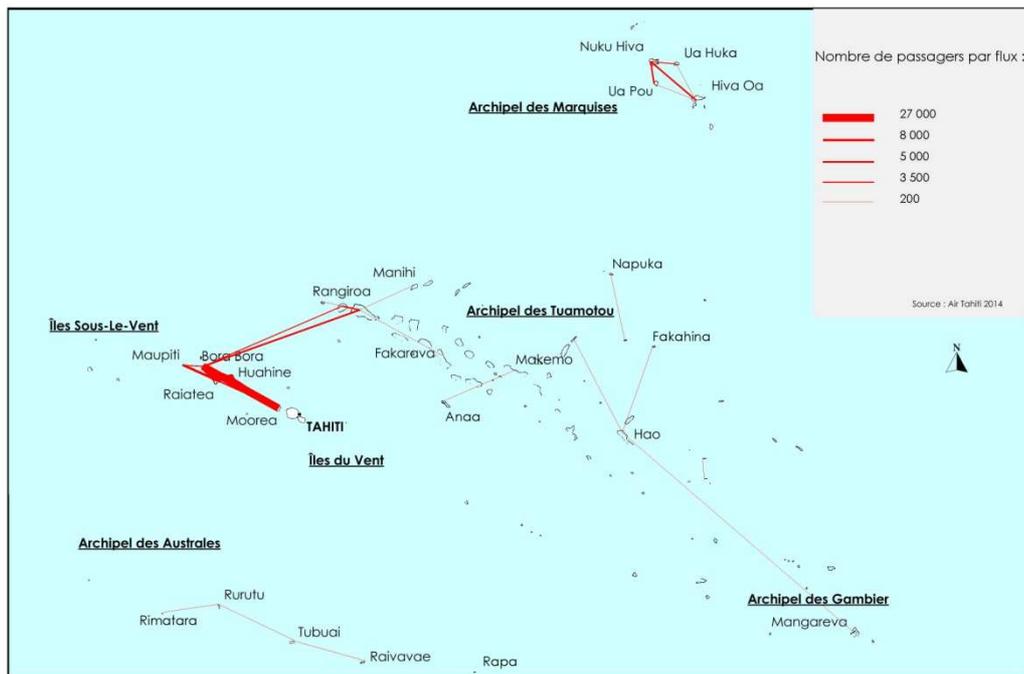
Nombre de déplacements aériens et maritimes confondus supérieurs à 200 passagers entre les îles de la Polynésie Française en 2014.



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

La carte suivante présente les déplacements réalisés avec des origines et destinations ne comprenant pas l'île de Tahiti.

Nombre de déplacements aériens et maritimes confondus supérieurs à 200 passagers entre les îles de la Polynésie Française en 2014 sans Tahiti.



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

2.

Les principaux trafics interinsulaires de marchandises en Polynésie française en 2014

En tonnes	Fret maritime 2014	Tmca 2011 - 2014
Polynésie française	420 320	1,7%

Sources : DPAM, DAC

Note : les statistiques de fret aérien ne sont pas connues pour 2014. En 2012 cette activité représentait moins de 1% du volume traité par le mode maritime.

2.1.2. Hypothèses de simulations retenues pour les facteurs impactant les transports dans les 10 prochaines années

2.1.2.1. Hypothèses macro-économiques et démographiques

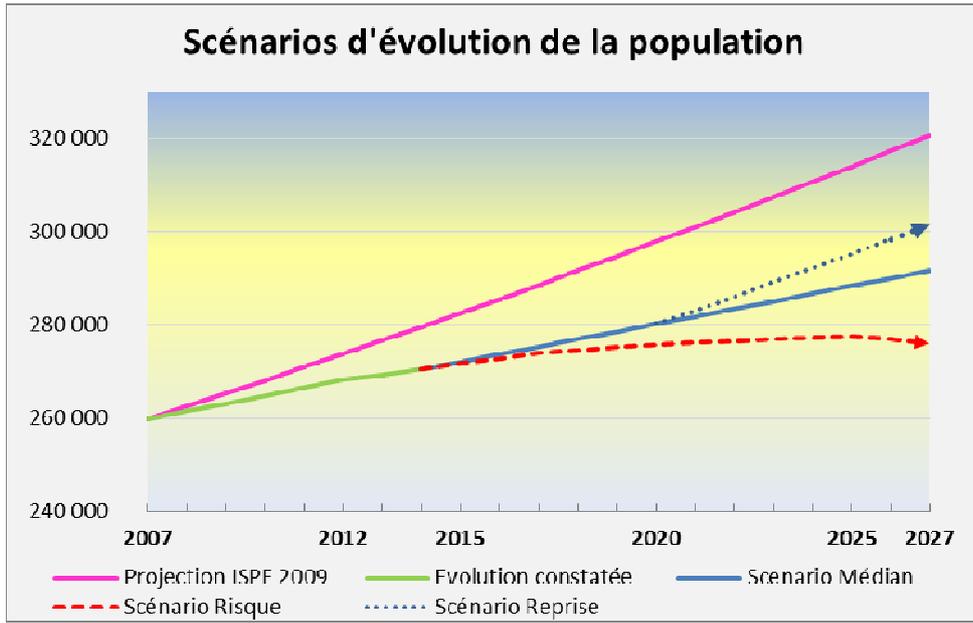
Les principales évolutions macro-économiques et démographiques retenues sont les suivantes :

Nature des hypothèses	Hypothèses retenues	Observations
Evolution du PIB	Légère amélioration de court terme : croissance « atone » (+0,6 %/ an)	Absence d'indicateurs significatifs en vue d'une inversion marquée des
Evolution population	Scénario Médian 2025 : 288.400 hab. - Tahiti : 196.400 - Autres îles : 92.000	Trois scénarios d'évolution sont vraisemblables en fonction des politiques de développement de long terme
Evolution migrations	Stabilisation	Risque d'un scénario où le solde migratoire continue à se creuser
Evolution moyenne d'âge	Augmentation à 35 ans (estimation)	Tendance lourde, mais avec un risque de légère diminution (scénario Risque)
Evol. fréquentation touristique	300.000 touristes en 2020 (Objectif : Ministère du Tourisme)	Les nouveaux flux seront localisés sur l'île de Tahiti : un impact limité sur les déplacements inter îles.

Pour les scénarios d'évolution de la population :

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

2.



2.

2.1.2.2. Hypothèses en matière d'évolution de la situation climatique

Le Plan Climat Stratégique s'est appuyé sur les projections établies par le GIEC pour déterminer les évolutions des aléas climatiques à l'horizon 2100. Bien que définis à l'échelle régionale voire continentale, ces scénarios permettent de caractériser les impacts à moyen long terme des changements climatiques pour la Polynésie française.

Le GIEC propose quatre scénarios (A1, A2, B1 et B2) fondés sur une évaluation des forces motrices des émissions telles que les paramètres démographiques, socio-économiques, technologiques et environnementaux.

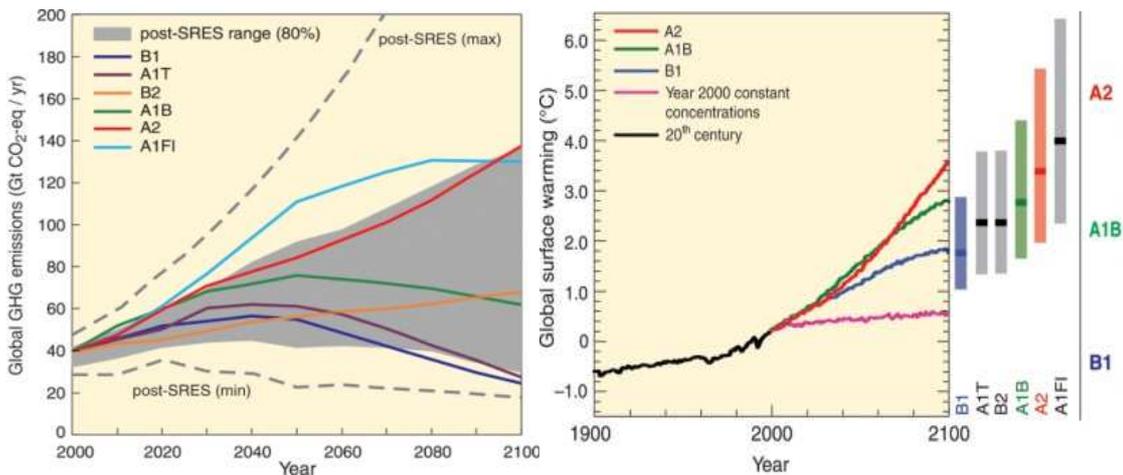
Les quatre familles de scénarios du GIEC

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

2.1.2.3. Projections globales pour les scénarios A2, B2 et A1B

Les projections climatiques pour les quatre scénarios du GIEC sont relativement détaillées au niveau planétaire, mais assez peu au niveau régional. A l'échelle de la Polynésie française, nous disposons de trop peu de données pour effectuer une comparaison fine des scénarios climatiques.

2.



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

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

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

Le GIEC reportait en 2007 que le niveau global moyen de la mer avait augmenté de 1,8mm par an durant la période 1961-1993, et de 3,1mm par an entre 1993 et 2003. Les projections du GIEC pour le XXIème siècle sont dans le même ordre de grandeur que pour la décennie 1993 – 2003, c'est-à-dire autour de 3,5mm par an, soit pour 2100 une élévation de 40 +/-20 cm au-dessus du niveau actuel. Une légère révision à la hausse semble émerger maintenant, suite à un certain nombre d'études récentes. Une fourchette de 50 cm à 100 cm en 2100 est souvent avancée.

En ce qui concerne le régime de précipitations, le GIEC prévoit une augmentation des précipitations dans les régions tropicales où il pleut aujourd'hui le plus (la Zone de Convergence Inter Tropicale), une augmentation dans les hautes latitudes, et une diminution dans les sub-tropiques (là où il fait le plus sec aujourd'hui).

2.1.2.4. Choix du scénario pour la Polynésie française

Dans son rapport de 2007, le GIEC estime que le scénario A1B est le plus probable parmi les quatre autres.

Pour l'ensemble de ces raisons, le Plan Climat Stratégique de la Polynésie française avait retenu le scénario A1B.

► PROJECTIONS CLIMATIQUES POUR LA ZONE DU PACIFIQUE SUD SELON LE SCENARIO A1B

Les projections à l'échelle de la Polynésie française sont rares, elles portent en général sur l'ensemble géographique « Pacifique Sud » qui est très vaste (depuis l'Australie, jusqu'à la côte ouest de l'Amérique du Sud).

► IMPACTS DU SCENARIO A1B POUR LA POLYNESIE FRANÇAISE

(i) TEMPERATURE DE L'AIR

Les projections du GIEC pour la fin du siècle sont de l'ordre d'une augmentation de la température atmosphérique pour le Pacifique Sud.

2.

Variation des températures atmosphériques³ projetées pour 2080 – 2099 par rapport à 2000

Pacifique Sud	Saison	Evolution de la Température (°C)		
		Min	Moy	Max
	DJF	1,4	1,8	3,2
	MAM	1,4	1,9	3,2
	JJA	1,4	1,8	3,1
	SON	1,4	1,8	3,0
	Annuel	1,4	1,8	3,1

Les projections d'élévation de température annuelle au niveau du Pacifique selon le scénario A1B sont de l'ordre de +1,8°C. L'augmentation des températures saisonnières est relativement uniforme. Par comparaison, pour le même scénario, mais au niveau global, le GIEC prévoit une augmentation de la température moyenne de 2,8°C pour la fin du XXIème siècle.

(ii) TEMPERATURE DE L'EAU

La hausse de la température de l'atmosphère se répercute sur la température de l'océan qui en conséquence, augmente également.

Selon les prévisions du scénario A1B, une augmentation de la température de surface des océans de 1°C est prévue,⁴ engendrant notamment les conséquences suivantes :

- augmentation du vent à la surface de l'eau, ce phénomène conduit à une amplification des tempêtes, avec des vents potentiellement plus fort ;
- formation des cyclones.

(iii) NIVEAU DE LA MER

Dans son rapport de projections régionalisées de 2007, le GIEC prévoit une augmentation du niveau de la mer comprise entre 25cm et 60 cm pour la fin du XXIème siècle par rapport à la fourchette 1980 - 1999.

Cependant, deux facteurs sont à prendre en compte : la répartition de l'élévation du niveau marin ne sera pas uniforme géographiquement du fait des variations de densité et de salinité et des changements de circulation d'une part ; d'autre part, ces valeurs tiennent uniquement compte de l'effet stérique (environ 70% de l'effet total) mais négligent encore pour le moment les effets liés à la fonte des calottes glacières. Cette approximation implique d'évaluer à la hausse l'augmentation du niveau de la mer.

(iv) VARIATION DU REGIME DE PRECIPITATIONS

Des perturbations des régimes de pluie actuels sont à attendre ; elles restent cependant difficilement prévisibles.

En effet, les changements dans les niveaux de précipitations sont notamment commandés par une variabilité interannuelle (phénomène El-Niño/La-Niña) ; on ignore encore quels seront les effets du changement climatique sur cette variabilité naturelle.

La difficulté des projections sur la Polynésie française relève également du fait qu'il existe une variabilité climatique assez importante entre les différents archipels.

³<http://www.ipcc.ch/pdf/assessment-report/ar4/wg1/ar4-wg1-chapter11.pdf>

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

2.

Quoi qu'il en soit, le scénario A1B prévoit une augmentation moyenne annuelle des précipitations de l'ordre de +3% ; la plupart de ces augmentations porterait sur la première moitié de l'année.

Variation des précipitations⁵ projetées pour 2080 - 2099

		Variation des précipitations (%)		
Pacifique Sud	Saison	Min	Moy	Max
	DJF	-6	4	15
	MAM	-3	6	17
	JJA	-2	3	12
	SON	-8	2	5
	Annuel	-4	3	11

Bien qu'il n'existe pas de projections des précipitations spécifiques pour les différents archipels de Polynésie française, un zoom des projections globales du GIEC indique :

- Une augmentation des précipitations d'ici 2100 au Nord des Marquises (de + 5% à + 20%) à toutes les saisons ;
- Dans les îles de la Société, une augmentation modérée des précipitations (de +5% à + 15%) est projetée pendant la saison sèche (Juin, Juillet, Août) ;
- Une augmentation modérée des précipitations (de +5% à +15%) est projetée au Sud des Australes pendant la saison humide (Décembre, Janvier, Février) ;
- Au contraire, à l'est des Tuamotu, une diminution importante des précipitations (de -5% à -40%) est projetée pendant la saison humide.

▶ LES CYCLONES TROPICAUX

Concernant les cyclones tropicaux, il est très difficile d'obtenir des projections fiables d'ordre quantitatif, car la formation d'un cyclone, sa trajectoire, son intensité dépendent de plusieurs paramètres dont les scientifiques ne sont pas encore capables d'évaluer l'importance relative.

Si l'on prolonge les observations actuelles des cyclones tropicaux sur l'ensemble des bassins océaniques, il semble que l'on ne puisse pas tirer de conclusion évidente en ce qui concerne des changements de fréquence et de trajectoire. En revanche, le GIEC projette une augmentation de l'intensité des cyclones avec des vents maximum plus forts et des précipitations ponctuelles plus fortes.

2.1.2.5. Hypothèses sur les projets à 10 ans impactant les transports

Le tableau ci-dessous présente les hypothèses retenues pour les principaux projets identifiés sur le Pays pour les 10 années à venir.

Ces hypothèses pourront faire l'objet d'une validation et de compléments dans le cadre du COPIL.

⁵<http://www.ipcc.ch/pdf/assessment-report/ar4/wg1/ar4-wg1-chapter11.pdf>

2.



Hypothèse examinée	Description	Echéance de réalisation	Impacts trafics passagers interinsulaires	Impacts trafics fret interinsulaires	Impact environnemental
Projet de ferme aquacole à Hao	<p>Le projet envisagé consiste à installer sur 25 ha une ferme aquacole sur l'île de Hao.</p> <p>Le coût estimé du projet est de 150 milliards de FCFP.</p> <p>Il induira environ 400 emplois salariés directs et indirects.</p> <p>Le Pays interviendra pour la réalisation d'une route et l'extension d'une digue permettant de rejoindre plus facilement les installations aquacoles.</p>	<p>La date effective de réalisation du projet aquacole est inconnue à ce jour.</p> <p>Toutefois, il apparaît raisonnable de prendre pour hypothèse une réalisation par le Pays de la déviation de la route sur l'année 2017.</p>	<p>Il a été avancé un doublement de la population de Hao (1066 habitants en 2012) dans les 5 ans suivants la réalisation du projet.</p> <p>Toutefois, en l'absence de date effective de réalisation du projet, l'impact en termes de passager n'a pas été intégré aux projections de trafics. Il est donc pris pour hypothèse que l'offre de transport actuelle (desserte ATR 72) répondra le moment venu au surplus de demande.</p>	<p>L'impact fret direct du projet est inconnu à ce jour. Le projet étant privé, il appartiendra au porteur de projet de mobiliser les armateurs du Pays en cas de besoin (affrètement).</p> <p>Toutefois, le volume des matériaux de construction nécessaires à la réalisation des installations prises en charge par le Pays (déviation route) est de l'ordre de 60.000 tonnes (32.000 m3).</p> <p>Ce montant a été intégré dans les projections de trafics à compter de 2017.</p>	<p><u>Projet aquacole</u> : non caractérisé</p> <p><u>Route Pays</u> : L'acheminement de 60.000 tonnes sur Hao pour la réalisation de la route aurait un impact GES de l'ordre de 10 000 tCO2.</p>
Projet Tahiti Mahana Beach	<p>Projet en cours de définition de 3300 milliards de FCFP avec installations hôtel, restauration, logements, etc.</p>	2020 (évaluation)	<p>Impact non identifiable : si le projet rend Tahiti plus attractif que d'autres destinations type Bora Bora, il serait négatif (concurrence entre destinations). Il peut aussi induire du trafic complémentaire pour les touristes désireux, à partir de Tahiti, de rayonner sur les autres îles.</p>	<p>Aucun ou limité à l'acheminement de fruits, légumes et artisanat local déjà rapatriés à partir des îles</p>	<p>Impact sur les transports interinsulaires extrêmement léger</p>
Projet numérique	<p>Deux projets numériques sont en cours de réflexion. Le premier projet (projet Tuamotu) consiste à relier Rangiroa, Fakarava et Hao en fibre optique. Le second (projet Tuamotu-Marquises) consisterait à envisager de raccorder la fibre optique de Hao aux Marquises</p>	<p>Projet Tuamotu : horizon > 5 ans</p> <p>Projet Tuamotu-Marquises : horizon > 10 ans</p>	<p>Les études sur la mise en place de projets fibres optiques évaluent l'impact sur les transports de passagers de -0,5 % à -1 % au maximum (en raison de la possibilité d'utiliser de l'e-learning, e-administration, e-santé, etc.). L'impact de -0,5 % a été intégré sur 2020.</p>	<p>Aucun</p>	<p>Pour une baisse du trafic passager de 1% vers les 3 îles, l'économie en carburant serait de 38 000 litres soit 120 tCO2</p>

2.



Hypothèse examinée	Description	Echéance de réalisation	Impacts trafics passagers interinsulaires	Impacts trafics fret interinsulaires	Impact environnemental
Projet utilisation du coprah dans les centrales hybrides	Le Pays envisage de poursuivre le développement de centrales hybrides sans qu'il n'y ait de programmation arrêtée à ce jour. L'usage du coprah en substitution du gasoil est possible techniquement mais nécessite de cibler les îles pertinentes et d'installer des moyens de presse du coprah dans ces îles. Pas de programmation sur ce point. En attente PCE.	Pas de programmation (projet en réflexion stratégique dans le cadre du PCE)	Aucun a priori	L'impact fret serait négatif pour les armateurs mais assez marginal car il induirait la possibilité (en l'état) de remplacer 14 % du gasoil destiné à la production électrique par de l'huile de coprah (dont 7 % réalisable). Cela représente potentiellement un volume de 5 millions de litres (sur les 40 millions de litres destinés à la production d'électricité dans les îles), et de 10 000 tonnes de coprah non transportées. Ces éléments n'ont pas été intégrés dans les projections de trafics.	Impact environnemental estimé positif car 5 millions de litres d'huile de coprah seraient produits directement dans les îles (donc non transportés par fûts ou cubitainer avec le risque de laisser les fûts sur place). Impact également sur la diminution de la consommation de gasoil
Projet zéro fûts dans les îles	Le Pays envisage de légiférer pour supprimer le transport d'hydrocarbures en fûts dans les îles.	2020 ?	Aucun	A priori aucun car cela induit un remplacement des fûts par des cubitainers ou du transport en vrac.	Statu quo, sauf interdiction ou limitation de l'usage de l'essence dans les îles envisagée
Création de nouveaux établissements scolaires	Projet de collège/Cetad à Bora Bora (Nunue). 1.200 élèves envisagés pour ce nouvel établissement.	2017	Impact limité (adaptation de l'offre à la demande)	Impact marginal : transport des matériaux pour la construction de l'établissement (non évalué)	Impact non-évalué sur les transports
Création / suppression d'établissements sanitaires	Suppression de certains établissements sanitaires envisagée mais en cours de réflexion dans le cadre du Schéma d'Organisation sanitaire.	inconnu	En attente Schéma d'organisation sanitaire	En attente Schéma d'organisation sanitaire	En attente Schéma d'organisation sanitaire

2.



Hypothèse examinée	Description	Echéance de réalisation	Impacts trafics passagers interinsulaires	Impacts trafics fret interinsulaires	Impact environnemental
Déchets (rapatriement)	Application de la réglementation relative au rapatriement des déchets recyclables, spéciaux et dangereux et rapatriement de 100 % de ces déchets avec installations dédiées sur les ports (espace de 400 à 500 m ²) pour la collecte (coût : environ 120 à 160 MCFP pour une quinzaine de bacs)	2016	Aucun	<p>Déchets recyclables secs rapatriables (estimations PTPU – GIRUS) : 8.200 t / an</p> <ul style="list-style-type: none"> -Tuamotu : 2100 t / an ; -Marquises : 1300 t / an ; -ISLV : 4000 t / an ; -Australes : 600 t / an ; -Gambier : 200 t / an ; -IDV : 13000 t / an (pour info). <p>Dangereux, spéciaux (tonnage annuel inconnu) ;</p> <p>Encombrants : carcasses, frigos...etc. (inconnu)</p> <p>Stocks historiques (inconnus)</p> <p>Intégration de 8.200 t / an à compter de 2016</p>	<p>Impact positif sur l'environnement (les déchets ne restent pas dans les îles)</p> <p>Impact GES très marginal (les déchets sont considérés comme du fret comme les autres)</p>

2.

2.1.3. Hypothèses en matière de mesures connexes au secteur des transports interinsulaires

2.1.3.1. Mesures environnementales

Il est pris pour hypothèse une application stricte du Code de l'environnement en matière de préservation de la biodiversité et de mise en place de moyens adaptés pour éviter la diffusion des pestes.

Pour se faire, les moyens doivent intégrer les départs depuis Tahiti, principal pôle de diffusion et surtout d'entrée de nouvelles pestes, en terme de desserte maritime internationale. La mise en place de moyens de contrôle voire de coercition dépasse toutefois le cadre du présent schéma. Et ce, d'autant plus que la plupart des graines ou œufs résiste aisément aux traitements préventifs.

Il ressort la nécessité d'effectuer dorénavant aussi des contrôles et actions au départ des îles et atolls envahis, devenus à ce jour de nouveaux pôles de dissémination. En termes d'équipements ou infrastructures, l'incidence est limitée. En revanche, les champs de compétences et les personnes ressources ne sont pas définis dans les îles. La réponse doit intégrer que la configuration de la menace est évolutive géographiquement.

2.1.3.2. Aides économiques et fiscales au secteur des transports interinsulaires

Il est pris pour hypothèse que les aides/incitations au secteur des transports interinsulaires évolueront en fonction de la stratégie économique du Pays, en concertation avec l'ensemble des parties prenantes aux transports (Etat, Ministères, Communes).

2.1.4. Hypothèses générales pour la détermination des impacts énergétiques, GES et carbone

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

Matériel	Consommation par heure	Consommation spécifique à pleine charge	Consommation spécifique moyenne attendue
Aérien			
ATR 72 ou équivalent	700 kg/h	2,8 L par pax.100km	4 L par pax.100km
ATR 42 ou équivalent	700 kg/h	4,6 L par pax.100km	7 L par pax.100km
Twin Otter ou équivalent	270 kg/h	6 L par pax.100km	12 L par pax.100km
Beechcraft ou équivalent	270 kg/h	6 L par pax.100km	12 L par pax.100km
Hélicoptère : Bell 142 ou EC145	250 kg/h	18 L par pax.100km	20 L par pax.100km
Maritime			

2.

Matériel	Consommation par heure	Consommation spécifique à pleine charge	Consommation spécifique moyenne attendue
Navire de charge	120 à 320 kg/h	2 L par tonne.100km	5 L par tonne.100km
Cargo mixte	120 à 320 kg/h	NA	NA
Navire passagers (NGV)	600 à 1400 kg/h	12 L par pax.100km	20 L par pax.100km
Navette communale ou équivalent	80 kg/h	9L par pax.100 km	12 L par pax.100km

En matière d'investissements, les hypothèses d'impacts GES sont résumées dans le tableau ci-dessous. Ici encore l'incertitude est élevée car les travaux peuvent augmenter très fortement en fonction des protections éventuelles à réaliser, de la nature des fonds en présence et de la disponibilité des matériaux à proximité. Néanmoins, on constate une bonne cohérence des ordres de grandeur sur l'ensemble des données qui nous ont été confiées (3 quais, 4 débarcadères, 2 marinas et une piste d'aérodrome). La part des émissions liées au transport des matériaux (béton, acier, enrobé) est non négligeable (environ 30% du total).

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

2.2. Projections de trafics sur 10 ans sur la base des hypothèses-cadres (hors solutions de transports)

Les projections de trafics permettent de déterminer si la capacité de transport des dessertes existantes actuellement serait suffisante pour répondre aux besoins de trafics identifiés.

Elles intègrent :

- Les éléments de la situation de base (trafics pax/fret par archipels),
- Les hypothèses-cadres identifiées ;
- Les mesures connexes au secteur des transports interinsulaires.

Ces projections sont réalisées dans l'absolu, sans tenir compte des projets concernant les transports, qui font l'objet d'une partie spécifique « options de transports ». Il s'agit donc de la photographie potentielle des trafics sans intervention spécifique du Pays ou des opérateurs sur les dessertes (iso-opérateurs, iso-matériel).

2.

2.2.1. Projections PAX

L'évolution des déplacements interinsulaires a été marquée par une baisse régulière des trafics depuis 2008. Cette tendance devrait encore se prolonger à court terme, en l'absence de projets significatifs en termes de capacités hôtelières dans les îles (hors Tahiti) et sous l'influence d'une activité économique « atone ».

Toutefois à l'horizon 2025, nous faisons l'hypothèse d'une reprise modérée du trafic avec un taux de croissance annuel moyen de 0,3%, sous l'effet de la croissance de population et de l'effet d'entraînement de la stratégie de développement du tourisme.

Le scénario envisagé devrait se traduire par un niveau de trafic aérien interinsulaire de 730.000 passagers OD en 2025 (à ramener à la capacité maximum de transport évaluée à ce jour : 840.000 pax à 75 % de taux de remplissage).

2.

2.2.2. Projections fret

Sur la base des hypothèses d'évolution de la population, le trafic de fret interinsulaire, départ et retour Tahiti, devrait se situer à un niveau de **467.000 tonnes en 2025** (évolution de l'ordre de 1 % par an en lien avec l'augmentation de la population). Sous l'hypothèse d'une stabilité des parts de trafics, la décomposition du volume transporté devrait s'établir ainsi, entre les archipels :

Subdivisions	Fret maritime 2025
	(en tonnes)
• Iles Du Vent (Moorea)	180 000
• Iles Sous-Le-Vent	147 000
• Iles Tuamotu-Gambier	78 000
• Iles Marquises	35 000
• Iles Australes	27 000
Total Polynésie française	467 000

2.3. Analyse de l'adéquation entre l'offre et les projections de trafics

2.3.1. Adéquation entre capacité de transports et projections de trafics réalisées

Selon notre appréciation, la capacité de transport du matériel existant actuellement est globalement suffisante pour répondre à l'évolution des trafics réalisée sur les 10 prochaines années à l'échelle du Pays. Les réserves de capacité de transports en 2025 devraient s'établir ainsi :

- en matière de transports de passagers :
 - En fonction des capacités d'emport de la flotte actuelle qui devrait rester du même type et des contraintes de charges actuelles la capacité du transport aérien doit se situer à un niveau de 840.000 passagers, face à une hypothèse à 730.000 voyageurs en 2025.
 - Selon les rythmes de croissance envisagés, la capacité optimum d'emport ne devrait pas être atteinte avant 2050 (hormis les contraintes saisonnières des flux).
- en matière de fret.
 - La capacité totale d'emport de fret sur l'ensemble des rotations assurées par la flotte actuelle se situe à un niveau de plus de 940.000 tonnes, à comparer aux 420.000 tonnes opérées actuellement au départ de Papeete ;
 - La réserve de capacité de transport de fret est donc très importante.

2.3.2. Adéquation entre moyens de transports et besoins de transports

Bien que les besoins de transport n'aient pas fait l'objet d'une évaluation précise à l'échelle des îles (mais d'un échange qualitatif avec les membres des commissions de la phase 1), il apparaît que malgré une capacité de transport importante, certaines îles et certains archipels se trouvent aujourd'hui dans des

2.

situations particulièrement complexes ou nécessitant des interventions claires de la part des acteurs du transports interinsulaires.

Les principales problématiques identifiées sont situées sur :

- Les îles ne disposant pas d'aérodromes : les habitants de ces îles « enclavées » sont dans une situation complexe pour rejoindre notamment Papeete ;
- Les îles disposant d'infrastructures avec des dessertes perfectibles (car jugées insuffisantes) ou des dessertes alternatives envisageables (en raison notamment de leur coût pour le Pays ou les opérateurs) ;
- Les îles difficilement accessibles aux EVASAN (notamment la nuit).

Pour chaque situation, une réponse technique est envisagée dans la suite du présent rapport.

Les préconisations réalisées suite au diagnostic de phase 1 sont réintégrées dans la partie « Scénario cible » directement.

3.

3. SCENARIO CIBLE DE TRANSPORTS

En tenant compte de l'ensemble des éléments analysés lors du diagnostic et des préconisations validées en COPIL ainsi que des projections ci-dessus et de leur analyse, le scénario cible de transports interinsulaires envisagé pour les 10 prochaines années est le suivant.

3.1. Trois objectifs clairs pour les 10 prochaines années

Pour le cadrage du scénario cible de transports interinsulaires, il a été défini trois objectifs stratégiques, sur la base des éléments issus de la phase de diagnostic (sans hiérarchisation entre objectifs) :

- **A- Donner au pays les moyens d'assurer pleinement son rôle d'Autorité Organisatrice des Transports interinsulaires avec une coordination accrue entre acteurs institutionnels (Pays-Etat-Communes) et une meilleure régulation des transports ;**
- **B- Améliorer l'efficacité des transports interinsulaires en matière de réponse aux besoins des usagers, d'efficacité énergétique, d'intermodalité et de préservation de l'environnement en facilitant l'accès de tous à tout le territoire ;**
- **C- Favoriser le développement économique durable du Pays et de ses archipels à travers des mesures d'accompagnement à la politique des transports interinsulaires**

Pour chacun de ces objectifs, des options sont envisagées ci-dessous.

Un tableau de synthèse récapitule les objectifs et les options envisagées en fin de section, en échelonnant dans le temps sur 10 ans leur mise en œuvre.

3.

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

Les options retenues pour répondre à cet objectif sont présentées ci-dessous.

3.2.1. L'application d'un régime juridique rénové pour l'organisation des dessertes de transports interinsulaires (OSP)

Le nouveau régime juridique, qui reposerait en partie sur le projet de loi du pays portant sur les OSP en cours de finalisation, aurait pour principes :

- La délivrance de licences d'exploitation aux opérateurs pour la réalisation de dessertes sur l'ensemble du Pays ;
- Le maintien d'un programme de dessertes minimales dans les secteurs aériens et maritimes, constitutifs d'obligations de service public avec un seuil minimal de dessertes (fréquence), quelle que soit l'île ;

Exemple pour les dessertes de fret: desserte minimale de 2 fois par mois pour les îles dont la population est comprise entre 500 et 1000 habitants ; 1 fois par mois pour les îles dont la population est comprise entre 100 et 500 habitants) ; 1 fois par trimestre au minimum pour les îles dont la population est inférieure à 100 habitants.

Exemple pour la desserte Tahiti-Moorea : desserte le soir et le week-end renforcée.

- La signature, pour chaque licence délivrée aux opérateurs assurant une desserte régulière de passagers et de fret, d'une convention à durée limitée (ex : 10 ans) avec révision à mi-parcours prévoyant les éléments suivants :
 - la date d'entrée en vigueur de la convention (correspondant à la date effective d'autorisation d'exploiter des dessertes sur le Pays indiquée dans la licence),
 - les engagements de l'opérateur en termes de capacité du matériel et d'accessibilité PMR,
 - la politique d'achat/cession du matériel de l'opérateur,
 - la politique d'entretien du matériel,
 - les modalités d'information des voyageurs de l'opérateur (exemple dans le maritime : par une information de l'opérateur aux tavanas au moins 12 heures avant l'arrivée du navire),
 - les modalités d'information du Pays (rapport annuel),
 - les engagements en matière d'intermodalité avec les autres modes de transport,
 - les engagements de l'opérateur en matière d'efficacité énergétique des moyens de transports.
- La mise en place d'un fonds de désenclavement ayant pour objet de financer les dessertes OSP sur le Pays (aussi bien dans le secteur aérien que dans le maritime). Ce fonds serait alimenté par :
 - Les opérateurs de transports, via une contribution dont le mode de calcul tient compte à la fois des dessertes « commerciales » (hors OSP) réalisées par leurs soins et des dessertes OSP

3.

(minimales) réalisées. Un barème de contribution fictive par passagers ou par tonnes pourrait être mis en place et différencié selon les archipels et les îles touchées ;

Exemple pour un opérateur aérien qui doit effectuer 2 dessertes minimum sur une île située dans les ISLV (OSP) et en réalise 4 (avec 100 pax au total) : le mode de calcul de la contribution pourrait être le suivant (sur une base de contribution fictive par pax de 1000 FCFP pour les ISLV :

$Contribution = 100 \text{ pax} \times 1000 \text{ FCFP} - [(\% \text{ des dessertes réalisées en OSP, soit } 50 \%) \times (\text{Dotations aux amortissements annuelles de l'appareil utilisé pour la desserte} + \text{frais financiers} + \text{coûts du personnel à bord})]$

Si le résultat de ce calcul est supérieur à zéro, l'opérateur verse le montant au Pays sous forme de contribution au fonds de désenclavement. Cela se réalisera in fine pour les opérateurs réalisant plus de dessertes commerciales que de dessertes OSP.

Si le résultat de ce calcul est inférieur à zéro, le Pays verse à l'opérateur le montant correspondant. Cela serait possible dans le cas où l'opérateur ne réaliserait que des dessertes OSP ou des dessertes assurées par des moyens onéreux au regard des dessertes commerciales.

- Le Pays, via des contributions financières aux dessertes (y compris scolaires et sanitaires), qui pourraient être constituées notamment par une réaffectation de certains fonds destinés à des aides directes ou indirectes aux opérateurs (ex : détaxe carburant) ;
- L'Etat (éventuellement), par des contributions financières au désenclavement (L.1803-4 du Code des Transports), après accord et concertation avec le Pays.
- Un régime de sanctions aux opérateurs en cas de non-respect de leur engagements de desserte minimales (ex : 3 % du chiffre d'affaires).

Les obligations seraient discutées avec les opérateurs existants sans mise en concurrence de manière à assurer la continuité du service dans l'immédiat (notamment dans le secteur aérien avec une échéance de convention signée avec Air Tahiti en 2016).

En contrepartie des obligations mises en place, les opérateurs seraient libres d'adopter tout ou partie des tarifs (yield management).

Dans le cas où certaines îles nécessiteraient la mise en place de dessertes nouvelles, constitutives d'OSP, le Pays pourrait sélectionner l'opérateur le mieux disant suite à un appel d'offres, dans les conditions en vigueur actuellement.

Nota : cette option est considérée comme particulièrement essentielle dans le cadre de la future organisation des transports interinsulaires. Fiche non constituée : échanges en Groupe de travail.

3.2.2. La création d'un organe de suivi et de contrôle des opérateurs et de l'action du Pays en matière de transports interinsulaires et d'une instance de concertation Pays-opérateurs

Un organe de suivi et de contrôle des opérateurs et de l'action du Pays en matière de transports interinsulaires devra certainement être mis en place. Il serait chargé notamment de :

- Formuler un avis sur les demandes de licences d'exploitation formulées par les nouveaux opérateurs souhaitant réaliser des dessertes interinsulaires, et préparer les conventions avec les opérateurs ;

3.

- Consolider l'information relative aux transports (trafics, infrastructures, aides, etc.) ;
- Contrôler les opérateurs sur la base de documents comptables, techniques et statistiques normalisés à mettre en place, y compris en ce qui concerne les OSP ;
- Proposer des sanctions à appliquer aux opérateurs en cas de non-respect des OSP ;
- Produire annuellement un rapport d'activité sur le secteur (rapport économique et financier du secteur) ;
- Solliciter la réalisation d'un bilan carbone du secteur et identifier les impacts environnementaux des dessertes.

Cette instance pourrait être une cellule ou un service administratif distinct composée d'un chef de service, d'un juriste, d'un financier et d'un expert économique disposant d'une bonne expérience en matière de contrôle d'opérateurs. Cette instance spécialisée pourrait à terme s'occuper du suivi d'autres DSP ou OSP du Pays dans d'autres secteurs que les transports interinsulaires ; elle pourrait alors valablement être rattachée à la Présidence ou un service de la Présidence (SGG).

Cette instance supposerait la suppression à court terme du CCNMI et son remplacement par un « Comité des transports » qui n'aurait aucun droit de regard sur les licences mais permettrait aux opérateurs et à des représentants du Pays de discuter annuellement ou semestriellement des problématiques de transports rencontrées sur le territoire (adaptation infrastructures, moyens au sol, niveau des redevances...etc.).

Nota : cette option est considérée comme particulièrement essentielle dans le cadre de la future organisation des transports interinsulaires (cf. fiche n°8 en annexe).

3.2.3. La création d'un organe de coordination dédié entre le Pays, l'Etat et les communes

L'objectif de la création de cet organe est d'améliorer la coordination :

- avec l'Etat, qui édicte des règles applicables aux transports et qui peut aider les communes pour l'acquisition de matériel (cf. 3.2.4),
- avec les Communes pour une réelle complémentarité entre le transport intra communal et le transport interinsulaire.

Il est proposé de mettre en place un comité de pilotage (COFIL) Etat / Pays / communes sur les projets de réglementation qui impactent le transport aérien et maritime intérieur et l'organisation des transports maritimes intra-communaux. Ce COFIL pourrait être réuni semestriellement sur la base des projets de textes transmis par l'Etat ou de propositions de modification ou adaptation portées par le Pays.

3.2.4. Une meilleure appropriation des compétences communales en matière de transports et une identification plus fine des besoins

Cette option consiste à donner aux communes les moyens de mieux répondre aux besoins des passagers résidents et touristes dans le cadre du transport intra-communal et intercommunal relevant de leur compétence "transport" par la constitution de projets communaux ou intercommunaux de transport intérieur dédié (qui peut également être terrestre).

Chaque commune disposant d'îles associées pourrait présenter au Pays et à l'Etat un projet de transport avec a minima les éléments suivants : (i) les besoins de transport identifiés à l'intérieur de la commune

3.

(avec les îles associées) ou en intercommunal (si constitution d'un EPCI) ; (ii) l'évaluation du nombre de personnes à transporter par semaine en basse saison et en haute saison (congrés scolaires) et (iii) la capacité du navire nécessaire à la réponse aux besoins de transport.

Une concertation suivrait entre l'ensemble des parties prenantes pour déterminer si l'option de desserte intercommunale ou communale se justifie au regard des dessertes interinsulaires prises en charge par le Pays.

3.2.5. Une réflexion sur la place du Pays dans le capital d'Air Tahiti

Le Pays dispose actuellement de 14 % du capital d'Air Tahiti. Avec la mise en place du nouveau régime juridique des OSP et des instances précitées, il apparaît nécessaire qu'une réflexion soit menée pour que le Pays ne puisse pas être considéré comme « juge et partie » dans la future organisation des dessertes interinsulaires.

Plusieurs options sont envisageables pour la réflexion :

- Le maintien de la participation du Pays dans le capital avec éventuellement un désengagement progressif à mesure que les nouveaux outils juridiques et de régulation se mettent en place (évolutivité dans le temps) ;
- Un désengagement rapide du Pays dès 2016.
- Pour le moins, la mise en place d'un pacte d'actionnaires serait très souhaitable en raison de l'éparpillement du capital.

Cf. Fiche n°2 en annexe.

3.2.6. La poursuite du recentrage du rôle de la flottille administrative

Cette option consiste à continuer la réorganisation de la flottille administrative dans le sens des recommandations fournies par la CTC et conformément à la communication en conseil des ministres n° 78 MET du 3 juin 2014, en concentrant son action sur ses deux missions essentielles : transports maritimes en cas de carence du privé et pour les missions de l'administration le cas échéant ; secours et assistance aux populations.

Au 01/03/2015, il y a 198 agents dont une cinquantaine de marins à la flottille. L'objectif serait d'arriver à 150 agents avec un nombre de marins suffisants pour les 3 à 4 navires qui seraient conservés.

La réalisation effective de cette option serait pour l'année 2018.

3.2.7. Une gestion externalisée et unifiée des aérodromes du Pays

Cette option consiste à envisager la mise en place d'une gestion unifiée des 43 aérodromes du Pays via une DSP de type affermage où l'exploitant aurait pour mission de réaliser l'exploitation commerciale du service (marketing, communication, accueil des usagers et informations), l'entretien et la maintenance des aérodromes et aéroports, la gestion du stockage du carburant. Les missions régaliennes SSLIA seraient également déléguées. Les services AFIS pourraient être aussi délégués sous réserve d'une ressource parafiscale correspondante.

3.

Pourraient également entrer dans le périmètre de la DSP la gestion des 4 aéroports gérés actuellement par l'Etat (Bora Bora, Raiatea, Rangiroa, Faa'a) via ADT (qui pourrait d'ailleurs devenir délégataire pour l'ensemble des aérodromes du Pays).

Pour mémoire, sur Faa'a, une concession trentenaire existe actuellement entre l'Etat et ADT aux risques et périls du concessionnaire. Sur les trois autres aéroports, il existe des mandats de gestion de 5 ans aux risques et périls du concédant.

Cf. fiche n°1 en annexe.

3.3. Objectif B : Améliorer l'efficacité des transports interinsulaires, notamment en matière de réponse aux besoins des usagers, d'efficacité énergétique et d'intermodalité

3.3.1. Le développement d'une logique d'intermodalité

L'intermodalité, une des notions clefs de la mobilité durable, caractérise l'aptitude d'un système de transport à permettre l'utilisation successive d'au moins deux modes différents (avion, navire, bus, etc.), au cours d'un même déplacement. Elle est le plus souvent utilisée pour le transport des personnes, mais s'applique également à celui des marchandises.

Elle procède de plusieurs logiques combinées :

1. Une logique « technique » visant à organiser et limiter les contraintes des ruptures de charge (distances entre points d'arrêt/départ, correspondance des horaires d'arrivée/départ, etc.) ;
2. Une logique « économique » qui permet de combiner les modes s'adaptant le mieux aux niveaux de demande afin de limiter les coûts des réseaux de transport ;
3. Une logique « écologique et sociale » visant à réduire l'empreinte environnementale des déplacements par une meilleure efficacité de l'organisation des transports, tout en répondant aux besoins de la population, avec un coût maîtrisé.

Dans le contexte de la Polynésie française, certaines îles peuvent être considérées comme enclavées. Dans d'autres cas le coût des services de transport ainsi que celui des infrastructures à entretenir ou renouveler paraît « exorbitant » au regard du nombre de personnes à desservir, alors que la qualité des dessertes est considérée comme insatisfaisante (fréquences/coût).

De manière opérationnelle, il peut être intéressant de s'interroger sur l'opportunité de :

- Remplacer des dessertes aériennes par des dessertes plus fréquentes par navettes maritimes inter îles (intra ou inter communales), renvoyant sur un aérodrome mieux desservi, et adaptées au transport de passagers et de petit fret ainsi qu'à des transferts médicaux (cas EVASAN) ;
- Modifier le format des moyens de transports utilisés :
 - Remplacer un avion par un hélicoptère pour certaines dessertes aériennes (coût d'exploitation plus élevé / coûts d'infrastructure et de fonctionnement sol plus faible) ;

3.

- Compléter des fréquences maritimes (cargos) par la mise en place de navettes maritimes intra îles (intra ou inter communales) adaptées au transport de passagers et de petit fret ainsi qu'à des transferts médicaux.

Enfin, on tiendra compte la question de l'intermodalité avec les moyens de transport terrestre essentiellement à l'arrivée/départ de Papeete vers les équipements structurants : santé, éducation/formation, services publics, emplois, etc. (autre schéma directeur en cours d'élaboration)

3.3.2. La mise en place de solutions de transports pour les îles présentant une situation d'enclavement particulièrement importante pour les passagers

Dans le cadre de cette option les îles cumulant les facteurs suivants peuvent être considérées comme « enclavées » :

- Absence d'aérodromes : 22 îles dépourvues d'aérodromes à ce jour. Elles représentent 8.411 habitants au total réparties au sein de 13 communes ;
- Absence de desserte maritime communale vers une île disposant d'un aérodrome ;
- Desserte maritime interinsulaire jugée insuffisante au regard de la population résidant sur l'île (notamment pour celles >500 habitants).

Les îles répondant à ces critères sont au nombre de 3 (Tahuata, Fatu Hiva, Rapa). Elles comptent 1.829 habitants sur les 8.411 habitants d'îles ne disposant pas d'aérodromes (22 % du total de la population).

Les solutions de transports envisagées pour ces îles sont les suivantes :

Îles enclavées	Population	Commune de rattachement	Solution de transports préconisée
Tahuata	703	Hiva Oa	Mise en place d'une desserte intérieure maritime régulière aux Marquises Sud (navette de 40 à 60 pax ; coût 150 MFCP)
Fatu Hiva	611	Hiva Oa	
Rapa	515	Tubuai	Renforcement de la desserte sur Rapa (1 fois par mois au lieu de 1 fois tous les 2 mois) <u>ou</u> Incitation à la présence d'un 2 ^{ème} opérateur entre Papeete et les Australes (sur appel d'offres ou AMI) <u>ou</u> Mise en place d'un cargo mixte interne (coût : 2.500 MFCP) aux Australes et maintien de la liaison existante entre Papeete – Tubuai – Rurutu seulement (dans ce cas, prévoir les modalités de stockage à Rurutu et/ou Tubuai par exemple)

3.3.3. La réhabilitation plus régulière et mieux ciblée des infrastructures de transports

Dans le cadre de cette option les îles cumulant les facteurs suivants peuvent être considérées comme « enclavées » :

- Absence d'aérodromes : 22 îles dépourvues d'aérodromes à ce jour. Elles représentent 8.411 habitants au total réparties au sein de 13 communes ;

3.

- Absence de desserte maritime communale vers une île disposant d'un aérodrome ;
- Desserte maritime interinsulaire jugée insuffisante au regard de la population résidant sur l'île (notamment pour celles >500 habitants).

Les îles répondant à ces critères sont au nombre de 3 (Tahuata, Fatu Hiva, Rapa). Elles comptent 1.829 habitants sur les 8.411 habitants d'îles ne disposant pas d'aérodromes (22 % de cette population).

Les solutions de transports envisagées pour ces îles sont les suivantes :

Îles enclavées	Population	Commune de rattachement	Solution de transports préconisée
Tahuata	703	Hiva Oa	Mise en place d'une desserte intérieure maritime régulière aux Marquises Sud (navette de 40 à 60 pax ; coût 150 MCFP)
Fatu Hiva	611	Hiva Oa	
Rapa	515	Tubuai	Renforcement de la desserte sur Rapa (1 fois par mois au lieu de 1 fois tous les 2 mois) <u>ou</u> Incitation à la présence d'un 2 ^{ème} opérateur entre Papeete et les Australes (sur appel d'offres ou AMI) <u>ou</u> Mise en place d'un cargo mixte interne (coût : 2.500 MCFP) aux Australes et maintien de la liaison existante entre Papeete – Rimatara – Rurutu seulement (dans ce cas, prévoir les modalités de stockage à Rurutu par exemple)

3.3.4. La réhabilitation plus régulière et mieux ciblée des infrastructures de transports

Au regard des éléments transmis par la DEQ sur les campagnes d'entretien en cours et à venir sur le prochain exercice, les enveloppes annuelles destinées à la réhabilitation des infrastructures aéroportuaires et portuaires pourraient être gérées dans des enveloppes globales évaluables à 1500MCFP / an dans le secteur maritime (hors PAP) et 1000 MCFP/ an dans le secteur aérien (hors aérodromes gérés par ADT).

Ces enveloppes constituent « une cible annuelle générale d'investissement » qui doit être soutenue par une évaluation annuelle de la DEQ sur les besoins d'investissement à réaliser, par exemple :

- Sur les aérodromes classés 2-B : évaluation du coût d'investissement nécessaire pour que les avions puissent transporter les passagers au maximum de leur charge (suppression des obstacles physiques) ;
- Sur les ports : évaluation du coût de réfection du quai de Vaitoare (très dangereux), ou d'autres installations portuaires nécessitant des interventions (ex : Anaa) ;
- Toutes installations : évaluation ex ante des besoins d'investissement sur la base des éléments d'information communiqués par les communes (cf. §3.2.3 / 3.2.4).

Il est préconisé que les aérodromes accueillant plus de 20.000 passagers soient prioritaires pour les interventions urgentes. Les autres aérodromes pourraient être fléchés comme nécessitant des interventions lourdes en fonction de leurs trafics (par ordre décroissant). En effet, plus l'aérodrome accueille de trafics, plus le risque d'incident est important.

3.

En ce qui concerne le secteur maritime, les réhabilitations pourraient être pilotées en fonction de la dangerosité immédiate des infrastructures. Les informations relatives à l'état des infrastructures pourraient être recueillies auprès des communes (tavana) ou du tavana haupar un agent référent de la DEQ qui procéderait ensuite à fréquence régulière à une campagne de vérification de l'état de l'entretien des installations par zone géographique (exemple : année 1 : Tuamotu ; année 2 : Marquises, etc.). Les campagnes viseraient essentiellement les installations nécessitant un contrôle de visu.

LA PRISE EN COMPTE DE L'EVOLUTION CLIMATIQUE SUR LE PAYS

Cette option consiste à inciter le Pays à prendre en compte dans le cadre de son programme de réhabilitation des infrastructures présentes dans les atolls l'augmentation prévisible des eaux et la force et la récurrence des aléas climatiques (cyclones, houles) dans les 10 prochaines années (protection routes, quais, aérodromes).

Les Tuamotu-Gambier sont particulièrement exposés (cyclones) et les Marquises également en ce qui concerne l'augmentation de la pluviométrie.

3.3.5. L'harmonisation de la desserte ATR sur l'ensemble du Pays et/ou la détermination de dessertes alternatives pour les aérodromes 1-B

L'option consiste à présenter les possibilités d'harmonisation d'une desserte ATR sur l'ensemble du Pays ou à présenter des options de transports alternatives.

Cinq aérodromes entrent dans le cadre de cette option et font l'objet actuellement d'une desserte par Beechcraft ou Twin Otter. Le tableau ci-dessous récapitule les options envisagées pour chaque aérodrome :

Nom île	NOM_ILE	Ua Pou	Ua Huka	Takume	Fakahina	Apataki
Situation actuelle	Ile équipée aéroport 2-B/3C la plus proche	NUKUHIVA	NUKUHIVA	RAROAIA	FANGATAU	ARUTUA OU KAUKURA
	POP_2012	2175	621	116	155	350
	Type aérodrome actuel	1-B	1-B	1-B	1-B	1-B
	Pax 2014	6323	3349	470	589	1730
	Type avion	Twin Otter	Twin Otter	Beechcraft	Beechcraft	Twin Otter
	Capacité max	19	19	9	9	19
	Nombre vols par semaine en moyenne	9,50	6,87	1,23	1,37	3,13
	Nombre moyen pax / vol / semaine	12,80	9,38	7,34	8,30	10,65
	Vitesse avion (km/h)	260	260	360	360	260
	Distance avec NUKUHIVA (km)	55	60			
	Temps de trajet vers NUKUHIVA (h)	0,21	0,23			
	Distance Papeete (Faa'a ou PAP) en km	1 350	1 450	800	1 020	405
	Temps de trajet vers Papeete actuel (h)	4,71	4,95	2,22	2,83	1,56
Options infrastructures : passage ATR	Faisabilité technique passage piste ATR	Complexité extrême	Complexité extrême	Complexité (exposition houle)	oui	oui
	Coût investissement passage piste ATR42 /72 (MCFP)	coût exorbitant : 40 mds	coût exorbitant : >5 mds	700,00	700	2 000
	Type d'aéronef envisagé (MCFP)	-	-	-	ATR42	ATR42

3.

Nom île	NOM_ILE	Ua Pou	Ua Huka	Takume	Fakahina	Apataki
	Coût d'achat aéroplane (MCFP)	-	-	-	2 600	2 800
	Capacité max aéroplane				48	48
	Impact pax à fréquence et taux de remplissage 50 %	nul	-	nul	1 704	3 900
	Temps de trajet vers Papeete avec ATR (h)	3,00	3,22	1,78	2,27	0,90
Options desserte maritime	Faisabilité technique desserte maritime	oui, si desserte intermarquises au Nord	oui, si desserte intermarquises au Nord	Oui, entre Takume et Raroia	possible vers Fangatau	Oui, vers Kaukura ou Arutua
	Type navire	Navire 40/60 pax	Navire 40/60 pax	Navire pax petite unité	Navire 40/60 pax	Navire 40/60 pax
	Coût achat navire pax (MCFP)	150	150	20	150	150
	Distance vers île avec aéroport	55	60	34	77	49
	Aéroport le plus proche	NUKUHIVA	NUKUHIVA	RAROAIA	FANGATAU	KAUKURA ou ARUTUA
	Temps de trajet navire vers l'aéroport le plus proche (h)	2,85	3,11	1,76	3,99	2,54
	Temps de trajet vers Papeete navire + avion (h)	5,85	6,33	3,54	6,25	3,44
Option hélicoptère	Faisabilité technique desserte hélicoptère basé Nukuhiva	oui, possible techniquement (desserte intérieure)	oui, possible techniquement (desserte intérieure)	oui, possible techniquement mais pb autonomie	oui, possible techniquement mais pb autonomie	oui, possible techniquement (non basé)
	Type	EC145/BEL412	EC145/BEL412	EC145/BEL412	EC145/BEL412	EC145/BEL412
	Capacité max	7	7	7	7	7
	Coût (MCFP)	500	500	500	500	500
	Temps de trajet vers aéroport le plus proche (h)	0,26	0,28	0,16	0,36	0,23
	Temps de trajet vers Papeete Hélico + avion	4,97	5,23	2,38	3,19	1,79
Appréciation	Option optimale pour les usagers par rapport à la situation actuelle	Remplacement des TWIN par deux hélicoptères basés et mise en place en plus d'une desserte maritime intérieure au Nord sur le modèle du Sud		Fermeture de la piste de Takume et mise en place d'un hélicoptère de rabattement vers Raroia	Passage de la piste de Fakahina pour ATR42	Passage de la piste en ATR42
	Option optimale en terme de coûts par rapport à la situation actuelle (coût pays & opérateur)	Maintien des TWIN et mise en place d'une desserte maritime régulière au Nord sur le modèle du Sud		Fermeture de la piste de Takume et mise en place d'une desserte maritime de rabattement vers Raroia	Mise en place d'une desserte hélico ou de rabattement par navire vers Fangatau	Mise en place d'une desserte hélico ou de rabattement par navire vers Kaukura ou Arutua

3.3.6. La définition d'options de transports de passagers particulières pour les ISLV

Outre les options de transport envisageables pour les îles enclavées (notamment la mise en place de dessertes maritimes de rabattement vers des îles disposant d'aérodromes), il pourrait être envisagé pour les ISLV :

3.

- La mise en place d'une desserte maritime de transport de passagers dédiée entre Maupiti et Bora-Bora via une navette de 40 à 60 pax (le temps de trajet serait de l'ordre de 2 à 3 heures suivant la vitesse du navire) ;
- La mise en place plus générale d'une desserte maritime de transport de passagers dédiée aux ISLV (navire de 40 à 60 pax) avec un trajet circulaire entre Raiatea, Tahaa, Bora-Bora et Maupiti. L'intérêt de cette desserte serait de favoriser les échanges de passagers et de petit fret local dans ce groupe d'îles. Ces îles représentent un volume de passagers maritimes de l'ordre de 5.000 pax en 2013 ;
- La mise en place d'une desserte maritime de transport de passagers pour les résidents au départ de Tahiti vers les ILSV (navire de 100 pax), sous réserve d'une bonne adéquation entre le type de navire et les conditions de mer.

La mise en place de telles dessertes maritimes relève notamment de la capacité des opérateurs privés à s'y positionner. Il pourrait être envisagé de recourir à la procédure de l'appel à manifestation d'intérêts pour évaluer la capacité des opérateurs à réaliser ce type de desserte.

3.3.7. La définition d'options de transport de fret pour certaines situations particulières

Outre le cas des Australes (Rapa), traité dans le cadre des îles enclavées, plusieurs principes de transport de fret pourraient être envisagés :

- Une desserte minimale de fret par voie maritime de 2 fois par trimestre pour les îles dont la population est inférieure à 500 habitants ;
- Une desserte minimale de fret par voie maritime de 1 fois par mois pour les îles dont la population est comprise entre 500 habitants et 1000 habitants ;
- Une desserte minimale de fret par voie maritime de 2 fois par mois pour les îles dont la population est supérieure à 1000 habitants.

Ces éléments pourraient être intégrés dans le programme minimum de desserte lié aux OSP.

Par ailleurs, certains cas particuliers pourraient faire l'objet de dessertes dédiées spécifiques.

Il s'agit notamment de l'acheminement du fret :

- vers Maupiti, par la mise en place d'une desserte maritime de fret à partir de Tahiti (nécessite éventuellement une proposition d'extension des licences actuelles du Taporo VI, VII ou de l'Hawaiki Nui sauf impossibilité technique) ou par le choix d'une desserte maritime dédiée ISLV par un cargo mixte pouvant accueillir (40 à 60 pax et environ 100 tpl) ;
- entre Tahiti et Moorea, qui pourraient être mis en place de manière régulière. Un navire de charge Ro-Ro dédié serait mis en place ou à défaut, un navire type cargo-mixte. Il serait chargé notamment du transport des hydrocarbures, des déchets et de denrées alimentaires à entre les deux îles.

3.3.8. L'amélioration des conditions d'EVASAN : le balisage des pistes

Le balisage des pistes de certains aérodromes permettrait de favoriser considérablement l'accès des aéronefs destinés aux EVASAN et pourrait, dans une moindre mesure, permettre aux aéronefs des compagnies d'accéder de nuit à certaines îles disposant d'un attrait touristique particulier.

3.

Il existe actuellement 37 aérodromes non dotés de balisage lumineux, comme l'indique le tableau ci-dessous :

Equipement	Aéroports	Nombre d'aérodromes
Balisage haute intensité	Tahiti Faa'a	1
Balisage basse intensité et Papi	Bora-Bora, Fakarava, Hao, Huahine, Moorea, Nuku Hiva, Raiavave, Rangiroa, Rurutu,	9
Aucun balisage lumineux	Tous les autres aérodromes	37

Sur ces 37 aérodromes :

- 6 disposent d'installations de santé permettant de dispenser des soins directement sur l'île (Raiatea, Hiva Oa, Ua Pou, Tubuai, Mangareva). Toutefois, cela ne garantit pas que les cas graves puissent être traités sur place ;
- 9 sont implantés sur des îles comptant entre 500 et 1000 habitants qui ne disposent pas d'installations de santé : Anaa, Tikehau, Ahe, Ua Huka, Arutua, Manihi, Makemo, Rimatara et Takaroa ;
- 22 sont installés sur des îles de moins de 500 habitants.

Le coût d'installation d'un balisage lumineux sur une piste non équipée se situe entre 120 et 150 MCFP. Pour équiper l'intégralité des aérodromes du Pays, il serait donc nécessaire de déboursier entre 4,5 Mds FCFP et 5,5 Mds de FCFP (en investissement, hors maintenance courante).

Il pourrait être envisagé dans un premier temps de limiter l'installation du balisage sur les 9 pistes précitées (coût entre 1 Mds et 1,5 Mds de FCFP, hors maintenance courante).

3.3.9. L'amélioration des conditions de transports scolaires

Le transport scolaire pourrait être assuré par principe par avion affrétés par le Ministère de l'Education. Le recours à du transport scolaire par voie maritime pourrait être limité aux seules îles comportant des élèves qui ne sont pas en mesure de se rendre sur une île disposant d'un aérodrome via une desserte de rabattement ou dont l'éloignement justifie une desserte maritime dédiée (exemple : Rapa).

Le coût des transports scolaires ne serait pas fondamentalement modifié pour le Pays (environ 155.000 CFP par élève transporté en moyenne).

Par ailleurs, il pourrait être envisagé pour chaque création / suppression d'établissement scolaire une réflexion systématique sur le transport des élèves (solutions à mettre en place).

3.3.10. L'amélioration de l'efficacité énergétique des transports

Le sujet de l'efficacité énergétique des moyens de transports s'applique aussi bien aux aéronefs qu'aux navires. Il pourrait être envisagé qu'au moment du renouvellement du matériel de transport par les opérateurs, ce critère soit un déterminant fort pour accorder des aides spécifiques à l'investissement (type défiscalisation). Ainsi, la diffusion d'une « culture environnementale » pourrait s'opérer progressivement à l'échelle du Pays au fil des renouvellements envisagés par les opérateurs (voir section ci-dessous sur les aides).

3.

3.3.11. La mise en place de moyens de réservation des billets de transport plus lisibles et actualisés

Dans le cadre des obligations qui pourraient être imposées aux opérateurs à travers le régime des OSP, la mise en place de moyens de réservation des billets plus lisibles (en aérien et en maritime) pourrait constituer un levier important pour améliorer le trafic interinsulaire.

La mise en place d'un site internet actualisé 1 fois par semaine faisant état à la fois des liaisons maritimes et des liaisons aériennes existantes pour se rendre sur une île serait un élément intéressant pour les passagers au départ de Tahiti. Des offres intégrées maritime + aérien pourrait également être envisagées (package).

Dans une logique d'intégration totale et d'intermodalité à l'échelle de tous les moyens de transports, il est également possible d'envisager à terme une logique de réservation à l'internationale comprenant le vol vers Tahiti, les vols intérieurs, la desserte maritime et les moyens de transports terrestre in fine (et les potentialités d'hébergement éventuellement).

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

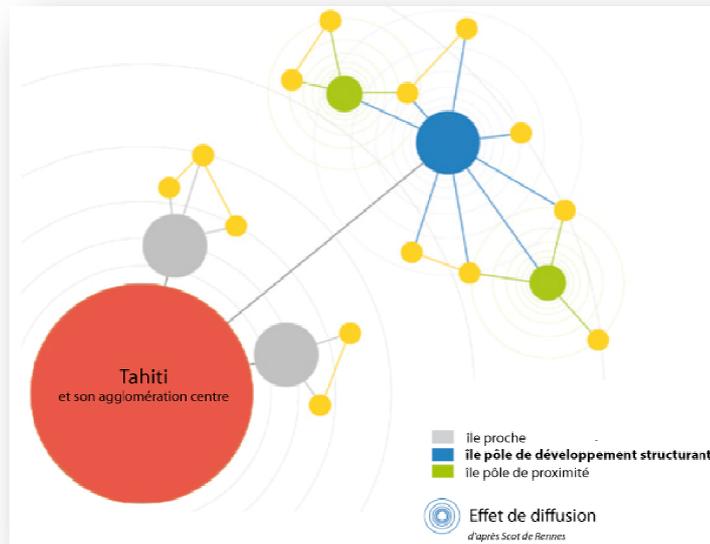
3.4.1. Le renforcement de la structuration du territoire : les pôles de développement économique à l'échelle des archipels

Le diagnostic a montré combien la situation socio-économique des îles est plus difficile à mesure que l'on s'éloigne de Tahiti dont l'impact s'amenuise avec l'allongement des distances.

Il manque en effet des relais efficaces à même de diffuser les effets dynamiques au sein de bassins relativement proches et d'y offrir les services, à la population et aux entreprises, favorables à la mise en œuvre de projets économiques.

Pour cela il est nécessaire de favoriser l'existence de « **pôles de développement structurant** » permettant de favoriser un cadre de vie et d'activités plus favorable.

3.



Des initiatives ont déjà été engagées au sein des archipels de Polynésie permettant l'émergence d'îles à même de remplir ces fonctions. Elles regroupent déjà des fonctions administratives, de santé et d'enseignement-formation notamment. Leur population est relativement importante et elles disposent de bonnes dessertes maritimes ou aériennes. Il convient d'en renforcer le poids, de diversifier leurs fonctions, d'y susciter les initiatives.

Le développement économique ne se décrète pas, elle ne relève pas de décisions administratives ou institutionnelles. Il s'agit d'en créer les conditions favorables, d'inciter les initiatives et d'accompagner les projets jusqu'à leur mise en œuvre.

Pour cela, le rôle des communes sera renforcé, dans le cadre d'une démarche constante de coordination, entre le Pays, l'Etat et les communes/intercommunalités, des actions de développement local engagées.

L'objectif de cette démarche de long terme, vise également à favoriser le développement des relations et des échanges locaux, internes aux archipels ou entre les archipels. Les échanges internes aux archipels doivent permettre de rompre les situations d'isolement de certaines îles, de favoriser la constitution de bassins de vie et d'activités.

Ces échanges demandent des moyens et des services de transport adaptés qui font l'objet du présent Schéma directeur. Cette démarche de structuration du territoire pourra être initié par le domaine des transports qui suppose une coordination forte des acteurs et une mutualisation de leurs moyens (voir aussi §3.2.3 et §3.2.4).

Mais celle-ci ne se limite pas aux transports. C'est une première étape permettant d'acquérir l'expérience d'actions de développement local. Celles-ci demandent également une évolution des fonctions de certains services ou personnes qui devront plus être orientés vers des fonctions de développement et d'accompagnement de projet (et moins sur des fonctions d'administration et de contrôle).

La mise en place de ces pôles de développement repose enfin sur des méthodes de travail plus transversales entre les services du Pays et entre les secteurs d'activités. Elles concerneront en effet aussi bien les transports que le tourisme, l'agro-alimentaire, l'agriculture et l'élevage, la periculture et la valorisation des ressources marines (l'économie bleue), le développement d'un artisanat de qualité.

3.

3.4.2. La mise en place de moyens de stockage de carburant plus adaptés dans les îles

Une réflexion pourrait être menée par le Pays pour mettre en place des moyens de stockage de carburant (stations mobiles ou dépôts fixes) plus adaptés sur les îles disposant d'un quai et d'une population suffisante (ex : > 1.000 habitants).

Il pourrait s'agir par exemple des îles de Hao, Rangiroa, Ua Pou ou Mangareva (îles sans stockage de carburant terrestre).

Le coût d'installation d'une station mobile est de 35 à 50 MCFP auxquels il faudrait ajouter de 10 à 15 MCFP pour l'installation d'un pipeline si l'est nécessaire de délocaliser la station hors du quai.

3.4.3. La mise en place de moyens de conditionnement des déchets sur les îles

L'axe de réflexion pourrait être de donner aux communes les moyens d'assurer l'envoi des déchets recyclés ainsi que les déchets spéciaux et dangereux pour un traitement adéquat à Papeete.

Le traitement de ces déchets est en partie de compétence communale (recyclables ménagers) et du Pays (déchets spéciaux et dangereux). Pour les déchets recyclables ménagers, il est possible de considérer deux niveaux de service, le rapatriement du « bac vert » et/ou le renvoi en mono déchets triés.

Le service de rapatriement après tri en mono déchet serait vraisemblablement le plus adapté, le coût de traitement inférieur permettant de réduire la facture de transport.

Cela implique d'adosser la zone de dépose / tri (déchetterie) à proximité immédiate des infrastructures portuaires (réduction et optimisation des coûts de collecte et de gestion).

Par exemple, il pourrait notamment être envisagé de dégager 40 à 100 m² à proximité immédiate de l'infrastructure pour l'installation de bacs échangeables. Le coût d'un bac est de l'ordre de 150.000 à 400.000 CFP selon la nature des déchets.

3.4.4. L'amélioration des conditions de pré et post-acheminement du fret maritime

Pour le fret destiné aux archipels, il pourrait être mis en place, en lien avec les communes, des moyens permettant d'améliorer le temps de chargement et de déchargement des marchandises amenées par goélettes.

Il pourrait être envisagé par exemple que les producteurs de coprah disposent gracieusement de palettes ou de filets permettant de stocker les sacs de coprah (25 kg) directement dessus. Cela permettrait à un transpalette ou même à un tractopelle de récupérer directement les sacs sans passer par le processus de dépose des sacs sur les filets (qui sont actuellement propriété des navires).

Le temps de chargement / déchargement mais également les conditions de sécurité pourraient ainsi être optimisé de près de 20 % selon les constats réalisés sur les îles.

Il pourrait également être envisagé d'améliorer le conditionnement des denrées périssables par l'achat par les communes de conteneurs isothermes qui seraient chargés à vide par les armateurs et déchargés à plein.

3.

In fine, les navires passeraient sans doute moins de temps pour ces opérations, ce qui pourrait leur permettre de dégager plus de temps pour la navigation et au bout du compte, favoriser une fréquence plus importante sur certaines îles et/ou réaliser des rotations complémentaires sur l'année.

A minima, les opérateurs pourraient ralentir leur vitesse de desserte par le temps dégagé en chargement/déchargement et ainsi, réaliser des économies de carburant (impact environnemental positif sur le milieu).

3.4.5. Un meilleur ciblage des aides à l'investissement (défiscalisation)

Dans le cadre des demandes de défiscalisation pour les navires neufs (locales ou de métropole), les armateurs pourraient se voir obligés à la production d'un business plan intégrant un critère d'efficacité énergétique (seuls les navires plus efficaces énergétiquement seraient éligibles à la défiscalisation, ratio tonne / mille nautique ou base indice OMI) et intégrant le montant des ressources dont ils disposent pour le financement des navires.

Un critère environnemental pourrait également être constitué pour accorder les défiscalisations (par la signature d'une charte ou d'engagements phytosanitaires, de gestion des déchets, obligations d'avoir des équipements à bord pour eau noire, eau grise...etc.). Au niveau des montants de défiscalisation, les dispositifs de métropole et locaux pourraient être modifiés et intégrer un « bonus environnemental » en cas de prise en compte des aspects susmentionnés (ex : mesures de défiscalisation en matière de lotissements : bonus +5 %).

Par ailleurs, il pourrait être envisagé d'imposer aux opérateurs l'imputation comptable d'amortissements et de provisions permettant de constituer les ressources nécessaires au renouvellement des navires (sur la base de documents comptables normalisés). Les conditions de déductibilité des provisions de « rachat de navires » pourraient être améliorées (Code des impôts), en lien avec le maintien ou non du système de défiscalisation métropolitaine (substitution possible).

3.4.6. La rénovation du régime des aides aux hydrocarbures

L'option constitue essentiellement une mesure de stratégie économique et de développement durable. En fonction des évolutions du secteur des transports interinsulaires, il pourrait être envisagé les mesures suivantes :

- Inciter à la réduction de l'usage des hydrocarbures dans les îles au profit des énergies renouvelables (électricité renouvelable et huile de coprah) ;
- Inciter aux solutions hydrocarbures les moins dangereuses au transport (gazole) ;
- Inciter aux modes de transport vrac et cubis plutôt qu'à l'usage de fûts ;
- Réduire les aides hydrocarbures notamment pour les navires fort consommateurs de carburant (Navire à Grande Vitesse (NGV) - efficacité énergétique).

Pour mémoire, les budgets totaux 2013 s'élèvent à :

- 2,5 milliards de francs pour le FRPH dont environ :
 - 600 millions dédiés au gazole des groupes électrogènes des îles
 - 120 millions pour la desserte de Moorea
 - 180 millions pour le reste du transport interinsulaire
- 1,2 milliards pour le FPPH :

3.

- Les carburants « goélettes » bénéficient par ailleurs d'une détaxation de 37 F/Litre par rapport au gazole public.

Plusieurs mécanismes pourraient être envisagés :

- Déplacement des subventions des hydrocarbures le plus possible vers l'utilisateur final ;
- Supprimer la détaxe pour les NGV, vendre ce gazole NGV vers 100F/L dans un premier temps et utiliser une partie de l'argent récolté pour une aide à la personne (scolaires, travailleurs, etc.) ;
- Suppression simple de certaines péréquations ;
- Réserve d'une partie du FPPH pour l'aide à l'acquisition de cubitainers et stations mobiles par les communes.

3.4.7. L'optimisation des aides au transport de fret pris en charge par le Pays

Un axe de réflexion pourrait être de mettre en place un régime d'aide ciblé quasi exclusivement sur une liste rénovée de prise en charge de produits de première nécessité.

La prise en charge du Pays sur d'autres catégories de fret se ferait sur la base d'un tarif à la tonne transportée, différencié par archipel ou par zones de tarification telle que prévues actuellement, dont le montant serait à définir précisément pour que la prise en charge soit à budget constant pour le Pays pour les premières années puis diminue progressivement dans les années suivantes.

3.4.8. La pérennisation du métier de marins par une formation plus adaptée

Une réflexion pourrait être menée pour mieux assurer l'articulation entre l'action du Centre des Métiers de la Mer de Polynésie Française (CMMPF), les besoins des armateurs en marins officiers et marins non-officiers et les possibilités de financement des formations (initiales et continues).

L'axe de réflexion pourrait prévoir une formation initiale payée par l'employeur (avec l'aide du fonds paritaire) avec obligation des futurs marins de naviguer au moins 10 mois avant de débiter les cours théoriques (formation type apprentissage). Il pourrait également être envisagé de prévoir un engagement des futurs marins à rester en Polynésie française à l'issue de leur formation pour une durée minimum de 5 à 10 ans.

Pour les marins souhaitant devenir officiers, il pourrait être envisagé un dispositif équivalent d'engagement sur le moyen long terme de naviguer en Polynésie française à l'issue de la formation capitaine 3000 et de la formation capitaine illimité (payée par l'employeur).

La formation capitaine 3000 pourrait être systématisée au sein du CMMPF ou réalisée dans une zone géographique adaptée (métropole ou zone Pacifique), dans les conditions définies par le rapport de la CTC de mai 2015.

3.4.9. L'ouverture de certains aérodromes du Pays à la desserte internationale

Un axe de réflexion pouvant avoir un impact positif sur les transports interinsulaires serait d'ouvrir l'accès de certains aérodromes du Pays à certains types de dessertes internationales.

Deux aéroports sont visés :

- L'aéroport de Bora-Bora, qui pourrait accueillir directement les jets privés arrivant en Polynésie (sans passer par Papeete) ;

3.

- L'aéroport de Hao, qui pourrait traiter directement du fret international (au départ / à l'arrivée).

Ces réflexions sont hors du champ des transports interinsulaires et nécessitent des analyses approfondies pour déterminer la faisabilité juridique de l'ouverture à la desserte internationale de ces aéroports et les compétences respectives de l'Etat et du Pays, le coût d'aménagement des installations et de fonctionnement des aéroports selon ce nouveau mode de fonctionnement ainsi que l'impact économique de cette ouverture internationale sur les trafics de l'aéroport de Faa'a.

3.5. Synthèse

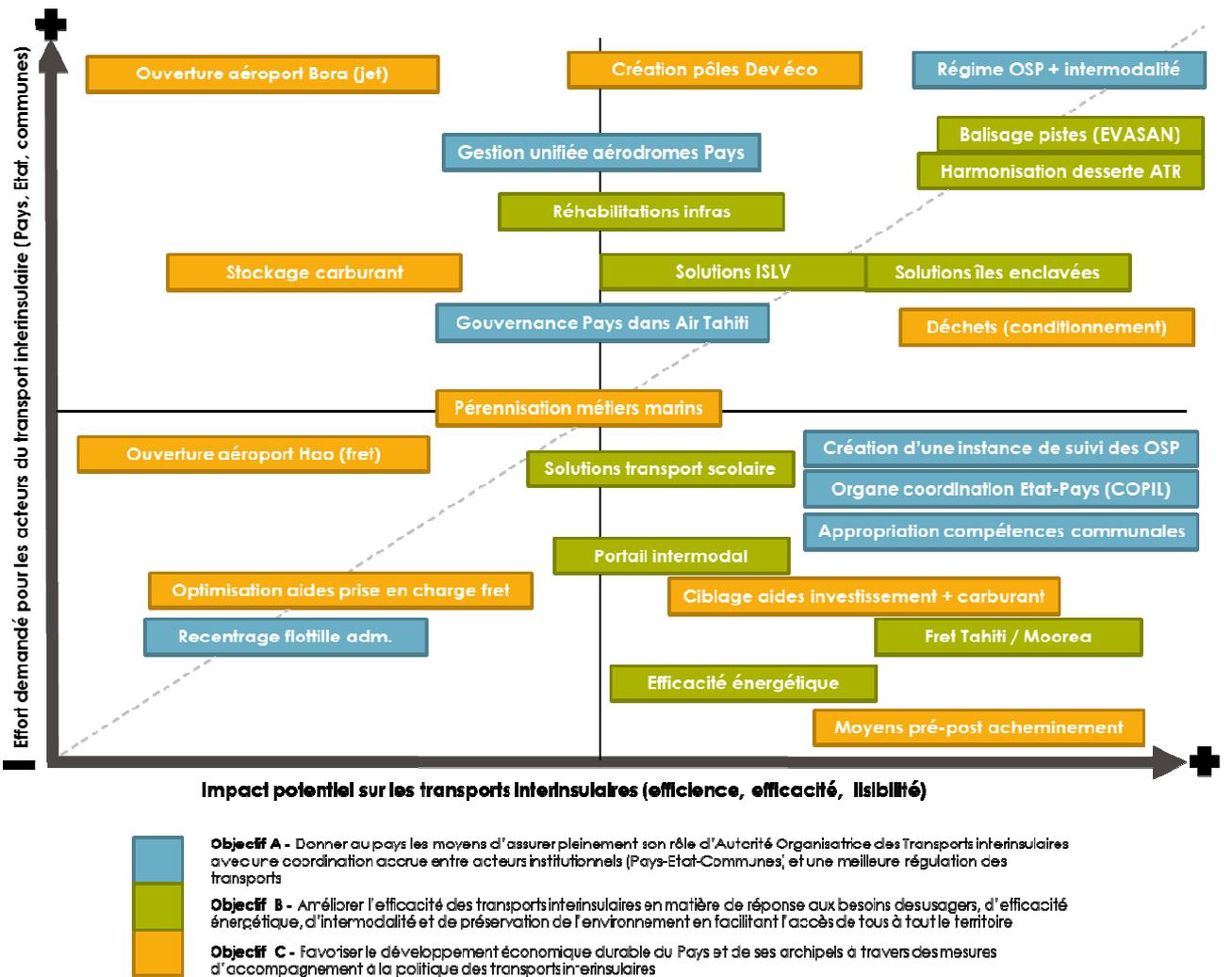
3.5.1. Classification stratégique des options retenues

Le schéma ci-dessous représente une classification stratégique des options envisagées en fonction de deux critères principaux :

- En ordonnée : l'effort demandé pour les acteurs du transport interinsulaire des options envisagées (effort entendu comme difficulté de mise en œuvre ou complexité)
- En abscisse : l'impact potentiel des options sur les transports interinsulaires en termes d'efficience, d'efficacité et de lisibilité.

L'appréciation a été réalisée en Groupe de travail et ne préjuge pas de la suite des études et notamment de l'appréciation politique du Pays sur chacune des options.

3.



3.



4.

4. PROPOSITION DE SCENARIO CIBLE

Le tableau ci-dessous présente de manière synthétique le scénario cible avec une progressivité des mesures dans le temps sur le court terme, le moyen terme et le long terme. Ce scénario cible sera discuté en réunion interministérielle et en COPIL pour l'ajuster en fonction des attentes du Pays et des arbitrages sur les orientations retenues :

	Actions de court terme <2ans (2015-2016)	Actions de moyen terme entre 3 ans et 5 ans (2017-2020)	Actions de long terme entre 5 ans et 10 ans (2020-2025)
Objectif A	<p>Mise en place du régime OSP</p> <p>Création instance de suivi et de contrôle</p> <p>Création instance concertation Etat-Pays-communes (COPIL)</p> <p>Appropriation compétences communales (projet transport)</p> <p>Pacte d'actionnaires entre Pays et associés dans Air Tahiti à formaliser</p> <p>Sollicitation de l'Etat pour la participation au désenclavement des îles</p>	<p>Gouvernance Air Tahiti (niveau de participation au capital)</p> <p>Fin du recentrage de la flottille administrative</p> <p>Echanges entre le Pays et l'Etat sur les conditions de transfert des aéroports gérés par ADT</p>	<p>Transfert des 4 aéroports de l'Etat (ADT) au Pays</p> <p>Lancement d'une DSP type affermage pour les 43 aéroports du Pays</p>
Objectif B	<p>Définition d'enveloppes pour la réhabilitation des infrastructures de transports et études sur les priorités d'intervention</p> <p>Développement du transport de fret entre Tahiti et Moorea</p> <p>Mise en place d'une desserte maritime dans les Marquises Sud</p>	<p>Mise en place d'une logique de réservation intégrée (aérien / maritime)</p> <p>Mise en place d'une desserte maritime intérieure aux Marquises Nord et remplacement éventuel des TWIN par des hélicoptères</p> <p>Renforcement de la fréquence de desserte maritime aux Australes (vers Rapa)</p> <p>Balisage des pistes (EVASAN)</p> <p>Extension de la piste de Fakahina et d'Apataki (harmonisation ATR)</p> <p>Desserte maritime intérieure entre Takume et Raroia</p> <p>Développement d'une desserte maritime intérieure de transport de pax aux ISLV</p>	<p>Intermodalité entre les moyens de transports avec site internet intégré permettant d'envisager des réservations internationales - locales (maritime-aérien-terrestre) et éventuellement, la réservation d'activités</p>

4.

	Actions de court terme <2ans (2015-2016)	Actions de moyen terme entre 3 ans et 5 ans (2017-2020)	Actions de long terme entre 5 ans et 10 ans (2020-2025)
Objectif C	<p>Amélioration des conditions de pré-post acheminement du fret (achat matériel)</p> <p>Meilleur ciblage des aides à l'investissement (imputations comptables et efficacité énergétique)</p> <p>Modification des modalités de formation des marins</p>	<p>Rénovation du régime des aides aux hydrocarbures</p> <p>Optimisation des aides au transport de fret pris en charge par le Pays</p> <p>Mise en place de moyens de stockage de carburant sur les îles</p> <p>Mise en place de moyens de conditionnement des déchets sur les îles</p> <p>Ouverture aérodromes au trafic international (Bora-Hao)</p>	<p>Structuration de l'offre en fonction du développement de pôles structurants et de pôles de proximité</p>

5.

5. ANNEXES : FICHES OPTIONS

Les fiches « options » constituent des notes de travail dont le principal objet était d'éclairer des solutions techniques ou stratégiques envisagées au terme du diagnostic par des données quantitatives et qualitatives (évaluées par le Groupe de Travail de l'étude). Les éléments contenus dans ces fiches ont constitué des bases de réflexion pour déterminer les orientations du scénario cible mais n'en constituent que les réflexions liminaires. C'est à la lumière d'une lecture globale et transversale de ces fiches que le scénario cible a élaboré. Les fiches pourront en tant que de besoin constituer des éléments intéressants de référence pour l'élaboration du Schéma Directeur au cours de la phase 3.

5.1. Fiches réalisées par objectifs et thématiques

Objectif de meilleure régulation/contrôle du secteur et d'amélioration de la coordination des acteurs	n° Option	Intitulé option
Sur le rôle du Pays en tant qu'acteur du système de transports interinsulaires	1	Externalisation de la gestion des aéroports et transfert aéroports Etat au Pays
	2	Modification du positionnement du Pays dans Air Tahiti
	3	Recentrage de l'activité du rôle de la flotte administrative et mise en adéquation des moyens techniques aux missions
Sur le rôle des communes en tant qu'acteur du système des transports interinsulaires	4	Affirmation des compétences communales en matière de transports
Sur la coordination des acteurs en matière de transports interinsulaires (Pays-Etat-Communes)	5	Une coordination renforcée Pays-Etat-Communes en matière de transports
Sur le contenu des OSP (qualité de service, confort, information, efficacité environnementale, intermodalité etc.)	6	Un contenu large et transversal concernant les transports aériens et maritimes
Sur le périmètre des OSP et leur financement	7	Définition d'un périmètre permettant de limiter le coût du pays et d'assurer une desserte optimale
Sur le contrôle des opérateurs de transports interinsulaires (dont contrôle OSP)	8	Un contrôle renforcé avec instance dédiée (organe de contrôle général)
Sur les aides aux transports interinsulaires	9	Définition de moyens d'optimisation des aides (dont FRPH)
En réponse à l'objectif d'amélioration de l'efficacité des transports	n° Option	Intitulé option
Sur les infrastructures de transport	10	Harmonisation du type d'aéroports sur le territoire (3C / 2B)
	11	Réhabilitations d'infrastructures ports et aéroports (Aana, Makemo, autres) et accessibilité EVASAN (aéroport)
	12	Opportunité de la création d'un nouvel aéroport international (Hao / Bora / Marquises)

5.

Sur le développement de l'intermodalité	13	Déterminer des conditions d'intermodalité efficaces sur le Pays et les archipels
Sur la problématique de financement et de renouvellement des navires	14	Stratégie de financement des navires
	15	Stratégie de renouvellement par typologie de navires
Sur la problématique de financement et de renouvellement des aéronefs	16	Stratégie de financement d'aéronefs
	17	Stratégie de renouvellement par typologie d'aéronefs
Sur la formation des marins	18	Développement d'une offre adaptée aux besoins de renouvellement des marins
Scénarii développés en réponse à des besoins de transports <u>identifiés et identifiables</u>	19	Conditions de mise en place d'une desserte maritime intérieure et intermodale dans les Marquises
	20	Australes : Mise en place d'une nouvelle desserte maritime (2ème opérateur)
	21	Australes : Voies d'amélioration de la desserte scolaire et sanitaire à Rapa (maritime)
	22	TG : Développement d'une desserte intra-archipel passagers avec matériel basé (navire)
	23	Renforcement de la desserte régulière maritime sur les ISLV (dont Maupiti)
	24	IDV : Mise en place d'une desserte maritime fret Tahiti / Moorea
En réponse à l'objectif d'accompagnement du développement économique durable :		Inintulé option
Sur le projet de Hao :	25	Renforcement de la desserte de Hao (maritime)
Sur l'ensemble de la Polynésie française :	26	Mise en place d'une filière de rapatriement des déchets recyclables
	27	Mise en place d'un système alternatif de transport des hydrocarbures (navire dédié)

5.

5.2. Fiches n°1 : Externalisation de la gestion des aérodromes

5.2.1. Eléments de réflexion

Objectif stratégique	Objectif de meilleure régulation/contrôle du secteur et d'amélioration de la coordination des acteurs		
Thème	Rôle du Pays en tant qu'acteur du système de transports interinsulaire		
Intitulé Option	Externalisation de la gestion des aérodromes et transfert aérodromes Etat au Pays	n°Option	1
Lien avec autre(s) fiche(s)	Fiches 10-12-25-26		
Description générale de l'option			
<p>Externalisation de la gestion des aérodromes du Pays (43 aérodromes) via une DSP de type affermage où l'exploitant aurait pour mission de réaliser l'exploitation commerciale du service (marketing, communication, accueil des usagers et informations), l'entretien et la maintenance des aérodromes et aérogares, la gestion du stockage du carburant. Les missions régaliennes SSLIA seraient également déléguées. Les services AFIS pourraient être aussi délégués sous réserve d'une ressource parafiscale correspondante.</p> <p>Pourraient également entrer dans le périmètre de la DSP la gestion des 4 aéroports gérés actuellement par l'Etat (Bora Bora, Raiatea, Rangiroa, Faa'a) via ADT (qui pourrait d'ailleurs devenir délégataire pour l'ensemble des aérodromes du Pays). Pour mémoire, sur Faa'a, une concession trentenaire existe actuellement entre l'Etat et ADT aux risques et périls du concessionnaire. Sur les trois autres aéroports, il existe trois mandats de gestion de 5 ans aux risques et périls du concédant.</p> <p>Pour mémoire, le montant total des produits d'exploitation des aérodromes du Pays est de 928 millions de F.CFP (yc TAP pour 800 MCFP) avec un résultat de - 370 MCFP (hors investissements lourds, qui représentent 1000 MCFP / an environ). Les produits d'exploitation d'ADT pour la gestion des aéroports de l'Etat s'élèvent à 3.522 MCFP pour un résultat de 300 MCFP environ. Le résultat est constitué essentiellement de l'aéroport de Faa'a (250 MCFP).</p>			
Conditions de mise en œuvre de l'option			
Discussions avec l'Etat sur les conditions de transfert des aérodromes gérés par ADT au Pays.			
Mesure et appréciation des principaux impacts			
Impact(s)	Description de l'impact évalué / évaluable	Appréciation de l'impact	
Organique et institutionnel	Rôle du Pays en tant qu'AOT affirmé par une maîtrise complète de l'ensemble des aérodromes du Pays Rôle de la DAC recentré sur la vérification du bon respect de la réglementation aéronautique et l'identification des besoins de gros entretien / renouvellement d'installations (investissements lourds), en lien avec la DEQ.		
Juridique / réglementaire	Sur la DSP des 43 aérodromes : lancement d'une procédure d'appel d'offres Sur les aérodromes gérés par ADT, substitution de l'Etat par le Pays pour les aérodromes gérés actuellement par ADT En dernière voie, possibilité de lancer une DSP globale portant sur l'ensemble des aérodromes du Pays + les aéroports d'ADT. Cela supposerait de dénoncer la concession de Faa'a et les mandats de gestion pour traiter les conditions de fin de contrat (indemnisation à la VNC, etc.)		
Organisation des dessertes	Impact faible. Possibilité d'améliorer la question de l'avitaillement des aéro-nefs (gestion par le délégataire ou par un prestataire bien identifié)		
Trafics	Trafics passagers : aucun impact identifié (statut quo)	=	
	Trafics fret : aucun impact identifié (statut quo)	=	
Budget du Pays	Fonctionnement : sur le personnel de la DAC, pas d'impact (iso-personnel) ; versement potentiel d'une subvention d'exploitation à l'opérateur à encadrer contractuellement (déficit de -70 MFCF hors économies d'échelle)		
	Investissement : suivant la stratégie de récupération par le Pays des aéroports d'ADT, récupération ou non de la charge des investissements à réaliser		
Opérateurs	Impact possible en fonction de la stratégie d'évolution des redevances aéronautiques (augmentation, baisse, statut quo)		
Environnement	Pas d'impact par rapport à la situation actuelle	=	

5.

Efficacité énergétique	Pas d'impact par rapport à la situation actuelle	=
Proposition de date de mise en œuvre	Année (si simple substitution de l'Etat par le Pays)	2020
Proposition d'association d'acteurs clés	Etat (HC et ADT) + Syndicats	

5.2.2. Commentaires complémentaires pour amélioration de la compréhension du sujet

Données analytiques d'une gestion unifiée des 47 aérodromes du Pays

	43 aérodromes du Pays (base 2014)	4 Aéroports gérés par ADT (base 2013)
Traffic totaux pax	401 718 pax	Faa'a : 1,1 millions de pax Bora Bora : 253.000 pax Raiatea : 165.000 pax Rangiroa : 60.000 pax
Investissements annuels	Investissements (réhabilitations lourdes) : 1.000 MCFP	Investissements (réhabilitations lourdes) : 2.000 MCFP
Produits d'exploitation (MCFP)	Total : 928 Dont TAP : 818 MCFP Dont redevances aéronautiques : 74 M Dont redevances d'occupation du domaine public : 36 M	Total : 3.522 MCFP Dont redevances pax : 541 MCFP Dont TAP : 1.450 MCFP Dont redevances extra-aéro : 1067 MCFP
Charges d'exploitation (MCFP)	Fonctionnement/exploitation : 1.300 MCFP Dont : -SSLIA : 580 MCFP -Moyens généraux : 264 MCFP -Entretien courant : 250 MCFP -Achat matériel : 187 MCFP	Fonctionnement/exploitation : 2.928 MCFP Dont Personnel : 1.360 MCFP Dont services extérieurs : 930 MCFP + Dotations aux amortissements : 105 MCFP + IS : 210 MCFP
Résultat d'exploitation / résultat net	-370 MCFP	300 MCFP Dont résultat net Faa'a (estimation) : 250 MCFP Dont résultat net 3 aéroports : 50 MCFP
Résultat avec DSP (part délégataire)	Résultat consolidé aérodromes Pays + ADT : -70 MCFP Résultat Pays + ADT hors Faa'a (estimation) : -320 MCFP	
Part restant à la charge du Pays	Investissements lourds : 1000 MCFP / an environ Personnel MET (hors exploitation aérodromes) : [à compléter] MCFP / an	Investissements lourds : 2.000 M (question du sort de la trésorerie en cas de transfert des aéroports au Pays)

5.

Données financières des aéroports gérés par ADT

Aéroports de Tahiti-Résumé financier (en millions XPF)					
	Total ADT	Tahiti Faa'a	Bora Bora	Raiatea	Rangiroa
Produits d'exploitation	3 522	3 099	193	159	87
dont produits régaliens	1 450	1 196	115	85	55
Charges d'exploitation	2 928	2 511	155	161	101
Amortissements et provisions	105	nd	nd	nd	nd
Résultat d'exploitation	488	466	38	- 2	- 14
Résultat financier	13	11	1	1	0
Résultat exceptionnel	1	1	0	0	0
Impot sur les sociétés	210	185	12	9	5
Résultat net	292	257	16	13	7

Remarque méthodologique: Le tableau a été réalisé à partir des comptes 2013 et d'informations recueillies oralement sur les charges d'exploitation 2014. Les données présentées dans les cellules bleues sont des estimations.

5.

5.3. Fiche n°2 : Gouvernance d'Air Tahiti

5.3.1. Eléments de réflexion

Objectif stratégique	Objectif de meilleure régulation/contrôle du secteur et d'amélioration de la coordination des acteurs		
Thème	Sur le rôle du Pays en tant qu'acteur du système de transports interinsulaires		
Intitulé Option	Modification du positionnement du Pays dans Air Tahiti	n°Option	2
Lien avec autre(s) fiche(s)	Aucune		
Description générale de l'option			
Compte-tenu de l'évolution prochaine du régime des OSP, il semble nécessaire de faire évoluer le rôle du Pays dans le capital et la gouvernance d'Air Tahiti de manière à éviter que le Pays se retrouve juge et partie dans l'application des nouvelles réglementations à venir.			
Il est préconisé de (i) limiter la participation du Pays dans le capital d'Air Tahiti à 5 % du capital social (en écho à la remarque précédente), (ii) de signer un pacte d'actionnaires (inexistant en l'état) entre le Pays et des actionnaires clés permettant d'obtenir un siège d'administrateur au sein du Conseil d'Administration de la compagnie (maintenir un regard sur les décisions stratégiques de la compagnie, notamment en matière de renouvellement d'aéronefs) et enfin, (iii) d'encourager un rapprochement entre Air Tahiti Nui et Air Tahiti pour la maintenance des aéronefs, les modalités de réservation des billets (international + local) et le management du personnel. Cela peut se faire notamment par la mise en place de participations croisées et d'accords d'entreprises.			
Conditions de mise en œuvre de l'option			
Evaluer les parts détenues par le Pays et examiner le marché pour voir si un acheteur serait intéressé pour les reprendre Identifier clairement les parties envisageables pour un pacte d'actionnaires avec le Pays			
Mesure et appréciation des principaux impacts			
Impact(s)	Description de l'impact évalué / évaluable		Appréciation de l'impact
Organique et institutionnel	Recentrage du rôle du Pays en tant qu'AOT et maintien d'un regard sur les affaires de la compagnie		
Juridique / réglementaire	Rédaction d'un pacte d'actionnaires (difficulté à réunir les parties prenantes intéressées)		
Organisation des dessertes	Possibilité d'amélioration des conditions de réservation des billets par la mise en place de packages internationaux / locaux entre AT et ATN plus efficaces		
Trafics	Trafics passagers : impact jugé positif (meilleure visibilité des possibilités de desserte intérieure en cas de packages)		
	Trafics fret : aucun impact négatif identifié		=
Budget du Pays	Fonctionnement : récupération du produit de 10 % des actions de AT (soit une valeur nominale de 270 MFCP qui pourraient être injectés dans un fonds de désenclavement des îles)		
	Investissement : aucun		=
Opérateurs	Optimisations des charges par mutualisation des moyens		
Environnement	Pas d'impact négatif par rapport à la situation actuelle		=
Efficacité énergétique	Pas d'impact négatif par rapport à la situation actuelle		=
Proposition de date de mise en œuvre	Année		2017
Proposition d'association d'acteurs clés	Air Tahiti – Air Tahiti Nui		

5.

5.3.2. Commentaires complémentaires pour amélioration de la compréhension du sujet

Principales données relatives aux deux compagnies aériennes.

5.3.2.1. Air Tahiti

Statut : **Société Anonyme**

Répartition capital social Air Tahiti (actuel)	Montant F.CFP	%
Total	2 760 000 000	100%
Polynésie Française	386 400 000	14%
Socredo	358 800 000	13%
AFD	220 800 000	8%
Personnel salarié	193 200 000	7%
Groupe Martin	220 800 000	8%
Groupe Moana Nui	220 800 000	8%
Air France	220 800 000	8%
Banques	110 400 000	4%
Petits porteurs (25 sociétés et CCI)	386 400 000	14%
Petits porteurs (293 pers.)	441 600 000	16%
CA 2012	10 000 000 000	
Résultat net 2012	- 106 000 000	

NB :

- le Pays ne détient pas a priori la minorité de blocage (1/3 des voix nécessaire).
- Il n'existe pas de pacte d'actionnaires.

5.3.2.2. Air Tahiti Nui

Statut : **SEM**

Répartition capital social ATN (31/12/2013)	Montant F.CFP	%
Total	1 622 956 875	100%
Polynésie Française	1 376 267 430	84,8%
OCI	63 295 318	3,9%
Air Tahiti	55 180 534	3,4%
SEGC	43 819 836	2,7%
GIE Tahiti Tourisme	25 967 310	1,6%
Brasserie de Tahiti	9 737 741	0,6%
Wan Holding participation	9 737 741	0,6%
EDT	8 114 784	0,5%
Autres	30 836 181	1,9%
CA 2013	30 000 000 000	
Résultat net 2013	1 700 000 000	

NB : ATN est en concurrence avec Air France sur les liaisons internationales (Air France détient 16 % des parts de marché c/ 65 % pour ATN). Air France est présent dans le capital de AT.

5.

5.4. Fiche n°3 : Flottille administrative

5.4.1. Eléments de réflexion

Objectif stratégique	Objectif de meilleure régulation/contrôle du secteur et d'amélioration de la coordination des acteurs		
Thème	Rôle du Pays en tant qu'acteur du système de transport interinsulaire		
Intitulé Option	Recentrage de l'activité du rôle de la flottille administrative et mise en adéquation des moyens techniques aux missions	n°Option	3
Lien avec autre(s) fiche(s)	Fiches 4 - 13 - 19 - 23		
Description générale de l'option			
<p>Continuer la réorganisation de la flottille administrative dans le sens des recommandations fournies par la CTC et conformément à la communication en conseil des ministres n° 78 MET du 3 juin 2014, en concentrant son action sur ses deux missions essentielles : transports maritimes pour administration et en cas de carence du privé ; secours et assistance aux populations.</p> <p>Au 01/03/2015, il y a 198 agents dont une cinquantaine de marins à la flottille ; objectifs = 150 agents dont les marins suffisants pour les 3 à 4 navires qui seraient conservés.</p> <p>Actuellement, 4 navires : TN1 cargo mixte ; TN VIII navire LCT pouvant chargé 700 t ; TN IX navire LCT pouvant chargé 200 t ; TN VI caboteur avec grue pouvant chargé 30 t idéal pour Mopelia en réparation. TN VI sera vendu après réparation (uniquement squatters sur Mopelia) ; TN IX conservé au moins tant qu'il y en a besoin pour desservir Maupiti. Navette passagers Marquises 40 pax 120/150 M F CFP en appel d'offres pour construction (futur TN X) prévue pour être cédée plus tard à un syndicat de communes ou navigation aux marquises dans le cadre d'une DSP. La masse salariale passerait de 1 566 M F CP en juin 2014 à 900 M F CP en fin de réorganisation.</p>			
Conditions de mise en œuvre de l'option			
Simple poursuite du plan de réorganisation adopté par le conseil des ministres			
Mesure et appréciation des principaux impacts			
Impact(s)	Description de l'impact évalué / évaluable	Appréciation de l'impact	
Organique et institutionnel	Recentrage affirmé du Pays sur les missions premières de la flottille, en conservant les bateaux nécessaires à ces missions et les effets adaptés.		
Juridique / réglementaire	Sans objet		
Organisation des dessertes	Impact faible en ce qui concerne les dessertes fret assurées seulement en cas de carence du privé ; mise en place d'une desserte passagers dans les Marquises Sud		
Trafics	Trafics passagers : impact positif aux Marquises Sud mais non évalué		
	Trafics fret : aucun impact identifié (statu quo)	=	
Budget du Pays	Fonctionnement : réduction des charges de personnel et des charges de fonctionnement connexes (- 600 MF minimum) ; suppression des charges entretien sur navires ne naviguant plus		
	Investissement : construction du TN X envisagée un peu lourde	=	
Opérateurs	Sans objet	=	
Environnement	Impact positif de remplacer l'ancien TN VII des Marquises réformé par un TN X neuf		
Efficacité énergétique	Impact positif de remplacer l'ancien TN VII des Marquises réformé par un TN X neuf		
Proposition de date de mise en œuvre	Année	Fin 2018	
Proposition d'association d'acteurs clés	Représentants de la flottille administrative		

5.

5.5. Fiche n°4 : Affirmation des compétences communales en matière de transports

Objectif stratégique	Objectif de meilleure régulation/contrôle du secteur et d'amélioration de la coordination des acteurs		
Thème	Sur le rôle des communes en tant qu'acteur du système des transports interinsulaires		
Intitulé Option	Affirmation des compétences communales en matière de transports	n°Option	4
Lien avec autre(s) fiche(s)	5-6-7-8-13-19-22-23		
Description générale de l'option			
<p>Donner aux communes les moyens de mieux répondre aux besoins des passagers résidents et touristes dans le cadre du transport intra-communal et intercommunal relevant de leur compétence transports par la constitution par les communes d'un projet de transport intérieur dédié (qui peut également être terrestre). Chaque commune disposant d'îles associées pourrait présenter au Pays et à l'Etat un projet de transport avec a minima les éléments suivants : (i) les besoins de transport identifiés à l'intérieur de la commune (avec les îles associées) ou en intercommunal (si constitution d'un EPCI) ; (ii) l'évaluation du nombre de personnes à transporter par semaine en basse saison et en haute saison (congés scolaires) et (iii) la capacité du navire nécessaire à la réponse aux besoins de transport.</p> <p>A l'issue du diagnostic, les communes cibles initiales pourraient être Makemo (11 îles dans la commune) et Arutua (3 îles dans la commune) avec des navires de 60 places passagers par exemple (type TE HAERE MARU 5, qui sont en mesure de naviguer dans les conditions de mer du Pacifique).</p>			
Conditions de mise en œuvre de l'option			
Présenter aux communes le projet et obtenir un accord de principe.			
Mesure et appréciation des principaux impacts			
Impact(s)	Description de l'impact évalué / évaluable	Appréciation de l'impact	
Organique et institutionnel	Réappropriation par les communes des problématiques de transports de passagers internes aux îles		
Juridique / réglementaire	Aucun (pas de texte nécessaire à la formalisation des projets)	=	
Organisation des dessertes	Meilleure identification des besoins de déplacement intra-communaux et articulation possible avec les transports pris en charge par le Pays. Meilleur ciblage des aides aux communes données par l'Etat		
Trafics	Trafics passagers : à évaluer en fonction des projets présentés mais par exemple sur la commune de Makemo, en évaluant à 10 % la population qui se déplace, ce serait environ 150 personnes qui seraient concernées par du transport intérieur		
	Trafics fret : très marginal (petits colis)		
Budget du Pays	Fonctionnement : en fonction des projets présentés		
	Investissement : en fonction des projets présentés		
Opérateurs	Impact marginal sur les opérateurs réalisant du transport de passagers		
Environnement	Impact négatif mais non évaluable à ce stade (mise en place de nouveaux navires, même en substitution d'avions parfois, sur Takume par exemple)		
Efficacité énergétique	Impact négatif mais non évaluable à ce stade (mise en place de nouveaux navires, même en substitution d'avions parfois, sur Takume par exemple)		
Proposition de date de mise en œuvre	Année	2015	
Proposition d'association d'acteurs clés	Tavana et Tavana Hau		

5.

5.6. Fiche n°5 : Coordination renforcée Pays-Etat-Communes en matière de transports

Objectif stratégique	Sur la coordination des acteurs en matière de transports interinsulaires (Pays-Etat-Communes)		
Thème	Objectif de meilleure régulation/contrôle du secteur et d'amélioration de la coordination des acteurs		
Intitulé Option	Une coordination renforcée Pays-Etat-Communes en matière de transports	n°Option	5
Lien avec autre(s) fiche(s)	4-6-7		
Description générale de l'option			
<p>Problématique de l'adaptation des normes législatives et réglementaires métropolitaine à la Polynésie française, dans le cadre de la loi statutaire actuelle (article 9 relative à la consultation de l'APF sur les projets de lois et ordonnances et article 133 sur les résolutions émises par l'APF sur les textes relevant de la compétence de l'Etat.</p> <p>Problématique des compétences communales sur le transport intra communal en relation avec le transport interinsulaire : navettes financées et exploitées en régie par les communes</p> <p>L'objectif est d'améliorer la coordination avec l'Etat qui édicte des règles applicables aux transports et, avec les Communes pour une coordination avec le Pays entre le transport intra communal et le transport interinsulaire, et non de modifier la loi statutaire.</p> <p>Proposition de mise en place d'un comité de pilotage (COFIL) Etat / Pays / communes sur les projets de réglementation qui impactent le transport aérien et maritime intérieur et l'organisation des transports maritimes intra-communales. Réunion semestrielle sur la base des projets de textes transmis par l'Etat ou de propositions de modification ou adaptation portées par le Pays.</p>			
Conditions de mise en œuvre de l'option			
La problématique de la coordination juridique dépasse le cadre des transports interinsulaires, et l'option doit être actée en conseil des ministres (arrêté CM) après accord du Haut Commissariat et les communes (TG)			
Mesure et appréciation des principaux impacts			
Impact(s)	Description de l'impact évalué / évaluable	Appréciation de l'impact	
Organique et institutionnel	Création d'un COFIL Etat / Pays / Communes		
Juridique / réglementaire	Adaptation réglementation existante (règles transport)		
Organisation des dessertes	Amélioration par coordination avec les communes et l'Etat		
Trafics	Trafics passagers : à estimer (transport intracommunal)		
	Trafics fret : à estimer (transport intracommunal)		
Budget du Pays	Fonctionnement : aucun		
	Investissement : aucun	=	
Opérateurs	Chiffre d'affaires : aucun :	=	
Environnement	Pas d'impact	=	
Efficacité énergétique	Pas d'impact	=	
Proposition de date de mise en œuvre	Année	2016	
Proposition d'association d'acteurs clés	PR – Etat – Communes		

5.

5.7. Fiche n°6 et 7 : OSP

Les fiches n°6 et 7 ont été réalisées sous forme de memorandum de travail discuté au sein du Groupe de travail. La fusion des deux fiches a été décidée pour favoriser la lisibilité des mécanismes.

5.7.1. Note de travail

► OSP AERIENNES

Principe :

Par principe, les licences d'exploitation des compagnies aériennes sont délivrées pour réaliser des liaisons aériennes sur l'intégralité des aérodromes du Pays (47 aérodromes).

Toutefois, la délivrance de ces licences d'exploitation aux compagnies aériennes est conditionnée par un engagement des compagnies à réaliser un programme minimal de vol à destination d'îles dans les conditions suivantes (obligations de service public) :

- Liste des îles [...]
- 2 dessertes hebdomadaires minimum en haute saison, entendue comme période de congés scolaires ou comme période touristique à forte affluence ;
- 1 desserte hebdomadaire minimum en basse saison.

Les dessertes sur les autres îles sont au minimum de 2 dessertes par semaine toute l'année.

Les compagnies aériennes sont libres de définir le niveau de tarification le plus adapté pour favoriser le développement des dessertes et contribuer au maintien de leur équilibre économique.

Préalablement à la délivrance de la licence d'exploitation, une convention est signée entre le Pays et la compagnie aérienne. Cette convention précise a minima les éléments suivants [possibilité de prévoir une convention type] :

- la date d'entrée en vigueur de la convention (correspondant à la date effective d'autorisation d'exploiter des liaisons aériennes sur le Pays indiquée dans la licence),
- les engagements de la compagnie en termes de capacité des aéronefs,
- la politique d'achat/cession des aéronefs de la compagnie,
- la politique d'entretien des aéronefs,
- les modalités d'information des voyageurs de la compagnie,
- les modalités d'information du Pays (rapport annuel),
- les engagements en matière d'intermodalité avec le maritime,
- les engagements de la compagnie en matière d'efficacité énergétique des moyens de transports.

Cette convention est signée pour 10 ans et fait l'objet d'une révision quinquennale.

Toute modification des conditions d'exécution des OSP liées au désenclavement des îles devra faire l'objet d'une information au Pays par la compagnie aérienne, suivie d'un échange entre représentants habilités. A l'issue des 5 années d'exécution du contrat à compter de son entrée en vigueur, un avenant pourra être conclu entre les parties pour tenir compte de l'évolution des dessertes vers les îles enclavées.

En cas de non-respect des conditions d'exécution de la convention, le Pays se réserve le droit de sanctionner l'opérateur. Le mode de calcul des sanctions et les conditions de leur application sont arrêtés en [CM]. En cas de manquement grave ou répété aux obligations de la convention, le Pays pourra retirer la licence d'exploitation, sans que ce retrait n'ouvre droit à indemnités pour la compagnie aérienne.

5.

Exception :

Dans le cas où une compagnie aérienne souhaiterait réaliser des dessertes sur une partie du Pays seulement (liaison inter-archipels, intra-archipels, mise en place d'une liaison unique entre deux aérodromes ou autre cas de figure non couvert par le principe), la licence d'exploitation est délivrée sous réserve de la signature d'une convention entre la compagnie et le Pays dans les mêmes conditions que précédemment.

Toutefois, si la compagnie aérienne ne prévoit pas de participer à la réalisation de dessertes sur des îles enclavées ou prévoit des dessertes jugées insuffisantes pour répondre aux besoins de transport des passagers sur le territoire le Pays se réserve le droit de refuser la délivrance de la licence d'exploitation ou de conditionner la délivrance de la licence au versement par la compagnie d'une contribution au désenclavement des îles.

Le mode de calcul de cette contribution est fixé dans la convention préalable à la délivrance de la licence d'exploitation. La contribution aura pour vocation d'alimenter un fond, géré par le MET, dédié au désenclavement des îles.

Appel d'offres

En cas de refus de demande de délivrance par le Pays d'une licence d'exploitation à une compagnie aérienne, pour des motifs légitimes, le Pays se réserve le droit de recourir à une procédure d'appel d'offres pour assurer les dessertes prévues dans la demande de licence dans les meilleures conditions. Si les dessertes concernent des îles enclavées, le financement de ces dessertes sera réalisé pour tout ou partie par le fonds de désenclavement des îles géré par le Pays.

► OSP MARITIMES

Principe :

Les licences d'armateurs sont délivrées pour la réalisation de liaisons maritimes sur l'intégralité du Pays.

Toutefois, la délivrance des licences d'armateurs est conditionnée par la desserte d'une ou de plusieurs îles enclavées dans les conditions suivantes (obligations de service public):

- **Liste des îles enclavées & fréquence de desserte minimale mensuelle** (minimum 1 / mois)

La fréquence de desserte vers les autres îles du Pays est libre pour les armateurs.

Le niveau de tarification pour la desserte passagers et fret est fixé par arrêté en Conseil des Ministres et tient compte des charges réelles supportées par les armateurs ainsi que des prises en charge réalisées par le Pays pour le transport de fret notamment (PPN, hydrocarbures, autres).

Préalablement à la délivrance de la licence d'exploitation, une convention est signée entre le Pays et l'armateur. Cette convention précise a minima les éléments suivants [possibilité de prévoir une convention type] :

- la date d'entrée en vigueur de la convention (correspondant à la date effective d'autorisation d'exploiter des dessertes maritimes sur le Pays indiquée dans la licence),
- les îles enclavées que l'armateur s'engage à desservir ainsi que la description de la ligne maritime envisagée pour réaliser la desserte,
- les engagements de l'armateur en termes de capacité des navires,
- la politique d'achat/cession des navires de l'armateur,
- la politique d'entretien des navires,
- les modalités d'information des voyageurs de la compagnie,

5.

- les modalités d'information du Pays (rapport annuel),
- les engagements en matière d'intermodalité avec l'aérien (pour les cargos mixtes et navires de passagers),
- les engagements de la compagnie en matière d'efficacité énergétique des moyens de transports.

Cette convention est signée pour 5 ans et fait l'objet d'un renouvellement exprès entre les parties. Le non-renouvellement de la convention entraîne la déchéance de la licence d'exploitation, sans indemnité pour l'armateur.

Toute modification des conditions d'exécution de la convention devra faire l'objet d'une information au Pays par l'armateur, suivie d'un échange entre représentants habilités. Un avenant pourra être conclu entre les parties en tant que de besoin.

En cas de non-respect des conditions d'exécution de la convention, le Pays se réserve le droit de sanctionner l'opérateur. Le mode de calcul des sanctions et les conditions de leur application sont arrêtés en CM. En cas de manquement répété aux obligations de la convention, le Pays pourra retirer la licence d'exploitation, sans que ce retrait n'ouvre droit à indemnités pour l'armateur.

Exception :

Les armateurs exploitant des navires de croisières ainsi des navires de passagers et de fret entre Tahiti et Moorea sont exemptés de l'obligation de desservir des îles enclavées.

En contrepartie, les licences d'exploitation délivrées aux armateurs pour les dessertes relevant de ces deux catégories feront l'objet d'une convention entre les armateurs et le Pays, dans les conditions précitées (principe), avec en sus, la faculté pour le Pays de prévoir la perception d'une redevance auprès des armateurs destinée à alimenter un fonds de désenclavement des îles.

Les licences d'exploitation délivrées aux armateurs pour la mise en place de dessertes maritimes de passagers intérieures aux archipels ou inter-archipels (hors cas précités et sans préjudice des compétences communales en matière de mise en place de dessertes intra-communales ou intercommunales) feront également l'objet d'une convention entre les armateurs et le Pays dans les conditions précitées (principe) avec en sus, la faculté pour le Pays de prévoir le versement de subventions d'exploitation au titre du désenclavement des îles.

Cas particulier : Appel d'offres

Dans le cas où certaines dessertes vers les îles enclavées ne seraient pas couvertes par les licences d'exploitation accordées aux armateurs, ou en cas de refus des armateurs de réaliser ces dessertes, le Pays se réserve le droit de recourir à la procédure de l'appel d'offres pour sélectionner un opérateur intéressé par lesdites dessertes. Le financement des dessertes vers les îles enclavées sera réalisé pour tout ou partie par le fonds de désenclavement des îles géré par le Pays.

► LE FINANCEMENT DES OSP : FONDS DE DESENCLAVEMENT

Le fonds de désenclavement constitue un outil qui a pour vocation de favoriser le désenclavement des îles listées ci-avant par le financement de dessertes de transports interinsulaire (aériennes et/ou maritimes).

Le fonds de désenclavement est géré par [à compléter].

Il est considéré par principe comme étant équilibré en recettes et en dépenses.

Au niveau des recettes, ce fonds est alimenté par :

- Les redevances perçues par le Pays sur les armateurs et les compagnies aériennes au titre des conventions conclues avec eux dans les conditions précitées ;

5.

- Les montants perçus au titre des sanctions imposées aux opérateurs de transports ;
- Toutes contributions de personnes publiques parties prenantes aux transports interinsulaires.

Au niveau des dépenses, le fonds finance les déficits d'exploitation constatés des opérateurs de transports assurant des dessertes vers des îles enclavées, dûment justifiées, après mise en concurrence le cas échéant.

L'usage de ce fonds n'est pas exclusif du bénéfice d'autres aides et contributions liées notamment à l'investissement dans du matériel de transport (défiscalisation et subventions directes).

► ORGANE DE CONTROLE ET DE SUIVI

Il incombe à l'[organe de suivi et de contrôle du Pays], rattaché au [SGG], de réaliser les missions suivantes :

- Contrôler les opérateurs de transports ;
- Proposer des sanctions en cas de non-respect de leurs obligations ;
- Réaliser un rapport annuel de suivi de l'activité des opérateurs de transports interinsulaires,
- Solliciter la réalisation d'un bilan carbone et d'un bilan énergétique du secteur (tous les 2 ans) ;
- Consolider l'information relative aux aides, incitations et contributions financées par le Pays et les parties prenantes aux transports interinsulaire ;
- Suivre le développement des dessertes communales et proposer des adaptations sur les dessertes
- [...]

5.

5.8. Fiche n°8 : Mise en place d'un organe de suivi et de contrôle

Objectif stratégique	Objectif de meilleure régulation/contrôle du secteur et d'amélioration de la coordination des acteurs		
Thème	Sur le contrôle des opérateurs de transports interinsulaires (dont contrôle OSP)		
Intitulé Option	Un contrôle renforcé avec instance dédiée (organe de contrôle général)	n°Option	8
Lien avec autre(s) fiche(s)	4-5-6-7-9		
Description générale de l'option			
<p>Création d'une instance de contrôle et de suivi des OSP chargée de consolider l'information relative aux transports (trafics, infrastructures, aides, etc.) ; contrôler les opérateurs sur la base de documents comptables, techniques et statistiques normalisés ; proposer des sanctions aux opérateurs en cas de non-respect des OSP ; produire annuellement un rapport d'activité sur le secteur (rapport économique et financier du secteur) ; solliciter la réalisation d'un bilan carbone du secteur et identifier les impacts environnementaux des dessertes.</p> <p>Cette instance pourrait être rattachée au SGG et être composée d'un chef de service, d'un juriste, d'un financier et d'un expert économique disposant d'une bonne expérience en matière de contrôle d'opérateurs. Cette instance pourrait à l'avenir contrôler toutes les OSP et DSP du Pays.</p>			
Conditions de mise en œuvre de l'option			
<p>Définition claire des OSP à contrôler (fiche n°7).</p> <p>Articulation de cette instance avec la CCNMI en fonction du projet de loi du pays en cours sur les OSP. En cas de suppression de la CCNMI, possibilité de donner à l'instance la prérogative d'examiner les demandes de licence avant validation par le CM ou par un organe ad hoc composé exclusivement de membres de l'administration et éventuellement, de représentants des usagers (élus APF par exemple). L'idée étant de sortir les opérateurs de la CCNMI.</p>			
Mesure et appréciation des principaux impacts			
Impact(s)	Description de l'impact évalué / évaluable	Appréciation de l'impact	
Organique et institutionnel	Création de l'organe en utilisant les ressources existantes au sein du Pays (pas de créations de postes supplémentaires)		
Juridique / réglementaire	Définition du périmètre d'intervention de l'organe de contrôle en lien avec l'avenir de la CCNMI		
Organisation des dessertes	Meilleur contrôle de l'organisation des dessertes de du respect des OSP par les opérateurs		
Trafics	Trafics passagers : aucun impact	=	
	Trafics fret : aucun impact	=	
Budget du Pays	Fonctionnement : aucun impact	=	
	Investissement : aucun impact	=	
Opérateurs	Aucun impact (mais sanctions rendues plus opérantes)	=	
Environnement	Pas d'impact	=	
Efficacité énergétique	Pas d'impact	=	
Proposition de date de mise en œuvre	Année	2016	
Proposition d'association d'acteurs clés	SGG + VP		

5.

5.9. Fiche n°9 : optimisation des aides aux hydrocarbures

5.9.1. Eléments de réflexion

Objectif stratégique	Objectif de meilleure régulation/contrôle du secteur et d'amélioration de la coordination des acteurs		
Thème	Sur les aides aux transports interinsulaires		
Intitulé Option	Définition de moyens d'optimisation des aides aux hydrocarbures	n°Option	9
Lien avec autre(s) fiche(s)	Aucun (concerne tout le secteur)		
Description générale de l'option			
<p>Optimisation des aides aux hydrocarbures de façon à :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inciter à la réduction de l'usage des hydrocarbures dans les îles au profit des énergies renouvelables (électricité renouvelable et huile de coprah) • Inciter aux solutions hydrocarbures les moins dangereuses au transport (gazole) • Inciter aux modes de transport vrac et cubis plutôt qu'à l'usage de fûts • réduire les aides hydrocarbures notamment pour les navires fort consommateurs de carburant (NGV - efficacité énergétique) <p>Pour mémoire, les budgets totaux 2013 s'élèvent à :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2,5 milliards de francs pour le FRPH dont environ <ul style="list-style-type: none"> ○ 600 millions dédiés au gazole des groupes électrogènes des îles ○ 120 millions pour la desserte de Moorea ○ 180 millions pour le reste du transport interinsulaire • 1,2 milliards pour le FPPH • les carburants "goélettes" bénéficient par ailleurs d'une détaxation de 37 F/Litre par rapport au gazole public <p>Plusieurs mécanismes sont envisagés :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Déplacement des subventions des hydrocarbures le plus possible vers l'usage final • supprimer la détaxe sur les NGV, vendre ce gazole NGV vers 100F/L dans un premier temps et utiliser une partie de l'argent récolté pour une aide à la personne (scolaires, travailleurs ?) • Suppression simple de certaines péréquations • Réserve d'une partie du FPPH pour l'aide à l'acquisition de cubis et stations mobiles par les communes 			
Conditions de mise en œuvre de l'option			
Discussions avec les Affaires Economiques et le Service des Energies de la possibilité d'appliquer ces modifications et de les rééquilibrer de façon à ne pas grever les finances du Pays ou des professionnels. Pédagogie auprès des professionnels concernés.			
Mesure et appréciation des principaux impacts			
Impact(s)	Description de l'impact évalué / évaluable	Appréciation de l'impact	
Organique et institutionnel	Rééquilibrage des aides et prélèvements publics à retrouver.		
Juridique / réglementaire	Aucun impact identifié (statut quo) IL faut modifier les textes sur la détaxe des carburants, voire également les délibérations FRPH et FPPH	=	
Organisation des dessertes	Impact indirect sur certains équilibres économiques comme celui de la desserte de Moorea. Il n'y aura un impact que si les tarifs ne sont pas modifiés, et les tarifs peuvent être augmentés par les armateurs!		
Trafics	Trafics passagers : aucun impact identifié (statut quo)	=	
	Trafics fret : aucun impact identifié (statut quo)	=	
Budget du Pays	Fonctionnement : déséquilibre seulement la première année, le mécanisme de péréquation doit permettre de rétablir la balance les années suivantes en cas de gain ou perte pour le Pays. Statut quo à mon avis		
	Investissement : aucun impact identifié (statut quo)	=	
Opérateurs	Impact possible en fonction de la stratégie d'évolution des redevances aéronautiques (augmentation, baisse, statut quo)		
Environnement	Baisse des émissions de CO2 liées à la baisse des consommations d'hydrocarbures L'impact est favorable et non pas défavorable		

5.

Efficacité énergétique	Augmentation des investissements en énergies renouvelables dans les îles. Pas de baisse attendue de la consommation électrique si la péréquation sur le kWh produit est maintenue. Impact probable pour les armateurs qui accorderont plus d'importance au sujet « énergie » qu'aujourd'hui. Idem, je pense que l'impact sera favorable	
Proposition de date de mise en œuvre	Année	2016
Proposition d'association d'acteurs clés	Armateurs EDT et communes en régie de production électrique	

5.9.2. Commentaires complémentaires pour amélioration de la compréhension du sujet

Plusieurs stratégies différentes sont proposées suivant les cas :

Type de subvention	Fonds	Description de l'impact évalué / évaluable
Desserte de Moorea	FRPH	Le montant de stabilisation actuel ne remplit plus que la fonction de stabilisation, et non plus la fonction de détaxe (soit environ 15 F/litre en moins). Eventuellement, on peut ajouter une taxe d'un montant de X F/litre (X à déterminer), qui sera récoltée sur les 8,3 millions de litres concernés. Le total est redistribué sous forme de subvention pour les billets passagers. Exemple pour X=5 F/L Le Pays économise en détaxe 8 Mlitres * (15 + 5) = 160 millions de francs Cet argent est redistribué sur l'ensemble des 1,6 millions de passagers, ce qui fait une subvention de 100F par passager. Ce schéma peut éventuellement être modifié pour : <ul style="list-style-type: none"> • Réserver une subvention au fret • Porter non pas sur le nombre de passagers transportés mais sur le nombre de trajets
Production électrique	FRPH	Même schéma que ci-dessus, sous forme d'un report de la subvention gazole vers une subvention au kWh facturé au client.
Conditionnement des hydrocarbures	FPPH	A développer : Report d'une partie du coût des fûts neufs sur le consommateur final, ce qui permet de <ul style="list-style-type: none"> • Pénaliser le conditionnement fûts au bénéfice des autres types de conditionnement • pénaliser davantage l'essence Il faut alors trouver un mécanisme compensatoire pour les îles où les fûts sont la seule solution viable.
Dépôts d'hydrocarbures	FPPH	Réservation d'une partie du FPPH pour l'aide à l'acquisition de cubis et stations mobiles par les communes

5.

5.10. Fiche n°10 : Harmonisation du type d'aérodromes sur le Pays (desserte ATR)

Objectif stratégique	En réponse à l'objectif d'amélioration de l'efficacité des transports			
Thème	Sur les infrastructures de transport			
Intitulé Option	Harmonisation du type d'aérodrome sur le territoire	n°Option	10	
Lien avec autre(s) fiche(s)	6-7-16			
Description générale de l'option				
L'objectif est de rendre tous les aérodromes accessibles aux avions de la famille ATR (ATR 42 ou mieux ATR 72) afin de permettre que le réseau interinsulaire de transport aérien public soit entièrement réalisé au moyen d'une flotte homogène constituée de ce type d'appareils				
Conditions de mise en œuvre de l'option				
La mise en œuvre de l'option reposerait fondamentalement sur des investissements d'extension de l'infrastructure sur les aérodromes considérés dont les pistes sont à la fois trop courtes et pas assez larges. pour l'accueil des ATR.				
Les aéroports considérés sont au nombre de 5 : Apataki dans les Tuamotu Nord, Ua Uka et Ua Pou dans les Marquises, Faka Hina et Takume dans les Tuamotu Est.				
Toutefois, certaines extensions semblent difficilement réalisables, et un chiffrage fiable demanderait des études d'avant-projets tenant compte des conditions locales de réalisation des travaux.				
Une approche d'ordre de grandeur, qui restera à valider, est proposée dans le tableau ci-après :				
Aéroport	Dimensions de piste actuelle	Dimensions souhaitables	Faisabilité	Ordre de grandeur du coût
Apataki	870mx18m	1200 à 1300mx30m	Extension difficilement envisageable. Construction éventuelle d'une nouvelle piste	2000 M XPF
Ua Uka	755mx20m	1200 à 1300mx30m	Extension a priori possible	700 MXPF
Ua Pou	846mx18m	1200 à 1300mx30m	Extension très complexe techniquement (récif)	Trop complexe
Fakahina	900mx18m	1100x30m	Extension à 1000 m précédemment chiffrée à 535 MXPF (attention limites extensions)	700M XPF (sous réserve)
Takume	900mx18m	1200 à 1300mx30m	Extension très complexe techniquement (récif)	Trop complexe
Total				Ordre de grandeur total arrondi à 3.400 M XPF
Pour les aéroports avec limitation de masse marchande pour les aéronefs, essentiellement des aérodromes 2-B, aucune étude ne permet à ce jour d'évaluer le coût que représenteraient les travaux permettant aux ATR72 ou ATR42 de voler à pleine charge. Il apparaît toutefois que ce coût serait vraisemblablement prohibitif au regard du gain espéré par les opérateurs.				

5.

Mesure et appréciation des principaux impacts		
Impact(s)	Description de l'impact évalué / évaluable	Appréciation de l'impact
Organique et institutionnel	Simplification du système de transport aérien insulaire grâce à l'harmonisation du système de transport aérien public dans son ensemble	
Juridique / réglementaire	Pas d'impact	=
Organisation des dessertes	Simplification d'ensemble. Réduction éventuelle de la fréquence sur les plates-formes considérées compte tenu de l'augmentation de capacité par vol	
Trafics	Impact a priori positif pour les passagers en termes de confort et de régularité	
	Impact positif sur la capacité d'emport de fret.	
Budget du Pays	Impact indirectement positif sur les charges d'exploitation courantes par réduction des besoins éventuels de subventions d'exploitation.	
	Le coût de l'investissement est au départ très élevé	
Opérateurs	L'investissement aurait a priori un impact positif dans la mesure où il permettrait une diminution des déficits d'exploitation de la desserte aérienne des îles considérées	
Environnement	Impact environnemental limité à la durée des travaux	
Efficacité énergétique	Impact positif par l'amélioration de la consommation par passager transporté si le remplissage des avions est optimisé.	
Proposition de date de mise en œuvre	Année	2015-2025
Proposition d'association d'acteurs clés	DEQ (réalisation études) – MET	

5.

5.11. Fiche n°11 : Réhabilitations d'infrastructures et accessibilité EVASAN (balisage)

Objectif stratégique	En réponse à l'objectif d'amélioration de l'efficacité des transports		
Thème	Sur les infrastructures de transport		
Intitulé Option	Réhabilitation d'infrastructures (Anaa, Makemo, autres) et accessibilité EVASAN	n°Option	11
Lien avec autre(s) fiche(s)	Fiche transversale (toutes fiches)		
Description générale de l'option			
L'option proposée poursuit un double objectif :			
D'une part, réhabiliter un certain nombre d'aérodromes dont l'infrastructure et/ou les équipements sont dans un état dégradé			
D'autre part, permettre si possible les EVASAN de nuit sur tous les aéroports au moyen d'aéronefs civils en dotant ceux-ci d'un balisage de nuit.			
Conditions de mise en œuvre de l'option			
Le texte suivant ne concerne que la partie aérienne et EVASAN-balisage lumineux car le montant des réhabilitations n'a pu être évalué précisément pour l'ensemble des infrastructures portuaires et aéroportuaires (concentration des études sur un élément évaluable).			
L'équipement en balisage lumineux des aérodromes civils polynésiens se résume comme suit d'après les informations publiées sur le site du Service d'Information aéronautique (SIA) :			
Equipement	Aérodromes	Nombre d'aérodromes	
Balisage haute intensité	Tahiti Faa'a	1	
Balisage basse intensité et Papi	Bora-Bora, Fakarava, Hao, Huahine, Moorea, Nuku Hiva, Raivavé, Rangiroa, Rurutu, Takapoto	9	
Aucun balisage lumineux	Tous les autres aérodromes	37	
Telle que nous comprenons sa définition, l'option proposée consisterait à doter chacun des 37 aérodromes non cités dans le tableau d'un balisage lumineux, qui serait a priori de basse intensité. Toutefois, l'installation d'un balisage seul peut ne pas avoir véritablement de sens s'il n'est pas accompagné d'autres conditions d'atterrissage aux instruments telles que des aides radioélectriques, du moins pour les avions, ou encore SSLIA et service AFIS.			
Sous ces réserves, le coût d'investissement en Polynésie française d'un balisage lumineux d'aérodrome basse intensité (Fourniture et installation) peut être estimé entre 80 et 120 MCFP (soit 100 MCFP pour 37 aérodromes serait donc de 3.700 MCFP).			
Mesure et appréciation des principaux impacts			
Impact(s)	Description de l'impact évalué / évaluable		Appréciation de l'impact
Organique et institutionnel	Aucun impact		
Juridique / réglementaire	Augmentation de la nécessité de supervision de la sécurité aérienne		
Organisation des dessertes	Possibilité d'effectuer des EVASAN de nuit sur les aérodromes considérés		
Traffic	Impact a priori positif pour les passagers en termes de rapidité des interventions		

5.

	A priori pas d'impact sur l'emport de fret.	=
Budget du Pays	Augmentation a priori des coûts d'exploitation et d'entretien dans le cas des aéroports qui ne sont actuellement dotés que d'une infrastructure exploitable à vue et qui seraient utilisés la nuit	
	Voir coût d'investissement- paragraphe mise en œuvre ci-dessus	
Opérateurs	L'investissement aurait a priori un impact positif dans la mesure où il augmenterait les horaires possibles d'utilisation du matériel volant	
Environnement	Impact environnemental limité –Risque d'éventuelles nuisances sonores la nuit	
Efficacité énergétique	Impact a priori très limité	
Proposition de date de mise en œuvre	Année	2015-2025
Proposition d'association d'acteurs clés	DEQ - MET	

5.

5.12. Fiche n°12 : Internationalisation aéroports

5.12.1. Eléments de réflexion

Objectif stratégique	Objectif d'amélioration de l'efficacité des transports		
Thème	Rôle du Pays en tant qu'acteur du système de transports interinsulaire		
Intitulé Option	Opportunité de la création d'un nouvel aéroport international (Hao / Bora / Marqueses)	n°Option	12
Lien avec autre(s) fiche(s)	1-5-6-7		
Description générale de l'option			
L'internationalisation d'aéroports ouverts au trafic interinsulaire peut accompagner la mise en œuvre d'investissements structurels. Ex : Bora Bora, industrie touristique, Hao productions aquacoles.			
L'ouverture à des trafics internationaux d'aéroports des îles offre par ailleurs une perspective de dégauchement des vols long courrier desservant Tahiti Faa'a avec des économies potentielles d'emport carburant pour les opérateurs aériens : Rangiroa 121 millions XPF/an, Hao : 55 millions XPF/an.			
Une option intermédiaire est aussi d'ouvrir des aéroports intérieurs pivots à des avions de la gamme des Jets de classe D (ex : Bora Bora : vols VIP).			
L'internationalisation de Nuku Hiva est utopique. Les pré-études tablent sur un site aéroportuaire distinct de l'actuel avec des coûts prévisionnels de 20 milliards XPF.			
Conditions de mise en œuvre de l'option			
Evaluation de marché(s) potentiel(s) Etudes de faisabilité technique et financière Services régaliens sous couvert Etat Mise en place des services aéroportuaires et phytosanitaires			
Mesure et appréciation des principaux impacts			
Impact(s)	Description de l'impact évalué / évaluable		Appréciation de l'impact
Organique et institutionnel	A priori, aucun impact		=
Juridique / réglementaire	Voir en fonction de la stratégie d'externalisation de la gestion des aéroports (fiche n°1) et de la compétence du Pays en matière d'internationalisation (article 14 – alinéa 9). Les aéroports sont-ils d'intérêt national ? Si simplement pour donner accès aux jets sur les aéroports, gestion des compétences régaliennes sur place (Bora).		
Organisation des dessertes	Création d'un ou de plusieurs pôles supplémentaires d'entrée sur le territoire, notamment pour les jets		
Trafics	Bora : internationalisation vols réguliers (impact envisagé négatif car peut induire une perte de 17% des trafics globaux de Air Tahiti notamment et déséquilibre de la desserte interinsulaire) ;		
	Bora : permettre aux jets d'atterrir à Bora sans passer par Faa'a et de stationner : impact estimé positif		
	Hao : impact qui pourrait être positif sur le fret mais pas de marché interne (statu quo)		=
	Nuku Hiva : pas de marché		
	Trafics fret : estimer l'impact le cas échéant		

5.

Budget du Pays	Fonctionnement : Bora : non (missions régaliennes uniquement)	
	Investissement : Bora-Bora : 4,5 milliard XPF Hao : 398 millions XPF Nuku hiva : 20 milliards XPF	
Opérateurs	Aucun impact	
Environnement	Bora : pas d'impact	
Efficacité énergétique	Bora : pas d'impact	
Proposition de date de mise en œuvre	Pour Bora : jets atterrissage et stationnement	2017
Proposition d'association d'acteurs clés	Etat, compagnies aériennes, AdT	

5.12.2. Commentaires complémentaires pour amélioration de la compréhension du sujet

	Bora Bora	Hao
Infrastructures existantes		
Piste	1500 x 22,5	3342 x 45
Largeur bande	150	150
Bretelle	220 x 12	
Places de parking	4 ATR	7 ATR
Coût de la mise aux normes piste	4 508 000 000	398 800 000
Coûts services supplémentaires		
SSLIA		
Investissements		173 000 000
Fonctionnement		31 000 000
PSNA		4 000 000
Assistance MTO		17 000 000
Coûts équipements		100 000 000
Economie carburant induite pour TN/an en dollars \$	1 350 000	610 000
en FCFP	121 500 000	54 900 000
Charge marchande supplémentaire offerte/an (tonnes)	3221	1800

5.

5.13. Fiche n°13 : Intermodalité (programmation générale)

Objectif stratégique	Amélioration de l'efficacité des transports		
Thème	Développement de l'intermodalité		
Intitulé Option	Intermodalité générale, comme outil d'amélioration de l'attractivité des services de transport (programmation des dessertes)	n°Option	21
Lien avec autre(s) fiche(s)	Fiches 22 / 6-7-8 / 11-12-13		
Description générale de l'option			
<p>L'élaboration du diagnostic des déplacements en Polynésie française a montré, pour un certain nombre de cas, l'extrême difficulté à effectuer des déplacements dans des conditions acceptables : durée, sécurité, coût, etc.</p> <p>L'intermodalité, une des notions clefs de la mobilité durable, caractérise l'aptitude d'un système de transport à permettre l'utilisation successive d'au moins deux modes différents (avion, navire, bus, etc.), au cours d'un même déplacement. Elle est le plus souvent utilisée pour le transport des personnes, mais s'applique également à celui des marchandises.</p> <p>Elle procède de plusieurs logiques combinées :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Une logique « technique » visant à organiser et limiter les contraintes des ruptures de charge (distances entre points d'arrêt/départ, correspondance des horaires d'arrivée/départ, etc.) ; 2. Une logique « économique » qui permet de combiner les modes s'adaptant le mieux aux niveaux de demande afin de limiter les coûts des réseaux de transport ; 3. Une logique « écologique et sociale » et sociale visant à réduire l'empreinte environnementale des déplacements par une meilleure efficacité de l'organisation des transports, tout en répondant aux besoins de la population, avec un coût maîtrisé. <p>Dans le contexte de la Polynésie française, certaines îles peuvent être considérées comme enclavées (fiche n°7). Dans d'autres cas le coût des services de transport ainsi que celui des infrastructures à entretenir ou renouveler paraît « exorbitant » au regard du nombre de personnes à desservir, alors que la qualité des dessertes est considérée comme insatisfaisant (fréquences/coût).</p> <p>De manière opérationnelle on s'interrogera sur l'opportunité de :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Remplacer des dessertes aériennes par des dessertes plus fréquentes par navettes maritimes inter îles (intra ou inter communales), renvoyant sur un aérodrome mieux desservi, et adaptées au transport de passagers et de petit fret ainsi qu'à des transferts médicaux (cas EVASAN) ; ■ Modifier le format des moyens de transport utilisés : <ul style="list-style-type: none"> – remplacer un avion par un hélicoptère pour certaines dessertes aériennes (coût d'exploitation plus élevé / coûts d'infrastructure et de fonctionnement sol plus faible) ; – Compléter des fréquences maritimes (cargos) par la mise en place de navettes maritimes inter îles (intra ou inter communales) adaptées au transport de passagers et de petit fret ainsi qu'à des transferts médicaux ; <p>Enfin, on tiendra compte la question de l'intermodalité avec les moyens de transport terrestre essentiellement à l'arrivée/départ de Papette vers les équipements structurants : santé, éducation/formation, services publics, emplois, etc. (autre schéma directeur en cours d'élaboration)</p>			
Conditions de mise en œuvre de l'option			
<p>Démarche partenariale avec les opérateurs de transport, les communes et/ou intercommunalités</p> <p>Adaptation des solutions au cas par cas, à partir des critères d'enclavement d'une île, de son éloignement à un point bien desservi, de la taille de sa population et du niveau de son activité économique (fiche n°22) → fiches archipels</p>			

5.

5.14. Fiche n°14 : Stratégie de financement des navires

Objectif stratégique	Objectif d'amélioration de l'efficacité des transports		
Thème	Sur la problématique de financement et de renouvellement des navires		
Intitulé Option	Stratégie de financement des navires	n°Option	14
Lien avec autre(s) fiche(s)	Fiches 6-7-8-15		
Description générale de l'option			
<p>Il est envisagé d'imposer aux opérateurs l'imputation <u>comptable d'amortissements et de provisions</u> permettant de constituer les ressources nécessaires au renouvellement des navires (sur la base de documents comptables normalisés). Les conditions de déductibilité des provisions de « renouvellement de navires » pourraient être améliorées (Code des impôts), en lien avec le maintien du système de défiscalisation métropolitaine.</p> <p>Par ailleurs, dans le cadre des demandes de défiscalisation pour les navires neufs (locales ou de métropole), les armateurs pourraient se voir obligés à la production d'un business plan intégrant un critère d'efficacité énergétique (seuls les navires plus efficaces énergétiquement seraient éligibles à la défiscalisation, ratio tonne / mille nautique) et intégrant le montant des ressources dont ils disposent pour le financement des navires.</p> <p>Un critère environnemental pourrait également être constitué pour accorder les défiscalisations (par la signature d'une charte ou d'engagements phytosanitaires, de gestion des déchets, obligations d'avoir des équipements à bord pour eau noire, eau grise...etc.).</p> <p>Au niveau des montants de défiscalisation, les dispositifs de métropole et locaux pourraient être modifiés et intégrer un « bonus environnemental » en cas de prise en compte des aspects susmentionnés (ex : mesures de défiscalisation en matière de lotissements : bonus +5 %).</p>			
Nota : un indice d'efficacité énergétique existe du côté de l'OMI			
Conditions de mise en œuvre de l'option			
Imposer aux opérateurs la remise de documents comptables clairs et transparents.			
Mesure et appréciation des principaux impacts			
Impact(s)	Description de l'impact évalué / évaluable		Appréciation de l'impact
Organique et institutionnel	Meilleure lisibilité sur les renouvellements des navires et les imputations comptables relatives au GER		
Juridique / réglementaire	Intégrer une obligation comptable dans la réglementation (provisions GER et amortissements) + déductibilité des provisions GER + élaboration modèle charte environnementale		
Organisation des dessertes	Aucun		=
Trafics	Trafics passagers : aucun		=
	Trafics fret : aucun		=
Budget du Pays	Fonctionnement : perte fiscale éventuelle sur les provisions		
	Investissement : sans objet		=
Opérateurs	Impact sur le niveau des charges et sur la présentation comptable mais ressources complémentaires obligatoirement constituées pour le financement des navires		
Environnement	Impact positif : limitation de l'impact environnemental des nouveaux navires		

5.



Efficacité énergétique	Impact positif : seuls les navires avec meilleure efficacité énergétique seraient accordés en défiscalisation	
Proposition de date de mise en œuvre	Année	2016-2017
Proposition d'association d'acteurs clés	Etat – armateurs – VP (budget) + établissements bancaires	

5.

5.15. Fiche n°15 : Stratégie de renouvellement des navires

Objectif stratégique	En réponse à l'objectif d'amélioration de l'efficacité des transports		
Thème	Sur la problématique de financement et de renouvellement des navires		
Intitulé Option	Stratégie de renouvellement par typologie de navire	n°Option	15
Lien avec autre(s) fiche(s)	11 - 20 – 21 – 22 - 23 – 24 - 25		
Description générale de l'option			
<p>Constitution de cahiers des charges définissant les caractéristiques types des navires-projet pour les nouvelles liaisons et contrôle des choix des armateurs pour le remplacement des navires en service, pour répondre au mieux aux besoins de dessertes et engendrer une réelle amélioration de l'efficacité du transport, du point de vue de l'utilisateur (coût de la marchandise transportée), de l'environnement (diminution des émissions de CO₂), de l'armateur (diminution des charges d'exploitation, ...), etc....</p> <p>Définition estimée des critères de choix par archipel et par activité (navires passagers, mixtes ou de charge), selon des principes d'obligations minimales imposées à l'armateur (utilisation des retours d'expériences des armateurs en place, des échecs constatés au cours des dernières années) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Meilleure efficacité énergétique du navire, • Navire répondant à une demande de transport exprimée : complémentarité ou amélioration de l'offre existante, absorption des pics de trafic, spécialisation sur certains types de trafic, ... • Navire adapté à la navigation sur sa zone d'affectation, • Navire adapté aux infrastructures des îles desservies, • Équipement du navire (grues, ...) et niveau de confort (accessibilité PMR) optimisés. <p>Avec une typologie de navire pouvant être a priori, mais sans préjuger d'un contexte local spécifique :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Navire à passagers mixte pour la desserte inter-archipel : <ul style="list-style-type: none"> ○ Capacité pax : 100 à 250 pax ○ Capacité fret : 800 à 4 000 tpl ○ Vitesse : 10 à 15 nœuds ○ Puissance moteur : 2 x 1500 à 1 x 5000 • Navire à passagers (mixte « petit fret ») pour la desserte intra-archipel/inter-îles : <ul style="list-style-type: none"> ○ Capacité pax (selon niveau de peuplement des îles desservies) : de préférence de 50 à 600, exceptionnellement 1 000 pax ○ Capacité fret : 10 à 400 tpl ○ Vitesse : 15 à 30 nœuds ○ Puissance moteur : 2 x 450 à 4 x 2000 • Navire de charge pour la desserte intra ou inter-archipel (navire éventuellement spécialisé marchandises dangereuses) : <ul style="list-style-type: none"> ○ Capacité : 400 à 4 000 tpl et 12 pax ○ Vitesse : 10 à 15 nœuds ○ Puissance moteur : 1 x 700 à 1 x 2000 			
Conditions de mise en œuvre de l'option			
<p>Constitution d'un dossier technique par les armateurs justifiant leurs choix au regard :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Des conditions nautiques : conditions de mer, adéquation du navire au type de traversée (inter-archipel, inter-île...) : puissance moteurs, stabilité, des conditions de embarquement/débarquement, 			

5.

- ...
- De la demande de transport (marchandises et passagers) : analyse du marché, prévisions de trafic, compte d'exploitation prévisionnel
 - De l'activité : Équipement du navire (manutention, capacité, services à bord, confort, accessibilité PMR, ...).

Discussions avec les armateurs au cas par cas pour vérifier et améliorer l'adéquation du navire proposé au service à assurer.

Mesure et appréciation des principaux impacts		
Impact(s)	Description de l'impact évalué / évaluable	Appréciation de l'impact
Organique et institutionnel	Nécessité de formation aux connaissances techniques relatives aux conditions de navigation, au suivi des besoins de transport Délivrance des licences sur des critères pertinents => argumentaire de rejets ou de négociation sur les dossiers des demandes des armateurs.	
Juridique / réglementaire	Sans objet	=
Organisation des dessertes	Amélioration de l'efficacité du transport, navires mieux adaptés à chaque activité, à chaque secteur	
Trafics	Trafics passagers : amélioration du confort et de la qualité du transport (satisfaction des voyageurs), hausse de la fréquentation (attractivité renforcée, non quantifiable)	
	Trafics fret : peu d'impacts sur les volumes transportés (dépend du développement économique), mais baisse des coûts de transport	
Budget du Pays	Meilleure efficacité du transport => diminution des consommations de carburant et baisse des aides « carburant »	
	Aides au renouvellement de la flotte => défiscalisation	=
Opérateurs	Risques moindres de pertes d'exploitation, voire de faillites, navires mieux exploités (meilleurs taux de remplissage) Chiffre d'affaires : impact estimé positif, meilleure rentabilisation de l'investissement	
Environnement	Meilleure efficacité du transport => diminution des émissions de GES	
Efficacité énergétique	Meilleure efficacité du transport : diminution du volume de carburant consommé à la tonne/voyageur transporté	
Proposition de date de mise en œuvre	Année	2015
Proposition d'association d'acteurs clés	Cluster maritime – Opérateurs	

5.

5.16. Fiche n°16 : Stratégie de financement aéronefs

Même logique de réflexion que la fiche n°14 (se référer au descriptif de l'option).

5.17. Fiche n°17 : Stratégie de renouvellement des aéronefs

Objectif stratégique	En réponse à l'objectif d'amélioration de l'efficacité des transports		
Thème	Sur la problématique de financement et de renouvellement des aéronefs		
Intitulé Option	Stratégie de renouvellement par typologie d'aéronefs	n°Option	17
Lien avec autre(s) fiche(s)	10-11		
Description générale de l'option			
<p>La question posée consiste à préciser si la typologie des avions utilisés par AirTahiti devrait évoluer lorsque le moment de renouveler sa flotte sera venu ou si la compagnie devrait continuer à rester centrée à moyen terme sur la famille ATR (ATR 42 et ATR 72).</p> <p>L'option que nous proposons est que la stratégie de flotte de la compagnie reste principalement centrée sur la famille ATR.</p>			
Conditions de mise en œuvre de l'option			
<p>La mise en œuvre de l'option proposée consiste à bien tirer parti de l'ensemble des avantages et des progrès de la famille ATR qui sont entre autres les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Continuité et communalité de maintenance et d'exploitation lorsque l'on passe d'une famille à l'autre (ATR 42 et ATR 72) et d'une version à l'autre à l'intérieur de la même famille (passage à l'ATR 72-600) ; • Leadership mondial du constructeur sur le segment des avions régionaux biturbopropulseurs (40% du marché mondial des avions de 40 à 90 places sur la période 2010-2014) ; • Continuité des progrès technologiques réalisés (efficacité énergétique, impacts environnementaux, longueur de piste nécessaire au décollage...) • Coût d'acquisition compétitif par rapport aux avions Bombardier biturbopropulseurs de la série Q et aux jets régionaux d'Embraer. • Avantage d'une bonne connaissance de la flotte et de ses possibilités pour réaliser de manière continue les évolutions et adaptations utiles du programme d'exploitaton. 			
Mesure et appréciation des principaux impacts			
Impact(s)	Description de l'impact évalué / évaluable		Appréciation de l'impact
Organique et institutionnel	Pas d'impact		=
Juridique / réglementaire	Facilité de la poursuite de la supervision de la sécurité aérienne par l'autorité responsable		
Organisation des dessertes	Facilité de réaliser de manière continue les évolutions et adaptations utiles du programme d'exploitation. Utilisation éventuelle sur la totalité du réseau si des investissements importants d'allongement de pistes apportaient cette possibilité.		
Trafics	Continuité et amélioration progressive du niveau de confort et de la régularité pour les passagers en fonction des améliorations apportées par les versions successives du constructeur		
	Capacité d'emport de fret correcte		

5.



Budget du Pays	Fonctionnement : inchangé	=
	Investissements : inchangé	=
Opérateurs	Rationalisation des coûts d'exploitation du transporteur si la flotte est rendue aussi homogène que possible.	
Environnement	Amélioration progressive des impacts environnementaux à mesure des améliorations techniques apportées par le constructeur	
Efficacité énergétique*	Amélioration progressive de l'impact énergétique à mesure des améliorations techniques apportées par le constructeur à condition que le remplissage des avions soit bien optimisé	
Proposition de date de mise en œuvre	Année	2015-2025
Proposition d'association d'acteurs clés	Conseil d'administration et partenaires financiers de la compagnie	

5.

5.18. Fiche n°18 : Formation des marins

Objectif stratégique	Meilleure régulation/contrôle du secteur et d'amélioration de la coordination des acteurs		
Thème	Sur la formation des marins		
Intitulé Option	Développement d'une offre adaptée au renouvellement des marins	n°Option	18
Lien avec autre(s) fiche(s)	-		
Description générale de l'option			
<p>Inciter les marins en formation à rester naviguer en Polynésie en prévoyant une formation initiale payée par l'employeur MAIS avec une obligation des futurs marins de naviguer au moins 10 mois avant de débiter les cours théoriques (formation type apprentissage) et un engagement des futurs marins à rester en Polynésie à l'issue de leur formation pour une durée minimum de 5 à 10 ans. Pour les marins voulant devenir officiers, prévoir un dispositif équivalent d'engagement sur le moyen long terme à l'issue de la formation capitaine 3000 et de la formation capitaine illimité (payée par l'employeur).</p> <p>Les frais engagés par les employeurs pourraient être fiscalement déductibles de l'assiette d'impôts et taxes (exemple : IS).</p>			
Conditions de mise en œuvre de l'option			
<p>Echanges avec les armateurs sur la faisabilité de ce dispositif et identification claire des besoins d'officiers dans les prochaines années (de l'ordre de 5 à 10 départs apparemment). Rôle du CMMPPF à redéfinir dans le cadre des orientations de la CTC (rapport de mai 2015)</p>			
Mesure et appréciation des principaux impacts			
Impact(s)	Description de l'impact évalué / évaluable	Appréciation de l'impact	
Organique et institutionnel	Aucun	=	
Juridique / réglementaire	Possible adoption d'une norme sur la formation des marins à l'échelle locale		
Organisation des dessertes	Aucun	=	
Trafics	Trafics passagers : aucun	=	
	Trafics fret : aucun	=	
Budget du Pays	Fonctionnement : aucun	=	
	Investissement : aucun	=	
Opérateurs	Prise en charge par les opérateurs des coûts de formation des marins		
Environnement	Aucun	=	
Efficacité énergétique	Aucun	=	
Proposition de date de mise en œuvre	Année	2018	
Proposition d'association d'acteurs clés	Armateurs (syndicats)		

5.

5.19. Fiche n°19 : Marquises : Desserte intérieure maritime

5.19.1. Eléments de réflexion

Objectif stratégique	En réponse à l'objectif d'amélioration de l'efficacité des transports		
Thème	Réponse à des besoins de transports identifiés et identifiables		
Intitulé Option	Conditions de mise en place d'une desserte intérieure et intermodale dans le nord des Marquises (maritime)	n°Option	19
Lien avec autre(s) fiche(s)	4 – 5 – 13 – 14 - 15 – 29		
Description générale de l'option			
<p>Répondre aux besoins de déplacement (tous motifs, dont scolaires, sanitaires non urgents, administratifs et touristiques) entre les îles des Marquises (nord), ou entre des communes d'une même île, en mettant en place un service de navettes maritimes connectées aux îles dotées d'un aéroport/aérodrome. Ce service devra être coordonné et permettre les correspondances avec les autres modes : cargos maritimes, avions.</p> <p>Le type de bateau pourrait être un bateau à passagers d'une capacité minimum de 40 passagers, suffisamment puissant (vitesse de croisière de 15 nœuds) et confortable pour affronter des traversées de 2 à 3 heures entre les îles, en toute sécurité. => cf. caractéristiques du bateau similaires à la navette Marquises sud.</p> <p>Nécessité de conception du navire en 2^{ème} catégorie de navigation pour passer éventuellement de la zone sud à la zone nord. Prévoir la formation de l'équipage pour la 2^{ème} catégorie de navigation.</p>			
Conditions de mise en œuvre de l'option			
<p>Analyse fine des besoins pour dimensionner précisément le navire (étude de marché, étude technique...).</p> <p>Analyse des conditions de navigation, de l'état des infrastructures pour assurer les exigences de sécurité et de confort.</p> <p>Discussions avec les communes ou groupements de communes pour l'étude des modalités de gestion et d'exploitation des navettes.</p> <p>Analyse des conditions d'investissement, d'exploitation et d'entretien des bateaux.</p>			
Mesure et appréciation des principaux impacts			
Impact(s)	Description de l'impact évalué / évaluable	Appréciation de l'impact	
Organique et institutionnel	Impacts positifs et négatifs : Implication des collectivités dans l'amélioration de la qualité de vie des habitants des îles. Compétences communales ou intercommunales pour les dessertes internes, mais autonomie fiscale limitée et ressources faibles pour assurer le financement, l'exploitation et la maintenance de navires. Nécessité de prévoir des services d'entretien et de réparation navale. Besoin de formation des organes de suivi et de contrôle du service		
Juridique / réglementaire	Difficulté du choix du portage du projet, Cadre réglementaire de l'exploitation de la navette à définir de façon à répartir de façon équilibrée les avantages et les risques		
Organisation des dessertes	Amélioration de la mobilité des habitants. Amélioration de la multimodalité (connexions avec les autres modes : navires de fret et aérien)		

5.

Trafics	Trafics passagers : hausse du trafic (non quantifiable à ce stade)	
	Trafics fret : pas d'impact estimé à ce stade	=
Budget du Pays	Hausse des aides « carburant » Aides à l'exploitation ?	
	Aide à l'investissement	
Opérateurs	Impacts positifs et négatifs : Appel d'offre auprès des armateurs existants, création d'un opérateur spécifique pour ce service local ou exploitation en régie par une commune ou un groupement de commune à définir. => chiffre d'affaires pour l'exploitant Besoin de formation. Recrutement de marins. Besoins de contrôles du service Prévoir le financement du retour des huiles usagées	
Environnement	Hausse des émissions de GES du fait de la création d'un nouveau service de transport. Retour et traitement des huiles usagées	
Efficacité énergétique	Non évalué	=
Proposition de date de mise en œuvre	Année	2016-2017
Proposition d'association d'acteurs clés	Communes, Air Tahiti, armateurs	

5.19.2. Commentaires complémentaires pour amélioration de la compréhension du sujet

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

L'archipel des Marquises est également desservi tous les jours par les deux aéroports de Nuku Hiva et Hiva Oa (en ATR 72 depuis Papeete). Les îles de Ua Huka et Ua Pou sont reliées au réseau ATR par des dessertes de proximité en Twin Otter de 3 et 6 fois par semaine selon la saison, mais ces deux aéroports sont très difficiles d'accès (du point de vue aérien). Les dessertes inter-marquises en Twin Otter sont fortement déficitaires.

La desserte inter-marquises par hélicoptères a été étudiée mais n'a pas convaincu. Cette desserte pourrait également être réalisée par bateau.

Les distances entre les îles et les temps de navigation (sur la base d'une vitesse moyenne de 15 nœuds) à prendre en compte sont :

-Nuku Hiva > Ua Huka : **60 km** 2h10

-Nuku Hiva > Ua Pou : **55 km** 2h00

-Ua Huka > Ua Pou : **73 km** 2h30

Ce même bateau pourrait également desservir plusieurs points d'une même île pour permettre aux habitants de rejoindre le pôle principale de l'île (sur le modèle de desserte des ISLV avec les Te Haere Maru).

Vu les temps de navigation, pour les dessertes urgentes (Evasan), il y a éventuellement lieu de prévoir un autre mode de transport, plus rapide. La même analyse pourrait donc être faite avec une liaison par hélicoptère.

5.

5.20. Fiche n°20 : Australes : mise en place d'une nouvelle desserte maritime (2^{ème} opérateur)

5.20.1. Eléments de réflexion

Objectif stratégique	En réponse à l'objectif d'amélioration de l'efficacité des transports		
Thème	Réponse à des besoins de transports identifiés et identifiables		
Intitulé Option	Mise en place d'une nouvelle desserte maritime (2 ^{ème} opérateur) dans les Australes	n°Option	20
Lien avec autre(s) fiche(s)	6 – 7 – 8 – 9 – 14 - 15 - 29		
Description générale de l'option			
<p>Favoriser l'implantation d'un nouvel opérateur dans les Australes afin de sécuriser les approvisionnements des îles, et permettre à l'opérateur en place d'utiliser les capacités de transport de passagers de son navire de façon optimale.</p> <p>Sur le modèle de ce qui se pratique sur les Marquises avec l'Aranui III, mettre en place une spécialisation des navires, via l'attribution des licences, afin que le Tuhaa Pae IV puisse embarquer le maximum de pax sans être limité par la présence de carburant à bord, l'autre opérateur pouvant prendre en charge cette marchandise et 12 passagers.</p>			
Conditions de mise en œuvre de l'option			
<p>Discussion (appel à projet ?) avec les armateurs ou leurs représentants pour la définition du navire type à mettre en service sur cette ligne et la définition de la fréquence des dessertes.</p> <p>Discussion avec l'opérateur en place pour l'analyse de l'impact sur son activité de l'arrivée d'un nouvel opérateur (diminution du CA fret, hausse du CA passagers).</p> <p>Vérification de la rentabilité globale du projet : l'éloignement (donc les coûts associés à la consommation de carburant), et la faiblesse des volumes de fret transportés rendent l'équilibre économique potentiellement fragile.</p>			
Mesure et appréciation des principaux impacts			
Impact(s)	Description de l'impact évalué / évaluable	Appréciation de l'impact	
Organique et institutionnel	Impacts positifs et négatifs : Implication des collectivités dans l'amélioration de la qualité de vie des habitants des îles. Soutien au ministère de l'éducation pour la prise en charge du transport scolaire Besoin de formation des organes de suivi et de contrôle du service		
Juridique / réglementaire	Difficulté du choix du portage du projet, organisation d'un appel à candidature Cadre réglementaire de l'exploitation de la navette à définir de façon à répartir de façon équilibrée les avantages et les risques		
Organisation des dessertes	Amélioration de la desserte de l'ensemble des îles des Australes, augmentation de la concurrence Amélioration de la mobilité des habitants. Amélioration de la multimodalité (connexions avec les autres modes : navires de fret et aérien) Amélioration de la sécurité des chargements et déchargements		

5.

Trafics	Hausse de la fréquentation des croisiéristes : actuellement le navire Tuhaa Pae IV est limité à 12 passagers puisqu'il transport à chaque voyage des produits dangereux (futs d'essence). Même avec une moyenne de 50% de remplissage sur l'ensemble d'une rotation, il pourrait transporter environ 50 passages par voyage, soit 1 600 personnes par an. Il pourrait également assurer le transport des scolaires au moment des vacances (1 235 élèves transportés en 2014 par le Tahiti Nui 1).	
	Peu d'impacts sur le transport de fret. Croissance relative éventuellement attendue du fait de la réalisation des dessertes prévue dans la licence actuelle du Tuhaa Pae IV et de la baisse possible des tarifs de fret permis par l'ouverture à la concurrence => non chiffrable à ce stade. Hausse relative éventuelle, liée à la hausse de fréquentation touristique permise par la pleine capacité pax du Tuhaa Pae IV.	
Budget du Pays	Hausse des aides « carburant » avec l'arrivée du nouveau navire	
	Aide à l'investissement dans le nouveau navire (défiscalisation).	
Opérateurs	Hausse du CA passagers. Transfert d'une partie du CA marchandises vers le nouveau navire. Investissement dans le nouveau navire	
Environnement	Hausse du nombre total de rotation sur l'archipel => hausse des émissions de CO ₂	
Efficacité énergétique	Pas d'impact	
Proposition de date de mise en œuvre	Année	2016
Proposition d'association d'acteurs clés	Associations et représentants des armateurs, ministère du tourisme (communication autour du service de croisière mis en place)	

5.20.2. Commentaires complémentaires pour amélioration de la compréhension du sujet

L'archipel des Australes est actuellement le seul de Polynésie française à n'être desservi que par une seule compagnie maritime.

La plupart des îles de l'archipel sont approximativement éloignées de 100 miles marins les unes des autres, soit environ 10 heures de navigation, sauf Rapa, la moins peuplée (530 habitants), située à 30 heures de navigation de l'île la plus proche, Raivavae.

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

La desserte est assurée par le navire Tuhaa Pae IV, navire mixte, permettant de transporter le fret et 98 passagers. L'armateur réalisant actuellement l'intégralité des trafics de fret est limité pour l'embarquement des passagers par la présence de marchandises dangereuses à bord.

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

5.

Le fait qu'une seule compagnie assure les rotations accentue le sentiment d'isolation pour les populations car les rotations sont relativement peu fréquentes (toutes les semaines et demi).

Notons que l'opérateur actuel ne réalise pas, sauf à Rapa, ce qui est prévu dans sa licence :

Nombre de touchées annuelles	Prévues dans la licence	Réalisées en 2013	Écart entre prévu et réalisé
Raivavae	32	19	-13
Rimatara	32	18	-14
Rurutu	32	30	-2
Tubuai	32	33	+1
Rapa	6	6	0

Les habitants des îles ont par ailleurs l'impression que les tarifs pratiqués pourraient être plus faibles si une concurrence existait.

5.

5.21. Fiche n°21 : Australes : voies d'amélioration de la desserte scolaire et sanitaire à Rapa (maritime)

5.21.1. Eléments de réflexion

Objectif stratégique	En réponse à l'objectif d'amélioration de l'efficacité des transports		
Thème	Réponse à des besoins de transports identifiés et identifiables		
Intitulé Option	Sur les Australes : Voies d'amélioration de la desserte scolaire et sanitaire à Rapa	n°Option	21
Lien avec autre(s) fiche(s)	4 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9 - 14 - 15 - 29		
Description générale de l'option			
<p>Il s'agit d'assurer le rabattement par voie maritime ou aérienne vers l'île la plus proche (Raivavae) dotée d'un aéroport et permettant d'accéder aux services minimum non présents sur l'île de Rapa (services de santé, éducation, administration), éventuellement via une correspondance vers une autre île.</p> <p>Le service vise en particulier la cible des scolaires et les besoins de transport sanitaires.</p>			
Conditions de mise en œuvre de l'option			
<p>Étude du navire type susceptible d'assurer la liaison Rapa-Raivavae en toute sécurité et confort, sachant qu'il y a 20 à 30 heures de navigation (selon la puissance du navire). L'option maritime est à rapprocher d'une augmentation de la fréquence des dessertes permise par la mise en place d'un deuxième opérateur maritime sur les Australes (cf. fiche option n°20).</p> <p>Discussion avec les collectivités locales sur les modalités de prise en charge du service, sur les choix de gestion et d'exploitation.</p> <p>Étude d'un moyen de transport alternatif : hélicoptère, avion ...</p>			
Mesure et appréciation des principaux impacts			
Impact(s)	Description de l'impact évalué / évaluable	Appréciation de l'impact	
Organique et institutionnel	Impacts positifs et négatifs : Implication des collectivités dans la qualité de vie des habitants des îles. Compétences communales ou intercommunales pour les dessertes internes, mais autonomie fiscale limitée et ressources faibles pour assurer le financement, l'exploitation et la maintenance de navires. Nécessité de prévoir des services d'entretien et de réparation navale. Besoin de formation des organes de suivi et de contrôle du service		
Juridique / réglementaire	Difficulté du choix du portage du projet, organisation d'un appel à candidature Cadre réglementaire de l'exploitation de la navette à définir de façon à répartir de façon équilibrée les avantages et les risques		
Organisation des dessertes	Amélioration de la desserte de Rapa (désenclavement). Connexion avec d'autres modes (maritime/aérien).		
Traffic	Hausse des trafics passagers => non chiffrable à ce stade		
	Aucun impact sur le transport de fret	=	
Budget du Pays	Aide au fonctionnement possible		
	Aide à l'investissement		

5.

Opérateurs	Hausse du chiffre d'affaires des opérateurs, et hausse des investissements => analyse de l'équilibre économique du service	
Environnement	Impact négatif : hausse des émissions de CO ₂ par la mise en place d'un nouveau service de transport. Hausse de la qualité de vie des habitants de Rapa.	
Efficacité énergétique	Pas d'impact	=
Proposition de date de mise en œuvre	Année	2016-2017
Proposition d'association d'acteurs clés	Communes, Air Tahiti, armateurs	

5.21.2. Commentaires complémentaires pour amélioration de la compréhension du sujet

La plupart des îles de l'archipel sont approximativement éloignées de 100 miles marins les unes des autres, soit environ 10 heures de navigation (à la vitesse de 10 nœuds), sauf Rapa, la moins peuplée (530 habitants), située à 30 heures de navigation de l'île la plus proche, Raivavae.

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

En raison de l'éloignement des îles entre elles, la problématique de la desserte et des échanges internes à l'archipel, mais également avec Tahiti, est très présente. La desserte de Rapa (qui ne dispose par ailleurs d'aucun aéroport) est une problématique à part entière.

La question se pose particulièrement pour :

- Le transport des élèves : actuellement, la flotte administrative est sollicitée en période de rentrée scolaire pour le transport des élèves vers/depuis Tahiti.
- les transports sanitaires : ils sont théoriquement exclusivement assurés par voie aérienne, aucun bateau ni aucun armateur n'étant agréé pour le transport sanitaire, ce qui n'empêche pas d'assurer des prestations de transport sanitaire par bateau quand cela est inévitable, comme en cas d'absence de pistes, ce qui est le cas à Rapa par exemple.

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

L'attribution d'une deuxième licence de transport pour que l'archipel bénéficie d'un niveau de service équivalent aux autres archipels est également envisagée (cf. fiche option n°20).

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.

5.

5.22. Fiche n°22 : Tuamotu-Gambier : desserte maritime intra-archipel

5.22.1. Eléments de réflexion

Objectif stratégique	En réponse à l'objectif d'amélioration de l'efficacité des transports		
Thème	Réponse à des besoins de transports identifiés et identifiables		
Intitulé Option	Sur les Tuamotu-Gambier : Développement d'une desserte intra-archipel passagers avec matériel basé (navire)	n°Option	22
Lien avec autre(s) fiche(s)	4 – 5 – 13 – 15 - 29		
Description générale de l'option			
<p>Améliorer les échanges et la connexion entre certaines îles de l'archipel par navettes maritimes. Cette option peut être dupliquée sur différents groupes d'îles en fonction du contexte local et des conditions de navigation.</p> <p>Si l'on considère par exemple le groupe des îles de Makemo, Taenga, Nihiru, et Katiu, on constate que seules Makemo et Katiu sont dotées d'aérodromes. Par la mer, si Makemo, Taenga et Katiu bénéficient de 2 à 3 escales de navires de charge par mois, Nihiru, n'en compte qu'une, ce qui contribue à son isolement. Une navette maritime avec l'île principale pourrait compenser cet enclavement et faciliter les échanges au sein de ce groupe d'îles. Néanmoins, Nihiru est située à près de 80 km de Makemo. Le choix du navire et de ses caractéristiques seront donc très importants pour assurer les 4 heures de traversées (à 20 nœuds de moyenne), en toute sécurité et confort.</p>			
Conditions de mise en œuvre de l'option			
<p>Analyse fine des besoins pour dimensionner le navire et des îles (même inhabitée, mais produisant du coprah ou des produits de la mer) à prendre en compte dans la desserte.</p> <p>Analyse des conditions de navigation, de l'état des infrastructures pour assurer les exigences de sécurité et de confort.</p> <p>Discussions avec les communes ou groupements de communes pour l'étude des modalités de gestion et d'exploitation des navettes.</p> <p>Analyse des conditions d'investissement, d'exploitation et d'entretien des bateaux.</p>			
Mesure et appréciation des principaux impacts			
Impact(s)	Description de l'impact évalué / évaluable		Appréciation de l'impact
Organique et institutionnel	Impacts positifs et négatifs : Implication des collectivités dans la qualité de vie des habitants des îles. Compétences communales ou intercommunales pour les dessertes internes, mais autonomie fiscale limitée et ressources faibles pour assurer le financement, l'exploitation et la maintenance de navires. Nécessité de prévoir des services d'entretien et de réparation navale. Besoin de formation des organes de suivi et de contrôle du service		
Juridique / réglementaire	Difficulté du choix du portage du projet, organisation d'un appel à candidature Cadre réglementaire de l'exploitation de la navette à définir de façon à répartir de façon équilibrée les avantages et les risques		
Organisation des dessertes	Amélioration de la mobilité des habitants. Optimisation du service pour assurer les correspondances éventuelles avec d'autres modes (navires fret ou aérien), organisation de la multimodalité		
Traffic	Trafics passagers : Hausse du trafic passagers mais non évalué à ce stade		

5.

	Trafic fret : collecte du coprah sur des îles inhabitées et report sur l'île principale. Volumes réduits mais importants pour le développement local.	
Budget du Pays	Hausse des aides carburants sauf si navette communale	
	Aide à l'investissement	
Opérateurs	Impacts positifs et négatifs : Appel d'offre auprès des armateurs existants, création d'un opérateur spécifique pour ce service local ou exploitation en régie par une commune ou un groupement de commune à définir. => chiffre d'affaires pour l'exploitant Besoin de formation. Recrutement de marins. Besoins de contrôles du service Investissement dans le navire Prise en compte du besoin de financement du retour des huiles usagées	
Environnement	Hausse des émissions de GES du fait de la création d'un nouveau service de transport. Problématique de retour et du traitement des huiles usagées	
Efficacité énergétique	Pas d'impact	=
Proposition de date de mise en œuvre	Année	2016-2017
Proposition d'association d'acteurs clés	Communes, Air Tahiti, armateurs	

5.22.2. Commentaires complémentaires pour amélioration de la compréhension du sujet

Cette solution peut être présentée comme intéressante pour contribuer au désenclavement de certaines îles ou groupes d'îles. En effet, sur les 50 îles habitées de l'archipel, on en compte 33 dotées d'un aéroport, dont 12 seulement classés 3C.

Et même si de nombreuses compagnies maritimes desservent cet archipel, les 11 navires utilisés sont tous des navires de charge limités à 12 passagers ce qui limite les échanges de personnes entre les îles par voie maritime.

Si l'on considère par exemple le groupe des îles de Makemo, Taenga, Nihiru, et Katiu, on constate que seules Makemo et Katiu sont dotées d'aéroports. Par la mer, si Makemo, Taenga et Katiu bénéficient de 2 à 3 escales de navires de charge par mois, Nihiru, n'en compte qu'une, ce qui contribue à son isolement. Une navette maritime avec l'île principale pourrait compenser cet enclavement. Néanmoins, Nihiru est située à près de 80 km de Makemo. Le choix des caractéristiques du navire seront donc très importants pour assurer les 4 heures de traversées (à 20 nœuds de moyenne), en toute sécurité et confort.

5.

5.23. Fiche n°23 : ISLV : desserte maritime intérieure (Maupiti)

5.23.1. Eléments de réflexion

Objectif stratégique	En réponse à l'objectif d'amélioration de l'efficacité des transports		
Thème	Réponse à des besoins de transports identifiés et identifiables		
Intitulé Option	Renforcement de la desserte régulière maritime sur les ISLV (dont Maupiti)	n°Option	23
Lien avec autre(s) fiche(s)	4 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9 - 14 - 15 - 20		
Description générale de l'option			
<p>Remettre une desserte régulière sur Maupiti, à la fois pour les voyageurs et le fret. Répondre aux besoins de déplacement des habitants (quels que soient les motifs, scolaires, sanitaires non urgents, administratifs et touristiques) et des touristes entre Maupiti et les autres îles de l'archipel des ISLV.</p> <p>Mise en place d'un service de navette maritime connectée aux îles dotées d'un aéroport/aérodrome ayant la meilleure fréquence de vols (organisation des correspondances avec les modes : cargos maritimes, avions).</p> <p>Le choix des types de bateaux, pour la navette inter îles doit être réfléchi avec beaucoup d'attention pour éviter de reproduire les échecs du passé.</p> <p>Pour la navette inter îles, il pourrait s'agir d'un bateau à passagers mixte d'une capacité de 20 à 40 passagers et 80 à 100 tpl, suffisamment puissant et confortable pour affronter des traversées de 2 à 4 heures entre les îles, en toute sécurité.</p> <p>Notons que l'acheminement des touristes, dès qu'il s'agit d'un groupe, est difficile car la capacité des avions est limitée (bagages souvent volumineux). La mise en place d'une liaison maritime permettrait également le développement de nouvelles offres touristiques combinées au sein de l'archipel.</p>			
Conditions de mise en œuvre de l'option			
<p>Analyse fine des besoins pour dimensionner le navire.</p> <p>Analyse des conditions de navigation, de l'état des infrastructures pour assurer les exigences de sécurité et de confort.</p> <p>Discussions avec les communes ou groupements de communes pour l'étude des modalités de gestion et d'exploitation des navettes.</p> <p>Analyse des conditions d'investissement, d'exploitation et d'entretien des bateaux.</p> <p>Discussion avec les armateurs pour intégrer Maupiti dans les licences existantes et étudier le renouvellement de la flotte (navire mixte)</p>			
Mesure et appréciation des principaux impacts			
Impact(s)	Description de l'impact évalué / évaluable	Appréciation de l'impact	
Organique et institutionnel	Impacts positifs et négatifs : Implication des collectivités dans la qualité de vie des habitants des îles. Compétences communales ou intercommunales pour les dessertes internes, mais autonomie fiscale limitée et ressources faibles pour assurer le financement, l'exploitation et la maintenance de navires. Besoin de formation des organes de suivi et de contrôle du service		
Juridique / réglementaire	Difficulté du choix du portage du projet, organisation d'un appel à candidature Cadre réglementaire de l'exploitation de la navette à définir de façon à répartir de façon équilibrée les avantages et les risques Extension des licences existantes à la desserte fret de Maupiti		
Organisation des dessertes	Amélioration de la mobilité des habitants.		

5.

	Amélioration de la multi-modalité (connexions avec les autres modes : navires de fret et aérien) Amélioration de l'approvisionnement en fret	
Trafics	Trafics passagers : hausse des trafics, non quantifiable à ce stade	
	Trafics fret : hausse des trafics, non quantifiable à ce stade	
Budget du Pays	Hausse des aides « carburant » avec l'arrivée du nouveau navire	
	Aide à l'investissement dans le nouveau navire (défiscalisation).	
Opérateurs	Création d'une ligne. Création du service « passagers » : armateur existants ou création ? Hausse du CA passagers et fret	
Environnement	Extension des rotations existantes sur Maupiti création d'un service de navettes => hausse des émissions de CO ₂	
Efficacité énergétique	Pas d'impact déterminé	=
Proposition de date de mise en œuvre	Année	2016-2017
Proposition d'association d'acteurs clés	Communes, Air Tahiti, armateurs	

5.23.2. Commentaires complémentaires pour amélioration de la compréhension du sujet

S'il n'existe pas, globalement sur les îles de la Société, de problème de fréquence des dessertes aériennes, l'offre sur Maupiti est moins abondante que sur les autres destinations. Raiatea bénéficie de 36 à 57 vols par semaines selon la saison, Bora Bora de 45 à 64 et Huahine de 24 à 32 vols. Maupiti ne reçoit que 5 à 8 vols par semaine. À ce service aérien restreint, il faut ajouter l'absence de desserte par ligne maritime permanente pour le fret.

Aucun des trois navires de charge (limités à 12 passagers) ayant obtenu une licence pour la desserte des ISLV (Taporo VI, Taporo VII et Hawaiki Nui) n'a intégré Maupiti dans son circuit. Pour le fret, l'approvisionnement de l'île est donc assuré actuellement par les bateaux de la flottille administrative.

Les navires des compagnies touchent Huahine, Raiatea, Tahaa et Bora Bora, selon des fréquences qui peuvent être ajustées selon les besoins, avec des touchés sur certaines îles à l'aller et/ou au retour en fonction de la demande. Les rotations sont réparties tout au long de la semaine, avec au minimum une escale 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 française est rendue possible par les faibles distances maritimes à parcourir qui permettent des rotations rapides. Malgré ces cadences, la demande de transport de passagers semble supérieure à l'offre (les armateurs déclarent refuser des passagers). Les liaisons aériennes sont considérées comme chères et de nombreux habitants des ISLV souhaiteraient disposer d'une alternative moins coûteuse.

Par ailleurs, la desserte maritime intra-archipel était assurée par deux compagnies : Enota Transport Maritime et Maupiti Express. Cette dernière est actuellement en difficultés financières, en grande partie en raison de 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

5.

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

Les distances (NM) et temps de transports entre les îles sont :

- Raiatea > Tahaa : 11 MN 45 min
- Raiatea > Huahine : 25 MN 1h40 min
- Raiatea > Bora Bora : 23 MN 1h30 min
- Raiatea > Maupiti : 49 MN 3h20 min
- Bora Bora > Tahaa : 14 MN 1h
- Bora Bora > Maupiti : 29 MN 2h

Il est donc impératif de redonner à cette île les mêmes conditions d'approvisionnement en marchandises et de desserte passagers que les autres îles de l'archipel de la Société, via la mise en place ou le confortement des dessertes pour :

- La liaison passagers et fret entre Tahiti et les ISLV
- Ou la desserte inter îles au sein de l'archipel des ISLV

5.

5.24. Fiche n°24 : IDV : mise en place d'une desserte maritime fret Tahiti / Moorea

5.24.1. Eléments de réflexion

Objectif stratégique	En réponse à l'objectif d'amélioration de l'efficacité des transports		
Thème	Réponse à des besoins de transports identifiés et identifiables		
Intitulé Option	Archipel des IDV : Mise en place d'une desserte maritime fret Tahiti / Moorea (dont déchets)	n°Option	24
Lien avec autre(s) fiche(s)	4 – 5 - 6 -7 – 9		
Description générale de l'option			
<p>Il s'agit d'optimiser la desserte de façon à garantir le niveau de qualité de service nécessaire aux déplacements pendulaires (domicile travail/étude) avec maintien aux heures de pointe d'une cadence importante et de permettre le développement aux heures creuses le transport de marchandises dont éventuellement les déchets.</p> <p>Le transport de déchets ne pose a priori aucun problème aux armateurs, sous réserve qu'ils soient correctement conditionnés : pas de gêne visuelle ni olfactive, pas de fuite ou envol d'éléments dans la cale, etc. Dans la mesure où ce ne sont pas des produits dangereux, les déchets pourraient être chargés sur n'importe quelle rotation de l'Aremiti Ferry II, mais l'organisation de la collecte des déchets et son transport sur le même horaire que le transport de carburant est éventuellement à envisager pour des raisons pratiques (nombre de passagers limités à 25).</p> <p>Il n'y a pas lieu de prévoir la mise en place d'un nouveau navire pour ce service, sauf à considérer que le Terevau est inadapté et à aider son armateur à le remplacer par un autre, moins consommateur de carburant.</p>			
Conditions de mise en œuvre de l'option			
<p>Fixation du coût de transport des déchets et des conditions de transport</p> <p>Discussion avec les armateurs sur les modalités de prise en charge des déchets, sur les tarifs de transport, les modes de conditionnement, etc...</p> <p>Éventuellement : discussion avec le Terevau pour le remplacement de son navire. Attention toutefois à bien contrôler que l'armateur ne se trompe pas dans le choix du navire de remplacement et que celui-ci garantisse au minimum le même niveau de service et des gains de coût d'exploitation, pour le Pays et pour l'armateur (diminution de l'aide carburant + hausse du chiffre d'affaires).</p>			
Mesure et appréciation des principaux impacts			
Impact(s)	Description de l'impact évalué / évaluable	Appréciation de l'impact	
Organique et institutionnel	Implication des collectivités pour l'amélioration de la qualité de vie des habitants des îles (qualité de la desserte, évacuation des déchets ...).		
Juridique / réglementaire	Nécessité d'intégration des coûts de transport des déchets dans les arrêtés de prise en charge du fret		
Organisation des dessertes	Pas de dégradation de l'organisation des dessertes : trafic à intégrer au plan de desserte déjà en place.		
Trafics	Trafics passagers : pas d'impact négatif. Possibilité d'impact positif, non quantifiable à ce stade.		
	Trafics fret : hausse du trafic fret par la prise en compte d'un nouveau type de produit à transporter (déchets)		
Budget du Pays	Fonctionnement : nouveau produit dont le transport est à soutenir financièrement (cf. arrêtés de prise en charge des marchandises) Budget à estimer		
	Investissement : à court terme, pas d'impact financier. À revoir		

5.

	en cas de remplacement du Terevau	
Opérateurs	Chiffre d'affaires : hausse du chiffre d'affaires par la prise en charge d'un nouveau type de marchandises	
Environnement	Impact positif : amélioration de la collecte et du traitement des déchets, optimisation du remplissage des navires, donc pas de hausse de consommation	
Efficacité énergétique	Impact positif : meilleur taux de remplissage des navires	
Proposition de date de mise en œuvre	Année	2017
Proposition d'association d'acteurs clés	ADEME, collectivité compétente dans la collecte des déchets, sociétés spécialisées dans le traitement des déchets, armateurs,	

5.24.2. Commentaires complémentaires pour amélioration de la compréhension du sujet

La liaison Tahiti-Moorea représente 1,57 million de passagers et 152 500 tonnes de fret transportés en 2014. C'est la 1^{ère} liaison maritime de Polynésie.

Les trafics sont composés pour l'essentiel 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).

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, disposant de 2 navires (l'Aremiti Ferry II de 1 000 passagers, pouvant transporter des voitures et des poids-lourds, et l'Aremiti 5 un NGV de 445 passagers, pouvant également transporter des voitures), l'autre étant une petite société récente ne possédant qu'un navire (le Terevau, NGV de 358 passagers pouvant également transporter quelques voitures, mais pas de poids-lourds).

Leur cohabitation est difficile, et la concurrence est forte, engendrant une baisse des tarifs dans l'intérêt des populations. En contrepartie, cette baisse des 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, ce qui pénalise son chiffre d'affaires.

D'une manière générale, chacune des compagnies programme 6 rotations par jour du lundi au vendredi et 4 ou 5 les samedis, dimanches et jours fériés, soit environ 4 160 départs de Tahiti (idem de Moorea).

Une fois par semaine (le mardi), l'Aremiti Ferry II part chargé en carburant (camions citerne) et est donc limité à 25 passagers. Cette rotation vient s'intercaler en plus des rotations habituelles et ne pénalise donc pas l'offre à destination des passagers.

Du point de vue des infrastructures, la gare maritime de Vaiare n'est pas dimensionnée pour accueillir un trafic important (plusieurs navires simultanément), mais le Port autonome de Papeete réfléchit à son aménagement.

Il existe un projet de transport des déchets collectés sur Moorea vers les sociétés de traitement de Tahiti. Ce trafic viendra compléter les cales actuelles sans pénaliser les rotations déjà en place.

5.

5.25. Fiche n°25 : Renforcement de la desserte maritime de Hao

5.25.1. Eléments de réflexion

Objectif stratégique	En réponse à l'objectif d'accompagnement du développement économique durable du Pays et de ses archipels		
Thème	Sur le projet de Hao		
Intitulé Option	Renforcement de la desserte de Hao (maritime et aérienne)	n°Option	25
Lien avec autre(s) fiche(s)	3 – 5- 7 – 9 – 14 – 15		
Description générale de l'option			
<p>Il s'agit ici d'anticiper et de prendre en compte les flux de trafics qui vont être générés par le projet. Il s'agit d'une part de flux de personnes et des flux de marchandises. Ces flux seront différents pendant la phase de déconstruction/dépollution du Centre d'expérimentation du Pacifique (déchets), de construction de la ferme aquacole, puis ultérieurement pendant la phase d'exploitation.</p>			
Conditions de mise en œuvre de l'option			
<p>Analyse fine des besoins pour dimensionner le(s) navire(s) : En première approche, et très grossièrement (en fonction des informations de base dont on dispose), on peut tenter d'estimer le besoin en capacité de cale fret du navire. Le volume de fret à transporter est évalué très approximativement à ce stade à 600 000 tonnes. Actuellement sur la Polynésie française, les navires ayant les capacités d'emport les plus importantes sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'Aranui III, avec 3 800 tpl (tonnes de port en lourd). • Le Taporo IX : 2 818 tpl • Le Taporo VII : 2 360 tpl <p>La distance entre Hao et Tahiti est de 470 miles nautiques, soit 47 heures de navigation ou un peu moins de 2 jours. Une rotation complète Tahiti-Hao-Tahiti (entièrement dédiée à ce trafic) prendrait donc la semaine entière, selon le rythme de chargement et de déchargement du navire, tant à Tahiti, qu'à Hao, dont on ne sait pour l'instant pas de quoi seront constituées des infrastructures de débarquement (actuellement un quai).</p> <p>Dans le meilleur des cas, avec un navire de 3 000 tpl, des phases de chargement et déchargement cumulées d'environ 2 jours, la capacité de transport annuelle serait de 156 000 tonnes (52 rotations chargées à 3 000 t). Compte-tenu du volume prévu de 600 000 tonnes, cela signifie qu'il faudrait près de 4 ans pour assurer ce transport. Or la phase travaux est prévue pour 30 mois. Il faudra donc sans doute prévoir un navire de plus grosse capacité (au moins 5 000 tpl), ou deux navires de plus faible capacité (2 500 tonnes) ce qui permettrait deux escales par semaine et également de sécuriser le flux (maintien d'un trafic minimum, même en cas de panne d'un des navires).</p> <p>Parallèlement aux trafics de fret, le développement du pôle économique devrait générer de nouveaux besoins de déplacements pour des habitants désireux de voyager à moindre coût (présence de l'aéroport). Le navire chargé du transport du fret pour l'île pourrait donc éventuellement être mixte afin de prendre en compte le besoin exprimé. La capacité pourrait être d'une centaine de passagers.</p> <p>Discussions avec le porteur de projet (Tahiti Nui Ocean Foods) pour analyser son programme d'approvisionnement et l'organisation prévue (produits à transporter, fréquences et volume des lots, besoin de stockage sur le port de Papeete, ...). Négociation pour lui faire porter au maximum le coût du transport relatif à son projet et l'inciter au recours à des transporteurs locaux source de création d'emplois et de besoins supplémentaires de formation.</p> <p>Discussion avec les armateurs pour évaluer leur positionnement et leur réactivité vis-à-vis de ce projet qui pourrait être lancé dès 2016. Évaluation de leurs besoins en investissement et analyse des modalités de soutien.</p> <p>Discussions avec les collectivités pour envisager des partenariats et un partage du soutien à apporter.</p>			

5.

Mesure et appréciation des principaux impacts		
Impact(s)	Description de l'impact évalué / évaluable	Appréciation de l'impact
Organique et institutionnel	Nécessité d'associer un interlocuteur unique du Pays, spécialement dédié à ce projet. Soutien affirmé du Pays, et des collectivités vis-à-vis des transporteurs locaux, dans la mesure où ils prennent également leur responsabilité (réactivité, efficacité).	
Juridique / réglementaire	Projet privé. Le transport doit être pris en compte par le porteur du projet. La collectivité ne doit avoir qu'un rôle de soutien et de facilitation des procédures (attribution d'une ou de licences pour le transport sur Hao le temps du développement du projet).	
Organisation des dessertes	Organisation d'une desserte dédiée pour le projet de Hao, ne pénalisant pas les capacités des navires assurant la desserte « vitale » des îles des Tuamotou Centre et Est.	
Trafics	Trafics passagers : Hausse du trafic passagers pendant la phase travaux, puis exploitation. Non quantifiable à ce stade	
	Trafics fret : Hausse du trafic fret pendant la phase travaux, puis exploitation. Non quantifiable à ce stade. Composé dans un premier temps des évacuations de la dépollution du Centre d'expérimentation du Pacifique, puis de la construction du site et l'approvisionnement des populations locales en biens de consommation.	
Budget du Pays	Fonctionnement : faire porter l'intégralité du coût à l'investisseur chinois au moins pour les produits liés à la construction du site. Par défaut, aide « carburant »	
	Investissement : aide à apporter aux armateurs locaux voulant se doter d'un navire pour la desserte dédiée de Hao	
Opérateurs	Impact négatif et positif : Création d'un nouveau service, avec un pic de trafic durant toute la phase travaux, puis un fret à pérenniser pendant la phase exploitation. Chiffre d'affaires : hausse du chiffre d'affaire, besoin d'investissement	
Environnement	Construction et exploitation de la ferme générant de nombreuses émissions nouvelles de CO ₂ .	
Efficacité énergétique	Nécessité d'investir dans un ou plusieurs navires ayant une efficacité énergétique meilleure que les navires déjà en service	
Proposition de date de mise en œuvre	Année	2015-2016
Proposition d'association d'acteurs clés	Centre d'expérimentation du Pacifique, Tahiti Nui Ocean Foods, collectivités locales, armateurs,	

5.25.2. Commentaires complémentaires pour amélioration de la compréhension du sujet

Hao est un atoll actuellement peuplé par un peu plus de 1 050 habitants. Il génère un trafic de 5 550 tonnes de marchandises (2014) réparties sur la quarantaine d'escales annuelles des Kura Ora II, Nuku Hau et Taporo VIII.

L'atoll fait l'objet d'un important projet de pôle de développement qui comprend la réhabilitation des anciens sites du Centre d'expérimentation du Pacifique et la création d'une ferme aquacole via des investisseurs chinois.

5.

Le 6 mai 2015 s'est déroulée la cérémonie d'inauguration symbolique (pose d'une pierre monumentale de 15 tonnes décorée au logo de Tahiti Nui Ocean Foods : deux poissons, l'un rouge, l'autre bleu, formant le symbole du Ying et du Yang) du projet. Mais le permis de construire est toujours en cours d'instruction.

Hormis la construction des bâtiments et bassins de la ferme sur 30 hectares, le projet va nécessiter le déplacement d'une route.

La phase de construction, qui durera entre 18 et 30 mois, nécessitera l'emploi de 450 à 500 personnes. Pour son fonctionnement, la ferme pourrait employer jusqu'à 450 personnes (250 à la transformation et 200 aquaculteurs). ce qui devrait également générer des besoins de déplacement vers d'autres îles.

Le volume de fret à transporter est évalué très approximativement à ce stade à 600 000 tonnes.

Pour le transport des passagers, l'île de Hao est dotée d'un aéroport de type 3C.



5.

5.26. Fiche n°26 : Rapatriement déchets

Objectif stratégique	Accompagnement du développement économique durable du Pays et de ses archipels		
Thème	Ensemble de la Polynésie française		
Intitulé Option	Mise en place d'une filière de rapatriement des déchets recyclables	n° Option	26
Lien avec autre(s) fiche(s)	Fiche unique		
Description générale de l'option			
<p>Donner aux communes les moyens d'assurer l'envoi des déchets recyclés ainsi que les déchets spéciaux et dangereux pour un traitement adéquat. Le traitement de ces déchets est en partie de compétence communale (recyclables ménagers) et du Pays (déchets spéciaux et dangereux). Pour les déchets recyclables ménagers, il est possible de considérer deux niveaux de service, le rapatriement du « bac vert » et/ou le renvoi en mono déchets triés.</p> <p>Le service de rapatriement après tri en mono déchet serait clairement le plus adapté, le coût de traitement inférieur permettant de réduire la facture de transport, mais il implique d'adosser la zone de dépose / tri (déchetterie) à proximité immédiate de l'infrastructure portuaire.</p> <p>Aujourd'hui, ce schéma est fonctionnel sur l'atoll privé de Nukutepipi et en cours de réflexion dans le cadre du programme Integre sur Raiatea – Tahaa et Rescue pour les Gambier.</p> <p>A noter que certaines communes ont conservé un important stock historique en attente d'une évacuation.</p>			
Conditions de mise en œuvre de l'option			
Présenter aux communes le projet et obtenir un accord de principe.			
Mesure et appréciation des principaux impacts			
Impact(s)	Description de l'impact évalué / évaluable	Appréciation de l'impact	
Organique et institutionnel	Développement d'un outil efficace de gestion des déchets communaux et spéciaux.		
Juridique / réglementaire	Code des Collectivités Territoriales en cours de validation	=	
Organisation des dessertes			
Trafics	Les gisements sont estimés actuellement et le tri est très variable selon les communes Trafics fret : marginal – environ 8000 tonnes par an au total	Inconnu	
Budget du Pays	Fonctionnement : en fonction des projets présentés		
	Investissement : en fonction des projets présentés		
Opérateurs	Impact positif avec augmentation du tonnage transporté en retour sur Tahiti		
Environnement	Impact très positif, en terme environnement et sanitaire		
Efficacité énergétique*	Impact négatif mais non évaluable à ce stade		
Proposition de date de mise en œuvre	Année	2015	
Proposition d'association d'acteurs clés	Communes, Fenua Ma		

5.

5.27. Fiche n°27 : Navire dédié au transport d'hydrocarbures

Objectif stratégique	Accompagnement du développement économique durable du Pays et de ses archipels		
Thème	Sur l'ensemble de la Polynésie française		
Intitulé Option	Mise en place d'un système alternatif de transport des hydrocarbures (navire dédié)	n°Option	27
Lien avec autre(s) fiche(s)	Fiche 9-11-14		

Description générale de l'option

Cette fiche vise à préciser la faisabilité de la mise en place d'un navire dédié au transport des hydrocarbures. On étendra cette fonction au transport de toutes les matières dangereuses.

Ce navire doit répondre à une nécessité de séparation des matières dangereuses du reste du fret. Cette question se pose notamment pour les Australes où la capacité des navires à transporter des passagers est pénalisée par le transport des matières dangereuses.

Notons que si le « mini-pétrolier » assure seul la desserte en hydrocarbures de nombreuses îles, les capacités de stockage doivent être suffisantes dans les îles concernées. Rappelons ici les temps A/R nécessaires à la desserte des différents archipels et les volumes hydrocarbures associés :

Zone géographique	Navire (pour temps de référence)	Temps de desserte	Hydrocarbures (tonnes)
Marquises	Taporo IX	7 jours	9 192
Australes (hors Rapa)	Tuhaa Pae IV	4 jours	4 721
Rapa (temps supp.)	Tuhaa Pae IV	2,5 jours	415
Tuamotu Ouest	St Xavier Maris Stella III	4,5 jours	8 924
Tuamotu Est et Gambier	Taporo VIII	12 jours	3 889
Toutes îles Tuamotu+Gambier (approx)	NA	20 jours	15 821
ISLV (inc. Maupiti)	Taporo VII	2 jours	42 983

Conditions de mise en œuvre de l'option

Conditions techniques

- Présence de capacités de stockage suffisantes sur les îles desservies
- Dans certaines îles, amélioration des infrastructures de transport des hydrocarbures vers les dépôts (pipelines)

Conditions pour que le service apporte une véritable valeur ajoutée par rapport à la situation existante :

- Transport des hydrocarbures effectué dans des conditions inadéquates
- OU Nécessité de libérer de l'espace pour du transport de passagers

Mesure et appréciation des principaux impacts

Impact(s)	Description de l'impact évalué / évaluable	Appréciation de l'impact
Organique et institutionnel	Sans objet	=
Juridique / réglementaire	Sans objet	=
Organisation des dessertes	Dessertes supplémentaires dédiées aux hydrocarbures.	
Traffics	Pas de changement des volumes totaux.	=
Budget du Pays	Détaxe d'environ 1 million de litres par an (entre 700k et 1,5Mlitres) Economie sur les déplacements du Tahiti Nui pour le transport des scolaires.	

5.



Opérateurs	Baisse du CA des armateurs sur les lignes existantes. Cette baisse doit être au moins partiellement compensée par la hausse du nombre de passagers.	
Environnement	Remise à plat des conditions de livraison dans les îles avec quai Risque de marée noire ?	
Efficacité énergétique*	Augmentation des consommations de la flotte (desserte supplémentaire). Cette consommation est-elle compensée par le report modal des passagers de l'aérien vers le maritime ?	
Proposition de date de mise en œuvre	Année	2017
Proposition d'association d'acteurs clés	Armateurs	