

Schéma directeur des transports publics interinsulaires maritime et aérien

Le schéma directeur des déplacements durables interinsulaires fixe les orientations de la Polynésie française concernant l'organisation et le développement des dessertes maritimes et aériennes, dans un souci de limitation du désenclavement de certaines parties du territoire, de développement économique durable et de préservation de l'environnement. Il sert de référence pour harmoniser la programmation des investissements, notamment en matière de matériels, d'infrastructures et d'aides.

La politique sectorielle dans le domaine maritime couvre trois enjeux majeurs :

- Enjeu de développement économique durable en favorisant le désenclavement des archipels, il est remarquable de constater que les armateurs desservant les îles des archipels éloignées ont pu maintenir leur activité, aucune faillite n'a été constatée ;
- Enjeu de sécurité maritime et environnementale par la mise en place des réglementations adaptées et mieux appliquées, afin d'assurer en sécurité la libre circulation par voie maritime ;
- Enjeu sociétal avec la recherche d'une régulation adaptée et plus lisible permettant une meilleure acceptabilité favorisant la coexistence harmonieuse des multiples activités, en améliorant la sécurité au travail des professionnels de la mer, en accompagnant l'emploi maritime et en rendant l'administration plus simple et plus proche des besoins de tous les partenaires du développement et des différentes politiques publiques. La DPAM a su booster l'e-administration avec la proposition de formulaires adaptés sur le site internet et la mise en ligne du logiciel REVATUA relatif aux connaissements des transports maritimes intérieurs et états de passages des personnes transportées.

Concernant le domaine aérien, les principales opérations concourent à la réalisation de trois objectifs stratégiques :

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

Chaque année, le gouvernement poursuit ses efforts dans le domaine des infrastructures aéroportuaires. Les actions menées dans le cadre des équipements structurants concourent au maintien, à l'amélioration, à la réhabilitation et à la réalisation des infrastructures publiques.

On notera que les infrastructures aéroportuaires de la Polynésie française pour la plupart près de 50 ans d'existence, et qu'au regard de la croissance importante du trafic aérien, les contraintes d'exploitation sont de plus en plus contraignantes.

Pour y faire face, le Pays a lancé depuis 2011 un programme ambitieux de rénovation des installations aéroportuaires (réaliser les mises aux normes des aéroports pour développer et maintenir une desserte intérieure régulière, et reconstruire ou rénover les aérogares).

De plus, pour répondre aux besoins en développement aérien international, le Pays doit mettre aux normes internationales les aéroports de Nuku Hiva, de Rangiroa et de Bora Bora, transférés par l'Etat. A ce titre, pour 2022, la direction de l'aviation civile (DAC) a consacré un budget de 6 millions F CFP pour mener des études de maîtrise d'œuvre pour lesdits aéroports.

Compte tenu de l'étendue de son territoire et de sa répartition géographique, le système de transport interinsulaire de Polynésie française doit satisfaire les besoins des usagers et rendre effectif le transport des biens et des marchandises, et le droit qu'à toute personne de se déplacer.

Ceci, sous réserve de la compétence des communes de la Polynésie française en matière de transport communal selon les dispositions de l'article 43 du statut de la Polynésie française et ce, sans préjudice de la mise en œuvre des dispositions du deuxième alinéa de l'article L. 1803-4 du code des transports.

La desserte intérieure de la Polynésie française doit viser à atténuer les contraintes liées à l'enclavement ou l'éloignement qui constituent des difficultés structurelles d'accès à certaines parties du territoire. Elle

doit également tendre à faciliter les échanges humains et économiques et participer au développement et à l'aménagement du territoire en maintenant une occupation sur l'ensemble de ce territoire.

Cette politique consiste, selon une logique intermodale, à permettre :

- La complémentarité des modes de transports, ainsi que leur coopération notamment dans le choix d'infrastructures et par l'aménagement des lieux d'échanges et de correspondances ;
- La coopération entre les opérateurs, notamment par la tarification combinée, l'information des usagers et la coordination de l'exploitation des réseaux ;
- L'amélioration de l'efficacité de l'utilisation des réseaux et des équipements existants ;
- Une situation de libre concurrence entre opérateurs.

Le schéma directeur des déplacements durables interinsulaires fixe les orientations de la Polynésie française concernant l'organisation et le développement des dessertes maritimes et aériennes, dans un souci de limitation du désenclavement de certaines parties du territoire, de développement économique durable et de préservation de l'environnement. Il sert de référence pour harmoniser la programmation des investissements, notamment en matière de matériels et d'infrastructures, et celle des aides. Le tableau ci-après résume les orientations à la charge exclusive de la DAC :

N°	Orientation retenue	Actions	Avancement
A1	L'application d'un régime juridique rénové pour l'organisation des dessertes de transports interinsulaires	Mise en place du nouveau cadre réglementaire avec les délibérations d'application de la loi du pays n° 2016-3 du 25 février 2016	<p>Les travaux réglementaires sont finalisés depuis 2021. Au total 7 textes encadrent la desserte du transport interinsulaires.</p> <p><u>La loi du pays du 25 février 2016</u> relative à l'organisation du transport interinsulaire maritime et aérien</p> <p><u>Arrêté n° 1400 CM du 22 septembre 2015</u> arrêtant le schéma directeur des déplacements durables interinsulaires 2015-2025 de la Polynésie française</p> <p><u>La délibération n° 99-128 APF du 27 juillet 1999</u> réglant l'autorisation donnée aux entreprises de transport aérien établies en Polynésie française d'exercer une activité de transport aérien public</p> <p><u>La délibération n° 2020-33 APF du 30 juillet 2020</u> fixant les conditions d'octroi de la licence d'exploitation dans le secteur du transport aérien interinsulaire</p> <p><u>La loi du pays n° 2020-44 du 18 décembre 2020</u> portant institution d'une contribution de solidarité de la continuité territoriale du transport aérien interinsulaire</p> <p><u>La délibération n° 2020-80 APF du 15 septembre 2020</u> portant création d'un compte d'affectation spéciale dénommé « fonds de continuité territoriale aérienne interinsulaire »</p> <p><u>La loi du pays n° 2021-24 du 30 avril 2021</u> relative à la contribution de continuité territoriale aérienne interinsulaire</p>
A2	La création d'un organe de suivi et de contrôle des opérateurs et de l'action du Pays en matière de transports interinsulaires	La mise en place des délégations de service publics nécessite le recrutement d'un chargé du suivi de la DSP au sein de la DAC pour assurer un suivi satisfaisant des contrats	<p>Malgré les demandes formulées, ce poste, pourtant d'importance en vue de vérifier et contrôler les prestataires retenus n'a pas été ouvert.</p> <p>Création de L'OTA : Arrêté n° 2213 CM du 4 décembre 2020 –</p> <p>Objectifs :</p> <p>Présentation de la situation du marché du transport aérien interinsulaire en Polynésie française</p> <p>Débattre sur tous sujets relatifs au transport aérien interinsulaire</p> <p>Membres :</p>

		Création de l'observatoire du transport aérien	<p>Le Ministre en charge du transport aérien interinsulaire, Président de l'observatoire ;</p> <p>Le Gouvernement de la Polynésie française ;</p> <p>3 représentants de l'assemblée de la Polynésie française ;</p> <p>5 maires représentant chaque archipel de la Polynésie française ;</p> <p>Les entreprises de transport aérien public titulaires de la licence d'exploitation ;</p> <p>Les gestionnaires des aérodromes de la Polynésie française ;</p> <p>Un ou plusieurs membre(s) invité(s).</p> <p>Depuis sa création l'Observatoire du Transport Aérien n'a pas pu être organisé malgré plusieurs tentatives (conflits de calendriers) – prévu au 2^{ème} semestre 2023</p>
A3	La création d'un organe de coordination dédié entre le Pays, l'Etat et les communes		Non démarré
A5	Une réflexion sur la place du Pays dans le capital d'Air Tahiti		Non démarré
A7	Une gestion externalisée et unifiée des aérodromes du Pays	Organisation d'un appel d'offres dans le but de créer une SEM en charge de la gestion des 3 aérodromes récemment rétrocédé au Pays (Bora Bora, Raiatea, Rangiroa)	<p>La délibération n°2020-20 APF du 4 juin 2020 a approuvé le transfert de propriété des aérodromes de Bora-Bora, Raiatea et Rangiroa à la Polynésie française. Les arrêtés n°819 CM du 19 juin 2020 et n°1899/CM, 1900 CM et 1901 CM du 16 septembre 2022 ont confié à compter du 1er octobre 2020 jusqu'au 31 décembre 2023, l'exploitation, la réalisation, l'entretien, le renouvellement, la surveillance, la promotion et le développement des ouvrages, terrains, bâtiments et installations, matériels, réseaux et services nécessaires au fonctionnement de ces aérodromes à la SAS Aéroport de Tahiti en conséquence de quoi la maîtrise d'ouvrage des opérations d'investissement envisagées a été déléguée à Aéroport de Tahiti.</p> <p>Pour organiser la continuité d'exploitation de ces aérodromes au-delà du 31 décembre 2023, la Direction de l'Aviation civile va lancer une consultation au 2^{ème} trimestre 2023 pour l'exploitation des trois plateformes sur une durée de deux ans – le temps d'organiser un appel d'offres en vue de la mise en place d'une SEMOP</p>
B3	La réhabilitation plus régulière et mieux ciblée des infrastructures de transports	Poursuite des programmes de rénovations engagées	Il s'agit de l'exécution courante des autorisations de programme portées par la Direction de l'Aviation civile et celle de l'Équipement. Cf. § relatifs à l'exécution des programmes « 914.02. Ports et Aéroport » «915.03 Transports» et «915.04 Sécurité aéroportuaire»
B4	L'harmonisation de la desserte ATR sur l'ensemble du Pays et/ou la détermination de dessertes alternatives pour les aéroports 1-B	<ul style="list-style-type: none"> - Extension de Takume terminée - Extension de Fakahina terminée - Réflexion sur une extension d'Apataki au lieu 	Il s'agit de l'exécution courante des autorisations de programme portées par la Direction de l'Aviation civile et celle de l'Équipement. Cf. § relatifs à l'exécution des programmes « 914.02. Ports et Aéroport », «915.03 Transports » et «915.04 Sécurité aéroportuaire»

		d'une nouvelle piste	
B5	La définition d'options de transports de passagers particulières pour les Iles-Sous-le-Vent (ISLV)	Il est prévu d'étudier l'aménagement d'équipements supplémentaires sur Maupiti afin de permettre aux ATR72 d'y opérer sur cet aéroport.	<p>L'aérodrome de Maupiti est aujourd'hui « non conforme » au regard des réglementations applicables pour une exploitation normale avec des ATR 42. L'exploitation se fait donc sous régime dérogatoire. De nouvelles évolutions réglementaires annoncées laisse présager d'une pression accrue de l'autorité de contrôle pour mettre fin aux dérogations en matière d'exploitation.</p> <p>En 2022, La Direction Générale de l'Aviation Civile a prorogé le Certificat de Sécurité Aéroportuaire (CSA) de l'aérodrome pour une durée d'un an (au lieu de 5 ans) jusqu'au 29/06/2023 dans l'attente d'une décision du Pays sur l'évolution de l'infrastructure.</p> <p>En Février 2022, une mise à jour de l'étude de faisabilité a établi qu'une mise aux normes 2C était de nature à répondre aux obligations réglementaires applicables à l'exploitation actuelle de la desserte en ATR 42 qui pourraient assurer la desserte cette fois sans limitation de charge. L'exploitation de la piste via ATR 72 nécessitera toujours une dérogation qui restera à obtenir ; la mise aux normes 2C placera la demande dans une configuration plus favorable qu'actuellement.</p> <p>Cette mise en conformité 2C correspond à l'objectif minimum à réaliser en vue de sécuriser l'agrément et il est atteignable sous un délai maîtrisable.</p> <p>La mise aux normes 2 C comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un élargissement et réfection de la piste à 30 m, - Le déplacement de la piste en vue de porter la longueur à 955 m, nécessitant des remblais sur le lagon sur 80 m de long par 80 m de large, - La mise en place d'une protection maritime sur l'extension réalisée, - Le nivellement et terrassement de la bande aménagée, - Le défrichage de la zone aéroportuaire, - Un marquage diurne conforme aux Conditions d'Homologation et d'Exploitation des Aéroports en code 2C en vue de l'obtention de la dérogation ATR 72 <p>La mise aux normes 3C nécessaire à l'exploitation via ATR 72 imposent des travaux de plus grande ampleur avec des difficultés majeures sur l'approvisionnement des matériaux, un impact environnemental très fort et des procédures administratives lourdes à mettre en œuvre (DUP nécessaire).</p> <p>A ce jour, le montant des travaux estimés pour une mise aux normes 2C s'élève à 954 056 426 F TTC auxquels viennent se rajouter 250 000 000 F TTC pour la mise en place d'un balisage lumineux avec PAPI, ce qui porterait l'enveloppe globale à 1 200 000 000 FCFP. Ce balisage lumineux permettra non seulement la réalisation des EVASAN de nuit mais il facilitera également les programmations de vol sans la contrainte diurne.</p> <p>Par communication en conseil des ministres n°114/VP du 27/07/2022, la mise aux normes 2 C de la piste de Maupiti a été acté et le budget général 2023 a ouvert une autorisation de programme (AP 286.2023) pour un montant de 156 000 000 F CFP.</p> <p>La programmation prévisionnelle de l'opération prévoit :</p>

			<p>- 1ère année : consacrée à la définition et réalisation des études détaillées nécessaires au dimensionnement des travaux et mise en place de la MOE,</p> <p>- 2ème année : rédaction des cahiers des charges de l'AO travaux et lancement des procédures d'autorisations administratives si nécessaire + Ao travaux,</p> <p>- 3ème année : démarrage des travaux</p>
B9	La mise en place de moyens de réservation des billets de transport plus lisibles et actualisés	Compagnies aériennes Air Tahiti	Pas de retour de la compagnie
C9	L'ouverture de certains aéroports du Pays à la desserte internationale	<p>- Étude de maîtrise d'œuvres sur les aéroports de Rangiroa et Nuku Hiva</p> <p>- Étude de maîtrise d'œuvres sur de l'aéroport de Bora Bora</p>	<p>Les opérations ouvertes depuis 2021 se poursuivent.</p> <p>Pour rappel, elles concernent les 3 projets structurant portés au Schéma d'Aménagement Général de la Polynésie française, document de planification « cadre » qui a pour vocation d'assurer la cohérence des différentes politiques publiques à l'échelle du territoire. Le schéma a été approuvé le 24/08/2020 après 3 années de procédure.</p> <p>Les projets dits des « aéroports internationaux » s'inscrivent dans la planification structurante du territoire avec pour ambition d'ouvrir ces derniers à l'international et de porter le développement des archipels concernés tout en équilibrant l'attractivité du Pays.</p> <p>En 2022, les études préliminaires et de conception réalisées ont permis de dimensionner les appels d'offres des maitrises d'œuvre qui se sont été menés fin 2022.</p> <p>Les prestataires ont pu être retenus et les marchés seront passés en 2023 dès ajustement des autorisations de programme au regard des résultats des AO.</p> <p>Les entreprises désignées vont accompagner la Direction de l'Aviation civile vers la conduite concrète des opérations.</p>