



CODIM

COMMUNAUTÉ
DE COMMUNES
DES ÎLES MARQUISES

Plan DE Développement économique durable

2012-2027

ANNEXE 2

SCHEMA DIRECTEUR DU TRANSPORT MARITIME INTERINSULAIRE AUX MARQUISES

Étude

KHER Consultant - CREOCEAN

Iles Marquises

UA POU • HIVA OA • NUKU HIVA • FATU IVA • TAHUATA • UA HUKA

HENUA ENANA / TERRE DES HOMMES





Sommaire

	Pages
Point d'avancement de la démarche	5
Déroulement de la mission ¹	6
Planning prévisionnel	8
 Synt(hèse décisionnelle	 10
Elements socio-économique clefs	11
Points clés de l'offre aérienne	12
Points clés de l'offre infra-îles	13
Points clés des offres maritimes	14
Principaux besoins exprimés	15
Points clés du diagnostic	16
Enjeux du transport interinsulaire	18
 Diagnostic de la situation actuelle pour chaque île	 19
NUKU HIVA	20
UA POU	28
UA HUKA	36
HIVA OA	44
TAHUATA	52
FATU-IVA	60
 Schéma directeur des Transports maritimes interinsulaires aux Marquises à l'horizon 2027	 69
Sommaire	71
 Masterplan 2012-2017	 226



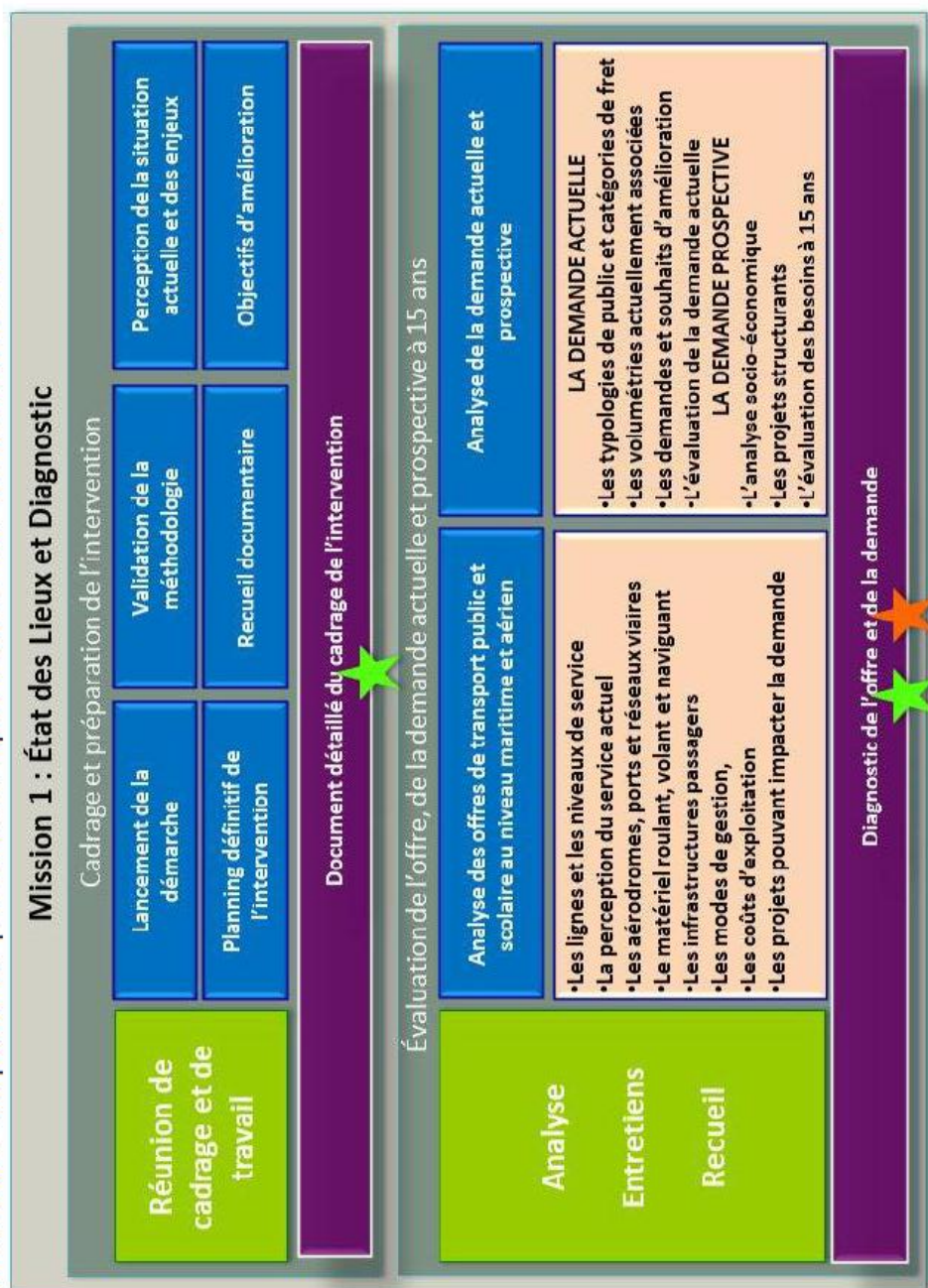


Point d'avancement de la démarche

- ◆ Déroulement de la mission
- ◆ Planning prévisionnel

Déroulement de la mission 1

Vous trouverez ci-après une vision globale de la première mission de la démarche mise en œuvre depuis la première quinzaine de novembre 2011:



Déroulement de la mission 1

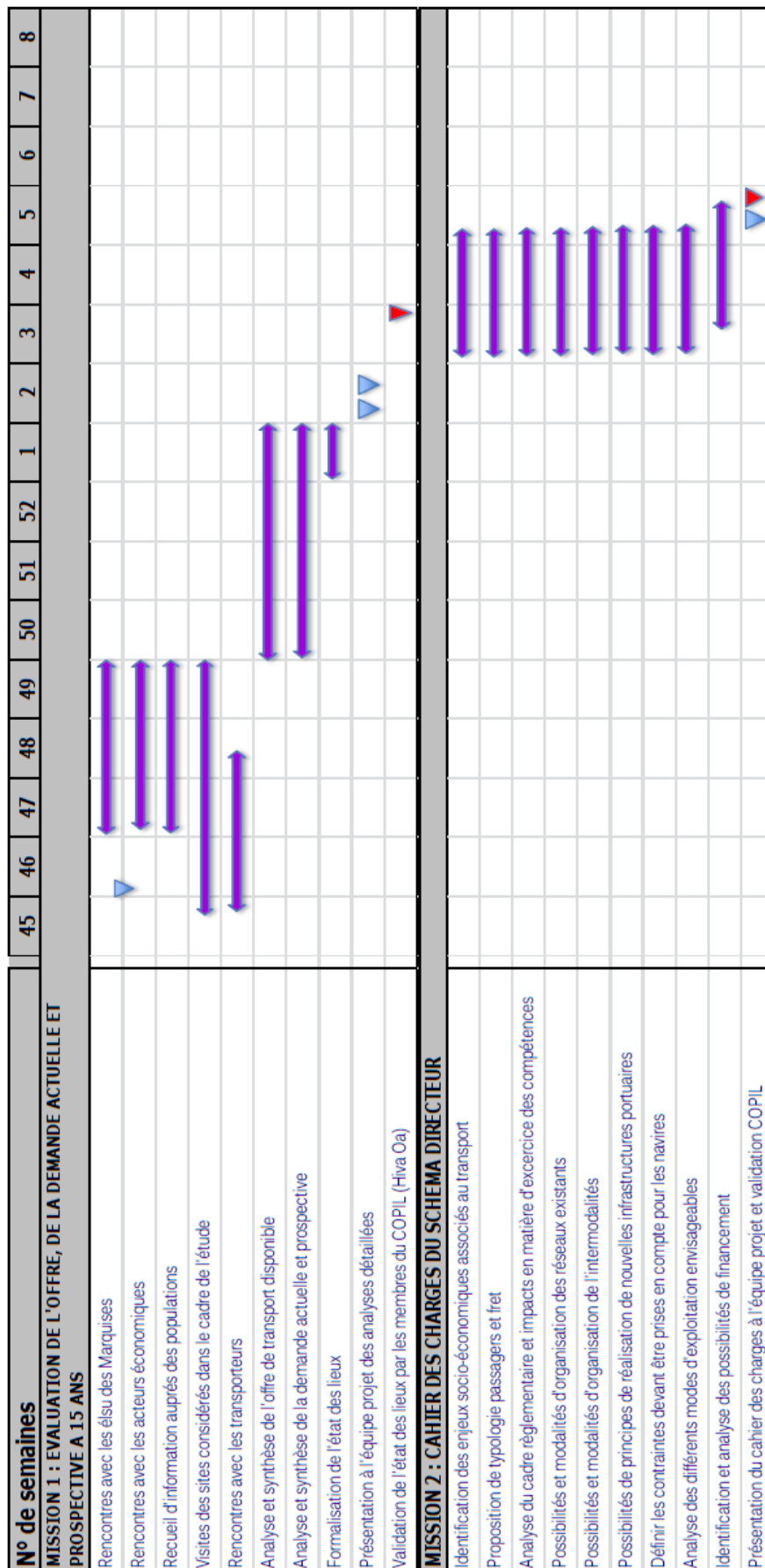
L'avancement de la mission

Depuis la réunion de réunion de lancement de la démarche et grâce à la mobilisation des élus de chacune des îles, nous avons :

- **Réalisé 416 questionnaires et 14 réunions de groupe :**
 - Nuku Hiva: 92 questionnaires + 3 réunions)
 - Ua Pou: 93 questionnaires + 4 réunions
 - Ua Huka 56 questionnaires
 - Hiva Oa 64 questionnaires + 1 réunion
 - Tahuata 62 questionnaires + 2 réunions
 - Fatu Iva 48 questionnaires + 2 réunions
 - **Effectué 62 entretiens répartis comme suit :**
 - Les acteurs du secteur public : communes (6), aérodromes (8), milieu hospitalier (3),
 - Les acteurs du secteur privé : tourisme (19), agriculture (4), pêche (2), magasin (18),
 - Les transporteurs maritimes (2) et aériens (2)
 - **Visité l'ensemble des sites portuaires et aéroportuaires identifiés**
- Sur cette base nous avons formalisé puis validé avec l'ensemble des membres du Comité de Pilotage :**
- L'analyse précise de l'offre actuelle des services aéroportuaires et maritimes
 - L'analyse de la demande actuelle et prospective

Planning prévisionnel

Vous trouverez ci-après une vision globale du déroulement des actions qui seront mises en œuvre au cours des semaines à venir:



Planning prévisionnel

Vous trouverez ci-après une vision globale du déroulement des actions qui seront mises en œuvre au cours des semaines à venir:

N° de semaines	5	6	7	8	9	10
MISSION 3 : ELABORATION DU SCHEMA DIRECTEUR						
Identifier la consistance du réseau cible au regard de la mission 2						
Proposer une planification des actions relatives aux infrastructures						
Proposer une planification des actions relatives à l'organisation des acteurs						
Proposer les actions pour faire évoluer le cadre d'exercice des compétences						
Présentation du réseau cible à l'équipe projet et validation par le COPIL						
MISSION 4 :						
Identifier les indicateurs de suivi associés aux bénéfices pour les populations						
Identifier les indicateurs de suivi associés aux conditions de sécurité (vallées)						
Identifier les indicateurs de suivi associés aux évolutions de l'organisation des						
Identifier les indicateurs associés aux évolutions des modes de relation						
Identifier les indicateurs de suivi associés aux évolutions du matériel navigant						
Identifier les indicateurs de suivi associés aux évolutions des infrastructures						
Identifier les indicateurs de suivi associés à l'évolution du cadre de compétences						
Identifier les indicateurs de suivi associés aux financements des collectivités						
Identifier les indicateurs de suivi associés aux bénéfices pour les populations						
Présentation des indicateurs à l'équipe projet et validation par le COPIL						

Synthèse décisionnelle

- ▲ Éléments socio-économiques clefs
- ▲ Points clefs de l'offre aérienne
- ▲ Points clefs des offres maritimes
- ▲ Points clefs des offres intra-îles
- ▲ Principaux besoins exprimés
- ▲ Points clefs du diagnostic
- ▲ Enjeux du transport interinsulaire

Éléments socio-économiques clefs

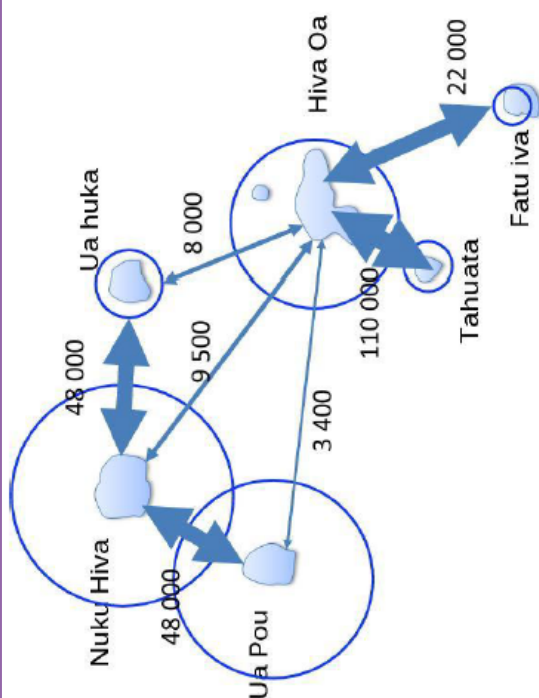
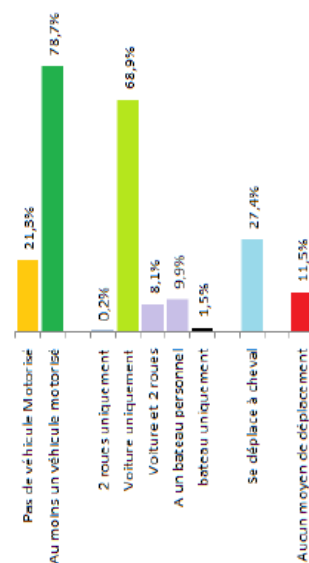
Éléments de populations

- Le poids de la population des îles Marquises dans la population Polynésienne ne cesse de diminuer
- Environ la moitié des Marquisiens résideraient sur Tahiti.
- Une population qui a eu une croissance significative jusqu'en 2002 et qui maintenant s'est stabilisée

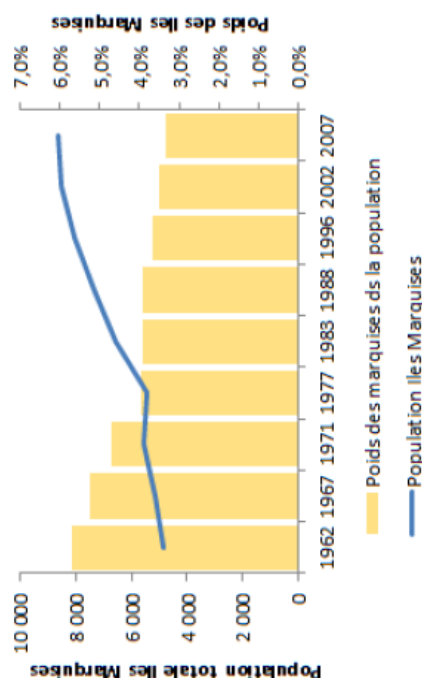
Situation des foyers

- Près de 90% des foyers disposent d'un moyen de déplacement – 78 % un véhicule motorisé.
- Le cheval est un moyen de déplacement significatif puisque près de 30% de la population l'utilise.

Équipement des ménages - Extrapolé à l'ensemble de l'archipel

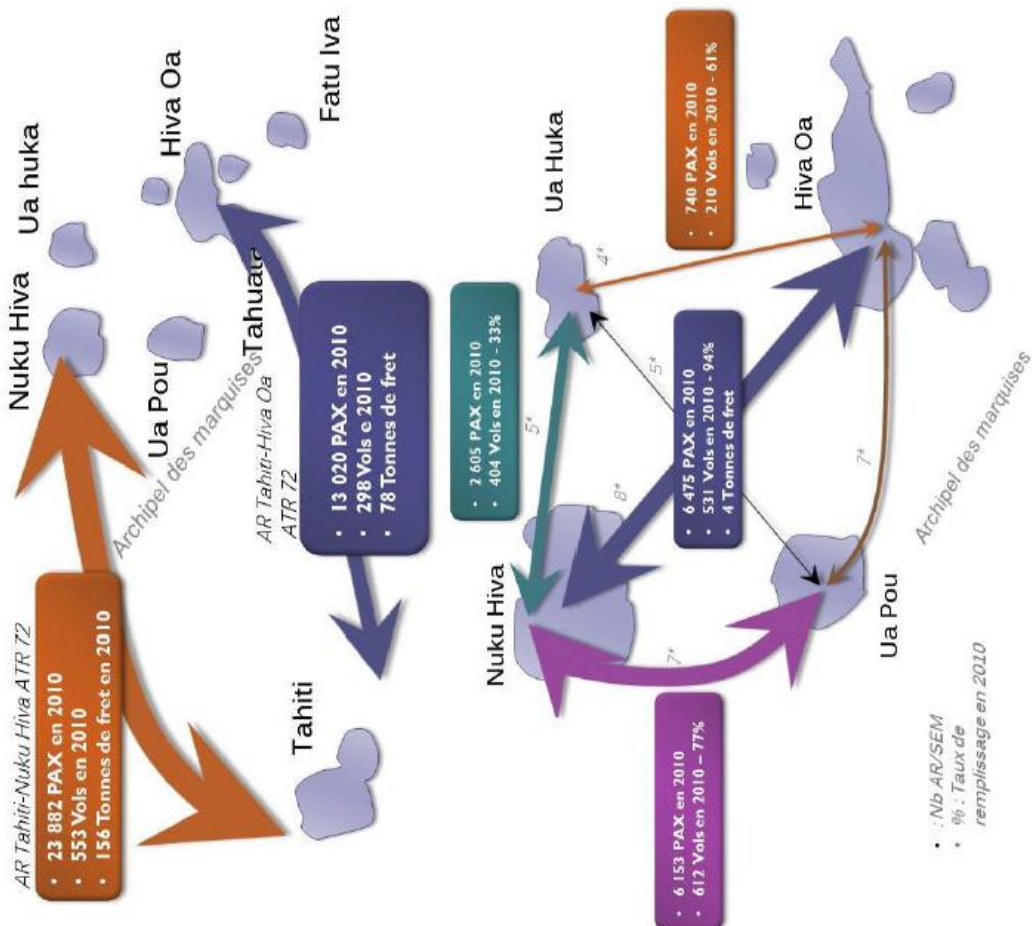


Evolution de la population des Iles Marquises



Points clefs de l'offre aérienne

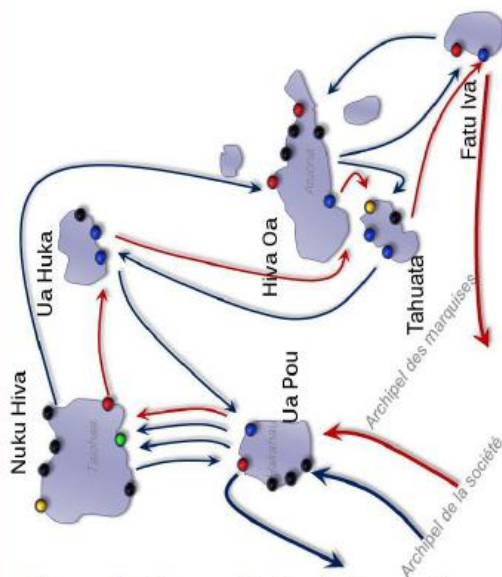
- Nuku Hiva est le premier un hub aérien de l'archipel avec environ **39 055** pax par an. Il dispose de fait d'un bon niveau de service :
 - Des liaisons journalières avec Tahiti
 - 8 liaisons/heb. Hiva Oa, 7 Ua Pou et 5 Ua Huka
- L'infrastructure aéroportuaire est globalement satisfaisante mais restant largement perfectible en terme de confort et de sécurité. Elle semblerait disposer d'un potentiel international.
- L'implantation d'un hangar pouvant accueillir le Twin Otter permettrait probablement d'adapter le service aérien inter îles tout en réduisant les coûts d'exploitation.
- Hiva Oa est l'autre hub aérien de l'archipel qui accueille environ 22 000 pax par an, il dispose d'un bon niveau de service.
- Les aérodomes de Ua Pou et Ua Huka accueillent pour leur part respectivement environ 10 000 et 6 500 pax.
- Les îles de Tahuata et Fatu Iva ne disposent pas de desserte aérienne (ni régulière ni à la demande). Cette absence génère des conditions sanitaires extrêmement délicates en particulier pour les populations de Fatu Iva – environ 4 heures de bateau pour rallier Hiva Oa.



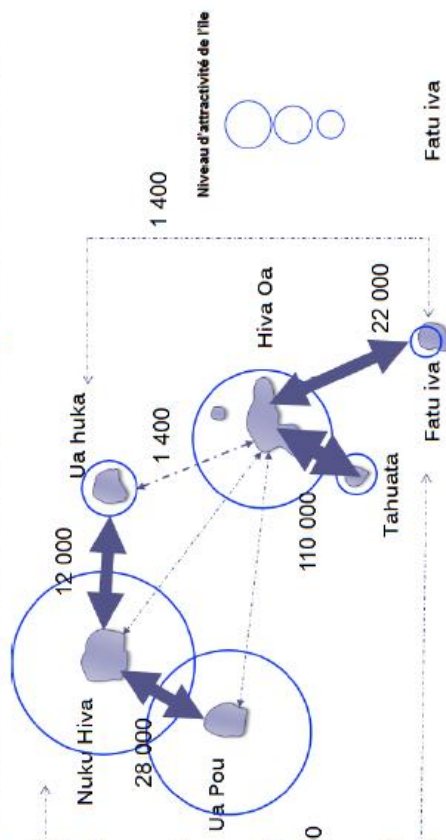
Points clefs des offres maritimes

- Les portes d'entrée maritimes des marquises sont Ua Pou, Tahuata, Fatu Iva et parfois même Ua Huka.
- Dans chaque île, il y a au moins une infrastructure maritime globalement satisfaisante et opérationnelle quel que soit le temps – exception faite de Fatu Iva.
- Le quai de Vaitahu à Tahuata est largement dégradé alors qu'il dessert le village le plus peuplé de l'île. Les infrastructures de Taipivai, Hatiehu, Aakapa, Hanatetena, Hakahetau sont partiellement ou totalement inutilisables.
- Aucune des infrastructures visitées ne possède pas de dispositif de restriction d'accès au quai pour les usagers.
- Les rotations d'un des deux navires réguliers sont aléatoires tant en terme de fréquence, que d'escales. Les capacités des navires de fret sont globalement satisfaisantes sauf en période carénage ce qui amplifie les pénuries sur certaines îles (essence en particulier).
- Des moyens municipaux sont employés pour le déchargement du fret. Tahuata, Fatu Iva et Ua Huka
- Des liaisons passagers du Tahiti Nui principalement associées aux vacances scolaires et à des événements religieux ou culturels.
- Des liaisons maritimes inter îles passagers et fret dépendent totalement des liaisons avec Tahiti. Cette offre utilisée par les populations par manque d'alternative s'avère peu adaptée aux demandes.

Nombre Touchés Mens.	Code Couleur
4,3	
3	
1,6	
1,3	
0	

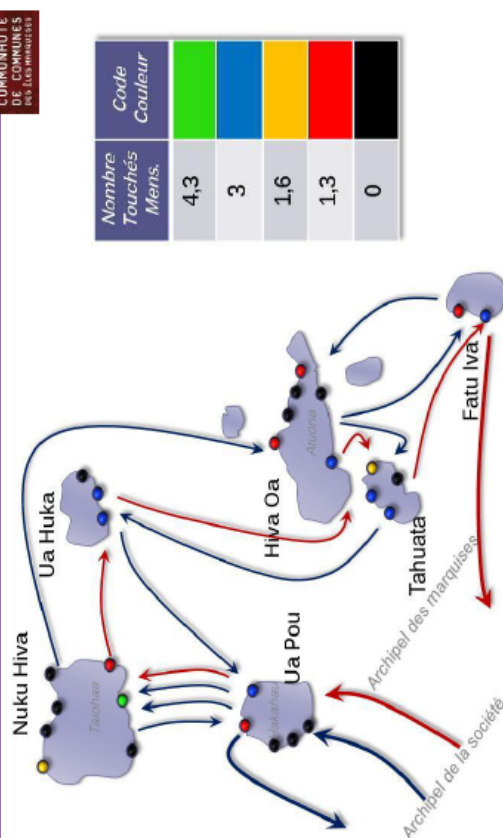


Estimation des flux annuels de déplacement en bateau

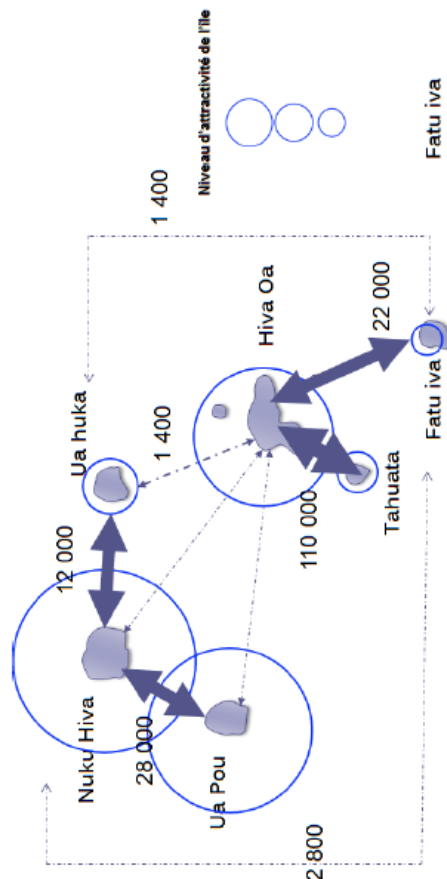


Points clefs des offres intra-îles

- Une situation d'offre de transport maritime interne aux îles globalement limitée à la desserte de quelques vallées par les navires en provenance de Tahiti.
- Le Tahiti Nui effectue aussi des rotations en fonction du calendrier annuel des vacances scolaires – il passe donc en moyenne toutes les 8 semaines sur chaque îles.
- Une offre de transport terrestre souvent limitée aux taxis, navettes des hôtels et parfois du transport scolaire routier.
- Globalement les populations de toutes les îles plébiscitent la mise en place d'un transport maritime de passagers interne à chaque île.
- Ces besoins sont plus prégnant pour les îles de Fatu Iva et Tahuata en raison des spécificités de leur réseau viaire – faiblement développé ou revêtu.



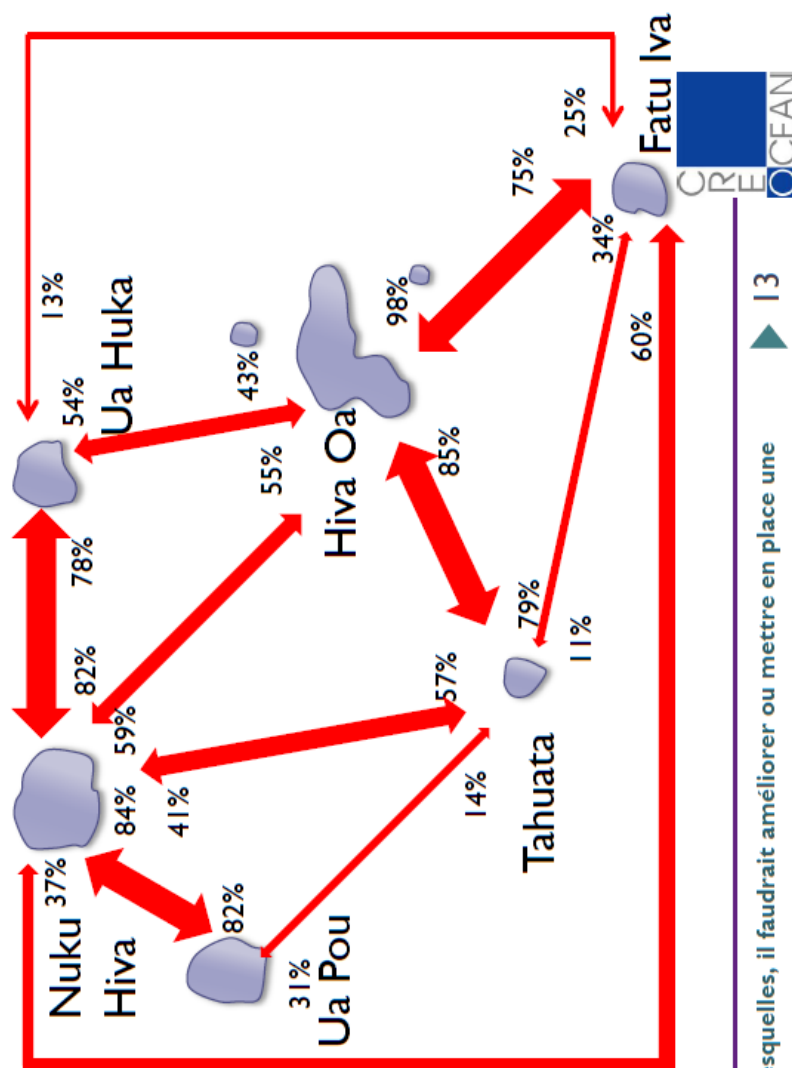
Estimation des flux annuels de déplacement en bateau



Principaux besoins exprimés

Les habitants expriment des besoins pour un certain nombre de liaisons maritimes clefs qui nous semblent présenter un réel potentiel tant pour les passagers que pour le petit fret :

- Hiva Oa – Fatu Iva et Hiva Oa – Tahuata parce que le maritime reste la seule liaison envisageable y compris pour couvrir les besoins sanitaires – hors Evasons
- Nuku Hiva – Ua Huaka Nuku Hiva – Ua Pou pour répondre à une offre insuffisante ou des demandes insatisfaites tout comme pour la liaison.
- Nuku Hiva – Hiva Oa pour assurer une liaison régulière des 2 hubs de l'archipel et dès lors répondre aux demandes de liaisons sur une ligne Nuku Hiva – Fatu Iva



Points clefs du transport aux Marquises

- Nuku Hiva et Hiva Oa peuvent être considérées comme les 2 principaux hubs maritimes et aériens. Ua Pou, Fatu Iva et Tahuata sont les portes maritimes.
- Les 2 hubs aériens sont reliés quotidiennement avec Tahiti et entre eux – ces liaisons sont extrêmement fréquentées par les marquisiens.
- Hors la liaison des 2 hubs aériens, la ligne Nuku Hiva Ua Pou est celle qui est la plus largement utilisée (~24 000 pax – Tx de 76% en 2010). Ua Huka dispose d'une piste; les flux à destination de Hiva Oa et de Nuku Hiva sont conséquents.
- L'utilisation de l'aéroport d'Ua Pou est délicate de par l'orientation de la piste par rapport aux vents dominants. L'ensemble des infrastructures aériennes devraient subir des travaux de mise aux normes.
- Toutes les îles des Marquises sont dotées d'au moins un débarcadère permettant le déchargement régulier des 2 navires qui desservent régulièrement les Marquises depuis Tahiti – sauf Fatu Iva et Tahuata pour sa principale installation.
- La desserte inter îles tant pour le fret que pour les passagers est **entièrement dépendante** des rotations avec Tahiti. Les accostages d'un des 2 navires desservant régulièrement l'archipel semblent aléatoires (ordre et points de passage) – hors seul ce navire transporte de l'essence ou du JET A1 ce qui en cas d'annulations successives peut conduire à des **pénuries d'essence récurrentes sur certaines îles**. Présence du Tahiti Nui VII, navire de la flotte administrative dont l'utilisation est assujettie à une procédure complexe qui rend son usage très exceptionnel
- Les conditions de débarquement (fret et passagers) sont parfois difficiles voire dangereuses à Vaitahu ou dans les infrastructures maritimes secondaires. De même et sur l'ensemble des infrastructures portuaires visitées, l'accueil et la sécurité du public ne sont pas assurées.

Points clefs du transport aux Marquises

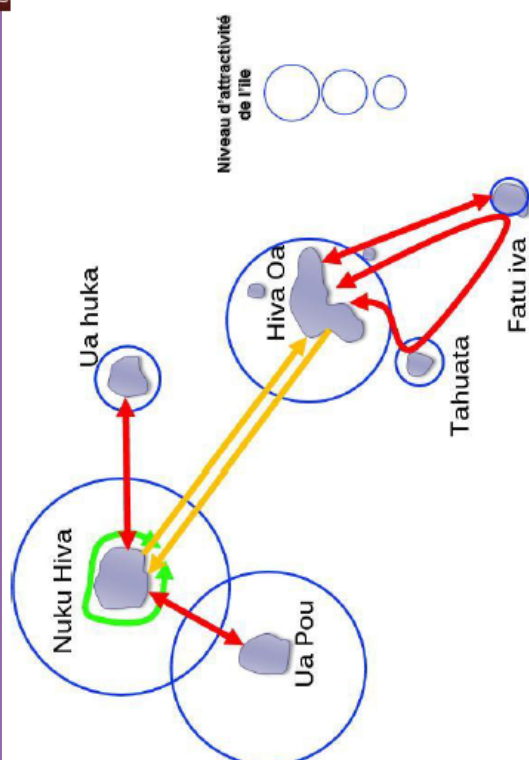
- La manutention du fret maritime après le déchargement ou avant le chargement du navire réalisée par les armateurs lorsque les bateaux sont à quai; par la population et par du personnel et des engins communaux dans les autres cas.
- L'absence d'hélicoptère basé aux Marquises ne permet de disposer de ce type de moyens pour des besoins sanitaires de type Evasan alors que le schéma sanitaire des Marquises repose sur ce moyen de transport pour rallier l'hôpital de Nuku Hiva.
- Ce point est encore plus critique pour Fatu Iva et Tahuata (accostage parfois impossible ou très dangereux) puisqu'il faut respectivement au moins 1 heures ou 4 heures pour rejoindre Hiva Oa et que les navires qui réalisent ces transports médicaux ne disposent pas de conditions de sécurité et de confort adaptées au transport de patient et donc en urgence.
- La perception du service aérien avec Tahiti est à peine satisfaisante et dégradée pour les liaisons inter îles. La perception des offres maritimes est extrêmement dégradée. Une large partie des déplacements maritimes inter îles (pouvant durer plusieurs heures en haute mer) sont effectués avec des petits bateaux. Les demandes d'amélioration pour le fret concernent principalement la régularité et la fréquence des liaisons avec Tahiti mais aussi les conditions de stockage des exportations vers Tahiti.
- Les carences de l'offre de transport actuelle conduit une partie des marquisiens à subir les effets d'un triple isolement :
 - Au sein de leur île, souvent, pour rejoindre le centre de vie
 - Entre les îles, souvent, pour rejoindre l'île la plus proche ou celle disposant des équipements attendus (médical, scolaire, commerces, ...)

Entre leur île et les autres archipels et en particulier Tahiti

Enjeux du transport interinsulaire

Enjeux du transport

- Service hélicoptéré basé aux Marquises :
 - EVASANS : sécuriser les conditions de prise en charge des habitants des vallées isolées et des urgences de nuit (*)
 - Transport de personnes :
 - faciliter les échanges rapides au sein d'une île
 - faciliter les échanges rapides entre les îles
 - développer l'offre de produits touristiques
- Transport maritime :
 - Transport scolaire : assurer le ramassage des enfants
 - Transport d'adultes et de fret :
 - faciliter les liaisons avec Ua Pou et Ua Huka
 - mettre en place des liaisons touristiques le WE



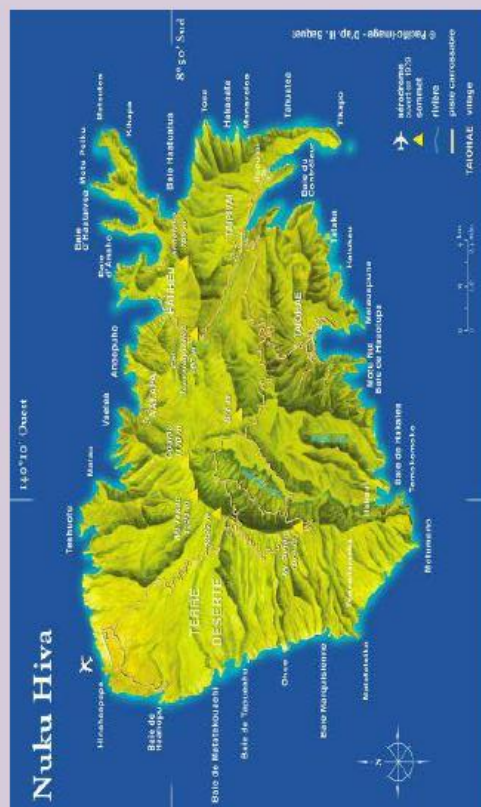
Consistance du réseau cible

- Deux dessertes journalières sur les lignes suivantes :
 - NUKU HIVA – UA POU et NUKU HIVA – UA HUKA
 - HIVA OA – TAHUATA et HIVA OA – FATU IVA
- Une à deux dessertes hebdomadaires NUKU HIVA – HIVA OA
- Deux rotations hebdomadaires en tour de l'île à NUKU HIVA (vendredi et dimanche)

Diagnostic de la situation actuelle pour chaque île

- ▶ NUKU HIVA
- ▶ UA POU
- ▶ UA HUKA
- ▶ HIVA OA
- ▶ TAHUATA
- ▶ FATU IVA

NUKU HIVA



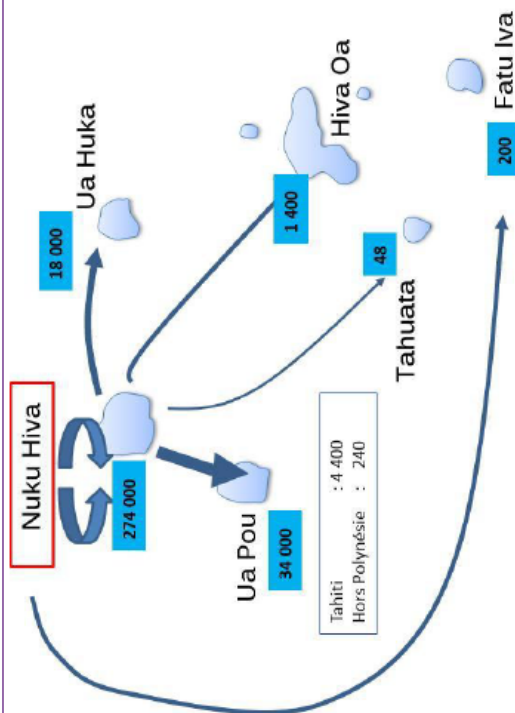
État des lieux de NUKU HIVA

Éléments de populations

- Une population qui représente plus de 30% de la population globale de l'archipel
- Une population qui a connu une croissance significative jusqu'en 2002 et qui maintenant s'est stabilisée
- 39% de la population a moins de 20 ans, 8% a plus de 60 ans.

Situation des foyers

- Seuls 4% des ménages n'auraient aucun moyen de locomotion mais 18% n'ont aucun véhicule motorisé (déplacements à cheval significatifs).
- 30% des foyers ont une personne ou plus qui a besoin de voir régulièrement un médecin
- 3% des foyers ont une personne au moins qui a besoin d'assistance dans le vie de tous les jours
- 68% des ménages ont des enfants
- Dans 81% des foyers, les enfants sont scolarisés, 21% sont pensionnaires. 13% sont scolarisés dans une autre Ile.



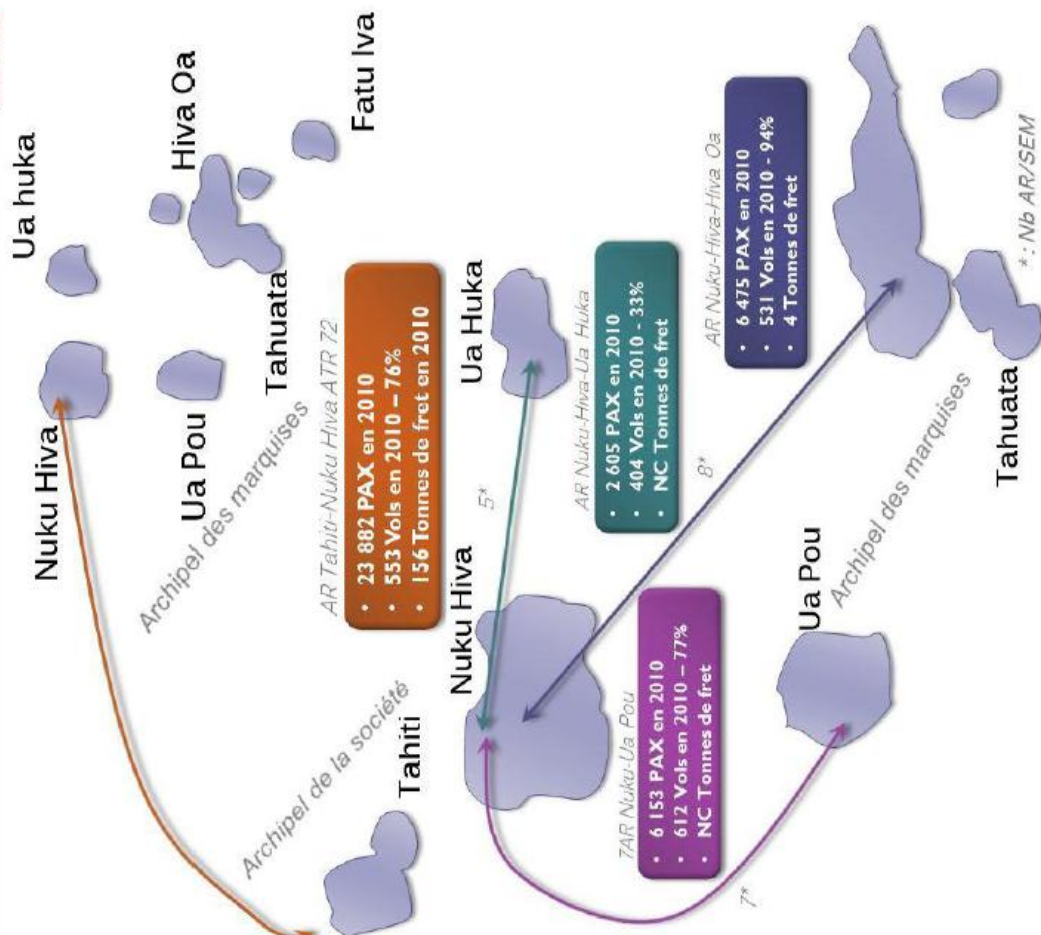
Qualification des déplacements

- Principaux échanges : Tahiti, Ua-Pou, Hiva-Oa
- Déplacements plus marqués le week-end (43% déclarent se déplacer le vendredi, 32% le samedi, 32% le dimanche)
- Quand ils se déplacent, plus de 35% des ménages emmènent et ramènent du fret (50kg en moyenne)

État des lieux de NUKU HIVA

Offre de service aérienne

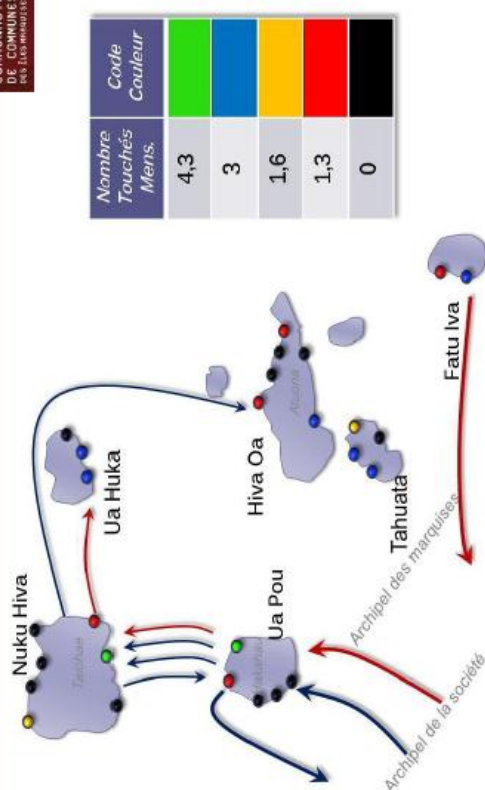
- NUKU HIVA : un hub aérien de la partie septentrionale de l'archipel qui de fait dispose d'un bon niveau de service :
 - Des liaisons journalières avec Tahiti
 - 8 liaisons /semaine avec Hiva Oa, 7 avec Ua Pou et 5 avec Ua Huka
- Une infrastructure globalement satisfaisante mais restant largement perfectible en terme de confort
- Absence de secours en mer alors que l'aérodrome est classé côtier
- Une optimisation possible des coûts avec un hangar pour le Twin Otter
- Potentiel pour un aérodrome international
- Réserves en JET A1 et quai maritime dédié aux approvisionnements
- Moyens SSLIA en bon état et nombre suffisants
- Des clôtures dont il faut finaliser la mise aux normes
- Des parkings en nombre suffisants
- Une liaison terrestre avec Tahioae qui peut être considérée comme totalement revêtue



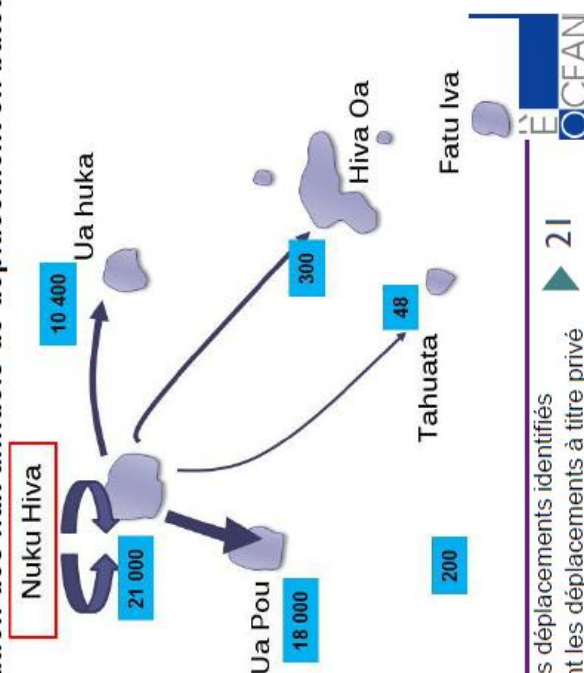
État des lieux de NUKU HIVA

Offres de service maritimes

- Des infrastructures globalement satisfaisantes et opérationnelles à Taiohae mais ne possédant aucun dispositif de restriction d'accès au quai
- Des infrastructures partiellement ou totalement inutilisables à et Taipivai, Hatiehu et Aakapa.
- Des liaisons passagers du Tahiti Nui principalement associées aux vacances scolaires et à des événements religieux ou culturels
- Possibilité pour la population de venir sur Nuku Hiva de Ua Pou (4,3/mois)
- Possibilité pour la population de se déplacer vers Hiva Oa et Ua Pou (1,3/mois)
- Des liaisons maritimes avec Ua Pou qui se réalisent principalement en bonitiers, bateaux taxi et autres bateaux
- A Nuku Hiva, le fret est manutentionné par les armateurs lorsque les bateaux sont à quai. L'armement de l'Aranui paye un transporteur terrestre pour acheminer du fret depuis Taiohae jusqu'à Hatiehu. A Taipivai c'est un privé qui assure le déchargement des barges des navires de fret.



Estimation des flux annuels de déplacement en bateau



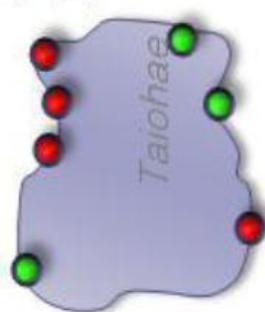
Base : l'ensemble des déplacements identifiés
Concerne uniquement les déplacements à titre privé
Selon déclarations des personnes interrogées

État des lieux de NUKU HIVA

Offres de service internes à l'île

- Possibilité de passer de Taiohae à Taipivai grâce à L'ARANUI III (1,3 fois par mois)
- Possibilité de prendre un taxi pour se rendre de l'aéroport à Taiohae (8 000 XPF pour un AR)
- L'offre de transport en commun est exclusivement destiné aux scolaires et pour les évènements culturels, sportifs ou religieux.
- Les habitants des vallées isolées se déplacent en voiture et à pied

Nuku
Hiva



Légende

- Vallées desservies :
- Vallées non desservies :

Iles	Ligne Aranui	Ligne Taporo	Vallées isolées
Nuku Hiva	• Taiohae • Taipivai	• Nuku a Taha • Taiohae	• Anaho • Aakapa • Hakaui • Hatiheu

État des lieux de NUKU HIVA

Perception de l'offre actuelle

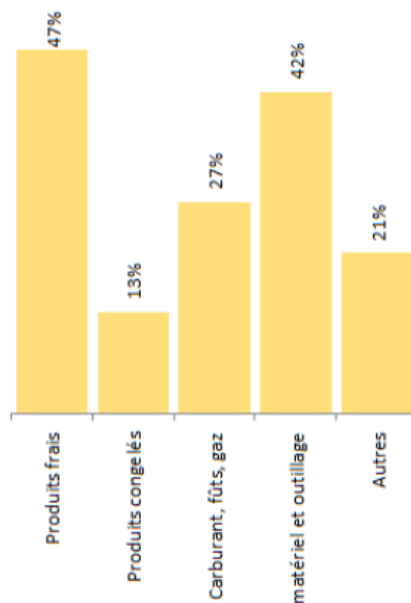
- Perception négative de l'offre de déplacement par bateau (7,7/20)
- Perception mitigée de l'offre aérienne (10,8/20)
- Perception dégradée de l'offre de fret (10,1/20)
- Manque perçu au niveau des produits sur place : Produits frais, matériel et outillage

Améliorations souhaitées

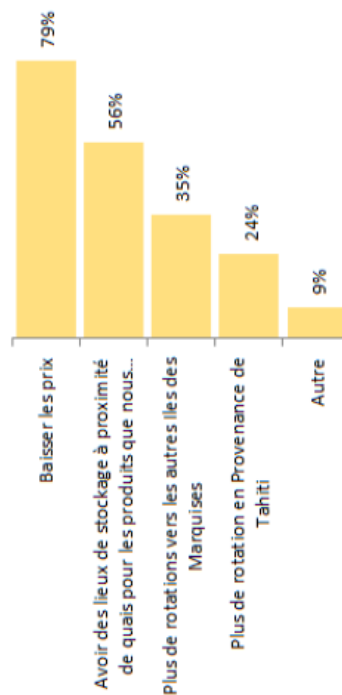
- Au niveau du fret : baisser les prix, améliorer ou mettre en place des lieux de stockage, améliorer la fréquence des rotations
- Intérêt pour la mise en place d'une **desserte maritime intra île** : **67% sont intéressés**, sur la base de 2 A/R par jour. Les jours les plus demandés sont les lundi, vendredi et dimanche
- Intérêt marqué pour une amélioration de la desserte inter îles vers Ua-Pou et Ua-Huka (80% sont intéressés). Ce pourcentage est de plus de 50% pour les autres îles.

Focus sur le Fret

Les produits qui font défaut



Les améliorations souhaitées



État des lieux de NUKU HIVA



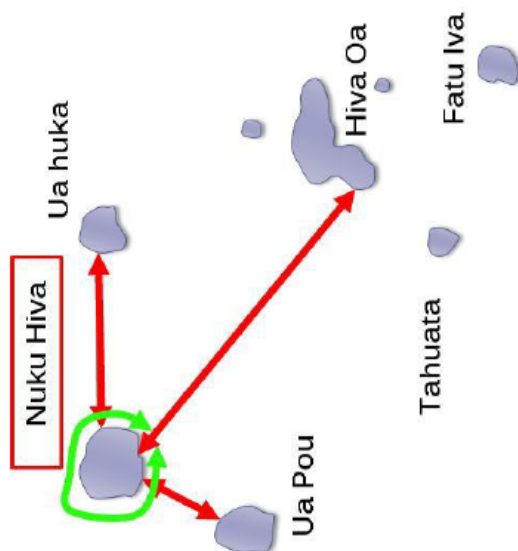
Synthèse des éléments de décision

- Nuku Hiva dispose d'infrastructures maritimes et aériennes qui forment un des deux points d'entrée des Iles Marquises
- NUKU HIVA peut être considéré comme le hub aérien de la partie septentrionale de l'archipel – cet aéroport peut faire office de terrain de dégagement pour les autres destinations des Marquises. Les lignes Nuku Hiva - Hiva Oa et Nuku Hiva - Oa Ua Pou sont fortement fréquentées
- Des conditions de sécurité globalement satisfaisantes dans l'aéroport. Cependant il n'existe aucun moyen de secours en mer alors que c'est obligatoire pour un aéroport côtier
- Les conditions de sécurité passagers ou accompagnants sont inexistantes sur le port de Taiohae. Le débarcadère de Taipivai n'est pas adapté pour le débarquement des barges de L'ARANUI III. Le débarcadère de Haitiehu pourrait être aisément réhabiliter pour une desserte maritime.
- En dépit d'un bon niveau de desserte avec l'archipel de la société partiellement associé aux infrastructures maritimes et aériennes, le transport aérien est considéré comme tout juste satisfaisant par les habitants de Nuku Hiva et les transport maritime est considéré comme mauvais.
- Une demande de mise en place d'une offre de transport maritime passager avec Ua Pou qui représente un réel potentiel.
- Aucun dispositif de transport en commun régulier pour la population, uniquement des taxis ce qui explique l'intérêt marqué pour la mise en place d'une desserte maritime entre les vallées

Enjeux et objectifs pour NUKU HIVA

Enjeux du transport

- Service hélicoptéré basé aux Marquises :
 - EVASANS : sécuriser les conditions de prise en charge des habitants des vallées isolées et des urgences de nuit
 - Transport de personnes : faciliter les échanges rapides
- Transport maritime :
 - Transport scolaire : assurer le ramassage des enfants
 - Transport d'adultes et de fret :
 - faciliter les liaisons avec Ua Pou et Ua Huka
 - mettre en place des liaisons touristiques le WE



Priorités et possibilités d'actions

- Le schéma sanitaire des Marquises est basé sur la disponibilité d'un hélicoptère permettant de transférer l'ensemble des patients de l'archipel vers l'hôpital de Taiohae – Nuku Hiva
- Possibilité de caler un service intra île le week end pour permettre aux résidents de l'île de passer quelques jours dans une vallée isolée
- La desserte régulière de la vallée de Anaho n'est pas souhaitée
- Les transport des enfants jusqu'au quai ou l'aérodrome n'est plus assuré par le Pays

Consistance du réseau cible

- Dessertes ciblées : Ua Pou, Ua Huka et Hiva Oa
- 1 à 2 rotations hebdomadaires en direct
- Horaires et fréquences : Rotations A/R dans la journée
- Rotations passagers et fret – y compris voitures
- Horaire et fréquence en intra île : un tour le l'île le vendredi soir et un autre le dimanche soir.



État des lieux de UA POU

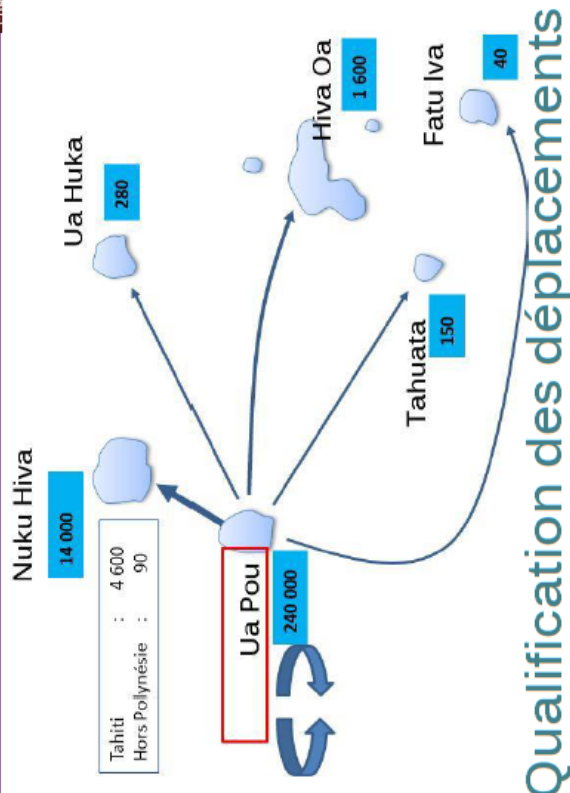
Éléments de populations

- Une population qui représente près de 25% de la population globale de l'archipel
- Une population qui connaît une croissance faible mais régulière
- 43% de la population a moins de 20 ans, 10% a plus de 60 ans.

Situation des foyers

- 18% des ménages n'auraient aucun moyen de locomotion et 27% n'ont aucun véhicule motorisé
- 28% des foyers ont une personne ou plus qui a besoin de voir régulièrement un médecin
- 3% des foyers ont une personne au moins qui a besoin d'assistance dans le vie de tous les jours
- 73% des ménages ont des enfants
- Dans 84% des foyers, les enfants sont scolarisés, 28% sont pensionnaires. 68% sont scolarisés dans une autre Ile. Beaucoup sont hébergés dans la famille située dans l'île où ils font leurs études

➤ 43% des enfants sont scolarisés sur Tahiti



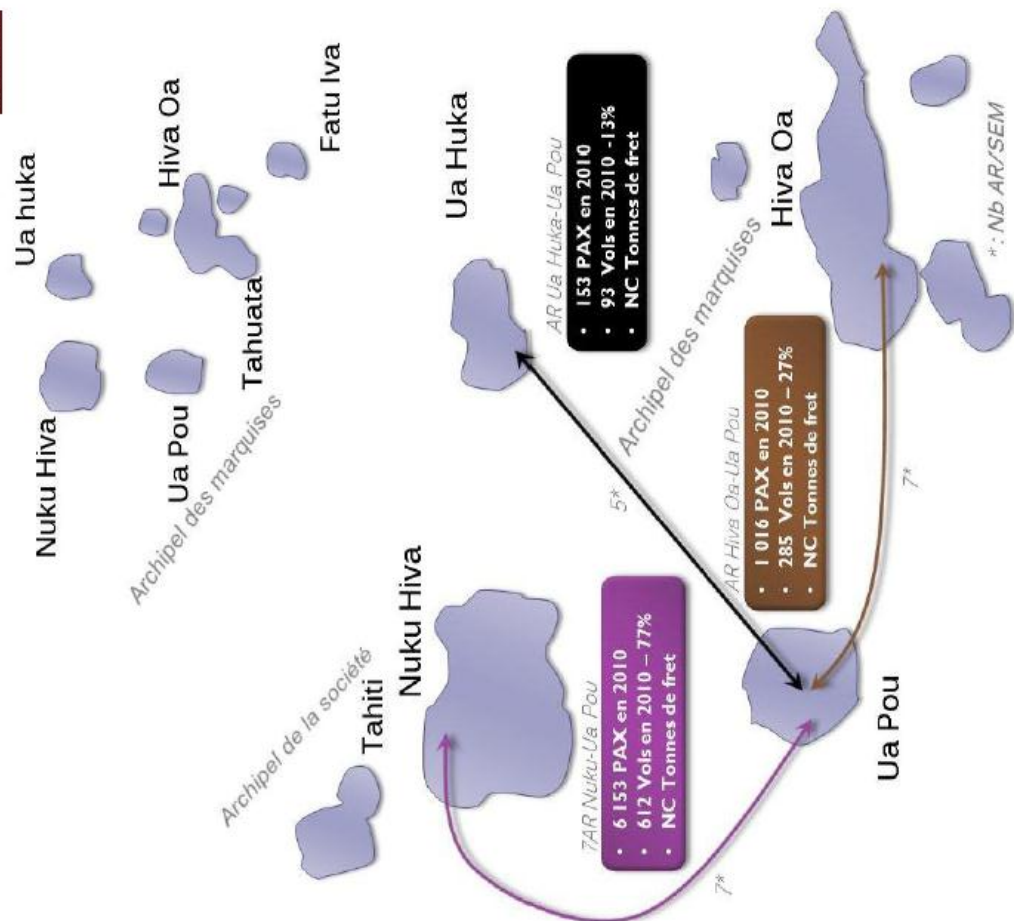
Qualification des déplacements

- Principaux échanges : Nuku-Hiva, Ils du vent, Hiva-Oa
- Déplacements plus marqués de vendredi à lundi (peu les autres jours)
- Quand ils se déplacent, 35% des ménages emmènent et ramènent du fret (28kg à l'aller, 39 kg au retour en moyenne)

État des lieux de UA POU

Offre de service aérienne

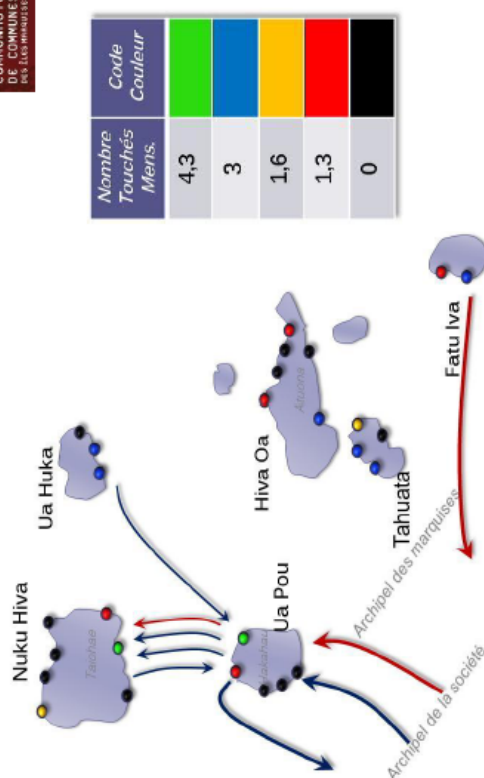
- Un aéroport accueillant exclusivement les Twin Otter avec une piste problématique en raison de son inclinaison et de son orientation perpendiculaire par rapport aux vents dominants;
- 7 liaisons /semaine avec Hiva Oa,
- 7 avec Nuku Hiva
- 5 avec Ua Huka
- Des liaisons avec Nuku Hiva extrêmement empruntées par les marquisiens
- Une infrastructure possédant un niveau de confort satisfaisant pour les usagers
- Véhicule VC1 **non réglementaire** pour les Twin Otter
- Clôture à refaire par endroit



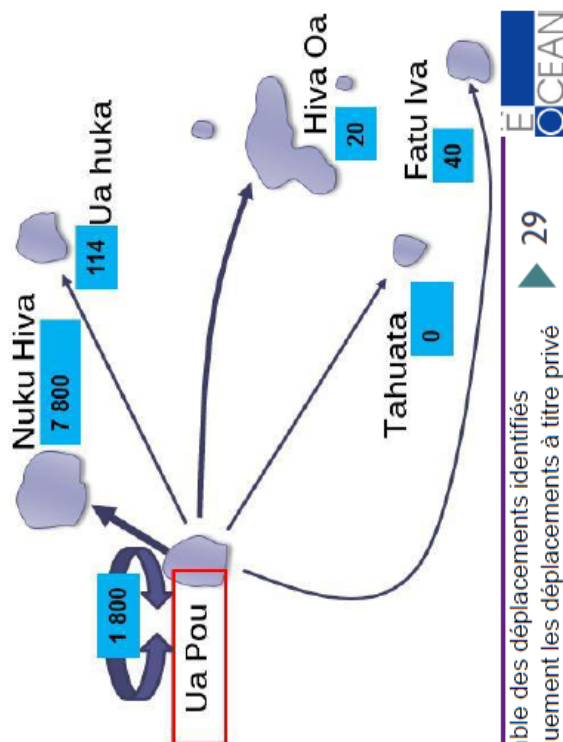
État des lieux de UA POU

Offre de service maritime

- Unique point d'entrée des lignes maritimes
- Des infrastructures globalement satisfaisantes et opérationnelles à Hakahau mais possédant des lacunes sur la défense du quai. Ne disposant d'aucun dispositif particulier pour le débarquement des passagers sur le quai principal ni pour la sécurité des flux (fort risque d'accident avec les usagers)
- Présence d'un petit quai adapté au déchargement des bonitiers
- La zone de Hakahetau est très difficilement praticable en raison de son orientation par rapport à la houle et de son manque de fonctionnalité
- A Ua Pou le fret est manutentionné par les armateurs lorsque les bateaux sont à quai.
- Possibilité pour la population de venir à Ua Pou de Nuku Hiva (1,3 fois/mois) et de partir sur Nuku Hiva (4,3 fois/mois)
- Les lignes régulières ne représenteraient qu'une petite part des déplacements en bateau à destination de Nuku Hiva



Estimation des flux annuels de déplacement en bateau



Base : l'ensemble des déplacements identifiés
Concerne uniquement les déplacements à titre privé
Selon déclarations des personnes interrogées

État des lieux de UA POU

Offre de service interne à l'île

- Possibilité de passer de Hakahau à Hakatehau grâce à L'ARANUI III
- Aucune ligne régulière de transport en commun. Seule présence de dispositif pour le transport scolaire par des voitures Taxi
- Seul 21% des routes revêtues mais un bon taux d'équipement en voiture



Ua Pou

- Légende
- Vallées desservies :
 - Vallées non desservies :

Iles	Ligne Aranui	Ligne Taporo	Vallées isolées
Ua Pou	• Hakahau • Hakahetau	• Hakahau	• Hakatao • Hakamaii • Haakuti

État des lieux de UA POU

Perception de l'offre actuelle

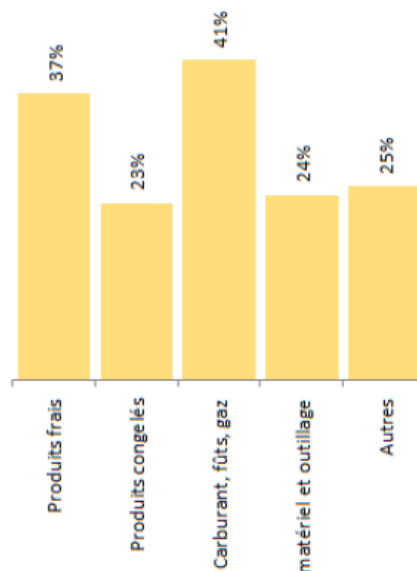
- Perception négative de l'offre de déplacement par bateau (6,6/20)
- Perception assez bonne de l'offre aérienne (13,1/20)
- Perception assez bonne de l'offre de fret (12,3/20)
- Manque perçu au niveau des produits sur place : Produits frais, carburant et gaz principalement

Améliorations souhaitées

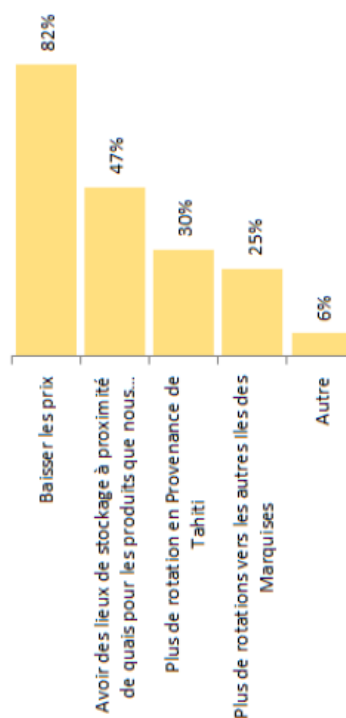
- Au niveau du fret : baisser les prix, améliorer ou mettre en place des lieux de stockage, améliorer la fréquence des rotations
- Intérêt pour la mise en place d'une desserte maritime intra île : 71% sont intéressés, sur la base de 2 A/R par jour. Les jours les plus demandés sont les vendredi, samedi, dimanche
- Intérêt marqué pour une amélioration de la desserte inter îles vers Nuku-Hiva (84%), Ua-Huka (38%) et Hiva-Hoa (30%). Ce pourcentage est de 15% pour les autres îles.

Focus sur le Fret

Les produits qui font défaut



Les améliorations souhaitées



État des lieux de UA Pou

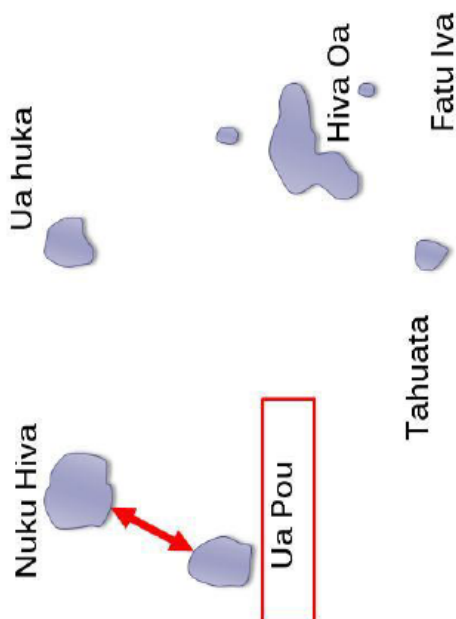
Synthèse des éléments de décision

- Ua Pou est le point d'entrée du réseau maritime de l'archipel de Iles Marquises pour les 2 transporteurs historiques. Or malgré un port principal globalement satisfaisant en terme d'infrastructures, il y a un manque criant d'application des règles en matière de sécurité sur le quai et sur les zones de manutention.
- Le débarcadère d'Hakahetau est souvent impraticable en raison sa forte exposition aux vents
- Un nombre de PAX important pour l'aérodrome de Ua Pou malgré une orientation et une inclinaison de la piste par rapport aux vents dominants
- L'aérodrome de Ua Pou devrait se munir d'un équipement de lutte contre les incendies en adéquation avec le type d'aéronefs accueillis.
- Un grand nombre ménages disposent d'une voiture et l'utilise malgré l'état très dégradé des routes.
- Ils ont cependant un intérêt marqué pour la mise en place d'une desserte maritime entre les vallées – à noter que l'aménagement d'infrastructures sur la côte Sud Est de l'île sera particulièrement difficile techniquement.
- De même que pour Nuku Hiva, une demande fiabilisation de la desserte maritime avec Ua Pou qui représente un réel potentiel.

Enjeux et objectifs pour UA POU

Enjeux du transport

- Service hélicoptéré basé aux Marquises :
 - EVASANS : sécuriser les conditions de prise en charge des habitants des vallées isolées et des urgences de nuit
 - Transport de personnes : faciliter les échanges rapides
- Transport maritime :
 - Transport scolaire : assurer le ramassage des enfants
 - Transport d'adultes et de fret : faciliter les liaisons avec Nuku Hiva



Priorités et possibilités d'actions

- Le schéma sanitaire des Marquises est basé sur la disponibilité d'un hélicoptère permettant de transférer l'ensemble des patients de l'archipel vers l'hôpital de Taiohae – Nuku Hiva

Consistance du réseau cible

- Dessertes ciblées : UA POU - NUKU HIVA
- De deux à trois rotations hebdomadaires en direct dont au moins une le weekend
- Horaires et fréquences : Rotations A/R dans la journée
- Rotations passagers et fret en priorité
- Rotations pour les véhicules ensuite



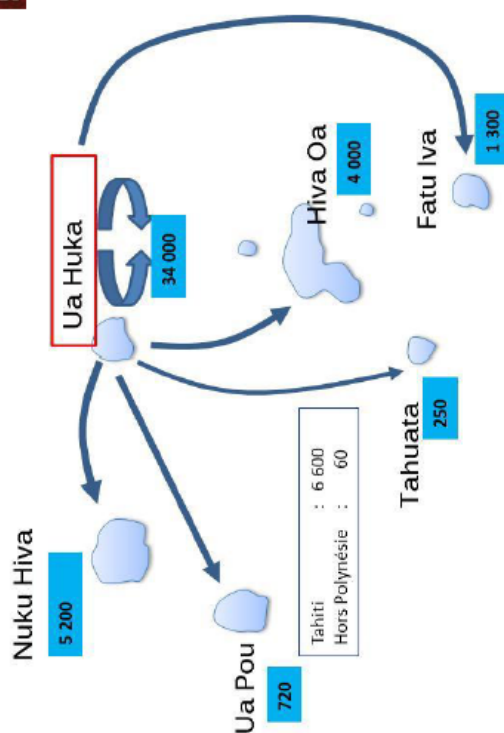
État des lieux de UA HUKA

Éléments de populations

- Une population qui représente moins de 7% de la population globale de l'archipel
- Une population qui connaît une décroissance
- 41% de la population a moins de 20 ans, 7% a plus de 60 ans.

Situation des foyers

- Seuls 4% des ménages n'auraient aucun moyen de locomotion (46% se déplacent à cheval)
- **44%** des foyers ont une personne ou plus qui a besoin de voir régulièrement un médecin
- **18%** des foyers ont une personne au moins qui a besoin d'assistance dans le vie de tous les jours
- 73% des ménages ont des enfants
- Dans 76% des foyers, les enfants sont scolarisés, 38% sont pensionnaires. 46% sont scolarisés dans une autre Ile (Nuku-Hiva, Hiva-oo, Tahiti).



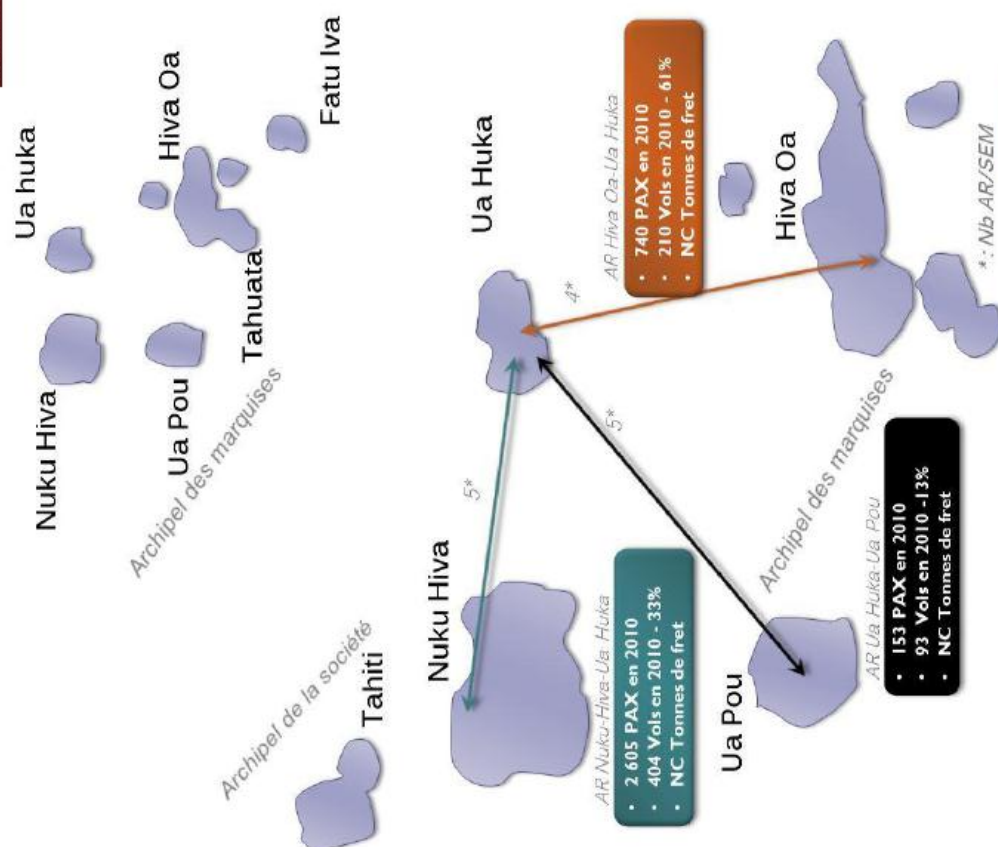
Qualification des déplacements

- Principaux échanges : Tahiti, Nuku-Hiva, Hiva-oo, Ua-Pou. Peu d'échanges avec les autres îles
- Déplacements plus marqués de vendredi à dimanche (peu les autres jours)
- Quand ils se déplacent, 40% des ménages emmènent et ramènent du fret (35kg à l'aller, 27kg au retour en moyenne)

État des lieux de UA HUKA

Offre de service aérienne

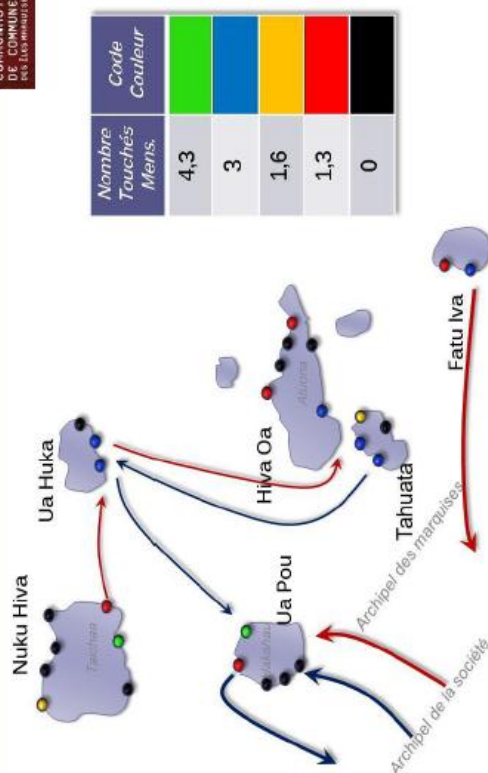
- Une piste correcte (refaite il y a plus de 10 ans) qui n'est pas exposée aux vents dominants
- L'aérogare dispose globalement d'un niveau de confort et de sécurité satisfaisant
- Actuellement l'agent AFISS ne peut pas voir les seuils de piste en raison de l'obturation de son angle de vue par la construction du nouvel aérogare
- Le véhicule VIC1 n'est pas en conformité avec la réglementation en vigueur pour la sécurité sur piste des Twin-Otter
- Une liaison aérienne avec Hiva Oa très utilisée tout comme celle avec Nuku Hiva
- Une ligne avec Ua Pou très faiblement utilisée



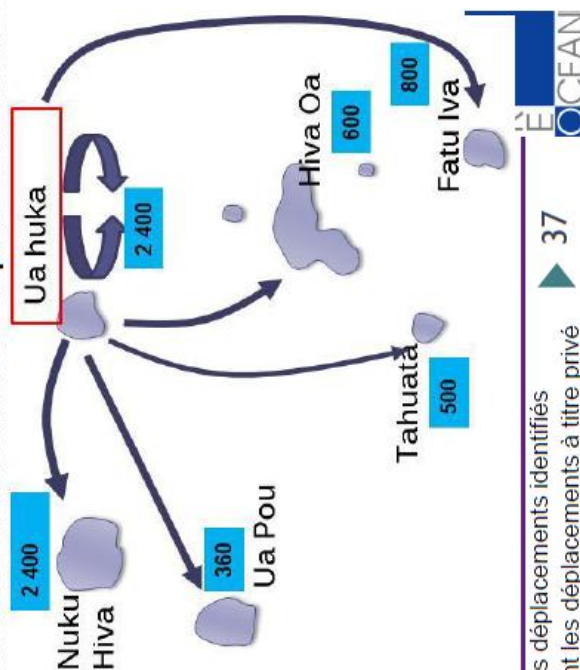
État des lieux de UA HUKA

Offre de service maritime

- Le débarcadère d'Hokatu est assez exposé à l'agitation de la houle. Présence d'un hangar pour abriter les sacs de coprah et par la même occasion les passagers
- La zone d'Hane permet le déchargement du fret et des passagers dans des conditions assez rustiques. Lors du débarquement, les passagers doivent obligatoirement être aidés par deux agents de la commune de Ua Huka
- Le débarcadère de Vaipae'e dispose d'un grand quai mais ne pouvant pas accueillir les grands navires. Seul les baleinières et autres barges peuvent utiliser cette infrastructure
- Une manutention du fret principalement ou totalement assurée avec des moyens municipaux



Estimation des flux annuels de déplacement en bateau



Base : l'ensemble des déplacements identifiés
Concernent uniquement les déplacements à titre privé
Selon déclarations des personnes interrogées

État des lieux de UA HUKA

Offre de service interne à l'île

- La population peut passer de Vaipae'e à Hane en utilisant l'ARANUI III mais vu la proximité des lieux et le bon état de la route il semble que peu d'habitants utilisent cette offre
- Présence de 2 mini bus et d'un taxi pour le transport des élèves
- 100% des routes sont goudronnées



Ua Huka

Légende

- Vallées desservies :
- Vallées non desservies:

Iles	Ligne Aranui	Ligne Taporo	Vallées isolées
Ua Huka	• Hane • Vaipae'e	• Hane • Vaipae'e	• Hokatu



État des lieux de UA HUKA

Perception de l'offre actuelle

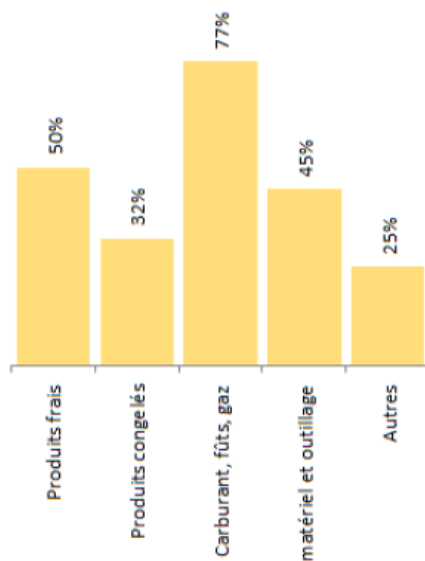
- Perception négative de l'offre de déplacement par bateau (7,9/20)
- Perception assez bonne de l'offre aérienne (13,9/20)
- Très bonne perception des déplacements au sein de l'île (16,5/20)
- Perception moyenne de l'offre de fret (10,3/20)
- Manque perçu au niveau des produits sur place : Produits frais, carburant et gaz, matériel et outillage

Améliorations souhaitées

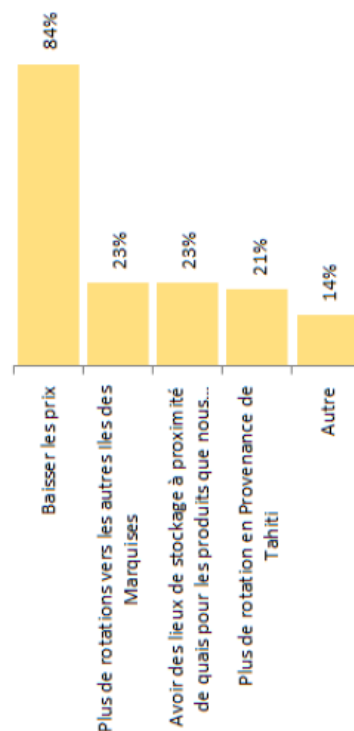
- Au niveau du fret : Essentiellement la baisse des prix
- Intérêt pour la mise en place d'une desserte maritime intra île : 54% sont intéressés, sur la base de 2 A/R par jour. Les jours les plus demandés sont les lundi et vendredi
- Intérêt marqué pour une amélioration de la desserte inter îles vers Nuku-Hiva (82%), Ua-Pou (54%) et Hiva-Hoa (43%). Ce pourcentage est de 25% pour les autres îles.

Focus sur le Fret

Les produits qui font défaut



Les améliorations souhaitées



État des lieux de UA HUKA

Synthèse des éléments de décision

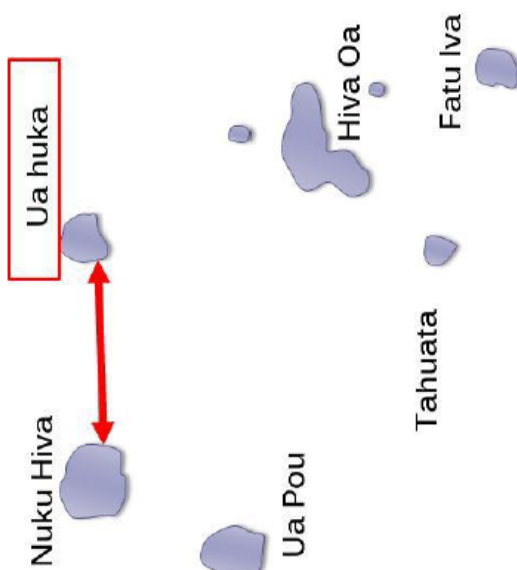
- Ua Huka a la particularité d'avoir l'ensemble de ses villages sur la même côte. Les trois principales vallées sont reliées par une route goudronnée.
- Il n'existe pas de taxis à destination de la population et la population de l'île ne dispose que de très peu de bonitiers ce qui explique la demande de liaison maritime avec principalement Nuku Hiva
- Il faudrait résoudre au plus vite le problème de visibilité des seuils de piste pour l'agent AFISS.
- Le débarcadère de Vaipae'e devrait être dragué en pied de quai afin que les caboteurs puissent y accoster (aujourd'hui entre 0,5 et 2m de bathymétrie). Les équipements de cette zone doivent aussi être remis aux normes.



Enjeux et objectifs pour UA HUKA

Enjeux du transport

- Service hélicoptéré basé aux Marquises :
 - EVASANS : sécuriser les conditions de prise en charge des habitants des vallées isolées et des urgences de nuit
 - Transport de personnes : faciliter les échanges rapides
- Transport maritime :
 - Transport scolaire : assurer le ramassage des enfants
 - Transport d'adultes et de fret : faciliter les liaisons avec Ua Pou et Ua Huka



Priorités et possibilités d'actions

- Le schéma sanitaire des Marquises est basé sur la disponibilité d'un hélicoptère permettant de transférer l'ensemble des patients de l'archipel vers l'hôpital de Taiohae – Nuku Hiva

Consistance du réseau cible

- Dessertes ciblées : Nuku Hiva, Ua Pou,
- Xxx rotations hebdomadaires en direct
- Horaires et fréquences : Rotations A/R dans la journée
- Rotations passagers et fret – y compris voitures



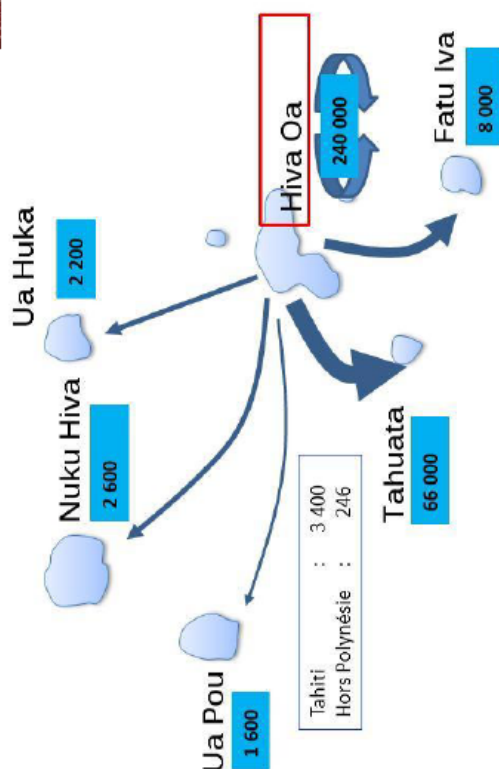
État des lieux de HIVA OA

Éléments de populations

- Une population qui représente 23% de la population globale de l'archipel
- Une population qui a eu une croissance significative jusqu'en 2002 et qui maintenant s'est stabilisée
- 38% de la population a moins de 20 ans, 8% a plus de 60 ans.

Niveau d'équipement

- Seuls 8% des ménages n'auraient aucun moyen de locomotion (75% ont une voiture)
- 23% des foyers ont une personne ou plus qui a besoin de voir régulièrement un médecin
- 6% des foyers ont une personne au moins qui a besoin d'assistance dans le vie de tous les jours
- 80% des ménages ont des enfants
- Dans 92% des foyers, les enfants sont scolarisés, 25% sont pensionnaires. 19% sont scolarisés dans une autre Ile (Tahiti).



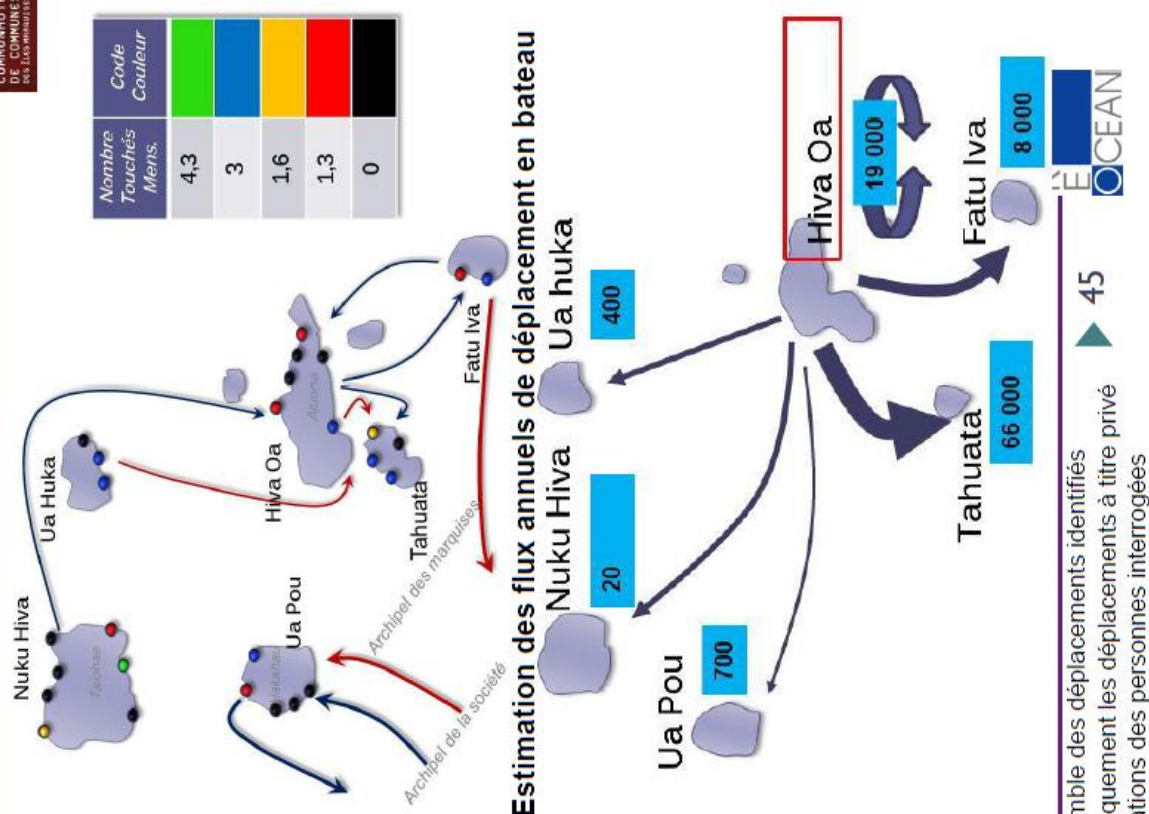
Qualification des déplacements

- Principaux échanges : Tahiti, Tahuata, Nuku-Hiva
- Déplacements plus marqués les vendredi et dimanche
- Quand ils se déplacent, 30% à 40% des ménages emmènent et ramènent du fret (40 kg à l'aller, **60kg** au retour)

État des lieux de HIVA OA

Offre de service maritime

- Le port d'Atuona : le quai de commerce a récemment été élargi mais ses bollards sont complètement rouillés. Ce quai permet l'accostage des caboteurs.
- Pas de séparation des flux de passagers ou usagers et des flux de fret pendant les opérations de fret et de manutention ce qui dégrade les conditions d'accueil du public.
- Le débarcadère d'Hanaiaapa dispose d'un quai en très mauvais état et dangereux pour les passagers
- Le débarcadère d'Hanapaoa est en ruine et fortement exposé aux grandes houles
- Le débarcadère de Puama'u dispose d'un point d'accès pour les passagers mais cette infrastructure est dangereuse. Le hangar est aussi en très mauvais état
- Des liaisons passagers du Tahiti Nui principalement associées aux vacances scolaires et à des événements religieux ou culturels
- A Hiva Oa, le fret est manutentionné par les armateurs lorsque le bateau est à quai.



État des lieux de HIVA OA

Offre de service interne à l'île

- Possibilité de passer de Puamau à Hanaiapa par l'intermédiaire de l'ARANUI III
- La commune met à la disposition de la population un bus une fois par semaine pour relier Hanaiapa à Atunoa
- Possibilité de prendre un taxi du port à l'aéroport pour 4 000 XPF
- 45% des routes revêtues



Légende

- Vallées desservies :
- Vallées non desservies:

Iles	Ligne Aranui	Ligne Taporo	Vallées isolées
Hiva Oa	• Atunoa • Puamau • Hainaiapa	• Atunoa	• Hanaupe • Nahoe • Hanapaaaoa

État des lieux de HIVA OA

Perception de l'offre actuelle

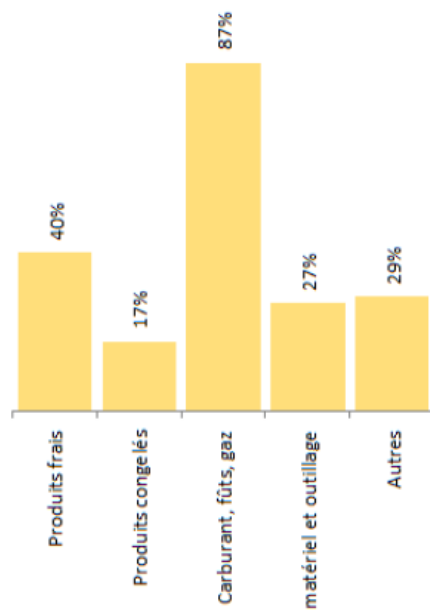
- Perception négative de l'offre de déplacement par bateau (8,4/20)
- Perception assez bonne de l'offre aérienne (13,3/20)
- Assez bonne perception des déplacements au sein de l'île (12,3/20)
- Perception mauvaise de l'offre de fret (9,3/20)
- Manque perçu au niveau des produits sur place : Produits frais, carburant et gaz, matériel et outillage

Améliorations souhaitées

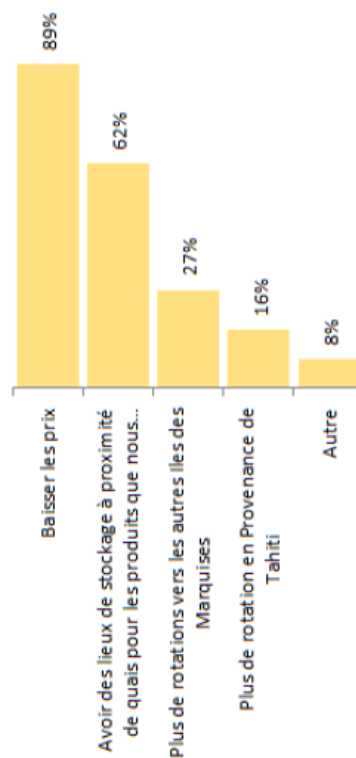
- Au niveau du fret : Baisse des prix, lieux de stockage à proximité
- Intérêt pour la mise en place d'une desserte maritime intra île : 68% sont intéressés, sur la base de 2 A/R par jour. Les jours les plus demandés sont le vendredi (88%)
- Intérêt marqué pour une amélioration de la desserte inter îles vers Tahuata et Fatu-Hiva (plus de 75%). Intérêt également pour les autres îles (plus de 50%)

Focus sur le Fret

Les produits qui font défaut



Les améliorations souhaitées



État des lieux de HIVA OA

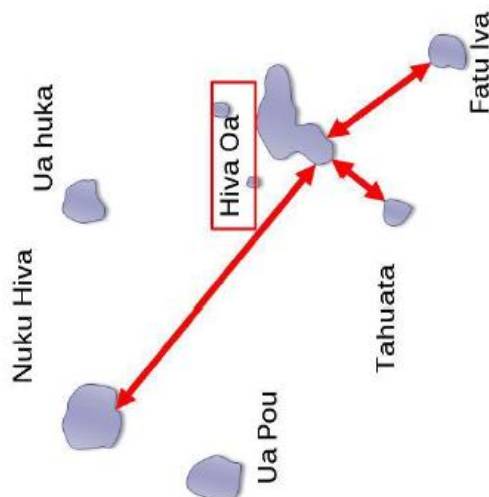
Synthèse des éléments de décision

- L'aérodrome d'Hiva Oa est une porte d'entrée depuis Tahiti grâce aux ATR 72. Si la piste a récemment été agrandie et renouvelée, l'aérogare est aujourd'hui dans un état de délabrement avancé. A noter que la piste n'est pas clôturée autour du tarmac alors que soumise au péril animalier (faits avérés par le passé).
- Il semblerait utile de réaliser une étude technique sur la durabilité du remblai qui a servi à combler un talweg pour agrandir la piste.
- Le port d'Atuona devrait se voir munir d'un système visant à limiter l'accès aux zones de déchargement du fret et à scinder le débarquement des passagers afin d'augmenter les conditions de sécurité et de sûreté et donc de prévenir les risques d'incident ou d'accident.
- Les liaisons maritimes avec les îles de Tahuata et Fatu Iva sont fortement demandées par les populations.
- Cette commune dispose d'un réseau viaire propice à la mise en place d'un réseau de transport en commun.

Enjeux et objectifs pour HIVA OA

Enjeux du transport

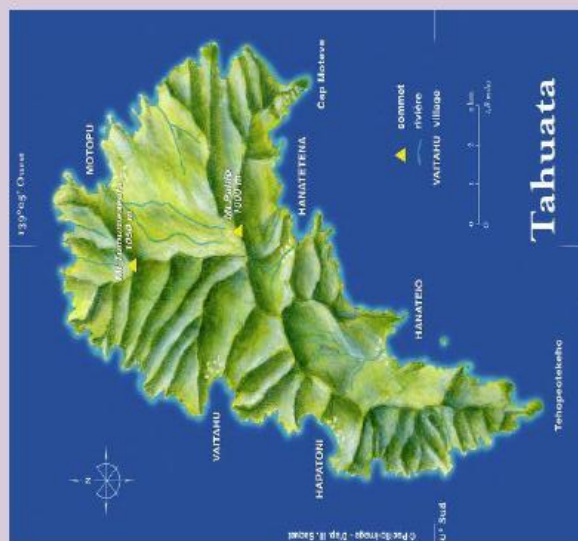
- Service hélicoptéré basé à Hiva Oa :
 - EVASANS : sécuriser les conditions de prise en charge des habitants des vallées isolées et des urgences de nuit
 - Transport de personnes : faciliter les échanges rapides
- Transport maritime :
 - Transport scolaire : assurer le ramassage des enfants
 - Transport d'adultes et de fret : faciliter les liaisons avec Tahuata et Fatu Iva



Priorités et possibilités d'actions Consistance du réseau cible

- xxxxx
- Dessertes ciblées : Fatu Iva, Tahuata et Nuku Hiva
- 2 rotations hebdomadaires : en triangulaire
- Horaires et fréquences : Rotations A/R dans la journée
- Rotations passagers et fret- y compris voitures

TAHUATA



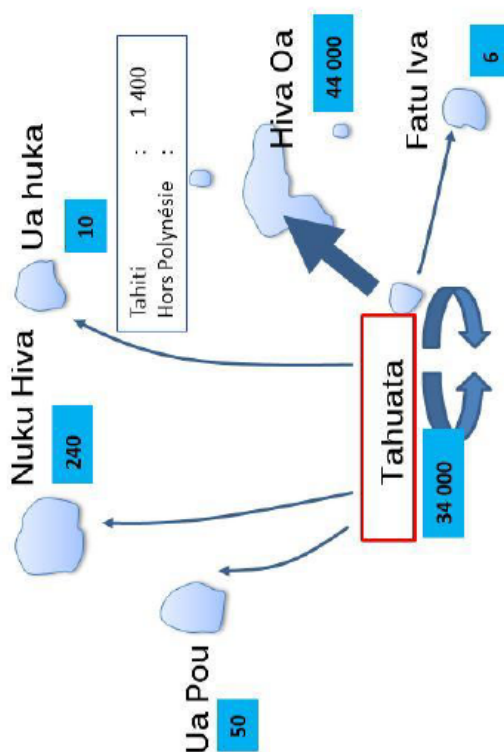
État des lieux de TAHUATA

Éléments de populations

- Une population qui représente 7% de la population globale de l'archipel
- Une population qui est stable
- 42% de la population a moins de 20 ans, 7% a plus de 60 ans.

Situation des foyers

- 21% des ménages n'auraient aucun moyen de locomotion (34% ont leur bateau personnel)
- **40%** des foyers ont une personne ou plus qui a besoin de voir régulièrement un médecin
- **12%** des foyers ont une personne au moins qui a besoin d'assistance dans le vie de tous les jours
- 85% des ménages ont des enfants
- Dans 89% des foyers, les enfants sont scolarisés, 57% sont pensionnaires. 63% sont scolarisés dans une autre Ile (Hiva-oo, Tahiti).



Qualification des déplacements

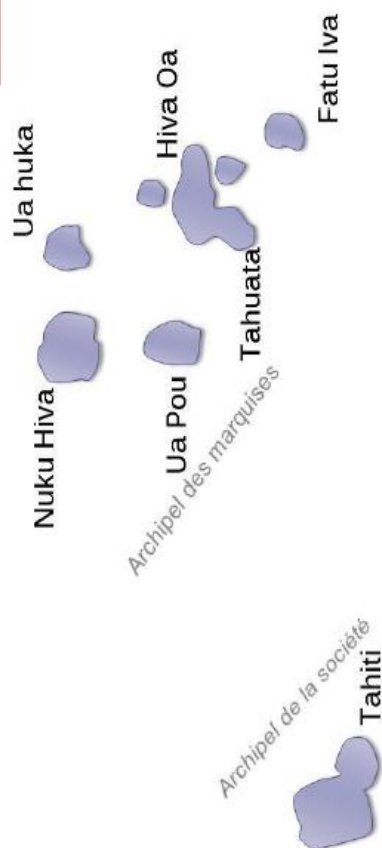
- Principaux échanges : Hiva-Oa, Tahiti
- Déplacements plus marqués le vendredi
- Quand ils se déplacent, 40% à 50% des ménages emmènent et ramènent du fret (**90kg** en moyenne)
- Pour les enfants scolarisés sur une autre île, les déplacements en bateau sont significatifs (bateau personnel, amis, famille).

État des lieux de TAHUATA



Offre de service aérienne

- Pas de piste d'atterrissage donc pas de desserte aérienne régulière
- Possibilité de desserte par hélicoptère mais absence d'appareil basé aux Marquises pour le moment ce qui engendre le manque de possibilité de réponse aux urgences sanitaires



État des lieux de TAHUATA



Offre de service interne à l'île

- Les habitants de l'île peuvent bénéficier des services de L'ARANUI III pour se rendre de Vaitahu à Hapatoni.
- L'île dispose du réseau viaire le plus précaire. En effet seul 4% des routes de l'île sont goudronnées
- L'offre de transport est sur cette île inexistante et ce tant pour les scolaires que pour la population



Tahuata

- Légende
- Vallées desservies :
 - Vallées non desservies:

Iles	Ligne Aranui	Ligne Taporo	Vallées isolées
Tahuata	- Vaitahu - Hapatoni	- Vaitahu - Hapatoni - Motopu	Hanatetena



État des lieux de TAHUATA

Perception de l'offre actuelle

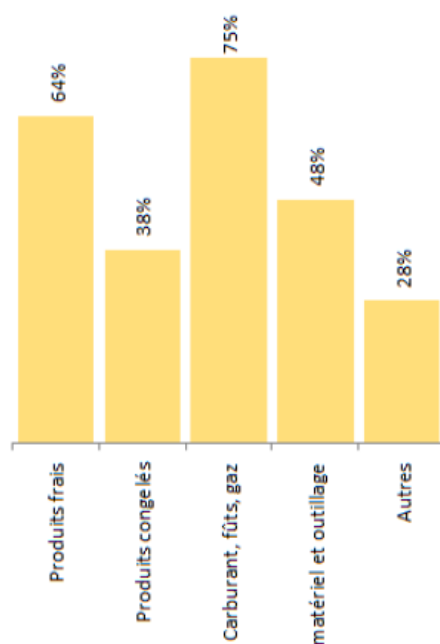
- Perception négative de l'offre de déplacement par bateau (8,3/20)
- Perception moyenne de l'offre aérienne (11,8/20)
- Mauvaise perception des déplacements au sein de l'île (8,7/20)
- Perception mauvaise de l'offre de fret (8,4/20)
- Manque perçu au niveau des produits sur place : Produits frais, carburant et gaz, matériel et outillage

Améliorations souhaitées

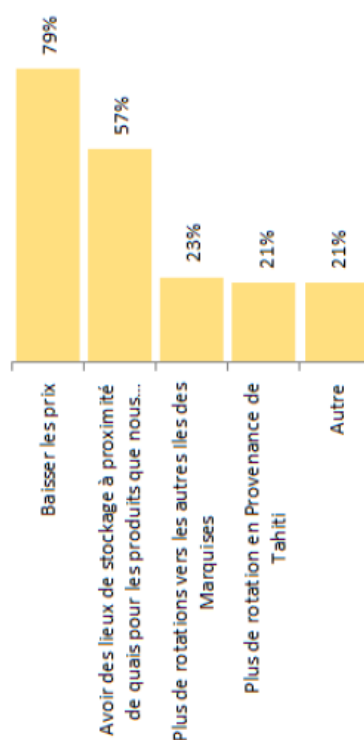
- Au niveau du fret : Baisse des prix, lieux de stockage à proximité
- Intérêt pour la mise en place d'une desserte maritime intra île : **92%** sont intéressés, sur la base de 2 A/R par jour. Les jours les plus demandés sont le vendredi (77%) et le mardi (57%)
- Intérêt marqué pour une amélioration de la desserte inter îles vers Hiva-Oa (**87%**), Nuku-Hiva (41%), Ua-Huka (39%). 30% s'expriment également sur la desserte vers les autres îles.

Focus sur le Fret

Les produits qui font défaut



Les améliorations souhaitées



État des lieux de TAHUATA



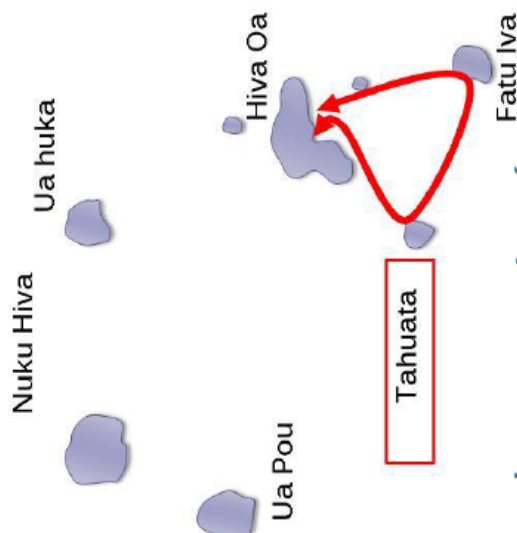
Synthèse des éléments de décision

- Au vu de l'état précaire du réseau viaire et du bon état général des infrastructures maritimes, la commune de Tahuata disposerait de conditions favorables à la mise en place d'un réseau de transport maritime.
- Cependant il semblerait judicieux d'assurer la réhabilitation de l'infrastructure de Hanatetena ainsi que la reconstruction du quai de Vaitahu.
- Il semble primordial de fiabiliser et d'améliorer les conditions de confort des liaisons avec Hiva Oa mais aussi au sein de l'île. Ces améliorations permettraient d'améliorer sensiblement les conditions sanitaires notamment lors des Evasans.
- De même, seule la construction d'une cuve permettant de stocker les hydrocarbures permettrait de limiter les périodes de pénurie d'essence dans les conditions de desserte maritime actuelles.

Enjeux et objectifs pour TAHUATA

Enjeux du transport

- Service hélicoptéré basé à Hiva Oa :
 - EVASANS : sécuriser les conditions de prise en charge
 - Transport de personnes : faciliter les échanges rapides
- Transport maritime :
 - Sanitaire ; améliorer les conditions d'embarquement des patients
 - Transport scolaire : assurer le ramassage des enfants
 - Transport d'adultes et de fret : faciliter les liaisons avec Hiva Oa tout en les rendant accessibles financièrement – prix raisonnable pour les clients 2 000 XPF pour 1 A/R

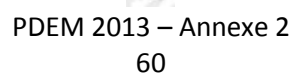


Priorités et possibilités d'actions

- Réfection du quai de Vaitahu en y prévoyant une zone du fret et une autre dédiée au stockage des hydrocarbures
- Réhabilitation du quai de Hanatetena pour favoriser la reprise des liaisons du Taporu – possibilité de supprimer celle de Hapatoni
- Possibilités d'utiliser le bateau de la commune mais uniquement prévu pour des passagers
- Lois de Pays permettant aux collectivités qui gèrent un service de transport public en régie de bénéficier des exonérations de carburants.

Consistance du réseau cible

- Dessertes ciblées : Hiva-Oa et Fatu Iva
- 2 rotations hebdomadaires en triangulaire avec Fatu Iva – sens de rotation inversé?
- Horaires et fréquences : Rotations le mardi ou vendredi (demande des habitants le vendredi) – A/R dans la journée
- Rotations passagers et fret – y compris voitures



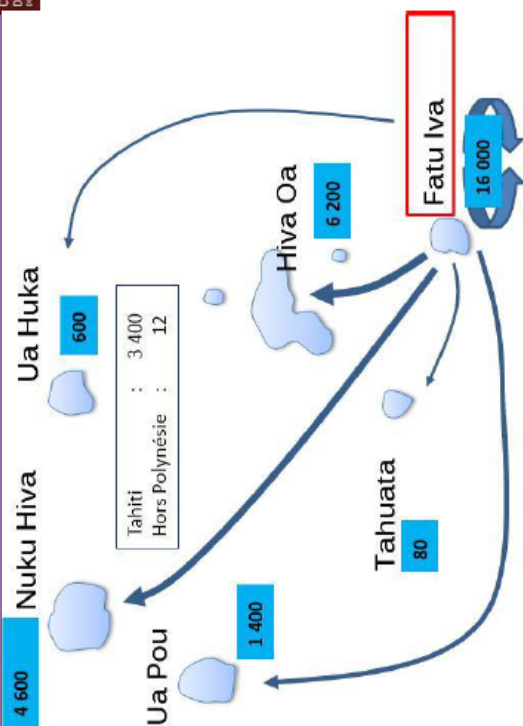
État des lieux de FATU IVA

Éléments de populations

- Une population qui représente moins de 7% de la population globale de l'archipel
- Une population qui est à nouveau en croissance (croissance faible : 0,9% par an)
- 41% de la population a moins de 20 ans, 10% a plus de 60 ans.

Situation des foyers

- **37%** des ménages n'auraient aucun moyen de locomotion (24% ont leur bateau personnel)
- **44%** des foyers ont une personne ou plus qui a besoin de voir régulièrement un médecin
- **13%** des foyers ont une personne au moins qui a besoin d'assistance dans le vie de tous les jours
- 88% des ménages ont des enfants
- Dans 88% des foyers, les enfants sont scolarisés, 57% sont pensionnaires. 69% sont scolarisés dans une autre Ile (Hiva-oo, Tahiti).



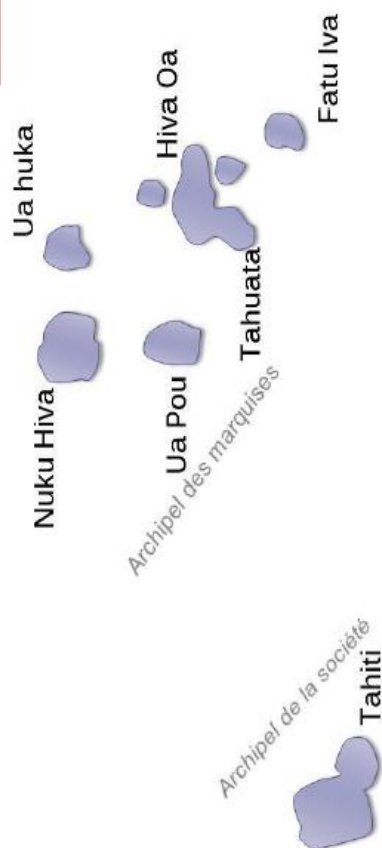
Qualification des déplacements

- Principaux échanges : Hiva-Oa, Tahiti, Nuku-Hiva
- Déplacements plus marqués le mardi
- Quand ils se déplacent, plus de 45% des ménages emmènent et ramènent du fret (37 kg en moyenne)
- A l'image de Tahuata, le bateau est très présent dans les déplacements et notamment pour les enfants (62% utiliseraient un bonitier ou un autre bateau pour se rendre à l'école)

État des lieux de FATU IVA

Offre de service aérienne

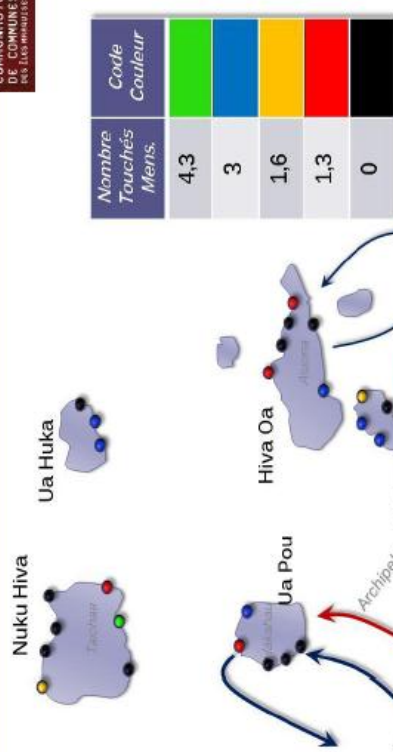
- Pas de piste d'atterrissage donc pas de desserte aérienne régulière
- Possibilité de desserte par hélicoptère mais absence d'appareil basé aux Marquises pour le moment ce qui engendre le manque de possibilité de réponse aux urgences sanitaires



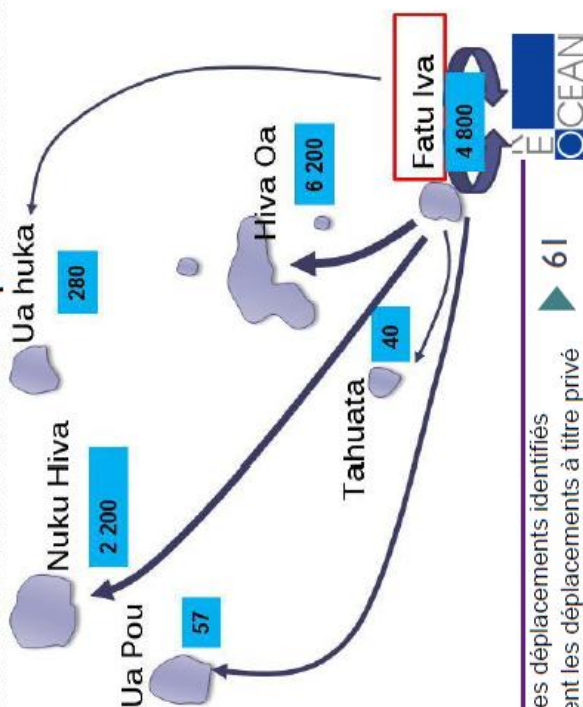
État des lieux de FATU IVA

Offre de service maritime

- Le débarcadère de Hanavave permet aux barges de l'ARANUI III et du TAPORO IX d'accoster mais il présente des risques d'éboulement sur la zone de manutention.
- La très faible bathymétrie du port de Hanavave et de celui d'Omoa empêche les bontiers et les speed boat d'approcher le quai ce qui très problématique pour l'organisation des Évasans alors que ceux sont les seuls moyens disponibles.
- Des liaisons passagers du Tahiti Nui principalement associées aux vacances scolaires et à des événements religieux ou culturels
- Une manutention du fret totalement assurée avec des moyens municipaux



Estimation des flux annuels de déplacement en bateau



Base : l'ensemble des déplacements identifiés
 Concerne uniquement les déplacements à titre privé
 Selon déclarations des personnes interrogées

État des lieux de FATU IVA

Offre de service interne à l'île

- Possibilité pour la population de passer de Omoa à Hanavave par l'intermédiaire de L'ARANUI III
- Possibilité de louer un VLC pour 15 000 XPF/jour Hanavave – Omoa
- Un réseau viaire très peu développé (y compris les pistes) qui est de plus faiblement revêtu - 18% ce qui rend les déplacements terrestres très compliqués pour les habitants.

Fatu Iva



- Légende
- Vallées desservies : 
 - Vallées non desservies: 

Iles	Ligne Aranui	Ligne Taporo	Vallées isolées
Fatu Iva	• Omoa • Hanavae	• Omoa	

État des lieux de FATU IVA

Perception de l'offre actuelle

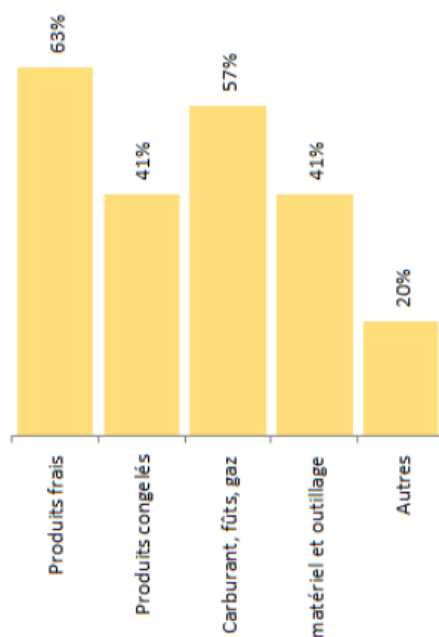
- Un REJET de l'offre de déplacement par bateau (2,8/20)
- Perception dégradée de l'offre aérienne (28,2/20)
- Mauvaise perception des déplacements au sein de l'île (10,6/20)
- Perception mauvaise de l'offre de fret (7,9/20)
- Manque perçu au niveau des produits sur place : Produits frais, carburant et gaz, matériel et outillage

Améliorations souhaitées

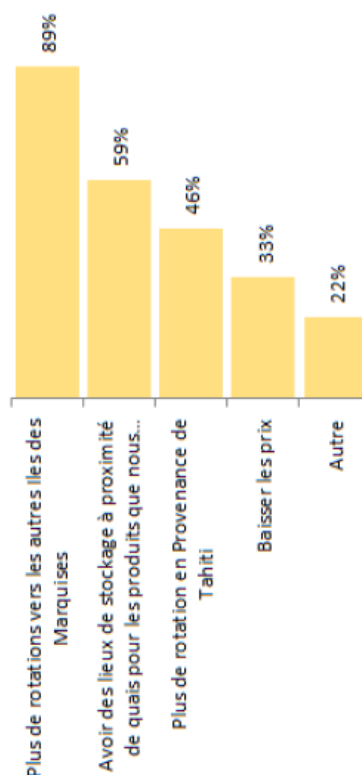
- Au niveau du fret : Baisse des prix, lieux de stockage à proximité, augmenter les rotations
- Intérêt pour la mise en place d'une desserte maritime intra île : **96%** sont intéressés, sur la base de 2 A/R par jour. Les jours les plus demandés sont le mardi (72%) et le vendredi (65%)
- Intérêt marqué pour une amélioration de la desserte inter îles vers Hiva-Oa (**98%**), Nuku-Hiva (37%), Ua-Huka (39%). Ils s'expriment peu sur les autres îles.

Focus sur le Fret

Les produits qui font défaut



Les améliorations souhaitées



État des lieux de FATU IVA



Synthèse des éléments de décision

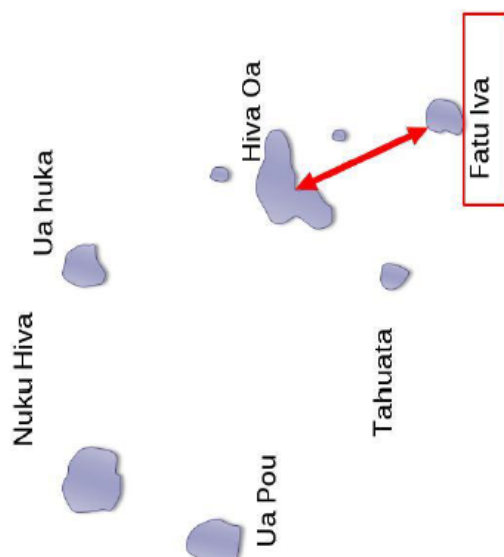
- Il semble primordial de fiabiliser et d'améliorer les conditions de confort des liaisons avec Hiva Oa mais aussi au sein de l'île. Ces améliorations permettraient d'améliorer sensiblement les conditions sanitaires notamment lors des Evasans.
- Dans ce cadre, les populations et les élus de l'île sont demandeurs d'un hélicoptère afin de répondre aux situations d'urgences sanitaires.
- Il faudrait draguer le fond du port d'Omoa afin que cette infrastructure récente (2008) retrouve la pleine utilisation de ses fonctionnalités.



Enjeux et objectifs pour FATU IVA

Enjeux du transport

- Service hélicoptéré basé à Hiva Oa :
 - EVASANS : sécuriser les conditions de prise en charge
 - Transport de personnes : faciliter les échanges rapides
- Transport maritime :
 - Sanitaire ; sécuriser et améliorer les conditions d'embarquement des patients
 - Transport scolaire : assurer le ramassage des enfants
 - Transport d'adultes et de fret : faciliter les liaisons avec Hiva Oa tout en les rendant accessibles financièrement – tarifs anciennement pratiqués : 4 000 XPF / AR adulte



Priorités et possibilités d'actions

- Dragage du bassin d'Omoa pour permettre l'accostage des navires de fret
- Prévoir une zone de chargement/déchargement du fret et une autre dédiée au stockage des hydrocarbures

Consistance du réseau cible

- Dessertes ciblées : Hiva-Oa et Tahuata
- 2 rotations hebdomadaires :
 - Idéalement en direct vers Hiva Oa
 - Possibilité 1 sur 2 en triangulaire avec Tahuata
- Rotations internes à l'île
- Horaires et fréquences : Rotations A/R dans la journée : départ 5H00, retour Fatu Iva 17H00
- Rotations passagers et fret (environ 50 Kg / personnes) – y compris voitures





CODIM – Communauté de Communes des îles Marquises

Ref : CODIM – schéma directeur des transports maritimes V1.5

Document rédigée par

[Philippe KURPISZ](#)

pk@kher.nc 79 43 32



Schéma Directeur des Transports Maritimes interinsulaires aux Marquises à horizon 2027



➔ Informations Pratiques

Kher Consultants

3, rue Bataille
BP16493
Vallée des colons
98800 Nouméa
Tel. : + 687 28 33 10

*Philippe
Kurpisz*
Associé
Mob : +
687 79 43
32
[pk@kher.
nc](mailto:pk@kher.nc)

➔ Historique du Document

Date de Révision	Version	Auteur	Résumé des Modifications
10/03/2012	1.0	Philippe KURPISZ	Version initiale
10/04/2012	1.1	Yann GOURIOU	Version amendée
10/05/2012	1.2	Agathe LEVEQUE	Version amendée
20/05/2012	1.3	Philippe KURPISZ	Version amendée
14/06/2012	1.4	Philippe KURPISZ	Version finale
14/08/2012	1.5	Philippe KURPISZ	Version finale avec modifications demande du client
28/09/2012	1.6	Philippe KURPISZ	Version finale avec modifications supplémentaires demande





Sommaire

1	INTRODUCTION	76
1.1	OBJET DU DOCUMENT	76
1.2	DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE	76
2	GARANTIR LA MOBILITÉ DES POPULATIONS DES MARQUISES : LA SYNTHÈSE	77
2.1	QUELQUES DONNÉES CLEFS SUR LES MARQUISES	77
2.2	LES POINTS CLEFS DE L'OFFRE DE TRANSPORT AÉRIENNE	79
2.3	LES POINTS CLEFS DE L'OFFRE DE TRANSPORT MARITIME	81
2.4	LES POINTS CLEFS DES OFFRES DE TRANSPORT INTERNES AUX ÎLES	83
2.5	LE DIAGNOSTIC DE LA SITUATION POUR LES MARQUISIENS	84
2.6	LES PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DES FLUX ACTUELS	86
2.7	LA VISION PARTAGÉE DES ENJEUX ET LES DEMANDES EXPRIMÉES PAR LES ÉLUS	88
3	LA SYNTHÈSE DU CAHIER DES CHARGES ET DES PRINCIPES DIRECTEURS VALIDÉS POUR L'ÉLABORATION DU SCHÉMA DIRECTEUR DU TRANSPORT MARITIME INTERINSULAIRE AUX MARQUISES (SDTMIM)	89
3.1	LES ENJEUX DU TRANSPORT MARITIME INTERINSULAIRE POUR L'ARCHIPEL DES ÎLES MARQUISES	90
3.1.1	L'AMÉLIORATION ET LA GARANTIE DES CONDITIONS SANITAIRES COMME PREMIÈRE PRIORITÉ	90
3.1.2	LA MISE À NIVEAU DES CONDITIONS DE VIE DE CERTAINES POPULATIONS DANS LA CONTINUITÉ DES ENJEUX SANITAIRES	90
3.1.3	LE TRANSPORT DES SCOLAIRES COMME LEVIER DU DÉVELOPPEMENT DES COMPÉTENCES AUX MARQUISES	91
3.1.4	ENFIN, LE RENFORCEMENT DES LIENS ET DES ÉCHANGES ENTRE LES ÎLES MARQUISES COMME LEVIER DU DÉVELOPPEMENT DES MARQUISES	93
3.2	LES MODALITÉS D'ORGANISATION ASSOCIÉES AUX ENJEUX	94
3.2.1	DES MOYENS HÉLIPORTÉS INDISPENSABLES À LA PRISE EN CHARGE DES URGENCES SANITAIRES DANS DES CONDITIONS OPTIMALES	94
3.2.2	UN TRANSPORT DES PATIENTS ACCÉDANT À UNE OFFRE DE SOINS ADAPTÉES BASÉE SUR LE FUTUR RÉSEAU DE TRANSPORT MARITIME	94
3.2.3	DES MOYENS NAVIGANTS QUI ASSURENT EN PRIORITÉ LE TRANSPORT DES PERSONNES ET DE LEUR FRET EMBARQUÉ AVANT D'INTÉGRER LA DÉLIVRANCE D'UN VÉRITABLE SERVICE DE FRET	95
3.2.4	AU REGARD DES SPÉCIFICITÉS GÉOGRAPHIQUES, SEULE LA VALLÉE DE HANAVAVAE BÉNÉFICIERA D'UNE DESSERTE DE DÉSENCLAVEMENT.	96
3.2.5	DES DESSERTES SCOLAIRES QUI MAXIMISENT L'UTILISATION DU FUTUR RÉSEAU POUR GARANTIR CE SERVICE.	98



3.2.6	UNE RÉPONSE AUX BESOINS ÉVÈNEMENTIELS DEVANT ÊTRE PROPOSÉE EN OPPORTUNITÉ AU REGARD DES CONTRAINTES DE MISE EN ŒUVRE.	99
3.3	LES TYPOLOGIES PASSAGERS ET FRET	101
3.3.1	LA TYPOLOGIE DE PASSAGER	101
3.3.2	LA TYPOLOGIE FRET	101
3.4	LA TYPOLOGIE DE DESSERTE ET LES OBJECTIFS DE SERVICE	103
3.4.1	LES DESSERTES «D'INTÉRÊT PUBLIC»	103
3.4.2	LES DESSERTES DE DÉSENCLAVEMENT	103
3.4.3	LES DESSERTES ÉCONOMIQUES	103
3.4.4	LES DESSERTES SCOLAIRES	104
3.4.5	LES DESSERTES ÉVÈNEMENTIELLES ET SOCIÉTALES	104
3.5	LA POLITIQUE DE TRANSPORT SOUHAITÉE PAR LES ÉLUS DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNE	105
3.5.1	UN RÉSEAU DE TRANSPORT QUI DOIT PRIORITAIREMENT VISER À L'AMÉLIORATION DES CONDITIONS DE VIE ET SANITAIRES DES MARQUISIENS	105
3.5.2	UNE NÉCESSITÉ IMPÉRIEUSE POUR LES MARQUISIENS, QUE LE TRANSPORT MARITIME «D'INTÉRÊT PUBLIC» SOIT ACCESSIBLE À TOUS LES RÉSIDENTS	106
4	LA CONSISTANCE DU RÉSEAU CIBLE	107
4.1	LA PRÉSENTATION DES LIGNES MARITIMES DANS L'ARCHIPEL DES MARQUISES	107
4.1.1	LA VISION GLOBALE DU RÉSEAU	107
4.1.2	LA CONSISTANCE DE LA LIGNE HIVA OA - TAHUATA	108
4.1.3	LA CONSISTANCE DE LA LIGNE HIVA OA – TAHUATA - FATUIVA	110
4.1.4	LA CONSISTANCE DE LA LIGNE HIVA OA - FATUIVA	111
4.1.5	LA CONSISTANCE DE LA LIGNE NUKU HIVA – UA HUKA	112
4.1.6	LA CONSISTANCE DE LA LIGNE NUKU HIVA – UA POU	114
4.1.7	LA CONSISTANCE DE LA LIGNE NUKU HIVA – HIVA OA	115
4.1.1	LES ORGANISATIONS POUR RÉPONDRE AUX BESOINS INDUITS PAR LES ÉVÈNEMENTS CULTURELS, RELIGIEUX OU SPORTIFS	117
4.1.2	LA CONTINUITÉ DE SERVICE SUR LE RÉSEAU MARITIME	122
5	LA SYNTHÈSE DÉCISIONNELLE	123
5.1	ELÉMENTS CLEFS SUR LES ASPECTS RÉGLEMENTAIRES ET CONTRACTUELS	123
5.2	ELÉMENTS CLEFS ASSOCIÉS AUX INFRASTRUCTURES EXISTANTES	128
5.3	ELÉMENTS CLEFS SUR LA FUTUR ORGANISATION ET LES MOYENS HUMAINS ASSOCIÉS	128
5.3.1	LES MOYENS NÉCESSAIRES AU FONCTIONNEMENT DE LA CODIM	128
5.3.2	LES MOYENS HUMAINS EXPLOITANTS	129
5.4	ELÉMENTS CLEFS SUR LES NAVIRES DU RÉSEAU	130
5.5	ELÉMENTS CLEFS ASSOCIÉS AU FINANCEMENT DU RÉSEAU DE TRANSPORT	130
6	L'ANALYSE DÉTAILLÉE DES ASPECTS RÉGLEMENTAIRES ET CONTRACTUELS	133



6.1	LA MODIFICATION DES STATUTS ORIGINELS DE LA CODIM	133
6.2	NÉGOCIER UN TRANSFERT DES MOYENS FINANCIERS DU PAYS ET DE LA CPS VERS LA CODIM	133
6.3	CRÉER UN SYNDICAT MIXTE OUVERT (SMO)	134
6.4	EFFECTUER UNE DEMANDE DE REMISE AUX NORMES DE SÉCURITÉ DES INFRASTRUCTURES MARITIMES AUPRÈS DU GOUVERNEMENT	134
6.5	PRÉSENTER UN DOSSIER DE FINANCEMENT POUR L'ACHAT DU (OU DES) NAVIRE(S) AUPRÈS DES REPRÉSENTANTS DE L'ÉTAT ET LANCER UN APPEL À LA CONCURRENCE POUR L'ACHAT DU (OU DES) NAVIRES	135
6.6	MISE EN PLACE ET LANCEMENT DU CONTRAT D'AFFERMAGE	135
7	L'ANALYSE DES IMPACTS SUR LES INFRASTRUCTURES EXISTANTES	138
7.1	ÉLÉMENTS DE CONTEXTE	138
7.2	IMPACTS À MOYEN, COURT ET LONG TERME	138
8	L'ANALYSE DES BESOINS EN MATIÈRE D'ORGANISATION ET DE MOYENS HUMAINS	140
8.1	LES MOYENS HUMAINS NÉCESSAIRES AU FONCTIONNEMENT DE LA CODIM	140
8.2	LES MOYENS HUMAINS DE L'EXPLOITANT	141
9	L'ANALYSE DES NAVIRES DEVANT INTÉGRER LES SPÉCIFICITÉS DES CONDITIONS DE MER ET DES INFRASTRUCTURES DES MARQUISES	143
9.1	LES NAVIRES EXISTANTS ET DISPONIBLES	143
9.2	LES NAVIRES À PASSAGERS	144
9.3	LES NAVIRES DE DÉSENCLAVEMENT DES VALLÉES ISOLÉES	144
9.4	LES NAVIRES MIXTES PASSAGERS ET FRETS	144
10	LES INVESTISSEMENTS DANS LES MOYENS DE TRANSPORT	146
10.1	LES HYPOTHÈSES DE COÛTS POUR L'ACQUISITION DES NAVIRES CONSIDÉRÉS	146
10.1.1	LES HYPOTHÈSES POUR LE FINANCEMENT DE CES INVESTISSEMENTS	146
10.1.2	LES MODALITÉS DE FINANCEMENT ENVISAGÉES POUR L'ACQUISITION DES NAVIRES	148
10.1.3	LES ÉLÉMENTS DE DÉCISION POUR L'ACQUISITION DES NAVIRES	149
11	LES CONDITIONS FINANCIÈRES D'EXPLOITATION	150
11.1	LES HYPOTHÈSES DES COÛTS D'EXPLOITATION DES NAVIRES	150
11.2	LES HYPOTHÈSES DE TARIFICATION RETENUE	151
11.3	LES HYPOTHÈSES DE FRÉQUENTATION DES LIGNES RETENUES	153



11.4 L'ESTIMATION DU BILAN D'EXPLOITATION DES LIGNES	156
12 LES COÛTS DE FONCTIONNEMENT DE LA CODIM ET LES FINANCEMENTS ASSOCIÉS	158
12.1 LES HYPOTHÈSES POUR LES FINANCEMENTS ASSOCIÉS AU FONCTIONNEMENT DE LA CODIM	159
12.2 L'ESTIMATION DES BESOINS DE FINANCEMENTS ASSOCIÉS AU FONCTIONNEMENT DE LA CODIM	161
13 LES INDICATEURS DE SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA DIRECTEUR DU TRANSPORT MARITIME INTER INSULAIRE AUX ILES MARQUISES	163
VISION GLOBALE DES INDICATEURS DE TYPE 1	163
VISION GLOBALE DES INDICATEURS DE TYPE 2	163
13.1 LES INDICATEURS DE TYPE 1 : SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DU STDIM	164
13.1.1 PROCESSUS D'ÉLABORATION DU PLANNING DÉTAILLÉ DE MISE EN ŒUVRE DU STDIM	164
13.1.2 PROCESSUS DE SUIVI DU PLANNING DÉTAILLÉ DE MISE EN ŒUVRE DU STDIM	165
13.1.3 LES PILIERS DU TRANSPORT MARITIME	166
13.2 LES INDICATEURS DE TYPE 2 : PERMETTANT DE SUIVRE LES AMÉLIORATIONS	168
13.2.1 PROCESSUS DE SUIVI DES LIGNES	168
13.2.2 LES INDICATEURS ASSOCIÉS À L'AMÉLIORATION DES CONDITIONS DE VIE	169
13.2.3 LES INDICATEURS ASSOCIÉS À L'AMÉLIORATION DES CONDITIONS DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE	170
13.2.4 LES INDICATEURS ASSOCIÉS À L'AMÉLIORATION DES CONDITIONS SOCIÉTALES	170
13.2.5 LES INDICATEURS ASSOCIÉS À L'AMÉLIORATION DES CONDITIONS DES SCOLAIRES	170
14 ANNEXES	171
14.1 ANALYSE DES DIFFÉRENTS MODES DE GESTION :	171
14.1.1 INTRODUCTION AU CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE ET JURIDIQUE DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE	171
14.1.2 LE CHOIX DE LA RÉGIE PERMETTRAIT À LA CODIM DE CONSERVER LA MAÎTRISE DE LA GESTION DU SERVICE	176
14.1.3 LA PERTINENCE DU SYNDICAT MIXTE OUVERT	179
14.2 ANALYSE DE LA DÉFISCALISATION DES MOYENS NAVIGANTS :	179
14.3 ANALYSE DES HYPOTHÉTIQUES AIDES FINANCIÈRES PROVENANT DE L'UNION EUROPÉENNE	180
14.4 ANALYSE DES HYPOTHÉTIQUES AIDES FINANCIÈRES PROVENANT DE L'ÉTAT	180
14.5 ANALYSE DES HYPOTHÉTIQUES AIDES FINANCIÈRES PROVENANT DU PAYS	180
14.6 DÉTAILS DES LIGNES, TRAJETS ET HORAIRES EN FONCTION DES NAVIRES NGV	180
14.7 HYPOTHÈSES DE FRÉQUENTATION DES LIGNES RETENUES	187
14.7.1 ANALYSE COMPARÉE DE 3 TARIFICATIONS POUR LES RÉSIDENTS	187
14.7.2 TARIFICATION POUR LES NON-RÉSIDENTS	188
14.7.3 LA PRÉSENTATION DES PRINCIPES D'ÉVALUATION	189
14.7.4 LES RÉSIDENTS	189



14.7.5	LES TOURISTES OU NON-RÉSIDENTS	194
14.7.6	FRET	197
14.8	FRAIS DU PERSONNEL EXPLOITANT	198
14.9	TEMPS CONSOLIDÉS DE FONCTIONNEMENT DES NAVIRES	199
14.10	DÉTAILS DES COÛTS DE FONCTIONNEMENT DES NAVIRES	200
14.10.1	NAVIRES STANDARDS, ÉQUIPAGE DE TYPE 1, CARBURANT DÉTAXÉ	200
14.10.2	NAVIRES STANDARDS, ÉQUIPAGE DE TYPE 2, CARBURANT DÉTAXÉ	202
14.10.3	NAVIRES STANDARDS, ÉQUIPAGE DE TYPE 3, CARBURANT DÉTAXÉ	204
14.10.4	NAVIRES STANDARDS, ÉQUIPAGE DE TYPE 1, CARBURANT NORMAL	206
14.10.5	NAVIRES STANDARDS, ÉQUIPAGE DE TYPE 2, CARBURANT NORMAL	208
	209	
14.10.6	NAVIRES STANDARDS, ÉQUIPAGE DE TYPE 3, CARBURANT DÉTAXÉ	210
14.10.7	NAVIRES NGV, ÉQUIPAGE DE TYPE 1, CARBURANT DÉTAXÉ	212
14.10.8	NAVIRES NGV, ÉQUIPAGE DE TYPE 2, CARBURANT DÉTAXÉ	214
14.10.9	NAVIRES NGV, ÉQUIPAGE DE TYPE 3, CARBURANT DÉTAXÉ	216
14.10.10	NAVIRES NGV, ÉQUIPAGE DE TYPE 1, CARBURANT NORMAL	218
14.10.11	NAVIRES NGV, ÉQUIPAGE DE TYPE 2, CARBURANT NORMAL	220
14.10.12	NAVIRES NGV, ÉQUIPAGE DE TYPE 3, CARBURANT NORMAL	222
14.10.13	COÛTS D'INVESTISSEMENTS POUR LES NAVIRES (ON NE PREND PAS EN COMPTE LES NGV)	224



1 Introduction

1.1 Objet du Document

Le présent document a été élaboré pour répondre à la demande formulée par la CODIM dans son cahier des charges de l'élaboration d'un schéma directeur des transports interinsulaires aux îles Marquises à horizon 2027.

1.2 Documents de Référence

Les documents de référence sont:

Type de Document	Nom du Document	Version
[R01] Support Comité de Pilotage	CODIM - CP mission 1	12
[R02] Support d'équipe projet	CODIM – cahier des charges	7
[R03] Support de séminaire	CODIM - séminaire scenarii transport	3
[R04] Synthèse de séminaire	CODIM – SDTMIM	1
[R05] Produit final	CODIM – SDTMIM	8
[R06] Produit final	CODIM – SDTMIM	15



2 Garantir la mobilité des populations des Marquises : la synthèse

2.1 Quelques données clefs sur les Marquises

D'une superficie totale de 997 km², les îles Marquises sont parmi les archipels les plus étendus de la Polynésie Française. Elles se situent à environ 1 600 km de Tahiti et sont réparties en deux groupes d'îles distincts :

- le groupe septentrional, centré autour de 3 îles habitées, la grande île de Nuku Hiva et les deux plus petites îles d'Ua Pou au sud ;
- le groupe méridional, centré aussi autour de 3 îles habitées, l'île principale de Hiva Oa, très proche et plus petites l'île de Tahuata et plus au sud l'île de Fatuiva.

Près de 10 000 habitants résident aujourd'hui sur ces îles habitées de l'archipel.

Le poids de la population des îles Marquises dans la population Polynésienne ne cesse de diminuer. Au-delà de ce premier point, il convient de noter que plus de la moitié des Marquisiens résideraient aujourd'hui sur Tahiti.

Une population globale qui a eu une croissance significative jusqu'en 2002 et qui maintenant s'est stabilisée autour de 10 000 résidents. Contrairement aux autres îles de l'archipel, la population d'Ua Pou continue de progresser.

Les trois quart de la population des Marquises sont réparti entre trois îles : Nuku Hiva, Hiva Oa et Ua Pou.

De plus, les îles de Nuku Hiva et de Hiva Oa concentrent :

- ✓ Les infrastructures aéroportuaires de connexion
- ✓ L'offre de soins et en particulier l'hôpital de Taiohae
- ✓ Les établissements scolaires
- ✓ Les centres administratifs,



- ✓ Les services et commerces
- ✓ L'offre touristique

Pour ce qui relève de la situation des foyers marquisiens et de leur taux d'équipement en moyen de transport, près de 90% des foyers disposent d'un moyen de déplacement dont 78 % pour des véhicules motorisés.

Conformément à la tradition et à l'image des Marquises, le cheval est un moyen de déplacement significatif puisque près de 30% de la population l'utilise régulièrement.



2.2 Les points clefs de l'offre de transport aérienne

851 vols ont reliés Tahiti aux îles Marquises en 2010, ces liaisons aériennes ont permis de transporter plus de 37 000 pax et près de 240 tonnes de fret.

531 vols ont reliés Nuku Hiva et Hiva Oa en 2010 pour un total de presque 6 500 pax et 4 tonnes de fret – les taux de remplissage de cette ligne aérienne est de 90%.

Toujours en 2010, les 612 vols qui ont relié Nuku Hiva à Hiva Oa ont permis de transporter 6 153 pax pour un taux de remplissage de l'ordre de 77%.

Les 210 vols entre Hiva Oa et Ua Huka ont pour leur part permis de transporter près de 740 pax pour un taux de remplissage de l'ordre de 60%.

Les autres liaisons aériennes entre les îles de cet archipel, soit Ua Pou – Hiva Oa, Ua Pou – Ua Huka ne transportent que très de passagers et affiche donc des taux de remplissage très faibles.

Nuku Hiva est le centre névralgique du transport aérien de l'archipel puisqu'il accueille environ 39 055 pax par an. Il est aussi le principal aérodrome de correspondance pour accéder aux îles d'Ua Pou et d'Ua Huka ; il dispose de fait d'un bon niveau de desserte avec Tahiti mais aussi avec les autres îles de l'archipel.

L'état général de cette infrastructure aéroportuaire est préoccupant par manque d'entretien régulier. Même si elle reste globalement fonctionnelle ; elle demeure très largement perfectible en terme de confort et de sécurité. Elle semblerait disposer d'un potentiel international.

La relocalisation du hangar pouvant accueillir le Twin Otter actuellement implanté à Hiva Oa permettrait probablement d'adapter le service aérien inter îles tout en réduisant les coûts d'exploitation.

Hiva Oa est l'autre centre aérien de correspondance de l'archipel et accueille pour sa part environ 22 000 pax par an. Il dispose aussi d'un bon niveau de service. Tout comme pour Nuku Hiva, cette infrastructure demeure largement perfectible en termes de confort et de sécurité. A noter que la piste dont l'extension s'est terminée récemment n'est pas clôturée alors que l'aérodrome est soumis au péril animalier.



Les aérodrômes d'Ua Pou et Ua Huka accueillent pour leur part respectivement environ 10 000 et 6 500 pax. Les pistes de ces deux infrastructures ne permettent pas aux ATR d'atterrir. La desserte de ces îles est donc réalisée en Twin Otter ce qui rend cette dernière soumise aux aléas météorologiques et à la disponibilité de l'appareil.

De plus, l'aérodrome de Ua Pou est un altiport ce qui rend les conditions d'utilisation de cet infrastructure encore plus délicate puisque le sens d'atterrissage et de décollage sont systématiquement les mêmes quel que soit la direction du vent et que la piste est orientée perpendiculairement aux vents dominants.

Les îles de Tahuata et Fatuiva ne disposent d'infrastructures aéroportuaires et donc de fait de desserte aérienne en avion. Aucun hélicoptère n'étant actuellement basé aux Marquises, cette absence de moyens aériens génère des conditions sanitaires extrêmement délicates pour les Marquisiens résidant sur ces 2 îles et en particulier pour les populations de Fatuiva à qui il faut entre 3 et 4 heures de navigation pour rallier Hiva Oa.



2.3 Les points clefs de l'offre de transport maritime

Il y a au moins une infrastructure maritime globalement satisfaisante et opérationnelle dans chaque île exception faite de Fatuiva et d'Ua Huka.

A Tahuata, le quai de Vaitahu est largement dégradé ce qui rend les conditions d'utilisation périlleuses alors que cette infrastructure est celle utilisée par la majorité des populations de l'île.

Sur les autres îles et en particulier dans les vallées isolées, les Infrastructures de Taïpivai, Hatiehu, Aakapa, Hanatetena, Hakahetau sont partiellement ou totalement inutilisables.

Aucune des infrastructures maritimes des îles de l'archipel des Marquises ne possède de dispositif de restriction d'accès au quai pour les usagers – y compris pendant les opérations de chargement et de déchargement des cargaisons des navires de fret. Dans ces conditions nous considérons que ces zones portuaires ne présentent pas toutes les garanties pour la sécurité des personnes.

Les portes d'entrée maritimes de l'archipel des Marquises sont aléatoires (Ua Pou, Tahuata, Fatuiva et Ua Huka) alors que Ua Pou devrait théoriquement être touchée systématiquement en premier.

Les niveaux de service maritimes entre les différentes îles de l'archipel sont fortement hétérogènes. Ce point est partiellement imputable à l'état de certaine infrastructures mais aussi au fait que les rotations d'un des deux armateurs sont aléatoires tant en terme de fréquence que d'escales touchées.

Les capacités des deux navires de fret sont globalement satisfaisantes tant que les deux navires sont en activité simultanément. En période de carénage ou en cas d'avarie d'un des deux navires, les capacités de transport du navire restant ne permettent pas de répondre aux demandes de transport de fret ce qui engendre des pénuries de produits frais et d'hydrocarbures.

En termes de service à passagers et exception faite des liaisons qui vous sont présentées ci-après, il n'existe aucun service maritime à passager régulier sur les îles Marquises.



Les liaisons du Tahiti Nui sont totalement dédiées à la prise en charge des scolaires à chaque début et fin de période de vacances scolaires ou à des dessertes à caractère évènementiel comme le Festival des Arts des Îles Marquises qui a lieu tous les quatre ans.

L'autre ligne à passagers et celle offerte par l'ARANUI pendant sa tournée des îles – cette ligne étant principalement dédiée au fret et à la visite de l'archipel pour les croisiéristes embarqués sur le navire n'est que très faiblement adaptée à la demande des Marquisiens. Cette ligne est donc utilisée par défaut.

Enfin, les flux de transport de passagers par voie maritime qui sont actuellement les plus importants sont ceux générés par les bonitiers. Ces navires sont généralement affrétés par la CPS pour assurer l'évacuation sanitaire programmée ou urgente d'un patient. Ces navires pouvant transporter en moyenne 8 passagers et jusqu'à 12, les places disponibles sont rapidement occupées par d'autres résidents qui souhaitent rallier Nuku Hiva ou Hiva Oa.



2.4 Les points clefs des offres de transport internes aux îles

Hors transport scolaire, l'offre de transport maritime interne aux îles globalement limitée à la desserte de quelques vallées par les navires en provenance de Tahiti.

Les rotations du Tahiti Nui 7 pour les vacances scolaires en moyenne toutes les 8 semaines sur chaque île, permettent de prendre en charge les scolaires qui doivent se rendre dans un établissement sur une autre île. Pour le moment, ces rotations assurent aussi le transport des enfants des vallées isolées ; mais le Pays en charge de cette compétence semble vouloir rapidement limiter le service aux liaisons entre les infrastructures principales de chaque île.

L'offre de transport terrestre est souvent limitée aux taxis et aux navettes des hôtels. Dans certaines communes il existe des services de transport en commun pour les scolaires et les adultes. La fréquence de ces déplacements est hebdomadaire.

Les populations des vallées isolées plébiscitent la mise en place d'un transport maritime passager interne à chaque île – en particulier pour Fatuiva et Tahuata dont l'état des réseaux viaires rend difficilement imaginable la mise en place d'un service routier à court terme.



2.5 Le diagnostic de la situation pour les Marquisiens

La perception des Marquisiens du service aérien avec Tahiti est à peine satisfaisante et dégradée pour les liaisons inter îles.

L'absence d'hélicoptère basé aux Marquises ne permet de disposer de ce type de moyens pour répondre aux besoins de prise en charge sanitaire d'urgence – situation où la vie humaine est engagée alors que le schéma sanitaire des Marquises repose sur ce moyen de transport pour rallier l'hôpital de Nuku Hiva.

Ce point est encore plus critique pour Fatuiva et Tahuata qui ne disposent pas d'aérodrome. En cas d'intervention sanitaire en dehors des heures de vol des Twin Otter ; il convient de considérer l'île de Ua Huka. Les conditions d'accostage dans le même cadre, sont tellement dégradées tout comme pour Fatuiva et Tahuata, les patients sont d'abord pris en charge sur de tout petits navires avant d'être transbordés sur des bonitiers. Ceux sont ces derniers qui assureront ensuite les 3 à parfois 4 heures de mer qui seront nécessaires pour rejoindre Hiva Oa ou Nuku Hiva. Ces navires réalisant des transports de patients ne sont pas médicalisés et ne disposent même pas de conditions de sécurité et de confort adaptées au transport de ce type de passager et donc a fortiori à des patients en situation d'urgence médicale.

Au-delà de ces points associés à des conditions sanitaires très dégradées, les conditions de débarquement (fret et passagers) sont parfois difficiles voire dangereuses dans les infrastructures maritimes secondaires des différentes îles. De même et sur l'ensemble des infrastructures portuaires visitées, l'accueil et la sécurité du public ne sont pas assurées.

La perception des offres maritimes est quant à elle extrêmement dégradée. En conséquence et pour pallier à l'absence d'offre adaptée une large partie des déplacements maritimes inter îles (pouvant durer plusieurs heures en haute mer) est effectuée avec des navires de type bonitier ou speed boat.

La desserte inter îles tant pour le fret que pour les passagers est entièrement dépendante des rotations avec Tahiti. Les services du navire qui assure le transport du carburant sont aléatoires (ordre et points de passage) – hors seul ce navire transporte de l'essence ou du JET A1 ce qui en cas d'annulations successives peut conduire à des pénuries d'essence



récurrentes sur certaines îles. Les demandes d'amélioration pour le fret concernent principalement la régularité et la fréquence des liaisons avec Tahiti mais aussi les conditions de stockage des exportations vers Tahiti.

Au-delà de ces points, il nous semble important de considérer les résidents des vallées isolées qui peuvent aussi mettre plusieurs heures à rejoindre le centre de vie de leur île en raison d'un réseau viaire extrêmement dégradé ou inexistant.

Les carences ou l'absence d'offres de transport adaptées conduit une partie des marquisiens à subir les effets d'un triple isolement :

- ✓ Au sein de leur île, souvent, pour rejoindre le centre de vie
- ✓ Entre les îles, souvent, pour rejoindre l'île la plus proche ou celle disposant des équipements attendus (médical, scolaire, commerces, ...)
- ✓ Entre leur île et les autres archipels et en particulier Tahiti



2.6 Les perspectives d'évolution des flux actuels

Il n'y a aujourd'hui pas de projets structurants suffisamment aboutis susceptibles de modifier sensiblement les flux de personnes et de biens entre les îles de l'archipel des Marquises. En revanche il conviendra de suivre le projet d'un centre de transformation des productions agricoles des Marquises qui est en cours d'étude –a priori sur Nuku Hiva.¹

L'arrêt de la desserte aérienne inter-îles en cas de non réponse à l'appel d'offre lancé par le Gouvernement impactera très largement les habitants des îles de Ua Pou et Ua Huka. La disparition du service aérien régulier conduira à un report des flux sur les moyens maritimes existants ou projetés puisqu'ils deviendront le seul moyen de rallier Nuku Hiva.

Le retour d'hélicoptères basés aux Marquises permettrait de répondre dans de normaliser les conditions de prise en charge des urgences sanitaires au sein de l'archipel et limitera par la même le recours à des moyens maritimes très faiblement adaptés à ce type de transport.

Nous avons constaté que les moyens de transport maritime existant aux Marquises même s'ils sont peu adaptés à la demande sont très largement utilisés. La mise en place de nouvelles dessertes maritimes adaptées à la demande augmentera les flux mais cette augmentation sera à terme compensée par le vieillissement et donc la baisse de la population.

Nous considérons donc que les flux actuels de passagers seront en légère augmentation au terme du schéma par rapport à l'augmentation associée au développement du tourisme.

En matière de transport de fret, le niveau d'insatisfaction actuelle est principalement centré sur les approvisionnements depuis Tahiti. Ce service est aujourd'hui assuré par des armateurs qui tendent à diminuer leur niveau de desserte pour des raisons technico-économiques. **En conséquence nous considérons que les volumes de fret inter-îles sont faibles et n'évolueront pas exception faite :**

- ✓ Des volumes de fret transportés par les passagers

¹ Annonce faite par le second délégué communautaire



- ✓ Des volumes d'hydrocarbures transportés à partir de Nuku Hiva et d'Hiva Oa le jour où ces îles seront munies de centre de stockage
- ✓ Des transports de véhicules – en particulier les voitures
- ✓ Des productions alimentaires (produits agricoles et poissons) associées au développement de ces secteurs



2.7 La vision partagée des enjeux et les demandes exprimées par les élus

Les élus rencontrés lors de nos différents déplacements sur l'archipel mettent systématiquement en premier lieu en avant la l'absolue nécessité de disposer d'hélicoptère basés dans l'archipel et idéalement d'un appareil sur Nuku Hiva et d'un autre sur Hiva Oa pour assurer la prise en charge des patients en situation d'urgence médicale. En effet, seul ce type d'appareil peut intervenir de nuit, dans les vallées isolées ou encore intervenir rapidement et dans de bonnes conditions sur les îles de Ua Pou et de Tahuata.

Une fois la présence de ce type d'appareil assurée, il sera possible de les utiliser pour mettre en place un système de liaisons rapides au sein de l'archipel.

Les enjeux associés au transport maritime interinsulaire sont avant tout associées aux conditions de prise en charge des patients pour Tahuata, Fatuiva et Ua Huka.

Le second enjeu est associé au transport de passagers et fret entre les îles. Ces liaisons sont considérées comme nécessaires pour doter l'archipel de conditions qui favoriseront le développement des secteurs associés aux productions alimentaires (productions agricoles, pêche, transformations) mais surtout de celui du tourisme. Dans ce cadre, les élus ciblent une fréquence de desserte d'au moins deux à trois rotations par semaine.

Le dernier enjeu par ciblé tous les élus est relatif à la prise en charge des scolaires ; cette prise en charge actuellement réalisée par le navire du Pays qui après 40 années de service sera réformé en 2012.

Afin de garantir les conditions de dessertes de leur île, les élus de Tahuata, Fatuiva et Ua Huka souhaitent disposer d'infrastructures maritimes accessibles et adaptées quelques soient les conditions météorologiques.

En matière de transport de fret, les élus mettent l'accent sur l'absolue nécessité de permettre aux passagers d'emporter du fret et à plus long terme de disposer de liaisons permettant de transporter des véhicules entre les îles de l'archipel.

Enfin, la desserte régulière des vallées isolées n'est pas souhaitée pour Ua Pou, Ua Huka, Hiva Oa ainsi que pour Nuku Hiva.



3 La synthèse du Cahier des Charges et des principes directeurs validés pour l'élaboration du Schéma Directeur du Transport Maritime Interinsulaire aux Marquises (SDTMIM)

En premier lieu, nous aborderons les enjeux associés au transport maritime interinsulaires à horizon 2027 qui devront être couverts dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur. Ces enjeux permettent ensuite de définir les besoins à servir, les périmètres et limites de ces services.

La définition des typologies de passager et de fret va permettre de spécifier les différents bénéficiaires du futur réseau de transport maritime. Ces typologies structurent la vision de « qui ou quoi est pris en charge » relativement aux enjeux exprimés précédemment.

Enfin, la définition de la typologie des dessertes structurera les modalités de prise en compte des enjeux. Elle permet de définir le niveau de service attendu et les conditions de délivrance de ce service pour chaque type de bénéficiaire sur une desserte.

L'ensemble des éléments ci-après a été validé avec la réception de la seconde version du cahier des charges.



3.1 Les enjeux du transport maritime interinsulaire pour l'archipel des îles Marquises

3.1.1 L'amélioration et la garantie des conditions sanitaires comme première priorité

La demande des élus, la situation actuelle d'isolement des populations de Tahuata et Fatuiva mais aussi potentiellement de celles des îles d'Ua Pou et de Ua Huka en cas d'arrêt des liaisons aériennes, la structure de population et les besoins spécifiques associés nous ont tout d'abord amené à considérer en **premier lieu les enjeux d'ordre sanitaire**.

Nous définissons donc dans quelle mesures et limites le futur réseau de transport maritime permet de **répondre ou de contribuer à la réponse aux besoins médicaux au sein d'une île ou entre les îles** :

- ✓ **Garantir les conditions et la régularité de l'accès à l'offre de soins** pour les personnes ne disposant pas de service médicaux adaptés à proximité de leur lieu résidence
- ✓ **Participer** à la prise en charge des urgences sanitaires quand aucune autre solution n'est envisageable afin d'améliorer les conditions de transport associés à la sauvegarde de la vie humaine

3.1.2 La mise à niveau des conditions de vie de certaines populations dans la continuité des enjeux sanitaires

Dans un second temps, nous considérerons les enjeux relatifs à **l'amélioration des conditions de vie de certaines populations**.

En effet et au-delà des aspects sanitaires, les populations des populations des îles de Fatuiva, Tahuata et Ua Huka **vivent aujourd'hui au rythme des pénuries récurrentes**. Ces pénuries touchent principalement **les conditions d'approvisionnement en produits frais** soit les conditions d'accès à des denrées alimentaires de base.

Après les denrées alimentaires, les pénuries d'**hydrocarbures** récurrentes pénalisent largement les **conditions de déplacement avec des moyens terrestres ou maritimes privés** mais aussi les conditions de



développement économique associées à l'utilisation de moyens de transport maritimes ou terrestre.

De plus, les populations de Fatuiva, Tahuata, Ua Pou et Ua Huka doivent faire face à des conditions d'accès aux **services publics, parapublics, commerces et équipements** présents sur Nuku Hiva et Hiva Oa qui sont aujourd'hui **difficiles ou couteuses**. Il en va de même **pour les résidents des vallées isolées**.

L'arrêt des dessertes aériennes interinsulaires renforcerait largement les besoins évoqués précédemment en étendant la problématique des îles du Sud à celles du Nord.

L'amélioration des conditions de vie des populations de Fatuiva, Tahuata, Ua Pou et Ua Huka vise à garantir les conditions et la régularité des moyens disponibles pour accéder aux centres administratifs, aux services et équipements publics ou parapublics et enfin aux commerces pour les denrées alimentaires prioritairement.

3.1.3 **Le transport des scolaires comme levier du développement des compétences aux Marquises**

Dans un troisième temps, il nous a paru impératif de considérer les enjeux associés au transport scolaire à l'heure où le bateau du Pays ne pourra plus assurer ces services à très courts termes. Le Pays a déjà annoncé une probable réduction du niveau de service qui sera offert aux scolaires des Marquises – les scolaires ne seront plus pris en charge à leur domicile mais depuis l'infrastructure principale de leur île respective jusqu'à celle de leur île de destination².

Nous considérerons donc comme impératif que le futur réseau de transport maritime contribue à **garantir le même niveau de service actuel pour les élèves qui poursuivent leurs études sur une autre île**.

² Ces éléments nous ont été apportés par la première adjointe de Nuku Hiva et Mr Auguste VAKI, Chef de la Division des Transports Scolaires.



A moyens longs termes, nous avons la conviction que cette garantie de service pourra permettre à la CODIM d'envisager des solutions lui permettant de participer à la **formation donc de faciliter l'accès aux compétences qui seront nécessaires** à la mise en œuvre du futur réseau de transport maritime à horizon 2025.



3.1.4 Enfin, le renforcement des liens et des échanges entre les îles Marquises comme levier du développement des Marquises

Après la prise en compte d'enjeux principalement associés à la mise à niveau des conditions sanitaires et des conditions de vie de toutes les populations des îles Marquises, nous considérons que le réseau de transport maritime doit contribuer à améliorer les conditions de mobilité entre les îles pour :

- ✓ Participer au développement économique des îles en facilitant la circulation des touristes, des visiteurs et du fret
- ✓ Favoriser les échanges familiaux
- ✓ Répondre aux besoins sociétaux associés à des événements religieux, sportifs ou culturels



3.2 Les modalités d'organisation associées aux enjeux

3.2.1 Des moyens hélicoptérés indispensables à la prise en charge des urgences sanitaires dans des conditions optimales

Au regard des spécificités de prise en charge des urgences sanitaires aux Marquises, nous considérons que **le recours à un transport maritime au sein d'une île ou entre les îles n'est pas envisageable quand il est possible d'utiliser d'autres moyens de transport (terrestres ou aériens).**

L'amélioration durable associée à la **garantie de conditions normales de prise en charge des urgences sanitaires** passe par la **présence d'hélicoptères basés aux Marquises** comme ce fut le cas par le passé. Ce type d'appareils est en effet le seul apte **à répondre aux spécificités géographiques de l'archipel et aux besoins techniques associés à la sauvegarde de la vie humaine.** Idéalement et dans l'optique d'offrir un niveau de service globalement homogène quel que soit le lieu d'intervention considéré, il conviendrait de disposer de deux appareils, le premier basé à Nuku Hiva et le second à Hiva Oa. Cette organisation repose donc sur des accords entre une société commerciale et la CPS.

Sur la base des éléments précédents, **l'utilisation de navires sera considérée en opportunité uniquement quand aucun autre moyen de transport n'est envisageable.** En conséquence, nous ne considérons pas pertinent de réaliser des adaptations spécifiques pour faciliter la prise en charge des urgences sanitaires. Les réponses qui pourront être apportées dans ce cadre aux besoins de la CPS seront donc basées sur les moyens présents et disponibles au moment de la réception des demandes d'intervention.

3.2.2 Un transport des patients accédant à une offre de soins adaptées basée sur le futur réseau de transport maritime

Nous avons tout d'abord considéré les possibilités **offertes par un transport maritime qui vise à rapprocher l'offre de soins de l'infrastructure maritime principale de chaque île.** Cette organisation prévoit que l'utilisation de moyens terrestres est privilégiée pour le transport des patients au sein de l'île pour rejoindre l'infrastructure maritime principale quand cela est possible. Les patients sont alors reçus



par des médecins à bord d'un navire équipé en conséquence. L'utilisation des lignes aériennes existantes est privilégiée pour le transport des patients entre Nuku Hiva et Hiva Oa.

Nous avons ensuite considéré les possibilités offertes par un transport des patients devant accéder à une offre de soins adaptée qui maximise l'utilisation du futur réseau de transport maritime pour rallier les centres de soins de Nuku Hiva et de Hiva Oa. Ainsi, l'utilisation de moyens terrestres sera toujours privilégiée pour le transport des patients au sein de l'île quand cela est possible. Les patients effectuent l'aller-retour entre leur lieu de résidence et les centres de soins dans la journée. L'utilisation des lignes aériennes existantes est privilégiée pour le transport des patients entre Nuku Hiva et Hiva Oa au regard des distances et donc des temps de transport associés.

La première solution envisagée **sera beaucoup plus complexe** à mettre en œuvre puisqu'elle nécessite une coordination régulière et étroite entre les opérateurs maritimes et les personnels de santé basés sur Nuku Hiva et de Hiva Oa. De plus, il n'est pas envisageable de **dispenser l'intégralité de l'offre de soins disponibles sur un navire** (radiologie, analyses biologiques,).

Dans ces conditions, nous considérons qu'il est plus pertinent de rapprocher les patients des offres de soins plutôt que l'inverse.

3.2.3 Des moyens navigants qui assurent en priorité le transport des personnes et de leur fret embarqué avant d'intégrer la délivrance d'un véritable service de fret

Initialement et pour répondre aux besoins associés au transport de fret, nous avons considéré les possibilités de dessertes spécifiquement dédiés au transport de fret entre les îles des Marquises. Ces rotations contribueraient à réduire les pénuries de carburant à court terme mais il faudrait disposer de centres de stockage d'hydrocarbures sur les îles principales. De plus, il a été considéré que la mise en place de ce type de service inciterait les armateurs actuels à limiter encore plus la desserte des vallées isolées sur la base de l'existence d'un service maritime pour le fret interinsulaires aux Marquises. Au regard de ces inconvénients, cette possibilité a donc été écartée.



Nous avons ensuite considéré des dessertes de **transport maritime passager permettant à ces derniers d'emmener du fret**. Les navires employés pour le transport de passagers sont conçus pour accepter des **quantités relativement importantes de fret en frais et en vrac** (entre 50 et 100 Kg par passager).

Ces rotations contribuent à l'amélioration des conditions de vie en facilitant l'accès à des produits frais mais ne permettent pas à court terme de couvrir les autres besoins – en particulier les hydrocarbures et les véhicules

A long terme, ces dessertes à passagers deviendraient **des dessertes mixtes** qui seront effectuées par un **navire de type ferry permettant tous de couvrir l'ensemble des besoins associés au transport des différentes typologies de passager et de fret** – exception faite de l'essence quand des passagers sont présents à bord.

Ces navires pourraient alors effectuer des **rotations dédiées au transport d'hydrocarbures** dans le cas où des centres de stockage seraient réalisés – ces liaisons ne seraient pas ouvertes aux passagers

3.2.4 **Au regard des spécificités géographiques, seule la vallée de Hanavavae bénéficiera d'une desserte de désenclavement.**

Suite à l'analyse des possibilités techniques de mise en œuvre de dessertes maritimes pour desservir les vallées isolées et dans la continuité de la demande des élus, nous avons tout d'abord considéré qu'une seule vallée isolée sera prise en compte dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur des transports. Il s'agit de la vallée de Hanavavae à Fatuiva. En effet, la géographie de l'île entre Hanavavae et Omoa implique l'utilisation de moyens maritimes qui assure une forte réduction des temps de parcours et des conditions de meilleures conditions de sécurité qu'en se basant sur le réseau viaire actuel. L'ensemble des autres vallées seront desservies avec des moyens de transport terrestres puisque leur utilisation semble plus adaptée ou moins dangereuse que des moyens maritimes – en particulier pour Tahuata.

Au regard de l'unicité de la desserte à mettre en œuvre et de la très faible volumétrie passager, nous considérons que ces besoins seront couverts



avec des moyens navigant adaptés aux conditions de mer et de bathymétrie et qui autorisent le transport de fret.



3.2.5 Des dessertes scolaires qui maximisent l'utilisation du futur réseau pour garantir ce service.

Nous avons tout d'abord analysé les possibilités offertes par un transport scolaire qui minimise l'utilisation du futur réseau maritime au sein d'une île ou entre les îles. L'utilisation de moyens terrestres est privilégiée pour la prise en charge des enfants à leur domicile – le bateau n'est donc utilisé que pour les scolaires des îles de Tahuata et de Fatuiva.

Cette première solution est **largement dépendante des moyens aériens qui seront alloués par le Pays**. Il n'est pas envisageable d'adapter unilatéralement le niveau de service proposé aux scolaires. Cette option présente l'avantage de **minimiser les financements directs de la CODIM** puisque son intervention se limite à la prise en charge des élèves de Tahuata et de Fatuiva.

C'est pour ces raisons que nous avons ensuite considéré **un transport scolaire qui maximise l'utilisation du futur réseau maritime au sein d'une île mais surtout entre les îles**. L'utilisation du bateau est maximisée pour transporter les scolaires devant accéder à un établissement au sein de leur île pour la vallée de Hanavavae à Fatuiva ou sur une autre île de l'archipel.

Cette proposition est basée **sur un report des moyens utilisés par le Pays pour le transport des enfants scolarisés aux Marquises**. Elle permet à la CODIM de **capter plus largement les flux des scolaires** effectuant leurs études sur les îles Marquises. En revanche, **les financements directs de la CODIM seront plus importants même si les ressources potentiellement captées le seront aussi**.

Nous considérons donc que cette solution est la plus adaptée aux enjeux dans la perspective de la mise en place durable d'un service de transport maritime.

Selon l'article 2 de la délibération DELIBERATION n° 2009-31 APF du 21 juillet 2009 portant modification de la délibération n° 79-18 du 29 janvier 1979 modifiée portant organisation et financement des transports routiers, maritimes et aériens à l'intérieur des îles ou inter îles, à titre dérogatoire les élèves des îles Marquises peuvent bénéficier d'une prise en charge de leur transport à chaque vacance scolaire.



Si la CODIM souhaite assurer le transport des élèves Marquisiens sur leur île de résidence à chaque weekend cela aura plusieurs conséquences :

- ✓ Ce niveau de service ne sera pas financé par le gouvernement, il devra être pris totalement en charge par la CODIM
- ✓ La mise en carénage annuelle des navires doit être compensée par un navire de substitution si la CODIM souhaite offrir une continuité dans l'exécution de ce service. Les périodes d'indisponibilités associées à l'exploitation des navires dans le cadre de ces enjeux obligeront la CODIM à acquérir des navires et équipages supplémentaires. Ce qui induira une hausse des coûts de fonctionnement

3.2.6 Une réponse aux besoins évènementiels devant être proposée en opportunité au regard des contraintes de mise en œuvre.

Les manifestations culturelles, sportives et religieuses génèrent ponctuellement des flux exceptionnels tant d'un point de vue quantitatif qu'en termes de localisation géographique des origines et destinations de ces mouvements de population. A titre d'illustration, nous vous proposons de considérer les flux associés à l'organisation du Festival des arts des îles Marquises qui fait converger une très large partie des habitants des Marquises vers l'île qui accueille ce festival tous les 4 ans.

Il nous semble très important, d'un point de vue sociétal, voire primordial de soutenir ces manifestations culturelles en apportant autant que faire se peut, un appui au transport des passagers désirant se rendre sur les îles voisines lors d'évènements particuliers. Pour cela, des dessertes supplémentaires pourront être prévues sur certains weekends et ainsi, faire bénéficier les résidents marquisiens d'une offre de service de transport pratique, confortable et sûre. En attendant l'arrivée du navire de remplacement du Tahuata Nui, ces dessertes spécifiques nécessiteront toutefois d'annuler parfois le dernier ou le premier voyage hebdomadaire d'un des deux navires.

Au-delà de ces aménagements qui ne toucheront qu'un seul service hebdomadaire, nous avons tenté d'envisager annuler des jours de dessertes régulières pour affecter les navires à ces liaisons ponctuelles.



Ces annulations de service impacteraient directement le niveau de service d'autres dessertes (conditions d'accès à l'offre de soins, amélioration des conditions de vie, ...) qui ont été considérées comme prioritaires par les élus. Nous avons donc considéré qu'il n'est pas souhaitable qu'une réponse à un besoin ponctuel d'ordre culturel, religieux ou sportif entraîne une détérioration des conditions de transport pour les habitants isolés. Ce point est d'autant plus important que la population des Marquises vieillie progressivement et que les besoins d'assistance médicale régulière vont donc s'accroître au cours des prochaines années. **Comme validé dans le cahier des charges, il a donc été choisi d'intégrer une réponse en opportunité à ces besoins ponctuels.**

Dans le schéma de transport proposé, les 30 weekends restant disponibles pour des dessertes associées à des activités culturelles, religieuses et sportives ont été utilisés au mieux pour répondre aux demandes des élus. En effet, sur les 52 weekends que compte une année, 14 weekends fixes sont affectés au transport scolaire et 8 autres à minima seront nécessaires pour les opérations de maintenance préventives.

Une autre possibilité envisagée résidait dans le surdimensionnement du nombre ou la capacité d'accueil des navires utilisés pour le transport régulier des passagers. Ce surdimensionnement induirait une dégradation importante des conditions économiques associées à l'exploitation régulière.

Nous considérons donc que cette option faiblement adaptée économiquement n'a donc pas été retenue dans le cadre de l'élaboration du SDTMIM.

Enfin et à long terme, le surdimensionnement d'un navire permettant de garantir la continuité des services pendant les périodes de carénage ou en cas d'avarie d'un navire ne présentera pas les inconvénients précédents. Ce navire pourrait aussi être employé pour optimiser la prise en charge du transport des scolaires en opportunité.



3.3 Les typologies passagers et fret

3.3.1 La typologie de passager

Afin d'assurer la prise des besoins associés à l'amélioration des conditions sanitaires, nous distinguerons deux types de passagers :

- ✓ Les **personnes en situation d'urgence médicale** nécessitant une évacuation sanitaire d'urgence pour répondre à la sauvegarde de la vie humaine
- ✓ Les **patients devant accéder à une offre de soins adaptée éloignée de leur lieu de résidence** et ce hors urgences sanitaires

La garantie de la mise à niveau des conditions de vie des populations des Marquises s'applique **à tous les résidents permanents des îles Marquises** que nous considérons comme notre troisième type de passagers.

Les **scolaires** seront le quatrième type de passagers pris en compte puisqu'ils représentent un flux ponctuel important de déplacements au sein de l'archipel au début et à la fin des vacances scolaires.

Enfin, nous considérerons **les touristes et les non-résidents** comme un type de passagers à part entière. En effet, les croisiéristes, les touristes et les voyageurs d'affaires arrivant par avion seraient susceptibles de vouloir se déplacer entre les îles des Marquises en empruntant des lignes maritimes régulières ; en particulier en cas d'arrêt des liaisons aériennes qui desservent Ua Pou et Ua Huka.

3.3.2 La typologie Fret

De même pour répondre aux différents besoins en transport de fret associés aux enjeux décrit précédemment, nous considérerons dans un premier lieu **le fret embarqué par les passagers** puisqu'il permet de :

- ✓ contribuer partiellement à l'amélioration des conditions de vie en facilitant l'accès en denrées alimentaires et leur transport ;
- ✓ contribuer au développement économique en favorisant même de façon limitée la mobilité des biens entre les îles – cette mobilité sera particulièrement important pour faciliter la valorisation des



produits à forte valeur ajoutée comme les productions artistiques ; mais aussi celle des productions vivrières qui peuvent être un complément de revenu important pour certaines populations.

Au regard des types de marchandises évoqués précédemment, nous distinguerons donc deux types de fret : les produits frais nécessitant des conditions de transport spécifiques et les autres frets embarqués par les passagers (artisanat, petits matériels et équipements de consommation,) – à l'exception des hydrocarbures.

Dans un second temps et au regard des enjeux mais aussi spécificités associées au transport des hydrocarbures, nous considérerons que ces derniers représentent un type à part entière.

En considérant les impacts sur les conditions de déplacement des populations ; et en particulier celles des vallées isolées, nous considérerons les véhicules comme notre quatrième type de fret à considérer.

Enfin, une dernière catégorie de fret sera constituée, elle **regroupera le fret en vrac et le fret hors gabarits**.



3.4 La typologie de desserte et les objectifs de service

Cette étape structure les types de dessertes qui ont été considérés lors de l'élaboration du SDTMIM

3.4.1 Les dessertes «d'intérêt public»

Ces dessertes vont permettre de couvrir les besoins associés à l'accès à une offre de soins adaptée et à l'amélioration des conditions de vie de la population. Quatre îles sont donc directement concernées : Tahuata, Fatuiva, Ua Pou et Ua Huka. Ces dessertes doivent permettre aux passagers de transporter du fret embarqué – entre 50 à 100 Kg par passager.

Elles doivent être effectuées au minimum 2 fois par semaine pour couvrir les besoins sanitaires et idéalement 3 fois pour tenir compte de la volumétrie des résidents d'Ua Pou.

Les horaires associés à cette desserte doivent permettre aux résidents des îles concernées d'être au maximum à 8H00 le matin sur Nuku Hiva ou Hiva Oa et d'être de retour à la maison au maximum à 17H00.

3.4.2 Les dessertes de désenclavement

Cette desserte va permettre de couvrir les besoins associés à l'accès à une offre de soins adaptée et à l'amélioration des conditions de vie de la population qui réside dans la vallée de Hanavavae à Fatuiva. Cette desserte doit permettre aux passagers de transporter du fret embarqué – environ 50 kg par passager.

Elle doit être effectuée au minimum 2 fois par semaine pour couvrir les besoins sanitaires suivant le même principe que les dessertes «d'intérêt public».

Les horaires associés à cette desserte doivent permettre aux résidents de cette vallée isolée de prendre la correspondance pour Hiva Oa.

3.4.3 Les dessertes économiques

Ces dessertes vont permettre de couvrir les besoins associés au transport comme une des clefs de voute du développement économique des îles de l'archipel des Marquises. Elles concernent donc principalement les



touristes et visiteurs présents sur Nuku Hiva et Hiva Oa désirant se rendre sur les 4 autres îles.

Elles doivent être initiées à court terme pour ensuite progresser sur le moyen et le long terme.

Les horaires de ces dessertes offrent des départs au minimum à 7H00 le matin – idéalement 8H00 avec des retours prévus en fin d'après-midi ou en début de soirée au plus tard.

3.4.4 Les dessertes scolaires

Ces dessertes vont permettre de garantir le transport des enfants scolarisés dans le cadre strict des obligations de service associées aux compétences du Pays en matière d'enseignement.

Elles sont effectuées pour chaque période de vacances scolaires et permettent aux enfants d'arriver au plus tard le dimanche soir chez eux ou à l'internat au retour de vacances.

3.4.5 Les dessertes évènementielles et sociétales

Elles apportent une réponse aux besoins de déplacement associés à des évènements culturels, religieux ou sportifs. A long terme, elles devraient être en mesure de prendre en charge tous les évènements. Avant, les réponses apportées le seront en opportunité.



3.5 La politique de transport souhaitée par les élus de la Communauté de Commune

3.5.1 **Un réseau de transport qui doit prioritairement viser à l'amélioration des conditions de vie et sanitaires des Marquisiens**

Dans ce cadre, nous avons considéré les principes suivants pour fixer les priorités de prise en charge des dessertes dans l'élaboration du schéma directeur des transports maritimes interinsulaires.

Tout d'abord, il conviendra de **garantir un service minimum pour les dessertes «d'intérêt public»**.

Le niveau de service de ces **mêmes dessertes sera adapté en fonction du nombre de bénéficiaires** et de leurs habitudes de déplacement.

Les dessertes scolaires devront permettre **d'assurer le niveau de service attendu du Pays aux Marquises** au regard de ses compétences en matière d'enseignement. La prise en charge des flux entre les 2 îles principales des Marquises pourra intervenir dans un second temps. La prise en charge des **transferts vers d'autres archipels ne sera pas prise en compte** dans l'élaboration du schéma de transport maritime au-delà des connexions avec le réseau de transport aérien inter archipel.

Un **service minimum pour les dessertes de désenclavement** des vallées qui sera le même que celui des dessertes «d'intérêt public».

Dans un premier temps, **garantir la prise en charge partielle des besoins associés au transport de fret** ; les moyens qui seront employés pour les dessertes «d'intérêt public» doivent permettre aux populations **de transporter du fret alimentaire en frais et du petit fret**.

Ce service de fret devra à plus long terme être adapté pour **prendre en charge les hydrocarbures, des véhicules** et les autres types de fret.

Le niveau de service pour **les dessertes sociétales et événementielles sera adapté en fonction des opportunités** et des contraintes associées aux autres dessertes prioritaires tout en permettant la prise en charge de tous les événements à long terme.



Le niveau de service pour la prise en charge des **urgences sanitaires** sera **fonction de la disponibilité des moyens navigants**.

3.5.2 Une nécessité impérieuse pour les marquisiens, que le transport maritime «d'intérêt public» soit accessible à tous les résidents

En matière de politique tarifaire, nous avons considéré les expériences passées qui montrent que le **service pour les marquisiens ne peut pas être facturé au prix de revient**. Les îles de Fatuiva et Tahuata ont par le passé toutes les deux mises en place un service régulier entre leur île et Hiva Oa. Les collectivités ont toutes deux fait face à des problèmes récurrents de **remplissage des navires** du fait d'une politique tarifaire considérée comme trop importante au regard des autres possibilités.

De même, les expériences passées montrent que des choix techniques (type de navires, catégorie d'homologation, niveau de service, ...) conditionnent les coûts associés aux services ou l'offre de siège donc la politique tarifaire.

Les élus ont donc considéré que la **tarification envisagée doit assurer la participation des populations tout en pérennisant le coût actuel du transport** pour ces derniers.

Dans ce cadre, la tarification devra être calquée sur les coûts actuels du transport pour les résidents quand ils empruntent un navire dont l'affrètement a été payé par la CPS.

La tarification envisagée doit veiller à **différencier les prix en fonction de la typologie de passagers**. Les résidents des marques **doivent bénéficier de tarifs préférentiels** à l'inverse des visiteurs et des touristes.



4 La consistance du réseau cible

4.1 La présentation des lignes maritimes dans l'archipel des Marquises

4.1.1 La vision globale du réseau

Le scénario retenu permet de couvrir immédiatement:

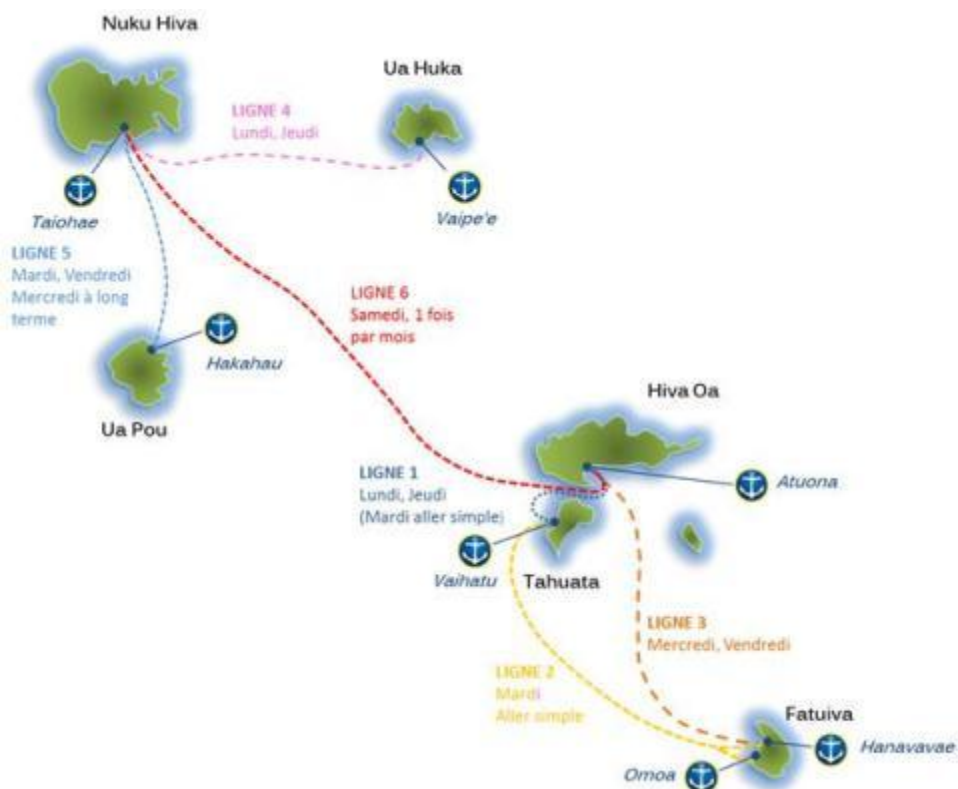
- les dessertes «d'intérêt public»
- les dessertes scolaires

Les dessertes scolaires sont assurées le samedi et le dimanche avec les mêmes navires que ceux utilisés pour les dessertes «d'intérêt public».

Les dessertes économiques initiées à court terme sont largement renforcées à moyen et long terme.

Les dessertes de fret et les dessertes événementielles sont couvertes à long terme uniquement sur la base d'un navire mixte passager / fret. Dès sa mise en service, ce navire effectuera la moitié des services au nord et la moitié de ceux du sud. En conséquence, il ralliera une fois par mois les îles de Nuku Hiva et de Hiva Oa.

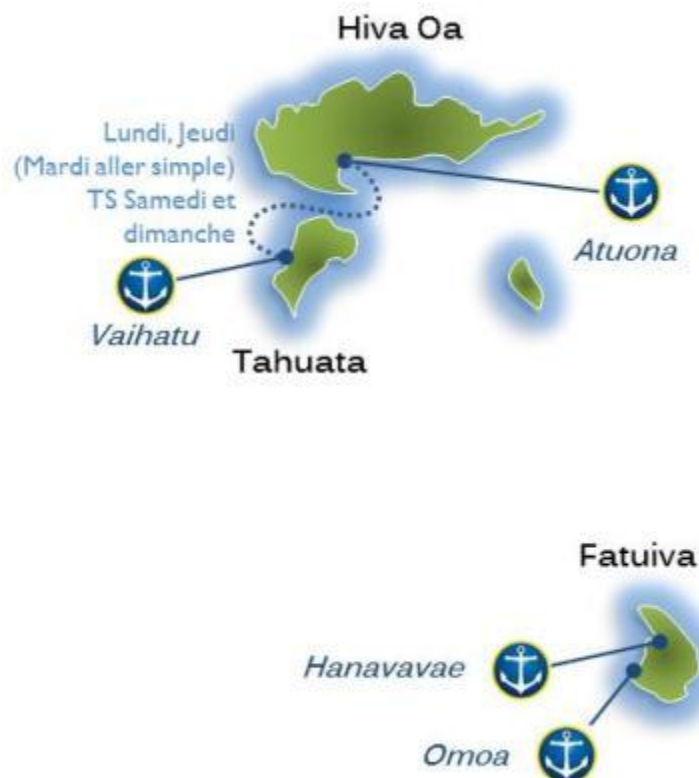




4.1.2 La consistance de la ligne HIVA OA - TAHUATA

Le trajet maritime :





Les jours de service et les horaires :

	court terme		moyen terme		long terme	
Lundi / Jeudi						
	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée
HO -> T	4h45 16h15	5h30 17h	4h45 16h15	5h30 17h	4h45 16h15	5h30 17h
T -> HO	6h 17h30	6h45 18h15	6h 17h30	6h45 18h15	6h 17h30	6h45 18h15
Mardi						
	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée
HO -> T	8h	8h45	8h	8h45	8h	8h45
Samedi AT ou Transport scolaire 7 fois par an (début de vacances)						
	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée
HO -> T	10h	10h45	10h	10h45	10h	10h45
T -> HO	11h15	12h	11h15	12h	11h15	12h
Dimanche AT ou Transport scolaire 7 fois par an (fin de vacances)						
	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée
HO -> T	6h	6h45	6h	6h45	6h	6h45
T -> HO	7h15	8h	7h15	8h	7h15	8h



4.1.3 La consistance de la ligne HIVA OA – TAHUATA - FATUIVA

Le trajet maritime :



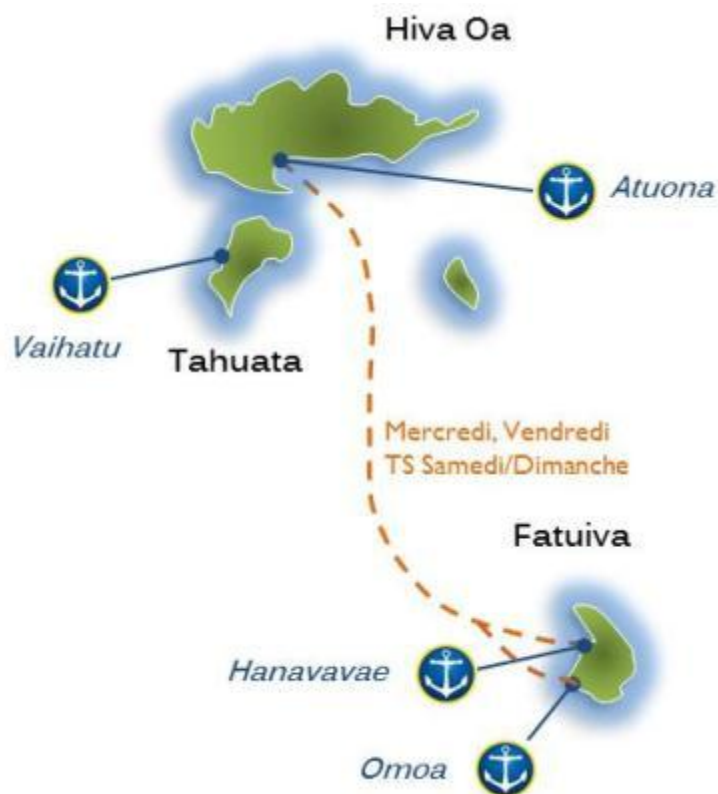
Les jours de service et les horaires :

	Court terme		Moyen terme		long terme	
Mardi						
	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée
HO -> T	8h	8h45	8h	8h45	8h	8h45
T -> F	13h	16h15	13h	16h15	13h	16h15



4.1.4 La consistance de la ligne HIVA OA - FATUIVA

Le trajet maritime :



Les jours de service et les horaires :

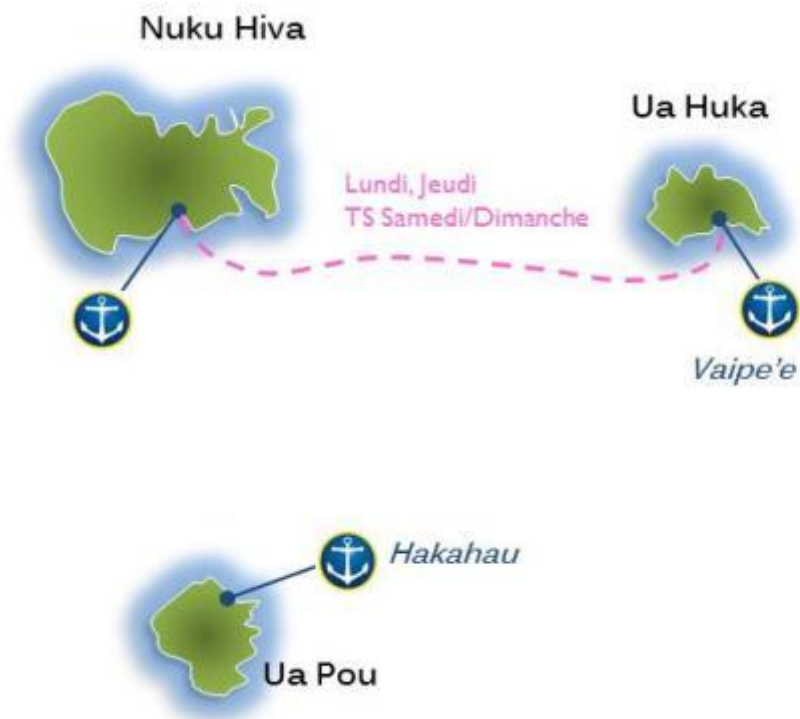


	court terme		moyen terme		long terme	
Mercredi						
	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée
F -> HO	5h 17h30	8h 20h30	5h 13h30 20h	8h 16h 23h	5h 13h30 20h	8h 16h30 23h
HO -> F	14h	17h	10h 16h30	13h 19h30	10h 17h	13h 20h
Vendredi						
	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée
HO -> F	1h30 15h30	4h30 18h30	1h30 15h30	4h30 18h30	1h30 8h30 15h30	4h30 11h30 18h30
FH -> HO	5h 19h	8h 22h	5h 19h	8h 22h	5h 12h 19h	8h 15h 22h
Samedi AT ou Transport scolaire 7 fois par an (début de vacances)						
	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée
HO -> F	3h	6h	3h	6h	3h	6h
F -> HO	6h30	9h30	6h30	9h30	6h30	9h30
Dimanche AT ou Transport scolaire 7 fois par an (fin de vacances)						
	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée
HO -> F	12h	15h	12h	15h	12h	15h
F -> HO	15h30	18h30	15h30	18h30	15h30	18h30

4.1.5 La consistance de la ligne NUKU HIVA – UA HUKA

Le trajet maritime :





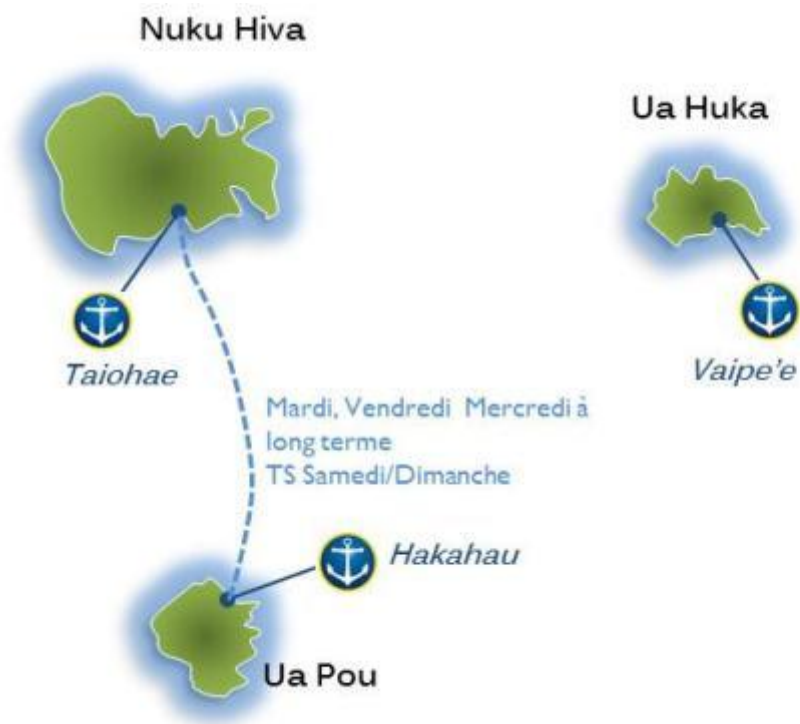
Les jours de service et les horaires :

	court terme		moyen terme		long terme	
Lundi						
	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée
NH -> UH	2h 16h	4h30 18h30	2h 9h 16h	4h30 11h30 18h30	2h 9h 16h	4h30 11h30 18h30
UH -> NH	5h 19h	7h30 21h30	5h 12h 19h	7h30 14h30 21h30	5h 12h 19h	7h30 14h30 21h30
Jeudi						
	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée
NH -> UH	2h 16h	4h30 18h30	2h 16h	4h30 18h30	2h 9h 16h	4h30 11h30 18h30
NH -> UH	5h 19h	7h30 21h30	5h 19h	7h30 21h30	5h 12h 19h	7h30 14h30 21h30
Samedi AT ou TS						
	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée
NH -> UH	3h30	6h	3h30	6h	3h30	6h
UH -> NH	6h30	9h	6h30	9h	6h30	9h
Dimanche AT ou TS						
	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée
NH -> UH	12h30	15h	12h30	15h	12h30	15h
UH -> NH	15h30	18h	15h30	18h	15h30	18h



4.1.6 La consistance de la ligne NUKU HIVA – UA POU

Le trajet maritime :



Les jours de service et les horaires :



	court terme		moyen terme		long terme	
	Mardi					
	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée
NH -> UP	2h30 15h	4h30 17h	2h30 9h 15h	4h30 11h 17h	2h30 9h 15h	4h30 11h 17h
UP -> NH	5h 17h30	7h 19h30	5h 11h30 17h30	7h 13h30 19h30	5h 11h30 17h30	7h 13h30 19h30
	Mercredi					
	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée
NH -> UP					9h	11h
UP -> NH					18h	20h
	Vendredi					
	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée
NH -> UP	2h30 9h 15h	4h30 11h 17h	2h30 9h 15h	4h30 11h 17h	2h30 9h 15h	4h30 11h 17h
UP -> NH	5h 11h30 17h30	7h 13h30 19h30	5h 11h30 17h30	7h 13h30 19h30	5h 11h30 17h30	7h 13h30 19h30
	Samedi AT ou Transport scolaire 7 fois par an (début de vacances)					
	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée
NH -> UP	9h30	11h30	9h30	11h30	9h30	11h30
UP -> NH	12h	14h	12h	14h	12h	14h
	Dimanche AT ou Transport scolaire 7 fois par an (fin de vacances)					
	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée
NH -> UP	7h	9h	7h	9h	7h	9h
UP -> NH	9h30	11h30	9h30	11h30	9h30	11h30

4.1.7 La consistance de la ligne NUKU HIVA – HIVA OA

Le trajet maritime :





Les jours de service et les horaires :

	Samedi (1 fois tous les 2 mois au départ de Nuku hiva)		Samedi 4 fois par an Début vacances		Dimanche 4 fois par an Fin de vacances	
	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée
NH -> HO	1h 16h	7h 22h	00h	6h30	8h30	15h
HO -> NH	8h 22h30	14h 4h30	7h	13h30	15h30	22h

	Samedi (1 fois tous les 2 mois au départ de Hiva Oa)		Samedi 4 fois par an Début vacances		Dimanche 4 fois par an Fin de vacances	
	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée
HO -> NH	1h 16h	7h 22h	00h	6h30	8h30	15h
NH -> HO	8h 22h30	14h 4h30	7h	13h30	15h30	22h



4.1.1 Les organisations pour répondre aux besoins induits par les événements culturels, religieux ou sportifs

Comme souhaité par les élus, il a été considéré comme très important, d'un point de vue sociétal, de soutenir les manifestations événementielles (culturelles, religieuses ou sportives) en apportant une réponse aux besoins de transport induits par ces manifestations.

Dans ce cadre, nous avons privilégié l'utilisation des lignes régulières pour répondre à la demande puis envisagé la mise en place de liaisons spécifiques à la manifestation.

Pour autant et comme spécifié dans le cahier des charges validé en fin de mission 2, il ne nous semble pas envisageable d'annuler des rotations régulières pour répondre à ces besoins – tout au plus d'annuler la dernière ou la première rotation journalière quand aucune autre solution n'est possible. A la demande de la CODIM, nous avons quand même identifier des possibilités d'organisation.

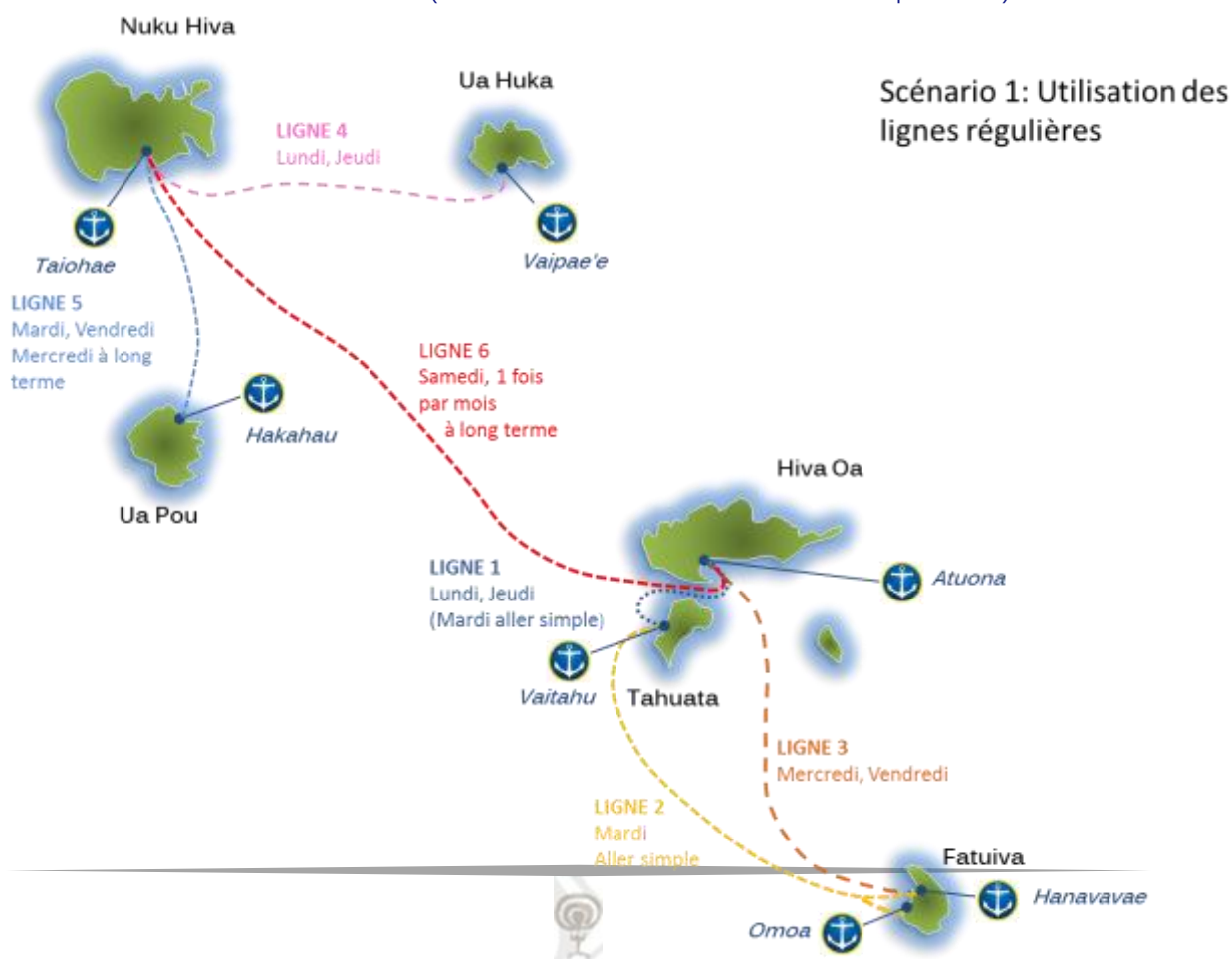
Pour les affrètements spécifiques, nous avons estimé les coûts d'affrètement sur la base des coûts horaires de fonctionnement de chaque navire donc sur la base d'un prix de revient brut.

Estimation du coût de fonctionnement à l'heure (en F/h)				
Navire	Capacité En pax	À court terme	À moyen terme	À long terme
Tahuata Nui	60 ou 12*	44 280		
Futur Bateau Nord	50 à 60	42 430	37 290	55 800
Futur Bateau Sud	70 à 80		44 470	69 290
Navire Mixte Fret/Passagers	100			58 150
Petit bateau moteur	10	41 740	41 740	41 740
* Selon la navigation (plus que 12 pax en capacité pour navigation hauturière)				



Nous avons travaillé plusieurs scénarii associés aux manifestations selon les volumétries de déplacement engendrées par les divers évènements :

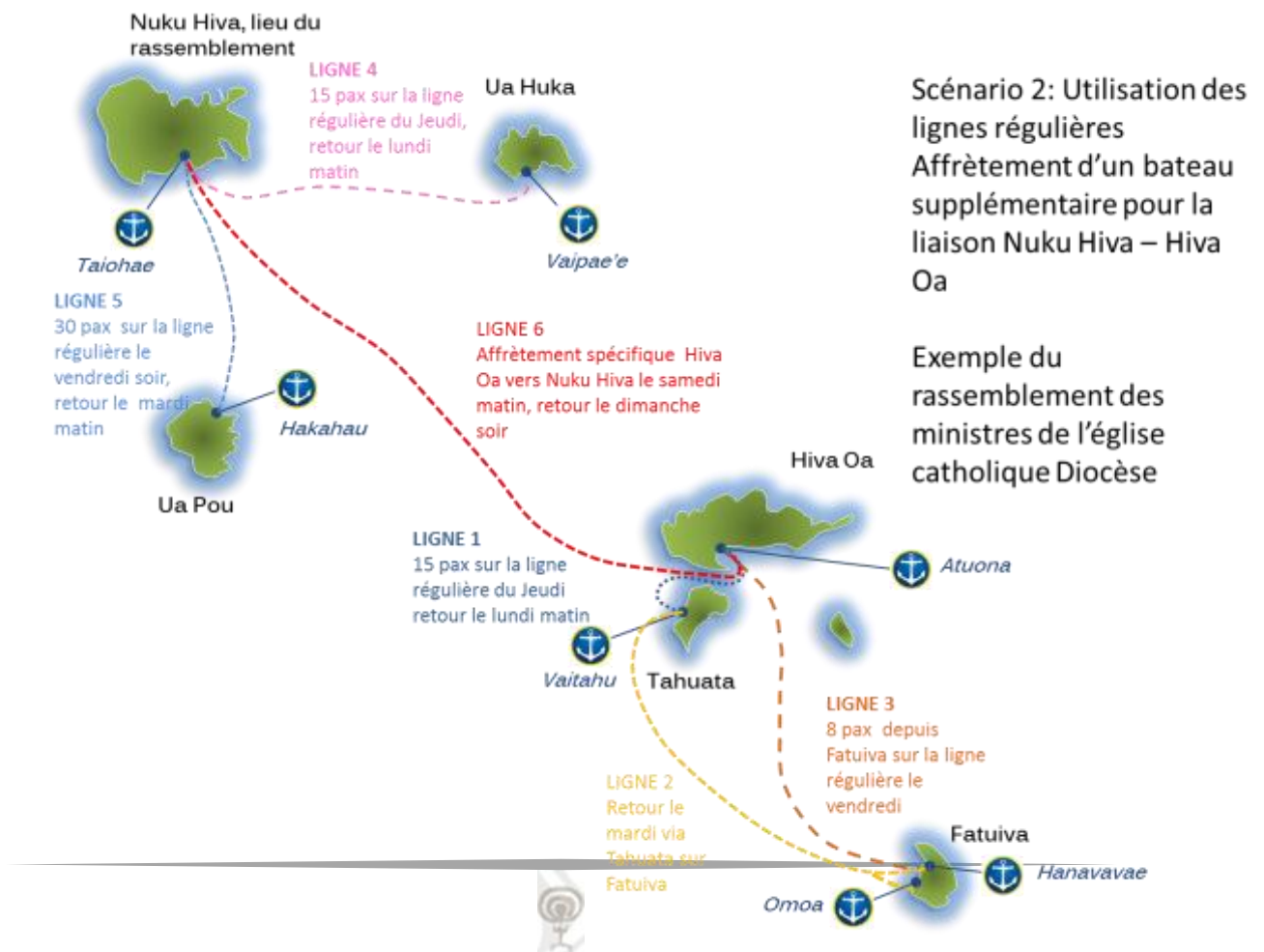
- La première organisation (scénario 1) est associée aux manifestations qui peuvent être prises en charge sans mise à disposition de moyens spécifiques. Ceux sont les manifestations pour lesquelles la volumétrie de déplacements peut être absorbée exclusivement par l'utilisation des lignes régulières. Cette solution présente l'avantage d'augmenter les recettes usagers sans induire de coûts d'exploitation supplémentaires ; en revanche, elle peut parfois contraindre les voyageurs à effectuer une escale avant d'atteindre leur destination finale. Vous trouverez ci-après la liste des manifestations concernées par ces modalités :
 - Le tournoi de pétanque à Nuku Hiva via la ligne n°5.
 - Les colonies de vacances (Ua Pou et Nuku Hiva) via l'utilisation des lignes régulières du vendredi et du lundi.
 - Le Foot inter- Marquises sud (Hiva Oa).
 - District foot (Ua Pou en octobre et Ua Huka en septembre)



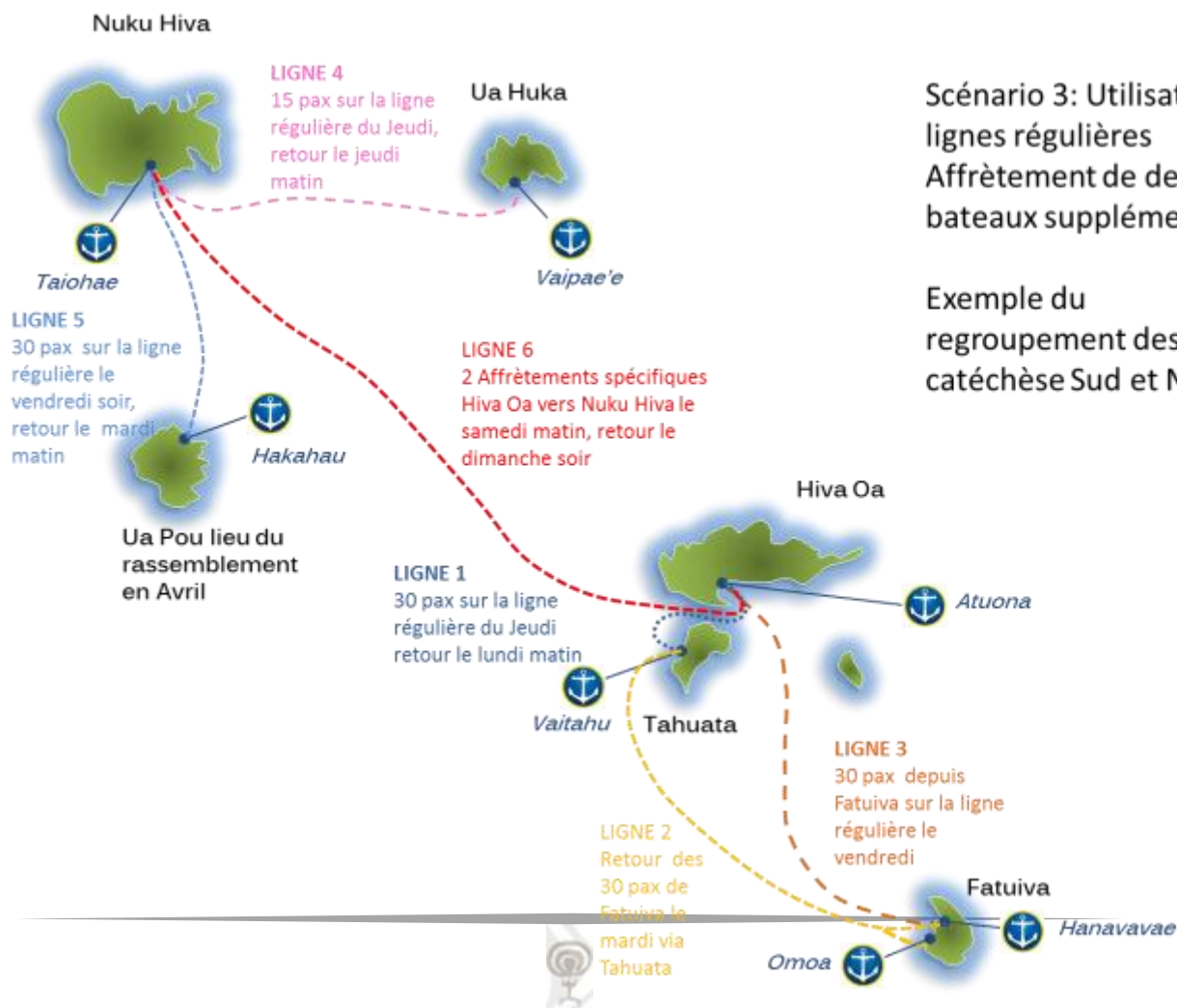
- La seconde organisation (scénario 2) est associée aux manifestations plus grande ampleur qui engendrent des volumétries de déplacements plus conséquentes auxquelles il n'est pas envisageable de répondre uniquement par l'utilisation des lignes régulières. Ces besoins en déplacements seront partiellement couverts par les lignes régulières et partiellement par l'affrètement spécifique d'un navire sans pour autant affecter les services réguliers. Ce scénario induit donc des coûts d'exploitation supplémentaires associés à l'affrètement d'un navire pour des rotations spécifiques principalement pour le tronçon Nuku Hiva – Hiva Oa. Vous trouverez ci-après la liste des manifestations concernées par ces modalités :

- L'ensemble des événements sportifs VAKA
- Le rassemblement des ministres catholiques diocèse

Dans l'exemple pris : l'affrètement spécifique résiderait dans le fait de disposer du navire du groupe des îles du sud directement le samedi matin en direction de Nuku Hiva (départ de Hiva Oa)



- La troisième organisation (scénario 3) est associée à des manifestations importantes qui engendrent des volumétries de déplacements encore plus conséquentes que précédemment auxquelles il n'est pas envisageable de répondre uniquement par l'utilisation des lignes régulières et l'affrètement d'un seul navire. Les flux internes aux groupes d'île Nord et Sud induit par ces manifestations ne peuvent pas être totalement absorbés par l'utilisation des lignes régulières, il sera alors nécessaire de recourir à l'affrètement de 2 navires supplémentaires en complément des lignes régulières. Il faudra programmer des rotations spécifiques avec les bateaux nord et sud ce qui entraînera l'annulation des derniers et/ou premiers voyages de la semaine. Les coûts d'affrètement seront encore plus importants que dans l'organisation précédente en raison de la mise en place de navires « à vide ». Sont concernées par ces modalités le regroupement TE VAI PUNA et potentiellement le rassemblement des catéchèses sud et nord.

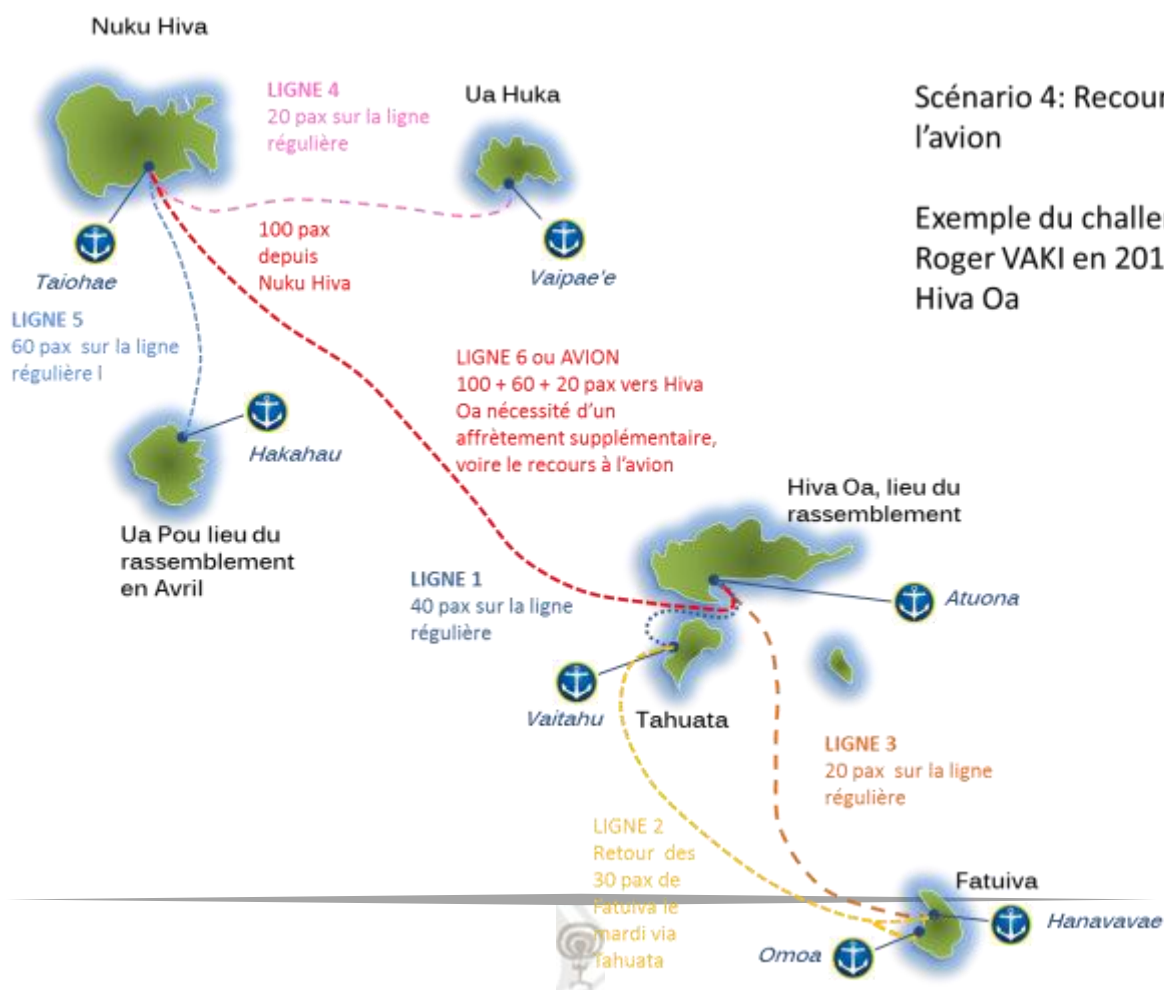


**Scénario 3: Utilisation des lignes régulières
Affrètement de deux bateaux supplémentaires**

Exemple du regroupement des catéchèse Sud et Nord

- La quatrième organisation (scénario 4) est associée aux manifestations de très grande ampleur avec des volumétries de déplacements largement supérieures aux capacités cumulées des 2 navires avant le renouvellement de celui du Sud– soit plus de 180 pax sur un tronçon pendant les 5 prochaines années.

Dans ces cas, il nous semble opportun de transporter une partie des passagers par avion ou alors planifier plus finement les déplacements en bateau donc prévoir une organisation des manifestations qui permette d'accueillir les participants plusieurs jours avant et après la manifestation pour qu'ils puissent utiliser les lignes régulières et les affrètements spécifiques. Une autre solution réside dans l'annulation des dessertes régulières 1 ou 2 jours avant et après la manifestation. Ces organisations seront spécifiques à l'île sur laquelle se déroule l'évènement et le volume de passagers à prendre en charge. Sont concernées par ces modalités le challenge Roger VAKI, le mini festival des Arts et le festival des Arts.



4.1.2 La continuité de service sur le réseau maritime

La continuité des services est avant tout associée à l'existence de moyens de remplacement en cas d'indisponibilité d'un autre navire.

A court terme, il est prévu de remettre aux normes le Tahuata Nui puis d'assurer la construction et la mise en service d'un navire à passager pour le groupe d'îles du Nord.

A moyen terme, un nouveau navire à passager sera mis en service en remplacement du Tahuata Nui. L'arrivée de ce dernier navire à passager permettra de disposer d'une flotte de 3 navires pour assurer le transport de passagers. Le Tahuata Nui sera pendant cette période utilisé comme navire de remplacement en cas d'indisponibilité d'un des deux autres navires (carénage, maintenance corrective ou préventive). Il pourra de plus être largement affrété pour répondre aux besoins de transport associés aux événements culturels, religieux ou sportifs.

La mise en service du navire de fret interviendra à long terme.

Dès sa mise en service, ce navire effectuera la moitié des rotations du navire du groupe des îles du nord et la moitié de celles du navire du groupe des îles du sud. En conséquence, il ralliera une fois par mois les îles de Nuku Hiva et de Hiva Oa. L'utilisation de ce navire sera alors privilégiée en cas d'avaries ou pendant les arrêts techniques des autres navires (carénage ou maintenance corrective ou préventive). Le Tahuata Nui pourra alors être vendu.



5 La synthèse décisionnelle

5.1 Eléments clefs sur les aspects règlementaires et contractuels

- **Mise en place et lancement de l'exploitation du réseau** : Aux termes des dispositions de l'article L. 5214-16 du code général des collectivités territoriales, la communauté de communes exerce de plein droit, au lieu et place des communes membres, pour la conduite d'actions d'intérêt communautaire, des compétences relevant de l'aménagement de l'espace et des actions de développement économique intéressant l'ensemble de la communauté.

Elle devient compétente ainsi en matière de « le transport entre les îles et l'assistance à maîtrise d'ouvrage, si les communes membres sont dispersées sur plusieurs îles ».

C'est en application de ces dispositions que le Haut-Commissaire de la République en Polynésie française a créé la CODIM regroupant les communes de FATUIVA, HIVA OA, NUKU HIVA, TAHUATA, UA HUKA et UA POU afin de leur permettre d'assumer ensemble une série de compétences, dont notamment celle du transport maritime entre les îles. (Arrêté n° HC 867 DIPAC du 29/11/2010)

Le statut d'autonomie rappelle que l'Etat et la Polynésie française peuvent apporter leur concours technique et financier aux communes (art. 2 et 54 de la loi organique et article 10 de la loi simple).

Dans le cadre de l'exploitation d'un service public de transport entre les îles comprises dans le périmètre de la CODIM, cette dernière pourrait solliciter des aides financières tant de l'Etat qu'à de la Polynésie française en mettant en exergue la contribution inhérente dudit projet à l'intégration sociale et territoriale des Iles Marquises et par voie de conséquence, au sein de la Polynésie française.

Dans un premier temps, il apparaît que le mode de gestion directe (la régie) par un syndicat mixte ouvert (SMO), serait l'une des solutions les mieux adaptées pour l'exploitation du service public de



transport de la CODIM. Elle permettra entre autre de disposer rapidement d'une partie des équipages naviguant sur la flottille administrative du Pays.

D'une part, le choix de la régie permettrait au syndicat mixte ouvert, dans un premier temps, de débiter rapidement l'exploitation de son service, d'autre part, de valider les évaluations des recettes commerciales ainsi que celles des charges d'exploitation, donc les possibilités de lancement d'un contrat d'affermage (pour lequel les recettes doivent représenter au moins 20%).

En effet, dans le cas où la rémunération de l'exploitant ne serait pas substantiellement assurée par les résultats de l'exploitation, le substantiel étant fixé à 20%, le SMO sera contrainte de recourir à une procédure de passation d'un marché de prestation de service, qui ne nous semble absolument pas adapté.

Dans un second temps, après cette phase d'expérimentation, le SMO pourrait confier l'exploitation du service public de transport à un délégataire de service public dans le cadre d'un contrat d'affermage ou avoir recours à un marché de prestation de service.

Le SMO confiera donc la gestion dudit service public à un fermier ; cette délégation de service public présentant le double avantage de la simplicité et de la responsabilisation du cocontractant.

D'une part, elle décharge la collectivité de la gestion du service, dont le délégataire assume la responsabilité technique, professionnelle et commerciale. A ce titre, le fermier n'a pas à financer, en principe, les ouvrages ou équipements nécessaires au fonctionnement du service public : il ne supporte pas les frais du premier établissement. La personne publique affermant est et demeure donc propriétaire des navires achetés à cet effet – navires qui auront été achetés par le SMO.

D'autre part, le délégataire est incité à la performance dans la mesure où il est intéressé au développement du service et à l'augmentation de sa fréquentation.

En outre, le manque de moyens propres du SMO justifierait la décision de déléguer la gestion du service public.



- **Modifier les statuts originels de la CODIM³** : Avant d'entreprendre toute action, la CODIM **doit absolument modifier ses statuts** afin de ne pas être seulement compétente pour participer à la réalisation d'un schéma de transport mais d'être l'autorité organisatrice des transports au sein de son territoire. Pour ce faire la CODIM, au vu des dispositions de l'article 43 de la loi organique du 27 février 2004 et au vu de l'avis du CE n° 373484 du 26 septembre 2006, est compétente pour exercer sa compétence de transport au sein de son territoire. Si la CODIM souhaite créer et gérer un tel service, elle va devoir modifier ses statuts le conseil des ministres n'a pas à intervenir dans cette procédure puisque l'on ne touche pas aux compétences de la Polynésie. Bien évidemment, toutes les compétences (de gestion) communale ou intercommunale doivent respecter les règles posées par la Polynésie. Cela résulte de la jurisprudence constante en la matière. D'ailleurs, c'est ce que rappelle l'avis du CE n° 373484 du 26 septembre 2006. En effet, la Haute Assemblée souligne bien que si les communes peuvent « organiser des services de transport », la Polynésie demeure compétente pour « réglementer » ces matières. La CODIM pourra, donc, après modification de ses statuts, devenir compétente pour organiser le transport interinsulaire sur son territoire. Cette compétence lui permettra entre autres d'imposer des lignes, des fréquences et des conditions de desserte, mais aussi de spécifier la politique tarifaire qui sera adoptée.
- **Négocier un transfert des moyens financiers du Pays et de la CPS vers la CODIM** : L'obtention des moyens financiers alloués aujourd'hui au transport des élèves et des patients au sein des îles Marquises doit être considérée comme étant la condition sine qua non de mise en œuvre du SDTMIM.

Aussi la CODIM devra au plus vite préparer un dossier visant à démontrer au Gouvernement et à la CPS que ce transfert de fond aura un double impact :

³ Partie rédigée par KHER Consultants en collaboration avec Alain MOYRAND



- Un transfert synonyme d'économie : il nous semble primordial d'axer l'argumentation de la CODIM vers la démonstration que ce transfert de fonds sera une source d'économie pour le Pays et la CPS par rapport à la situation actuelle
- Un transfert synonyme de sécurité et de régularité : la CPS affrète aujourd'hui des navires qui ne sont pas adaptés au transport de personnes en haute mer (navire n'ayant l'agrément Catégorie 1) la mise en place d'un service régulier répondant aux normes de sécurité sera pour la CPS l'assurance de la bonne exécution de ses compétences.

Pour la CODIM et le Pays, ces transferts financiers rentrent dans le cadre de la délégation de compétence au profit du SMO (article 55). Pour la CPS, ces transferts prendront probablement la forme de conventions.

- **Créer un syndicat mixte avec le pays**

L'avantage principal du SMO réside dans le choix des organismes impliqués (soit à la fois la CODIM et le Pays) et dans la liberté de rédaction des statuts et règles de fonctionnement ; donc de la participation financière de chacune des parties.

En revanche l'inconvénient majeur est l'obligation pour le SMO d'obéir aux règles de transparence financière, celui-ci étant soumis au même contrôle administratif et budgétaire que les communes.

- **Présenter un dossier de financement pour l'achat du ou des navire(s) auprès des représentants de l'Etat et lancer un appel à la concurrence pour l'achat du ou des navire(s).**

Il est possible pour le SMO de présenter un dossier visant à obtenir une subvention pour l'acquisition d'un (ou des) navire(s).

Afin de respecter la réglementation relative à l'achat public, le SMO se doit lancer un appel d'offre destiné à acquérir un (ou des) navires.

- **Adopter une tarification pour les services proposés**



Dans un premier temps le syndicat mixte doit définir et fixer une politique tarifaire. Une politique tarifaire s'exprime par le choix de plusieurs éléments étroitement liés :

- Le niveau de tarification, c'est-à-dire le prix de base qui servira de référence à l'exécution du service,
- La structure de tarification. Celle-ci définit la nature et la différenciation tarifaire et peut intervenir sur deux critères. Sur le type de trajet réalisé et sur la catégorie d'usagers. Il est d'usage de distinguer les modulations tarifaires à but commercial pour augmenter les recettes (ex : pour les non-résidents) et des modulations tarifaires ayant vocation à permettre l'accès au plus grand nombre.

En réponse à vos demandes, nous vous avons livré 3 modèles de référence démontrant la sensibilité du modèle aux variations tarifaires – entre autres sur la base d'une variation associée aux temps de trajet pour les résidents des Marquises.

- **Lancer l'exploitation du réseau en régie par le SMO avec le Tahuata Nui et le personnel naviguant du Pays.**
- **Effectuer une demande de remise aux normes de sécurité :** La mise en place d'un service de transport aux îles Marquises doit être liée à une remise aux normes des principales installations maritimes afin que l'embarquement et le débarquement des passagers s'effectuent en toute sécurité.
- **Mettre en place et lancer le contrat d'affermage.** Pour ce faire, le syndicat mixte devra au préalable définir sa politique tarifaire. Elle pourra pour se faire s'appuyer par la jurisprudence du CE du 5 octobre 1984 « Commissaire de la République de l'Ariège ».



5.2 Eléments clefs associés aux infrastructures existantes

Dans le tableau ci-dessous, est présentée la synthèse des actions à réaliser sur les infrastructures existantes à court, moyen et long terme. Chaque île devra disposer d'une infrastructure maritime accessible quel que soit le temps et les conditions de mer.

Actions à réaliser à court terme	Actions à réaliser à long terme	Actions à réaliser à long terme
- Etudes environnementales, de faisabilité et de dimensionnement technique pour les infrastructures à moyen terme - Réhabilitation des quais (accostage, débarquement de Hiva Oa, Ua Pou et Nuku Hiva, Tahuata) - Adaptation des équipements des quais - Réalisation de l'aménagement des zones d'accostage et débarquement - Dragage (Vaipae'e, Hanavavae, Omoa)	- Réalisation d'infrastructures (Ua Huka, Hane) - Etudes environnementales, de faisabilité et de dimensionnement technique pour les infrastructures à long terme	- Réaménagement et rénovation des rampes Ro-Ro restantes (Hiva Oa, Ua Huka et Ua Pou)

5.3 Eléments clefs sur la futur organisation et les moyens humains associés

5.3.1 Les moyens nécessaires au fonctionnement de la CODIM

Le tableau ci-dessous fait la synthèse du personnel nécessaire au fonctionnement de la CODIM à court, moyen et long terme. Un gestionnaire de contrat sera nécessaire afin de veiller à la mise en place du contrat, puis à moyen terme des agents communaux veilleront à l'exécution du service et du respect de la politique tarifaire.



	Urgence	Court terme	Moyen terme	Long terme
Personnel	1 gestionnaire de contrat	1 gestionnaire de contrat	1 gestionnaire de contrat 3 agents communaux	1 gestionnaire de contrat 6 gents communaux

Sur la base de la réglementation applicable en Polynésie Française, et faisant suite aux conseils des Affaires Maritimes de Papeete, le tableau ci-dessous fait la synthèse des moyens humains nécessaire à l'exploitation des navires à court, moyen et long terme.

	Court terme	Moyen terme	Long terme
Personnel à terre (Capitaine d'armement, Secrétaire)	2	2	2
Nb de bordée Officiers	3	3	3,5
Nb de bordée Matelots	5	5	5

Comme demandé, nous avons étudié la possibilité d'intégrer dans les équipages naviguant les officiers et les matelots actuellement affectés sur le Tahiti Nui 7. Si cette option présente l'avantage de simplifier les négociations avec le Pays, nous ne pouvons toutefois pas la recommander pour plusieurs raisons :

- La surqualification des officiers au regard des caractéristiques du Tahiti Nui 7 (en poussant le trait, les émoluments d'un capitaine expérimenté du Tahiti Nui 7 pourrait permettre de rémunérer 2 jeunes capitaines),
- Des personnels qui de par les services effectués ne sont que peu orienté vers la performance (technique, économique, relation client) donc peu adaptés au niveau et conditions de service ciblés,
- La difficulté juridique de mettre à disposition d'un armateur privé des agents publics ne représentant qu'une partie des équipages.



5.4 Eléments clefs sur les navires du réseau

Le tableau présenté ci-dessous, fait la synthèse sur les matériels navigants (les divers navires sont présentés)

Navires existants	Navires à passagers	Navires de désenclavement	Navire mixte passagers/fret
- Le Tahuata Nui - 60 places - Doit obtenir l'homologation des Affaires Maritimes	- 2 navires qui devront avoir une longueur entre 15 et 20 m - 50 à 60 places pour le bateau des îles du Nord - 70 à 80 places pour celui des îles du Sud - Entre 50 et 100 kg de fret par personne - Motorisation 750 kW max pour une vitesse commerciale entre 10 et 15 nds	- Speed boat entre 8 et 10 mètres. - Capacité de charges 500 kg - Tirant d'eau 50 cm à pleine charge - Vitesse commerciale entre 15 et 20 nds	- Capacité de charge de plusieurs dizaines de tonnes (véhicules, engins, hydrocarbures, vrac...) - Offre de siège de 100 places - Vitesse de motorisation entre 10 et 15 noeuds

5.5 Eléments clefs associés au financement du réseau de transport

Des partenariats institutionnels absolument indispensables à la faisabilité financière du projet

Les différentes analyses réalisées nous amènent à considérer comme absolument nécessaire que la CODIM puisse bénéficier d'aides à l'investissement.

Dans le modèle de référence considéré, la CODIM devra subventionner annuellement l'exploitant à hauteur de 122 MXPf à court terme et jusqu'à 212 MXPf (à long terme) ; sommes auxquelles il conviendra d'ajouter



celles associées au fonctionnement interne de la CODIM et au renouvellement de sa flotte de navires.

A long terme, l'ouverture **des lignes de fret double les besoins de financements** alors que les **recettes prévisionnelles associées à ce nouveau service sont globalement faibles**. Dès lors, nous considérons indispensable d'analyser à nouveau l'opportunité et la soutenabilité financière de ce service de fret avant d'acquérir le navire mixte passager / fret.

Vous trouverez ci-dessous une estimation annuelle des besoins de financement consolidés de la CODIM et de leur évolution à court, moyen et long terme (hors coûts d'administration du réseau) :

BESOINS FONCTIONNEMENT + INVESTISSEMENTS	Court terme	Moyen terme	Long terme
Déficit annuel d'exploitation	- 122 595 148 XPF	- 65 150 421 XPF	- 225 905 778 XPF
Déficits annuels investissements	- 10 375 000 XPF	- 17 298 333 XPF	- 25 436 944 XPF
Bilan annuel fonctionnement	- 132 970 148 XPF	- 82 448 755 XPF	- 251 342 723 XPF

Il convient de noter que pour les investissements, nous avons considéré une aide cumulée de 60%. Ce taux correspond à l'obtention d'une double défiscalisation (au regard des coûts prévisionnels pour remplacer le Tahiti Nui 7) et à un potentiel d'aide qui nous semble largement atteignable par le Pays et l'Etat.

Pour rappel, le déficit annuel à court terme représenterait environ 132 MXPF et correspond à la mise en route d'un nouveau service et à l'acquisition de nouveaux navires, donc à des investissements importants pour la collectivité.

A moyen terme, les résultats permettent de réduire le déficit à 82 MXPF. En effet, il n'y a pas d'investissements supplémentaires dans les moyens navigants et les recettes usagers augmentent fortement ; elles compensent donc plus largement les déficits d'exploitation.



Le bilan annuel à long terme atteint un déficit de 251 MXPf environ. Ce déficit est principalement imputable à l'achat et à la mise en service du navire mixte passagers – fret, ce qui implique le recrutement d'un demi équipage supplémentaire.



6 L'analyse détaillée des aspects réglementaires et contractuels

6.1 La modification des statuts originels de la CODIM⁴

Avant d'entreprendre toute action, la CODIM **doit absolument modifier ses statuts** afin de ne pas être seulement compétente pour participer à la réalisation d'un schéma de transport mais d'être l'autorité organisatrice des transports au sein de son territoire. Pour ce faire la CODIM, au vu des dispositions de l'article 43 de la loi organique du 27 février 2004 et au vu de l'avis du CE n° 373484 du 26 septembre 2006, est compétente pour exercer sa compétence de transport au sein de son territoire. Si la CODIM souhaite créer et gérer un tel service, elle va devoir modifier ses statuts le conseil des ministres n'a pas à intervenir dans cette procédure puisque l'on ne touche pas aux compétences de la Polynésie. Bien évidemment, toutes les compétences (de gestion) communale ou intercommunale doivent respecter les règles posées par la Polynésie. Cela résulte de la jurisprudence constante en la matière. D'ailleurs, c'est ce que rappelle l'avis du CE n° 373484 du 26 septembre 2006. En effet, la Haute Assemblée souligne bien que si les communes peuvent « organiser des services de transport », la Polynésie demeure compétente pour « réglementer » ces matières. La CODIM pourra, donc, après modification de ses statuts, devenir compétente pour organiser le transport interinsulaire sur son territoire. Cette compétence lui permettra entre autres d'imposer des lignes, des fréquences et des conditions de desserte, mais aussi de spécifier la politique tarifaire qui sera adoptée.

6.2 Négocier un transfert des moyens financiers du Pays et de la CPS vers la CODIM

L'obtention des moyens financiers alloués aujourd'hui au transport des élèves et des patients au sein des îles Marquises doit être considérée comme étant la condition sine qua non de mise en œuvre du SDTMIM.

⁴ Partie rédigée par KHER Consultants en collaboration avec Alain MOYRAND



Aussi la CODIM devra au plus vite préparer un dossier visant à démontrer au Gouvernement et à la CPS que ce transfert de fond aura un double impact :

- Un transfert synonyme d'économie : il nous semble primordial d'axer l'argumentation de la CODIM vers la démonstration que ce transfert de fonds sera une source d'économie pour le Pays et la CPS par rapport à la situation actuelle
- Un transfert synonyme de sécurité et de régularité : la CPS affrète aujourd'hui des navires qui ne sont pas adaptés au transport de personnes en haute mer (navire n'ayant l'agrément Catégorie 1) la mise en place d'un service régulier répondant aux normes de sécurité sera pour la CPS l'assurance de la bonne exécution de ses compétences.

Ce transfert doit se matérialiser par un conventionnement avec le Pays, la CPS et l'Etat d'une part et le SMO et par la création du SMO avec le Pays d'autre part.

6.3 Créer un Syndicat Mixte Ouvert (SMO)

Le choix de créer un SMO paraît le plus judicieux pour plusieurs raisons et notamment car les syndicats mixtes ouverts définissent eux-mêmes dans leurs statuts leurs règles de fonctionnement ; il permet donc une grande liberté. Dans un premier temps il faudra s'occuper du transfert de compétence en matière de transport et de transport scolaire au Pays conformément à l'article 55. La gestion se fera en régie dans un premier temps.

6.4 Effectuer une demande de remise aux normes de sécurité des infrastructures maritimes auprès du Gouvernement

La mise en place d'un service de transport aux îles Marquises doit être liée à une remise aux normes des principales installations maritimes afin que l'embarquement et le débarquement des passagers s'effectuent en toute sécurité.



6.5 Présenter un dossier de financement pour l'achat du (ou des) navire(s) auprès des représentants de l'Etat et lancer un appel à la concurrence pour l'achat du (ou des) navires

Il est possible pour la CODIM de présenter un dossier visant à obtenir une subvention pour l'acquisition d'un (ou des) navires.

Afin de respecter la réglementation relative à l'achat public, la CODIM se doit lancer un appel d'offre destiné à acquérir un (ou des) navires.

6.6 Mise en place et lancement du contrat d'affermage

Dans un premier temps la CODIM doit définir et fixer une politique tarifaire. Une politique tarifaire s'exprime par le choix de plusieurs éléments étroitement liés :

- Le niveau de tarification, c'est-à-dire le prix de base qui servira de référence à l'exécution du service
- La structure de tarification. Celle-ci définit la nature et la différenciation tarifaire et peut intervenir sur deux critères. Sur le type de trajet réalisé et sur la catégorie d'usagers. Il est d'usage de distinguer les modulations tarifaires à but commercial pour augmenter les recettes (ex : pour les non-résidents) et des modulations tarifaires à vocation sociale. Concrètement il existe en France 3 grands principes appelés « lois de Rolland » qui gouvernent l'organisation du service public : La continuité du service public, l'adaptation du service public et enfin l'égalité devant le service public. Comme pour tout principe en droit, il y a des exceptions. Le principe d'égalité devant le service public signifie que toutes personnes se trouvant dans une situation identique vis-à-vis du service public doivent bénéficier du même traitement. Mais cette égalité est relative car il est possible de mettre en place des traitements différenciés. Dans notre cas la CODIM (qui est compétente en matière de transport) peut mettre en place une différenciation de tarifs d'accès au service de transport-inter île. En effet le Conseil d'Etat admet des différenciations tarifaires à raison de l'origine communale ou non des usagers (C.E., 5 octobre 1984, Commissaire de la République de l'Ariège) et des différenciations de tarifs pour l'accès aux services en fonction du



niveau de ressources et des charges familiales de l'utilisateur (C.E., 29 décembre 1997 Commune de Nanterre ou CE, 10 mai 1974, Dunoyez et Chorques). Dans tous les cas le tarif appliqué ne doit pas dépasser le coût effectif du service rendu (CE, 20 mars 1987 Commune de la Ciotat)

Comme demandé, nous avons intégré dans notre business plan la possibilité de faire varier la tarification selon le trajet pour les résidents des Marquises.

Selon votre demande nous vous proposons une tarification différenciée selon le lieu de domicile des usagers. **Compte tenu de l'objectif du projet, à savoir une cohésion sociale et territoriale, une distinction tarifaire fondée sur le critère de résident et non-résident puis pour les résidents selon l'âge (élève ou non) la santé, nous paraîtrait plus opportun et plus conforme à l'objectif de votre projet. En effet, une distinction tarifaire basée uniquement sur le lieu de résidence pourrait sembler « légèrement » discriminatoire et préjudiciée à la cohésion du projet.**

Se pose la question par conséquent de la compétence pour déterminer les différenciations tarifaire. En effet, Sur ce point, les communautés de communes de Polynésie française doivent exercer leurs attributions : sous réserve des compétences de la collectivité et dans le respect des dispositions du II de l'article 43 de la loi organique du 27 février 2004, qui dispose que les communes peuvent, certes, intervenir en matière d'aides et interventions économiques, d'aide sociale, d'urbanisme, de culture et de patrimoine local, mais dans les conditions définies par les actes prévus à l'article 140 dénommés « lois du pays » et la réglementation édictée par la Polynésie française, et sous réserve du transfert des moyens nécessaires à l'exercice de ces compétences.

Par conséquent, une « *loi du pays* » semble nécessaire pour permettre aux communautés de communes créées en Polynésie française d'exercer leurs compétences obligatoires en matière d'aménagement de l'espace et de développement économique.

Il en résulte que l'utilisation d'un critère social nécessiterait qu'une réglementation de la Polynésie française soit prise afin de permettre à la CODIM de devenir compétente pour instaurer cette nouvelle tarification.



Une fois la politique tarifaire définie, la CODIM devra rédiger le cahier des charges relatif à la future délégation de service public afin délimiter les droits et obligations des parties contractantes. Enfin la Communauté de Commune pourra lancer la publication de la délégation de service et choisir le meilleur opérateur.



7 L'analyse des impacts sur les infrastructures existantes

7.1 Eléments de contexte

Les infrastructures maritimes sont de compétence Pays ; les éventuelles infrastructures de stockage de fret et les logements du personnel d'exploitation seront à la charge de l'exploitant.

L'idée directrice est que chaque île puisse disposer d'une infrastructure maritime accessible quel que soit le temps et les conditions de mer.

En considérant les possibilités actuelles de financement du Pays, nous avons pris le parti de favoriser la réhabilitation de l'existant pour minimiser les besoins de financements.

7.2 Impacts à moyen, court et long terme

Au préalable, il sera nécessaire de suivre la réalisation des études techniques et économiques associées aux réhabilitations et/ou aménagements projetés à court, moyen et long terme.

A court et moyen terme, les besoins d'amélioration des infrastructures seront prioritairement centrés sur les passagers pour normaliser leurs conditions d'embarquement – débarquement. Il faudra donc principalement suivre:

- La réalisation des études de faisabilité, dimensionnement technique, étude d'impact et environnementales associées à la création des zones de stockage d'hydrocarbures à proximité de Vaitahu à Tahuata.
- La réhabilitation du quai Vaitahu sur Tahuata, budgétisé et prévu par le pays
- L'adaptation des équipements des petits quais de Hiva Oa et Ua Pou
- La réalisation des aménagements de la zone d'accostage et du débarquement du petit quai de Nuku Hiva



- Le dragage du quai Vaipae'e sur Ua Huka, et des ports de Hanavavae et Omoa sur Fatuiva
- La réalisation des études de faisabilité, dimensionnement technique, étude d'impact et environnementales au regard des aménagements projetées à moyen terme.

A moyen terme, les efforts de suivi devront porter sur les réalisations suivantes :

- La réalisation d'une infrastructure maritime à Hane sur Ua Huka
- Des études de faisabilité, dimensionnement technique, étude d'impact et environnementales au regard des aménagements projetées à long terme.

Enfin et à long terme, il faudra envisager un suivi régulier des travaux associés à la mise en service du navire mixte passager - fret :

- La rénovation de la rampe existante pour le navire mixte de type Ro-Ro sur Hiva Oa
- L'aménagement du quai et de la rampe pour un navire mixte de type Ro-Ro sur Ua Huka et Ua Pou



8 L'analyse des besoins en matière d'organisation et de moyens humains

8.1 Les moyens humains nécessaires au fonctionnement de la CODIM

Un gestionnaire de contrat devra être en charge de veiller à la bonne application des termes du contrat. Il sera également responsable des relations et des échanges avec les différents partenaires (Communes, Etat, Pays, CPS, usagers).

Ce poste primordial qui permettra de garantir les services rendus permettra donc de garantir aussi les financements associés (Pays et CPS).

Les garanties relatives à la mise en place de ce service public de transport de personnes, dans les heures et les conditions prévues initialement (normes de qualité et de sûreté) devront donc obligatoirement être régulièrement contrôlées. Dans le cas d'une mauvaise exécution du service, des pénalités pécuniaires, des sanctions coercitives de degré croissant pouvant aller jusqu'à la résiliation pour faute du délégataire pourront être mises en place. (Ces sanctions seront prononcées après une mise en demeure préalable du délégataire).

A court terme, des agents communaux sur chaque île pourront veiller à contrôler physiquement le bon déroulement de l'exécution du service et du respect de la politique tarifaire mise en place.

A moyen terme, la CODIM devra assurer l'embauche de 3 agents et 3 supplémentaires à long terme en remplacement des agents mis à disposition par les communes.

	Urgence	Court terme	Moyen terme	Long terme
Personnel	1 gestionnaire de contrat	1 gestionnaire de contrat	1 gestionnaire de contrat 3 agents communaux	1 gestionnaire de contrat 6 gents communaux



8.2 Les moyens humains de l'exploitant

Sur la base de la réglementation applicable en Polynésie Française (cf. Annexes), et pour faire suite aux conseils des Affaires maritimes de Papeete, nous avons envisagé 3 types d'équipages :

- 1 équipage maximum (Equipage type 1) composé de 1 capitaine d'armement, 1 secrétaire, 1 capitaine, 1 chef mécanicien, 1 lieutenant, 2 matelots brevetés
- 1 équipage médian (Equipage type 2) composé de 1 capitaine d'armement, 1 secrétaire, 1 capitaine, 1 chef mécanicien, 2 matelots brevetés
- 1 équipage minimum (Equipage type 3) composé de 1 capitaine d'armement, 1 secrétaire, 1 capitaine, 1 chef mécanicien, 1 matelot breveté

A court terme, les rotations cumulent 62 heures de navigation par semaine pour le groupe d'îles du Sud et 59 heures supplémentaires pour le groupe d'îles du Nord. Il faudra 3 bordées d'officiers et 5 bordées de matelots.

A moyen terme, les rotations cumulent 76 heures de navigation par semaine pour le groupe d'îles du Sud et 68 heures supplémentaires pour le groupe d'îles du Nord. Ces 23 heures supplémentaires par semaine n'impactent pas le nombre de bordées nécessaires pour effectuer les services envisagés.

A long terme, les rotations cumulent 90 heures de navigation par semaine pour le groupe d'îles du Sud et 80 heures supplémentaires pour le groupe d'îles du Nord. Ces heures supplémentaires nécessitent donc de modifier les effectifs en employant à mi-temps une bordée d'officiers supplémentaire soit 3,5 bordées d'officiers et 5 bordées de matelots.

	Court terme	Moyen terme	Long terme
Personnel à terre (Capitaine d'armement, Secrétaire)	2	2	2
Nb de bordée Officiers	3	3	3,5
Nb de bordée Matelots	5	5	5



A noter que la vente des titres de transport sera directement réalisée par le personnel de bord.



9 L'analyse des navires devant intégrer les spécificités des conditions de mer et des infrastructures des Marquises

Pour ses futurs navires, il est essentiel que la CODIM oriente ses choix vers des monocoques adaptés aux fortes conditions de mer auxquelles sont régulièrement soumises les Marquises tout en permettant à ces navires d'accéder facilement aux infrastructures maritimes existantes. Pour assurer la prise en compte de cette double contrainte, il conviendra que les navires envisagés aient une taille d'au moins 15 mètres et d'un maximum de 20 mètres.

Ces navires devront intégrer dès la conception les aménagements permettant de minimiser le nombre de membres d'équipages nécessaires à leur fonctionnement (Dans nos estimations, nous avons pris en compte un équipage de type 3 : cf. Annexe). Enfin, la motorisation retenue pour ces navires devra permettre d'optimiser les consommations de carburant.

9.1 Les navires existants et disponibles

Il s'agit principalement du Tahuata Nui qui présente l'avantage d'être présent et disponible sur zone. Ce navire n'est pas dans une catégorie de navigation qui lui permet d'utiliser actuellement ses capacités nominales quand il dessert Tahuata – l'offre de sièges passe ainsi de 60 à 12 places lorsque le navire navigue à plus de 20 miles d'un abri côtier. Il sera donc primordial d'étudier les possibilités et modalités de mise à niveau pour ce navire afin de statuer sur le devenir de ce navire.

Afin de répondre aux normes imposées par les Affaires Maritimes de la Polynésie Française et aux normes de sécurité pour le transport de personnes, la remise aux normes du Tahuata Nui devra être suivie de manière rigoureuse. A l'issue de ces travaux le navire devra recevoir un agrément avant de commencer ses services.

Il sera tout d'abord essentiel de qualifier précisément les besoins associés à la mise aux normes de ce navire. Pour ce faire, il faudra effectuer une mise à sec pour réaliser une expertise détaillée. Il sera alors possible de lancer les études techniques pour spécifier la nature et l'ampleur des travaux à réaliser.



9.2 Les navires à passagers

Les navires à passagers qui effectueront les dessertes «d'intérêt public» à court terme devront avoir une longueur comprise entre un minimum de 15 mètres et un maximum de 20 mètres.

Une offre de sièges qui doit être d'environ 50 – 60 places pour le groupe d'îles du Nord et de 70 – 80 places pour le groupe d'îles du Sud en raison du volume de population à Ua Pou et de leurs habitudes de déplacement.

Une capacité de transport du fret embarqué par les passagers qui doit permettre d'embarquer entre 50 et 100 Kg par personnes donc des navires qui devront avoir une charge utile comprise entre 3 à 8 tonnes.

Le tirant d'eau des navires devra être minimum en tenant compte de la bathymétrie des installations portuaires et des conditions de mer.

Une motorisation de 750 KW maximum en adéquation avec une vitesse commerciale inférieure à 20 nœuds pour ne pas avoir à gérer les coûts d'exploitation d'un NGV. Idéalement la vitesse du navire devra être comprise entre 10 et 15 nœuds pour minimiser au maximum les coûts d'exploitation et en particulier le poste carburant.

9.3 Les navires de désenclavement des vallées isolées

Les navires qui assureront le désenclavement des vallées isolées devront disposer d'une longueur minimum de 10 mètres et d'une offre de siège d'environ 10 places. Ils devront permettre d'embarquer environ 500 Kg et le tirant d'eau devra être au maximum de 50 cm à pleine charge. La motorisation de ce navire devra être du type Hors-bord 4 temps et permettre d'assurer des navigations commerciales à au moins 15 nœuds.

9.4 Les navires mixtes passagers et frets

Ces navires qui couvriront à terme les besoins associés au transport de fret devront disposer d'une capacité de port en lourd de plusieurs dizaines de tonnes pour assurer le transport des véhicules (y compris les engins de chantier) et des hydrocarbures. De plus, ils devront disposer d'une offre de sièges de l'ordre de 100 places. Son tirant d'eau et sa bathymétrie seront adaptés en tenant compte de celle des installations portuaires à moyen terme. La motorisation devra assurer une vitesse



commerciale comprise entre **10 et 15 nœuds** pour minimiser au maximum les coûts d'exploitation et particulier le poste carburant.



10 Les investissements dans les moyens de transport

10.1 Les hypothèses de coûts pour l'acquisition des navires considérés

Pour mettre en œuvre le schéma présenté précédemment, il faudra que la CODIM acquière quatre navires à horizon 2027 :

- A court terme :
 - un navire pour la desserte à passagers du groupe d'îles du Nord : 130 000 000 XPF – dont 10 000 000 XPF d'études techniques associées à la construction et à son suivi
 - un navire pour la desserte à passagers côtière de Fatuiva : 10 000 000 XPF
- A moyen terme :
 - un navire pour la desserte à passagers du groupe d'îles du Sud en remplacement du Tahuata Nui : 110 000 000 XPF – dont 10 000 000 d'études techniques associées à la construction et à son suivi
- A long terme :
 - un navire mixte passagers / fret : 350 000 000 XPF – dont 30 000 000 d'études techniques associées à la construction et à son suivi

10.1.1 Les hypothèses pour le financement de ces investissements

Pour sa part, le Pays devra remplacer avant fin 2013 le Tahiti Nui 7 par un navire d'occasion⁵. Nous estimons à 300 000 000 XPF le coût d'acquisition d'un navire de transport de passagers neufs offrant les mêmes capacités que le Tahiti Nui 7.

Nous n'avons malheureusement pas pu obtenir d'informations sur le budget qui sera dédié à cette opération mais il nous semble raisonnable

⁵ Annonce faite par les représentants de la Polynésie Française lors de la présentation des résultats de la mission 1 de la présente étude le 21/03/12



de considérer un budget minimum de 150 000 000 XPF. A défaut d'autres informations, nous avons donc considéré cette enveloppe comme base de négociation avec le Pays pour le financement des investissements dans les moyens navigants. Cette enveloppe représente environ 25% du montant global d'investissement.

Au moment de l'étude et dans l'attente des résultats des échéances électorales, nous n'avons pas été en mesure d'obtenir des informations précises sur les possibilités d'aide de l'Etat. Dans des situations similaires extérieures à la Polynésie Française, nous avons eu connaissance de dossier financés jusqu'à 40% par l'Etat.

Pour analyser les impacts de ces aides sur les besoins de financement, nous avons envisagé trois cas :

- Des navires intégralement financés par emprunt CODIM (5% par an sur 10 ans),
- Des navires financés à 70% par un emprunt CODIM (5% par an sur 10 ans) et à 30% par des aides cumulées à l'investissement (Etat, Pays),
- Des navires financés à 40% par un emprunt CODIM (5% par an sur 10 ans) et à 60% par des aides cumulées à l'investissement (Etat, Pays).

Dans tous ces cas, la CODIM doit amortir ses navires sur 30 ans avec une valeur vénale du navire considérée à 5% de sa valeur d'acquisition.

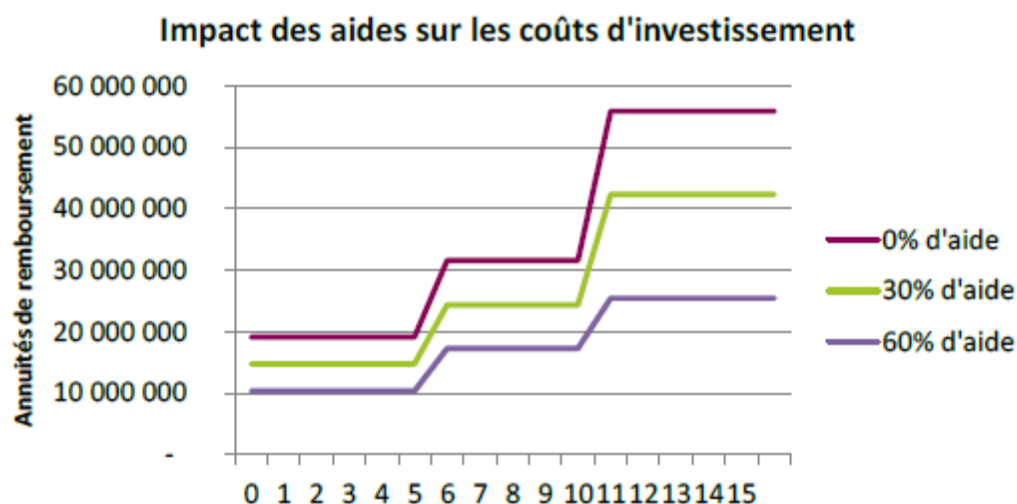
Tout comme pour la CODIM, nous avons considéré que le Pays devra amortir son navire d'occasion sur une période de 15 ans et que la valeur résiduelle du navire sera de 5%. Dans ces conditions, le Pays devrait provisionner environ 10 000 000 XPF / an pendant les 15 prochaines années.

De même et à long terme, il faudra vendre le Tahuata Nui. Nous estimons aujourd'hui son prix de revente à 12 000 000 XPF maximum.



10.1.2 Les modalités de financement envisagées pour l'acquisition des navires

Vous trouverez ci-dessous une synthèse des besoins de financement en fonction des différents seuils d'aide financière envisagés (soit obtenue de la part du Pays, soit obtenue grâce à la simple défiscalisation (30%), voire à la double défiscalisation (60%).



En considérant ces éléments, il nous semble indispensable que la CODIM réduise au minimum le recours à l'emprunt qui sera in fine supporté par les Communes. Il conviendra donc d'exploiter au mieux les possibilités d'aide à l'investissement avec un objectif de financement de 40% sur emprunt pour l'acquisition des premiers navires et un refinancement total sur fonds propres pour les suivants.

De même et pour optimiser les ressources associées à l'amortissement des moyens de transport, les montants qui devraient être pris en compte par le Pays doivent aussi absolument rentrer dans le cadre de négociation.



10.1.3 Les éléments de décision pour l'acquisition des navires

Le bilan est déficitaire à hauteur d'environ 10 MXPf/an à court terme en cas d'obtention d'une aide cumulée aux investissements de l'ordre de 60% et d'un versement régulier du Pays (estimation du montant d'amortissement du navire de remplacement du Tahiti Nui 7 environ 5 MXPf/an à court et moyen terme passant à 7 MXPf/an à long terme).

A moyen terme, les charges d'amortissement augmentent en lien avec l'acquisition d'un nouveau navire alors que les recettes prévisionnelles sont stables ; le déficit passe donc à plus de 17 MXPf/an.

A long terme, ce déficit se creuse avec l'acquisition d'une unité importante : le navire mixte passagers – fret malgré la revente du Tahuata Nui ; le déficit est évalué à environ 25 MXPf/an.

Vous trouverez ci-dessous un tableau de synthèse des principaux éléments de décision financiers associés aux investissements :

INVESTISSEMENT CODIM (avec 60% d'aide)	Court terme	Moyen terme	Long terme
Dépenses annuelles d'investissement	10 375 000 XPF	17 298 333 XPF	25 436 944 XPF
Recettes annuelles d'investissement	0	0	0
Bilan annuel	- 10 375 000 XPF	- 17 298 333 XPF	- 25 436 944 XPF



11 Les conditions financières d'exploitation

11.1 Les hypothèses des coûts d'exploitation des navires

Au titre de ces hypothèses de fonctionnement pour l'exploitant, nous avons considéré les éléments suivants :

- Des consommations de carburants de l'ordre de 180 litres par heure pour les futurs navires à passager du Nord et du Sud. 300 litres heure pour le navire mixte passager / fret,
- Des frais de personnels évalués suivant les recommandations du service des Affaires Maritimes,
- Un prix d'essence détaxé à 72 XPF/litre et 158 XPF en tarif public,
- Des coûts annuels d'entretien estimés à 15% de la valeur du navire,
- Un coût annuel d'assurance de l'ordre de 3% de la valeur du navire,

Nous avons analysé les différentes possibilités d'équipage et de prix de carburant qui sont présentés dans la suite du présent document.

Comme souhaité et au-delà de nos obligations contractuelles, nous avons également évalué les coûts de fonctionnement associés à l'utilisation de 2 navires à grande vitesse au lieu des deux bateaux « standards » prévus. Ces évaluations mettent en évidence un surcoût très important. (cf. Annexes) En effet à court, moyen et long terme le surcout s'élève respectivement à plus de 321 MXP, 339 MXP et 268 MXP

Vous trouverez ci-après une synthèse des coûts de fonctionnement que nous avons évalué au plus juste donc sur la base de navires standards, d'un carburant détaxé et d'un équipage de type 3 minimisant les coûts.

TOTAUX CONSOLIDÉS	Court terme	Moyen terme	Long terme
Consommation carburant	63 529 920	74 105 280	169 214 400
% conso carburant sur coûts totaux	29%	32%	36%
Coûts de personnels	119 992 752	119 992 752	194 834 016
% coûts de personnels sur coûts totaux	56%	51%	42%
Frais d'entretien des bateaux	27 250 000	34 000 000	86 500 000
% frais d'entretien sur coûts totaux	13%	14%	18%
Assurance des bateaux	5 400 000	6 750 000	17 250 000
% assurance sur coûts totaux	2%	3%	4%
Total couts de fonctionnement à l'année	216 172 672	234 848 032	467 798 416

11.2 Les hypothèses de tarification retenue

En matière de politique tarifaire, nous avons considéré les expériences passées qui montrent que le service pour les Marquisiens ne peut pas être facturé au prix de revient. Les îles de Fatuiva et Tahuata ont par le passé toutes les deux mises en place un service régulier entre leur île et Hiva Oa. Les collectivités ont toutes deux fait face à des problèmes récurrents d'un faible remplissage des navires à cause d'une politique tarifaire jugée comme trop importante par rapport à d'autres moyens de déplacements.

De même, les expériences passées montrent que des choix techniques inadaptés (type de navires, catégorie d'homologation, niveau de service) conditionnent l'offre de siège et les coûts d'exploitation et donc la politique tarifaire.

Philosophiquement, nous pensons que ce qui est gratuit n'a pas de valeur, en conséquence, nous avons donc proposé que la tarification envisagée assure la participation des populations tout en tenant compte de leur pouvoir d'achat.

Lors du séminaire, les élus ont privilégiés une politique tarifaire indépendante de la distance sur la base d'une notion de « continuité territoriale » ou égalité d'accès à des services primaires.

Dans ce cadre, nous avons proposé que la tarification soit calquée sur les coûts actuels du transport pour les résidents, quand ils empruntent un bonitier, dont l'affrètement a été payé par la CPS.

A titre d'exemple, le propriétaire d'un bonitier affrété par la CPS pour transporter un patient de Tahuata à Hiva Oa va commercialiser les places restantes au tarif de 1 000 CFP l'aller. Ce tarif est aujourd'hui celui globalement appliqué à l'ensemble des dessertes inter-îles. Plus exceptionnellement, ce tarif peut augmenter à 2 000 CFP ou être totalement gratuit.

De plus, la tarification envisagée doit veiller à différencier les prix en fonction de la typologie de passagers. Les résidents des îles Marquises doivent bénéficier de tarifs préférentiels, à l'inverse des visiteurs et des touristes.

Comme prévu dans le cahier des charges validé en fin de mission 2, nous avons considéré la base de tarification suivante :



- 1 000 XPF / tronçon pour les résidents des Marquises,
- 5 000 XPF / tronçon pour les non-résidents,
- Gratuité pour les patients en évacuation sanitaire programmée (sur la base d'une convention proposant un allotement) et les scolaires (avec une convention d'affrètement du navire),
- 2 800 XPF la tonne ou le mètre cube pour le fret inter îles aux Marquises sur la base de la moyenne des prix actuellement pratiqués par les armateurs.

Comme souhaité et au-delà de nos obligations contractuelles, nous avons intégré dans l'outil de simulation la possibilité de différencier les tarifs de chaque ligne.

En considérant votre proposition de tarification, les recettes usagers représentent au moins 90% des coûts d'exploitation dans les navires contre environ 50% avec la base tarifaire retenue dans nos estimations. Cette hypothèse semble donc permettre de réduire très largement les besoins de financements associés au fonctionnement global du réseau (annuellement un allègement d'environ 100 MXPF à court terme).

Néanmoins, cette hypothèse présente un inconvénient majeur en termes d'attractivité du service proposé donc de fréquentation des lignes. En effet, actuellement quand 12 personnes de Fatuiva affrètent un bonitier pour se rendre à Hiva Oa cela leur coûte environ 8 300 F par pax contre 7600 F sur la base de la tarification proposée. La différence de coût pour l'utilisateur vaudra-elle les avantages d'un affrètement ? (Prise en charge éventuellement dans la vallée de résidence à l'heure et au jour souhaité). Nous pensons que non, dès lors nous considérons nos estimations de fréquentation ne sauraient être atteintes dans ces conditions tarifaires. De plus, en considérant les différences de niveau de service (temps et conditions de transport) entre l'avion et le bateau dans la perspective de la différence de prix, il nous semble illusoire de penser qu'il y pourrait y avoir des reports de l'avion vers le bateau.

Dans le cadre d'une tarification différenciée (qui pour rappel, ne correspond pas au choix initial des élus), nous pourrions vous proposer de considérer la grille tarifaire suivante :

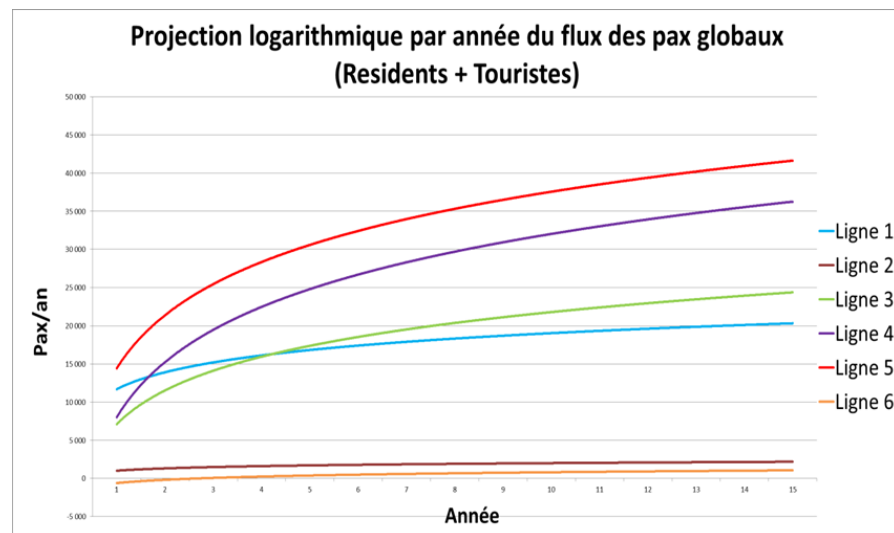


ligne 1	Tahuata-Hiva Oa	500 XPF
ligne 2	Tahuata-Fatuiva	1 800 XPF
ligne 3	Fatuiva-Hiva Oa	2 500 XPF
ligne 4	Ua Huka-Nuku Hiva	2 000 XPF
ligne 5	Ua Pou-Nuhu Hiva	1 600 XPF
ligne 6	Ligne Nord-Sud	4 000 XPF

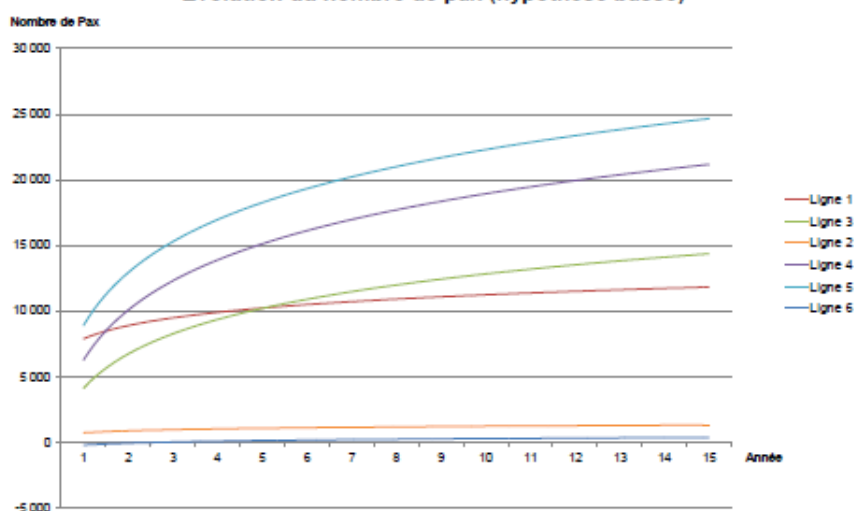
Les services maritimes seront 2 fois moins chers que les affrètements de bonitiers d'aujourd'hui et en moyenne 4 fois moins chers que les mêmes trajets en avion. Ces différences de prix très marquées devraient permettre sous toutes réserves d'atteindre partiellement nos estimations de fréquentation des lignes maritimes. Dans ces conditions, les recettes usagers couvriraient en moyenne 70% des charges d'exploitation contre 50% avec une tarification unique à 1000 F, ce qui permettrait, de réduire de plus de 30% la subvention d'équilibre à l'exploitant soit environ 40 MXPF à court terme.

11.3 Les hypothèses de fréquentation des lignes retenues

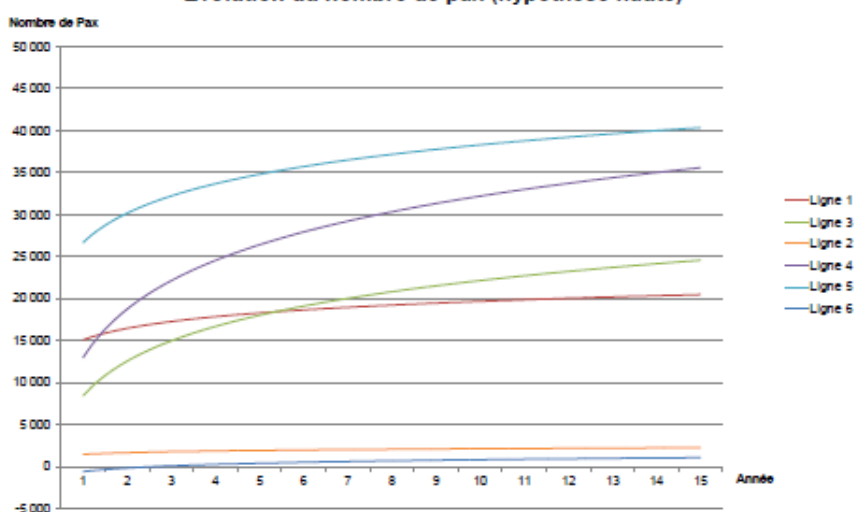
Pour vous doter des éléments de décision les plus pertinents possibles nous avons envisagé 3 hypothèses de fréquentation et leurs impacts financiers en matière de recettes usagers.



Evolution du nombre de pax (hypothèse basse)



Evolution du nombre de pax (hypothèse haute)



Dans notre évaluation globale, nous nous sommes basés à court et moyen terme sur l'hypothèse moyenne que nous considérons comme réaliste donc la plus probable au regard des conditions tarifaires envisagées. A long terme, nous avons choisi de nous baser sur l'hypothèse haute, optimiste, qui serait le résultat d'un développement touristique important (donc des flux de non-résidents en nette hausse). Aussi, grâce aux rénovations, améliorations et aux implantations de nouvelles infrastructures portuaires, nous tablons sur une augmentation forte du transport de fret associée à un niveau de production et d'échanges de produits agricoles plus élevés mais surtout à une progression importante des flux de véhicules et d'hydrocarbures associés en réponse à la demande des populations.



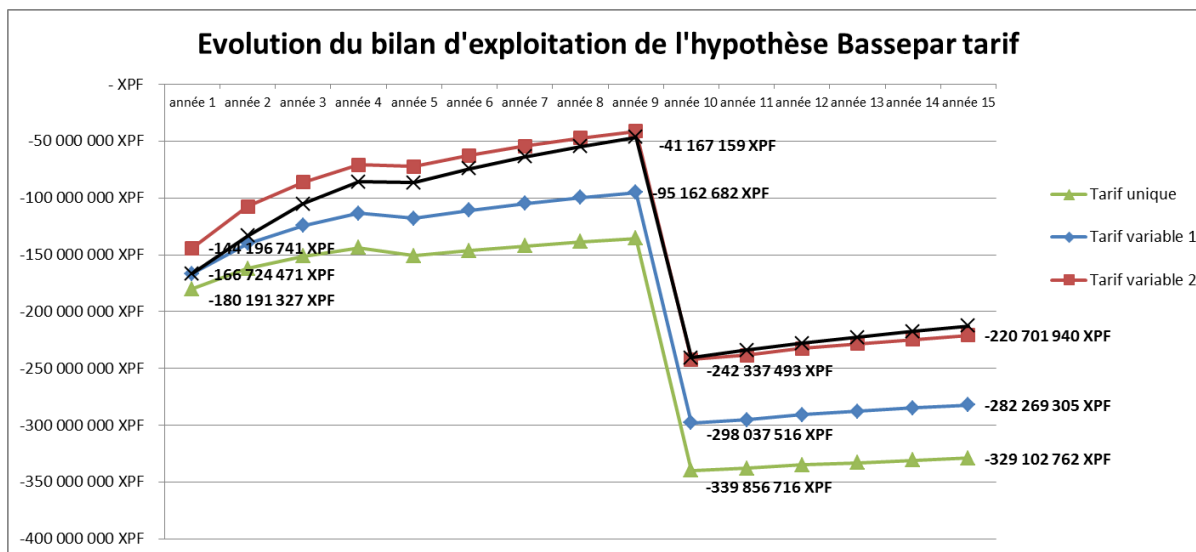
Les tableaux de recettes usagers, indiquant le taux de remplissage sur chaque ligne, ainsi que les nombres de pax à court, moyen et long terme pour les 3 hypothèses (haute, moyenne, basse), sont disponibles en annexe. Comme prévu dans notre offre technique et commerciale nous n'avons pas recueilli de données sur la sensibilité au prix du marché. Sans ces informations, il n'est pas possible de quantifier ni même de projeter les impacts d'une politique tarifaire donnée sur la fréquentation prévisionnelle des lignes. C'est pourquoi dans ces conditions, nous avons considéré la politique tarifaire la plus incitative (1 000 F pour les résidents quel que soit le trajet) pour les marquisiens, donc celle qui au regard des informations dont nous disposons, sera la plus à même d'atteindre les fréquentations ciblées en hypothèse moyenne. Les estimations des flux de déplacements retenues et présentés ci-après ont été évaluées sur la base :

- des flux actuels de déplacement en avion, en bateau et des offres de service associées,
- des besoins exprimés par les populations,
- des origines et destinations des déplacements au regard de la localisation initiale des voyageurs,
- de notre ressenti en matière d'attractivité de l'offre maritime qui sera proposée (mix prix/produit incluant les conditions de confort et de sécurité).



11.4 L'estimation du bilan d'exploitation des lignes

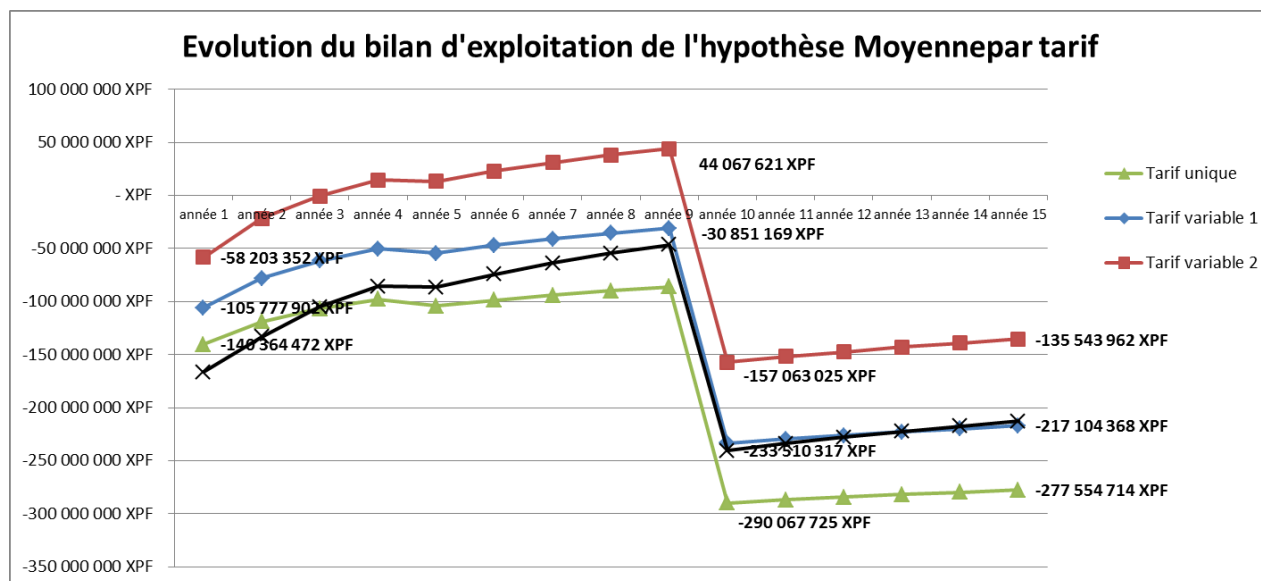
Sur les bases précédentes, vous trouverez ci-dessous une vision globale de nos évaluations des coûts et recettes d'exploitation selon les hypothèses de fréquentation basse, moyenne et haute :



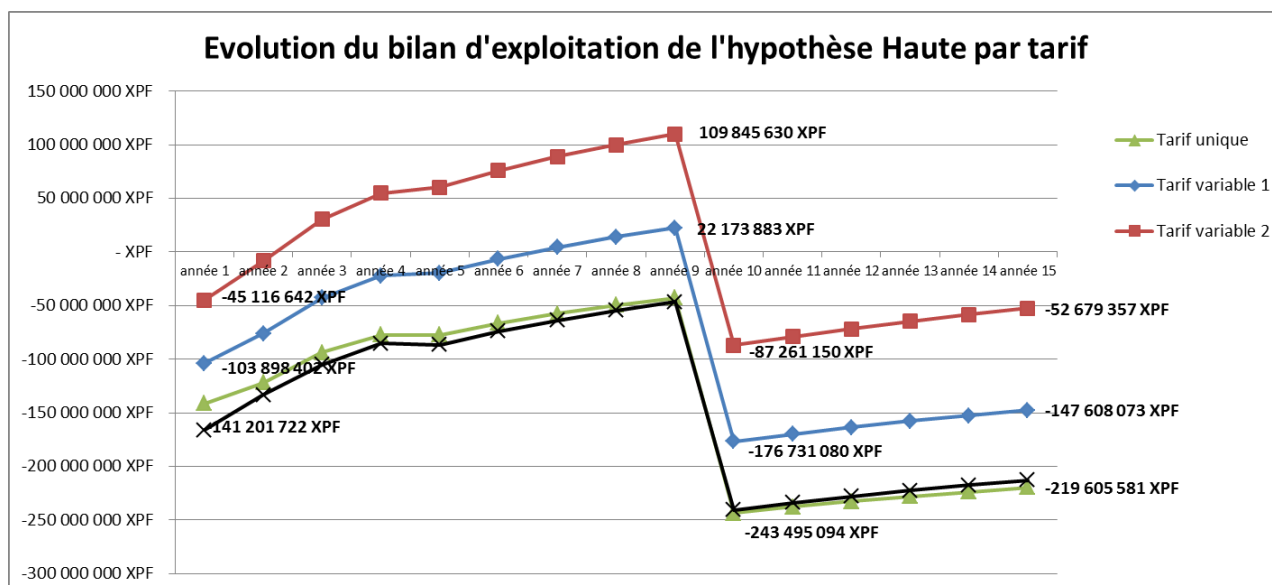
Avec les hypothèses de fréquentation basses du réseau, une tarification variable moyennement incitative permet de limiter les pertes d'exploitation annuelles environ 50 M XPF; ce qui correspond aux résultats du modèle de référence qui retient des flux plus importants en raison d'une tarification unique très fortement incitative. Dans tous les cas, le déficit s'accroît très largement avec la mise en service du navire mixte à long terme.

Avec les hypothèses de fréquentation moyennes du réseau, une tarification variable incitative permet de limiter les pertes d'exploitation annuelles à environ 40 M XPF; ce qui nous semble cohérente avec les résultats du modèle de référence estimant les pertes annuelles à 50 M XPF. Les objectifs de fréquentation donc les résultats financiers avec une tarification variable moyennement incitative ne nous semblent pas réalistes dans les conditions actuelles. Dans tous les cas, le déficit s'accroît très largement avec la mise en service du navire mixte à long terme.





Avec les hypothèses de fréquentation hautes du réseau, une tarification variable incitative permet de d'atteindre l'équilibre d'exploitation sans charge d'affrètement à la 7^{ème} année d'exploitation. Cet équilibre est atteint en moins de 2 ans avec une tarification variable moyennement incitative qui nous semble très faiblement réaliste dans les conditions actuelles. Dans tous les cas, le déficit s'accroît très largement avec la mise en service du navire mixte à long terme.



12 Les coûts de fonctionnement de la CODIM et les financements associés

Le SMO va devoir acquérir progressivement de nouvelles compétences propres :

- A court terme, la personne en charge de la gestion du contrat d'affermage et des relations avec les partenaires et usagers : 500 000 XPF mensuel chargé soit un coût annuel de 6 000 000 XPF
- A moyen terme, 3 personnes en charge du contrôle de la délivrance des prestations de transport : 150 000 XPF mensuel chargé soit un coût annuel de 1 800 000 XPF
- A long terme, 3 personnes en charge du contrôle de la délivrance des prestations de transport : 150 000 XPF mensuel chargé soit un coût annuel de 1 800 000 XPF

Le financement de ces frais de personnels sera totalement à la charge du SMO donc des Communes. Il nous semble pertinent de considérer la mise à disposition partielle puis totale d'agents communaux et des financements associés. La nouvelle charge associée au recrutement de la personne en charge de la gestion du contrat d'affermage sera donc à la charge du SMO et donc des communes.

Enfin, nous considérons que la secrétaire actuelle de la CODIM pourra prendre en charge l'augmentation de la charge de travail de ce poste dans les conditions actuelles.

	Urgence	Court terme (4ans)		Moyen terme (5ans)		Long terme (6ans)	
		Rémunération à l'année	Rémunération sur la période	Rémunération à l'année	Rémunération sur la période	Rémunération à l'année	Rémunération sur la période
Encadrant	- XPF	6 000 000 XPF	24 000 000 XPF	6 000 000 XPF	30 000 000 XPF	6 000 000 XPF	36 000 000 XPF
Agent 1	- XPF			1 800 000 XPF	9 000 000 XPF	1 800 000 XPF	10 800 000 XPF
Agent 2	- XPF			1 800 000 XPF	9 000 000 XPF	1 800 000 XPF	10 800 000 XPF
Agent 3	- XPF			1 800 000 XPF	9 000 000 XPF	1 800 000 XPF	10 800 000 XPF
Agent 4	- XPF					1 800 000 XPF	10 800 000 XPF
Agent 5	- XPF					1 800 000 XPF	10 800 000 XPF
Agent 6	- XPF					1 800 000 XPF	10 800 000 XPF
total	- XPF	6 000 000 XPF	24 000 000 XPF	11 400 000 XPF	57 000 000 XPF	16 800 000 XPF	100 800 000 XPF



12.1 Les hypothèses pour les financements associés au fonctionnement de la CODIM

En premier lieu, il est nécessaire de connaître la hauteur des aides dans le but de limiter les coûts (Comme pris en compte dans les estimations tout au long du document). Il va de soi, qu'il est très difficilement envisageable de pouvoir réaliser ce projet sans l'obtention de la détaxe carburant au préalable.

En considérant les montants des subventions d'équilibre, ces financements ne peuvent provenir que des conventions qui seront négociées avec le Pays et la CPS.

Pour la part Pays et relativement la délégation de compétence pour assurer le transport des scolaires, nous avons estimé les frais que le Pays doit ou devraient engager dans le cadre de la prise en charge de cette mission. Cette évaluation s'est faite sur la base d'une estimation des coûts annuels d'exploitation du Tahiti Nui 7 :

- Des coûts annuels de personnel de l'ordre de 60 millions par an
- Des frais d'entretien du navire de l'ordre de 45 millions par an
- Des frais d'assurance représentant environ 9 millions par an
- Enfin des coûts de carburant de l'ordre de 19 millions par an

Nous estimation conduisent à un budget de l'ordre de 133 millions par an donc une possibilité raisonnable de participation annuelle du Pays de l'ordre de 100 MXPF. C'est ce montant que nous avons retenu pour la suite de l'analyse financière.

D'autre part, notre évaluation des coûts pour la CPS s'est basée sur les valeurs moyennes des deux derniers exercices connus (2009 et 2010) et transmis par la CPS.

Les montants retenus correspondent aux rotations par bateau vers les Grandes Iles (Hiva Oa et Nuku Hiva) depuis les petites îles (Fatuiva, Tahuata, Ua Pou et Ua Huka). Ces montants correspondent donc à tous les affrètements qui ont permis des consultations médicales programmées sur une autre île aux Marquises ou l'accès à une île qui permette de rallier



Tahiti. Les données des rotations intra-îles correspondant probablement à des consultations au sein de l'île n'ont pas été prises en compte.

Les données de la CPS permettent de confirmer que les bateaux sont quasiment systématiquement affrétés pour une seule personne (il reste donc en général 11 places disponibles soit une offre de siège annuelle de 8 000 pax pour ces affrètements).

Sur la base des données transmises par la CPS et analysées comme précisé précédemment, nous avons pu évaluer facilement les transferts maritimes pouvant être captés par le futur réseau de la CODIM. Nous avons évalué que la CPS dépense annuellement plus de 20 MXPF en affrètement de navires entre les îles de l'archipel au titre des évacuations sanitaires programmées entre les îles Marquises ou vers Tahiti.

En revanche, les données transmises ne nous ont pas permis d'apprécier les montants associés aux évacuations sanitaires programmées par avion, donc d'estimer un potentiel de report vers le futur réseau maritime.

Vous trouverez ci-après la synthèse de nos évaluations des dépenses de la CPS sur la base des données reçues :

- EVASAN des Marquises vers Tahiti : Budget annuel de 15 120 000 XPF correspondant au transfert de 185 patients soit un budget de 81 700 XPF en moyenne par patient pris en charge,
- EVASAN Inter-Marquises par bateau : Budget annuel de 5 045 000 XPF correspondant au transfert de 175 patients soit un budget moyen de 28 500 XPF par patient pris en charge.

Au global, la CPS paye actuellement 20 165 000 XPF par an pour affréter les navires nécessaires aux évacuations programmées. En considérant que l'ensemble des sommes actuellement dépensées par la CPS soit versé à la CODIM pour la prise en charge des évacuations programmées à bord de navires plus sécurisées, nous disposerions d'un montant annuel légèrement supérieur à 20 MXPF à très courts termes. Ce montant semble être un seuil minimum en considérant que nous n'avons pas évalué les coûts associés aux évacuations programmées par avion, évacuation qui pour les patients d'Ua Pou et d'Ua Huka seront probablement reporté du réseau aérien vers le réseau maritime.



Dès lors, nous vous proposons la prise en compte d'une augmentation des montants alloués par la CPS à la CODIM de 10 % sur le moyen terme et de 30 % à long termes qui permettront de couvrir l'augmentation des besoins de transport de patients en corrélation avec le vieillissement de la population des Marquises.

12.2 L'estimation des besoins de financements associés au fonctionnement de la CODIM

Vous trouverez ci-dessous une synthèse des besoins de financement associés au fonctionnement de la CODIM et de leur évolution au terme du schéma directeur.

BILAN GLOBAL RESEAU	Court terme	Moyen terme	Long terme
Déficit annuel d'exploitation	- 122 595 148 XPF	-65 150 421 XPF	-225 905 778 XPF
Dépenses annuelles d'administration du réseau	-6 000 000 XPF	-11 400 000 XPF	- 16 800 000 XPF
Besoin annuel d'investissement	-10 375 000 XPF	-17 298 333 XPF	-25 436 944 XPF
Bilan annuel	-138 970 148 XPF	-93 848 755 XPF	-268 142 723 XPF

Le déficit mis en avant montre l'importance des négociations avec le pays et la CPS. En obtenant une aide annuelle du Pays de 100 millions de francs (72% du déficit) et de 25 millions de francs de la part de la CPS (18%), les conséquences sur le bilan annuel seraient les suivantes :

- Déficit à court terme de 13 millions (emprunt de 130 millions de francs)
- Bénéficiaire à moyen terme à hauteur de 32 millions de francs (dépenses couvertes en partie par l'augmentation des recettes des usagers qui sont multipliées par 2)



- Enfin, on prévoit un déficit de 143 millions à long terme (bilan impacté par l'acquisition d'un navire mixte estimé à 350 millions de francs financé par emprunt vient augmenter les besoins).

L'autre piste de réflexion pour réduire le déficit de fonctionnement de l'administration du réseau passe par un changement des conditions de tarification pour les résidents.

A ce titre, il est possible d'envisager plusieurs solutions :

- Une augmentation générale des tarifs pour tous les Marquisiens – à titre d'exemple un ticket à 2 000 XPF génèrerait près de 63 millions supplémentaires à court terme et plus de 75 millions à moyen terme. Enfin à long terme cela représenterait plus de 100 millions supplémentaires. (Pour information, il sera possible de faire des évaluations en faisant modifier les variables d'entrée, grâce au Modèle de référence).
- Une différenciation des prix en fonction de la distance. Au-delà du point détaillé précédemment concernant la cohésion sociale, il nous semble important de rappeler cette notion. Une augmentation des tarifs ferait baisser l'attractivité du service, il s'en ressentirait alors une diminution de la fréquence des lignes.
- Le calcul des volumes de fret est basé sur des estimations moyennes, il est possible d'imaginer un volume de fret transporté beaucoup conséquent.



13 Les indicateurs de suivi de la mise en œuvre du Schéma Directeur du Transport Maritime Inter Insulaire aux Iles Marquises

Ces indicateurs vont permettre de suivre l'avancement de la mise en œuvre du Schéma Directeur du Transport Maritime Inter Insulaire aux Iles Marquises à horizon 2027. Les indicateurs qui vous sont présentés ci-après sont classés en deux grandes catégories :

- Les indicateurs de type 1
- Les indicateurs de type 2

Vision globale des indicateurs de type 1

Les indicateurs de suivi de la mise en œuvre des actions identifiées dans le cadre du Schéma Directeur englobent :

- Le suivi du planning détaillé,
- Les indicateurs associés à l'environnement réglementaire,
- Les indicateurs associés à l'organisation humaine,
- Les indicateurs associés aux infrastructures,
- Les indicateurs associés au matériel navigant.

Vision globale des indicateurs de type 2

Les indicateurs associés aux résultats pour les Marquisiens, les Polynésiens, et les non-résidents vont permettre de s'assurer de :

- L'amélioration des conditions sanitaires,
- L'amélioration des conditions de vie,
- L'amélioration des conditions de développement économique,
- L'amélioration des conditions sociétales,
- L'amélioration des conditions des scolaires.

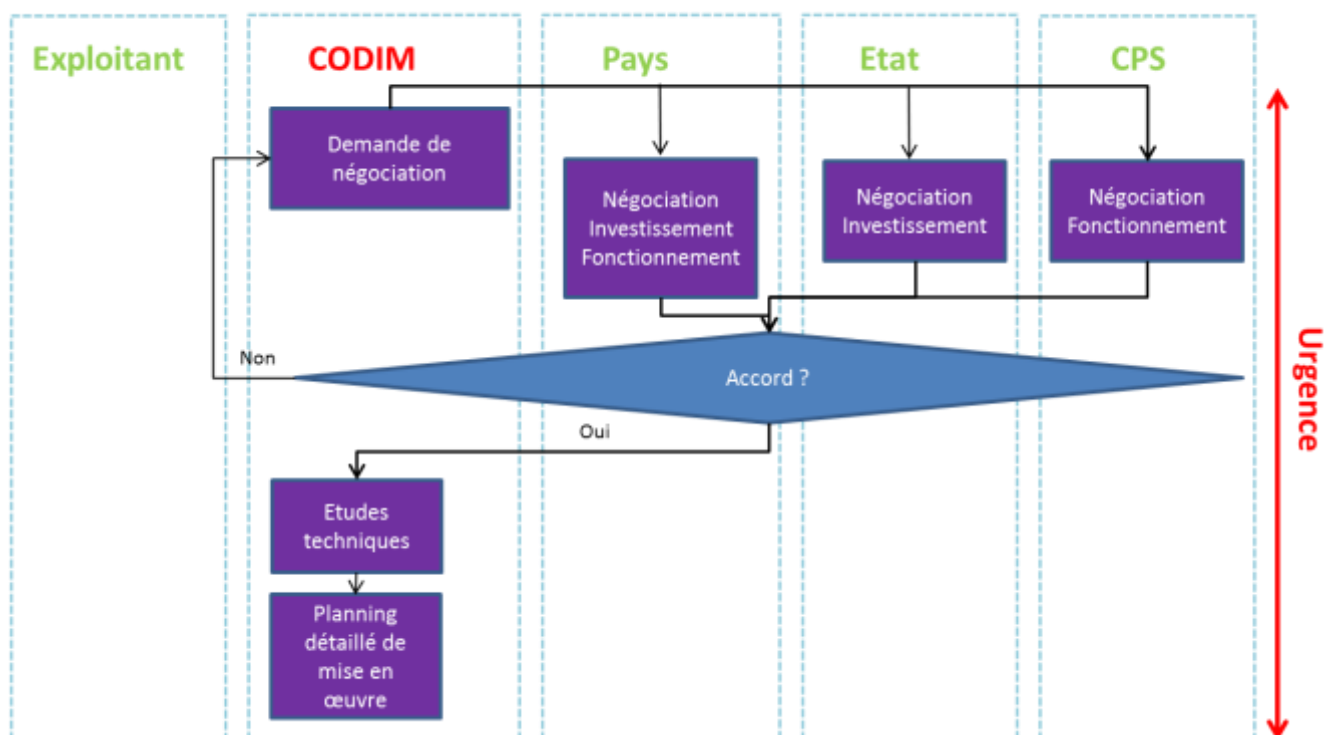


13.1 Les indicateurs de type 1 : suivi de la mise en œuvre du STDMIM

13.1.1 Processus d'élaboration du planning détaillé de mise en œuvre du STDMIM

Les négociations entre la CODIM et le Pays, l'Etat et/ou la CPS mèneront à des conventions entre la CODIM et chacun de ces acteurs.

Processus d'élaboration du planning détaillé de mise en œuvre du STDMIM



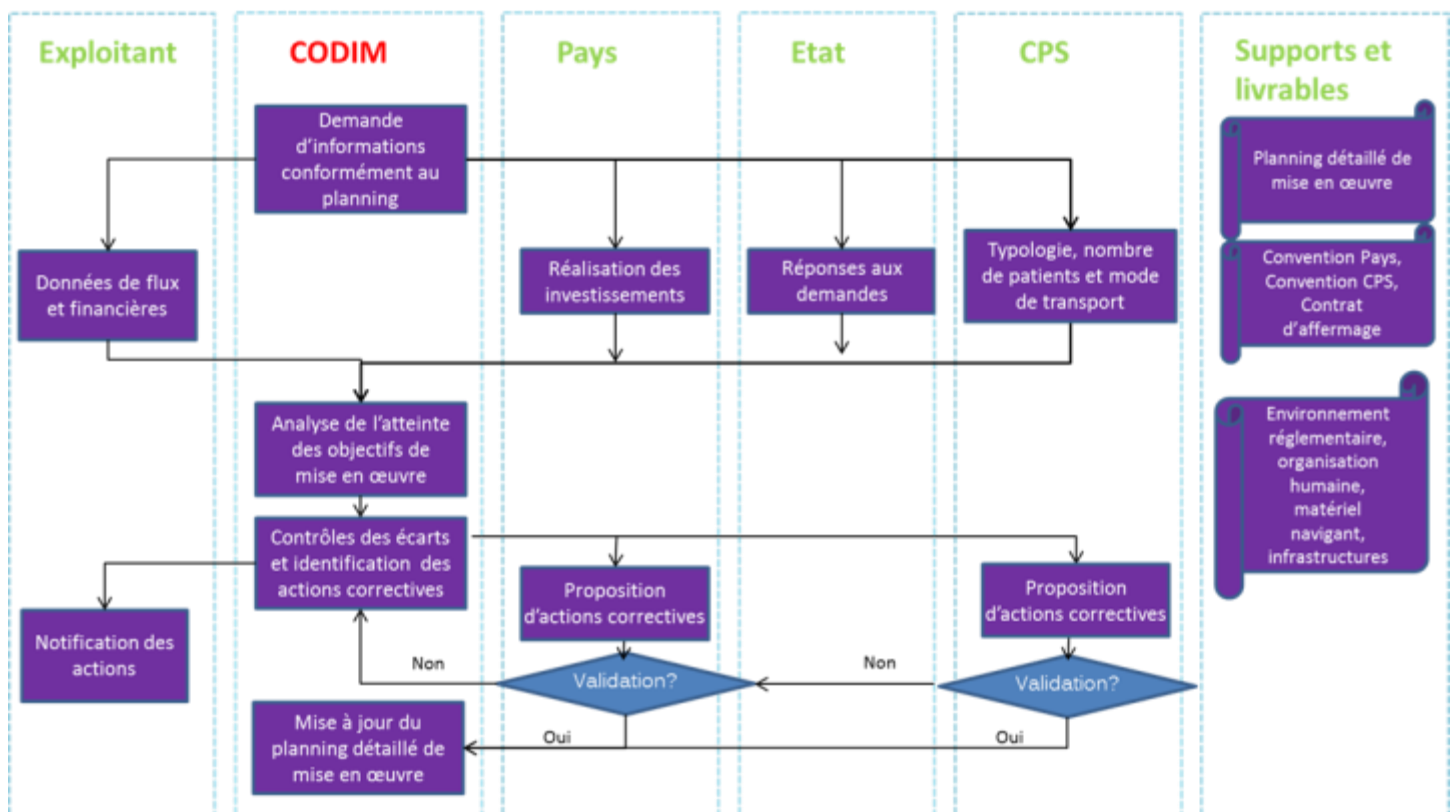
13.1.2 Processus de suivi du planning détaillé de mise en œuvre du STDMIM

A détailler phase par phase. On ne peut le rédiger de suite, il nous faut nous baser sur les informations provenant de la CPS, de l'Etat concernant les aides possibles, ainsi que sur le coût des travaux à réaliser sur le Tahuata Nui.

La fréquence de ce suivi sera annuelle.

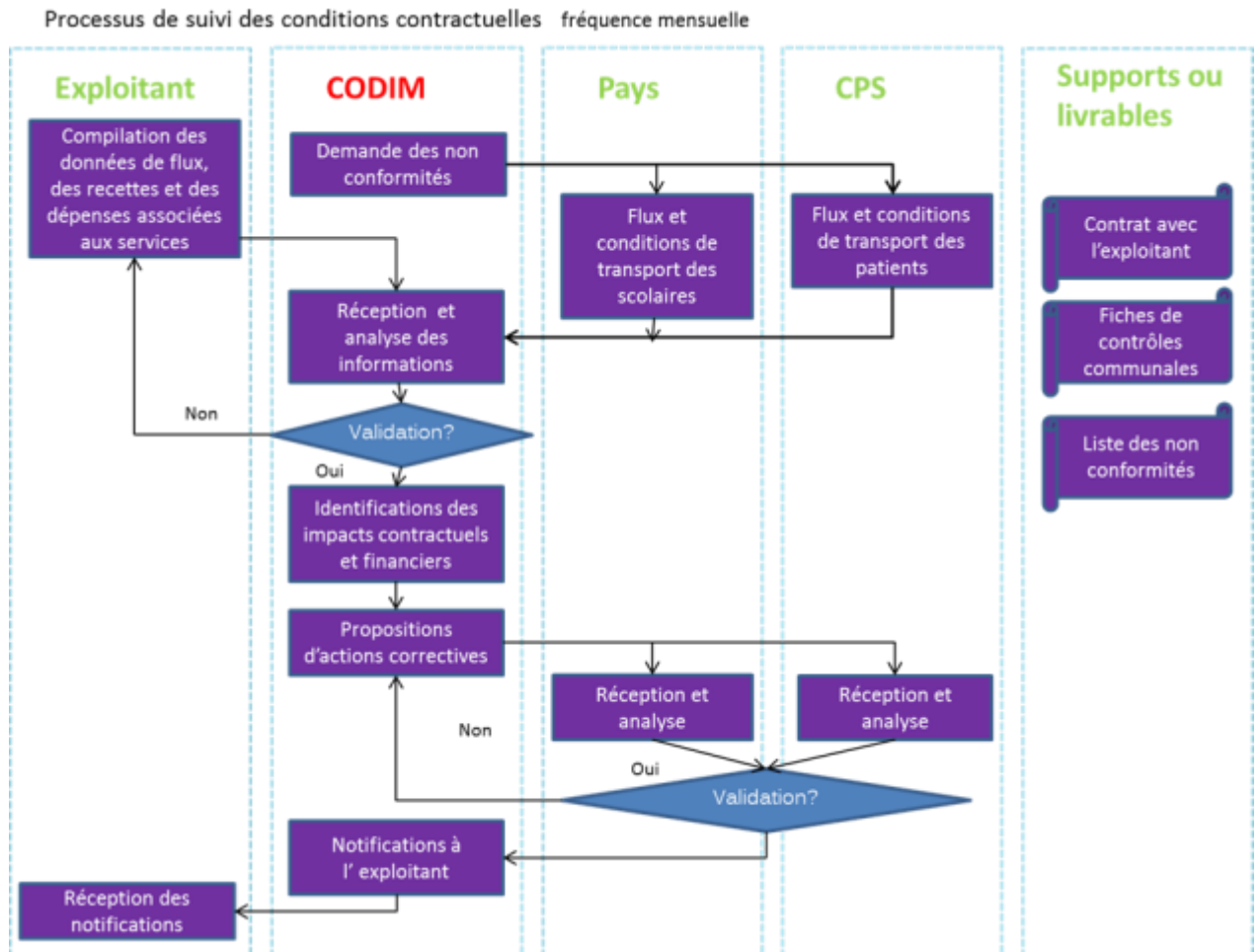
Il s'agira de s'assurer que les négociations avec le Pays, l'Etat et la CPS se déroulent correctement et de façon concrète.

Processus de suivi de la mise en œuvre du STDMIM fréquence annuelle



13.1.3 Les piliers du transport maritime

13.1.3.1 Les indicateurs associés à l'environnement réglementaire



- Suivi de la mise en place et de l'évolution du contrat d'affermage. Il s'agit de pouvoir renégocier ce contrat en fonction de l'évolution des flux.
- Assurance de l'évolution des statuts de la CODIM tel que précisé dans le Schéma Directeur du Transport Maritime Inter-îles Marquises.
- Contrôle du transfert de compétences des communes vers la CODIM
- Suivi de la délégation des compétences : Pays vers la CODIM, et CPS vers la CODIM



13.1.3.2 Les indicateurs associés à l'organisation humaine

- Recrutement du gérant de contrat, il est en charge de suivre la bonne mise en œuvre du SDTMIM
- Suivi de l'évolution du nombre de poste créés au sein de chaque infrastructure maritimes (manutentionnaire, docker, etc.)

13.1.3.3 Les indicateurs associés aux infrastructures

- Suivi des infrastructures afin de s'assurer de l'amélioration des conditions de sécurité des usagers quant aux périodes d'embarquement/débarquement
- Suivi de l'évolution des moyens humains associés à la gestion des infrastructures portuaires.
- Suivi de l'aménagement et de la réhabilitation des infrastructures portuaires

13.1.3.4 Les indicateurs associés au matériel navigant

- Suivi de l'évolution du matériel navigant. Tous les certificats de sécurité et d'homologation (assurance, etc.) devront être remis par l'exploitant à la CODIM. Tous les ans, des inspections seront effectuées, en plus des comptes rendus des arrêts techniques et des carénages.

13.1.3.5 Les indicateurs associés aux conditions financières

Il s'agit de suivre toutes les finances (investissement/fonctionnement) afin de s'assurer que les budgets suivent bien ceux estimés.

Concernant les couts d'exploitation il faudra s'assurer du :

- Suivi des hypothèses d'investissement
- Suivi des hypothèses de fonctionnement de la CODIM
- Suivi des hypothèses de fonctionnement de l'exploitant

Concernant les recettes d'exploitation il faudra bien tenir compte du:

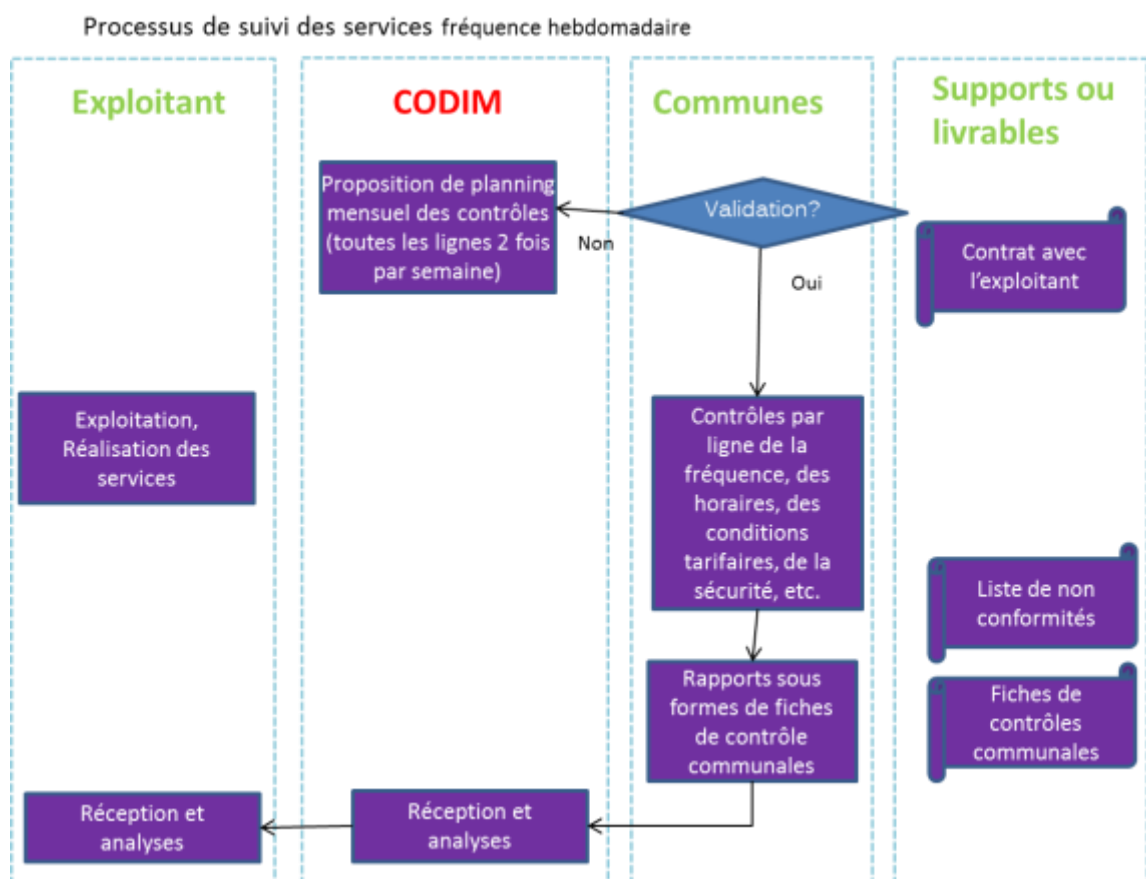
- Suivi des hypothèses des recettes initiales
- Suivi du volume des flux (personnes, marchandises, autres...)



13.2 Les indicateurs de type 2 : permettant de suivre les améliorations

13.2.1 Processus de suivi des lignes

Il s'agit de vérifier la mise en place et le niveau de service associé et ce dès que les navires seront en capacité d'assurer les premières rotations. (Les rotations sont-elles effectives et les horaires respectés ?). Des fiches de contrôles seront rédigées régulièrement permettant ainsi d'obtenir des statistiques exploitables par la CODIM et par l'exploitant.



13.2.2 Les indicateurs associés à l'amélioration des conditions de vie

- Sécurité des usagers : nous pouvons être certains que les conditions de sécurité et de sûreté des passagers maritimes seront améliorées par la mise en place de nouveaux navires.
Mode de suivi : les conditions d'embarquement/débarquement des passagers et du fret (personne et bien à terre de façon distincte) seront soumises à un contrôle. Il sera de même pour les infrastructures maritimes, au travers d'un suivi global du planning des aménagements et des réhabilitations des infrastructures. Tous les travaux participeront à l'amélioration des conditions d'embarquement/débarquement. Des contrôles ponctuels devront être réalisés par des personnels de la CODIM ou des agents communaux afin d'assurer des conditions de sécurité maximales à bord ainsi que pendant les périodes d'embarquement/débarquement.
- Les fiches de contrôle (statistiques)
- La liste des non conformités
- Fréquentation des lignes par suivi flux des petites îles vers les petites :
 - o Fréquentation des patients
 - o Fréquentation des Marquisiens**Mode de suivi** : fréquentation des lignes et suivi des flux par billettique (billettique nominative obligatoire). La vente de billet doit être mise en place afin de contrôler la fréquentation des rotations, ce qui permettra d'obtenir des statistiques exploitables CODIM.
- Satisfaction de ses utilisateurs (mesures qualitative et quantitative)
Mode de suivi : Mesurer la satisfaction des usagers (résidents et non-résidents) enquête sous forme de questionnaires simples et concis permettant après analyse rapide de synthétiser cette notion. (Exemples de questions : Etes-vous globalement satisfaits ? Les horaires sont-ils respectés ? etc.).
Remarque : Ces questionnaires seront axés également sur la partie tourisme afin d'avoir une vision globale quant à l'évaluation de la place relative du tourisme Marquisien par rapport au tourisme Polynésien ?
- Satisfaction des communes
Mode de suivi : réunion annuelle de la CODIM avec tous les maires des communes.
- Volume de fret embarqué et typologie (déplacement du fret des grandes îles vers les petites îles)
- Suivi des volumes de fret inter îles et les échanges avec Tahiti (32 tonnes annuelles actuellement)



Mode de suivi : Enregistrement lors de la vente de billet, de nombre de kg de fret emporté par passager ainsi que sa typologie (ex : denrées vivrières ou matériel autre).

13.2.3 Les indicateurs associés à l'amélioration des conditions de développement économique

- Volume de fret embarqué et typologie, des petites îles vers les grandes îles
- Flux de passagers des grandes îles vers les petites îles
- Flux des non-résidents (différenciation tourisme ou déplacement travail)
- Nouvelles activités économiques (Fichiers chambres consulaires ou ISPF pour avoir les données du nombre d'activités sur chaque île ainsi que du nombre de salariés des diverses structures de restauration, d'hébergement ou d'animation touristique).

Mode de suivi : Suivi des volumes de fret inter îles. Enregistrement lors de la vente de billet, de nombre de kg de fret emporté par passager ainsi que sa typologie (ex : denrées vivrières ou matériel autre).

13.2.4 Les indicateurs associés à l'amélioration des conditions sociétales

- Evaluation des flux de résidents des grandes îles vers les petites îles. Quelle fréquentation ? Quel pourcentage par rapport aux autres îles ?

Mode de suivi : Par système grâce à l'exploitation des données offert par la billettique.

13.2.5 Les indicateurs associés à l'amélioration des conditions des scolaires

- Evaluation des flux des scolaires
- Y a-t-il une évolution dans le paysage scolaire ?
- Y a-t-il une augmentation de la durée des études ?

Mode de suivi : Fréquentation des lignes et suivi des flux par billettique.



14 Annexes

14.1 Analyse des différents modes de gestion :

14.1.1 Introduction au contexte réglementaire et juridique de la Polynésie française

1. Le statut d'autonomie de la Polynésie française, instauré par la Loi organique n°2004-192 du 27 février 2004 et modifié par la Loi organique n°2007-1719 du 7 décembre 2007, fixe quelques règles essentielles tenant, d'une part, à la délimitation des compétences respectives de l'Etat, des communes et de la Polynésie Française et, d'autre part, à la définition de l'action publique.

L'article 13 alinéas 1 et 2 du statut prévoit que : « *Les autorités de la Polynésie Française sont compétentes dans toutes les matières (...) qui ne sont pas dévolues aux communes en vertu des lois et règlements applicables en Polynésie Française.*

La Polynésie Française et les communes de Polynésie Française ont vocation, pour la répartition de leurs compétences respectives, et sous réserve des dispositions de la présente Loi Organique, à prendre les décisions pour l'ensemble des compétences qui peuvent le mieux être mises en œuvre à leur échelon ».

L'article 14 (10°) de la Loi organique modifiée du 27 février 2004 donne ainsi à l'État la compétence pour fixer les règles relatives à l'administration, à l'organisation et aux compétences des communes, de leurs groupements et de leurs établissements publics, à la coopération intercommunale, au contrôle des actes des communes, de leurs groupements et de leurs établissements publics, au régime comptable et financier et au contrôle budgétaire de ces collectivités, à la fonction publique communale, au domaine public communal et au dénombrement de la population.

2. L'ordonnance du 5 octobre 2007 crée un titre IV au sein de la cinquième partie du code général des collectivités territoriales pour étendre à la Polynésie française les dispositions communes aux différents établissements publics de coopération intercommunale (EPCI). Elle étend surtout les dispositions concernant les syndicats de communes, les communautés de communes et les communautés d'agglomération, alors que ces deux dernières catégories n'existaient pas encore en Polynésie française.



Le rapport de présentation de l'ordonnance au Président de la République explique ainsi que *« la création de communautés de communes et de communautés d'agglomération devra permettre à terme l'émergence d'une culture de l'intercommunalité qui dépasse le cadre existant des syndicats intercommunaux. La création d'établissements publics de coopération intercommunale doit, en particulier, permettre aux communes qui le souhaiteront d'optimiser la gestion en commun de certaines compétences dont le coût est élevé, comme le traitement des déchets, l'assainissement ou les transports ».*

Les dispositions financières sont également rendues applicables, ce qui permettra à ces EPCI de bénéficier de la dotation globale de fonctionnement (DGF) bonifiée, au même titre que celle perçue par les EPCI à fiscalité propre de métropole. De plus, afin de prendre en compte leurs particularités géographiques, la DGF bonifiée des communautés de communes dont les communes sont dispersées sur plusieurs îles est doublée.

Aux termes des dispositions de l'article L. 5214-16 du code général des collectivités territoriales, la communauté de communes exerce de plein droit, au lieu et place des communes membres, pour la conduite d'actions d'intérêt communautaire, des compétences relevant de l'aménagement de l'espace et des actions de développement économique intéressant l'ensemble de la communauté.

Elle devient compétente ainsi en matière de *« le transport entre les îles et l'assistance à maîtrise d'ouvrage, si les communes membres sont dispersées sur plusieurs îles ».*

C'est en application de ces dispositions que le Haut-Commissaire de la République en Polynésie française a créé la CODIM regroupant les communes de FATUIVA, HIVA OA, NUKU HIVA, TAHUATA, UA HUKA et UA POU afin de leur permettre d'assumer ensemble une série de compétences, dont notamment celle du transport maritime entre les îles. (Arrêté n° HC 867 DIPAC du 29/11/2010)

L'article 4 de l'arrêté suscité dispose que : *« la communauté de communes des îles Marquises a pour objet, notamment, d'associer les communes membres au sein d'un espace de solidarité en vue de l'élaboration d'un projet commun de développement et d'aménagement de l'espace ; de favoriser le développement économique de son territoire ; de mettre en œuvre de façon coordonnée les infrastructures et les équipements collectifs que son conseil jugerait nécessaire ; de gérer le service commun qui s'avèrerait utile à l'exercice de ses compétences ».*

A cet égard, le Conseil d'Etat précisait, dans un avis du 26 septembre 2006, que si la matière



est de compétence communale tel le transport en commun d'intérêt communal, la Polynésie Française ne peut déterminer que des règles relatives à cette matière, c'est-à-dire liée à la réglementation du transport en commun. Dès lors, la personne publique, compétente pour assumer un service public donné et être responsable de son évolution future, demeure la communauté de communes.

3. L'article 6 de la Loi organique énonce pour la première fois le principe selon lequel « *Les communes de la Polynésie française, collectivités territoriales de la République, s'administrent librement dans les conditions prévues par la Constitution, la présente loi organique et les dispositions législatives qui leur sont applicables* ».

L'article 72 de la Constitution affirmant le principe de libre administration des collectivités territoriales en excluant par voie de conséquence, toute hiérarchisation entre collectivités, s'appliquent aux communes polynésiennes.

Dans le cadre des règles édictées par l'Etat et par la Polynésie française, « *les communes de la Polynésie française sont compétentes en matière de (...) transports communaux* » (article 43 du nouveau statut).

4. Le statut d'autonomie rappelle que l'Etat et la Polynésie française peuvent apporter leur concours technique et financier aux communes (art. 2 et 54 de la loi organique et article 10 de la loi simple). Ces concours peuvent être spécifiques mais restent organisés de la Polynésie française vers les communes.

Dès lors, la Polynésie française peut participer au fonctionnement des services municipaux par la mise à disposition de tout personnel de ses services, cabinets ministériels ou établissements publics dans le cadre de conventions passées entre le président de la Polynésie française et les communes (article 54 du statut).

Le statut de 2004 organise par ailleurs la possibilité de délégations de compétences de la Polynésie française vers les communes. Ces délégations de compétence ne peuvent s'exercer qu'avec l'accord du conseil municipal concerné et avec un transfert des moyens financiers nécessaires.

Dans le domaine économique, la Polynésie française peut prévoir les modalités d'intervention des communes dans certaines matières telles que pour les « *aides et interventions économiques* » (II de l'article 43).



Pour autant, les communes peuvent désormais développer leur propre politique économique, en octroyant des aides économiques, des garanties d'emprunts, et en participant au capital de certaines sociétés d'économie mixte locales (*art. L. 2251-2 et suivants, L. 2252-1 et suivants et L. 2253-1 et suivants du CGCT*).

Ces interventions ne sauraient empiéter sur la compétence de la Polynésie française.

Sur ce point, les communautés de communes de Polynésie française doivent exercer leurs attributions : sous réserve des compétences de la collectivité et dans le respect des dispositions du II de l'article 43 de la loi organique du 27 février 2004, qui dispose que les communes peuvent, certes, intervenir en matière d'aides et interventions économiques, d'aide sociale, d'urbanisme, de culture et de patrimoine local, mais dans les conditions définies par les actes prévus à l'article 140 dénommés « lois du pays » et la réglementation édictée par la Polynésie française, et sous réserve du transfert des moyens nécessaires à l'exercice de ces compétences.

Par conséquent, une « *loi du pays* » semble nécessaire pour permettre aux communautés de communes créées en Polynésie française d'exercer leurs compétences obligatoires en matière d'aménagement de l'espace et de développement économique.

Par ailleurs, l'article 17 de la loi organique n° 2007-1719 du 7 décembre 2007 tendant à renforcer la stabilité des institutions et la transparence de la vie politique en Polynésie française a notamment modifié les conditions dans lesquelles la Polynésie octroie des aides aux communes notamment pour la construction de bâtiments, électrification ou extension du réseau électrique ; réfection des routes ; acquisition de matériel (véhicules, bateaux de liaison...).

Cependant, malgré quelques améliorations potentielles apportées par la Loi organique modifiée du 27 février 2004, les communes demeurent largement dépendantes des transferts financiers que leur accorde la Polynésie française.

Trois grandes catégories de ressources communales peuvent ainsi être identifiées :

- les recettes de transfert, versées par la Polynésie française et par l'État, qui représentent deux tiers du total des ressources des communes (Fonds Intercommunales de Péréquation, dotations, subventions) ;



- les produits fiscaux, qui ne représentent qu'un quart des recettes réelles de fonctionnement et qui correspondent essentiellement aux centimes additionnels que les communes ont la possibilité de percevoir ;

- les produits de l'exploitation et du domaine, qui représentent 10 % du total des ressources et sont constitués par les sommes versées par les usagers des services publics communaux.

Dans le cadre de l'exercice de cette compétence, la CODIM pourrait solliciter des aides financières tant de l'Etat qu'à de la Polynésie française en mettant en exergue la contribution inhérente dudit projet à l'intégration sociale et territoriale des Iles Marquises et par voie de conséquence, au sein de la Polynésie française.

5. Dans ces conditions, la CODIM est habilitée à exploiter un service public de transport aux fins de répondre aux attentes des populations dans des conditions financières soutenables par cette dernière tout en respectant les principes fondamentaux du service public : continuité, égalité de traitement, adaptabilité et universalité.

Dans ce cadre, elle doit s'assurer de la meilleure organisation possible, tant de ses services en interne que de ses relations avec l'entité responsable des transports, afin de pouvoir se doter des outils contractuels adaptés, et de pouvoir suivre l'exécution du service, notamment par la définition d'indicateurs pertinents et la mise en place de contrôle adaptés.

Afin de mettre en place un montage juridique et financier le mieux adapté pour l'exploitation de ce service public de transport, la CODIM doit arbitrer l'opportunité d'en réaliser elle-même la gestion ou, au contraire, de la confier à un tiers.

Compte tenu de l'enjeu stratégique du choix du mode de gestion du service public, une évaluation préalable des avantages et inconvénients des modes de gestion disponibles est essentielle.

Schématiquement, ce choix implique que la CODIM réponde aux trois questions suivantes :

- Pour l'exploitation du service, veut-elle l'assurer en interne ou recourir à une gestion déléguée ?



- Pour la réalisation des infrastructures, envisage-t-elle un montage global liant la gestion aux investissements initiaux ?
- Enfin, en cas de gestion déléguée, comment organiser le partage des risques associés à la gestion du service ?

Par conséquent, il convient d'évaluer les différents modes de gestion envisageables pour l'exploitation de ce service public de transport, à savoir la gestion directe (la régie), la gestion indirecte (confiée à un établissement ou à une société d'économie mixte), la gestion déléguée (confiée généralement à une entreprise privée pour une durée déterminée) ou le recours à un marché public de prestation de service.

14.1.2 Le choix de la régie permettrait à la CODIM de conserver la maîtrise de la gestion du service

1. La création d'un syndicat mixte ouvert limité (SMO)

Le syndicat mixte permet d'associer différentes catégories de personnes morales de droit public (collectivités et leurs groupements), ce qui peut parfaitement correspondre au cas de la CODIM et du Pays.

Avantages d'un SMO

- le syndicat mixte ouvert limité définit librement son statut et ses règles de fonctionnement et n'est pas soumis à l'impôt des sociétés.
- La création d'un SMO implique un transfert de moyens humains du Pays, ainsi que l'exploitation du réseau en régie. Cette exploitation devient beaucoup plus simple économiquement si elle est bien gérée (cadre de la fonction publique, notamment l'absence d'objectifs de rentabilité).
- Le syndicat mixte facilite la participation du pays aux besoins associés aux investissements et fonctionnement et permet de limiter potentiellement la participation de la CODIM.
- Les transferts de compétences impliqués par la création du syndicat rendent les collectivités plus opérationnelles ; la définition de la politique, ainsi que sa mise en œuvre, ne peuvent être que cohérentes puisque gérées à partir d'un seul organisme et autour d'un même axe directeur. Cela n'est pas toujours le cas lorsqu'une convention organise les rapports entre acteurs publics.



Inconvénients

- La rédaction des statuts par ses membres impose une certaine précaution afin de ne pas installer de déséquilibre entre ces derniers,
- Il représente bien souvent un acteur supplémentaire au niveau local avec le risque de ralentir la prise de décision et l'avancée de certains projets,
- Le syndicat mixte est soumis au même contrôle administratif et budgétaire que les communes (légalité des actes et équilibre budgétaire),
- Le recours au personnel contractuel est limité par la législation

2. La délégation de service public en affermage

Avantages

Aspects techniques et critères de compétences

- L'absence totale d'opérateur au sein des îles Marquises accompagnée des incertitudes économiques liées à la création d'un tel service pourrait amener la CODIM à favoriser l'exploitation de son réseau de transport maritime par un partenaire privé avec lequel elle contractualiserait.
- L'affermage permettrait d'offrir à un potentiel fermier la possibilité d'exploiter un patrimoine existant sur une durée raisonnable (entre 3 et 5 ans). Ce mode d'exploitation éviterait les négociations associées à l'amortissement des outils de production et donc les négociations sur une partie non négligeable des charges du fermier. La courte durée de ce contrat permettrait aussi une meilleure mise en concurrence et un potentiel réajustement du mode d'exploitation.
- L'affermage permettrait à la CODIM de recourir aux compétences d'opérateurs experts apportant un grand niveau d'expertise sur l'exécution d'un service public de transport maritime.
- Enfin, l'affermage permettrait à la collectivité de garder le droit de pleine possession du bateau.

Aspects financiers

- Grâce à ce mode de gestion la CODIM disposerait au travers de son fermier de la souplesse de la comptabilité d'un opérateur privé pour traiter avec ses sous-traitants et fournisseurs.
- Aspects liés à la gestion des risques et de la responsabilité
- Le fermier assume de par son acceptation des clauses du contrat les risques liés à l'exploitation du service. Ex : bon fonctionnement des navires et des installations, respects des objectifs de qualité, de sûreté et de régularité du service.



Inconvénients

Aspects techniques et critères de compétences

- En cas d'affermage, la CODIM doit se prémunir des risques de méconnaissance des conditions d'exploitation du service. Ainsi elle devra dans son contrat prévoir l'obligation de la communication des données relatives à l'évolution de la qualité et de la quantité des flux (contrôle des différents indicateurs de suivi du schéma de transport dans le cadre du rapport annuel ou semestriel). Pour se faire, la Collectivité devra recruter un agent compétent pour contrôler la prestation du fermier.
- Les clauses de fin de contrat doivent être précisément définies afin de permettre la réversibilité des choix de mode de gestion : recours à une autre entreprise, mise en place d'une régie...

Aspects financiers

- En délégation de service public, il convient de tenir compte des frais de structure appliqués par les grands opérateurs, qui viennent majorer le coût du service. Par ailleurs, les opérateurs privés ont une exigence de rentabilité dont il convient de tenir compte dans la formation du résultat.
- Les recettes usagers ne peuvent pas représenter moins de 20% des coûts d'exploitation sous risque de requalification du contrat d'affermage en marché de service public.

3. La création d'une société d'économie mixte (SEM) et d'une filiale « transport »

La forme sociétaire de ces entités permet à l'administration une gestion plus souple de ses activités tout en conservant un certain contrôle sur ces sociétés puisque leur capital est composé majoritairement de capitaux publics (entre 51 et 85%), donc la possibilité pour la CODIM de recevoir des subventions pays.

Avantages

- La création d'une SEM garantit aux collectivités locales la prise en compte de l'intérêt général dans les objectifs de l'entreprise. Elle permet en outre le contrôle direct des décisions de la SEM par les collectivités actionnaires. Elle bénéficie de la souplesse du droit privé et de plus grandes possibilités de réactivité que dans les établissements publics.
- Les collectivités locales, tout en ayant la possibilité de s'engager financièrement n'ont pas à supporter la totalité de l'investissement.
- L'avantage principal de ce mode de gestion est la possibilité pour la société de bénéficier de la défiscalisation, voire de la double défiscalisation et impliquant de facto l'association de l'état français à l'investissement.



Inconvénients

- L'inconvénient majeur réside dans l'administration et la gestion de la société et de sa filiale et des obligations qui en découlent (transparence financière : rapport annuels, comptes de gestion du CA).
- Enfin, pour pouvoir bénéficier de la double défiscalisation, la société est dans l'obligation de créer une filiale totalement privée (100%).

4. Le choix du transfert de compétence de la CODIM vers le Pays

Conformément à l'article 55, la CODIM est en droit de transférer la compétence « transport » au Pays.

L'avantage principal de ce transfert pour la CODIM c'est l'obligation pour le pays d'assurer la production du service dans sa totalité (en régie ou sous forme de délégation).

Cependant, cela implique l'obligation pour la CODIM de verser des redevances au Pays. De plus, son rôle se limite au financement de la mise en œuvre du service public, elle n'aura donc aucune maîtrise sur le niveau de qualité de ce service.

14.1.3 La pertinence du syndicat mixte ouvert

La création d'un syndicat mixte ouvert (limité) paraît être la solution la plus cohérente et la plus simple en termes de mise en œuvre. Le syndicat serait ainsi composé de la CODIM ainsi que du pays, permettant ainsi à la structure, de recevoir des subventions du pays tout en exploitant le réseau de transport en régie directe et ce en accord avec ses compétences.

14.2 Analyse de la défiscalisation des moyens navigants :

Mme Cathy ROCHETEAU (Directrice de la direction polynésienne des Affaires Maritimes) nous a fait part des difficultés rencontrées pour l'obtention de moyens financiers pour des dossiers de défiscalisation assujettis à des moyens navigants (certains dossiers sont en attente depuis plus de 3 ans). Le traitement de nos dossiers de défiscalisation devrait prendre dès lors un certain temps, sans que nous puissions à l'heure actuelle être sûrs du résultat. Cependant, il semble en tout état de cause, judicieux d'en faire la demande.



14.3 Analyse des hypothétiques aides financières provenant de l'Union Européenne

Selon Mme Nicole LEVEQUES, Agent à la Commission Européenne de la Polynésie Française, les aides directes issues du FED sur des moyens navigants ne sont pas envisageables.

Compte tenu du statut spécifique de la Polynésie française au sein de la République Française et incidemment de l'Union Européenne, une demande de financements dans le cadre de la FED pourra être déposée auprès de la Commission européenne à Bruxelles – ces dossiers sont financés par un fond de concours. Ces dossiers dont le montage s'appuie sur des compétences spécifiques demandent généralement plusieurs mois de travail avant d'être déposés. Les instances compétentes arbitrent alors entre les dossiers et retiennent ceux qui seront financés. La mise en place d'un fond dédié aux PTOM serait actuellement à l'étude et pourrait voir le jour dans les années à venir. Ce fond vise à laisser aux projets de ces pays et territoire d'Outremer une chance d'accéder à de nouvelles sources de financements

Pour autant, eu égard à la teneur du projet, il nous apparaît peu probable que l'Union Européenne accorde au projet une aide financière.

14.4 Analyse des hypothétiques aides financières provenant de l'Etat

Sur la base de la loi organique modifiée du 27/02/2004, l'Etat devrait subventionner ce projet d'intérêt territorial. Il sera nécessaire de justifier de l'intérêt d'un tel projet. Il reste que les modalités de sa participation seront à définir.

14.5 Analyse des hypothétiques aides financières provenant du Pays

De même, la loi organique modifiée du 27/02/2004 permet à la CODIM de solliciter des financements à la Polynésie française. A cet égard, la CODIM sera en droit de solliciter le transfert des fonds alloués actuellement au transport scolaire.

De plus, la CODIM pourra continuer à utiliser le Tahuata nui VII ainsi que son remplaçant.

14.6 Détails des lignes, trajets et horaires en fonction des navires NGV

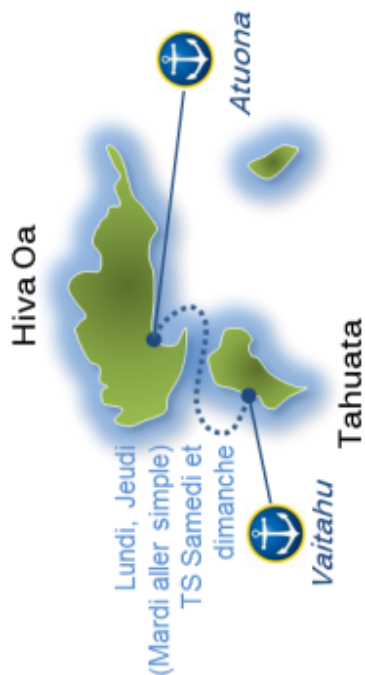
Horaires en prenant en compte comme navire des NGV, détails pour les lignes 1 à 6



Ligne 1 HIVA OA – TAHUATA

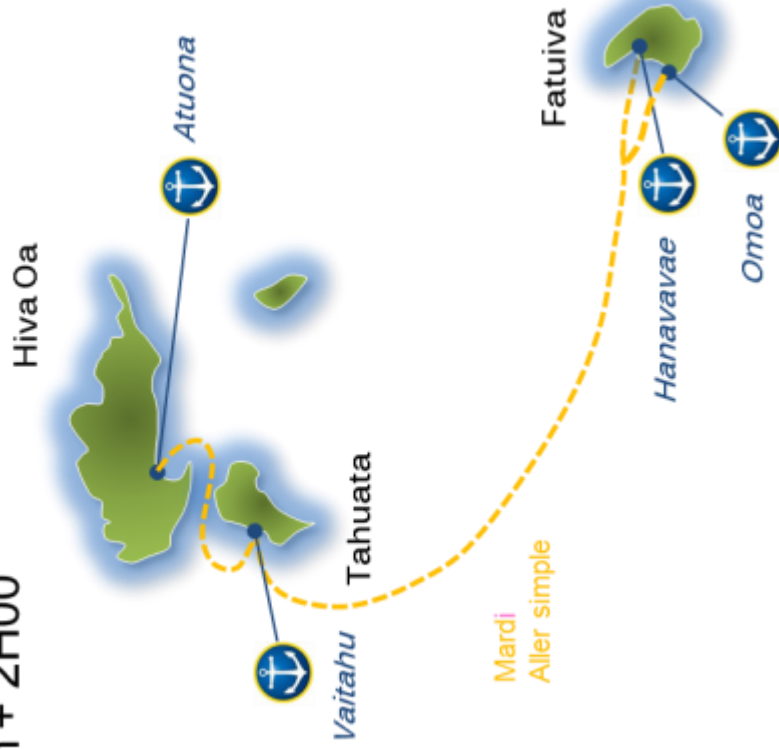
court terme		moyen terme		long terme		
Lundi / Jeudi						
	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée
HO -> T	5h 16h	5h30 16h30	5h 16h	5h30 16h30	5h 16h	5h30 16h30
T -> HO	6h 17h	6h30 17h30	6h 17h	6h30 17h30	6h 17h	6h30 17h30
Mardi						
	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée
HO -> T	8h	8h30	8h	8h30	8h	8h30
Samedi AT ou Transport scolaire 7 fois par an (début de vacances)						
	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée
HO -> T	10h	10h30	10h	10h30	10h	10h30
T -> HO	11h	11h30	11h	11h30	11h	11h30
Dimanche AT ou Transport scolaire 7 fois par an (fin de vacances)						
	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée
HO -> T	6h	6h30	6h	6h30	6h	6h30
T -> HO	7h	7h30	7h	7h30	7h	7h30

Temps de trajet 30 min



Ligne 2 HIVA OA – TAHUATA - FATUIVA

Temps de trajet 30min + 2H00



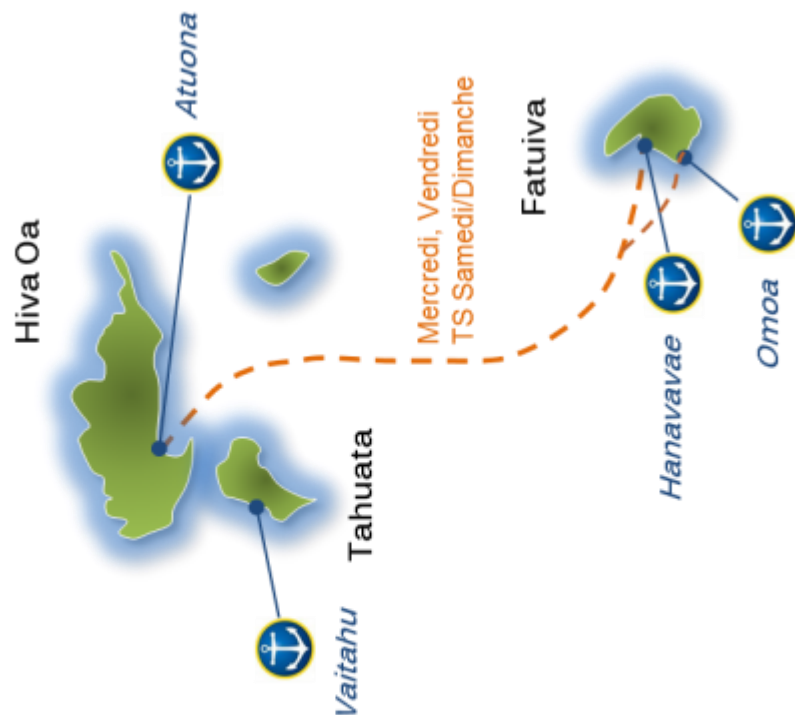
Court terme		Moyen terme		long terme		
Mardi						
	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée
HO -> T	8h	8h30	8h	8h30	8h	8h30
T -> F	13h	15h	13h	15h	13h	15h



Ligne 3 HIVA OA – FATUIVA

Temps de trajet 2H00

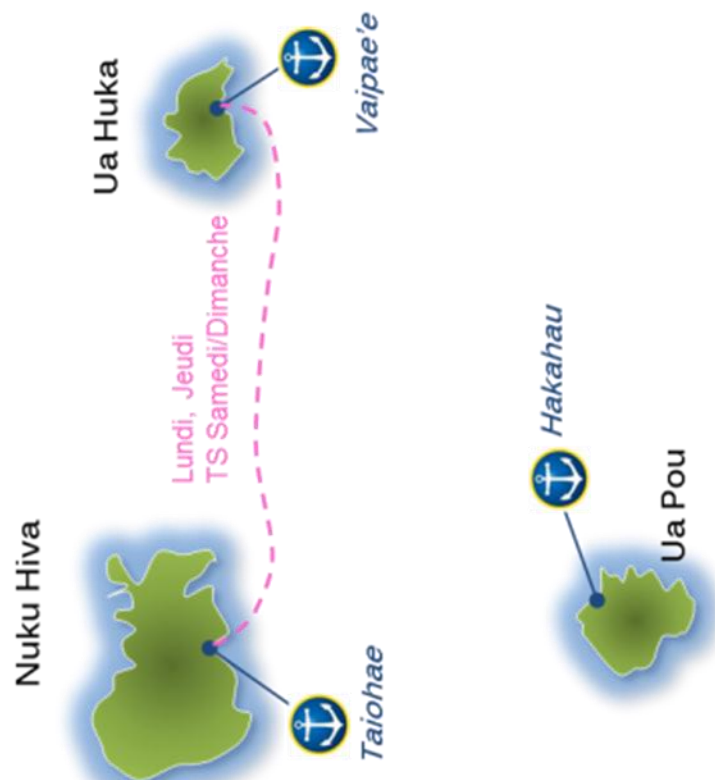
	court terme		moyen terme		long terme	
Mercredi						
	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée
F -> HO	6h 16h30	8h 18h30	6h 13h 20h	8h 15h 23h	6h 13h 20h	8h 15h 23h
HO -> F	14h	16h	10h 15h30	12h 18h30	10h 15h30	12h 18h30
Vendredi						
	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée
HO -> F	4h 16h	6h 18h	4h 16h	6h 18h	3h 9h30 15h30	5h 11h30 17h30
FH -> HO	6h30 18h30	8h30 20h30	6h30 18h30	8h30 20h30	5h30 13h 18h	7h30 15h 20h
Samedi AT ou Transport scolaire 7 fois par an (début de vacances)						
	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée
HO -> F	4h	6h	4h	6h	4h	6h
F -> HO	6h30	8h30	6h30	8h30	6h30	8h30
Dimanche AT ou Transport scolaire 7 fois par an (fin de vacances)						
	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée
HO -> F	13h	15h	13h	15h	13h	15h
F -> HO	15h30	17h30	15h30	17h30	15h30	17h30



Ligne 4 NUKU HIVA – UA HUKA

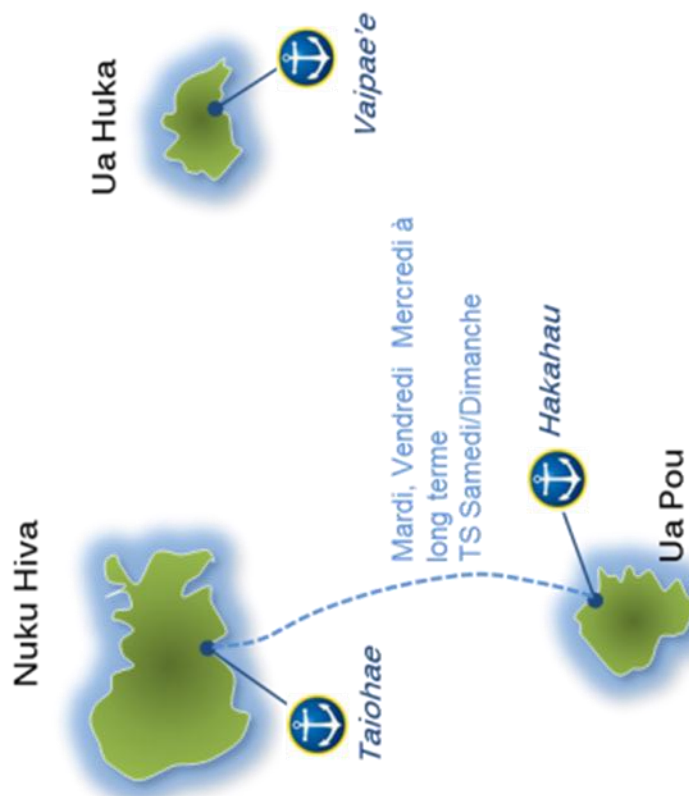
Temps de trajet 1H30

	court terme		moyen terme		long terme	
Lundi						
	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée
NH -> UH	4h 17h	5h30 18h30	4h 10h 17h	5h30 11h30 18h30	4h 10h 17h	5h30 11h30 18h30
UH -> NH	6h 19h	7h30 20h30	6h 13h 19h	7h30 14h30 20h30	6h 13h 19h	7h30 14h30 20h30
Jeudi						
	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée
NH -> UH	4h 17h	5h30 18h30	4h 17h	5h30 18h30	4h 10h 17h	5h30 11h30 18h30
NH -> UH	6h 19h	7h30 20h30	6h 19h	7h30 20h30	6h 13h 19h	7h30 14h30 20h30
Samedi AT ou TS						
	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée
NH -> UH	5h	6h30	5h	6h30	5h	6h30
UH -> NH	7h	8h30	7h	8h30	7h	8h30
Dimanche AT ou TS						
	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée
NH -> UH	14h30	16h	14h30	16h	14h30	16h
UH -> NH	16h30	18h	16h30	18h	16h30	18h



Ligne 5 NUKU HIVA – UA POU

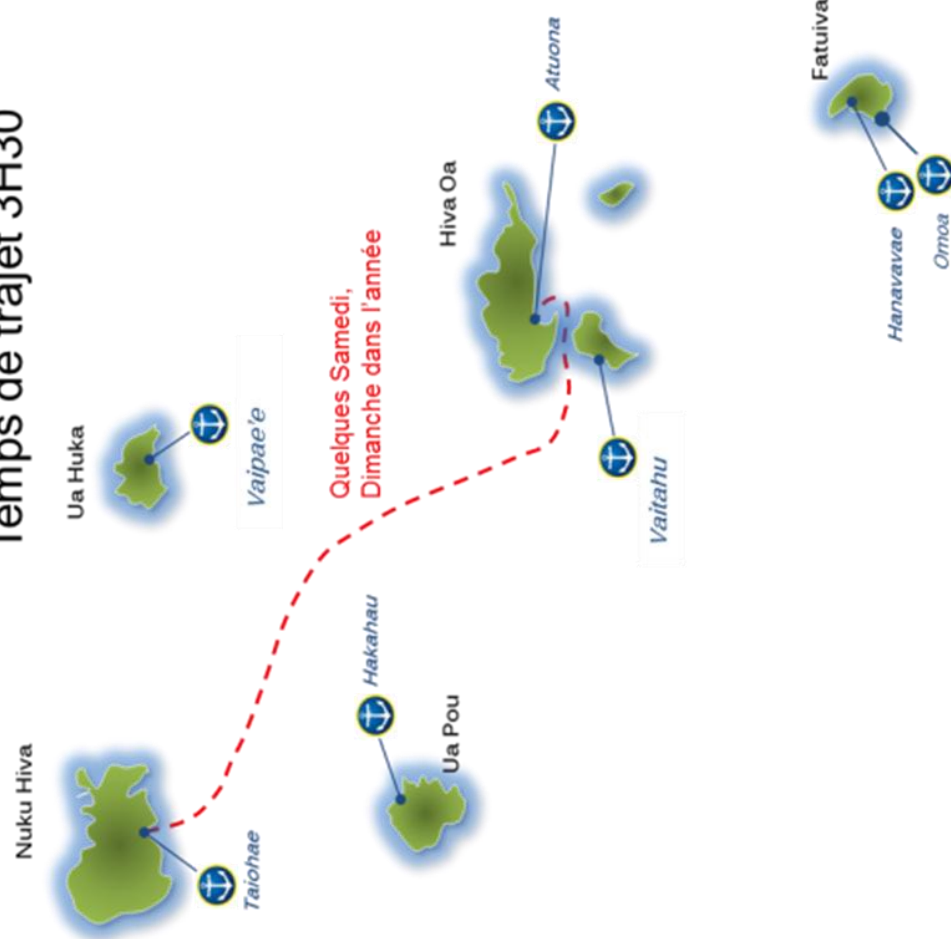
Temps de trajet 1H30



	court terme		moyen terme		long terme	
Mardi						
	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée
NH -> UP	4h 16h	5h30 17h30	4h 10h 16h	5h30 11h30 17h30	4h 10h 16h	5h30 11h30 17h30
UP -> NH	6h 18h	7h30 19h30	6h 12h 18h	7h30 13h30 19h30	6h 12h 18h	7h30 13h30 19h30
Mercredi						
	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée
NH -> UP					9h30	11h
UP -> NH					18h30	20h
Vendredi						
	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée
NH -> UP	4h 10h 16h	5h30 11h30 17h30	4h 10h 16h	5h30 11h30 17h30	4h 10h 16h	5h30 11h30 17h30
UP -> NH	6h 12h 18h	7h30 13h30 19h30	6h 12h 18h	7h30 13h30 19h30	6h 12h 18h	7h30 13h30 19h30
Samedi AT ou Transport scolaire 7 fois par an (début de vacances)						
	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée
NH -> UP	8h	9h30	8h	9h30	8h	9h30
UP -> NH	10h	11h30	10h	11h30	10h	11h30
Dimanche AT ou Transport scolaire 7 fois par an (fin de vacances)						
	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée
NH -> UP	7h	8h30	7h	8h30	7h	8h30
UP -> NH	9h	10h30	9h	10h30	9h	10h30

Ligne 6 NUKU HIVA – HIVA OA à long terme uniquement

Temps de trajet 3H30



	Samedi (1 fois tous les 2 mois au départ de Nuku hiva)		Samedi 4 fois par an Début vacances		Dimanche 4 fois par an Fin de vacances	
	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée
NH -> HO	4h 18h	7h30 21h30	3h	6h30	12h	15h30
HO -> NH	8h 22h	11h30 1h30	7h	10h30	16h	19h30

	Samedi (1 fois tous les 2 mois au départ de Hiva Oa)		Samedi 4 fois par an Début vacances		Dimanche 4 fois par an Fin de vacances	
	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée
NH -> HO	4h 18h	7h30 21h30	3h	6h30	12h	15h30
HO -> NH	8h 22h	11h30 1h30	7h	10h30	16h	19h30

14.7 Hypothèses de fréquentation des lignes retenues

14.7.1 Analyse comparée de 3 tarifications pour les résidents

14.7.1.1 Tarification fixe à 1 000 F

Comme demandé par les élus, nous avons dans notre business plan opté pour la tarification unique à 1 000 F pour les résidents marquisiens, prônant ainsi l'accès au transport pour tous. Cette hypothèse se base sur une différenciation forte de la tarification actuelle avec des tarifs représentant au maximum 25% des prix pratiqués par le transport aérien.

Remarque : Si l'on souhaite des reports importants (comme pris en compte dans la simulation) il faut nécessairement que nos tarifs des trajets bateau soit nettement inférieur aux prix exercés en avion.

ligne 1	Tahuata-Hiva Oa	1 000 XPF
ligne 2	Tahuata-Fatuiva	1 000 XPF
ligne 3	Fatuiva-Hiva Oa	1 000 XPF
ligne 4	Ua Huka-Nuku Hiva	1 000 XPF
ligne 5	Ua Pou-Nuhu Hiva	1 000 XPF
ligne 6	Ligne Nord-Sud	1 000 XPF

14.7.1.2 Tarification variable (V2)

Ces tarifs intermédiaires représentent globalement moins de la moitié des tarifs actuels proposés pour l'avion. Or, d'expérience, on sait qu'on ne peut pas avoir de report significatif de l'avion vers le bateau dans les conditions que connaissent les populations des Iles du Nord des Marquises (houle, temps de trajet, etc.). Il faut donc proposer un prix bateau « attractif », donc très largement inférieur au prix des billets d'avion afin de prétendre capter un maximum de passager avion.

ligne 1	Tahuata-Hiva Oa	500 XPF
ligne 2	Tahuata-Fatuiva	1 800 XPF
ligne 3	Fatuiva-Hiva Oa	2 500 XPF
ligne 4	Ua Huka-Nuku Hiva	2 000 XPF
ligne 5	Ua Pou-Nuhu Hiva	1 600 XPF
ligne 6	Ligne Nord-Sud	4 000 XPF



14.7.1.3 Tarification variable (V1) proposé par le client

Ces tarifs, sont selon nous, trop proches des tarifs pratiqués par les bonitiers actuellement. Quand 12 personnes affrètent un bonitier, l'attractivité du service du réseau maritime devient nulle puisque le service rendu présente deux avantages : le passager peut choisir son jour et l'heure souhaitée ainsi que le lieu d'embarquement !

En effet, les bonitiers actuellement possèdent le monopole

Les bonitiers peuvent réagir en faisant baisser de plus d'un quart leur tarif, et ce, sans aucunes contraintes concernant le nombre d'équipage. Dès la mise en place du réseau de transport maritime il faut faire disparaître l'offre « sur mesure » proposée par les bonitiers en proposant des prix très bas et attractifs.

ligne 1	Tahuata-Hiva Oa	1 000 XPF
ligne 2	Tahuata-Fatuiva	2 800 XPF
ligne 3	Fatuiva-Hiva Oa	3 800 XPF
ligne 4	Ua Huka-Nuku Hiva	3 000 XPF
ligne 5	Ua Pou-Nuhu Hiva	2 500 XPF
ligne 6	Ligne Nord-Sud	7 600 XPF

Dans tous les cas, les volumétries des passagers ont été estimées en moyenne sur chacune des périodes considérées puis globalement réparties de façon logarithmique pour obtenir une vision des flux annuels.

14.7.2 Tarification pour les non-résidents

Pour les non-résidents, nous avons opté pour une tarification fixe à 5 000 F quel que soit le trajet.

La tarification pour la ligne Hiva Oa-Tahuata est plus chère que le bonitier. Cette ligne, devient rentable, et assure également un transport de passager dans des conditions de sécurité et de confort supérieures au transport par bonitier.

En ce qui concerne les lignes Nuku Hiva-Ua Huka et Nuku Hiva-Ua Pou, la tarification fixe de 5 000 F nous paraît abordable par rapport à un billet d'avion (deux fois plus cher). Le trajet est en moyenne de 2h30 en bateau.



Une augmentation de la tarification ferait perdre en attractivité, en effet, les passagers préféreraient payer un peu plus cher un billet d'avion, pour ne voyager uniquement qu'une vingtaine de minutes. La contribution de cette ligne dans les recettes deviendrait donc nulle.

Enfin, la ligne Hiva Oa-Fatuiva est une destination qu'il faut rendre attractive pour les non-résidents afin de garder une dynamique touristique positive. Etant donné l'éloignement de l'île par rapport à Hiva Oa, il nous semble raisonnable de conserver un tarif de 5 000 F fixe, autrement les touristes seront freinés par ce prix et ne se déplaceront pas.

14.7.3 La présentation des principes d'évaluation

Pour les flux résidents, l'estimation de l'hypothèse, basse, moyenne et haute, a été établie selon des critères pour partie objectif (flux actuel, offre de service, demande exprimée, ...) et pour partie subjectif (l'attractivité de l'offre envisagée en fonction d'une politique tarifaire unique à 1 000 F par résident).

Pour les flux de touristes, nous nous sommes basés exclusivement sur les données chiffrées actuelles. Aussi dans le business plan, nous avons estimé pour l'hypothèse basse une augmentation de 10% par rapport aux flux actuels, 15% pour l'hypothèse moyenne et 20% pour l'hypothèse haute.

14.7.4 Les résidents

Ligne 1 : Tahuata-Hiva Oa :

A ce jour, les résultats de la mission 1 ont permis d'évaluer le nombre de pax entre Tahuata et Fatuiva à environ 110 000 pax par an, tous transports confondus.

Ces 110 000 pax se décomposent comme suit :

- 44 000 utilisateurs potentiels par an qui font l'aller-retour depuis Tahuata jusqu'à Hiva Oa.



- 11 000 utilisateurs potentiels par an qui font l'aller-retour depuis Hiva Oa jusqu'à Tahuata.

Au-delà de ce premier point, il n'est pas raisonnable de prétendre capter tous ces flux. En effet, 34% des habitants de Tahuata possèdent des bateaux particuliers qu'ils utilisent à leur convenance et en particuliers les résidents des vallées les plus proches de Hiva Oa (6 miles marins). Les principaux utilisateurs seront donc les gens des vallées les plus proches des ports de Vaitahu ou Hapatoni. Notre potentiel de voyageur se réduit donc à 29 000 passagers.

Dans ce cadre et à court terme, nous avons donc considéré que 13 000 pax emprunteront le nouveau service de transport ; soit un peu moins de la moitié des flux actuels. En conséquence, le pourcentage d'occupation des résidents sur cette ligne est estimé à 46.3% en hypothèse moyenne (15 500 pax pour l'hypothèse haute et 8 400 pour l'hypothèse basse).

A moyen terme le pourcentage est estimé à 49.9% pour un nombre de pax équivalent à 14 000 en hypothèse moyenne, cette légère augmentation correspond à un recours plus systématique à l'utilisation des navettes (15 500 pax pour l'hypothèse haute et 8 400 pax pour l'hypothèse basse).

Enfin, à long terme, nos estimations évaluent un pourcentage d'occupation de 58.4% représentant 17 000 pax en hypothèse haute (16 400 pax pour l'hypothèse moyenne et 11 000 pour l'hypothèse basse).

Ceci traduit un besoin de plus en plus fort de la population vieillissante de recourir à un mode de transport plus sûr et confortable.

Ligne 2 : Tahuata-Fatuiva :

Au cours de la mission 1, il a été évalué que 6200 voyageurs de Fatuiva faisaient l'aller-retour à Tahuata annuellement. Ils représentent donc environ 12 400 pax.

A court terme, nous avons considéré capter la quasi-totalité des flux soit : 1 200 pax résident représentant un taux d'occupation de 38.5% en hypothèse moyenne (1 500 pax pour l'hypothèse haute et 800 pour l'hypothèse basse).



Ce pourcentage d'occupation peut paraître élevé au regard des populations des deux îles. Nous l'expliquons pour deux raisons principales :

- La demande exprimée par les habitants de Tahuata et Fatuiva de disposer d'une liaison maritime entre les deux îles.
- Le faible nombre de rotations entre les deux îles (1 liaison hebdomadaire)

A moyen terme les pourcentages sont estimés à 48.1% représentant un nombre de pax de 1 500 en hypothèse moyenne (1 700 pax pour l'hypothèse haute et 930 pax pour l'hypothèse basse).

Cette augmentation correspond à une plus grande utilisation d'un service sur et régulier.

Enfin, à long terme, nos estimations sont stables avec un pourcentage d'occupation de 49.7% qui représentent 1 800 pax en hypothèse haute (1 550 pax pour l'hypothèse moyenne et 1 200 pax pour l'hypothèse basse).

Ligne 3 : Fatuiva-Hiva Oa :

Au cours de la mission 1, il a été évalué que 14 000 pax par an environ voyageaient entre Fatuiva et Hiva Oa. Cette île, contrairement à Tahuata, est bien plus éloignée de Hiva Oa (45 miles marins), et moins peuplée. Il en résulte un nombre de passagers potentiels moins importants. Cependant, nous pensons capter la quasi-totalité des flux sur cette ligne. En effet, les habitants de Fatuiva ne se déplacent pas par leur propre moyen (bateaux personnels) mais affrètent des bonitiers.

En conséquence, à court terme, le pourcentage d'occupation est estimé à 50.4% pour 11 000 pax en hypothèse moyenne ; (12 000 pax pour l'hypothèse haute et 6 500 pour l'hypothèse basse).

A moyen terme il est estimé à 49.9% ce qui représente 14 000 pax en hypothèse moyenne (15 500 pax pour l'hypothèse haute et 8 400 pour l'hypothèse basse).



Enfin, à long terme, nos estimations évaluent un pourcentage d'occupation de 43.7% représentant 20 500 pax en hypothèse haute (15 000 pax pour l'hypothèse moyenne et 13 500 pour l'hypothèse basse).

La baisse des pourcentages d'occupation s'expliquent par le fait qu'une augmentation des rotations sans augmentation du nombre de voyageur s'effectue à moyen et long terme, l'offre de siège devient alors plus conséquente.

Ligne 4 : Ua Huka-Nuku Hiva :

Nous avons pris comme base d'estimation environ 14 000 pax par an en bateau sur un total de déplacement évalué à 48 000 pax estimés au cours de la mission 1.

En considérant les temps de transport en bateau entre Ua Huka et Nuku Hiva, nous considérons que le réseau maritime captera plus de 50% des flux bateau en hypothèse moyenne, 70% en hypothèse haute et 40% en hypothèse basse.

A court terme, le nombre de pax résidents estimé en hypothèse moyenne est de 14 000 pax ce qui correspond à un taux d'occupation de 42.1% (18 000 pax pour l'hypothèse haute et 9 800 pour l'hypothèse basse).

A moyen terme, le nombre de pax est estimé à 20 800 en hypothèse moyenne, ce qui correspond à un taux de remplissage de 50% (22 000 pax pour l'hypothèse haute et 12 400 pour l'hypothèse basse).

Enfin, à long terme, nos estimations évaluent un nombre de pax de 29 900 (50 % de taux d'occupation). (24 900 pax pour l'hypothèse moyenne et 19 900 pour l'hypothèse basse).

L'évolution de la fréquentation des lignes s'explique par une utilisation de plus en plus systématique des liaisons maritimes régulières et même d'un report de l'avion vers le bateau.

Les pourcentages restent stables, cependant selon les estimations on assistera à une augmentation du nombre de pax, car le nombre de



rotations augmentent à moyen terme (+ 52 rotations par à l'année) et à long terme (+ 52 rotations à l'année).

Ligne 5 : Ua Pou-Nuku Hiva :

Les déplacements cumulent 28 000 pax par an environ tous transports confondus. Les déplacements d'Ua Pou vers Nuku Hiva en bateau sont estimés à 7 800 pax par an, et 18 000 dans le sens Nuku Hiva/Ua Pou selon les résultats de la mission 1.

Nous émettons l'hypothèse suivante : nous captions la quasi-totalité des flux bateau, auxquels s'ajoutent les pax de report de l'avion au bateau, ce dernier service étant beaucoup moins cher.

A court terme, le nombre de pax est estimé à 20 000 correspondants à un taux de remplissage de 48.1%

A moyen terme le nombre de pax est évalué à 24 900 (taux d'occupation de 49.9%)

Enfin, à long terme, nos estimations évaluent un nombre de pax de 34 500, correspondant à un pourcentage d'occupation de 50%

Comme pour la ligne précédente, les taux d'occupation restent stables, mais ne traduisent pas forcément une stagnation dans le nombre de passagers. Au contraire, les rotations s'intensifient à moyen et à long terme (passage de 260 rotations à 312 rotations à moyen terme puis à 364 rotations annuelles à long terme).

Ligne 6 : Nuku Hiva-Hiva Oa

La mise en place de la ligne 6 est uniquement réalisée sur le long terme.

Selon les résultats de la mission 1, nous estimons capter la totalité des flux bateau actuels (640 pax) et nous estimons à 120 pax les reports de l'avion au bateau.

En considérant ces hypothèses, nos estimations évaluent un nombre de pax de 1 150 par an, correspondants à pourcentage d'occupation de



59.9% en hypothèse haute (760 pax pour l'hypothèse moyenne et 380 pour l'hypothèse basse).

Ce taux de remplissage laisse tout de même un pourcentage égal à 34.9% et correspondant aux taux libre et réservé aux EVASAN et autres évacuations.

14.7.5 Les touristes ou non-résidents

En l'absence de données chiffrées sur les habitudes ou souhaits de déplacement des touristes sur les Iles Marquises, nous avons été contraints de baser nos estimations uniquement sur les déclarations des hôteliers et autres professionnels du tourisme rencontrés en phase de diagnostic. Ces derniers déclarent qu'un touriste sur 5 pourrait être intéressé par des déplacements en bateau sur les îles voisines. Voici par lignes, les taux de remplissage estimés à court, moyen et long terme.

Pour les estimations de fréquentation des lignes par les non-résidents des Marquises, nous avons considéré les hypothèses suivantes :

- Des flux de non-résidents sur le réseau qui à court terme représentent annuellement environ 6 000 pax répartis comme suit :
 - 4 000 pax touristes soit environ 20% des touristes actuels qui effectuent une visite d'île en bateau,
 - 2 000 pax résidant dans d'autres archipels de la Polynésie soit annuellement 1 000 marquisiens vivant à Tahiti (sur les 15 000) qui utilisent le réseau pour visiter la famille.
- Une augmentation marquée de la fréquentation des non-résidents de l'ordre de 10% par an principalement associée à l'augmentation des flux touristiques. Des flux de non-résidents sur le réseau qui à moyen terme représentent annuellement environ 15 000 pax répartis comme suit :



- 11 000 pax touristes soit près de 40% des touristes projetés qui effectueront une visite d'île en bateau,
- 4 000 pax résidant dans d'autres archipels de la Polynésie soit annuellement 2 000 marquisiens vivant à Tahiti (sur les 15 000) qui utilisent le réseau pour visiter la famille.
- Une augmentation de la fréquentation stable qui amène les flux de non-résidents sur le réseau qui à long terme représentent annuellement environ 27 000 pax répartis comme suit :
 - 21 000 pax touristes soit près de 60% des touristes projetés qui effectueront une visite d'île en bateau,
 - 6 000 pax résidant dans d'autres archipels de la Polynésie soit annuellement 3 000 marquisiens vivant à Tahiti (sur les 15 000) qui utilisent le réseau pour visiter la famille.

En l'absence de données quantitatives sur les flux de transport actuellement associés à des évacuations sanitaires programmées, nous avons conservé une offre de siège annuelle pour ces patients de :

- 46 000 pax à court terme
- 51 000 pax à moyen terme
- 56 000 pax à long terme

Il est important de noter qu'il existe une augmentation dans les pourcentages d'occupation des non-résidents et tourisme pour chaque ligne à moyen et long terme (lignes listées ci-dessous). Ceci ne s'explique uniquement par le fait que nous avons pris en compte une offre touristique exceptionnelle au fur et à mesure des années. Une offre de qualité pour les hébergements, la restauration et de produits associés permettrait d'envisager une proportion grandissante de pax considérés. Les hypothèses basses et hautes visibles en annexe traduisent également ce fait.



Ligne 1 : Tahuata-Hiva Oa :

A court terme, le pourcentage d'occupation des non-résidents est estimé à 5%

A moyen terme les pourcentages sont estimés à 6.8%

Enfin, à long terme, nos estimations évaluent un pourcentage d'occupation de 8.2%

Ligne 2 : Tahuata-Fatuiva :

A court terme, le pourcentage d'occupation est estimé à 4% pour les résidents.

A moyen terme les pourcentages sont estimés à 4.8%

Enfin, à long terme, nos estimations évaluent un pourcentage d'occupation de 6.7%

Ligne 3 : Fatuiva-Hiva Oa :

A court terme, le pourcentage d'occupation est estimé à 5%

A moyen terme les pourcentages sont estimés à 8.9%

Enfin, à long terme, nos estimations évaluent un pourcentage d'occupation de 8.4%

Ligne 4 : Ua Huka-Nuku Hiva :

A court terme, le pourcentage d'occupation est estimé à 4.5%

A moyen terme les pourcentages sont estimés à 10%

Enfin, à long terme, nos estimations évaluent un pourcentage d'occupation de 7%



Ligne 5 : Ua Pou-Nuku Hiva :

A court terme, le pourcentage d'occupation est estimé à 4.8%

A moyen terme les pourcentages sont estimés à 10%

Enfin, à long terme, nos estimations évaluent un pourcentage d'occupation de 7%

Ligne 6 : Nuku Hiva-Hiva Oa

La mise en place de la ligne 6 est uniquement réalisée sur le long terme. Nos estimations évaluent un pourcentage d'occupation de 5.2% pour les non-résidents et touristes. Ces taux de remplissage laissent tout de même un pourcentage égal à 34.9% et correspondant aux taux libre et réservé aux EVASAN et autres évacuations programmées.

14.7.6 Fret

En l'absence de données quantitatives sur les flux de fret inter îles actuels, nous avons tablé sur une utilisation importante de ce nouveau service puisqu'il répondra à la demande actuelle (hydrocarbures, véhicules, produits frais) et aux demandes futures associées au développement des productions agroalimentaires. Le potentiel de transport étant très important, nous avons tablé sur une utilisation globale des capacités du navire à légèrement plus de 10% sur l'ensemble de ses rotations. Cela représente près de 21 000 tonnes par an soit les deux tiers des volumes actuellement échangés par voie maritime entre les Marquises et Tahiti.



14.8 Frais du personnel exploitant

Equipage type 1

catégories	Effectif équipage	salaire mensuel brut chargé en F	annuel brut chargé en F	
Officiers	Capitaine	432 358 XPF	5 188 296 XPF	15 645 708 XPF
	Chef mécanicien	492 358 XPF	5 908 296 XPF	
	Lieutenant	379 093 XPF	4 549 116 XPF	
Personnel à terre	Capitaine armement	450 000 XPF	5 400 000 XPF	7 200 000 XPF
	Secrétaire	150 000 XPF	1 800 000 XPF	
Subalternes	Matelot breveté 1	295 110 XPF	3 541 320 XPF	7 082 640 XPF
	Matelot breveté 2	295 110 XPF	3 541 320 XPF	
Total équipage		1 894 029 XPF	29 928 348 XPF	29 928 348 XPF

3 bordées d'officiers	3,5 bordées d'officiers
5 bordées de matelots	5 bordées de matelots
court/moyen terme	long terme
89 550 324	97 373 178

Equipage type 2

catégories	Effectif équipage	salaire mensuel brut chargé en F	annuel brut chargé en F	
Officiers	Capitaine	432 358 XPF	5 188 296 XPF	15 645 708 XPF
	Chef mécanicien	492 358 XPF	5 908 296 XPF	
	Lieutenant	379 093 XPF	4 549 116 XPF	
Personnel à terre	Capitaine armement	450 000 XPF	5 400 000 XPF	7 200 000 XPF
	Secrétaire	150 000 XPF	1 800 000 XPF	
Subalternes	Matelot breveté 1		- XPF	3 541 320 XPF
	Matelot breveté 2	295 110 XPF	3 541 320 XPF	
Total équipage		1 598 919 XPF	19 187 028 XPF	26 387 028 XPF

3 bordées d'officiers	3,5 bordées d'officiers
5 bordées de matelots	5 bordées de matelots
court/moyen terme	long terme
71 843 724	79 666 578

12 mois

Equipage type 3

catégories	Effectif équipage	salaire mensuel brut chargé en F	annuel brut chargé en F	
Officiers	Capitaine	432 358 XPF	5 188 296 XPF	11 096 592 XPF
	Chef mécanicien	492 358 XPF	5 908 296 XPF	
	Lieutenant		- XPF	
Personnel à terre	Capitaine armement	450 000 XPF	5 400 000 XPF	7 200 000 XPF
	Secrétaire	150 000 XPF	1 800 000 XPF	
Subalternes	Matelot breveté 1		- XPF	3 541 320 XPF
	Matelot breveté 2	295 110 XPF	3 541 320 XPF	
Total équipage		1 219 826 XPF	21 837 912 XPF	21 837 912 XPF

3 bordées d'officiers	3,5 bordées d'officiers
5 bordées de matelots	5 bordées de matelots
court/moyen terme	long terme
58 196 376	63 744 672



14.9 Temps consolidés de fonctionnement des navires

COURT TERME

			Nb de segment/sem	Nd heure du trajet	Nb segment/an	Heures annuelles	Tranport scolaire	Totaux	Navire en rotation
Iles du Sud	ligne 1	Tahuata-Hiva Oa	9	1,25	468	585	120	2174	Tahuata Nui
	ligne 3	Fatuiva-Hiva Oa	7	3,5	364	1274			
	ligne 2	Tahuata-Fatuiva	1	3,75	52	195			
Iles du Nord	ligne 4	Ua Huka-Nuku Hiva	8	3	416	1248	160	2708	Futur bateau nord
	ligne 5	Ua Pou-Nuku Hiva	10	2,5	520	1300			
Inter Iles	ligne 6	Lignes Nord - Sud	0	0	0	0		0	
								4882	

52

MOYEN TERME

			Nb de segment/sem	Nd heure du trajet	Nb segment/an	Heures annuelles	Tranport scolaire	Totaux	Navire en rotation
Iles du Sud	ligne 1	Tahuata-Hiva Oa	9	1,25	468	585	120	2418	Futur Bateau Sud
	ligne 3	Fatuiva-Hiva Oa	9	3,5	468	1638			
	ligne 2	Tahuata-Fatuiva	1	3,75	52	195			
Iles du Nord	ligne 4	Ua Huka-Nuku Hiva	10	3	520	1560	160	3280	Futur bateau nord
	ligne 5	Ua Pou-Nuku Hiva	12	2,5	624	1560			
Inter Iles	ligne 6	Lignes Nord - Sud	0	0	0	0		0	
								5698	

52

LONG TERME

			Nb de segment/sem	Nd heure du trajet	Nb segment/an	Heures annuelles	Tranport scolaire	Totaux	Navire en rotation	Total par bateau
Iles du Sud	ligne 1	Tahuata-Hiva Oa	9	1,25	468	585	120	2902	Futur Bateau Sud	1451
	ligne 3	Fatuiva-Hiva Oa	11	3,5	572	2002				
	ligne 2	Tahuata-Fatuiva	1	3,75	52	195				
Iles du Nord	ligne 4	Ua Huka-Nuku Hiva	12	3	624	1872	160	3982	Futur bateau nord	1991
	ligne 5	Ua Pou-Nuku Hiva	15	2,5	780	1950				
Inter Iles	ligne 6	Lignes Nord - Sud		6,5	24	156		156		
								7760	Mixte Fret/Pax	4318



14.10 Détails des couts de fonctionnement des navires

14.10.1 Navires standards, équipage de type 1, carburant détaxé

TAHUATA NUI	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau	55 000 000		
Prix de l'essence	72		
Nb d'h du fonctionnement du bateau	2 174		
Consommation carburant	28 175 040		
Coûts de personnels	89 550 324		
Frais d'entretien d'un bateau	8 250 000		
Assurance du bateau	1 650 000		
Total cout de fonctiont à l'année	127 625 364		

FUTUR BATEAU NORD	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau	120 000 000	120 000 000	120 000 000
Prix de l'essence	72	72	72
Nb d'h du fonctionnement du bateau	2 708	3 280	1 991
Consommation carburant	35 095 680	42 508 800	25 803 360
Coûts de personnels	89 550 324	89 550 324	97 373 178
Frais d'entretien d'un bateau	18 000 000	18 000 000	18 000 000
Assurance du bateau	3 600 000	3 600 000	3 600 000
Total cout de fonctionnement à l'année	146 246 004	153 659 124	144 776 538

FUTUR BATEAU SUD	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau		100 000 000	100 000 000
Prix de l'essence		72	72
Nb d'h du fonctionnement du bateau		2 418	1 451
Consommation carburant		31 337 280	18 804 960
Coûts de personnels		89 550 324	97 373 178
Frais d'entretien d'un bateau		15 000 000	15 000 000
Assurance du bateau		3 000 000	3 000 000
Total cout de fonctionnement à l'année		138 887 604	134 178 138



NAVIRE MIXTE passagers/fret	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau			350 000 000
Prix de l'essence			72
Nb d'h du fonctionnement du bateau			4 318
Consommation carburant			124 346 880
Coûts de personnels			97 373 178
Frais d'entretien d'un bateau			52 500 000
Assurance du bateau			10 500 000
Total cout de fonctionnement à l'année			284 720 058

PETIT BATEAU MOTEUR	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau	10 000 000	10 000 000	10 000 000
Prix de l'essence	72	72	72
Nb d'h du fonctionnement du bateau	120	120	120
Consommation carburant	259 200	259 200	259 200
Coûts de personnels	3 600 000	3 600 000	3 600 000
Frais d'entretien d'un bateau	1 000 000	1 000 000	1 000 000
Assurance du bateau	150 000	150 000	150 000
Total cout de fonctionnement à l'année	5 009 200	5 009 200	5 009 200

TOTAUX CONSOLIDES	Court terme	Moyen terme	Long terme
Consommation carburant	63 529 920	74 105 280	169 214 400
% conso carburant sur coûts totaux	23%	25%	30%
Coûts de personnels	182 700 648	182 700 648	295 719 534
% coûts de personnels sur coûts totaux	66%	61%	52%
Frais d'entretien des bateaux	27 250 000	34 000 000	86 500 000
% frais d'entretien sur coûts totaux	10%	11%	15%
Assurance des bateaux	5 400 000	6 750 000	17 250 000
% assurance sur coûts totaux	2%	2%	3%
Total couts de fonctionnement à l'année	278 880 568	297 555 928	568 683 934

EXPLOITATION (avec carburant détaxé)	Court terme	Moyen terme	Long terme
Dépenses d'exploitation	278 880 568 XPF	297 555 928 XPF	568 683 934 XPF
Recettes usagers	93 950 000 XPF	143 700 000 XPF	265 746 000 XPF
Subvention d'équilibre	184 930 567 XPF	153 855 927 XPF	302 937 933 XPF
Bilan	1 XPF	1 XPF	1 XPF



14.10.2 Navires standards, équipage de type 2, carburant détaxé

TAHUATA NUI	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau	55 000 000		
Prix de l'essence	72		
Nb d'h du fonctionnement du bateau	2 174		
Consommation carburant	28 175 040		
Coûts de personnels	71 843 724		
Frais d'entretien d'un bateau	8 250 000		
Assurance du bateau	1 650 000		
Total cout de fonctiont à l'année	109 918 764		
FUTUR BATEAU NORD	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau	120 000 000	120 000 000	120 000 000
Prix de l'essence	72	72	72
Nb d'h du fonctionnement du bateau	2 708	3 280	1 991
Consommation carburant	35 095 680	42 508 800	25 803 360
Coûts de personnels	71 843 724	71 843 724	79 666 578
Frais d'entretien d'un bateau	18 000 000	18 000 000	18 000 000
Assurance du bateau	3 600 000	3 600 000	3 600 000
Total cout de fonctionnement à l'année	128 539 404	135 952 524	127 069 938
FUTUR BATEAU SUD	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau		100 000 000	100 000 000
Prix de l'essence		72	72
Nb d'h du fonctionnement du bateau		2 418	1 451
Consommation carburant		31 337 280	18 804 960
Coûts de personnels		71 843 724	79 666 578
Frais d'entretien d'un bateau		15 000 000	15 000 000
Assurance du bateau		3 000 000	3 000 000
Total cout de fonctionnement à l'année		121 181 004	116 471 538



NAVIRE MIXTE passagers/fret	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau			350 000 000
Prix de l'essence			72
Nb d'h du fonctionnement du bateau			4 318
Consommation carburant			124 346 880
Coûts de personnels			79 666 578
Frais d'entretien d'un bateau			52 500 000
Assurance du bateau			10 500 000
Total cout de fonctionnement à l'année			267 013 458

PETIT BATEAU MOTEUR	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau	10 000 000	10 000 000	10 000 000
Prix de l'essence	72	72	72
Nb d'h du fonctionnement du bateau	120	120	120
Consommation carburant	259 200	259 200	259 200
Coûts de personnels	3 600 000	3 600 000	3 600 000
Frais d'entretien d'un bateau	1 000 000	1 000 000	1 000 000
Assurance du bateau	150 000	150 000	150 000
Total cout de fonctionnement à l'année	5 009 200	5 009 200	5 009 200

TOTAUX CONSOLIDES	Court terme	Moyen terme	Long terme
Consommation carburant	63 529 920	74 105 280	169 214 400
% conso carburant sur coûts totaux	26%	28%	33%
Coûts de personnels	147 287 448	147 287 448	242 599 734
% coûts de personnels sur coûts totaux	60%	56%	47%
Frais d'entretien des bateaux	27 250 000	34 000 000	86 500 000
% frais d'entretien sur coûts totaux	11%	13%	17%
Assurance des bateaux	5 400 000	6 750 000	17 250 000
% assurance sur coûts totaux	2%	3%	3%
Total couts de fonctionnement à l'année	243 467 368	262 142 728	515 564 134

EXPLOITATION (avec carburant détaxé)	Court terme	Moyen terme	Long terme
Dépenses d'exploitation	243 467 368 XPF	262 142 728 XPF	515 564 134 XPF
Recettes usagers	93 950 000 XPF	143 700 000 XPF	265 746 000 XPF
Subvention d'équilibre	149 517 367 XPF	118 442 727 XPF	249 818 133 XPF
Bilan	1 XPF	1 XPF	1 XPF



14.10.3 Navires standards, équipage de type 3, carburant détaxé

TAHUATA NUI	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau	55 000 000		
Prix de l'essence	72		
Nb d'h du fonctionnement du bateau	2 174		
Consommation carburant	28 175 040		
Coûts de personnels	58 196 376		
Frais d'entretien d'un bateau	8 250 000		
Assurance du bateau	1 650 000		
Total cout de fonctiont à l'année	96 271 416		
FUTUR BATEAU NORD	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau	120 000 000	120 000 000	120 000 000
Prix de l'essence	72	72	72
Nb d'h du fonctionnement du bateau	2 708	3 280	1 991
Consommation carburant	35 095 680	42 508 800	25 803 360
Coûts de personnels	58 196 376	58 196 376	63 744 672
Frais d'entretien d'un bateau	18 000 000	18 000 000	18 000 000
Assurance du bateau	3 600 000	3 600 000	3 600 000
Total cout de fonctionnement à l'année	114 892 056	122 305 176	111 148 032
FUTUR BATEAU SUD	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau		100 000 000	100 000 000
Prix de l'essence		72	72
Nb d'h du fonctionnement du bateau		2 418	1 451
Consommation carburant		31 337 280	18 804 960
Coûts de personnels		58 196 376	63 744 672
Frais d'entretien d'un bateau		15 000 000	15 000 000
Assurance du bateau		3 000 000	3 000 000
Total cout de fonctionnement à l'année		107 533 656	100 549 632



NAVIRE MIXTE passagers/fret	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau			350 000 000
Prix de l'essence			72
Nb d'h du fonctionnement du bateau			4 318
Consommation carburant			124 346 880
Coûts de personnels			63 744 672
Frais d'entretien d'un bateau			52 500 000
Assurance du bateau			10 500 000
Total cout de fonctionnement à l'année			251 091 552
PETIT BATEAU MOTEUR	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau	10 000 000	10 000 000	10 000 000
Prix de l'essence	72	72	72
Nb d'h du fonctionnement du bateau	120	120	120
Consommation carburant	259 200	259 200	259 200
Coûts de personnels	3 600 000	3 600 000	3 600 000
Frais d'entretien d'un bateau	1 000 000	1 000 000	1 000 000
Assurance du bateau	150 000	150 000	150 000
Total cout de fonctionnement à l'année	5 009 200	5 009 200	5 009 200
TOTAUX CONSOLIDES	Court terme	Moyen terme	Long terme
Consommation carburant	63 529 920	74 105 280	169 214 400
% conso carburant sur coûts totaux	29%	32%	36%
Coûts de personnels	119 992 752	119 992 752	194 834 016
% coûts de personnels sur coûts totaux	56%	51%	42%
Frais d'entretien des bateaux	27 250 000	34 000 000	86 500 000
% frais d'entretien sur coûts totaux	13%	14%	18%
Assurance des bateaux	5 400 000	6 750 000	17 250 000
% assurance sur coûts totaux	2%	3%	4%
Total couts de fonctionnement à l'année	216 172 672	234 848 032	467 798 416
EXPLOITATION (avec carburant détaxé)	Court terme	Moyen terme	Long terme
Dépenses d'exploitation	216 172 672 XPF	234 848 032 XPF	467 798 416 XPF
Recettes usagers	93 950 000 XPF	143 700 000 XPF	265 746 000 XPF
Subvention d'équilibre	122 222 671 XPF	91 148 031 XPF	202 052 415 XPF
Bilan	1 XPF	1 XPF	1 XPF



14.10.4 Navires standards, équipage de type 1, carburant normal

TAHUATA NUI	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau	55 000 000		
Prix de l'essence	72		
Nb d'h du fonctionnement du bateau	2 174		
Consommation carburant	61 828 560		
Coûts de personnels	89 550 324		
Frais d'entretien d'un bateau	8 250 000		
Assurance du bateau	1 650 000		
Total cout de fonctiont à l'année	161 278 884		

FUTUR BATEAU NORD	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau	120 000 000	120 000 000	120 000 000
Prix de l'essence	72	72	72
Nb d'h du fonctionnement du bateau	2 708	3 280	1 991
Consommation carburant	77 015 520	93 283 200	56 624 040
Coûts de personnels	89 550 324	89 550 324	97 373 178
Frais d'entretien d'un bateau	18 000 000	18 000 000	18 000 000
Assurance du bateau	3 600 000	3 600 000	3 600 000
Total cout de fonctionnement à l'année	188 165 844	204 433 524	175 597 218

FUTUR BATEAU SUD	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau		100 000 000	100 000 000
Prix de l'essence		72	72
Nb d'h du fonctionnement du bateau		2 418	1 451
Consommation carburant		68 767 920	41 266 440
Coûts de personnels		89 550 324	97 373 178
Frais d'entretien d'un bateau		15 000 000	15 000 000
Assurance du bateau		3 000 000	3 000 000
Total cout de fonctionnement à l'année		176 318 244	156 639 618



NAVIRE MIXTE passagers/fret	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau			350 000 000
Prix de l'essence			72
Nb d'h du fonctionnement du bateau			4 318
Consommation carburant			272 872 320
Coûts de personnels			97 373 178
Frais d'entretien d'un bateau			52 500 000
Assurance du bateau			10 500 000
Total cout de fonctionnement à l'année			433 245 498

PETIT BATEAU MOTEUR	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau	10 000 000	10 000 000	10 000 000
Prix de l'essence	72	72	72
Nb d'h du fonctionnement du bateau	120	120	120
Consommation carburant	568 800	568 800	568 800
Coûts de personnels	3 600 000	3 600 000	3 600 000
Frais d'entretien d'un bateau	1 000 000	1 000 000	1 000 000
Assurance du bateau	150 000	150 000	150 000
Total cout de fonctionnement à l'année	5 318 800	5 318 800	5 318 800

TOTAUX CONSOLIDES	Court terme	Moyen terme	Long terme
Consommation carburant	139 412 880	162 619 920	371 331 600
% conso carburant sur coûts totaux	39%	42%	48%
Coûts de personnels	182 700 648	182 700 648	295 719 534
% coûts de personnels sur coûts totaux	51%	47%	38%
Frais d'entretien des bateaux	27 250 000	34 000 000	86 500 000
% frais d'entretien sur coûts totaux	8%	9%	11%
Assurance des bateaux	5 400 000	6 750 000	17 250 000
% assurance sur coûts totaux	2%	2%	2%
Total couts de fonctionnement à l'année	354 763 528	386 070 568	770 801 134

EXPLOITATION (avec carburant détaxé)	Court terme	Moyen terme	Long terme
Dépenses d'exploitation	354 763 528 XPF	386 070 568 XPF	770 801 134 XPF
Recettes usagers	93 950 000 XPF	143 700 000 XPF	265 746 000 XPF
Subvention d'équilibre	260 813 527 XPF	242 370 567 XPF	505 055 133 XPF
Bilan	1 XPF	1 XPF	1 XPF



14.10.5 Navires standards, équipage de type 2, carburant normal

TAHUATA NUI	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau	55 000 000		
Prix de l'essence	72		
Nb d'h du fonctionnement du bateau	2 174		
Consommation carburant	61 828 560		
Coûts de personnels	71 843 724		
Frais d'entretien d'un bateau	8 250 000		
Assurance du bateau	1 650 000		
Total cout de fonctiont à l'année	143 572 284		

FUTUR BATEAU NORD	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau	120 000 000	120 000 000	120 000 000
Prix de l'essence	72	72	72
Nb d'h du fonctionnement du bateau	2 708	3 280	1 991
Consommation carburant	77 015 520	93 283 200	56 624 040
Coûts de personnels	71 843 724	71 843 724	79 666 578
Frais d'entretien d'un bateau	18 000 000	18 000 000	18 000 000
Assurance du bateau	3 600 000	3 600 000	3 600 000
Total cout de fonctionnement à l'année	170 459 244	186 726 924	157 890 618

FUTUR BATEAU SUD	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau		100 000 000	100 000 000
Prix de l'essence		72	72
Nb d'h du fonctionnement du bateau		2 418	1 451
Consommation carburant		68 767 920	41 266 440
Coûts de personnels		71 843 724	79 666 578
Frais d'entretien d'un bateau		15 000 000	15 000 000
Assurance du bateau		3 000 000	3 000 000
Total cout de fonctionnement à l'année		158 611 644	138 933 018



NAVIRE MIXTE passagers/fret	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau			350 000 000
Prix de l'essence			72
Nb d'h du fonctionnement du bateau			4 318
Consommation carburant			272 872 320
Coûts de personnels			79 666 578
Frais d'entretien d'un bateau			52 500 000
Assurance du bateau			10 500 000
Total cout de fonctionnement à l'année			415 538 898

PETIT BATEAU MOTEUR	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau	10 000 000	10 000 000	10 000 000
Prix de l'essence	72	72	72
Nb d'h du fonctionnement du bateau	120	120	120
Consommation carburant	568 800	568 800	568 800
Coûts de personnels	3 600 000	3 600 000	3 600 000
Frais d'entretien d'un bateau	1 000 000	1 000 000	1 000 000
Assurance du bateau	150 000	150 000	150 000
Total cout de fonctionnement à l'année	5 318 800	5 318 800	5 318 800

TOTAUX CONSOLIDES	Court terme	Moyen terme	Long terme
Consommation carburant	139 412 880	162 619 920	371 331 600
% conso carburant sur coûts totaux	44%	46%	52%
Coûts de personnels	147 287 448	147 287 448	242 599 734
% coûts de personnels sur coûts totaux	46%	42%	34%
Frais d'entretien des bateaux	27 250 000	34 000 000	86 500 000
% frais d'entretien sur coûts totaux	9%	10%	12%
Assurance des bateaux	5 400 000	6 750 000	17 250 000
% assurance sur coûts totaux	2%	2%	2%
Total couts de fonctionnement à l'année	319 350 328	350 657 368	717 681 334

EXPLOITATION (avec carburant détaxé)	Court terme	Moyen terme	Long terme
Dépenses d'exploitation	319 350 328 XPF	350 657 368 XPF	717 681 334 XPF
Recettes usagers	93 950 000 XPF	143 700 000 XPF	265 746 000 XPF
Subvention d'équilibre	225 400 327 XPF	206 957 367 XPF	451 935 333 XPF
Bilan	1 XPF	1 XPF	1 XPF



14.10.6 Navires standards, équipage de type 3, carburant détaxé

TAHUATA NUI	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau	55 000 000		
Prix de l'essence	72		
Nb d'h du fonctionnement du bateau	2 174		
Consommation carburant	61 828 560		
Coûts de personnels	58 196 376		
Frais d'entretien d'un bateau	8 250 000		
Assurance du bateau	1 650 000		
Total cout de fonctiont à l'année	129 924 936		

FUTUR BATEAU NORD	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau	120 000 000	120 000 000	120 000 000
Prix de l'essence	72	72	72
Nb d'h du fonctionnement du bateau	2 708	3 280	1 991
Consommation carburant	77 015 520	93 283 200	56 624 040
Coûts de personnels	58 196 376	58 196 376	63 744 672
Frais d'entretien d'un bateau	18 000 000	18 000 000	18 000 000
Assurance du bateau	3 600 000	3 600 000	3 600 000
Total cout de fonctionnement à l'année	156 811 896	173 079 576	141 968 712

FUTUR BATEAU SUD	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau		100 000 000	100 000 000
Prix de l'essence		72	72
Nb d'h du fonctionnement du bateau		2 418	1 451
Consommation carburant		68 767 920	41 266 440
Coûts de personnels		58 196 376	63 744 672
Frais d'entretien d'un bateau		15 000 000	15 000 000
Assurance du bateau		3 000 000	3 000 000
Total cout de fonctionnement à l'année		144 964 296	123 011 112



NAVIRE MIXTE passagers/fret	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau			350 000 000
Prix de l'essence			72
Nb d'h du fonctionnement du bateau			4 318
Consommation carburant			272 872 320
Coûts de personnels			63 744 672
Frais d'entretien d'un bateau			52 500 000
Assurance du bateau			10 500 000
Total cout de fonctionnement à l'année			399 616 992

PETIT BATEAU MOTEUR	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau	10 000 000	10 000 000	10 000 000
Prix de l'essence	72	72	72
Nb d'h du fonctionnement du bateau	120	120	120
Consommation carburant	568 800	568 800	568 800
Coûts de personnels	3 600 000	3 600 000	3 600 000
Frais d'entretien d'un bateau	1 000 000	1 000 000	1 000 000
Assurance du bateau	150 000	150 000	150 000
Total cout de fonctionnement à l'année	5 318 800	5 318 800	5 318 800

TOTAUX CONSOLIDES	Court terme	Moyen terme	Long terme
Consommation carburant	139 412 880	162 619 920	371 331 600
% conso carburant sur coûts totaux	48%	50%	55%
Coûts de personnels	119 992 752	119 992 752	194 834 016
% coûts de personnels sur coûts totaux	41%	37%	29%
Frais d'entretien des bateaux	27 250 000	34 000 000	86 500 000
% frais d'entretien sur coûts totaux	9%	11%	13%
Assurance des bateaux	5 400 000	6 750 000	17 250 000
% assurance sur coûts totaux	2%	2%	3%
Total couts de fonctionnement à l'année	292 055 632	323 362 672	669 915 616

EXPLOITATION (avec carburant détaxé)	Court terme	Moyen terme	Long terme
Dépenses d'exploitation	292 055 632 XPF	323 362 672 XPF	669 915 616 XPF
Recettes usagers	93 950 000 XPF	143 700 000 XPF	265 746 000 XPF
Subvention d'équilibre	198 105 631 XPF	179 662 671 XPF	404 169 615 XPF
Bilan	1 XPF	1 XPF	1 XPF

14.10.7 Navires NGV, équipage de type 1, carburant détaxé

NGV BATEAU NORD	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau	400 000 000	400 000 000	400 000 000
Prix de l'essence	72	72	72
Nb d'h du fonctionnement du bateau	2 083	2 523	1 532
Consommation carburant	119 985 231	145 329 231	88 216 615
Coûts de personnels	89 550 324	89 550 324	97 373 178
Frais d'entretien d'un bateau	80 000 000	80 000 000	80 000 000
Assurance du bateau	20 000 000	20 000 000	20 000 000
Total cout de fonctionnement à l'année	309 535 555	334 879 555	285 589 793
NGV BATEAU SUD	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau	400 000 000	400 000 000	400 000 000
Prix de l'essence	72	72	72
Nb d'h du fonctionnement du bateau	1 672	1 860	1 116
Consommation carburant	96 324 923	107 136 000	64 290 462
Coûts de personnels	89 550 324	89 550 324	97 373 178
Frais d'entretien d'un bateau	80 000 000	80 000 000	80 000 000
Assurance du bateau	20 000 000	20 000 000	20 000 000
Total cout de fonctionnement à l'année	285 875 247	296 686 324	261 663 640
NAVIRE MIXTE passagers/fret	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau			350 000 000
Prix de l'essence			72
Nb d'h du fonctionnement du bateau			4 318
Consommation carburant			124 346 880
Coûts de personnels			97 373 178
Frais d'entretien d'un bateau			52 500 000
Assurance du bateau			10 500 000
Total cout de fonctionnement à l'année			284 720 058



PETIT BATEAU MOTEUR	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau	10 000 000	10 000 000	10 000 000
Prix de l'essence	72	72	72
Nb d'h du fonctionnement du bateau	120	120	120
Consommation carburant	259 200	259 200	259 200
Coûts de personnels	3 600 000	3 600 000	3 600 000
Frais d'entretien d'un bateau	1 000 000	1 000 000	1 000 000
Assurance du bateau	150 000	150 000	150 000
Total cout de fonctionnement à l'année	5 009 200	5 009 200	5 009 200
TOTAUX CONSOLIDES avec NGV	Court terme	Moyen terme	Long terme
Consommation carburant	216 569 354	252 724 431	277 113 157
% conso carburant sur coûts totaux	36%	40%	33%
Coûts de personnels	182 700 648	182 700 648	295 719 534
% coûts de personnels sur coûts totaux	30%	29%	35%
Frais d'entretien des bateaux	161 000 000	161 000 000	213 500 000
% frais d'entretien sur coûts totaux	27%	25%	26%
Assurance des bateaux	40 150 000	40 150 000	50 650 000
% assurance sur coûts totaux	7%	6%	6%
Total couts de fonctionnement à l'année	600 420 002	636 575 079	836 982 691



14.10.8 Navires NGV, équipage de type 2, carburant détaxé

NGV BATEAU NORD	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau	400 000 000	400 000 000	400 000 000
Prix de l'essence	72	72	72
Nb d'h du fonctionnement du bateau	2 083	2 523	1 532
Consommation carburant	119 985 231	145 329 231	88 216 615
Coûts de personnels	71 843 724	71 843 724	79 666 578
Frais d'entretien d'un bateau	80 000 000	80 000 000	80 000 000
Assurance du bateau	20 000 000	20 000 000	20 000 000
Total cout de fonctionnement à l'année	291 828 955	317 172 955	267 883 193
NGV BATEAU SUD	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau	400 000 000	400 000 000	400 000 000
Prix de l'essence	72	72	72
Nb d'h du fonctionnement du bateau	1 672	1 860	1 116
Consommation carburant	96 324 923	107 136 000	64 290 462
Coûts de personnels	71 843 724	71 843 724	79 666 578
Frais d'entretien d'un bateau	80 000 000	80 000 000	80 000 000
Assurance du bateau	20 000 000	20 000 000	20 000 000
Total cout de fonctionnement à l'année	268 168 647	278 979 724	243 957 040
NAVIRE MIXTE passagers/fret	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau			350 000 000
Prix de l'essence			72
Nb d'h du fonctionnement du bateau			4 318
Consommation carburant			124 346 880
Coûts de personnels			79 666 578
Frais d'entretien d'un bateau			52 500 000
Assurance du bateau			10 500 000
Total cout de fonctionnement à l'année			267 013 458



PETIT BATEAU MOTEUR	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau	10 000 000	10 000 000	10 000 000
Prix de l'essence	72	72	72
Nb d'h du fonctionnement du bateau	120	120	120
Consommation carburant	259 200	259 200	259 200
Coûts de personnels	3 600 000	3 600 000	3 600 000
Frais d'entretien d'un bateau	1 000 000	1 000 000	1 000 000
Assurance du bateau	150 000	150 000	150 000
Total cout de fonctionnement à l'année	5 009 200	5 009 200	5 009 200
TOTAUX CONSOLIDES avec NGV	Court terme	Moyen terme	Long terme
Consommation carburant	216 569 354	252 724 431	277 113 157
% conso carburant sur coûts totaux	38%	42%	35%
Coûts de personnels	147 287 448	147 287 448	242 599 734
% coûts de personnels sur coûts totaux	26%	25%	31%
Frais d'entretien des bateaux	161 000 000	161 000 000	213 500 000
% frais d'entretien sur coûts totaux	28%	27%	27%
Assurance des bateaux	40 150 000	40 150 000	50 650 000
% assurance sur coûts totaux	7%	7%	6%
Total couts de fonctionnement à l'année	565 006 802	601 161 879	783 862 891



14.10.9 Navires NGV, équipage de type 3, carburant détaxé

NGV BATEAU NORD	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau	400 000 000	400 000 000	400 000 000
Prix de l'essence	72	72	72
Nb d'h du fonctionnement du bateau	2 083	2 523	1 532
Consommation carburant	119 985 231	145 329 231	88 216 615
Coûts de personnels	58 196 376	58 196 376	63 744 672
Frais d'entretien d'un bateau	80 000 000	80 000 000	80 000 000
Assurance du bateau	20 000 000	20 000 000	20 000 000
Total cout de fonctionnement à l'année	278 181 607	303 525 607	251 961 287
NGV BATEAU SUD	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau	400 000 000	400 000 000	400 000 000
Prix de l'essence	72	72	72
Nb d'h du fonctionnement du bateau	1 672	1 860	1 116
Consommation carburant	96 324 923	107 136 000	64 290 462
Coûts de personnels	58 196 376	58 196 376	63 744 672
Frais d'entretien d'un bateau	80 000 000	80 000 000	80 000 000
Assurance du bateau	20 000 000	20 000 000	20 000 000
Total cout de fonctionnement à l'année	254 521 299	265 332 376	228 035 134
NAVIRE MIXTE passagers/fret	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau			350 000 000
Prix de l'essence			72
Nb d'h du fonctionnement du bateau			4 318
Consommation carburant			124 346 880
Coûts de personnels			63 744 672
Frais d'entretien d'un bateau			52 500 000
Assurance du bateau			10 500 000
Total cout de fonctionnement à l'année			251 091 552



PETIT BATEAU MOTEUR	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau	10 000 000	10 000 000	10 000 000
Prix de l'essence	72	72	72
Nb d'h du fonctionnement du bateau	120	120	120
Consommation carburant	259 200	259 200	259 200
Coûts de personnels	3 600 000	3 600 000	3 600 000
Frais d'entretien d'un bateau	1 000 000	1 000 000	1 000 000
Assurance du bateau	150 000	150 000	150 000
Total cout de fonctionnement à l'année	5 009 200	5 009 200	5 009 200
TOTAUX CONSOLIDES avec NGV	Court terme	Moyen terme	Long terme
Consommation carburant	216 569 354	252 724 431	277 113 157
% conso carburant sur coûts totaux	40%	44%	38%
Coûts de personnels	119 992 752	119 992 752	194 834 016
% coûts de personnels sur coûts totaux	22%	21%	26%
Frais d'entretien des bateaux	161 000 000	161 000 000	213 500 000
% frais d'entretien sur coûts totaux	30%	28%	29%
Assurance des bateaux	40 150 000	40 150 000	50 650 000
% assurance sur coûts totaux	7%	7%	7%
Total couts de fonctionnement à l'année	537 712 106	573 867 183	736 097 173



14.10.10 Navires NGV, équipage de type 1, carburant normal

NGV BATEAU NORD	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau	400 000 000	400 000 000	400 000 000
Prix de l'essence	158	158	158
Nb d'h du fonctionnement du bateau	2 083	2 523	1 532
Consommation carburant	263 300 923	318 916 923	193 586 462
Coûts de personnels	89 550 324	89 550 324	97 373 178
Frais d'entretien d'un bateau	80 000 000	80 000 000	80 000 000
Assurance du bateau	20 000 000	20 000 000	20 000 000
Total cout de fonctionnement à l'année	452 851 247	508 467 247	390 959 640

NGV BATEAU SUD	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau	400 000 000	400 000 000	400 000 000
Prix de l'essence	158	158	158
Nb d'h du fonctionnement du bateau	1 672	1 860	1 116
Consommation carburant	211 379 692	235 104 000	141 081 846
Coûts de personnels	89 550 324	89 550 324	97 373 178
Frais d'entretien d'un bateau	80 000 000	80 000 000	80 000 000
Assurance du bateau	20 000 000	20 000 000	20 000 000
Total cout de fonctionnement à l'année	400 930 016	424 654 324	338 455 024

NAVIRE MIXTE passagers/fret	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau			350 000 000
Prix de l'essence			158
Nb d'h du fonctionnement du bateau			4 318
Consommation carburant			272 872 320
Coûts de personnels			97 373 178
Frais d'entretien d'un bateau			52 500 000
Assurance du bateau			10 500 000
Total cout de fonctionnement à l'année			433 245 498



PETIT BATEAU MOTEUR	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau	10 000 000	10 000 000	10 000 000
Prix de l'essence	158	158	158
Nb d'h du fonctionnement du bateau	120	120	120
Consommation carburant	568 800	568 800	568 800
Coûts de personnels	3 600 000	3 600 000	3 600 000
Frais d'entretien d'un bateau	1 000 000	1 000 000	1 000 000
Assurance du bateau	150 000	150 000	150 000
Total cout de fonctionnement à l'année	5 009 200	5 009 200	5 009 200

TOTAUX CONSOLIDES avec NGV	Court terme	Moyen terme	Long terme
Consommation carburant	475 249 415	554 589 723	608 109 428
% conso carburant sur coûts totaux	55%	59%	52%
Coûts de personnels	182 700 648	182 700 648	295 719 534
% coûts de personnels sur coûts totaux	21%	19%	25%
Frais d'entretien des bateaux	161 000 000	161 000 000	213 500 000
% frais d'entretien sur coûts totaux	19%	17%	18%
Assurance des bateaux	40 150 000	40 150 000	50 650 000
% assurance sur coûts totaux	5%	4%	4%
Total couts de fonctionnement à l'année	859 100 063	938 440 371	1 167 978 962



14.10.11 Navires NGV, équipage de type 2, carburant normal

NGV BATEAU NORD	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau	400 000 000	400 000 000	400 000 000
Prix de l'essence	158	158	158
Nb d'h du fonctionnement du bateau	2 083	2 523	1 532
Consommation carburant	263 300 923	318 916 923	193 586 462
Coûts de personnels	71 843 724	71 843 724	79 666 578
Frais d'entretien d'un bateau	80 000 000	80 000 000	80 000 000
Assurance du bateau	20 000 000	20 000 000	20 000 000
Total cout de fonctionnement à l'année	435 144 647	490 760 647	373 253 040

NGV BATEAU SUD	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau	400 000 000	400 000 000	400 000 000
Prix de l'essence	158	158	158
Nb d'h du fonctionnement du bateau	1 672	1 860	1 116
Consommation carburant	211 379 692	235 104 000	141 081 846
Coûts de personnels	71 843 724	71 843 724	79 666 578
Frais d'entretien d'un bateau	80 000 000	80 000 000	80 000 000
Assurance du bateau	20 000 000	20 000 000	20 000 000
Total cout de fonctionnement à l'année	383 223 416	406 947 724	320 748 424

NAVIRE MIXTE passagers/fret	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau			350 000 000
Prix de l'essence			158
Nb d'h du fonctionnement du bateau			4 318
Consommation carburant			272 872 320
Coûts de personnels			79 666 578
Frais d'entretien d'un bateau			52 500 000
Assurance du bateau			10 500 000
Total cout de fonctionnement à l'année			415 538 898



PETIT BATEAU MOTEUR	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau	10 000 000	10 000 000	10 000 000
Prix de l'essence	158	158	158
Nb d'h du fonctionnement du bateau	120	120	120
Consommation carburant	568 800	568 800	568 800
Coûts de personnels	3 600 000	3 600 000	3 600 000
Frais d'entretien d'un bateau	1 000 000	1 000 000	1 000 000
Assurance du bateau	150 000	150 000	150 000
Total cout de fonctionnement à l'année	5 009 200	5 009 200	5 009 200

TOTAUX CONSOLIDES avec NGV	Court terme	Moyen terme	Long terme
Consommation carburant	475 249 415	554 589 723	608 109 428
% conso carburant sur coûts totaux	58%	61%	55%
Coûts de personnels	147 287 448	147 287 448	242 599 734
% coûts de personnels sur coûts totaux	18%	16%	22%
Frais d'entretien des bateaux	161 000 000	161 000 000	213 500 000
% frais d'entretien sur coûts totaux	20%	18%	19%
Assurance des bateaux	40 150 000	40 150 000	50 650 000
% assurance sur coûts totaux	5%	4%	5%
Total couts de fonctionnement à l'année	823 686 863	903 027 171	1 114 859 162



14.10.12 Navires NGV, équipage de type 3, carburant normal

NGV BATEAU NORD	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau	400 000 000	400 000 000	400 000 000
Prix de l'essence	158	158	158
Nb d'h du fonctionnement du bateau	2 083	2 523	1 532
Consommation carburant	263 300 923	318 916 923	193 586 462
Coûts de personnels	58 196 376	58 196 376	63 744 672
Frais d'entretien d'un bateau	80 000 000	80 000 000	80 000 000
Assurance du bateau	20 000 000	20 000 000	20 000 000
Total cout de fonctionnement à l'année	421 497 299	477 113 299	357 331 134

NGV BATEAU SUD	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau	400 000 000	400 000 000	400 000 000
Prix de l'essence	158	158	158
Nb d'h du fonctionnement du bateau	1 672	1 860	1 116
Consommation carburant	211 379 692	235 104 000	141 081 846
Coûts de personnels	58 196 376	58 196 376	63 744 672
Frais d'entretien d'un bateau	80 000 000	80 000 000	80 000 000
Assurance du bateau	20 000 000	20 000 000	20 000 000
Total cout de fonctionnement à l'année	369 576 068	393 300 376	304 826 518

NAVIRE MIXTE passagers/fret	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau			350 000 000
Prix de l'essence			158
Nb d'h du fonctionnement du bateau			4 318
Consommation carburant			272 872 320
Coûts de personnels			63 744 672
Frais d'entretien d'un bateau			52 500 000
Assurance du bateau			10 500 000
Total cout de fonctionnement à l'année			399 616 992



PETIT BATEAU MOTEUR	Court terme	Moyen terme	Long terme
Prix du bateau	10 000 000	10 000 000	10 000 000
Prix de l'essence	158	158	158
Nb d'h du fonctionnement du bateau	120	120	120
Consommation carburant	568 800	568 800	568 800
Coûts de personnels	3 600 000	3 600 000	3 600 000
Frais d'entretien d'un bateau	1 000 000	1 000 000	1 000 000
Assurance du bateau	150 000	150 000	150 000
Total cout de fonctionnement à l'année	5 009 200	5 009 200	5 009 200

TOTAUX CONSOLIDES avec NGV	Court terme	Moyen terme	Long terme
Consommation carburant	475 249 415	554 589 723	608 109 428
% conso carburant sur coûts totaux	60%	63%	57%
Coûts de personnels	119 992 752	119 992 752	194 834 016
% coûts de personnels sur coûts totaux	15%	14%	18%
Frais d'entretien des bateaux	161 000 000	161 000 000	213 500 000
% frais d'entretien sur coûts totaux	20%	18%	20%
Assurance des bateaux	40 150 000	40 150 000	50 650 000
% assurance sur coûts totaux	5%	5%	5%
Total couts de fonctionnement à l'année	796 392 167	875 732 475	1 067 093 444

Navires	Capacité du navire	Nombre d'équipage	Nombre de segment par an à court terme (taux de remplissage moyen)	Nombre de segment par an à moyen terme (taux de remplissage moyen)	Nombre de segment par an à long terme (taux de remplissage moyen)
Tahuata Nui	60/12	?	884	/	/
Futur bateau Nord	50-60	6, 7 ou 8	936	1144	676
Futur bateau Sud	70-80	6, 7 ou 8	/	988	546
Navire Mixte fret/passager	100	7, 8 ou 9	/	/	1222
Petit Navire moteur	10	1 à 2	104	104	104



14.10.13 Coûts d'investissements pour les navires (on ne prend pas en compte les NGV)

	2012-2016			2017-2021			2022-2027		
	Court terme			Moyen terme			Long terme		
TAHUATA NUI	0% d'aide	30% d'aide	60% d'aide	0% d'aide	30% d'aide	60% d'aide	0% d'aide	30% d'aide	60% d'aide
prix du bateau									
remboursement capital de l'emprunt									
Amortissement du bateau					-	-			
Total cout d'investissement par période	-	-	-	-	-	-			

FUTUR BATEAU NORD	Court terme			Moyen terme			Long terme		
	0% d'aide	30% d'aide	60% d'aide	0% d'aide	30% d'aide	60% d'aide	0% d'aide	30% d'aide	60% d'aide
Montant emprunté (valeur navire 130 MF)	130 000 000	91 000 000	52 000 000			-			
Remboursement emprunt	82 875 000	58 000 000	33 000 000	82 875 000	58 000 000	33 000 000	-	-	-
Amortissement physique du navire		6 175 000	12 350 000		6 175 000	12 350 000	37 050 000	23 465 000	22 230 000
Total cout d'investissement par période	82 875 000	64 175 000	45 350 000	82 875 000	64 175 000	45 350 000	37 050 000	23 465 000	22 230 000

FUTUR BATEAU SUD	Court terme			Moyen terme			Long terme		
	0% d'aide	30% d'aide	60% d'aide	0% d'aide	30% d'aide	60% d'aide	0% d'aide	30% d'aide	60% d'aide
Montant emprunté (valeur navire 110 MF)				110 000 000	77 000 000	44 000 000			
Remboursement emprunt				72 000 000	49 500 000	28 000 000	72 000 000	49 500 000	28 000 000
Amortissement physique du navire				-	5 225 000	10 450 000		5 225 000	10 450 000
Total cout d'investissement par période				72 000 000	54 725 000	38 450 000	72 000 000	54 725 000	38 450 000

NAVIRE MIXTE passagers/fret	Court terme			Moyen terme			Long terme		
	0% d'aide	30% d'aide	60% d'aide	0% d'aide	30% d'aide	60% d'aide	0% d'aide	30% d'aide	60% d'aide
Montant emprunté (valeur navire 350 MF)							350 000 000	245 000 000	140 000 000
Remboursement emprunt							223 125 000	156 187 500	89 250 000
Amortissement physique du navire								16 625 000	
Total cout d'investissement par période							223 125 000	172 812 500	89 250 000

PETIT BATEAU MOTEUR	Court terme			Moyen terme			Long terme		
	0% d'aide	30% d'aide	60% d'aide	0% d'aide	30% d'aide	60% d'aide	0% d'aide	30% d'aide	60% d'aide
Montant emprunté (valeur navire 10 MF)	10 000 000	7 000 000	4 000 000						
Remboursement emprunt	12 750 000	8 925 000	5 100 000						
Amortissement physique du navire		712 500	1 425 000	3 166 667	2 929 167	2 691 667	3 166 667	2 929 167	2 691 667
Total cout d'investissement par période	12 750 000	9 637 500	6 525 000	3 166 667	2 929 167	2 691 667	3 166 667	2 929 167	2 691 667

INVESTISSEMENT CODIM	Court terme			Moyen terme			Long terme		
% d'aide	0% d'aide	30% d'aide	60% d'aide	0% d'aide	30% d'aide	60% d'aide	0% d'aide	30% d'aide	60% d'aide
Montant annuel d'investissement	19 125 000 XPF	14 762 500 XPF	10 375 000 XPF	31 608 333 XPF	24 365 833 XPF	17 298 333 XPF	55 890 278 XPF	42 321 944 XPF	25 436 944 XPF
Montant d'investissement sur la période	95 625 000 XPF	73 812 500 XPF	51 875 000 XPF	158 041 667 XPF	121 829 167 XPF	86 491 667 XPF	335 341 667 XPF	253 931 667 XPF	152 621 667 XPF



Fin de document



Contact

Kher Consultants
BP 16493
rue Bataille
98800 Nouméa
Nouvelle Calédonie

Tel. : 28 33 10



Masterplan 2012-2017

		2012	2013	2014	2015
	Plan d'actions	N	N+1	N+2	N+3
IMPACTS SUR LES INFRASTRUCTURES	Effectuer les études techniques au regard des aménagements	Etude logements	Zones de stockage d'hydrocarbures (Vaitahu à Tahuata)	Quai Vaitahu sur Tahuata	Equipement des quais (Hiva Oa et Ua Pou)
	Assurer le suivi des aménagements		Réalisation des logements		Réhabilitation du quai Vaitahu sur Tahuata
	Réaliser les aménagements			Stockage d'hydrocarbures	
IMPACTS SUR LE MATERIEL NAVIGUANT	Réalisation de différentes études		Mise en conformité du Tahuata Nui	Nouveau navire îles du Nord	
	Réalisation de travaux		Bateau Tahuata Nui		
	Assurer la construction				Nouveau navire îles du Nord
	Assurer la réception				Navire pour le groupe des îles du Nord
IMPACTS SUR L'ORGANISATION HUMAINE	Conserver les mêmes modalités de mise à disposition des moyens humains dans le cadre de l'appui aux amateurs (dans les vallées isolées)		Agents communaux pour les opérations de manutention dans les vallées isolées		
	Assurer le recrutement d'agents chargés de contrôler la bonne exécution du contrat et des relations avec les partenaires et usagers		1 responsable de contrat		
	Contrôle physique de la bonne exécution du service				
IMPACTS REGLEMENTAIRES	Modifier les statuts de la CODIM en y incluant sa compétence organisationnelle de transport		Dans le cadre de la mise en place du schéma de transport		
	Nécessité d'une réglementation de la Polynésie française (loi de pays)		Permettant à la CODIM de devenir compétente pour l'instauration d'une nouvelle tarification		
	Négocier les financements associés au futur réseau	Avec le pays, la CPS et l'état			
	Sécuriser ces financements			Par la mise en place de conventionnements	
	Effectuer une demande auprès du Gouvernement pour la remise aux normes des infrastructures maritimes	Réalisation des logements		Réhabilitation du quai Vaitahu sur Tahuata	Adapter les équipement des quais (Hiva Oa et Ua Pou)
	Présenter des dossiers de financement pour l'achat des navires auprès des représentants de l'Etat et du pays	Bateau Tahuata Nui	Nouveau navire îles du Nord		
	Lancer un appel à la concurrence	Bateau Tahuata Nui et nouveau navire îles du Nord			
	Définir et fixer une politique tarifaire	Tarification fixe ou variable			
	Créer l'entité juridique	Dans le cadre de l'administration du réseau			
	Valider la présence d'un candidat				
	Rédiger le cahier des charges		Pour lancer une délégation de service public en affermage (délimitation de la DSP, droits et obligations du fermier, pénalités)		
	Lancer un appel à concurrence		Pour répondre à la DSP		



PDEM 2013 – Annexe 2
227





CODIM | Communauté de
communes des Îles Marquises

Atuona – Hiva Oa

BP 18 Hakahau Ua Pou

Îles Marquises

Polynésie française

Tél (689) 925 241

Fax (689) 925 241

Papeete - Tahiti

Tél (689) 826 618

Fax (689) 826 624

contact@codim.pf

N° TAHITI : 7641