

Polynésie : quels enjeux pour les infrastructures maritimes ?

Par son isolement au milieu du Pacifique sud et dans un contexte de déficit structurel conséquent de sa balance commerciale, le « territoire » extracontinental qu'est la Polynésie française dépend stratégiquement de ses importations dont 99% sont acheminés par voie maritime. Depuis le port de Papeete, elles sont ensuite redistribuées dans les cinq archipels de la collectivité, vaste comme l'Europe, par les navires de charge du transport maritime interinsulaire. Les évolutions du transport maritime international, le caractère vital des liens interinsulaires, la volonté de développer la maintenance navale, la gestion productive des infrastructures ainsi que la nécessité de rééquilibrer le développement en faveur des archipels via la décentralisation constituent les principaux enjeux de l'équipement maritime polynésien aujourd'hui.

La modernisation du port de Papeete

Qualifié de "poumon économique de la Polynésie française", le port de Papeete (PAP) a été créé en 1962 par des travaux de remblaiement, la construction d'un quai au long cours et l'élévation d'une digue renforçant la protection naturelle de la rade. En 2023, ce sont plus d'1 Mt qui y ont été débarqués. Pour sa population de 278 786 habitants (2022) et ses nombreux touristes, le territoire importe quasiment tous ses besoins par ce port traduisant une très forte dépendance avec l'extérieur.

En 2022, 27 412 evp étaient importés par conteneurs à Papeete, dont 44,6% d'Europe, 22,4% d'Asie, 14,4% d'Australie-NZ et 13,8% d'Amérique du nord. Une demi-douzaine de services internationaux sont ainsi opérés, généralement de manière bimensuelle à l'exception des cimentiers dont le service fluctue en fonction de la demande. Le traitement des marchandises se fait jusqu'à présent sur le Terminal de commerce international (TCI). Le PAP a cependant pris acte du fait que "les infrastructures du TCI sont inadaptées au trafic projeté sur la prochaine décennie [et que] plusieurs défis se posent". Il a l'ambition de se développer selon deux schémas directeurs établis par filière et par projet pour la période 2022-2032. Etablissement public d'intérêt commercial, le port de Papeete est gouverné par un Conseil d'administration présidé par le ministre de l'Équipement de la Polynésie française, doté d'une Direction et d'un Conseil portuaire.

Malgré le caractère essentiel pour la Polynésie, l'escale de Papeete n'est pas stratégique pour les grandes

compagnies maritimes. Avec l'augmentation de la taille des navires liée aux règles d'efficacité de l'OMI et aux objectifs de rentabilité, le PAP fait face à un risque de *feederisation* : via des transbordements en NZ. Les tables rondes dédiées au transport et aux infrastructures maritimes organisées par le *Cluster maritime de Polynésie française* à la Présidence du Pays en 2016 avaient montré l'impact négatif d'une telle évolution, en particulier pour l'avitaillement en produits frais indispensables à l'hôtellerie. Les acteurs avaient mis en avant la nécessité d'approfondir la passe de Papeete afin de la rendre accessible aux navires de plus de 11 m de tirant d'eau, après élimination de solutions alternatives comme un projet d'extension du port vers l'Est. Huit ans après, les agents maritimes espèrent que l'annonce d'un appel d'offres international pour les travaux d'agrandissement sera bien concrétisée en 2024, pour un démarrage du chantier en 2026. Une échéance qui correspond déjà à un retard par rapport au calendrier de l'OMI : fin 2025, la ligne – la plus longue au monde – exploitée par Marfret et CMA-CGM depuis l'Europe jusqu'à la NZ et l'Australie via les États-Unis et Panama, et opérée par des cargos de taille modérée – de 2200 à 2300 conteneurs par navire – ne correspondra plus aux nouvelles normes obligatoires. Le projet est évalué entre 4 et 5 Mds Fc_{pf} (1 Mds Fc_{pf} = 8,380 M €).

C'est également le montant engagé pour la rénovation actuelle du quai au long cours. Cinquante-huit ans après sa construction, cette infrastructure a dépassé de presque une décennie la durée de service habituellement préconisée pour ce type d'ouvrage, et sa détérioration a conduit à limiter son utilisation. Les travaux en cours permettront aux cargos, dès le début de l'année 2025, d'accoster sur un nouveau quai, par une profondeur de 14,5 m. Par ailleurs, un nouveau quai de 230 m de long est prévu, destiné aux navires de croisière et de fret basés en PF. Enfin, il est planifié d'agrandir l'ensemble du terminal de commerce international, actuellement d'une superficie de 12,7 ha, pour doubler sa surface afin de s'adapter à l'évolution du trafic, ce qui pourrait être fait en démenageant les zones de stockage actuelles et en récupérant l'emprise utilisée par des bâtiments administratifs ainsi que par les bâtiments loués par le port à des entreprises sans lien direct avec l'activité maritime. Des solutions intermédiaires sont proposées pour le court terme, comme l'empilement de conteneurs sur un étage

supplémentaire ou l'optimisation de la gestion par GPS, comme le proposent deux sociétés d'acconage, Le coût de la modernisation des infrastructures du PAP est évalué à 217 M€ et le financement est déjà en partie sécurisé. L'ensemble des grands projets à mener sur dix ans doit être majoritairement financé par les ressources du port, en particulier par la taxe de péage qui représente 40% de ses recettes. La capacité d'autofinancement étant relativement importante et la durée des projets également longue, le directeur du PAP se veut rassurant quant à la capacité de concrétiser les ambitions de modernisation de la principale infrastructure maritime polynésienne¹. L'inquiétude porte davantage sur le maintien de l'accès au port pour les pétroliers et le stockage d'hydrocarbures sur la digue de Motu Uta, avec deux nouvelles citernes de stockage prévues respectivement pour le pétrole et le gaz. Le risque d'accident inquiète. Le nouveau projet de terminal gazier sur la côte Est s'ajoute à la capacité de distribution de sources d'énergie en Polynésie.

Par ailleurs, une politique de « verdissement » a été mise en place, cadrée par un *Schéma directeur de la transition écologique et énergétique du port* depuis 2021. Avec le soutien de l'Agence Française de Développement, des études préalables aux travaux sur le réseau d'assainissement de la zone ont été lancées, ainsi que des études destinées à caractériser les pollutions chimiques, bactériologiques et biologiques des eaux de la rade de Papeete. L'installation de panneaux solaires sur les entrepôts est prévue.

Le PAP souhaite étudier la pertinence de l'électrification des navires à quai. Il s'agit d'évaluer si ces équipements, qui se sont développés très rapidement sur les continents ces dernières années dans le cadre de la décarbonation, sont adaptés à la taille et aux marchés d'un territoire qui, de plus, utilise encore majoritairement des centrales au gazole pour produire son électricité. De manière générale, la Polynésie devra s'adapter aux évolutions en lien avec la décarbonation du transport maritime international et l'essor du transport hybride-vélique conduit plusieurs porteurs de projet à s'intéresser au territoire².

Enfin, concernant le développement de la maintenance et de la réparation navales, le port donne la priorité à la rénovation de sa cale de halage : construite en 1947 dans le cadre du plan Marshall, sa capacité est seulement de 800 tonnes et les moyens de levage des établissements privés adjacents sont encore plus

limités. La maintenance et la réparation navales bénéficient d'un potentiel réel mais l'ambition de développer un *Pôle polynésien de réparation navale* fait face à de nombreuses contraintes d'espace – qui pourraient être partiellement résolues après le déplacement en cours des cuves d'hydrocarbures de Fare Ute, de financement et d'impossibilité à faire aboutir le projet de renouvellement du dock flottant de Papeete.

Le renouvellement du dock flottant

Datant de 1975, propriété de la Marine nationale et géré par la CCISM, le dock flottant (3 800 t) est utilisé à la fois par des navires de défense et des navires civils. La question de son renouvellement s'est posée dès 2011, lorsque la CCISM a impulsé l'idée d'un pôle d'activités maritimes sur le site. Elle s'est imposée en 2015 avec l'annonce par la Défense de l'arrêt des activités du dock en 2030, à laquelle s'ajoute, dans le cadre du *Contrat de redynamisation des sites de défense*, la rétrocession d'espace terrestre de l'Etat à la Polynésie via la Commune de Papeete permettant le déploiement de nouvelles activités.

Le projet d'une infrastructure plus moderne a immédiatement rencontré l'intérêt des armateurs polynésiens. La perspective d'un dock flottant de plus grande taille répond déjà aux navires de croisière basés à Papeete (*Aranui, Paul-Gauguin*) qui doivent aller loin dans le Pacifique. Par ailleurs, les armateurs locaux qui souhaitent développer et moderniser leur flotte sont limités pour leurs nouvelles unités par la taille du dock. Enfin, est pris en compte dans le projet de nouveau dock, le potentiel d'attractivité pour les flottilles de pêche des navires des pays insulaires de la région. Depuis 2013, plusieurs études ont été menées, pour les plus récentes dans le cadre d'une commission dédiée au sein du PAP, afin d'envisager toutes les solutions possibles. D'autres sites que le port ont été étudiés, tels que Faratea à Tahiti ou Faaroa à Raiatea, ces possibilités ayant été rejetées pour des raisons techniques ou stratégiques. Plusieurs moyens de carénages ont été analysés – forme de radoub, dock modulable – avant que la commission ne parvienne à une définition précise de l'outil nécessaire : un dock flottant de 12 000 t positionné en lieu et place de l'ancien. La question du financement de ce nouvel outil relevait du port et des acteurs privés, de même que sa gestion qui tenait compte des impératifs et priorités de la Défense. Le projet a été porté au plus haut niveau

¹ L'évolution se traduit également par la numérisation des flux avec la mise en place d'un Cargo Community System « *Fetia* » et d'un système local *Revatua* pour le transport maritime interinsulaire et *Escalles* pour la gestion des flux de la croisière puis la plaisance.

² Le projet d'Alwena Shipping un lien vélique avec la NZ avec une potentielle compagnie semi-publique laisse dubitatifs les agents maritimes et les opérateurs privés sur la rentabilité d'un tel projet.

des institutions nationales et de l'Etat-major. Il figure dans le rapport de l'Assemblée nationale sur la révision de la Loi Leroy sur l'économie bleue daté de 2017. Et un dossier a été remis à la connaissance du président de la République, E. Macron, lors de sa visite à Tahiti en 2021. Toutefois, il n'a pu aboutir à ce jour.

D'une part, la Marine nationale a annoncé la prolongation de la présence du dock et de son utilisation au-delà de 2030, pour au moins une dizaine d'années. D'autre part, l'idée d'installer un deuxième dock, entièrement privé, à côté de l'actuel, se heurte au refus de la Défense pour une question d'emplacement stratégique. Face à l'incertitude quant à la décision de la Marine nationale, le schéma directeur d'aménagement du PAP envisage, si l'utilisation du dock actuel devait être prolongée jusqu'en 2040, l'achat d'un élévateur à sangle d'une capacité de 1500 tonnes afin de faire avancer le secteur de la réparation navale et le regroupement, autant que faire se peut, des différentes activités de maintenance aujourd'hui disséminées sur plusieurs sites. Toujours est-il qu'aujourd'hui, après plus de dix ans de propositions et de concertations entre les parties, le sujet est actuellement au point mort. Alors que La Réunion accueille, en 2024, son nouveau dock flottant, la Polynésie conserve son outil âgé de déjà cinquante ans (65 ans donc en 2040...) à défaut d'une infrastructure moderne et mieux dimensionnée aux besoins stratégiques civils de ravitaillement et de transport des populations isolées des archipels.

L'enjeu de la décentralisation

Malgré sa nature maritime, la connectivité des 78 îles habitées des cinq archipels de la Polynésie a été fondée sur l'aéroportuaire (une cinquantaine d'aérodromes). *A contrario*, la Polynésie ne compte qu'un seul port, celui de Papeete, et un nombre limité de quais et darses dans les archipels. L'embarquement et le débarquement dans les îles les plus éloignées, s'effectuent soit sur des infrastructures encore rudimentaires soit à l'aide de barges ou de baleinières sur lesquelles personnes et biens sont transférés faute d'espace et de tirant d'eau suffisants pour permettre un accostage des navires. La modernisation et le développement de l'équipement maritime doivent donc relever un double enjeu : le rééquilibrage de l'économie de Tahiti vers les archipels d'une part et, d'autre part, l'évolution du transport maritime interinsulaire.

En 2022, 470 310 tonnes de fret ont été transportées, 82% de ce volume sont acheminés de Tahiti vers les îles qui reçoivent ainsi eau potable, énergie, biens de consommation alimentaire et d'équipement. Le fret retour, soit 18% du volume, est composé

principalement du produit de l'exploitation des cocoteraies, le coprah, transformé en huile de coco à Tahiti et exporté. Cette activité a connu 14% d'augmentation en volume depuis 2021. Enfin, la Polynésie se classe au troisième rang du transport national par ferry (1,6 M de passagers), très majoritairement entre Tahiti et son île-sœur Moorea. Vingt-six navires exploitent les différentes lignes entre les archipels, avec l'obligation de desservir toutes les îles habitées et, pour certaines, de prendre en charge la vente à l'aventure. L'ensemble de ces activités est aujourd'hui régulièrement confronté à des arrêts techniques liés au vieillissement de la flotte dont la moyenne d'âge est de 25 ans, avec certaines unités en service depuis près de 50 ans.

Un nouveau navire, le NGV *Apetahi Express* (2023) assure la liaison Tahiti-Iles Sous-le-Vent. A l'inverse, la goélette « Taporo VII » qui datait de 1978 est arrêtée depuis 2022 à la suite d'accidents et d'avaries majeures. Pour les années à venir, plusieurs nouveaux navires sont en commande, certains en remplacement d'anciennes unités et d'autres venant abonder les lignes en exploitation, comme le nouveau *Na Hiro e Pae* de la Société de navigation polynésienne, le premier navire prévoyant des e-sails en chantier pour la SNA Tuhaa Pae opérant sur la ligne Tahiti/Australes ou encore l'*Arahoa* de la compagnie Aranui, dont le cargo mixte fret/croisière dessert traditionnellement les Marquises, depuis peu les Australes et plusieurs destinations de la région comme les îles Cook ou Pitcairn.

Le Port autonome de Papeete gère directement, outre les infrastructures maritimes de la principale commune de Tahiti, les infrastructures de Vaiare à Moorea, celles d'Uturoa à Raiatea ainsi que plusieurs marinas et zones de mouillage dans ces îles. A Tahiti, la rénovation des quais de cabotage doit être accompagnée du renforcement de la sécurité sur ces zones, en y limitant la coactivité. Il est également prévu d'augmenter la capacité de stockage à terre. Le démarrage des travaux est prévu en 2024. A Moorea, la modernisation des bâtiments, quai et marina de Vaiare, exige de repenser entièrement la gestion d'un espace saturé, ce qui fait courir l'ensemble du projet de réaménagement à une mise en service en 2033 selon le schéma directeur du port. Enfin, les travaux prévus dans les îles Sous-le-Vent portent sur la plaisance avec la rénovation de la marina gérée par le port.

Pour les autres îles des cinq archipels de la Polynésie, outre le besoin en aménagement et les études nécessaires, parfois déjà menées, comme par exemple pour les Marquises, il importe de mettre en place une véritable gestion portuaire à l'échelle de la ZEE, en

créant dans toutes les îles des postes d'agents de port et des dispositifs de sécurité, entre autres. Aujourd'hui, l'arrivée dans une île, pour un navire de grande ou de petite taille, relève de ses propres ressources.

Le nouveau terminal de croisière

2023 a été une année record pour le tourisme en Polynésie. Cette croissance exceptionnelle, après l'année-rebond post-Covid, est en partie tirée par celle de la croisière. Sur les 262 000 visiteurs accueillis au Fenua en 2023, 43 815 sont des croisiéristes venus embarquer sur les navires basés en tête de ligne en Polynésie. Par ailleurs, les 43 887 excursionnistes des 63 paquebots en croisière transpacifique escalant en Polynésie, ajoutés aux visiteurs, portent à presque 306 000 le nombre de touristes pour l'année. Au total, la croisière représente plus de 20% du revenu touristique soit environ 167 M€ de ressources propres pour le Pays, et jusqu'à 20% des réservations sur les lignes aériennes opérant sur Tahiti. Le secteur, qui a pratiquement triplé le nombre d'escales sur les 15 dernières années, devrait poursuivre sa croissance pour les années à venir, selon les projections établies à 2027.

Le modèle polynésien de la croisière est basé sur le développement des navires en tête de ligne comme l'*Aranui* polynésien ou le *Paul-Gauguin* de la compagnie Ponant, et sur des navires de petite taille itinérant à travers les 5 archipels de la Société, des Tuamotu-Gambier, des Marquises et des Australes. 90% des 1350 escales concernent des navires de moins de 500 passagers et visitent aujourd'hui 37 îles différentes, ce qui maximise les retombées pour les populations locales. Quant aux navires de plus de 3500 passagers, ils ne représentent que 1% des escales et ne sont accueillis que dans les îles de Tahiti, Moorea et Raiatea. La marge de progression du secteur est importante : le Pacifique ne représente que 3% du marché mondial de la croisière. Pour 2024, le *Tahiti Cruise Club* annonce 1045 escales opérées par 46 navires (plus 305 escales du petit *Panorama II* de Variety Cruises, 49 passagers) et, entre 2026 et 2027, deux nouveaux navires seront positionnés en tête de ligne : le *Jacques Cartier* de Ponant sur 6 mois, et le *Wind Star* de Windstar Cruises sur l'année. Une avancée qui permet à la Polynésie de se placer devant la NZ et l'Australie pour le secteur, avec un modèle de navires adapté aux îles, et dont la dynamique s'appuie sur un réseau régional créé à Tahiti : la South Pacific Cruise Alliance qui rassemble, avec la Polynésie, Samoa, US Samoa, îles Cook, Nouvelle-Calédonie, Pitcairn, Tonga, Vanuatu et Wallis-et-Futuna.

L'échéance la plus attendue est l'achèvement des travaux de construction du nouveau terminal de croisière de Papeete avec un quai des paquebots, un terminal, une salle d'exposition pour l'artisanat local, et un parking souterrain. En ce qui concerne la gestion des flux, la plate-forme numérique "Escales" déployée par la Direction polynésienne des Affaires maritimes est déjà exploitée par les paquebots qui peuvent y réserver leurs escales deux ans à l'avance. L'utilisation de ce service dématérialisé par les usagers du secteur de la plaisance semble présenter davantage de difficultés.

La difficile gestion des flux de plaisance

Par l'étendue de sa ZEE, la variété géographique et culturelle de ses archipels et son régime d'alizés, la Polynésie figure parmi les plus beaux terrains pour la plaisance. Le secteur du tourisme nautique, qui génère environ 12% des retombées du tourisme, se divise en trois segments distincts : le charter nautique, qui compte des bases à Tahiti et surtout à Raiatea dans les îles Sous-le-Vent exploitant des flottes de catamarans ; la grande plaisance (+24 m) qui est le segment à plus forte valeur ajoutée pour une centaine de navires et la plaisance, soit environ 700 voiliers, visitant entre l'Amérique et les îles du Pacifique Sud.

Le développement du nautisme est encouragé et soutenu par des dispositifs de défiscalisation pour le charter nautique ou l'autorisation, pour les plaisanciers, de rester deux ans dans la ZEE sans droit d'importation du navire. Néanmoins, le manque d'infrastructures dédiées, marinas ou zones de mouillage équipées de corps-mort, a conduit à la multiplication des mouillages forains, y compris en zone urbaine à Tahiti, et à un rejet du secteur par les populations dans les îles les plus peuplées. Le schéma directeur du PAP, qui gère une marina à Uturoa dans les îles Sous-le-Vent, prévoit la modernisation de cette dernière et une planification des zones de mouillage dans l'archipel de la Société a été entreprise par la Direction polynésienne des Affaires maritimes. Le manque de services – gestion des eaux usées, gestion des déchets y compris dangereux – dans la plupart des îles contribue à dégrader l'image du secteur. L'amélioration des prestations est régulièrement demandée par les acteurs du yachting soucieux de se conformer à l'exigence d'une clientèle haut de gamme. La plaisance polynésienne doit en tout cas se moderniser avec plus de concertation.

Cluster Maritime de Polynésie Française