



CONSEIL ET INGÉNIERIE EN DÉVELOPPEMENT DURABLE



HAVA'I
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES
ILES-SOUR-LE-VENT



ÉTUDE DU BESOIN DE TRANSPORT ENTRE LES ÎLES DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES HAVA'I, INCLUANT LE CAS ÉCHÉANT LA COMMUNE DE BORA-BORA

Rapport (tranche conditionnelle)

CATRAM
CONSULTANTS



SIÈGE SOCIAL - 367, avenue du Grand Ariétaz
73024 CHAMBÉRY CEDEX
INDDIGO SAS au capital de 1 500 000 €
RCS CHAMBÉRY - APE 7112B
SIRET 402 250 427 00026

Inddigo / Catram Consultants
40, rue de l'Échiquier
75010 PARIS

Tél. : 01 42 46 29 00
Fax : 01 45 23 49 01
E-mail : paris@inddigo.com

Novembre 2019

www.inddigo.com



RÉDACTEURS



Edmée Russac, INDDIGO/Catram Consultants
Charles Egretaud, PTPU
Maxime Ballu, espelia

Version	Date	Auteur	Co-auteur/relecteur
1	30/10/2019	<i>E. Russac – CATRAM / INDDIGO</i>	<i>Maxime Ballu – espelia Grégoire Teper - espelia</i>
2			
3			

SOMMAIRE

1	DÉVELOPPEMENT DU SCÉNARIO RETENU	5		
1.1	Rappel du contexte	5		
1.2	Synthèse des conclusions de la tranche ferme et de l'avenant.....	5		
1.2.1	Évaluation du nombre de passagers.....	5		
1.2.2	Évaluation des tonnages à transporter	6		
1.2.3	La question de Maupiti.....	6		
1.2.4	Les infrastructures.....	7		
1.2.5	Accueil en extérieur du lagon sur ponton flottant.....	7		
1.3	Impacts du scénario validé.....	8		
1.3.1	Hausse des capacités de transport.....	8		
1.3.2	Amélioration des conditions de transport.....	8		
1.3.3	Amélioration des conditions de vie.....	9		
1.3.4	Créations d'emplois et impact économique	9		
1.4	Synthèse des paramètres et hypothèses prises en compte.....	9		
1.4.1	Choix du navire	9		
1.4.2	Fréquence des dessertes.....	10		
1.4.3	Horaires de la navette.....	10		
1.4.4	Infrastructures aux escales.....	11		
1.4.5	Constitution de l'équipage	13		
1.5	Le scénario retenu.....	14		
1.6	Hypothèses de coûts	17		
1.6.1	Coûts des infrastructures et études complémentaires.....	17		
1.6.2	Coût estimé du matériel de transport.....	17		
1.6.3	Coûts salariaux de l'exploitation	17		
1.6.4	Coûts d'exploitation.....	18		
1.6.5	Frais généraux.....	18		
1.6.6	Entretien et maintenance du navire.....	18		
1.7	Hypothèses de recettes.....	18		
1.7.1	Politique tarifaire.....	18		
1.7.2	Recettes des trafics passagers	19		
1.7.3	Recettes du trafic fret.....	20		
1.7.4	Business plan.....	21		
2	SOLUTION JURIDIQUE	28		
2.1	Préambule.....	28		
2.1.1	Éléments de contexte.....	28		
2.1.2	Les principes de gestion de la desserte maritime.....	28		
2.2	Le choix du mode de gestion : licence d'exploitation VS délégation de service public OU régie ?.....	30		
2.2.1	La licence d'exploitation comme principe, la DSP et la régie comme exceptions.....	30		
2.2.2	La solution de principe : le recours à la licence d'exploitation... ..	31		
2.2.3	La solution dérogatoire n°1 : le recours direct à la délégation de service public	32		
2.2.4	La solution dérogatoire n°2 : l'exploitation en régie.....	34		
2.3	Mise en œuvre du service et intégration de BORA-BORA.....	35		
2.3.1	En cas d'exploitation via une licence.....	35		
2.3.2	En cas de délégation de service public.....	36		

TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Grille horaire de la desserte de la navette inter-îles des ISLV	15
Figure 2 : Programme hebdomadaire prévisionnel des départs par île.....	15
Figure 3 : Schéma de desserte des ISLV avec la navette inter-îles.....	16
Figure 4 : Proposition de grille tarifaire pour les liaisons entre les îles de l'archipel des ISLV	19
Figure 5 : Recette des passagers en hypothèse basse de la grille tarifaire...	20
Figure 6 : Recette des passagers en hypothèse haute de la grille tarifaire...	20
Figure 7 : Grille tarifaire du fret de la navette Te Ata O Hiva	21
Figure 8 : Business plan : hypothèse basse, FCFP constants et courants.....	22
Figure 8 : Business plan : hypothèse haute, FCFP constants et courants.....	23
Figure 9 : Tableau schématique de la répartition des compétences	36

2.4 Synthèse du futur montage contractuel	38
2.4.1 Scénario 1.....	38
2.4.2 Scénario 2.....	38
2.4.3 Scénario 3.....	39
2.4.4 Conclusions et préconisations.....	40
2.5 Modalités de financement	41
2.5.1 Sources de financement envisageables	41
2.5.2 Dossier de financement.....	43
3 ANNEXES.....	44
3.1 Annexe 1 : Horaires de la desserte des ISLV, navette et autres navires	44
3.2 Annexe 2 : desserte des ISLV, navette avec <i>le Polynésien</i>	45
3.3 Annexe 3 : Définition des obligations de services publics applicables aux îles sous le vent	46
3.4 Annexe 4 : exemple de Dossier de demande de financement	47
3.4.1 Partie 1 : présentation du projet.....	48
3.4.2 Partie 2 : économie du projet.....	49
3.4.3 Partie 3 : Besoin d'un financement.....	51

1 DÉVELOPPEMENT DU SCÉNARIO RETENU

1.1 RAPPEL DU CONTEXTE

Cette tranche conditionnelle a été lancée à l'issue des analyses menées au cours des mois précédents et visant d'une part à analyser la faisabilité de la mise en service d'une navette entre les îles de l'archipel des ISLV, du point de vue des perspectives de trafics (passagers et marchandises), mais également technique (type de bateaux, infrastructures d'accueil, conditions de navigation...), d'exploitation (type de desserte, fréquence, îles desservies, ...) et juridique.

Une étude complémentaire a également été menée, pour évaluer l'intérêt et l'opportunité d'associer Tahiti dans la desserte.

L'ensemble des analyses menées ont conduit à choisir le scénario le plus pertinent, offrant les meilleures réponses aux problématiques posées. En l'occurrence :

- Les dessertes entre Tahiti et les ISLV ou entre les îles de l'archipel sont techniquement et économiquement très différentes. Les conditions de navigation (passe et lagon de Maupiti en particulier), les distances à parcourir, et donc les temps de navigation, les perspectives de trafics, nécessitent de faire un choix de navires différenciés pour les deux dessertes. Le risque étant principalement de surdimensionner le navire pour répondre de façon satisfaisant au service nécessaire entre Tahiti et l'archipel, mais de ce fait, de ne pas pouvoir desservir Maupiti (conditions nautiques défavorables aux grands navires), alors que l'objectif premier de l'étude est bien de **désenclaver cette île**.

¹ Pour mémoire, aucune enquête origine-destination n'a jamais été réalisée sur ce territoire et il est donc très complexe d'estimer avec précision un volume réaliste de

- 2 opérateurs privés ont déjà obtenu une licence pour exploiter la liaison Tahiti <> ISLV (Le Polynésien et le Terevau Piti). Les deux offres sont très différentes. Ces deux opérateurs ont chacun fait des estimations de trafics qu'ils ont jugées suffisantes pour assurer leur équilibre économique et ont tous les deux lancé les processus d'études et de construction de leurs navires.

Comme on le montre dans le rapport de l'avenant concernant l'opportunité d'inclure la desserte depuis Tahiti, les trafics potentiels semblent toutefois assez faibles et un navire supplémentaire proposé par la CC Hava'i risquerait de provoquer une surcapacité de l'offre de transport de passagers et donc de pénaliser un équilibre économique qui semble déjà très fragile au vu de l'expérience passée du transport maritime de passagers sur cette ligne.

1.2 SYNTHÈSE DES CONCLUSIONS DE LA TRANCHE FERME ET DE L'AVENANT

1.2.1 ÉVALUATION DU NOMBRE DE PASSAGERS

L'analyse des échanges actuels entre les îles de l'archipel des ISLV¹ et les potentiels d'évolution démographique et économique nous a amené à évaluer le nombre de passagers par an entre les îles (hors Tahiti) entre 11 000 et 34 000 passagers. Ce volume global comprend tous les motifs de déplacements, qu'il s'agisse des élèves, des touristes, des sportifs, des

passagers potentiels. Cf. rapport tranche ferme pour la méthodologie d'évaluation des trafics. Même remarque pour les marchandises.

représentants et fidèles des mouvements religieux, des habitants se déplaçant pour les motifs de santé, de famille ou d'achats, etc.

Selon les conditions financières et de desserte (tarifs de traversée et horaires), il est probable que la mise en place d'un ou plusieurs ferrys sur la ligne Tahiti – ISLV, avec desserte des principales îles (hors Maupiti) apportera et/ou captera une partie de ce trafic, sans que l'on puisse déterminer précisément, en l'état actuel des connaissances, à quelle hauteur.

Rappelons également que la demande de transport entre les îles est mal définie. Aucune enquête « origine-destination » sur les motifs et les volumes de déplacement entre les îles, comme on en fait généralement en amont d'études sur la création de lignes de bus par exemple, n'a jamais été réalisée sur le territoire. Toutefois, il semble qu'un armateur ait l'intention de lancer une enquête sur les attentes de la population locale, mais qui concernerait sans doute plus particulièrement les déplacements entre Tahiti et les îles.

En fonction de son contenu et de son résultat, cette enquête pourrait utilement être complétée par une enquête plus ciblée auprès de la population et des touristes dans les ISLV pour évaluer leurs besoins locaux.

Enfin, notons que selon les critères que l'on retient (navette entre Maupiti et Raiatea ou Bora Bora, rotation entre toutes les îles, tarifs, horaires, capacité du navire, et mise en service d'un ferry sur la ligne de Tahiti et desservant également plusieurs îles de l'archipel, etc.), la fourchette d'estimation des trafics est assez large. Elle pourrait s'établir autour de 4 000 passagers par an, soit un peu moins de 80 passagers par semaine, pour la seule desserte de Maupiti.

La mise en place d'une navette inter-îles doit donc être vue comme une aide au développement des îles et à la mobilité des populations et nécessitera forcément un soutien financier public pour fonctionner.

1.2.2 ÉVALUATION DES TONNAGES À TRANSPORTER

La desserte des ISLV est actuellement parfaitement réalisée par plusieurs goélettes en provenance de Tahiti. Seule Maupiti n'est pas desservie, hormis

par les navires de la flottille administrative du Pays. Les tonnages actuellement transportés par la flottille administrative vers Maupiti sont d'environ 3 500 tonnes de fret en moyenne par an pour 1 295 habitants, soit 2,7 tonnes par habitant. Compte-tenu des perspectives d'évolution de la population et du tourisme, on peut tabler sur un trafic d'environ 4 500 tonnes par an, soit 90 tonnes par semaine en moyenne.

Une des questions importantes est celle du transport et du stockage des hydrocarbures. L'île ne dispose pas de volumes de stockage importants. Une réflexion doit donc être menée pour améliorer la situation :

- trouver et définir un site de stockage,
- évaluer le volume nécessaire par type de carburant pour un stockage d'environ 3 mois,
- organiser un transport spécifique, livraison régulière, avec un armateur ou avec la flottille administrative.

1.2.3 LA QUESTION DE MAUPITI

La question du **désenclavement de Maupiti est au centre des enjeux**. Alors même que l'île a fait le choix de ne pas développer le tourisme de masse en renonçant à la création d'hôtel, elle souhaite néanmoins profiter du tourisme et dans le même temps permettre à sa population de se déplacer facilement et assurer son développement économique et agricole pour fournir en fruits et légumes les autres îles de l'archipel, voire les marchés de Tahiti.

Attention, accroître les capacités de transport maritime de passagers touristiques n'a pas de sens si les capacités d'hébergement ne sont pas suffisantes.

1.2.4 LES INFRASTRUCTURES

Les infrastructures d'accueil sont en bon état partout et accessibles aux petits navires à faible tirant d'eau, même à Maupiti où le tirant d'eau au niveau du quai est limité à 3,60 m environ.

Toutefois, sur Maupiti, il pourrait être nécessaire de sécuriser la navigation dans le chenal entre la passe et le quai, en s'assurant que le mouillage (profondeur d'eau disponible) est partout suffisant, même au niveau des plus basses mers.

Les quais sont partout adaptés au transport de marchandises et à l'embarquement des passagers, même si les conditions d'accueil de ces derniers sont souvent perfectibles (éclairage, abri contre la pluie, bancs pour s'asseoir, cheminement matérialisé et balisé, etc.).

Notons que, sur Maupiti toujours, il serait également envisageable de réaliser des investissements terrestres pour améliorer la logistique de certains produits, comme la création de :

- Cuves de stockage du carburant qui permettrait de faire des commandes spécifiques pour le carburant, éventuellement livrées par un navire spécifique et suffisantes pour tenir au moins 2 à 3 mois, voire plus, et ainsi diminuer le nombre de rotations de cargos et optimiser les coûts de transport.
- D'entrepôts de stockages (frigorifiques ou non) pour la préparation des expéditions vers d'autres îles, pour les fruits et légumes par exemple, ou encore les déchets,

1.2.5 ACCUEIL EN EXTÉRIEUR DU LAGON SUR PONTON FLOTTANT

À l'issue des analyses de l'avenant (desserte depuis Tahiti), il nous a été demandé d'étudier un scénario de débarquement sur un quai flottant à l'extérieur du lagon de Maupiti (pour permettre par exemple à un navire trop gros pour le lagon de desservir tout de même Maupiti).

L'idée en soi est intéressante et envisageable dans certaines conditions nautiques, mais relativement risquée en Polynésie, en raison des spécificités des lagons.

En effet :

- Le ponton flottant n'est pas adapté à tous les gabarits de navire. Les cargos ou ferry nécessitent des quais « en dur » ou restent au large, en stationnaire sur leurs moteurs, pour débarquer passagers et marchandises dans des barges/baleinières, comme c'est le cas actuellement des goélettes effectuant la desserte de certains atolls ne disposant pas de passe. Ce système est relativement dangereux, surtout par mer agitée ou par grand vent et pas du tout adapté au débarquement de personnes âgées ou aux jeunes enfants.
- Pour son installation, le ponton flottant nécessite des fixations d'autant plus résistantes que les conditions nautiques sont difficiles (tempêtes, cyclones ...) et les navires imposants. Or la structure des récifs coraliens fait que de grandes profondeurs sont atteintes très vite (à 100 m de la barrière, on est déjà à plus de 100 m de profondeur également). De plus, couler des blocs de béton de fixation du ponton nécessiterait d'impacter le corail (étude d'impact environnemental).
- Les problèmes sont les mêmes s'il s'agit d'envisager la pose d'un brise-houle destiné à diminuer les mouvements de la mer sur le ponton. Il faudrait également l'ancrer à très grande profondeur, rendant sa résistance plus faible, avec là aussi, tous les risques d'impact environnementaux sur le corail.
- Et enfin, cela ne permettrait d'aborder que sur la barrière de corail. Il faudrait ensuite construire un accès (cheminement) jusqu'au motu le plus proche, puis assurer la traversée du lagon en bateau jusqu'à l'île principale. D'où de nombreuses ruptures de charge, difficilement envisageables dans le cas d'enfants, de personnes âgées ou même de marchandises.

1.3 IMPACTS DU SCÉNARIO VALIDÉ

Les impacts de la mise en place d'une navette maritime permettant les échanges entre les îles de l'archipel des ISLV sont nombreux. Il s'agit d'impact directs ou indirects, mesurables ou non.

1.3.1 HAUSSE DES CAPACITÉS DE TRANSPORT

En premier lieu, la mise en place d'une navette permettrait d'augmenter sensiblement les capacités disponibles pour les déplacements des passagers entre les îles. Actuellement, elles dépendent principalement de l'avion, mais également du Maupiti Express et des navettes de Tahaa. Les autres capacités sont offertes par les moyens privés (bonitiers, potimarara, etc.). L'offre maritime est déjà relativement conséquente sur la liaison Raiatea <> Bora bora, et encore plus entre Tahaa et Raiatea avec les 5 navettes en service, mais elle est totalement absente sur d'autres destinations comme :

- Bora Bora <> Maupiti
- Raiatea <> Maupiti
- Raiatea <> Huahine

L'arrivée d'un nouveau navire offrira donc, en particulier sur ces lignes, une capacité de transport significative, de l'ordre de 25 000 places supplémentaires².

En termes de capacité de transport de marchandises, la hausse ne sera en revanche pas significative, sauf sur la ligne de Maupiti. En effet, la plupart des îles de l'archipel des ISLV sont desservies au moins 2 fois par semaine par les goélettes en provenance de Tahiti.

² Sur la base d'un navire de 50 places, réalisant environ 2 rotations par semaine sur ces 3 lignes pendant 50 semaines.

Sur Maupiti, le nouveau navire sera en mesure de transporter du fret, à hauteur de 40 à 50 tonnes environ par voyage. Il pourra être envisagé d'ajouter une rotation sur demande pendant la semaine pour transporter les carburants en fûts par exemple, sans passagers.

L'augmentation des déplacements et des volumes transportés pourra être mesurée via des enquêtes ou la fourniture par l'exploitant de la ligne des données détaillées sur le nombre des billets délivrés (y compris les non payants), les recettes correspondantes et par type de passagers (patients, scolaires, touristes, résidents/non-résidents, ...), ainsi que des volumes embarqués (en tonnes ou en m³).

1.3.2 AMÉLIORATION DES CONDITIONS DE TRANSPORT

Hormis la hausse des capacités, l'indicateur sur les conditions de transport est également important. Il s'agit ici d'appréhender la qualité du transport, en termes de :

- Conditions d'embarquement/débarquement des passagers et du fret avec séparation des flux,
- Satisfaction de ses utilisateurs, locaux ou touristes (mesures qualitative et quantitative, sur la desserte, le respect des horaires, les conditions de confort, les tarifs, sécurité, etc.) : à travers la mise en place d'un questionnaire de satisfaction simple ou le suivi des avis postés sur les réseaux sociaux. etc.).
- Pour le Pays, la mise en place de la navette desservant spécifique Maupiti permettre d'améliorer la disponibilité des navires de la flottille administrative. Toutefois, selon les conditions techniques et les décisions qui seront prises concernant l'amélioration des capacités de stockage des carburants sur Maupiti, il est possible que ses navires doivent toujours assurer le transport de carburant mais de façon moins fréquente.

1.3.3 AMÉLIORATION DES CONDITIONS DE VIE

Enfin, plus généralement, la mise en service de la navette apportera des améliorations dans les conditions de vie au quotidien des habitants.

Ces améliorations pourront être mesurées à travers des enquêtes faites auprès des populations locales sur leur ressenti en matière d'amélioration des conditions :

- de vie,
- sanitaires,
- de développement économique,
- sociétales,
- des scolaires.

Cette enquête permettra de mesurer l'évolution des relations entre les îles et sur les îles en particulier à travers le nombre d'événements organisés (rencontres religieuses ou sportives par exemple), du nombre de participants, etc.

1.3.4 CRÉATIONS D'EMPLOIS ET IMPACT ÉCONOMIQUE

Il est toujours difficile d'évaluer les retombées en termes d'emplois, car on ne sait jamais comment va évoluer le marché économique.

En l'occurrence, la mise en service de la navette générera directement les emplois en lien avec son fonctionnement, soit entre 5 et 7 équivalents temps pleins (etp), marins et personnels à terre.

La construction de la navette, si elle se fait sur le territoire (un seul chantier de construction naval en Polynésie française peut construire des navires jusqu'à 23 mètres de long maximum), contribuera au dynamisme local de la filière.

Enfin, les nouveaux trafics (passagers ou marchandises) induits par sa mise en place pourront soutenir différentes filières : tourisme, agriculture, pêche ...

L'évaluation du nombre d'emplois créés – directs (en lien direct avec le bateau) ou indirects (restauration, hébergement, ...) en lien avec la croissance de la

fréquentation touristique par exemple ou l'amélioration des conditions de transport des produits agricoles des îles – pourra être réalisée grâce aux statistiques de l'ISPF :

- Suivi du nombre de nuitées touristiques,
- Statistiques des créations d'emplois dans les îles,
- Suivi du nombre d'hébergement (lits),
- Statistiques de la production agricole (produits, tonnages, nombre d'exploitation, surfaces d'exploitation, emplois agricoles, etc.)
- etc...

1.4 SYNTHÈSE DES PARAMÈTRES ET HYPOTHÈSES PRISES EN COMPTE

1.4.1 CHOIX DU NAVIRE

Le choix du navire s'est basé directement sur les critères de desserte spécifique aux îles desservies : vitesses de navigation, conditions nautiques en mer ou en lagon, volume des flux de passagers et de marchandises, etc.

Aucun choix du type de coque (monocoque ou multicoque) n'est privilégié. Il devra être finement étudiée lors du lancement du projet en fonction des avantages et des inconvénients de chacun : confort en haute mer, ressenti des accélérations et du tangage, déplacement et tirant d'eau, coût de construction, vitesse du navire, capacité d'emport, facilité de chargement, etc...).

Le choix du navire peut également porter sur du neuf ou de l'occasion. Toutes choses égales par ailleurs, un navire d'occasion sera évidemment moins cher à l'achat, mais le neuf pourrait intégrer une motorisation plus innovante et moins gourmande en carburant, ce qui répondrait aux nécessités des diminutions de polluants d'une part et à des critères économiques d'autre part. Le neuf sera également moins coûteux en entretien et maintenance, au moins au début de l'exploitation.

En tout état de cause, le navire, s'il est choisi neuf, devra intégrer dès sa conception les aménagements permettant d'optimiser la consommation de carburant (choix de la vitesse de croisière et des motorisations), minimiser le nombre de membres d'équipage, et être adapté à la fréquentation et aux besoins de transport de marchandises définis pour les îles de l'archipel des ISLV.

On a vu précédemment que la vitesse n'est a priori pas prioritaire. Pour limiter la consommation de carburant et donc les coûts, il est préférable d'opter pour une vitesse et une puissance suffisante pour affronter les conditions de navigation, à la fois au large et dans la passe de Maupiti, sans toutefois mener à des aberrations de consommation. La vitesse de croisière pourra être de 15 nœuds.

Celui-ci devra également être conçu pour transporter un volume de fret suffisant et faciliter les opérations de chargement/déchargement, ainsi qu'offrir les meilleures conditions possibles de voyage pour des passagers compte-tenu des conditions de navigation (distance depuis Raiatea et Bora Bora et accès à la passe et au chenal de Maupiti).

Enfin, dans la mesure où la desserte amènera le navire à passer certaines nuits à un autre quai que son port d'attache, il est nécessaire de prévoir un espace pour les couchettes et les sanitaires des membres d'équipage.

Au final, le navire mixte (passagers et fret) pourrait par exemple avoir les caractéristiques suivantes :

- Longueur : de 20 à 25 m
- Largeur : de 5 à 7 m
- TE : 1,20 à 2,80 m
- Vitesse de croisière : 15 à 20 nœuds avec une motorisation de 750 KW maximum³,
- Port en lourd : environ 50 tonnes

³ La motorisation du bateau devra permettre un temps de navigation maximal sur Maupiti, par exemple Raiatea > Maupiti en 3h30 environ, soit une vitesse de 15 nœuds.

- Passagers : capacité de 50 à 100 places
- Équipé pour la navigation en 3ème catégorie

Il pourra être conçu sur la base du Te Ata O Hiva (la navette des Marquises) ou du Maupiti Express 2 (qui faisait autrefois la liaison entre Maupiti et le reste de l'archipel), mais en prenant en compte un espace fret un peu plus important.

1.4.2 FRÉQUENCE DES DESSERTES

Les tentatives de desserte de Maupiti ont permis par le passé, de tester différentes fréquences de dessertes. Dans le contexte de l'époque et en fonction d'autres paramètres à prendre en compte (tarification, type de bateau, horaires, etc.) l'équilibre économique n'a jamais été trouvé, sans que l'on puisse déterminer à ce stade quelles ont été les raisons de l'échec (gestion, fréquentation, ...).

Dans l'absolu, afin de répondre à la demande de désenclavement de Maupiti, et sans rechercher à tout prix un équilibre économique, la fréquence de la desserte devrait au minimum être d'un aller-retour par semaine, et pour plus de confort et un meilleur service, 2, voire 3 rotations par semaine, à caler éventuellement sur la desserte aérienne, les rotations des futurs ferrys de Tahiti et/ou les besoins des scolaires.

La desserte entre Raiatea et Huahine, bien que bien desservie par l'avion est également importante par bateau. En revanche, les liaisons entre BB, Raiatea et Tahaa sont déjà bien denses et seraient moins prioritaires.

1.4.3 HORAIRES DE LA NAVETTE

L'essentiel de l'offre doit pouvoir répondre avant tout aux besoins des habitants de Maupiti, les autres îles disposant a minima d'une desserte aérienne (entre

les îles et avec Tahiti) relativement bien aménagée, bien que jugée onéreuse par les utilisateurs.

Le transport scolaire pourrait représenter une sorte de « fonds de commerce » régulier et stable qui pourrait constituer la base de la définition de la desserte.

Un horaire calé sur les retours des élèves dans l'île d'origine le vendredi soir et un retour à l'école le dimanche soir ou le lundi matin a donc constitué un des postulats de base. Mais sauf à avoir deux navettes, vu les distances et temps de navigation, il n'est pas possible d'organiser le transport des élèves de Maupiti ET de Huahine le vendredi soir / dimanche soir. Le choix a donc été fait de privilégier la desserte de Maupiti.

Dans la plupart des cas, les élèves rentrent le dimanche soir à l'internat pour commencer les cours le lundi matin à 7h30. La plupart termine les cours à 16h00 le vendredi.

Un deuxième horaire, permettant de passer au moins une journée sur Raiatea ou Bora Bora pour y faire des courses, régler des questions administratives ou autres, semble être un minimum pour constituer une desserte satisfaisante, pour l'ensemble des catégories de voyageurs.

Les horaires ont été déterminés sur la base de temps de traversée effectués à la vitesse d'environ 15 nœuds, soit 15 MN/h. Cette vitesse est ajustable en fonction des conditions de mer et du temps prévu pour la rotation.

Pour mémoire, le Maupiti Express 2 indique qu'il réalisait le trajet Bora Bora-Maupiti en 3h30 quai à quai, soit à une vitesse d'environ 10 nœuds. Le Te Haere Maru 7, lorsqu'il a testé la mise en place d'un service depuis Raiatea indiquait sur ses horaires partir à 8h00 et arriver à Maupiti à 11h00, soit 3h00 de trajet et une vitesse moyenne de 18 nœuds environ.

De la même façon, la distance entre Uturoa et Vaitape (quai à quai) est de 31 MN et la plupart des prestataires font le trajet en entre 2h00 et 3h00 (avec escale à Tapuamu sur Tahaa), soit entre 10 et 15 nds de vitesse moyenne.

Un temps d'escale de 30 minutes a été jugé suffisant. Les marchandises devront autant que possible être chargées en caisses-palettes, préparées à l'avance sur le quai pour réduire les délais de chargement ou de déchargement.

L'achat des billets se fera à bord ou à quai si des infrastructures y sont installées sur certaines îles.

1.4.4 INFRASTRUCTURES AUX ESCALES

Le port de base de la navette sera Raiatea, au port de Uturoa, dans la darse des navettes de Tahaa ou au quai de la navette scolaire. Il existe déjà des infrastructures tout à fait adaptées pour l'embarquement et le débarquement des passagers. Les conditions de positionnement du fret devront être étudiées de façon à ne pas interférer sur les flux de passagers (signalétique au sol et fléchage).

La navette desservira les îles de :

- Huahine : au quai des goélettes à Fare,
- Tahaa : au port de Tapuamu, dans la darse, ou éventuellement à Patio (mais avec le risque d'un allongement du temps de desserte),
- Bora Bora : quai du Maupiti express, au quai d'honneur ou dans la darse de la navette de l'aéroport,
- À Maupiti : au quai des goélettes,

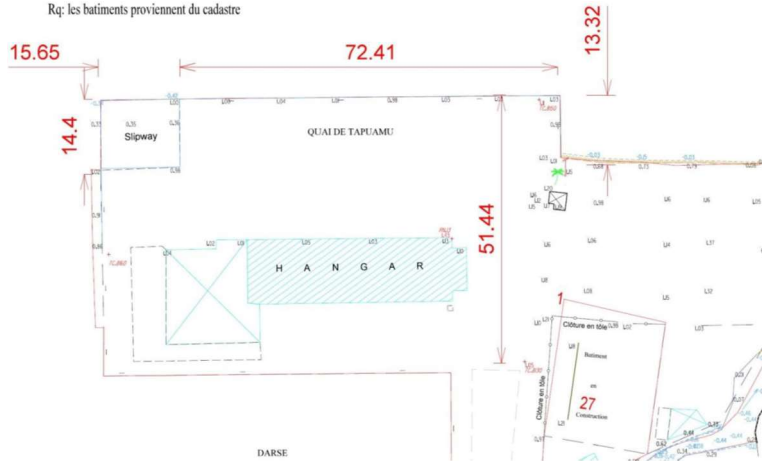
○ Raiatea : Plan du quai d'honneur de Uturoa



Source : Direction de l'équipement

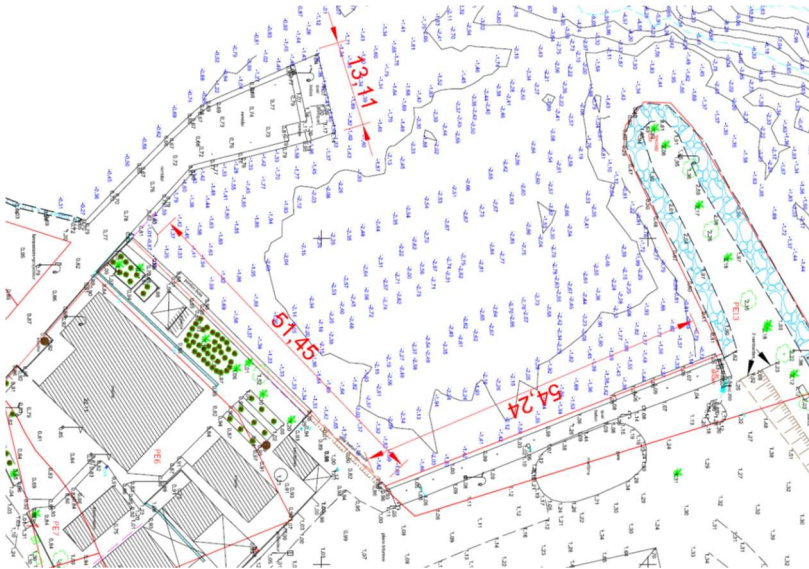
○ Tahaa : Plan du quai de Tapuamu

Rq: les batiments proviennent du cadastre



Source : Direction de l'équipement

○ Tahaa : Plan du quai de Patio



Source : Direction de l'équipement

○ Maupiti : Le quai de Maupiti



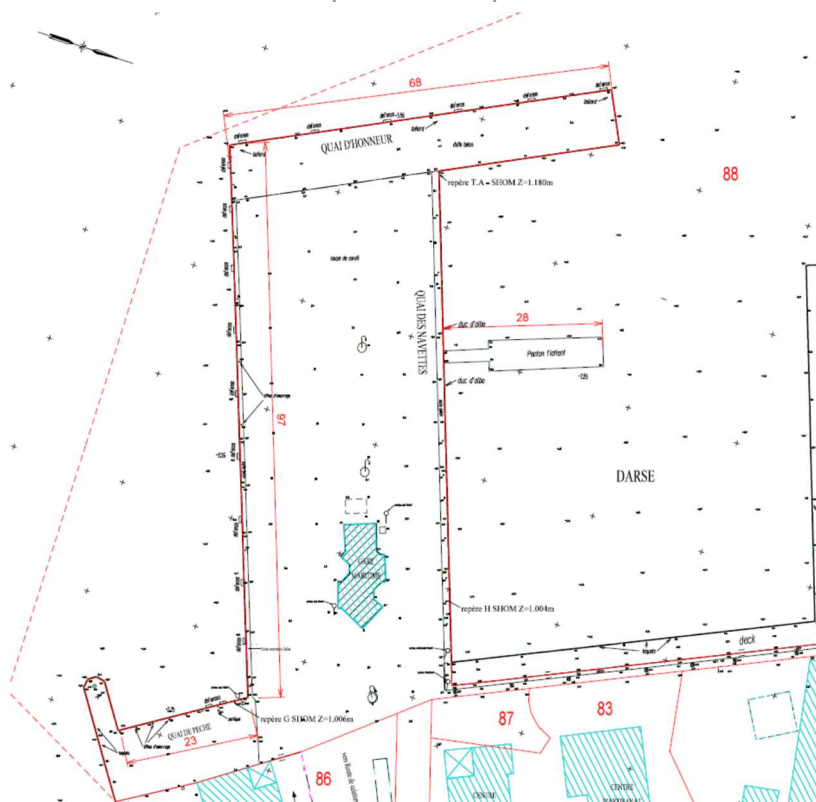
Source : Direction de l'équipement

○ Huahine : Plan du quai de Fare



Source : Direction de l'équipement

○ Bora Bora : Plan du quai de Vaitape



Source : Direction de l'équipement

1.4.5 CONSTITUTION DE L'ÉQUIPAGE

La réglementation, tant internationale que nationale, indique que l'équipage doit être suffisant « en nombre et en qualité » pour assurer la sécurité de la navigation et du navire.

La navette sera un navire à passagers destiné à une navigation en 3^{ème} catégorie (20 NM). Un équipage de 3 à 4 marins paraît suffisant au regard

⁴ BC = brevet de capitaine. Le détail des formations est consultable ici : <https://www.cmpf.pf/formations/brevet-de-capitaine-500-bc500/>

des conditions tant de navigation que des fonctions embarquement/débarquement qui se feront en lagon, donc dans des conditions de mer calme.

On peut envisager deux options :

En première option, il devra comprendre au minimum un capitaine et un second breveté ainsi qu'1 à 2 marins, soit en optimum et au minimum :

- 1 BC500⁴ qui assure la conduite du navire,
- 1 BC200 avec une double compétence machine suffisante (750 kW), qui assure les fonctions de second, et est en capacité à suppléer la conduite du navire si le capitaine a un problème, mais aussi la surveillance à bord, embarquement des passagers.
- et 1 marin qui assiste durant les manœuvres, assure la surveillance à bord, l'embarquement des passagers, l'accueil (donc un peu hôtesse d'accueil),
- voire 1 marin supplémentaire pour aider durant les opérations d'embarquement et de manœuvres d'accostage.

Une deuxième option consisterait à recruter 1 BC500, 1 BC200, 1 breveté machine minimum 750kw et 1 marin.

Notons que le BC500 est sans doute un niveau un peu élevé. Le BC200 pourrait suffire, mais cela dépendra des conditions de navigation et des qualifications et expériences du reste de l'équipage.

La vente des billets sera confiée à un régisseur (manipulation devise) mais cela peut aussi être réalisé, selon leur compétence, par le BC200, le 750 KW, etc.

Par ailleurs, il faudra prévoir le personnel qui s'occupera de la gestion du bateau et de l'administration à terre (capitaine d'armement et secrétaire). Dans un premier temps, un temps partiel pourrait suffire.

et <https://www.cmpf.pf/formations/brevet-de-capitaine-200-bc200/> et machine : <https://www.cmpf.pf/formations/brevet-de-mecanicien-750-kw/>

1.5 LE SCÉNARIO RETENU

Le scénario a été retenu en fonction à la fois des besoins exprimés en termes de volumes et de types de transport, des conditions nautiques, des horaires potentiels, des temps de transport et de sa capacité à répondre au mieux aux besoins des types de clientèles, en incluant les perspectives de dessertes par les deux nouveaux ferries qui seront mis en place sur la ligne Tahiti <> ISLV à l'horizon 2021. Il inclut la desserte de Bora Bora.

La grille de desserte présentée ci-dessous prend en compte deux jours complets par semaine de repos pour l'équipage. Cette hypothèse d'exploitation peut donner de la souplesse pour ajouter une desserte à moyen terme, ou éventuellement pour réaliser une rotation spécifique supplémentaire, pour transporter des produits dangereux sans passagers, comme les carburants par exemple.

Il combine un service tourné vers les résidents et vers les touristes qui pourraient ainsi passer de Raiatea vers Bora Bora, Huahine ou Maupiti par bateau.

Comme indiqué précédemment, ce scénario est également calé sur les horaires scolaires, avec un retour des élèves à leur domicile le vendredi soir (départ 16h30) depuis BB vers Maupiti et un retour à l'école le dimanche soir à 16h00⁵. Ces horaires pourront être adaptés en fonction de la demande réelle. Celle-ci pourrait être mieux connue si une enquête était réalisée auprès des populations des îles.

Cette grille tient également compte de l'offre qui devrait être mise en place par l'armateur *du Polynésien* qui a prévu d'effectuer 2 rotations par semaines depuis Tahiti, mais hors Maupiti.

En revanche, elle ne tient pas compte de l'offre du Terevau Piti qui a prévu au minimum 9 rotations par an depuis Tahiti, essentiellement sur les périodes scolaires ou sur certains événements et qui inclut Maupiti dans ses rotations.

⁵ Les horaires affichés sont à ce stade indicatifs et seront affinés par la suite, en fonction des choix du navire, de timing de traversée, etc.

Ce scénario permet d'avoir une desserte équilibrée, avec :

- Maupiti <> BB ou Raiatea : 3 AR / sem.
- Raiatea <> Huahine : 2 AR / sem.
- BB / Raiatea <> Tahaa : 1 AR / sem.

La grille présentée permet aux résidents de Maupiti de choisir entre 3 rotations complètes entre Maupiti et Bora Bora ou Raiatea :

- Départ le samedi matin de Maupiti et retour le lundi matin : permet de passer le week-end à Bora Bora, pour assister à des spectacles ou faire des visites familiales.
- Départ le lundi matin ou le mardi après-midi pour Raiatea permet de passer 2 à 3 jours complets sur cette île pour y régler des questions administratives, programmer des rendez-vous médicaux ou faire des courses avant de rentrer pour le we à Maupiti le vendredi après-midi.

Liaison	Nb liaisons / sem
HUA > RAI	2
RAI > HUA	2
RAI > BB	1
BB > RAI	1
BB > MAU	2
MAU > BB	2
RAI > MAU	1
MAU > RAI	1
BB > TAH	1
TAH > BB	1
RAI > TAH	1
TAH > RAI	1
total hebdo	16

Cela représente au total :

- 16 voyages (liaisons entre deux îles) par semaine, soit 800 liaisons par an.

- soit une offre de 800 sièges par semaine (40 000 par an, sur la base d'une navette de 50 places).

Toutefois, cette desserte pourrait être ajustée en particulier en fonction des résultats de l'enquête sur les besoins en transport maritime des populations des ISLV qui devait être lancée par un des armateurs.

Figure 1 : Grille horaire de la desserte de la navette inter-îles des ISLV

L	M	ME	J	V	S	D
M	H				M	
05:00	06:00				06:00	
↓	↓				↓	
07:00	07:36				08:00	
BB	R				BB	
	08:06				08:30	
	↓				↓	
	08:46					
	T					
	09:16					
	↓					
	11:00				10:30	
	BB				R	
	11:30				11:00	
	↓				↓	
	13:30				12:36	
BB	M			R	H	H
14:00	14:00			14:00		12:30
↓	↓			↓		↓
15:44				16:00		14:06
T				BB		R
16:14				16:30		14:36
↓	↓			↓		↓
16:54	17:28			18:30		18:04
R	R			M		M
17:24						
↓						
19:00						
H						

* détail des abréviations

M = Maupiti

BB = Bora Bora

R = Raiatea

H = Huahine

T = Tahaa

Figure 2 : Programme hebdomadaire prévisionnel des départs par île

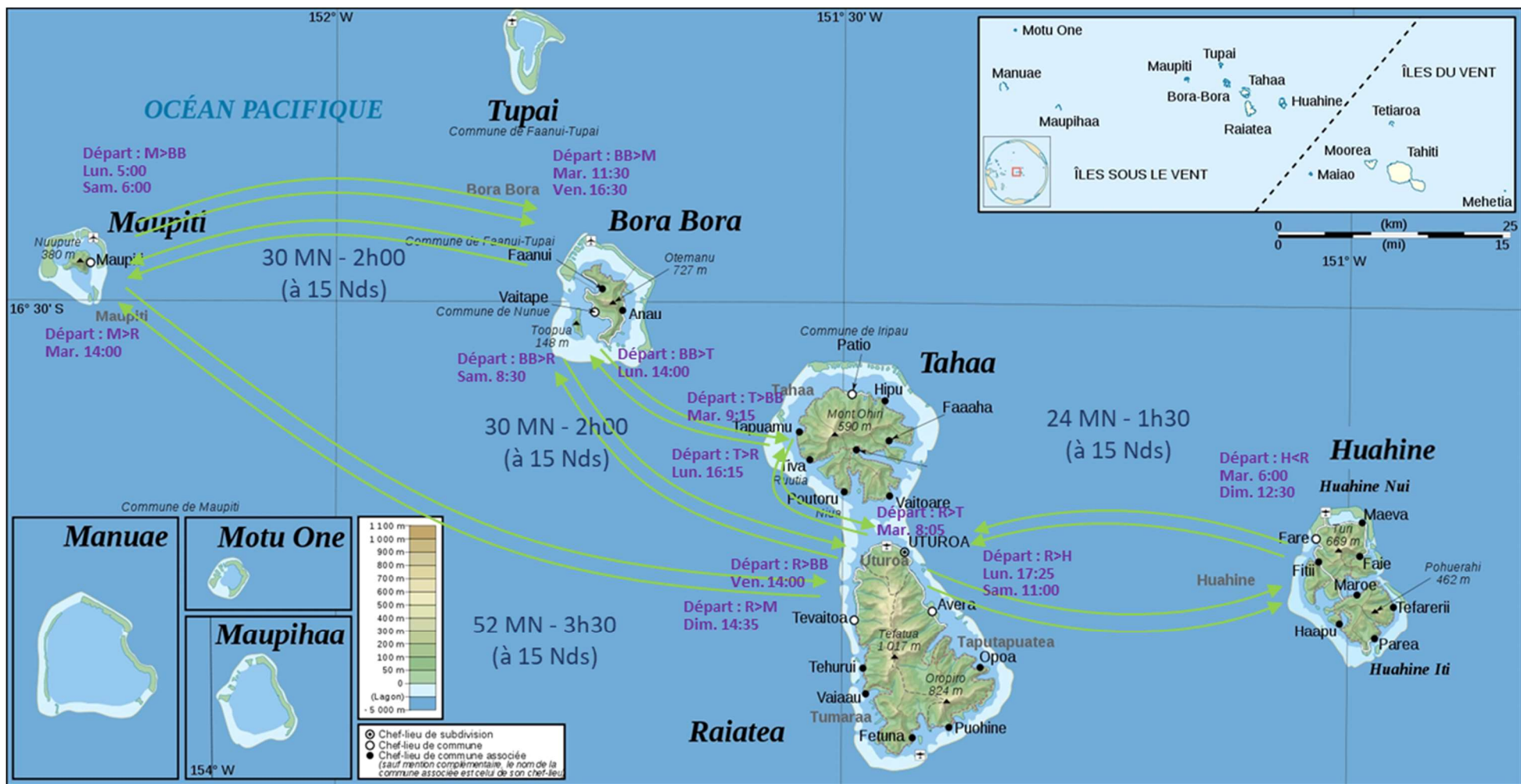
Au départ de Maupiti	Maupiti	Bora Bora	Tahaa	Raiatea	Huahine		
Lundi	05:00	07:00	15:45	17:00	19:00		
Mardi	14:00			17:30			
Samedi	06:00	08:00		10:30	12:35		
Au départ de Bora Bora	Bora Bora	Tahaa	Raiatea	Huahine	Maupiti	Raiatea	
Lundi	14:00	15:45	17:00	19:00			
Mardi	11:30				13:30	17:30	
Vendredi	16:30				18:30		
Samedi	08:30		10:30	12:35			
Au départ de Tahaa	Tahaa	Raiatea	Huahine	Bora Bora	Maupiti	Raiatea	
Lundi	16:15	17:00	19:00				
Mardi	09:15			11:00	13:30	17:30	
Au départ de Raiatea	Raiatea	Huahine	Tahaa	Bora Bora	Maupiti	Raiatea	
Lundi	17:30	19:00					
Mardi	08:00		08:45	11:00	13:30	17:30	
Vendredi	14:00			16:00	18:30		
Samedi	11:00	12:35					
Dimanche	14:30				18:00		
Au départ de Huahine	Huahine	Raiatea	Tahaa	Bora Bora	Maupiti	Raiatea	
Mardi	06:00	07:30	08:45	11:00	13:30	17:30	
Dimanche	12:30	14:00					

Ce tableau donne l'information de toutes les îles qui seront touchées au cours de la rotation à partir d'une des îles. Il est donc possible de retrouver le même horaire sur des lignes différentes.

Ainsi, dans la première colonne (qui indique l'île de départ), l'heure indiquée est celle du départ du bateau depuis la première île de la rotation. Pour les autres colonnes (îles d'arrivée), l'heure indiquée est celle de l'arrivée dans chaque île touchée. Le départ pour l'île suivante se fait 30 minutes après, mais n'est pas indiquée.

Par exemple, sur la première ligne du tableau, le navire arrive à Raiatea à 17h00. Il repart à 17h30 et arrive à Huahine à 19h00, soit 1h30 de navigation. On retrouve cette relation dans le bloc « au départ de Raiatea », avec l'heure de départ exact.

Figure 3 : Schéma de desserte des ISLV avec la navette inter-îles



Réalisation : INDDIGO / CATRAM

Le schéma de desserte, superposé au schéma de desserte du Polynésien est consultable en annexe.

1.6 HYPOTHÈSES DE COÛTS

1.6.1 COÛTS DES INFRASTRUCTURES ET ÉTUDES COMPLÉMENTAIRES

Des études bathymétriques, de courantologie ou d'évaluation des besoins d'approfondissement du quai de Maupiti doivent éventuellement être réalisées⁶. Elles dépendent de multiples facteurs, comme la surface à analyser, la profondeur à atteindre pour le quai, etc.

Selon diverses sources, le coût du levé bathymétrique du chenal de Maupiti entre la passe et le quai pourrait s'élever entre 1 et 1,5 MFCFP (sur la base d'environ 0,3 km² à couvrir)

À titre d'exemple, on peut citer quelques éléments de coûts : un petit fare d'attente comme celui de débarcadère de Vaitoare (ci-dessous) peut se chiffrer à environ 3 000 000 FCFP.

Photo 1 : Le quai et le fare d'attente de Vaitoare (Tahaa)



Photo : E. Russac – Catram

⁶ Le capitaine du Terevau affirme qu'il y a partout 6 à 7 mètres de tirant d'eau dans le chenal de Maupiti.

1.6.2 COÛT ESTIMÉ DU MATÉRIEL DE TRANSPORT

Le prix d'un bateau dépend des choix réalisés : neuf, occasion, type de coque (monocoque ou multicoque, matériau de la coque (acier, aluminium), dimensions, options et équipements à bord, motorisation, ...).

Pour un navire tel que décrit plus haut (environ 20 à 25 m, mixte, neuf), la fourchette de coût pourrait être comprise entre 130 et 250 millions de FCFP. Pour mémoire, le Te ata o Hiva, la navette des Marquises, navire de 19 m environ, avec 2 moteurs de 500CV, a coûté 130 millions de FCFP. Toutefois, il est probable que le navire des ISLV sera un peu plus grand (capacité des passagers et de l'emport de fret). L'hypothèse basse s'établit donc à 180 millions de FCFP.

Il faudra également prendre en compte les coûts du financement du matériel (intérêt d'emprunt s'il y en a un), ainsi que les coûts d'amortissement (sur 20 ans).

1.6.3 COÛTS SALARIAUX DE L'EXPLOITATION

En première approche, nous estimons le personnel nécessaire à 5 personnes (etp⁷), dont la composition est détaillée au chapitre 1.4.5. Pour mémoire, dans un premier temps, le personnel à terre sera à temps partiel (mi-temps). Ils passeront à terme à plein temps, soit 6 etp.

Les salaires moyens chargés ont été estimés grâce aux masses salariales indiquées dans des projets similaires (Le Polynésien, Flottille administrative, salaires moyens dans la Marine marchande ...), pour chaque catégorie de salarié (capitaine, chef mécanicien, second, matelot, secrétaire ...).

Masse salariale	hypo basse	hypo haute
Nombre salariés	5	6
coût moyen annuel	5 400 000	6 684 000
Coûts total masse sal.	27 000 000	40 000 000

Le coût annuel, charges comprises, est évalué entre 5,4 et 6,7 millions de FCFP en moyenne par an et par salarié. Sur ces bases, la masse salariale totale

⁷ etp : équivalent temps plein

s'établirait entre 27 millions de FCFP par an en hypothèse basse et 40 millions de FCFP en hypothèse haute.

1.6.4 COÛTS D'EXPLOITATION

Les coûts d'exploitation dépendront en grande partie du nombre d'heures de navigation et des distances parcourues (en mille nautique).

Les évaluations sont faites sur la base d'une consommation moyenne de carburants pour des navires à passagers similaires. Elles s'échelonnent entre 120 et 180 litres de carburant par MN. Une moyenne de 150 l/MN a été retenue. Mais **cette donnée peut être soumise à de fortes variations en fonction de la sollicitation de la puissance du moteur** (chargement à bord, courants, vents, vitesse, ...). La consommation d'huiles et autres consommable a été évaluée en proportion.

Deux hypothèses de distances parcourues ont été retenues pour tenir compte de diverses incertitudes de façon à obtenir une hypothèse basse (desserte de base) et une haute (desserte de base + 15%).

Hypothèses coûts exploitatio	hypo basse	hypo haute
MN parcourus sem	452	520
MN parcourus an	22 600	25 990
Consommations	25 531 000	29 360 000

Les consommations diverses autres que carburants et huiles, telles que l'eau, l'électricité, etc. éventuellement nécessaires à terre ou en mer sont globalisées dans la rubrique suivante, frais généraux).

D'après les hypothèses considérées, les coûts d'exploitation directs pourraient être compris entre 25 et 30 millions de FCFP par an.

1.6.5 FRAIS GÉNÉRAUX

Les frais généraux comprennent de très nombreux postes de dépenses qu'il est complexe d'évaluer à ce stade (bureaux, matériel informatique, assurance, contrats de nettoyage, formation du personnel, ...).

On s'est servi d'un taux couramment utilisé pour l'évaluation des comptes d'exploitation prévisionnel dans les dossiers de création d'entreprises. Mais là aussi, afin de prendre en compte les incertitudes, deux hypothèses ont été

retenues, avec une fourchette du taux compris entre 19 et 24% des charges estimées.

Celles-ci étant également variable en fonction de différents critères (cf. plus bas), le montant des frais généraux pourra être compris entre 10 et 24 millions de FCFP par an.

1.6.6 ENTRETIEN ET MAINTENANCE DU NAVIRE

L'hypothèse retenue est celle d'un navire neuf.

Un taux variant de 2 à 3% du prix du navire est généralement appliqué au coût d'achat du navire indiqué plus haut (compris entre 180 et 250 MFCFP), soit un coût d'entretien/maintenance qui pourrait être compris entre 3,6 à 7,5 MFCFP par an.

1.7 HYPOTHÈSES DE RECETTES

1.7.1 POLITIQUE TARIFAIRE

La CCH devra définir et fixer une politique tarifaire, en fonction de plusieurs critères de choix et en fonction de ses objectifs propre :

- **Un objectif économique** : assurer le financement du service à travers un niveau de tarification de référence, correspondant au coût moyen du service par mille nautique (ou kilomètre),
- **Un objectif social et d'équité** à travers le choix de la structure de tarification (modulation des tarifs selon les profils, les besoins et les ressources des usagers) pour permettre au plus grand nombre de se déplacer, et en particulier les profils fragiles :
 - type de trajet réalisé (distance parcourue ou liaison entre 2 ou plusieurs îles)
 - la catégorie d'usagers (jeune et seniors, étudiants, niveau de ressources, résidents, non-résidents, ...).

- **Un objectif environnemental** en encourageant les transports en commun plutôt que le bateau individuel ou l'avion, en innovant dans la conception du navire en privilégiant une motorisation la moins gourmande possible, etc.

Pour mémoire :

- Actuellement le Maupiti Express II propose le voyage aller simple par passager plein tarif entre Raiatea et BB à 5 400 FCFP (ou 10 000 F AR plein tarif)⁸.
- Par avion, la liaison pour un aller simple plein tarif entre :
 - Raiatea <> BB est à environ 9 500 FCFP,
 - BB <> Maupiti est à environ 10 700 FCFP,
 - Raiatea <> Maupiti est à environ 10 500 FCFP,
 - Raiatea <> Huahine est à environ 9 000 FCFP.
- Aux Marquises, les tarifs entre les îles sont (aller simple plein tarif) de⁹ :
 - Hiva Oa <> Tahuata (12 MN) : 2 500 FCFP,
 - Tahuata <> Fatu Hiva (45 MN) : 3 500 FCFP,
 - Hiva Oa <> Fatu Hiva (45 MN) : 4 000 FCFP.
- Enfin, les tarifs des navettes entre Raiatea et Tahaa sont modulés en fonction des zones touchées dans l'île et s'échelonnent entre 900 et 1 000 FCFP pour le port de Tapuamu.

Le prix des billets de la navette des ISLV ne doit pas être dissuasif et doit de positionner pour être concurrentiel à la fois par rapport à l'avion (y compris les réductions des cartes de transport « résidents » ou « famille »), par rapport aux concurrents maritimes, tout en garantissant de couvrir les coûts du service.

⁸ Soit en moyenne environ 175 à 180 FCFP/MN.

La grille tarifaire potentielle (aller simple et plein tarif) propose deux hypothèses :

- Hypothèse basse : **125 FCFP/MN**, correspondant à la tarification de la navette des Marquises,
- Hypothèse haute : **165 FCFP/MN**, inférieure aux tarifs du Maupiti Express II et permettant de rester concurrentiel par rapport à l'avion, même sur le plein tarif.

Liaison	Distance MN	Plein tarif min	Plein tarif max
HUA > RAI	24	3 000	3 960
RAI > HUA	24	3 000	3 960
RAI > BB	30	3 750	4 950
BB > RAI	30	3 750	4 950
BB > MAU	30	3 750	4 950
MAU > BB	30	3 750	4 950
RAI > MAU	52	6 500	8 580
MAU > RAI	52	6 500	8 580
BB > TAH	26	3 250	4 290
TAH > BB	26	3 250	4 290
RAI > TAH	10	1 250	1 650
TAH > RAI	10	1 250	1 650

Figure 4 : Proposition de grille tarifaire pour les liaisons entre les îles de l'archipel des ISLV

Source : INDDIGO / CATRAM

On note que les tarifs proposés par les navettes déjà en place sur Raiatea <> Tahaa sont plus concurrentiels que ceux de la navette de Maupiti.

L'hypothèse basse de tarif entre BB et Raiatea si elle risquerait de créer une distorsion de concurrence avec le Maupiti Express II. Il serait sans doute

1.7.2 RECETTES DES TRAFICS PASSAGERS

Sans analyse précise de la demande, via une enquête auprès des populations, il est difficile d'estimer quelles pourraient être les recettes pour chaque liaison entre les îles.

L'estimation a donc été faite sur la base :

- des trafics passagers attendus et décrits plus haut : l'évaluation indiquait un trafic compris entre 10 000 et 35 000 personnes chaque année au total entre les îles. Pour simplifier et affiner l'hypothèse, et prendre en compte

⁹ Soit une moyenne de 125 FCFP/MN

une montée en puissance du service, tout en restant prudent, il a été considéré que le volume des passagers transportés pourrait être de 10 000 pax à court terme et 35 000 pax à moyen/long terme.

- d'une répartition des tarifs (plein tarif, tarif réduit et gratuité, de la façon suivante :
 - 50% des passagers payant plein tarif (PT),
 - 40% des passagers au tarif réduit (TR à définir, mais a priori 1/2 tarif)
 - et 10% de gratuité¹⁰

Figure 5 : Recette des passagers en hypothèse basse de la grille tarifaire

	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	Année 9	Année 10
Nb pax projetés	10 000	11 500	13 225	15 209	17 490	20 114	23 131	26 600	30 590	35 179
Recettes pax	24 720 000	28 428 000	32 692 200	37 596 030	43 235 435	49 720 750	57 178 862	65 755 691	75 619 045	86 961 902

Source : INDDIGO / CATRAM

Figure 6 : Recette des passagers en hypothèse haute de la grille tarifaire

	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	Année 9	Année 10
Nb pax projetés	10 000	11 500	13 225	15 209	17 490	20 114	23 131	26 600	30 590	35 179
Recettes pax	32 628 750	37 523 063	43 151 522	49 624 250	57 067 888	65 628 071	75 472 281	86 793 124	99 812 092	114 783 906

Source : INDDIGO / CATRAM

Selon l'option choisie de la grille tarifaire, le montant des recettes pourrait être compris :

- pour l'hypothèse basse des tarifs : entre 25 MFCFP en 2020 pour 10 000 passagers et 87 MFCFP en 2030 pour 35 000 passagers,
- pour l'hypothèse haute des tarifs : entre 32 MFCFP en 2020 pour 10 000 passagers et 115 MFCFP en 2030 pour 35 000 passagers.

¹⁰ En métropole, certaines études indiquent une répartition de 60% en PT, 30% en TR et 10% en gratuité. Mais on peut considérer que le niveau de vie en métropole est

1.7.3 RECETTES DU TRAFIC FRET

L'analyse des prévisions de trafics marchandises réalisée en phase 1 montre que la plupart des îles sont plutôt bien desservies par les goélettes, sauf Maupiti. Pour autant, il semble exister une demande de transport intermédiaire, plus souple mais relativement réduite pour les marchandises accompagnant le voyageur. Sur Maupiti, la population est dans l'attente de la mise en service d'une navette qui permettrait d'acheminer les marchandises depuis et vers Tahiti, mais également d'assurer le transport des produits cultivés sur l'île (principalement les pastèques) vers les autres îles de l'archipel.

L'hypothèse des recettes liées au trafic fret s'appuie sur un pourcentage des recettes des passagers. Ce taux a été fixé à 30%. Une grille tarifaire plus

précise devra être définie pour prendre en compte les différentes catégories de fret. Elle pourra s'appuyer sur les tarifs fixés par arrêté par le conseil des ministres pour certains types de fret, sur les tarifs pratiqués par les compagnies desservant les îles, ou encore sur les tarifs pratiqués par la navette des Marquises (Te ata o hiva), telle que présentée ci-dessous.

moins contrasté que dans les îles de Polynésie française (hors Tahiti) où il y aurait plus de demandes de réduction.

Figure 7 : Grille tarifaire du fret de la navette Te Ata O Hiva

Tarif fret - Cargo fare				
		2 roues ou animal en cage 2 wheels or animal in cage	Autres marchandises	Prix minimal pour colis de 1 m3 ou moins Minimum price for parcels less than 1 m3
Hiva Oa	Tahuata	500 CFP	2 000 CFP/m3	700 CFP
Tahuata	Fatu Hiva	900 CFP	3 600 CFP/m3	700 CFP
Fatu Hiva	Hiva Oa	1 200 CFP	4 800 CFP/m3	700 CFP

Source : Flottille administrative 2019

Selon les options tarifaires choisies, le montant des recettes du fret pourra s'établir entre 7 et 34 MFCFP entre 2020 et 2030.

Au total, les recettes (passagers + fret) devraient représenter entre 32 MFCFP en hypothèse basse à court terme à 150 MFCFP en hypothèse haute à long terme.

Ces recettes sont les recettes de base, selon la desserte indiquée plus haut. Elles ne prennent pas en compte des services supplémentaires qui pourraient être mis en place exceptionnellement à l'occasion d'événements particuliers (Heiva, régates, compétitions sportives, rencontres religieuses, etc.).

1.7.4 BUSINESS PLAN

Le business plan du projet est présenté sous la forme d'un compte d'exploitation présentant les recettes d'exploitation, les charges et les résultats d'exploitation selon le scénario retenu et selon deux hypothèses justifiées plus haut.

¹¹ Le détail est en annexe

Il prend en compte les données issues des évaluations des besoins techniques (investissement, fréquence des dessertes, exploitation, nombre d'emplois, etc.).

Deux hypothèses ont été modélisées, elles-mêmes ajustées selon divers sous-critères :

- Une hypothèse de base, avec un taux de remplissage de 25% en année 1 et un taux d'évolution du taux de remplissage à hauteur de 15 % annuel ;
- Une hypothèse optimiste, avec un taux de remplissage de 50% en année 1 et un taux d'évolution du taux de remplissage à hauteur de 8% par an.

1.7.4.1 Hypothèses de base

De manière synthétique, les hypothèses de coût sont les suivantes pour chaque item¹¹ :

	Sous-hypothèse 1	Sous-hypothèse 2
Hypothèse d'investissement	Basse	Haute
Hypothèse de charges	Basse	Haute
Hypothèse de recettes	Basse	Haute

○ Business plan modélisé sur 10 ans

Les business plans présentés ci-dessous sont respectivement ceux de l'hypothèse basse, puis haute. Leurs caractéristiques sont synthétisées plus bas. Ils sont présentés en francs constants et en francs courants sur 10 ans. La colonne « Total » présente le cumul du résultat sur 10 ans, et la colonne « moyenne », le résultat moyen par année.

Figure 8 : Business plan : Sous-hypothèse 1 : scénario bas, FCFP constants et courants

FCP constants	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	Année 9	Année 10	Total	Moyenne
Recettes	32 136 000	36 956 400	42 499 860	48 874 839	56 206 065	64 636 975	74 332 521	85 482 399	98 304 759	113 050 473	652 480 289	65 248 029
Recettes pax	24 720 000	28 428 000	32 692 200	37 596 030	43 235 435	49 720 750	57 178 862	65 755 691	75 619 045	86 961 902	501 907 915	50 190 791
Recettes fret	7 416 000	8 528 400	9 807 660	11 278 809	12 970 630	14 916 225	17 153 659	19 726 707	22 685 714	26 088 571	150 572 374	15 057 237
Charges	79 607 351	79 607 351	79 607 351	79 607 351	79 607 351	79 607 351	79 607 351	79 607 351	79 607 351	79 607 351	796 073 510	79 607 351
Charges directes	66 362 636	66 362 636	66 362 636	66 362 636	66 362 636	66 362 636	66 362 636	66 362 636	66 362 636	66 362 636	663 626 359	66 362 636
Charges personnel	26 628 921	26 628 921	26 628 921	26 628 921	26 628 921	26 628 921	26 628 921	26 628 921	26 628 921	26 628 921	266 289 209	26 628 921
Conso carbu + huiles	25 538 000	25 538 000	25 538 000	25 538 000	25 538 000	25 538 000	25 538 000	25 538 000	25 538 000	25 538 000	255 380 000	25 538 000
FG (yc assurance)	10 595 715	10 595 715	10 595 715	10 595 715	10 595 715	10 595 715	10 595 715	10 595 715	10 595 715	10 595 715	105 957 150	10 595 715
Entretien réparation navire	3 600 000	3 600 000	3 600 000	3 600 000	3 600 000	3 600 000	3 600 000	3 600 000	3 600 000	3 600 000	36 000 000	3 600 000
Charges calculées	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	132 447 151	13 244 715
Dotations aux amortissements et frais financie	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	132 447 151	13 244 715
Résultat d'exploitation	- 47 471 351	- 42 650 951	- 37 107 491	- 30 732 512	- 23 401 286	- 14 970 376	- 5 274 830	5 875 048	18 697 408	33 443 122	- 143 593 220	- 14 359 322
FCP courants	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	Année 9	Année 10	Total	Moyenne
Recettes	32 136 000	37 695 528	43 349 857	49 852 336	57 330 186	65 929 714	75 819 171	87 192 047	100 270 854	115 311 482	664 887 175	66 488 718
Recettes pax	24 720 000	28 996 560	33 346 044	38 347 951	44 100 143	50 715 165	58 322 439	67 070 805	77 131 426	88 701 140	511 451 673	51 145 167
Recettes fret	7 416 000	8 698 968	10 003 813	11 504 385	13 230 043	15 214 549	17 496 732	20 121 242	23 139 428	26 610 342	153 435 502	15 343 550
Charges	79 607 351	80 934 604	82 288 401	83 669 275	85 077 766	86 514 427	87 979 822	89 474 524	90 999 120	92 554 208	859 099 498	85 909 950
Charges directes	66 362 636	67 689 889	69 043 686	70 424 560	71 833 051	73 269 712	74 735 107	76 229 809	77 754 405	79 309 493	726 652 348	72 665 235
Charges personnel	26 628 921	27 161 499	27 704 729	28 258 824	28 824 000	29 400 480	29 988 490	30 588 260	31 200 025	31 824 026	291 579 255	29 157 925
Conso carbu + huiles	25 538 000	26 048 760	26 569 735	27 101 130	27 643 153	28 196 016	28 759 936	29 335 135	29 921 837	30 520 274	279 633 975	27 963 397
FG (yc assurance)	10 595 715	10 807 629	11 023 782	11 244 257	11 469 143	11 698 526	11 932 496	12 171 146	12 414 569	12 662 860	116 020 123	11 602 012
Entretien réparation navire	3 600 000	3 672 000	3 745 440	3 820 349	3 896 756	3 974 691	4 054 185	4 135 268	4 217 974	4 302 333	39 418 996	3 941 900
Charges calculées	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	132 447 151	13 244 715
Dotations aux amortissements et frais financie	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	132 447 151	13 244 715
Résultat d'exploitation	- 47 471 351	- 43 239 076	- 38 938 544	- 33 816 939	- 27 747 580	- 20 584 713	- 12 160 650	- 2 282 477	9 271 734	22 757 274	- 194 212 323	- 19 421 232

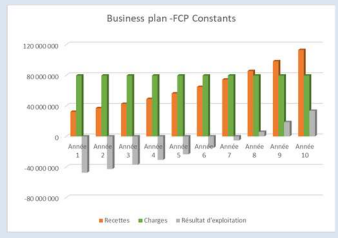
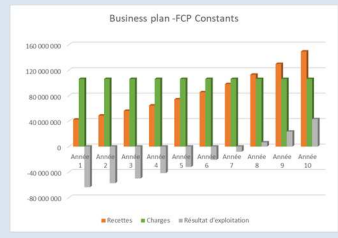
Calculs espelia, sur données Catram Consultants


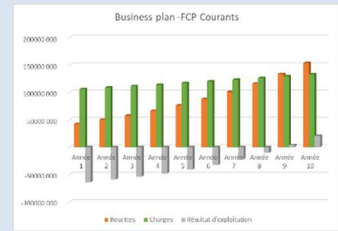
Figure 9 : Business plan : Sous-hypothèse 2 : scénario haut, FCFP constants et courants

FCP constants	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	Année 9	Année 10	Total	Moyenne
Recettes	42 417 375	48 779 981	56 096 978	64 511 525	74 188 254	85 316 492	98 113 966	112 831 061	129 755 720	149 219 078	861 230 430	86 123 043
Recettes pax	32 628 750	37 523 063	43 151 522	49 624 250	57 067 888	65 628 071	75 472 281	86 793 124	99 812 092	114 783 906	662 484 946	66 248 495
Recettes fret	9 788 625	11 256 919	12 945 457	14 887 275	17 120 366	19 688 421	22 641 684	26 037 937	29 943 628	34 435 172	198 745 484	19 874 548
Charges	106 172 767	106 172 767	106 172 767	106 172 767	106 172 767	106 172 767	106 172 767	106 172 767	106 172 767	106 172 767	1 061 727 672	106 172 767
Charges directes	87 777 330	87 777 330	87 777 330	87 777 330	87 777 330	87 777 330	87 777 330	87 777 330	87 777 330	87 777 330	877 773 296	87 777 330
Charges personnel	33 919 469	33 919 469	33 919 469	33 919 469	33 919 469	33 919 469	33 919 469	33 919 469	33 919 469	33 919 469	339 194 690	33 919 469
Conso carbu + huiles	29 368 700	29 368 700	29 368 700	29 368 700	29 368 700	29 368 700	29 368 700	29 368 700	29 368 700	29 368 700	293 687 000	29 368 700
FG (yc assurance)	16 989 161	16 989 161	16 989 161	16 989 161	16 989 161	16 989 161	16 989 161	16 989 161	16 989 161	16 989 161	169 891 606	16 989 161
Entretien réparation navire	7 500 000	7 500 000	7 500 000	7 500 000	7 500 000	7 500 000	7 500 000	7 500 000	7 500 000	7 500 000	75 000 000	7 500 000
Charges calculées	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	183 954 376	18 395 438
Dotations aux amortissements et frais financie	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	183 954 376	18 395 438
Résultat d'exploitation	- 63 755 392	- 57 392 786	- 50 075 789	- 41 661 242	- 31 984 513	- 20 856 275	- 8 058 801	6 658 294	23 582 953	43 046 311	- 200 497 241	- 20 049 724
FCP courants	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	Année 9	Année 10	Total	Moyenne
Recettes	42 417 375	50 243 381	57 779 888	66 446 871	76 413 902	87 875 987	101 057 385	116 215 993	133 648 391	153 695 650	885 794 822	88 579 482
Recettes pax	32 628 750	38 648 754	44 446 068	51 112 978	58 779 924	67 596 913	77 736 450	89 396 917	102 806 455	118 227 423	681 380 632	68 138 063
Recettes fret	9 788 625	11 594 626	13 333 820	15 333 893	17 633 977	20 279 074	23 320 935	26 819 075	30 841 936	35 468 227	204 414 190	20 441 419
Charges	106 172 767	108 806 087	111 518 407	114 312 096	117 189 595	120 153 420	123 206 160	126 350 481	129 589 133	132 924 943	1 190 223 088	119 022 309
Charges directes	87 777 330	90 410 649	93 122 969	95 916 658	98 794 158	101 757 982	104 810 722	107 955 044	111 193 695	114 529 506	1 006 268 713	100 626 871
Charges personnel	33 919 469	34 937 053	35 985 165	37 064 720	38 176 661	39 321 961	40 501 620	41 716 668	42 968 169	44 257 214	388 848 699	38 884 870
Conso carbu + huiles	29 368 700	30 249 761	31 157 254	32 091 971	33 054 731	34 046 373	35 067 764	36 119 797	37 203 390	38 319 492	336 679 232	33 667 923
FG (yc assurance)	16 989 161	17 498 835	18 023 800	18 564 514	19 121 450	19 695 093	20 285 946	20 894 525	21 521 360	22 167 001	194 761 686	19 476 169
Entretien réparation navire	7 500 000	7 725 000	7 956 750	8 195 453	8 441 316	8 694 556	8 955 392	9 224 054	9 500 776	9 785 799	85 979 095	8 597 909
Charges calculées	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	183 954 376	18 395 438
Dotations aux amortissements et frais financie	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	183 954 376	18 395 438
Résultat d'exploitation	- 63 755 392	- 58 562 706	- 53 738 519	- 47 865 225	- 40 775 694	- 32 277 433	- 22 148 775	- 10 134 489	4 059 259	20 770 707	- 304 428 266	- 30 442 827

Calculs espelia, sur données Catram Consultants

○ Analyse de l'économie du contrat

Item	Scénario 1 – Hypothèse basse	Scénario 2 – Hypothèse haute
Investissements	Coût achat du matériel de transport : 180 000 000 Francs pacifiques	Coût achat du matériel de transport : 250 000 000 Francs pacifiques
FCPF constants		
Recettes	Augmentation de 252% des recettes sur la durée du contrat (10 ans).	<p>Selon cette projection, l'évolution annuelle moyenne des recettes est similaire au scénario 1 sur la durée du contrat ;</p> <p>Par rapport au scénario 1, les recettes totales envisagées sur la durée du contrat sont supérieures d'environ 25 %.</p> <p>Cette augmentation est justifiée par la hausse de la recette moyenne par passant sur le scénario 2 (3 263 FCP contre 2 472 dans le SC1).</p>
Charges	Pas d'évolution sur la durée du contrat à coût constant.	<p>Pas d'évolution sur la durée du contrat à coût constant.</p> <p>Il faut toutefois souligner que la masse salariale envisagée est majorée sur ce scénario (+9%).</p>
Résultat	Le résultat est négatif jusqu'à l'issue de la 7^e année d'exploitation : jusqu'à cette date, le contrat est donc structurellement déficitaire . Sur la durée du contrat, cela représente un déficit de 144 millions de FCP , c'est là un coût supplémentaire qui sera à la charge de la collectivité.	Le résultat devient positif dès l'issue de la 8^e année du contrat . Le résultat d'exploitation est négatif sur la durée du contrat. Cela représente un déficit de 200 millions de FCP à combler par la collectivité, sur la durée du contrat.
Synthèse		

Item	Scénario 1 – Hypothèse basse	Scénario 2 – Hypothèse haute
FCPF courants		
Recettes	En appliquant une inflation annuelle de 2%, il apparaît que les recettes augmentent de 259 % sur la durée du contrat.	En appliquant une inflation annuelle de 3%, il apparaît que les recettes augmentent de 262% sur la durée du contrat.
Charges	Les charges augmentent de 16% sur la durée du contrat	<p>Les charges augmentent de 25 % sur la durée du contrat.</p> <p>Il faut au surplus souligner que la masse salariale envisagée est majorée sur ce scénario (+9%).</p>
Résultat	<p>Le résultat n'est positif qu'à l'issue du 9^e exercice (négatif jusqu'à l'issue de la 8^e année).</p> <p>Sur la durée du contrat, cela représente un déficit de 194 millions de FCPF, c'est là un coût supplémentaire qui sera à la charge de la collectivité.</p>	<p>Le résultat est positif à l'issue du 8^e exercice.</p> <p>Sur la durée du contrat, cela représente un déficit de 304 millions de FCPF, c'est là un coût supplémentaire qui sera à la charge de la collectivité.</p>
Synthèse		

1.7.4.2 Hypothèse variante

○ Business plan modélisé sur 10 ans

Figure 10 : Business plan : Variante : Sous-hypothèse 1 : scénario bas, FCFP constants et courants

FCP constants	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	Année 9	Année 10	Total	Moyenne
Recettes	64 272 000	69 413 760	74 966 861	80 964 210	87 441 346	94 436 654	101 991 586	110 150 913	118 962 986	128 480 025	931 080 343	93 108 034
Recettes pax	49 440 000	53 395 200	57 666 816	62 280 161	67 262 574	72 643 580	78 455 067	84 731 472	91 509 990	98 830 789	716 215 648	71 621 565
Recettes fret	14 832 000	16 018 560	17 300 045	18 684 048	20 178 772	21 793 074	23 536 520	25 419 442	27 452 997	29 649 237	214 864 694	21 486 469
Charges	79 607 351	79 607 351	79 607 351	79 607 351	79 607 351	79 607 351	79 607 351	79 607 351	79 607 351	79 607 351	796 073 510	79 607 351
Charges directes	66 362 636	66 362 636	66 362 636	66 362 636	66 362 636	66 362 636	66 362 636	66 362 636	66 362 636	66 362 636	663 626 359	66 362 636
Charges personnel	26 628 921	26 628 921	26 628 921	26 628 921	26 628 921	26 628 921	26 628 921	26 628 921	26 628 921	26 628 921	266 289 209	26 628 921
Conso carbu + huiles	25 538 000	25 538 000	25 538 000	25 538 000	25 538 000	25 538 000	25 538 000	25 538 000	25 538 000	25 538 000	255 380 000	25 538 000
FG (yc assurance)	10 595 715	10 595 715	10 595 715	10 595 715	10 595 715	10 595 715	10 595 715	10 595 715	10 595 715	10 595 715	105 957 150	10 595 715
Entretien réparation navire	3 600 000	3 600 000	3 600 000	3 600 000	3 600 000	3 600 000	3 600 000	3 600 000	3 600 000	3 600 000	36 000 000	3 600 000
Charges calculées	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	132 447 151	13 244 715
Dotations aux amortissements et frais financie	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	132 447 151	13 244 715
Résultat d'exploitation	- 15 335 351	- 10 193 591	- 4 640 490	1 356 859	7 833 995	14 829 303	22 384 236	30 543 562	39 355 636	48 872 674	135 006 833	13 500 683
FCP courants	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	Année 9	Année 10	Total	Moyenne
Recettes	64 272 000	70 802 035	76 466 198	82 583 494	89 190 173	96 325 387	104 031 418	112 353 932	121 342 246	131 049 626	948 416 510	94 841 651
Recettes pax	49 440 000	54 463 104	58 820 152	63 525 765	68 607 826	74 096 452	80 024 168	86 426 101	93 340 189	100 807 405	729 551 161	72 955 116
Recettes fret	14 832 000	16 338 931	17 646 046	19 057 729	20 582 348	22 228 936	24 007 250	25 927 830	28 002 057	30 242 221	218 865 348	21 886 535
Charges	79 607 351	80 934 604	82 288 401	83 669 275	85 077 766	86 514 427	87 979 822	89 474 524	90 999 120	92 554 208	859 099 498	85 909 950
Charges directes	66 362 636	67 689 889	69 043 686	70 424 560	71 833 051	73 269 712	74 735 107	76 229 809	77 754 405	79 309 493	726 652 348	72 665 235
Charges personnel	26 628 921	27 161 499	27 704 729	28 258 824	28 824 000	29 400 480	29 988 490	30 588 260	31 200 025	31 824 026	291 579 255	29 157 925
Conso carbu + huiles	25 538 000	26 048 760	26 569 735	27 101 130	27 643 153	28 196 016	28 759 936	29 335 135	29 921 837	30 520 274	279 633 975	27 963 397
FG (yc assurance)	10 595 715	10 807 629	11 023 782	11 244 257	11 469 143	11 698 526	11 932 496	12 171 146	12 414 569	12 662 860	116 020 123	11 602 012
Entretien réparation navire	3 600 000	3 672 000	3 745 440	3 820 349	3 896 756	3 974 691	4 054 185	4 135 268	4 217 974	4 302 333	39 418 996	3 941 900
Charges calculées	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	132 447 151	13 244 715
Dotations aux amortissements et frais financie	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	13 244 715	132 447 151	13 244 715
Résultat d'exploitation	- 15 335 351	- 10 132 568	- 5 822 203	- 1 085 781	4 112 407	9 810 960	16 051 597	22 879 408	30 343 126	38 495 418	89 317 011	8 931 701

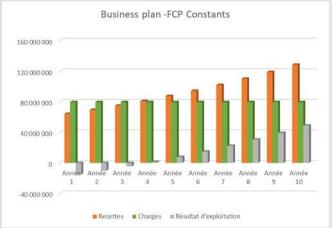
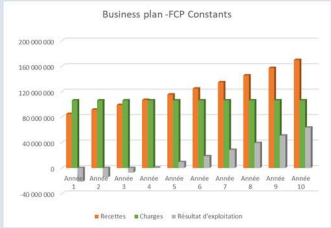
Calculs espelia, sur données Catram Consultants


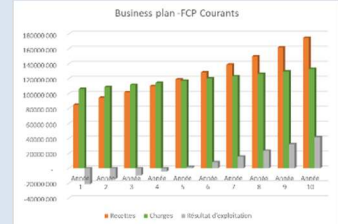
Figure 11 : Business plan : Variante : Sous-hypothèse 2 : scénario haut, FCFP constants et courants

FCP constants	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	Année 9	Année 10	Total	Moyenne
Recettes	84 834 750	91 621 530	98 951 252	106 867 353	115 416 741	124 650 080	134 622 086	145 391 853	157 023 202	169 585 058	1 228 963 905	122 896 391
Recettes pax	65 257 500	70 478 100	76 116 348	82 205 656	88 782 108	95 884 677	103 555 451	111 839 887	120 787 078	130 450 044	945 356 850	94 535 685
Recettes fret	19 577 250	21 143 430	22 834 904	24 661 697	26 634 632	28 765 403	31 066 635	33 551 966	36 236 123	39 135 013	283 607 055	28 360 706
Charges	106 172 767	106 172 767	106 172 767	106 172 767	106 172 767	106 172 767	106 172 767	106 172 767	106 172 767	106 172 767	1 061 727 672	106 172 767
Charges directes	87 777 330	87 777 330	87 777 330	87 777 330	87 777 330	87 777 330	87 777 330	87 777 330	87 777 330	87 777 330	877 773 296	87 777 330
Charges personnel	33 919 469	33 919 469	33 919 469	33 919 469	33 919 469	33 919 469	33 919 469	33 919 469	33 919 469	33 919 469	339 194 690	33 919 469
Conso carbu + huiles	29 368 700	29 368 700	29 368 700	29 368 700	29 368 700	29 368 700	29 368 700	29 368 700	29 368 700	29 368 700	293 687 000	29 368 700
FG (yc assurance)	16 989 161	16 989 161	16 989 161	16 989 161	16 989 161	16 989 161	16 989 161	16 989 161	16 989 161	16 989 161	169 891 606	16 989 161
Entretien réparation navire	7 500 000	7 500 000	7 500 000	7 500 000	7 500 000	7 500 000	7 500 000	7 500 000	7 500 000	7 500 000	75 000 000	7 500 000
Charges calculées	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	183 954 376	18 395 438
Dotations aux amortissements et frais financie	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	183 954 376	18 395 438
Résultat d'exploitation	- 21 338 017	- 14 551 237	- 7 221 515	694 585	9 243 974	18 477 313	28 449 319	39 219 086	50 850 434	63 412 291	167 236 234	16 723 623
FCP courants	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	Année 9	Année 10	Total	Moyenne
Recettes	84 834 750	94 370 176	101 919 790	110 073 373	118 879 243	128 389 582	138 660 749	149 753 609	161 733 898	174 672 610	1 263 287 780	126 328 778
Recettes pax	65 257 500	72 592 443	78 399 838	84 671 826	91 445 572	98 761 217	106 662 115	115 195 084	124 410 691	134 363 546	971 759 831	97 175 983
Recettes fret	19 577 250	21 777 733	23 519 952	25 401 548	27 433 671	29 628 365	31 998 634	34 558 525	37 323 207	40 309 064	291 527 949	29 152 795
Charges	106 172 767	108 806 087	111 518 407	114 312 096	117 189 595	120 153 420	123 206 160	126 350 481	129 589 133	132 924 943	1 190 223 088	119 022 309
Charges directes	87 777 330	90 410 649	93 122 969	95 916 658	98 794 158	101 757 982	104 810 722	107 955 044	111 193 695	114 529 506	1 006 268 713	100 626 871
Charges personnel	33 919 469	34 937 053	35 985 165	37 064 720	38 176 661	39 321 961	40 501 620	41 716 668	42 968 169	44 257 214	388 848 699	38 884 870
Conso carbu + huiles	29 368 700	30 249 761	31 157 254	32 091 971	33 054 731	34 046 373	35 067 764	36 119 797	37 203 390	38 319 492	336 679 232	33 667 923
FG (yc assurance)	16 989 161	17 498 835	18 023 800	18 564 514	19 121 450	19 695 093	20 285 946	20 894 525	21 521 360	22 167 001	194 761 686	19 476 169
Entretien réparation navire	7 500 000	7 725 000	7 956 750	8 195 453	8 441 316	8 694 556	8 955 392	9 224 054	9 500 776	9 785 799	85 979 095	8 597 909
Charges calculées	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	183 954 376	18 395 438
Dotations aux amortissements et frais financie	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	183 954 376	18 395 438
Résultat d'exploitation	- 21 338 017	- 14 435 911	- 9 598 617	- 4 238 722	1 689 648	8 236 162	15 454 590	23 403 128	32 144 765	41 747 666	73 064 691	7 306 469

Calculs espelia, sur données Catram Consultants

○ Analyse de l'économie du contrat

Item	Scénario 1 – Hypothèse basse	Scénario 2 – Hypothèse haute
Investissements	Coût achat du matériel de transport : 180 000 000 Francs pacifiques	Coût achat du matériel de transport : 250 000 000 Francs pacifiques
FCPF constants		
Recettes	Augmentation de 252% des recettes sur la durée du contrat (10 ans).	Augmentation de 252% des recettes sur la durée du contrat (10 ans).
Charges	Pas d'évolution sur la durée du contrat à coût constant.	Pas d'évolution sur la durée du contrat à coût constant. Il faut toutefois souligner que la masse salariale envisagée est majorée sur ce scénario (+9%).
Résultat	Par l'effet d'un taux de remplissage plus important, le résultat est positif dès la 4^e année d'exploitation : à partir de cette date, le contrat est donc structurellement bénéficiaire . Sur la durée du contrat, le contrat est bénéficiaire à hauteur de 135 millions FCP.	Par l'effet d'un taux de remplissage plus important, le résultat est positif dès la 4^e année d'exploitation : à partir de cette date, le contrat est donc structurellement bénéficiaire . Sur la durée du contrat, le contrat est bénéficiaire à hauteur de 167 millions FCP.
Synthèse		

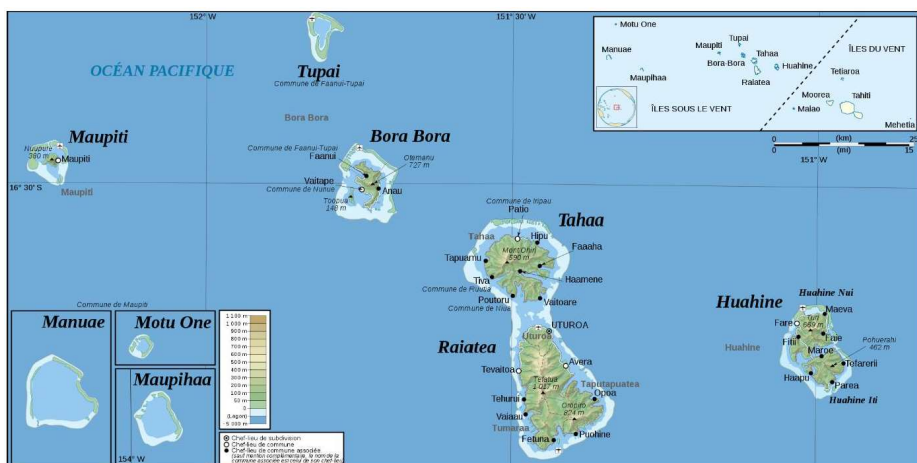
Item	Scénario 1 – Hypothèse basse	Scénario 2 – Hypothèse haute
FCPF courants		
Recettes	En appliquant une inflation annuelle de 2%, il apparaît que les recettes augmentent de 104 % sur la durée du contrat.	En appliquant une inflation annuelle de 3%, il apparaît que les recettes augmentent de 106 % sur la durée du contrat.
Charges	Les charges augmentent de 16% sur la durée du contrat	Les charges augmentent de 25 % sur la durée du contrat. Il faut au surplus souligner que la masse salariale envisagée est majorée sur ce scénario (+9%).
Résultat	Par l'effet d'un taux de remplissage plus important, le résultat est positif dès la 5^e année d'exploitation : à partir de cette date, le contrat est donc structurellement bénéficiaire . Sur la durée du contrat, le contrat est bénéficiaire à hauteur de 89 millions FCP.	Par l'effet d'un taux de remplissage plus important, le résultat est positif dès la 4^e année d'exploitation : à partir de cette date, le contrat est donc structurellement bénéficiaire . Sur la durée du contrat, le contrat est bénéficiaire à hauteur de 73 millions FCP.
Synthèse		

2 SOLUTION JURIDIQUE

2.1 PRÉAMBULE

2.1.1 ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

L'archipel des Îles Sous-le-Vent est constitué de cinq îles hautes : Bora Bora, Huahine, Maupiti, Raiatea et Tahaa, et de quatre atolls. Cet ensemble s'étend sur 152 km² de terres émergées et est situé à 200 km au nord-ouest de Tahiti.



La communauté de communes Hava'i regroupe quant à elle les communes de Tumaraa, Taputapuatea, Uturoa, Huahine, Tahaa et Maupiti. La commune de Bora-Bora n'a pas intégré cette communauté de communes.

Dans le cadre de l'application de la Loi NOTRe du 7 août 2015, la Communauté de communes Hava'i (L 5214-16 du CGCT¹²) a choisi d'exercer la compétence suivante :

- Organisation des transports entre les îles : en vertu de l'article 43 I 4^o du statut d'autonomie de la Polynésie française et du schéma directeur des déplacements durables interinsulaires 2015-2025¹³.

¹² Renvoi à l'article L.5214-16 du CGCT.

¹³ Abrégé dans la suite du texte sous le nom de « Schéma directeur », voire SD.

Un arrêté du haut-commissaire, datant du 23 décembre 2016 et **publié en janvier 2017**, modifie les statuts de la Communauté de communes afin de lui permettre de prendre la compétence en organisation des transports entre les îles.

Les conclusions de l'analyse juridique précédente (tranche ferme) ont mis en avant trois grands axes pour la future desserte :

- 1/ Le principe de dessertes sous obligation de service public (OSP) est promu par le Schéma directeur et précisé par la délibération n°2017-124 du 14 décembre 2017¹⁴.
- 2/ Le transfert de la compétence transport inter-Îles vers les communautés de communes est acté par le Schéma directeur et autorise la CC Hava'i (qui a effectivement pris cette compétence au 1^{er} janvier 2017) à organiser ces dessertes au sein de son périmètre.
- 3/ Le principe d'une desserte maritime intégrant Bora-Bora (bien que n'appartenant pas à la CC Hava'i) est mis en avant par le Schéma directeur, notamment via un trajet circulaire reliant l'ensemble des Îles-sous-le-Vent.

Cette partie vise à apporter des préconisations juridiques concrètes quant au choix du futur mode de gestion et à déterminer les conditions d'intégration de Bora-Bora dans le périmètre contractuel.

2.1.2 LES PRINCIPES DE GESTION DE LA DESSERTE MARITIME

- 1/ En toute hypothèse de desserte sur le territoire de Polynésie française, l'exploitation d'un réseau de desserte maritime doit, par principe, s'effectuer via une Licence d'exploitation attribuée à un armateur.

En effet, aux termes de la loi de pays du 25 février 2016, l'activité de transport public de personnes s'exerce, par principe, par l'attribution d'une autorisation préalable dénommée *licence d'exploitation* (art. LP 1^{er} I de la Loi de pays n° 2016-3 du 25 février 2016).

¹⁴ Voir référence Annexe 1

Par exception, **lorsqu'il n'est pas possible d'assurer son exécution dans un cadre concurrentiel (absence d'initiative privée), le service peut être géré en régie ou via une délégation de service public**¹⁵ (art. LP 1^{er} II de la loi de pays n°2016-3 du 25 février 2016 : cette interprétation est confirmée par le rapport de la Chambre territoriale des comptes de Polynésie française en date du 25 juin 2019).

Ainsi :

- La licence d'exploitation est délivrée par **l'autorité compétente – le Ministère en charge des transports** – (délibération n°2017-124) suite à :
 - Une sollicitation par l'opérateur intéressé ;
 - Une procédure de mise en concurrence en l'absence de sollicitation ou si plusieurs opérateurs intéressés.
- Les principales **conditions d'exploitation** via une licence sont les suivantes (délibération n°2017-124) :
 - La durée ne peut excéder 30 ans, et doit être en cohérence avec la durée nécessaire à l'amortissement des navires ;
 - La licence peut être assortie d'obligations de service public ;
 - Le titulaire exploite à ses risques et périls ;
 - Le titulaire doit, notamment, présenter un rapport d'activité annuel.
 - Le titulaire doit respecter le plan comptable applicable.

2/ Dans son avis du 26 février 2018, le Conseil d'État indique qu'il revient aux autorités de Polynésie française, en cas de desserte à l'échelle du territoire (donc au-delà du périmètre d'une même commune ou d'une intercommunalité) de réguler et d'organiser le transport maritime¹⁶.

• Si l'exploitation s'exerce par une licence, il y a donc une forme de contradiction avec l'article L.5842-22 du CGCT puisque la CC Hava'i, bien qu'ayant pris la compétence transport, ne peut pleinement l'exercer, dès lors qu'il revient au Ministère en charge des transports d'attribuer lesdites licences. Ainsi, aucun texte ne fait état de la possibilité expresse, pour une collectivité territoriale compétente, de délivrer de telles licences.

• Aussi, le recours à la DSP ou à une gestion en régie n'est envisageable qu'en cas de démonstration d'une carence de l'initiative privée sur le périmètre de la desserte.

• Enfin, dès lors que les autorités de PF sont compétentes pour organiser le transport au-delà du périmètre d'une même commune ou intercommunalité, l'intégration de Bora-Bora dans le périmètre de la DSP n'est pas directement envisageable. Dans ce cadre, il est donc nécessaire de prévoir une convention spécifique entre les collectivités concernées et le pays, compétent au-delà du périmètre de ces dernières. Il faut toutefois souligner que cette possibilité n'est pas expressément prévue par le droit polynésien.

¹⁵ Il s'agit de l'hypothèse dans laquelle aucune initiative privée ne se manifeste pour l'exploitation de la desserte.

¹⁶ Licence d'exploitation délivrée par arrêté du Ministre en charge des transports interinsulaires

2.2 LE CHOIX DU MODE DE GESTION : LICENCE D'EXPLOITATION VS DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC OU RÉGIE ?

2.2.1 LA LICENCE D'EXPLOITATION COMME PRINCIPE, LA DSP ET LA RÉGIE COMME EXCEPTIONS

A la lecture des textes, une imprécision juridique apparaît quant au choix du mode de gestion à retenir. En effet :

- La délivrance d'une licence d'exploitation apparaît comme le **principe posé par la loi n°2016-3 et sa délibération d'application (n°2017-124)**. Cette licence fait office de convention entre l'opérateur et la collectivité, elle doit d'ailleurs fixer les conditions d'exploitation du service.
- C'est seulement par exception, en cas **de carence de l'initiative privée**, que la collectivité peut recourir à la DSP ou à la régie.

En conséquence, deux solutions semblent envisageables, mais elles ne présentent pas le même niveau de risque :

- **S'agissant de la contractualisation via une DSP** : elle est rendue possible par l'avis du Conseil d'État (26 février 2018), mais elle fait figure d'exception dans la loi de pays de 2016 et ses textes d'application car la **DSP s'applique seulement lorsque la délivrance d'une licence d'exploitation n'est pas possible dans un cadre concurrentiel, car il y a une carence de l'initiative privée¹⁷. La situation est la même dans le cas d'un recours à la régie, qui n'est possible qu'en cas de carence de l'initiative privée.**

¹⁷ Article 5 de la délibération du 14 décembre 2017, précisée par l'avis de la CTC ; Avis de la Chambre territoriale des comptes de Polynésie en date du 25 juin 2019

- S'agissant de l'attribution d'une licence d'exploitation, elle est tout-à-fait conforme à la législation en vigueur. Toutefois, elle implique une instruction du dossier par le service en charge des transports maritimes interinsulaires de Polynésie française, et la compétence du Ministère en charge des transports de Polynésie française pour son attribution.

Ainsi le choix de passer une procédure de DSP expose, sur le plan purement théorique, la procédure à un recours contentieux. Ce risque est toutefois limité dès lors qu'il est **démontré, concrètement, l'absence d'initiative privée sur les lignes maritimes entrant dans le périmètre de la future DSP**.

Sur ce point, il faut donc voir si, en l'état, les lignes entrant dans le périmètre de la potentielle DSP :

- sont desservies par le privé ;
- sont correctement desservies par le privé en termes de niveau d'offre ;

La démonstration de ces précédents éléments ne devrait pas poser de difficulté particulière, dès lors que certaines lignes envisagées dans les précédentes études du groupement :

- ne sont pas desservies par des lignes maritimes ;
- ne sont que très partiellement desservies par des lignes maritimes régulières (desserte de Maupiti par exemple).

• Sur ce point, il faudra donc démontrer une carence de l'initiative privée, qui pourra tout autant être quantitative (absence d'opérateur intéressé) que qualitative (niveau d'offre inférieur aux attentes de la collectivité) afin de pouvoir recourir à une procédure de DSP.

- Le lancement d'un appel à projet non-formalisé pour l'exploitation de la desserte pourrait permettre d'illustrer cette carence dès lors qu'aucun opérateur ne serait en capacité de répondre aux attentes de la CC Havaï (qualité de l'offre, niveau de desserte, capacité d'investissement).
- Par la suite, une procédure de DSP pourrait être formellement lancée avec des mesures de publicité appropriées.
- En toute hypothèse, nous préconisons d'engager des discussions avec le Ministère en charge des transports interinsulaire afin d'obtenir un éclairage sur la possibilité de recourir directement à la DSP, et le cas échéant, alerter sur la nécessité de modifier la loi de Pays de 2016 imposant la condition de « carence de l'initiative privée », afin de pouvoir recourir à cette procédure en toute sécurité juridique.

autorités polynésiennes (Ministère du territoire en charge des transports maritimes).

Nous attirons là encore l'attention de la collectivité sur le fait que la Communauté de communes Havaï ne dispose pas, a priori, de la compétence pour attribuer la licence d'exploitation.

Sur ce point, nous invitons donc la CC Havaï à se rapprocher du Ministère en charge des transports afin qu'elle puisse partager ses besoins et attentes quant aux modalités de la future desserte, si ce scénario venait à être retenu.

2.2.2 LA SOLUTION DE PRINCIPE : LE RECOURS À LA LICENCE D'EXPLOITATION

Les conditions d'attribution

Les licences d'exploitation ne peuvent être délivrées qu'à des personnes physiques ou morales installées en Polynésie française, soit après **appel à candidatures et mise en concurrence par l'administration** (calquée sur la procédure de DSP), soit sur demande étayée formulée par un opérateur.

Ainsi, deux cas de figure se présentent :

- Soit un armateur intéressé pour exploiter la future desserte se manifeste spontanément, auquel cas la licence pourra lui être délivrée par les autorités polynésiennes (Ministère de l'aménagement du territoire en charge des transports maritimes) après examen de sa demande. Ce dernier demeure soumis aux obligations de service public présentées en **annexe 1**.
- Soit aucun armateur ne manifeste d'intérêt spontané, auquel cas un appel à candidature suivi d'une mise en concurrence devra être lancé par les

Licence d'exploitation	
Définition	<p>Une licence d'exploitation est une autorisation préalable permettant d'exercer l'activité de transport public de personnes.</p> <p>La personne morale de droit public confie, sous son contrôle, la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité au titulaire de la licence d'exploitation. Ce dernier exploite le service à ses risques et périls, et l'entreprise exploitante a obligation de tirer sa rémunération des usagers.</p> <p>Les tarifs pratiqués sont fixés et homologués par les autorités compétentes polynésiennes.</p> <p>Cette licence concerne cumulativement un navire, un exploitant et une ligne maritime régulière préalablement définie. Si un de ces critères est modifié, l'opérateur doit solliciter une nouvelle licence d'exploitation.</p> <p>Les licences d'exploitation sont attribuées pour une durée définie, proposée par l'opérateur dans son dossier de demande en fonction de la durée prévisible d'exploitation ou de la durée d'amortissement normale du navire.</p> <p>Les licences d'exploitation peuvent être assorties d'obligations de service public, servant à préciser la participation de l'opérateur au service public du transport maritime interinsulaire.</p> <p>Ces obligations de service public sont définies, par île ou archipel concernent notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la fréquence minimale des liaisons ; - la disponibilité minimale en sièges ou en fret ; - les horaires de chargement et déchargement des marchandises et certains horaires de transport de passagers (heures de pointe) ; - la nécessaire information des usagers et de l'administration sur le planning de la desserte ; - la qualité de service à fournir notamment en termes de prise de passagers par les navires de fret ; - l'espacement entre deux navires desservant une même île ; - l'accès aux personnes à mobilités réduites dans les navires. <p>La comptabilité du titulaire doit être conforme au plan comptable général.</p> <p>Elle fixe des mécanismes de sanction financière en cas de non-respect des obligations de service public (3% du CA annuel hors TVA).</p>

Licence d'exploitation					
Fondement juridique	<ul style="list-style-type: none"> • Loi de pays n°2016-3 du 25 février 2016 • Délibération n°2017-124 APF 				
Périmètre des prestations	Conception	Réalisation	Financement	Exploitation	Entretien/ Maintenance
	<i>Possible</i>	<i>Possible</i>	<i>Possible</i>	✓	✓
Caractéristiques essentielles	<p>La licence pourra porter sur l'exécution d'un service public et pourra donc imposer des obligations en ce sens à l'exploitant.</p> <p>L'exploitant pourra fournir les compétences et le matériel essentiel au service et qui n'est pas mis à disposition par la collectivité.</p> <p>Les missions et objectifs du titulaire sont encadrés par l'autorité qui délivre la licence.</p> <p>Le titulaire exploite à ses risques et périls.</p> <p>Les investissements nécessaires au fonctionnement du service peuvent être réalisés soit par la collectivité soit par le titulaire.</p> <p>Obligation de mise en concurrence avec négociations si absence de manifestation d'intérêt spontané.</p>				

2.2.3 LA SOLUTION DÉROGATOIRE N°1 : LE RECOURS DIRECT À LA DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC

Comme expliqué précédemment, le recours à la DSP implique la démonstration d'une carence de l'initiative privée sur le périmètre de la future desserte (point 1.).

Si cette condition n'est pas clairement démontrée, on pourrait, sur le plan théorique, envisager deux types de recours contentieux en cours de procédure :

- Référé précontractuel (avant signature du contrat) ou contractuel (jusqu'à 31 jours après publication de l'avis d'attribution)

- Potentiellement exercé par les personnes qui ont un intérêt à conclure le contrat et qui sont susceptibles d'être lésées par le manquement aux obligations de publicité et de mise en concurrence, notamment le candidat évincé, mais également le candidat potentiel, que la violation des obligations de publicité et de mise en concurrence a dissuadé de soumissionner ;
- Le préfet (Haut-commissaire) peut également intenter un tel recours, pour l'exercice du contrôle de légalité.
- Recours en contestation de validité du contrat (2 mois à compter des formalités de publicité)
 - Tout tiers à un contrat administratif susceptible d'être lésé dans ses intérêts de façon suffisamment directe et certaine par sa passation ou ses clauses est recevable à former ce recours selon la jurisprudence.

Le risque de recours, bien que faible, doit donc tout-de-même être pris en considération.

Nous présentons ci-après les principales caractéristiques du contrat de DSP.

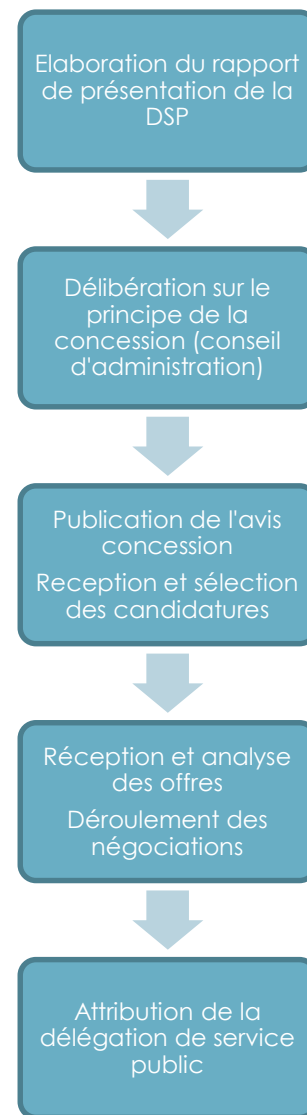
Les conditions d'attribution

Dans l'hypothèse où une procédure de DSP serait lancée (démonstration d'une carence de l'initiative privée), les principales étapes seraient les suivantes :

- 1/ [Lancement d'un appel à candidatures par la Communauté de communes Hava'i](#)
- 2/ [Rédaction des documents de la consultation](#)
- 3/ [Analyse des candidatures et des offres](#)
- 4/ [Attribution de la DSP par la Communauté de communes](#)

La sélection du délégataire se fait dans le respect des règles de délégation de service public : appel à candidatures, examen contradictoire des offres par une commission spécialisée et composée des élus concernés, choix du délégataire approuvé par l'assemblée délibérante.

La procédure de passation est la suivante :



Caractéristiques

DSP de type « concession » ou de type « affermage »					
Définition	<p>La délégation de service public est un mode de gestion déléguée d'un service public industriel et commercial.</p> <p>Par ce type de contrat, une personne morale de droit public confie, sous son contrôle, la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un délégataire public ou privé, dont la rémunération est substantiellement liée aux résultats de l'exploitation du service</p> <ul style="list-style-type: none"> Lorsque la DSP est de type concessif, le concessionnaire se voit confier les frais de premier établissement des ouvrages nécessaires à l'exploitation d'un service public. En d'autres termes, le concessionnaire, en plus de l'exploitation de l'ouvrage, doit se voir confier une autre mission (financement, réalisation ou conception). L'affermage est un mode de gestion déléguée d'un service public industriel et commercial. Ici, à la différence du modèle concessif, le délégataire privé appelé « fermier » se contente d'apporter les compétences et le matériel indispensables à l'exploitation du service. Ce dernier supporte le risque d'exploitation. 				
Fondement juridique	<ul style="list-style-type: none"> Loi de pays n°2009-21 modifiée par loi de pays n°2018-42 relative au DSP 				
Périmètre des prestations	Conception	Réalisation	Financement	Exploitation	Entretien/ Maintenance
	<i>Possible</i>	<i>Possible</i>	<i>Possible</i>	✓	✓

DSP de type « concession » ou de type « affermage »

Caractéristiques essentielles	<p>Contrat qui porte sur un service public (en lien avec la notion d'obligation service public pour l'activité de transport public, ces obligations sont également fixées par les EPCI et communes)</p> <p>Le délégataire fournit les compétences et le matériel essentiel au service et qui n'est pas mis à disposition par l'Autorité concédante.</p> <p>Encadrement des missions et des objectifs par la collectivité.</p> <p>Le risque technique et le risque commercial sont supportés par le délégataire.</p> <p>Maîtrise de l'activité du service faible pour la collectivité.</p> <p>Exploitation aux risques et périls du délégataire.</p> <p>Les investissements nécessaires au fonctionnement du service peuvent être réalisés soit par la collectivité soit par le délégataire.</p> <p>Nécessité de mise en concurrence avec négociations possibles.</p>
--------------------------------------	--

2.2.4 LA SOLUTION DÉROGATOIRE N°2 : L'EXPLOITATION EN RÉGIE

A l'instar de la DSP, le recours à la régie est une solution qui doit être justifiée, dès lors que la loi de pays de 2016 ne permet d'y recourir que par exception.

De la même manière, le recours à la régie comme mode de gestion peut faire l'objet d'un recours par des tiers, bien que le risque soit moins prégnant que pour la DSP, en pratique.

Qui plus est, la régie ne peut intervenir que sur le périmètre territorial de son autorité de tutelle – en l'occurrence la Communauté de communes –.

Dans cette solution, l'intégration de Bora-Bora dans le périmètre de la desserte paraît donc juridiquement impossible.

Par ailleurs, la régie implique que la collectivité supporte les coûts d'investissement et le risque commercial du service.

Nous présentons toutefois ci-après les principales caractéristiques de la gestion en régie :

La régie autonome					
Définition	La régie autonome est un mode de gestion des services publics dont la création appartient aux organes délibérants de la collectivité. Sans personnalité morale, elle constitue un prolongement direct de la collectivité avec une autonomie de gestion.				
Fondement juridique	Art. L.1412-1 du CGCT Art. L.4221-1 du CGCT				
Périmètre des prestations	Conception	Réalisation	Financement	Exploitation	Entretien/ Maintenance
	✗	✗	✓	✓	✓
Caractéristiques essentielles	<p>Création pour la gestion d'un service public (administratif ou industriel et commercial) assurée par la personne publique avec ses propres moyens.</p> <p>Régie dotée de la seule autonomie financière avec une comptabilité publique et un budget annexe.</p> <p>Nécessité de trouver les compétences et matériels indispensables à l'exploitation du service.</p> <p>Contrôle de l'exécution du service par la collectivité est très important.</p> <p>Souplesse en cas d'évolution technique du service (pas de conclusion d'avenant).</p> <p>Risque commercial supporté par la collectivité.</p> <p>Rigidité de gestion administrative et financière.</p> <p>Pas de mise en concurrence.</p>				

La régie dotée de la personnalité morale	
Définition	La régie dotée de la personnalité morale est un mode de gestion des services publics administratif ou industriel et commercial dont la création appartient aux organes délibérants de la collectivité. Dotée d'une personnalité morale et d'un budget propre, son fonctionnement est proche de celui d'un établissement public autonome.
Fondement juridique	Art. L.1412-1 du CGCT Art. L.4221-1 du CGCT

La régie dotée de la personnalité morale					
Périmètre des prestations	Conception	Réalisation	Financement	Exploitation	Entretien/ Maintenance
	✗	✗	✓	✓	✓
Caractéristiques essentielles	<p>Création pour la gestion d'un service public (administratif ou industriel et commercial) assurée par la personne publique avec ses propres moyens.</p> <p>Régie dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière.</p> <p>Nécessité de trouver les compétences et matériels indispensables à l'exploitation du service.</p> <p>Le contrôle de l'exécution du service par la collectivité est important.</p> <p>Souplesse en cas d'évolution technique du service (pas de conclusion d'avenant).</p> <p>Risque commercial supporté par la régie.</p> <p>Rigidité de gestion administrative et financière.</p> <p>Pas de mise en concurrence.</p>				

Cette solution ne présente qu'un faible intérêt financier et implique un niveau de risque et d'investissement importants pour la collectivité.

2.3 MISE EN ŒUVRE DU SERVICE ET INTÉGRATION DE BORA-BORA

2.3.1 EN CAS D'EXPLOITATION VIA UNE LICENCE

Dans la mesure où le périmètre de la desserte a vocation à dépasser le champ de compétence territorial de la Communauté de communes Hava'i ainsi que celui de Bora-Bora, il reviendra aux autorités polynésiennes de prévoir, dans les conditions d'exploitation, la desserte des lignes intégrant Bora-Bora.

On le rappelle, il **revient au Ministre en charge des transports maritimes, en cas de desserte à l'échelle du territoire** de la Polynésie

française (donc au-delà du périmètre d'une même commune ou d'une intercommunalité) **de délivrer les licences par voie d'arrêté.**

Ainsi, la licence d'exploitation délivrée pourra intégrer la desserte de Bora-Bora.

Tableau extrait de l'avis CE du 26 février 2018 – Annexe 1

	Transport entre les îles à l'échelle du territoire	Transport entre îles d'une même commune ou intercommunalité
Compétence pour assurer le maintien de l'ordre public en mer - surveillance maritime - police et sécurité de la circulation maritime (après la limite extérieure des eaux intérieures) - sécurité de la navigation (après la limite extérieure des eaux intérieures) - sauvegarde des personnes et des biens (sauvetage) - surveillance et police des pêches - protection de l'environnement - lutte contre les trafics illicites	ETAT	ETAT
Compétence pour assurer la sécurité maritime en mer - sécurité des navires de plus de 160 tonneaux de jauge brute et de tous les navires destinés au transport de passagers	ETAT	ETAT
Cas particulier : maintien de l'ordre public dans les eaux intérieures	ETAT et PF : participation à des missions de police de la circulation maritime	ETAT et PF : participation à des missions de police de la circulation maritime
Compétence pour réglementer le transport entre les îles - sécurité de la circulation et de la navigation dans les eaux intérieures (réglementation, normes, vitesse) - réglementation et contrôle des professions réglementées - réglementation du transport public interinsulaire des personnes et des biens	PF	PF
Compétence pour réglementer et assurer la sécurité maritime - sécurité des navires de moins de 160 tonneaux de jauge brute et à l'exclusion de tous navires destinés au transport de passagers - immatriculation des navires	PF	PF
Compétence pour réguler et organiser le transport maritime - Compétences d'une autorité régulatrice et organisatrice de transport : choix d'organiser le service, déterminer les modalités générales d'exécution des services (régie, délégation, obligations de service public, respect du principe de la liberté d'entreprendre), fixer les conditions de financement des services	PF	Communes/ Intercommunalité (Ou PF par convention)

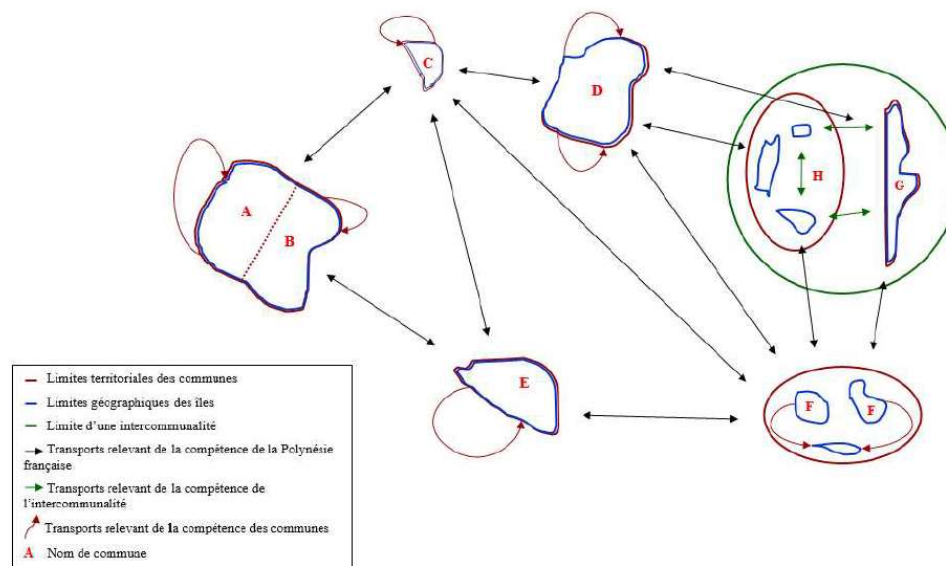
En ce cas, il reviendrait donc au Ministère du territoire de la Polynésie de délivrer une licence d'exploitation pour l'ensemble de la desserte, intégrant ainsi Bora-Bora.

2.3.2 EN CAS DE DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC

1.1.1. La difficile intégration de Bora-Bora dans le périmètre de la DSP

En cas de DSP, l'intégration de Bora-Bora paraît complexe. C'est en tout cas ce qu'il ressort de l'avis du Conseil d'Etat en date du 26 février 2018.

Figure 12 : Tableau schématique de la répartition des compétences



Source : Extrait avis CE du 26 février 2018

En effet, chaque entité (Polynésie Française, Communauté de communes, Commune) est compétente sur son périmètre, mais dès lors que Bora-Bora n'a pas adhéré à la CC Hava'i, la liaison entre ces dernières ne peut être assurée que par la Polynésie française, en vertu de sa compétence pour ce type de desserte (qui dépasse le périmètre de compétence de chacune des collectivités).

En conséquence, il n'est pas envisageable de desservir la commune de Bora-Bora qui n'a pas adhéré à la CC Hava'i.

En effet, pour rappel :

- **Les communes sont compétentes pour organiser le transport maritime communal :**

Il résulte des dispositions du 4° du I de l'article 43 de la même loi organique (n°2004-192) comme l'a rappelé le Conseil d'État (section de l'intérieur) dans son avis n° 373484 du 26 septembre 2006 que « *les autorités communales sont désormais seules compétentes [...] pour organiser des services de transport de personnes d'intérêt communal ayant pour objet la desserte de différents points de leur territoire et, le cas échéant par voie de coopération intercommunale, la desserte de différents points du territoire de communes adjacentes* ».

- **Les communes peuvent se regrouper en Communautés de communes et en ce cas, substituer leur compétence à ces dernières :**

Au titre de l'article L.5842-22 du CGCT, insérant une réserve à l'article L.5214-16 du CGCT « *I. – La communauté de communes exerce de plein droit au lieu et place des communes membres les compétences relevant de chacun des groupes suivants : 8° Le transport entre les îles ; 9° L'assistance à maîtrise d'ouvrage* ».

- **Les autorités de la Polynésie française sont compétentes pour organiser le transport maritime à l'échelle du territoire (rappel avis du CE en date du 26 février 2018)**

1.1.2. Une possibilité d'intégration de Bora-Bora par conventionnement sous réserve d'une modification législative

Sur le modèle du régime de droit commun français, il pourrait être envisageable de procéder à une convention tripartite sur le modèle d'un groupement de commande (L.3112-1 du Code de la commande publique). Toutefois, ce type de mutualisation de commande ne connaît pas d'application directe en Polynésie française. Il n'est donc pas envisageable en l'état du droit des délégations de service public issu de la LP n°2009-21.

Dans ce type de schéma, les cadres suivants pourraient être envisagés :

- Rappel : la commune de Bora-Bora, ainsi que la communauté de communes Hava'i, sont compétentes pour organiser le transport maritime sur leurs périmètres territoriaux respectifs. Les autorités de Polynésie française restent quant à elles compétentes en dehors de ces périmètres.
- Processus : conclusion d'une convention tripartite sous forme de groupement d'autorités délégantes, en amont de la procédure de passation. Cette convention serait signée par chacun des membres et approuvée par les organes délibérants. Cette convention devrait alors être applicable avant le lancement de la procédure.
- La convention à conclure devrait prévoir, outre l'accord sur le principe de la desserte de Bora-Bora et la répartition des rôles respectifs, les conditions financières de participation de chaque entité publique pour les prestations de transport effectuées dans le cadre de la DSP (assiette, calcul, modalités) ainsi que les modalités d'un éventuel reversement de recettes.

S'agissant de l'intégration de Bora-Bora en cas de recours à la DSP, nous préconisons à la CC Havai de se rapprocher du Ministère en charge des transports afin d'envisager une modification de la Loi de pays relative aux DSP, ou l'élaboration d'une loi de pays offrant un cadre général pour les dessertes impliquant des collectivités à plusieurs niveaux de compétence.

A défaut, un conventionnement pourra être envisagée entre les trois collectivités, mais celui-ci ne s'inscrirait dans aucun cadre juridique connu en Polynésie Française

2.4 SYNTHÈSE DU FUTUR MONTAGE CONTRACTUEL

2.4.1 SCÉNARIO 1

Scenario n°1- Licence d'exploitation	
Type de contrat	<ul style="list-style-type: none"> Licence d'exploitation avec Obligations de service public, délivrée par les autorités polynésiennes (Ministre en charge des transports maritimes interinsulaires)
Procédure d'attribution	<ul style="list-style-type: none"> Manifestation d'intérêt spontané d'un amateur ou appel à candidatures et mise en concurrence lancée par les autorités de PF
Périmètre	<ul style="list-style-type: none"> Communauté de communes Hava'i et Commune de Bora-Bora
Intégration de Bora-Bora	<ul style="list-style-type: none"> Intégration via l'attribution de la licence d'exploitation par les autorités polynésiennes (Ministre en charge des transports maritimes)
Rôle de la Communauté de communes	<ul style="list-style-type: none"> Organiser le service, définir les orientations de la desserte et ses modalités d'exploitation en lien avec les autorités centrales de Polynésie française et la DPAM

Scenario n°1- Licence d'exploitation	
Responsabilité du titulaire	<ul style="list-style-type: none"> Assurer l'exploitation et financer une partie des moyens nécessaires à celle-ci Exploiter le service à ses risques et périls Rémunération du titulaire directement par les usagers (pas de contribution directe de la collectivité) Possibilité de sanction en cas de non-respect des obligations de service public
Conditions tarifaires	<ul style="list-style-type: none"> Fixées par les autorités compétentes polynésiennes
Suivi	<ul style="list-style-type: none"> Rapport annuel à produire

Ce scénario ne présente pas de risque juridique direct dès lors que le Ministère lance la procédure et/ou octroie la licence.

2.4.2 SCÉNARIO 2

Scénario n°2 – Délégation de service public	
Type de contrat	<ul style="list-style-type: none"> Délégation de service public Condition de recours essentielle : carence de l'initiative privée à démontrer (ou précision/modification de la loi de pays de 2016, à défaut)
Procédure d'attribution de la DSP	<ul style="list-style-type: none"> Appel à candidatures lancé par la Communauté de communes Hava'i
Périmètre	<ul style="list-style-type: none"> Communauté de communes Hava'i

Scénario n°2 – Délégation de service public	
Intégration de Bora-Bora	<ul style="list-style-type: none"> • Complexe en l'état du droit polynésien • Solution envisageable : conventionnement entre le Pays, la communauté de communes et Bora-Bora (sur le modèle du groupement de commande en droit français)
Rôle du groupement délégant	<ul style="list-style-type: none"> • Organiser le service, définir les orientations de la desserte et ses modalités d'exploitation
Responsabilité du délégataire	<ul style="list-style-type: none"> • Assurer l'exploitation et éventuellement financer une partie des moyens nécessaires à celle-ci • Exploitation aux risques et périls du délégataire • Rémunération substantiellement liée aux résultats d'exploitation
Conditions tarifaires	<ul style="list-style-type: none"> • Fixées par le groupement
Suivi	<ul style="list-style-type: none"> • Rapport semestriel/annuel à produire par le délégataire

2.4.3 SCÉNARIO 3

Scénario n°3 – Régie	
Type de contrat	<ul style="list-style-type: none"> • Régie • Condition de recours essentielle : carence de l'initiative privée (ou précision/modification de la loi de pays de 2016, à défaut)
Périmètre	<ul style="list-style-type: none"> • Communauté de communes Hava'i
Intégration de Bora-Bora	<ul style="list-style-type: none"> • Impossible
Rôle de la CC	<ul style="list-style-type: none"> • Porter les investissements • Définir les statuts de la régie
Responsabilité de la régie	<ul style="list-style-type: none"> • Exploiter le service et assurer sa gestion • Supporter les risques liés à l'exploitation (économiques et commerciaux)
Conditions tarifaires	<ul style="list-style-type: none"> • Fixées par la CC Hava'i
Suivi	<ul style="list-style-type: none"> • Rapport Semestriel/annuel

Dans les conditions actuelles, la mise en œuvre de ce scénario peut présenter un risque juridique théorique, minime mais existant. Potentiellement, la procédure de passation du futur contrat peut en effet être exposée à un recours contentieux, dès lors que la condition de carence de l'initiative privée doit être démontrée pour recourir à la DSP.

Dans les conditions actuelles, la mise en œuvre de ce scénario est soumise à la démonstration de carence de l'initiative privée.

Ce mode de gestion n'apparaît pas comme le plus pertinent du fait de la nécessaire internalisation de compétences spécifiques dont la CC Hava'i ne dispose pas actuellement. Elle impose aussi un effort d'investissement très important pour la collectivité.

2.4.4 CONCLUSIONS ET PRÉCONISATIONS

Les trois scénarios peuvent être retenus (avec des intérêts et niveaux de risques divergents) :

- Le **scénario 1 (Licence d'exploitation)** ne présente a priori aucun risque juridique, mais implique que la CC Havaï se rapproche du Ministère et de la DPAM afin de pouvoir partager ses besoins et attentes quant aux modalités de la future desserte. Dans ce scénario, ce sont en effet les autorités centrales de PF, ses services, et le Ministère en charge des transports qui disposent de la compétence pour instruire les dossiers de demande, délivrer la licence et fixer ses conditions d'exploitation. En tous les cas, aucun texte n'attribue expressément à la CC Havaï la prérogative de délivrance des licences d'exploitation. Cette dernière disposant uniquement de la compétence « transport maritime inter-iles » sur son périmètre.
- Le **scénario 2 (DSP)** permet à la CC Havaï de « prendre la main » sur l'organisation de la desserte maritime sur son périmètre. Elle présente toutefois un risque juridique potentiel, puisqu'il n'est possible de recourir à la DSP qu'en cas de démonstration de la condition de carence de l'initiative privée (quantitative ou qualitative). Cette carence ne fait pas débat sur certaines lignes puisque la desserte est inexistante ou insuffisante. Sur d'autres lignes susceptibles d'entrer dans le périmètre de la DSP, la situation est moins évidente. Au global, et dans le cas présent, la démonstration de cette condition ne devrait toutefois pas faire débat. Il faut rappeler par ailleurs que, dans ce scénario, l'intégration de Bora-Bora au sein du périmètre de la desserte n'est pas directement permise par le droit polynésien. Un montage via une convention tripartite pourrait toutefois être envisagé.
- Le **scénario 3 (Régie)** est soumis à la même condition que la DSP, mais à la différence de celle-ci, elle ne présente qu'un faible intérêt pour la CC Havaï (voir point 3 – scénario 3). Elle implique aussi une internalisation des compétences dont ne dispose pas aujourd'hui la CC, et un fort effort d'investissement pour la collectivité. Par ailleurs, l'intégration de Bora-Bora au sein du périmètre de la desserte n'est pas envisageable.

2.5 MODALITÉS DE FINANCEMENT

2.5.1 SOURCES DE FINANCEMENT ENVISAGEABLES

<i>Dotations et subventions de l'État en Polynésie française</i>	<i>Aides de l'État</i>
<i>Aides européennes</i>	<i>Emprunt</i>

Dotations et subvention de l'État en Polynésie française

- La **dotation d'équipement des territoires ruraux**

Une enveloppe affectée à des projets d'investissement présentés par les communes de moins de 20 000 habitants ou les groupements de communes. La liste de ces opérations est validée chaque année à la suite d'un appel à projets, par une commission regroupant des représentants des élus locaux (maires et présidents d'établissements publics intercommunaux

- Utilisation du **fonds intercommunal de péréquation**

Les dotations non affectées (DNA) sont libres d'emploi en fonctionnement (DNAF) et en investissement (DNAI).

Cette part ne peut être inférieure à 70% des ressources annuelles du fonds intercommunal de péréquation (FIP), à l'exception des reports de crédits non utilisés les années précédentes.

- Le **fonds exceptionnel d'investissement**

Administré par le ministre chargé des outre-mer, le FEI permet l'apport d'aides qui ne peuvent excéder 80 % du coût total hors taxes des opérations subventionnées. Ces opérations d'investissement individualisées portent sur la réalisation ou la modernisation d'infrastructures ou d'équipements publics à

usage collectif participant de façon déterminante, de manière directe ou indirecte, au développement économique, social, environnemental et énergétique des collectivités d'outre-mer.

Le Haut-commissaire de la République en Polynésie française lance (en année N) auprès des collectivités de Polynésie française un appel à projets indiquant la nature des opérations susceptibles de bénéficier d'une aide financière du FEI au titre de l'année suivante (N+1). Avant le 1^{er} février de celle-ci, il propose au ministre chargé des outre-mer une liste des opérations, établie en concertation avec les collectivités, et classées par ordre de priorité. Le ministre chargé des outre-mer arrête la liste des opérations sélectionnées.

Les subventions attribuées sont instruites et gérées par le Haut-commissaire de la République en Polynésie française.

*Ex. d'opération financée : **système de communication à haut débit par câbles sous-marins à fibre optique et réseaux de faisceaux hertziens reliant Tahiti à certaines îles des archipels des Tuamotu et des Marquises.***

Service référent : Direction des interventions de l'État – Bureau des politiques territoriales.

- Les **contrats de projet**

Afin d'assurer la pérennité d'un développement équilibré et durable de la Polynésie française, la continuité des engagements de l'État, du Pays et des communes s'est traduite par la signature le 9 mars 2015 du deuxième Contrat de projets État-Polynésie pour la période 2015-2020. Ce nouveau contrat, plaçant la croissance économique et l'emploi au cœur des volets d'action, a défini deux outils spécifiques avec une répartition de l'enveloppe globale :

- de 3/4 pour le contrat de projets État-Polynésie française 2015-2020 relatif au financement de projets relevant des compétences de la Polynésie française (CDP-PF).

Volets concernés : développement touristique, soutien aux activités du secteur primaire, développement des énergies renouvelables, recherche et innovation, logement social, santé, infrastructures sportives.

Autres dépenses éligibles : l'élaboration du schéma d'aménagement général de la Polynésie française (SAGE) et l'évaluation du Contrat de projets 2015-2020 dédié au financement de projets communaux (CDP-Communes).

- d'1/4 pour le contrat de projets État-Polynésie française 2015-2020 relatif au financement de projets communaux (CDP-Communes).

Le financement par le Pays

Créée par délibération n° 97-81APF du 29 mai 1997, la délégation pour le développement des communes (DDC) concourt à la politique d'aide au développement des communes de la Polynésie française menée par le gouvernement.

À ce titre, elle est chargée de :

- l'instruction de l'ensemble des dossiers de demandes de concours financiers et techniques émanant des communes ou de leurs groupements (de la constitution des dossiers à la liquidation et la clôture des opérations financées) ;
- proposer au gouvernement le plan d'actions du territoire en faveur des communes, en fonction des priorités retenues par le gouvernement dans sa politique d'aide au développement des communes ou de leurs groupements ;
- garantir la bonne exécution des engagements financiers et techniques prévus dans le cadre des conventions signées entre la Polynésie française, la commune (ou le groupement de communes) et éventuellement l'État, dans le respect des procédures réglementaires.

La DDC est le partenaire privilégié de l'État dans la planification et la mise en œuvre des subventions attribuées aux communes et

¹⁸<https://webgate.ec.europa.eu/europeaid/online-services/index.cfm?do=publi.welcome&nbPubliList=15&orderby=prg&orderbyad=Desc&searchtype=AS&pgm=7573837&ZGEO=&ccnt=7573876&debpub=&finpub=>

groupements de communes au titre du FIP et du Contrat de projet État-Pays-Communes.

L'État français

Une participation d'un (ou plusieurs) ministère(s) d'État sous forme de subvention d'investissement peut être envisagée pour le projet, selon les budgets disponibles et critères d'éligibilité.

Le futur délégataire pourrait en particulier solliciter une participation financière des Ministères suivants :

- Ministère de l'écologie, et en particulier la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer,
- Ministère des Outre-Mer,
- Ministère de la cohésion des territoires.

L'Union européenne

Dès lors qu'elle entre dans le champ de Pays et territoires d'outre-mer (PETOM) selon l'article 198 TFUE, la PF ne peut bénéficier que du fonds européen de développement.

Le FED est le principal instrument de l'aide européenne à la coopération et au développement en faveur des pays ACP et des PTOM. Le 11^{ème} FED, couvrant la période 2014-2020, prévoit 364,5 millions d'euros pour les PTOM, dont 229,5 millions d'euros pour les programmes spécifiques dans les PTOM.

Un dossier de demande de financement doit alors être complété sur le site internet¹⁸.

A titre d'exemple, **l'Europe apporte actuellement 3,6 milliards de francs pacifique au titre du 11^{ème} FED** toujours en cours.

○ Emprunts et financements spécifiques

• Financements bancaires par l'AFD

L'Agence française de développement dispose d'un large panel d'outils permettant de prendre part au financement des projets de développement en outre-mer et à l'international. Ces outils peuvent être de type :

- **Prêts** : outil majoritairement mis en œuvre par l'AFD. Les conditions d'emprunt sont déterminées au cas par cas, en fonction de l'acheteur et de la nature du projet. Des prêts à taux zéro peuvent être accordés.
- **Subventions** : majoritairement proposées par l'AFD dans le secteur social, le développement rural ou urbain pour les « pays pauvres ».
- **Garanties sur emprunts** : principalement accordées à des PME ainsi qu'à des institutions de microfinance dans les pays en développement.
- **Fonds propres** : au cas par cas.

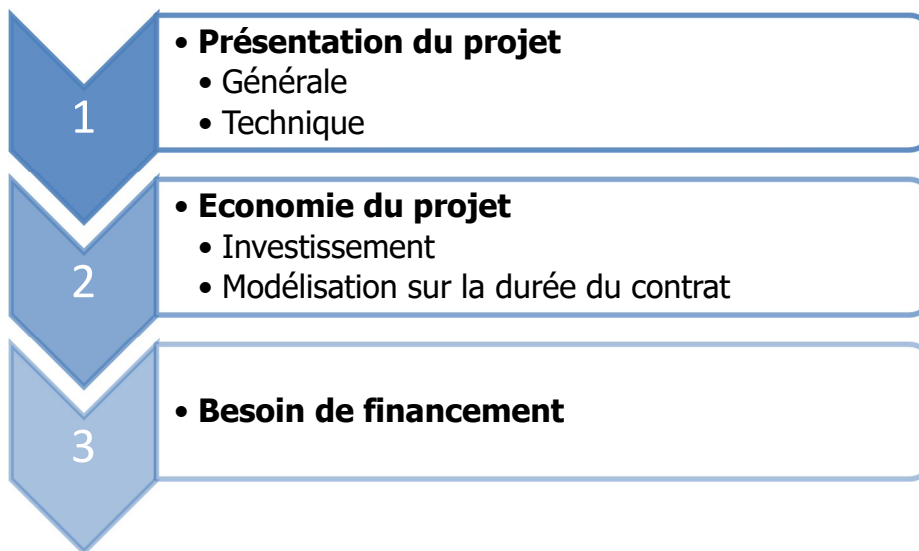
Pour illustration, l'AFD a été sollicitée avec la Banque de Polynésie pour le cofinancement, en 2014 d'opérations de la rénovation des cabines des quatre avions exploités par la compagnie aérienne Air Tahiti Nui, détenue à près de 85 % par la collectivité de Polynésie française. Dans ce cadre, le projet a été financé par un prêt sur 7 ans d'un montant 418 millions de Francs Pacifiques.

• Financements bancaires par l'ADEME en Polynésie française

Le projet ne s'inscrit pas dans le cadre des appels à projets financés par l'ADEME.

2.5.2 DOSSIER DE FINANCEMENT

La méthodologie générale de présentation d'un dossier de financement est la suivante.



Nous joignons en annexe un dossier de demande de financement sur la base de ce modèle.

3 ANNEXES

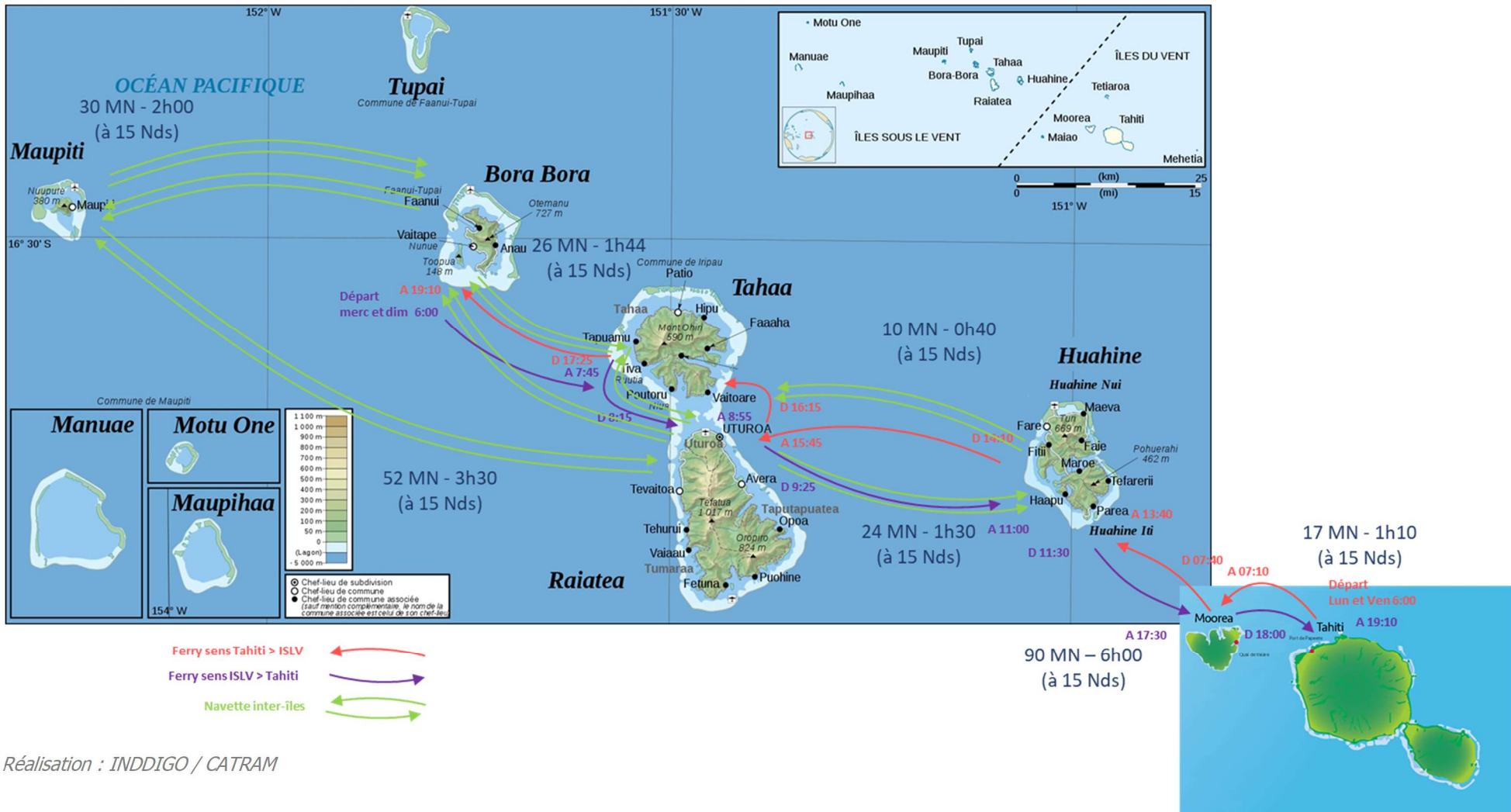
3.1 ANNEXE 1 : HORAIRES DE LA DESSERTE DES ISLV, NAVETTE ET AUTRES NAVIRES

V	V	V	S	D	D	D	L		L	M	ME	J	V	V	V
	PPT	BB	M		BB		PPT	M	BB	H	BB			PPT	BB
	06:00	07:00	06:00		06:00		06:00	05:00	07:00	06:00	06:00			06:00	07:00
	↓	↓	↓		↓		↓	↓	↓	↓	↓			↓	↓
	07:08	08:45	08:00		07:44		07:08	07:00	08:45	07:36	07:44			07:08	08:45
	MOO	T	BB		T		MOO	BB	T	R	T			MOO	T
	07:38	09:15	08:30		08:14		07:38		09:15	08:06	08:14			07:38	09:15
	↓	↓	↓		↓		↓	↓	↓	↓	↓			↓	↓
	13:38	10:00	10:30		08:54		13:38	10:00	08:46	08:46	08:54			13:38	10:00
	H	R	R		R		H	R	T	T	R			H	R
	14:08		11:00		09:24		14:08		09:16	09:24	09:24			14:08	
	↓		↓		↓		↓		↓	↓	↓			↓	
	15:44		12:36		11:00		15:44		11:00	11:00	11:00			15:44	
	R		H		H		R		BB	BB	H			R	
	16:14				11:30		16:14		11:30	M	11:30			16:14	
	↓				↓		↓		↓	↓	↓			↓	
	14:00				12:30		14:00		14:00	14:00	14:00			14:00	
	↓				↓		↓		↓	↓	↓			↓	
	16:00				14:06		16:54		15:44	17:28	17:30			16:00	
	BB	T	R		R		T	T	R	R	MOO			BB	T
	16:30	17:24	17:00		14:36		17:24		16:00		18:00			16:30	17:24
	↓	↓	↓		↓		↓		↓	↓	↓			↓	↓
	18:30	17:45			18:04		17:30		16:14	16:45				18:30	17:45
	M	T			M		19:08		16:54	T	19:08			M	T
	19:08	18:15			19:08		19:08		17:24	17:15	PPT			19:08	18:15
	BB				PPT		BB		↓	↓				BB	
		20:00							19:00	19:00					20:00
		BB							H	BB				BB	

06:00	Horaires de départ ou d'arrivée
09:50	Horaires d'arrivée j+1
PPT	Escales ferry PPT
BB	Escales du Maupiti Express 2
M	Escales navette interîles
BB	Escales Le Polynésien

Réalisation : INDDIGO / CATRAM

3.2 ANNEXE 2 : DESSERTE DES ISLV, NAVETTE AVEC LE POLYNÉSISIEN



Réalisation : INDDIGO / CATRAM

3.3 ANNEXE 3 : DÉFINITION DES OBLIGATIONS DE SERVICES PUBLICS APPLICABLES AUX ILES SOUS LE VENT

ILES-SOUS-LE-VENT :

Iles concernées et fréquence minimale pour les liaisons Papeete – Iles-sous-le-Vent :

Iles des Iles-sous-le-Vent	Nombre d'habitants (RGP 2017)	Fréquence minimale de la liaison Papeete - Ile
RAIATEA	12 249	Ligne Papeete-ISLV au moins 4 fois par semaine
BORA BORA	10 549	
HUAHINE	6 075	
TAHAA	5 234	
MAUPITI	1 286	- Au moins 1 fois par mois à partir de Papeete - Au moins 1 fois par semaine à partir de Bora Bora ou Raiatea

Obligations liées aux horaires :

- les opérations de chargement et déchargement doivent intervenir entre 5h et 21h au plus tard afin de permettre aux populations de récupérer leurs marchandises dans des bonnes conditions, sauf si l'armateur possède à destination des locaux ou hangars surveillés où il stockera les marchandises à la température de conservation réglementaire en attente de leur destinataire ;
- liaisons Tahaa - Raiatea : nécessité d'au moins une liaison le matin pour les scolaires et les travailleurs et un retour le soir vers Tahaa après 15h30.

Obligations liées aux informations des usagers :

- horaires à afficher dans chaque île au guichet ou bureau de la compagnie maritime ;
- fournir un planning prévisionnel de la desserte pour trois mois à la direction polynésienne des affaires maritimes au moins 15 jours avant le premier jour du mois concerné ;
- prévenir la direction polynésienne des affaires maritimes et les mairies de toutes modifications de programmes ou d'horaires deux semaines au préalable ;
- prévenir la direction polynésienne des affaires maritimes et les mairies des dates d'arrêts techniques programmés (carénage, visites périodiques...) 6 mois avant la date d'arrêt ;
- prévenir la direction polynésienne des affaires maritimes des arrêts techniques non programmés suite à un événement de mer (pannes, incidents divers, etc...) le jour même ou au plus tard le lendemain.

Obligations liées à la qualité de service :

- avoir suffisamment de places passagers disponibles pour assurer le transport scolaire entre Maupiti et les îles de destination (Bora Bora, Raiatea)
- en cas de présence de plusieurs opérateurs sur la ligne Papeete - ISLV, les exploitants doivent faire en sorte que les îles de Huahine, Raiatea, Tahaa et Bora Bora soient desservies au moins tous les deux jours.

Préconisations en termes de typologie des navires et de lignes de desserte

- 2 navires de charge et un navire mixte ;
- nécessité d'au moins un navire à passagers inter-ISLV pour Maupiti (pax + fret) et Tahaa

Lignes de transport :

- A partir de Papeete, sont au minimum desservies les îles suivantes : Huahine, Raiatea, Tahaa, Bora Bora, et Maupiti.
- Au départ de Tahaa, est desservie au minimum l'île de Raiatea au moins 4 fois par jour.
- Au départ de Raiatea ou Bora Bora, est desservie au minimum l'île de Maupiti au moins une fois par semaine.

3.4 ANNEXE 4 : DÉTAILS DES HYPOTHÈSES DE MODÉLISATION

BASE

	unités	Sc1 bas	Sc2 haut
		1	2
Générales			
Durée du contrat	année	10	10
Nombre de semaines d'exploitation	nb	50	50
Inflation (charges+recettes)	%	2%	3%
PPI / modalités de financement			
Qui ?	opérateur / collectivité	Opérateur	Opérateur
Coût bateaux	FCP	180 000 000	250 000 000
Taux	%	4%	4%
Durée	années	20	20
Technico-économiques			
Miles nautiques			
Distances MN / sem	MN	452	520
Distances MN / an	MN	22 600	25 990
ETP / masse salariale			
Capitaine	nb	1	1
Chef mécanicien	nb	1	1
Lieutenant	nb	1	1
Capitaine armement	nb	0,5	1
Secrétaire	nb	0,5	1
Matelot breveté 1	nb	1	1
Capitaine	FCP / ETP / an	6 063 043	6 669 347
Chef mécanicien	FCP / ETP / an	6 904 435	7 594 878
Lieutenant	FCP / ETP / an	5 316 097	5 847 707
Capitaine armement	FCP / ETP / an	6 310 440	6 941 484
Secrétaire	FCP / ETP / an	2 103 480	2 313 828
Matelot breveté 1	FCP / ETP / an	4 138 387	4 552 225
Charges			
Carburant et huiles	FCP / Mn	1 130	1 130
Entretien et réparation navires	% acquisition navire	2%	3%
Frais généraux	% des charges	19%	24%
Recettes			
Capacité max de transport des bateaux	nb pax	40 000	40 000
Taux de remplissage année 1	%	25%	25%
Taux d'évolution du taux de remplissage	% / an	15,0%	15,0%
Recette moyenne / pax	FCP / an	2 472	3 263
Recettes fret	% CA pax	30%	30%

VARIANTE

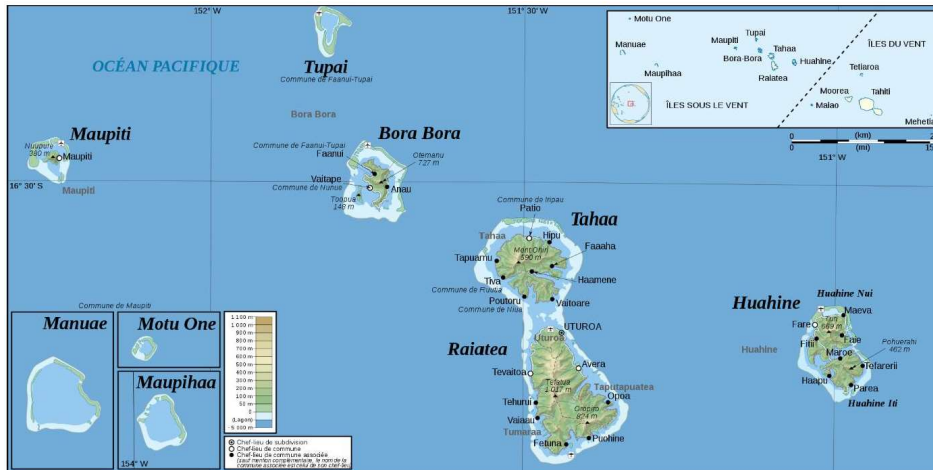
	unités	Sc1 bas	Sc2 haut
		1	2
Générales			
Durée du contrat	année	10	10
Nombre de semaines d'exploitation	nb	50	50
Inflation (charges+recettes)	%	2%	3%
PPI / modalités de financement			
Qui ?	opérateur / collectivité	Opérateur	Opérateur
Coût bateaux	FCP	180 000 000	250 000 000
Taux	%	4%	4%
Durée	années	20	20
Technico-économiques			
Miles nautiques			
Distances MN / sem	MN	452	520
Distances MN / an	MN	22 600	25 990
ETP / masse salariale			
Capitaine	nb	1	1
Chef mécanicien	nb	1	1
Lieutenant	nb	1	1
Capitaine armement	nb	0,5	1
Secrétaire	nb	0,5	1
Matelot breveté 1	nb	1	1
Capitaine	FCP / ETP / an	6 063 043	6 669 347
Chef mécanicien	FCP / ETP / an	6 904 435	7 594 878
Lieutenant	FCP / ETP / an	5 316 097	5 847 707
Capitaine armement	FCP / ETP / an	6 310 440	6 941 484
Secrétaire	FCP / ETP / an	2 103 480	2 313 828
Matelot breveté 1	FCP / ETP / an	4 138 387	4 552 225
Charges			
Carburant et huiles	FCP / Mn	1 130	1 130
Entretien et réparation navires	% acquisition navire	2%	3%
Frais généraux	% des charges	19%	24%
Recettes			
Capacité max de transport des bateaux	nb pax	40 000	40 000
Taux de remplissage année 1	%	50%	50%
Taux d'évolution du taux de remplissage	% / an	8,0%	8,0%
Recette moyenne / pax	FCP / an	2 472	3 263
Recettes fret	% CA pax	30%	30%

3.5 EXEMPLE DE DOSSIER DE DEMANDE DE FINANCEMENT

3.5.1 PARTIE 1 : PRÉSENTATION DU PROJET

● Présentation générale du projet

L'archipel des Îles Sous-le-Vent est constitué de cinq îles hautes : Bora Bora, Huahine, Maupiti, Raiatea et Tahaa, et de quatre atolls. Cet ensemble s'étend sur 152 km² de terres émergées et est situé à 200 km au nord-ouest de Tahiti.



La communauté de communes Hava'i regroupe quant à elle les communes de Tumaraa, Taputapuatea, Uturoa, Huahine, Tahaa et Maupiti. La commune de Bora-Bora n'a pas intégré cette communauté de communes.

Dans le cadre de l'application de la Loi NOTRe du 7 août 2015, la Communauté de communes Hava'i a choisi d'exercer la compétence relative à l'organisation des transports entre les îles : en vertu de l'article 43 I 4° du statut d'autonomie

¹⁹ Abrégé dans la suite du texte sous le nom de « Schéma directeur », voire SD.

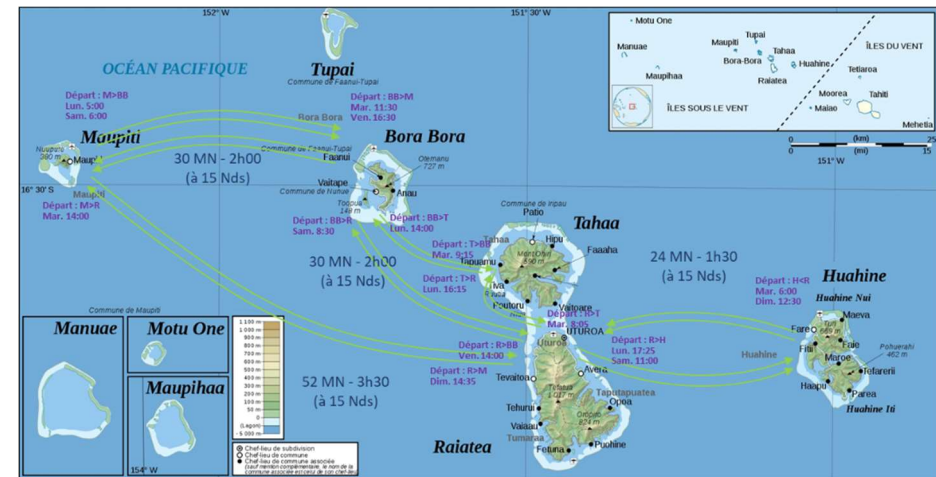
de la Polynésie française et du schéma directeur des déplacements durables interinsulaires 2015-2025¹⁹.

Un arrêté du haut-commissaire, datant du 23 décembre 2016 et **publié en janvier 2017**, modifie les statuts de la Communauté de communes afin de lui permettre de prendre la compétence en organisation des transports entre les îles.

Dans ce cadre, la CC Hava'i souhaite lancer une procédure de délégation de service public, laquelle lui permettrait de mettre en place une exploitation maritime ambitieuse offrant une réelle desserte les îles de l'archipel des Îles sous le vent.

● Présentation technico-économique du projet

● Schéma de la desserte du projet



- Programme hebdomadaire prévisionnel de la desserte des îles

Au départ de Maupiti	Maupiti	Bora Bora	Tahaa	Raiatea	Huahine		
Lundi	05:00	07:00	15:45	17:00	19:00		
Mardi	14:00			17:30			
Samedi	06:00	08:00		10:30	12:35		
Au départ de Bora Bora	Bora Bora	Tahaa	Raiatea	Huahine	Maupiti	Raiatea	
Lundi	14:00	15:45	17:00	19:00			
Mardi	11:30				13:30	17:30	
Vendredi	16:30				18:30		
Samedi	08:30		10:30	12:35			
Au départ de Tahaa	Tahaa	Raiatea	Huahine	Bora Bora	Maupiti	Raiatea	
Lundi	16:15	17:00	19:00				
Mardi	09:15			11:00	13:30	17:30	
Au départ de Raiatea	Raiatea	Huahine	Tahaa	Bora Bora	Maupiti	Raiatea	
Lundi	17:30	19:00					
Mardi	08:00		08:45	11:00	13:30	17:30	
Vendredi	14:00			16:00	18:30		
Samedi	11:00	12:35					
Dimanche	14:30				18:00		
Au départ de Huahine	Huahine	Raiatea	Tahaa	Bora Bora	Maupiti	Raiatea	
Mardi	06:00	07:30	08:45	11:00	13:30	17:30	
Dimanche	12:30	14:00					

- Caractéristiques techniques du navire

Navire mixte (passagers et fret), coût estimé entre 180 et 250 MFCFP :

- Longueur : de 20 à 25 m
- Largeur : de 5 à 7 m
- TE : 1,20 à 2,80 m
- Vitesse de croisière : 15 à 20 nœuds avec une motorisation de 750 KW maximum²⁰,

²⁰ La motorisation du bateau devra permettre un temps de navigation maximal sur Maupiti, par exemple Raiatea > Maupiti en 3h30 environ, soit une vitesse de 15 nœuds.

- Port en lourd : environ 50 tonnes
- Passagers : capacité de 50 à 100 places
- Équipé pour la navigation en 3ème catégorie

- Composition de l'équipage :

- 1 BC500 qui assure la conduite du navire,
- 1 BC200 avec une double compétence machine suffisante (750 kW), qui assure les fonctions de second, et est en capacité à suppléer la conduite du navire si le capitaine a un problème, mais aussi la surveillance à bord, embarquement des passagers.
- et 1 marin qui assiste durant les manœuvres, assure la surveillance à bord, l'embarquement des passagers, l'accueil (donc un peu hôtesse d'accueil),
- voire 1 marin supplémentaire pour aider durant les opérations d'embarquement et de manœuvres d'accostage.
- Capitaine d'armement et secrétaire

3.5.2 PARTIE 2 : ÉCONOMIE DU PROJET

Un business plan du projet a été élaboré et prévoit deux scénarios de modélisation économique, sur une durée d'exploitation de 10 ans, avec une hypothèse haute et une hypothèse basse de recettes et de charges

Business plan modélisé sur 10 ans

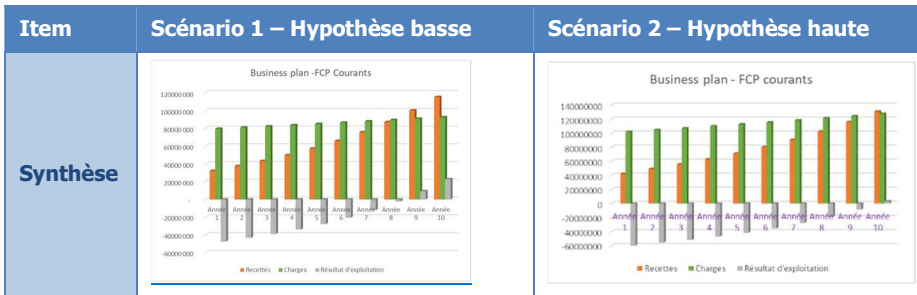
FCP constants	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	Année 9	Année 10	Total	Moyenne
Recettes	42 417 375	48 779 981	56 096 978	64 511 525	74 188 254	85 116 492	98 113 966	112 831 061	129 755 720	149 219 078	861 230 430	86 123 043
Recettes pax	32 628 750	37 523 063	43 151 522	49 624 250	57 067 888	65 628 071	75 472 281	86 793 124	99 812 092	114 783 906	662 484 946	66 248 495
Recettes fret	9 788 625	11 256 919	12 945 457	14 887 275	17 120 366	19 688 421	22 641 684	26 037 937	29 943 628	34 435 172	198 745 484	19 874 548
Charges	113 841 443	113 841 443	113 841 443	113 841 443	113 841 443	113 841 443	113 841 443	113 841 443	113 841 443	113 841 443	1 138 414 426	113 841 443
Charges directes	95 446 005	95 446 005	95 446 005	95 446 005	95 446 005	95 446 005	95 446 005	95 446 005	95 446 005	95 446 005	954 460 050	95 446 005
Charges personnel	40 103 885	40 103 885	40 103 885	40 103 885	40 103 885	40 103 885	40 103 885	40 103 885	40 103 885	40 103 885	401 038 847	40 103 885
Consos carbur + huiles	29 368 700	29 368 700	29 368 700	29 368 700	29 368 700	29 368 700	29 368 700	29 368 700	29 368 700	29 368 700	293 687 000	29 368 700
FC (yc assurance)	18 473 420	18 473 420	18 473 420	18 473 420	18 473 420	18 473 420	18 473 420	18 473 420	18 473 420	18 473 420	184 734 203	18 473 420
Entretien réparation navire	7 500 000	7 500 000	7 500 000	7 500 000	7 500 000	7 500 000	7 500 000	7 500 000	7 500 000	7 500 000	75 000 000	7 500 000
Charges calculées	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	183 954 376	18 395 438
Dotations aux amortissements et frais financier	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	183 954 376	18 395 438
Résultat d'exploitation	- 71 424 068	- 65 061 461	- 57 744 464	- 49 329 917	- 39 653 189	- 28 524 951	- 15 727 477	- 3 010 382	15 914 277	35 377 635	- 277 183 996	- 27 718 400

FCP courants	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	Année 9	Année 10	Total	Moyenne
Recettes	42 417 375	50 243 381	57 779 888	66 446 871	76 413 902	87 875 987	101 057 385	116 215 993	133 648 391	153 695 650	885 794 822	88 579 482
Recettes pax	32 628 750	38 648 754	44 446 068	51 112 978	58 779 924	67 596 913	77 736 450	89 396 917	102 806 455	118 227 423	681 380 632	68 138 063
Recettes fret	9 788 625	11 594 626	13 333 820	15 333 893	17 633 977	20 279 074	23 320 935	26 819 075	30 841 936	35 468 227	204 414 190	20 441 419
Charges	113 841 443	116 704 823	119 654 104	122 601 864	125 820 757	129 043 517	132 362 959	135 781 985	139 303 581	142 930 825	1 278 135 858	127 813 586
Charges directes	95 446 005	98 309 385	101 258 667	104 296 427	107 425 320	110 648 079	113 967 522	117 386 547	120 908 144	124 535 388	1 094 181 483	109 418 148
Charges personnel	40 103 885	41 307 001	42 546 211	43 822 598	45 137 276	46 491 394	47 886 136	49 322 720	50 802 401	52 326 473	459 740 094	45 974 609
Consos carbur + huiles	29 368 700	30 269 761	31 157 254	32 021 971	32 944 711	33 946 373	35 006 764	36 119 797	37 283 390	38 519 462	336 679 232	33 667 923
FC (yc assurance)	18 473 420	19 027 623	19 588 452	20 186 405	20 791 997	21 415 757	22 058 230	22 719 977	23 401 576	24 103 623	211 777 061	21 177 706
Entretien réparation navire	7 500 000	7 725 000	7 956 750	8 195 453	8 441 316	8 694 556	8 955 392	9 224 054	9 500 776	9 785 799	85 979 095	8 597 909
Charges calculées	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	183 954 376	18 395 438
Dotations aux amortissements et frais financier	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	18 395 438	183 954 376	18 395 438
Résultat d'exploitation	- 71 424 068	- 66 461 442	- 61 874 217	- 56 244 993	- 49 406 856	- 41 167 530	- 31 305 574	- 19 565 992	- 5 655 190	10 764 825	- 392 341 036	- 39 234 104

Principaux items de présentation

Item	Scénario 1 – Hypothèse basse	Scénario 2 – Hypothèse haute
Investissements	Coût achat du matériel de transport : 180 000 000 FCFP.	Coût achat du matériel de transport : 250 000 000 FCFP.
FCFP constants		
Recettes	Augmentation de 200% des recettes sur la durée du contrat (10 ans).	<p>Selon cette projection, l'évolution annuelle moyenne des recettes est similaire au scénario 1 sur la durée du contrat ;</p> <p>Par rapport au scénario 1, les recettes totales envisagées sur la durée du contrat sont supérieures d'environ 30%.</p> <p>Cette augmentation est justifiée par la hausse de la recette moyenne par passager sur le scénario 2 (3 263 FCFP contre 2 472 FCFP dans le SC1).</p>

Item	Scénario 1 – Hypothèse basse	Scénario 2 – Hypothèse haute
Charges	Pas d'évolution sur la durée du contrat à coût constant.	Pas d'évolution sur la durée du contrat à coût constant
Résultat	<p>Le résultat est négatif jusqu'à l'issue de la 8^e année d'exploitation : jusqu'à cette date, le contrat est donc structurellement déficitaire.</p> <p>Sur la durée du contrat, cela représente un déficit cumulé de 144 millions de FCFP, c'est là un coût qui sera à la charge de la collectivité.</p>	<p>Le résultat devient positif à partir de la 9^e année du contrat.</p> <p>Le résultat d'exploitation est négatif sur la durée du contrat. Cela représente un déficit cumulé de 277 millions de FCFP à combler par la collectivité, sur la durée du contrat.</p>
Synthèse		
FCFP courants		
Recettes	En appliquant une inflation annuelle de 2%, il apparait que les recettes augmentent de 259 % sur la durée du contrat.	En appliquant une inflation annuelle de 3%, il apparait que les recettes augmentent de 262 % sur la durée du contrat.
Charges	Les charges augmentent de 16% sur la durée du contrat	Les charges augmentent de 26 % sur la durée du contrat
Résultat	Le résultat n'est positif qu'à partir du 9^e exercice. Sur la durée du contrat, cela représente un déficit de 194 millions de FCFP , c'est là un coût supplémentaire qui sera à la charge de la collectivité.	Le résultat n'est positif qu'à partir du 10^e exercice. Sur la durée du contrat, cela représente un déficit de 392 millions de FCFP , c'est là un coût supplémentaire qui sera à la charge de la collectivité.



3.5.3 PARTIE 3 : BESOIN D'UN FINANCEMENT

Eu égard au dimensionnement du projet, aux investissements nécessaires à sa mise en œuvre et afin de garantir sa pérennité économique, nous sollicitons une subvention équivalant à X% du montant d'achat du matériel de navigation, soit X Francs polynésiens.

oooOOOooo