

## COMPTE-RENDU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU CLUSTER MARITIME NC

Présents	Emmanuel CARDON, Edouard CASTAING, Frédéric de MANEVILLE, Alain GIRAUD, Nicolas GUILLEMOT, Luc SORLI, Lionel LOUBERSAC, Marc NEGRELLO, Marc SABATIER, Pascal SPERA.  Soizic FLEURY
Absents	Julien Barras, Alexandrine CASIMIR, Marianne DUPUY-GUILLOUX, Thomas QUIROS, Priscilla SABRA (pouvoir à Marc Sabatier)
24/02/2026	15h30-17h15 à la Station N

L'ordre du jour est le suivant :

1. **Actualité Projets CMNC**
2. **Nettoyage des coques**
3. **Debrief Tahiti 2026**
4. **REMIP 2026**
5. **Journée de la Mer 2026**
6. **Questions diverses**

### 1. **Actualités Projets CMNC**

⇒ Projet Zone technique de maintenance et réparation navale & Port scientifique (ZTMN)

1// Une réunion s'est tenue au PANC le 20/03 ou étaient présents :

- Louise Auffray, MIM
- Damien Roine, AFD
- Vincent Boursier, Banque des Territoires
- Samuel Hnepeune, Luen Iopué, Glenn Wadra, Edouard Léoni, GNC
- Grégory Becuwe, PS
- Alain Pidjot, Florent Franchette, Antoine Consigny, PANC
- Marc Sabatier, Luc Sorlin, CMNC

À la suite de l'interruption de l'étude avec Beca, une autre étude va être lancée. Son cahier des charges est en cours de finalisation et son financement sera tripartite : PS, PANC et AFD. Ses résultats sont attendus pour fin juillet 2026.

Edouard Castaing, a insisté sur l'urgence de mettre en place un élévateur à bateaux, pour les besoins urgents des navires locaux. Une discussion a suivi sur le choix des moyens de levage (dock flottant, synchrolift etc), sur le poids des navires des FANC, des navires scientifiques, des câbliers.

Il a été rappelé que l'axe prioritaire qui avait été identifié lors de la consultation des membres en fin d'année 2024, portait sur un moyen de levage pour des navires de plus de 1000 Tonnes.

2/ Une visio s'est tenue le 20/03 avec la banque européenne d'investissement (BEI). Une vingtaine de participants l'ont suivi et 3 projets ont été présentés. Celui de ZTMN est éligible aux subventions et prêts d'investissements de la BEI.

3/ Un sondage pour recenser les compétences liées à la filière de maintenance et réparation navale a été lancé auprès des adhérents du CMNC et de l'AMD. Cet inventaire, qui compile environ 45 entreprises à ce jour, sera transmis à la mission interministérielle début avril 2026.

4/ Claire Durieu a également demandé que le CMNC réalise un rapport avec les Success Stories du domaine de la maintenance et réparation navale. Soizic constitue un dossier avec les exemples du Betico, de Catamarine, de DeepSea, de Seaworks, d'AMC Sud, d'Ecoblast / Antéa etc

5/ Le Service du Soutien de la Flotte, partie prenante des discussions sur le projet de ZTMN, organise jeudi 26/03 un petit déjeuner sur le thème de la maintenance et la réparation navale : environ 30 participants (conviés via le CMNC) ont répondu favorablement à cette invitation de dernière minute.

⇒ La French Tech NC organise un petit déjeuner de présentation de l'annuaire de la Blue Tech réalisé par Lionel Loubersac.

## **2. Nettoyage des coques**

La Province Sud a soumis au CMNC un projet de délibération modifiant la liste des aménagements, ouvrages et travaux soumis à la procédure d'étude d'impact inscrite dans le code de l'environnement de la province Sud.

Les membres se déclarent favorables à une évolution réglementaire permettant de faciliter le développement de l'activité de nettoyage de coques, tout en garantissant un niveau acceptable de maîtrise des impacts environnementaux. Ils formulent plusieurs recommandations (cf en annexe 1 le courrier envoyé à la PS) :

- La mise en place de zones dédiées, clairement identifiées et aménagées, permettant un suivi précis de l'impact environnemental. La présence de quais adaptés est soulignée comme particulièrement pertinente opérationnellement.
- L'exclusion des navires locaux et de la plaisance du champ de la réglementation envisagée.
- L'introduction d'un critère lié au niveau de salissure des coques conditionnant la méthodologie de nettoyage (référence à la résolution MEPC.378(80), graduation de 0 à 4).

## **3. Debrief Tahiti 2026**

Déplacement de Marc Sabatier à Tahiti du 27/02 au 05/03 avec les rendez-vous suivants :

- RDV Aéroport de Faa'a
- Visite du Port Autonome de Papeete
- RDV Club Croisière PF
- RDV École des Métiers de la Mer
- RDV Cluster Maritime PF
- RDV chantier naval de Stéphane Pérez

Tous les compte-rendu sont consultables en annexe 2.

## **4. Rencontres de l'Économie Maritime Indopacifique 2026 (REMIP)**

Prochaine réunion du Cluster maritime de la Réunion prévue mi-avril avec SGMer-DGAMPA-DGOM

**Rappel de l'objectif** : à la suite de la 1ère édition des Assises de l'Économie maritime Indopacifique 2023 (organisée par le CMNC et le Gouvernement de NC), le Cluster Maritime de La Réunion porte le projet d'organiser la 2ème édition à La Réunion.

**Thématiques envisagées pour l'événement** : Gouvernance et Géopolitiques sur l'axe Indopacifique, Action de l'État en Mer (INN, trafics, Pollution, souveraineté) et coopérations régionales, Pêche durable et responsable, Enjeux des ports de commerce, Renouvellement des flottes et décarbonation, Maintenance, construction et déconstruction / économie circulaire, Énergies marines renouvelables, Recherche et préservation, Innovations et Blue-tech, Formations et attractivité, Tourisme bleu et croisière, Adaptation aux risques climatiques, Investissement et résilience

**Quels sujets la NC souhaite aborder pour l'événement et le nombre d'acteurs mobilisables ?**

Soizic a rempli un SWOT à compléter : [SWOT CMNC 2026.docx](#)

Lionel Loubersac propose de se rapprocher de la Frenc Tech NC.

## 5. Journée de la Mer 2026

- Rencontre avec l'UNC prévue le 20/04 : seront présent la Marine (400ème anniversaire), Océan Digital, French Tech NC et CMNC.
- Intervention de la Présidente du CMF (en visio ou vidéo) — sa venue en présentiel est envisagée pour début 2027

Marc Negrello propose la mise en place d'une exposition historique qu'il pourra coordonner avec 2 autres associations.

## 6. Questions diverses

Présentation de la nouvelle fonction de Christophe CARBOU : Manager de la Mission Innovation et Transfert au sein du CRESICA (Consortium pour la Recherche, l'Enseignement Supérieur et l'Innovation en Nouvelle-Calédonie). Ses missions :

- Préfigurer, déployer et coordonner l'appui au transfert de technologies et des résultats de la recherche des membres du CRESICA.
- Faciliter et accélérer l'adossement du monde économique aux compétences et moyens des laboratoires de recherche.
- Renforcer la culture de l'innovation au sein des personnels des membres du CRESICA et auprès des étudiants.

Frédéric de Mannville propose qu'un groupe de travail se mette en place pour proposer des solutions de gouvernance du PANC. Emmanuel Cardon propose de creuser la piste des GMP (Grands Ports Maritimes). Lionel Loubersac présente l'exemple du Comité France Maritime (qui est coprésidé par le SGMer et le président du Cluster maritime Français).

Fin de la réunion à 17h15  
Le Président de séance



Nouméa, le 25/03/2026  
Le Secrétaire de séance



## ANNEXE 1 : Réponse CMNC / PS

M. Marc Sabatier,  
Président du Cluster Maritime de la Nouvelle-Calédonie (CMNC)  
Nouméa

À Bastian MORVAN  
Directeur adjoint du développement durable des territoires  
6, route des Artifices – Moselle BP L1  
98849 NOUMÉA CEDEX

Nouméa, le 19 mars 2026,

Objet : réponse à la consultation sur le projet de délibération modifiant la liste des aménagements, des ouvrages et des travaux soumis à la procédure de l'étude d'impact, ainsi que les limites et conditions y afférentes inscrite dans le code de l'environnement de la province Sud (Référence : N° 34954-2026/1- ISP/DDDT)

Monsieur le directeur adjoint,

En réponse à votre courrier relatif au projet de délibération visant à modifier la liste des aménagements, ouvrages et travaux soumis à étude d'impact au titre de l'article 130-3 du code de l'environnement de la province Sud, et plus particulièrement à l'intégration du nettoyage des coques de navires en pleine eau, le Cluster Maritime de Nouvelle-Calédonie (CMNC) a sollicité l'avis de ses adhérents.

À l'issue de cette consultation, il ressort les éléments suivants :

Les membres se déclarent favorables à une évolution réglementaire permettant de faciliter le développement de l'activité de nettoyage de coques, tout en garantissant un niveau acceptable de maîtrise des impacts environnementaux. Ils formulent à ce titre plusieurs recommandations :

- La mise en place de zones dédiées, clairement identifiées et aménagées, permettant un suivi précis de l'impact environnemental. Il est souligné que la présence de quais adaptés est particulièrement pratique et opérationnellement pertinente pour la réalisation de ces opérations.
- L'exclusion des navires locaux et de la plaisance du champ de la réglementation envisagée, afin de ne pas alourdir de manière disproportionnée les procédures pour ces catégories de navires.

L'introduction d'un critère lié au niveau de salissure des coques, pouvant conditionner la méthodologie de nettoyage imposée.

Par exemple, un navire présentant un niveau de salissure faible au sens de la résolution MEPC.378(80) (graduation de 0 à 4) pourrait faire l'objet d'un simple brossage, tandis qu'un navire plus fortement encrassé devrait utiliser un système avec récupération des concrétions.

Le CMNC souhaite également préciser qu'il a été invité à participer à la Commission de réglementation et de sécurité des navires (CRS n°22), qui s'est tenue le jeudi 19 mars 2026, afin de travailler sur le projet de règlement relatif au nettoyage des coques des navires dans les eaux maritimes relevant de la Nouvelle-Calédonie. Le CMNC confirme qu'il participera aux prochaines réunions de la CRS, auxquelles il sera de nouveau convié, afin de contribuer à la poursuite des réflexions et à la construction d'un cadre réglementaire équilibré, pragmatique et adapté aux réalités du secteur maritime.

En vous remerciant de cette consultation et restant à votre disposition pour tout complément d'information,

Je vous prie d'agréer, Monsieur le directeur adjoint, l'expression de ma considération distinguée.

Marc SABATIER

Président du Cluster Maritime de Nouvelle-Calédonie

## ANNEXE 2 : Comptes-rendus déplacements Tahiti

### VISITE AÉROPORT DE TAHITI FAA'A

#### PRÉSENTATION DE L'AÉROPORT DE TAHITI FAA'A

- Chiffres clés du trafic de l'aéroport de Tahiti Faa'a:
- 1 750 000 passagers en trafic commercial (international et domestique)
- Croissance de plus de 6% l'année dernière
- Entre 2023 et 2019 : +16% avant le Covid
- Répartition : 55% domestique et 45% international
- 820 000 passagers sur l'international
- 47 aéroports desservis en Polynésie française

#### COMPAGNIES AÉRIENNES OPÉRANT SUR L'INTERNATIONAL

- Air Tahiti Nui : entre 5 et 7 vols par semaine vers Los Angeles, Auckland, Japon et Paris
- Air France : entre 5 et 7 vols par semaine, quotidien en pointe été
- United Airlines : entre 5 et 7 vols par semaine, quotidien en été
- French Bee : 2 à 3 vols par semaine sur modèle haute densité (411 sièges)
- Hawaiian Airlines : 2 vols par semaine sur Honolulu
- Air Calin : vols sur 330, avec prolongation vers Bangkok
- Air New Zealand : 3 à 4 vols par semaine
- Vols vers le Japon : 2 vols par semaine, passage à l'annuel prévu
- Air Rarotonga : liaisons vers les îles Cook

#### DYNAMIQUE DU MARCHÉ

Deux facteurs principaux expliquent la croissance :

- Développement du tourisme haut de gamme (Bora Bora) et des croisiéristes (navires de moins de 500 passagers)
- Arrivée en 2023 d'Air Moorea, nouvelle compagnie domestique avec trois ATR, stimulant la demande avec des tarifs aller-retour à partir de 18 000 à 20 000 francs

#### INFRASTRUCTURE ET CONTRAINTES

Caractéristiques de la plateforme

- Aéroport de taille moyenne construit sur le lagon dans les années 60
- Piste située à 1m60 du niveau de la mer
- Quatre parkings gros porteurs
- Infrastructure datant des années 70, non climatisée
- Espace très contraint entre la voirie communale et les pistes

#### Projets d'investissement en cours

- Extension de l'aire de trafic domestique avec création d'un taxiway permettant de stationner 4 ATR supplémentaires (capacité totale de 11 ATR en simultané)
- Rénovation complète de la salle d'embarquement domestique avec climatisation, livraison prévue fin 2025
- Projet de confortement des littoraux avec système acropode

#### Enjeux et défis

- Processus de renouvellement de concession en cours depuis 2017
- Contraintes environnementales et géologiques (construction sur lagon)
- Problématiques de traitement de l'eau et de pollution des sols
- Perspective à 40-50 ans : défis liés à la montée du niveau de la mer
- Qualité de service à améliorer avec infrastructure vieillissante

#### Modèle de gestion aéroportuaire

Concession de Tahiti Faa'a

- Concession d'État depuis 2010 (anciennement société d'économie mixte)

- Consortium majoritaire : Caisse des dépôts et consignations, EGIS, Agence française de développement (AFD)
- Participation du pays dans la concession
- Exploitant : société délégataire Aéroports de Tahiti
- Aucune aide publique, financement autonome des investissements

#### **Autres aéroports polynésiens**

- 46 aéroports propriété de la collectivité de Polynésie (rétrocédés par l'État en 2019)
- Depuis 2025 : délégation de services publics (DSP) pour Bora Bora, Rangiroa et Raiatea, remportée par consortium EGIS et ACCI
- 44 petits aéroports gérés en direct par la collectivité
- Certains terrains privés (exemple : Tetiaroa/Le Brando)

#### **Problématiques communes Nouvelle-Calédonie / Polynésie**

Questions aéroportuaires en Nouvelle-Calédonie

La délégation a exposé les réflexions en cours concernant :

- Débat sur le maintien de deux plateformes (Magenta en centre-ville vs Tontouta)
- Contraintes financières suite aux crises successives (crise requin, Covid, crise de 2024, crise minière)
- Historique de l'aviation calédonienne liée à la disparition de La Monique
- Gestion de 10 destinations avec flotte d'ATR 72

#### **Opportunités de collaboration identifiées**

Formation et compétences

- Formation des pompiers aéroportuaires : centre de formation en Nouvelle-Calédonie (à vérifier certification)
- Échanges de personnel et immersions entre plateformes
- Partage de bonnes pratiques en sécurité, environnement, audits
- Synergies sur bureau d'études et ingénierie

#### **Maintenance aéronautique**

- Projet de hub de maintenance en Nouvelle-Calédonie avec compétences industrielles solides
- Intérêt pour maintenance des flottes ATR de la zone
- Alternative à l'envoi des appareils à Singapour

#### **Équipements et services techniques**

- Besoins identifiés à Tahiti : dégomme de piste (hydro ou grenailage), pontage, géoradar, mesures HWD
- Possibilité de mutualisation d'équipements spécialisés
- Campagnes de mesures PCR (capacité des pistes)

#### **Maîtrise d'œuvre**

- Compétences calédoniennes en pilotage de projets aéroportuaires
- Expertise en réhabilitation d'aéroports en milieu insulaire
- Maîtrise d'œuvre architecturale et gestion de flux passagers

#### **Fret et échanges commerciaux : Flux actuels**

- Vol Nouvelle-Calédonie - Tahiti : avion à moitié rempli de fret
- Flux probables depuis la côte ouest des États-Unis via Tahiti
- Sens de rotation des navires favorable à la Nouvelle-Calédonie (descente depuis l'Asie)

#### **Opportunités de développement**

- Salaisons calédoniennes : envoi récent de 13 tonnes en conteneur réfrigéré
- Produits à forte valeur ajoutée et longue DLC adaptés au fret aérien
- Deux vols par semaine avec A330 offrant plus de capacités
- Négociation d'allotements avec transitaires
- Concurrence de la Nouvelle-Zélande sur produits carnés

#### Projets en cours

- Motulink : projet d'ATR cargo pour desservir la Polynésie (arrivé récemment, réintégré à Francasal)
- Projet de Boeing 737 full cargo porté par investisseurs australiens (route du corail jusqu'à Australie/Nouvelle-Zélande)
- Transport de taureaux de Calédonie vers Polynésie prévu (animaux de 400 kg, coût transport 2 millions de francs par animal)

#### Connectivité aérienne

##### Liaisons Nouvelle-Calédonie - Polynésie

- Actuellement deux vols hebdomadaires avec A330
- Ancienne liaison via Nadi (Fidji) avec A320
- Prolongation du vol vers Bangkok au départ de Tahiti
- Alternatives : passage par Nouvelle-Zélande (coût ESTA environ 7 000 à 14 000 francs, valable 2 ans)

#### Perspectives de développement

- Ambitions du PDG d'Air Calin
- Arrivée prévue d'A350
- Développement du trafic Bangkok - Tahiti (actuellement faible : 3 000 passagers chinois/an)
- Perte de la liaison Tokyo (supprimée depuis 2-3 ans en raison du conflit Ukraine)

#### Tourisme et développement économique

##### Objectifs polynésiens

- Cible de 600 000 touristes (actuellement 280 000)
- Nécessité de construire des hôtels supplémentaires
- Développement du tourisme ultra-haut de gamme
- Stimulation du marché sud-est asiatique (actuellement 20 000 Japonais/an)

#### Contraintes territoriales

- Retour sur investissement moins favorable qu'en Asie du Sud-Est (Philippines, Bali)
- Enjeux d'infrastructures : accès à l'eau potable, électricité, traitement des déchets
- Capacité d'accueil limitée dans les archipels

#### Particularités opérationnelles

##### Sûreté aéroportuaire

- Contrôle de sûreté uniquement à Tahiti Faa'a
- Pas d'inspection filtrage dans les îles
- Présence de la TSA américaine (2ème plateforme de France vers les États-Unis après Paris)

#### Spécificités polynésiennes

- Désenclavement historique par l'aérien (avant années 60 : hydravions via Bora Bora)
- Coût élevé de production de l'aérien en outre-mer
- Tarifs domestiques très compétitifs depuis arrivée d'Air Moorea (peut-être trop bas pour rentabilité)

## RDV CLUB CROISIÈRE

**Objectifs de la mission** : pour la Nouvelle-Calédonie : Relancer l'activité croisière après la crise, Retravailler l'aménagement du port, Développer un pôle d'attractivité dans la zone, Diversifier l'économie au-delà du nickel, Améliorer l'acceptabilité de la croisière auprès de la population

### Coopération régionale

- Favoriser les échanges bilatéraux entre Polynésie et Nouvelle-Calédonie
- Mettre en place une convention fiscale
- Développer un marché commun sur certains produits
- Renforcer la complémentarité des savoir-faire

### Modèle polynésien de la croisière

#### Stratégie générale

- 90% des escales concernent des bateaux de moins de 500 passagers
- Passage de 50 escales à 1400 escales en 15 ans
- 38 compagnies différentes (25-27 actives)
- 3 bateaux résidents à l'année, bientôt 5
- Moyenne maintenue à moins de 500 passagers par escale

#### Bateaux résidents principaux

- Paul Gauguin : 340 passagers, présent depuis 25 ans
- Starbreeze : passage de 150 à 300 passagers, ajout d'un 2ème bateau de 250 passagers en janvier
- Aranui : 250 passagers (cargo-mixte)
- Silver Sea : 7 mois de présence, 300 passagers
- Ritz-Carlton : 4 mois (décembre-avril), segment luxe à 1600 euros par jour par personne

#### Ciblage

- Focus sur le segment luxe
- Éviter la dépendance à une ou deux compagnies
- Développer la tête de ligne : 70% des opérations concernent des navires embarquant/débarquant à Papeete
- 33 îles touchées en 2026 (contre une dizaine il y a 15 ans)

### FISCALITÉ ET TAXATION / Système polynésien

#### Taxe croisière gouvernementale

- Facturée par le port autonome à l'agent maritime
- Système dégressif : de 200 à 50 francs selon le nombre d'escales
- Reversée au gouvernement
- Répartition prévue : 20% infrastructures touristiques, 80% infrastructures générales
- Collecte annuelle : environ 120 millions de francs

#### Taxe de séjour

- 200 francs par jour par personne
- Facturée directement par chaque île/commune
- Déclarée et payée par l'agent maritime
- Applicable même pour une escale à la journée (pas de nuitée nécessaire)
- Déduction des non-revenus (enfants de moins de 12 ans, personnel non payant)
- Permet aux communes de financer : groupes de musique, quais de débarquement, infrastructures d'accueil

#### Système calédonien

- Taxe mise en place récemment : 250 et 500 francs selon les touchées
- Encaissement par les douanes
- Reversement au budget de la Nouvelle-Calédonie
- Répartition : 20% à Nouvelle-Calédonie Tourisme, une partie au port, une partie aux provinces
- Avantages fiscaux
- Transbordement : marchandises pour le bateau sans droits et taxes
- Conventions standardisées pour toutes les compagnies
- Abandon du système de conventions individuelles

### Principes de développement

#### Acceptabilité et gestion

- Ne pas subir la croisière mais la développer selon ses propres critères
- Diversifier le catalogue d'armateurs pour éviter la dépendance
- Limiter la taille des bateaux selon la capacité d'accueil des îles
- Exemple : Bora Bora limitée à 1200 passagers maximum
- Interdiction aux compagnies d'utiliser leur propre personnel pour les excursions locales

#### Contraintes techniques prioritaires

- Vérification de la profondeur des passes
- Capacité de mouillage
- Longueur des quais disponibles
- Exemple : Rangiroa limitée à 240 mètres de longueur de navire

#### Développement progressif

- Travail sur 18 à 24 mois d'avance (plannings déjà établis jusqu'en 2029)
- Montée en puissance progressive des nouvelles escales (exemple : Fakarava, développée entre 2011 et 2017-2018)
- Infrastructures légères au départ : positionnement dynamique, pontons flottants
- Investissements lourds uniquement quand le volume le justifie

#### Ratio de débarquement

- **60%** des passagers utilisent les prestataires du bateau
- **30%** partent en autonomie
- **10%** ne descendent jamais

#### Organisation institutionnelle du Cruise Club polynésien : Membres = Chambre de commerce, Port autonome, Compagnie aérienne, Communes, Compagnies de croisière résidentes

- Cotisations : Trois niveaux : 200 000, 500 000, 1 million de francs
- Port autonome : 1 million
- Compagnies de croisière résidentes : 1 million
- Nombre limité à 18-20 membres pour rester efficace

#### Rôle

- Créer du consensus entre maritime, tourisme et communes
- Plateforme neutre regroupant différentes expertises
- Travail d'explication auprès des assemblées et communes
- Représentation aux salons internationaux (notamment Seatrade)
- Coordination des escales pour éviter la saturation

**Historique** : Construit initialement autour de la station de pilotage (2010-2014) pour la crédibilité technique  
Ajout d'une dimension commerciale ensuite,

#### Recommandations pour la Nouvelle-Calédonie

- Créer une entité dédiée au développement de la croisière
- Limiter le nombre de membres pour l'efficacité opérationnelle
- Avoir des instances de consultation plus larges en parallèle
- Le Club Croisière doit être l'interlocuteur unique des compagnies

#### Stratégie recommandée pour la Nouvelle-Calédonie

**Positionnement** : Maintenir les gros bateaux sur 2 destinations maximum (Nouméa et une autre)

Développer les petits navires sur les autres îles

Cibler le segment luxe (300-500 passagers)

Proposer l'exclusivité à certaines compagnies sur des îles spécifiques

Développer la tête de ligne pour maximiser les retombées économiques

**Îles concernées** : Nouméa et Lifou actuellement opérationnelles - Île des Pins en cours de réouverture

Bouloupari et Bourail en développement - Potentiel de Ouvéa

#### Erreurs à éviter

- Ne pas taxer par île (risque de multiplication des taxes)
- Ne pas facturer 1000 francs par passager au terminal (exemple négatif de l'Angleterre)
- Ne pas laisser chaque commune fixer sa propre "coutume" variable
- Éviter la multiplication des interlocuteurs auprès des compagnies
- Ne pas chercher à développer trop vite les gros navires

#### **Modèle Lifou**

- Organisation coutumière structurée sous forme de holding
- Grand chef Ciazé a imposé la décision il y a 30 ans
- Évolution d'une association vers une SA
- Modèle à reproduire pour les autres îles

#### **Coopération régionale Pacifique**

- Cruise Alliance (fondée en 2011)
- Organisation regroupant : Tonga, Samoa, Cook Islands, Fidji, Vanuatu, Nouvelle-Calédonie, Polynésie française
- Collaboration avec Cruise New Zealand et Cruise Australia
- Objectif : attirer les navires dans le bassin Pacifique Sud (concurrence avec Caraïbes et Méditerranée)

#### **Opportunités de collaboration Calédonie-Polynésie**

- Itinéraires combinés avec tête de ligne en Calédonie
- Démarchage commun auprès des compagnies
- Partage d'expérience et de bonnes pratiques
- Services complémentaires
- Activités portuaires
- Avitaillement
- Nettoyage des coques (nouvelle activité en développement, liée aux réglementations australiennes et néo-zélandaises)
- Transbordement de marchandises
- Modèle Aranui (cargo-mixte)
- Évolution sur 40 ans : du cargo pur à 200 passagers aujourd'hui
- Produit touristique avec le plus de repeaters en Polynésie
- Marché principal : Allemands
- Tarif non standard mais expérience d'immersion unique
- Lancement d'un deuxième navire prévu

#### **Services sociaux**

- Exemple des Marquises : personnel médical à bord effectuant des examens pour les populations locales
- Possibilité de ramener les déchets des îles sur le navire
- Enjeux d'acceptabilité
- Arguments positifs
- Maintien des populations dans les îles (alternative au copra)
- Pas de pression sur les ressources locales (eau, nourriture)
- Pas d'occupation du foncier
- Retombées économiques directes et prévisibles
- Horaires 8h-18h : les touristes repartent le soir

#### **Communication**

- Importance du travail d'explication (rôle du Cruise Club)
- Éviter le terme "taxe", préférer "contribution environnementale"
- Mettre en avant l'effort communautaire
- Montrer les bénéfices concrets pour les communes
- Exemple de retombées
- Village de Manini : 6000 francs par personne pour 100 personnes lors d'une excursion
- Possibilité d'atteindre 300 personnes avec développement

#### **Points techniques importants**

- Dérogations
- Dérogation au monopole de pavillon accordée par le gouvernement pour les bateaux résidents
- Permet l'opération à l'année en eaux territoriales

**Infrastructures** : Terminal croisière ouvert le 14 février 2025 / Facturation par passager au terminal  
Nécessité d'infrastructures adaptées mais pas systématiquement lourdes

**Visibilité marketing**

- Importance du lieu photo emblématique ("I love Montréal", lettres géantes)
- Manque identifié à Nouméa (contrairement à l'Île des Pins)
- Nécessaire pour le marketing sur réseaux sociaux

**Chiffres clés**

- 1400 escales en Polynésie (contre 50 il y a 15 ans)
- 127 escales prévues en Nouvelle-Calédonie (contre 400 en 2017)
- 120 millions de francs de collecte fiscale annuelle en Polynésie
- 70% des opérations en tête de ligne en Polynésie
- 33 îles touchées en Polynésie en 2026
- Tarifs luxe : de 300-500 euros/jour (4-5 étoiles) à 1600 euros/jour (Ritz-Carlton)

## PORT DE PAPEETE

### CONTRAINTES ET ENJEUX

- Foncier extrêmement limité : impossible d'étendre davantage par remblai ; le prochain quai sera le dernier possible.
- Trafic en croissance continue, pression sur les surfaces et infrastructures.
- Nécessité d'une optimisation maximale de l'espace, de la rationalisation des activités et de la modernisation des équipements.

**Schéma directeur (2023–2033)** : Budget global : 26 milliards XPF (montant voté en 2022–2023)

Principales ambitions :

- Optimiser le foncier,
- Moderniser les quais vieillissants,
- Accroître les capacités de traitement du fret,
- Renforcer la sécurité et fluidifier les flux.

### État des lieux et trafics

#### Activité internationale

- 182 escales/an.
- 945 000 tonnes de marchandises, dont :
  - 400 000 t hydrocarbures,
  - 400 000 t conteneurs,
  - reste : vracs + véhicules.
- Déséquilibre fort import/export (seulement 16 000 t exportées).

#### Fret inter-îles

- 754 escales par an.
- Environ **1/3 du fret international** redistribué.
- Croissance moyenne : **+5 % / an**.

#### Croisière

- 191 escales en 2023, **120 000 passagers** (record).
- Forte croissance en 2024.
- Politique d'accueil orientée vers **navires plus petits / têtes de ligne**.

#### Gares maritimes Aremiti / Moorea

- 2 millions de passagers/an.
- Gros défis de gestion de flux (véhicules et voyageurs).

#### Pêche et yachting

- Flotte pêche en forte croissance (+60 % captures par rapport à 2020).
- Environ 200 yachts de +24 m accueillis en 2024.

## LES PROJETS D'INFRASTRUCTURES MAJEURS

### A. Reconstruction du Quai Longuard

- Ouvrage des années 60, structure fragilisée.
- Modernisation pour supporter les charges des conteneurs 40 pieds et des grues plus lourdes.
- Profondeur portée à 14,50 m.

### B. Creusement de la passe (2027)

- Pour accueillir des navires avec tirant d'eau 13,50 m (au lieu de 10,50).
- Réponse aux exigences de l'OMI (réduction CO<sub>2</sub> via navires plus grands).

### C. Extension du terminal de commerce (mise en service 2030-2031)

- Capacité actuelle : 46 000 EVP.
- Objectif : 66 000 EVP.
- Nouveau système de stockage pour conteneurs frigo (type D-Link, modèle Auckland).

### D. Réorganisation du cabotage

- Séparation des flux pour éviter les interactions dangereuses.
- Passage progressif à un modèle basé sur le conteneur et non les racks.
- Nouveau quai n°6 : dernier quai possible, livraison prévue : **début 2028**, 260 m de long.

#### **E. Grand projet : Pôle de réparation navale (2028–2031)**

- Sur 3 ha, après retrait des anciennes cuves pétrolières.
- Composants :
  - Nouveaux hangars (5000 m<sup>2</sup>),
  - Remblaiement de l'ancienne cale,
  - Modernisation des capacités de levage,
  - Acquisition d'un dock flottant civil.

Budget : 4,8 milliards XPF volet maritime et 3,7 milliards XPF volet terrestre.

**F. Nouveau bâtiment administratif** : Délocalisation vers Montaigne.

**G. Réaménagement de la place Vaïete** : Plus grande surface, végétalisation, meilleure intégration avec le terminal croisière. Travaux fin 2026 → mise en service début 2028.

**H. Nouvelle gare maritime Moorea** : Conception repensée (fort trafic véhicules). Mise en service envisagée 2032.

#### **ÉCHANGES TECHNIQUES AVEC LA DÉLÉGATION CALÉDONNIENNE** (problématiques principales)

- Finalisation du port de commerce (chantier complexe lié à la scorie).
- Repenser la croisière : Transfert vers la « petite rade », Contraintes de manœuvrabilité (tests simulateurs NZ et Norvège).
- Développement d'un pôle de maintenance navale > 1000 tonnes.
- Accueil croissant de navires scientifiques.
- Difficultés de financement (post-émeutes 2024).
- Recherche de modèles PPP (partenariats public-privé).

#### **GOVERNANCE, FINANCEMENT ET ORGANISATION**

##### **Port de Papeete :**

- Financement propre, basé sur :
  - Taxe de péage (≈ 50 % des recettes),
  - Droits de quai,
  - Valorisation du domaine.
- Très peu d'endettement historique.
- Ouverture à des emprunts récents (AFD, banques locales, BEI envisagée).
- Pas d'appel au Pays.

##### **Modèle de gestion pour le pôle naval**

Trois options envisagées :

1. Régie interne totale (peu probable).
2. Investissement public + exploitation privée (scénario privilégié).
3. Externalisation totale via filiale ou partenaire privé.

#### **COOPÉRATIONS ET PERSPECTIVES COMMUNES**

- Les deux ports sont jumelés.
- Volonté de renforcer :
  - Échanges d'études (levage, flux, planification),
  - Retours d'expérience,
  - Réflexion sur l'acceptabilité sociale de la croisière,
  - Gouvernance des chantiers navals.
  - Intérêt calédonien pour l'expérience polynésienne en matière de : gestion de croisière durable, d'optimisation foncière, de structuration de filières maritimes.

## COMPTE-RENDU DE RÉUNION AVEC LES CLUSTER MARITIME DE POLYNÉSIE FRANÇAISE

### Contexte territorial et maritime

Le territoire compte **118 îles** desservies par environ **25 bateaux** exploités par une **quinzaine d'armateurs**. La flotte connaît un problème de **vieillesse** qui est en cours de résolution depuis quelques années.

### Relations institutionnelles

Le cluster maritime entretient des relations régulières avec les pouvoirs publics :

- Déjeuner prévu **dans deux semaines** avec le **haut-commissaire**
- Consultations fréquentes avec l'ensemble des services gouvernementaux : **ministère de l'équipement, ministère des ressources marines, ADP AM, direction des ressources marines, direction de l'environnement (DIREN)**

### Aire Marine Protégée (AMP)

Un dossier majeur en cours concerne le passage en **AMP**, faisant du territoire la **plus grande AMP au monde** avec **4,8 millions de kilomètres carrés**. Ce projet génère des **conflits d'usage** concernant le zonage, la protection et l'exploitation, notamment pour la **pêche autochtone**.

### Chantier Naval du Pacifique Sud

#### Historique

- Société familiale créée il y a 35 ans en association avec les chantiers de Piriou (Concarneau, Finistère)
- Deux périodes d'activité : construction neuve puis réparation navale

#### Construction neuve (période passée)

- Construction de thoniers et bateaux de pêche
- Six bateaux construits pour Nain-Vivant en Calédonie (thoniers de 21 mètres) en 1998-1999
- Dernier bateau sorti en 2005
- 43 thoniers commandés au total par la SEML, dont 18 en Chine et Corée (échec) et le reste localement, dont 10 chez ce chantier entre 2000 et 2005

#### Reconversion

- Arrêt de la construction neuve suite aux commandes en Chine et Corée
- Reconversion dans la réparation navale, maintenance industrielle, tôlerie, chaudronnerie, soudure, tuyauterie
- Matériaux : acier, aluminium, inox
- Activité : 70% naval, 30% terrestre (énergie, BTP)

#### Infrastructure actuelle

- Atelier de 1 080 m<sup>2</sup> (anciennement 2 000 m<sup>2</sup>)
- 500 m<sup>2</sup> de parking et stockage
- Hauteur sous panne limitée
- Ponts roulants de 1 tonne (souhaite 2, 5 et 10 tonnes dans le nouvel atelier)

### Projet de réaménagement portuaire

**Zone concernée** : Réaménagement prévu à l'emplacement des anciennes citernes pétrolières pour créer un pôle de réparation navale.

**Équipements prévus** : Travel lifts (élévateurs à bateau) : 100 tonnes et 300-350 tonnes, Dock flottant : deux options = 4 000 tonnes ou 9 000 à 10 000 tonnes (option privilégiée par le cluster)

#### Dock actuel

- Dock de la marine : 3 800 tonnes
- En service depuis 50 ans (arrivé en 1975)
- Monte tous les bateaux sauf l'Armi 5 (dessert les Marquises), obligé d'aller se faire caréner à l'étranger (Valparaiso, Chili)

**Flotte de pêche** : Situation actuelle

- 13 bateaux actuellement
- 82 tonnes en exploitation
- 8 790 tonnes de bateaux au total

**Objectifs** : Atteindre **100 bateaux d'ici 2030**

**Historique**

- Période de difficulté : 12 bateaux
- Restructuration : réduction à 8 bateaux
- Période 2005-2011 : restructuration complète de la flotte

**Défiscalisation**

- Arrêt de la défiscalisation suite au fiasco des constructions asiatiques
- Reprise en 2017 avec le schéma directeur de la pêche hauturière (initiative gouvernementale, financée par l'AFD)
- Construction navale de thoniers relancée depuis 2018-2019

**Autres acteurs du secteur**

**Techni Marine**

- Deux travel lifts : 70 tonnes et 300 tonnes
- Spécialisé dans la plaisance et la pêche
- Racheté par le groupe Inimini (armateur à la pêche)

**Nautisport Industri (Taravao)**

- Présidée par Maëlie Faugera (première vice-présidente du cluster)
- Activités : charpente métallique et construction navale
- Construction de bateaux en aluminium jusqu'à 25 mètres
- Clientèle : flotte de pêche locale, hôteliers, centres de plongée

**Clientèle du chantier**

**Naval (100% industriel)**

- Port de pêche (flotte de pêche)
- Flotte de commerce
- Marine nationale (plus gros client)
- Navires de servitude : remorqueurs, bateaux administratifs
- Ferries inter-îles

**Terrestre**

- EDT (équivalent EEC)
- Secteur oil and gas (pétroliers)
- BTP (en back-up)
- TSP (bennes à ordures ménagères)

**Société du Port de Pêche Papeete (S3P)**

- Société d'économie mixte
- 85% d'actionnaires publics
- Gestion du port de pêche

**Observations techniques**

- Sablage effectué principalement par PRP (Entreprises polynésiennes de peinture et de revêtement)
- Validation en cours de scories de nickel brevetées et estampillées aux États-Unis.

## PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU CMNPR

Le CMNPR est un établissement public à caractère administratif dont la mission principale est la formation professionnelle des métiers de la mer. Les domaines de compétence couvrent :

- La pêche
- La marine marchande
- Le yachting
- La production, traitement et conservation des produits de la mer
- La plongée professionnelle

### Infrastructure

Le site principal est situé à Arue avec une superficie de près de 7000 m<sup>2</sup>, comprenant :

- Deux bâtiments pour l'administration et les cours (1275 m<sup>2</sup>)
- Un internat au bord de mer sur deux étages
- Évolution significative depuis l'ancien SEMNPF qui ne disposait que de 400 m<sup>2</sup> avec deux salles de cours

Un second site a été ouvert récemment à Punaauia, à la Marina Taïna, avec près de 1000 m<sup>2</sup> comprenant 2 salles de cours, 2 bureaux et 4 salles d'atelier.

Conditions d'accueil et volume d'activité

**Critères d'admission** : Âge minimum : 18 ans et niveau requis : savoir lire et écrire (aucun diplôme exigé)

### Volume de stagiaires

- Entre 500 et 700 stagiaires accueillis chaque année
- 500 stagiaires en 2025
- Prévision de 600 stagiaires pour 2026

### Catégories de stagiaires et modalités de financement

- Demandeurs d'emploi (environ 30%)
- Inscription gratuite prise en charge par le CMNPR
- Indemnité mensuelle versée par le CMNPR : 100 000 francs pour les plus de 30 ans
- 80 000 francs pour les moins de 30 ans

### Marins pêcheurs débarqués

- Inscription gratuite ou prise en charge par le fonds paritaire de gestion
- Le fonds paritaire est alimenté par un prélèvement obligatoire de 0,5% sur tous les salaires (charge patronale)
- Indemnités mensuelles versées soit par le CMNPR, soit par le fonds paritaire

#### **Détenteurs de cartes CAPL valides**

- Bénéficiaire de 90% de réduction (paient seulement 10%)
- Exemple : pour une formation à 111 000 francs, ils paient 11 000 francs
- Pas d'indemnité mensuelle

#### **Pêcheurs lagunaires**

- Exonération de 90% des frais d'inscription
- Formation de 6 mois coûtant 234 000 francs, ils paient 23 000 francs
- Indemnité mensuelle pendant les 6 mois de formation

#### **Salariés et patentés**

- Paiement de la totalité des frais d'inscription au début de la formation
- Prise en charge possible par le fonds paritaire de gestion
- Pas d'indemnité

**Volontaires du RSMA (environ 10% des formations) :** inscription gratuite prise en charge par le SMMPF et pas d'indemnité (déjà versée via le RSMA)

#### **Formations dans les îles**

Volume d'activité 2025 : 174 personnes formées dans les îles (sur 500 stagiaires au total)  
Ce qui représente plus du tiers de l'activité totale. Îles desservies : Australes, Tuamotu, Gambiers, Marquises, îles Sous-le-Vent (Île la plus éloignée : Réao (350 habitants, 5 heures d'avion))

#### **Principales formations proposées dans les îles**

##### **Certificat de Pilote Lagunaire (CPL)**

- Durée : 7 semaines (ou 6 semaines selon les modules)
- Coût : 111 500 francs
- Activités couvertes : conduite de navire pour activités touristiques, transport de passagers, transport de touristes, pêche, culture marine, transport de produits
- Navires jusqu'à 17 mètres
- Zone d'activité : lagon et jusqu'à 2000 milles en dehors du récif
- Créé en 2013-2014

##### **Certificat de Pilote Lagunaire - Passagers et Cultures Marines (CPL-PCM)**

- Tronc commun avec le CPL (modules 1, 2 et 3 identiques)
- Module spécifique pour transport de passagers uniquement
- Dans les îles, les deux formations sont proposées simultanément

### **Organisation logistique**

- Les formateurs sont envoyés sur place (rotation tous les deux semaines maximum)
- Coût d'une formation délocalisée : entre 3 et 5 millions de francs
- 10 îles desservies en 2025
- Exemple de coût de transport : billet pour Réao à 80 000 francs aller-retour

### **Importance des certifications**

- Préalable obligatoire pour les assurances
- Exigence de RTI (cahier séjour dans les îles)
- Condition d'accès au DAPL (Dispositif d'Aide à la Pêche Lagonaire) pouvant aller jusqu'à 2 millions de francs pour bateaux, remorques et moteurs

### **Offre de formation 2025**

- Marine marchande : Certificat de Matelot pont : 80 stagiaires en 2025, 100 prévus en 2026
- Capitaine 200 : 48 stagiaires en 2026
- Capitaine 500
- OSCQP : prévu en août 2026, puis tous les deux ans
- Capitaine 3000 : prévu en 2027
- Capitaine illimité : prévu en 2027 avec le NSF

**Formations spécifiques** : Revalidations tous les 5 ans : près de 200 personnes

**Mécanique** : 32 personnes formées en 2025 (250 et 750 kW) - Projet : Officier chef de quart machine en 2027

**Tourisme** : 154 stagiaires en CPL - Projet : formation d'accompagnateur en randonnée aquatique

**Pêche** : 5 marins pêcheurs (équivalences) - Brevet de capitaines de pêche côtière : 32 stagiaires en 2025 - Capitaine de thonier : 16 stagiaires en 2025

**Plongée professionnelle** : 40 diplômés prévus en 2026 - Formations destinées aux scientifiques (CRIOB, CNRS) et travaux sous-marins - Diplôme régi par le Code du travail polynésien - Convention signée avec le CAP de Trébédan pour mise en place du CAH et revalidations - Centre dédié à Punauia - Projet de révision des textes (datant de 40 ans)

**Greffeurs** : 18 stagiaires en 2025 - 50 greffeurs locaux formés en trois ans - Formation développée suite à la pandémie pour remplacer les 350 greffeurs chinois annuels

### **Autres formations**

- Échantillonneurs : collecte de données scientifiques sur la pêche (espèces, sexe, taille, poids) pour élaborer des plans de gestion
- Pépinière : formation nouvelle

### **Financement et budget**

#### **Subventions**

- 3 millions d'euros annuels de la Polynésie (en augmentation)
- 40 000 euros de l'État
- 60 000 dollars de The Nature Conservancy (pour formations environnement)

#### **Recettes propres**

- Frais d'inscription
- Location de l'internat : 22 000 francs par mois pour un demandeur d'emploi
- Location des salles de cours (forte demande)

### **Évolution de la structure**

- **Ressources humaines** : Passage de 18 agents à 31 agents en 5 ans
- **Projets d'expansion** : Ouverture possible d'une troisième antenne sur l'île de Mani
- **Cadre réglementaire** : Trois niveaux de certification

1. **Niveau État** : titres STCW

2. **Niveau Polynésie** : DEPAM (Direction Polynésienne des Affaires Maritimes) pour pêche et tourisme ; DGS (Direction de la Jeunesse et des Sports)

3. **Niveau CMNPR** : plongée professionnelle (Code du travail) - le CMNPR est l'organisme d'agrément



# Les Schémas Directeurs

---

2022-2032

*Un Port moderne et efficient,  
au service du développement durable de la Polynésie française*

# Sommaire



1. Les principales missions du Port Autonome
2. Les circonscriptions portuaires & infrastructures clés
3. Les trafics commerciaux
4. Les investissements et projets d'avenir
5. Les défis & perspectives



1.

# LES PRINCIPALES MISSIONS

---

PORT AUTONOME DE PAPEETE



## Services maritimes

Mettre en place et gérer l'ensemble des services publics nécessaires à la circulation maritime et à l'activité portuaire de la Polynésie française (gestion des navires et suivi des marchandises – guichet FETIA)

## Échanges facilités

Mettre en œuvre des moyens humains et des infrastructures spécialisées, destinés à faciliter les échanges maritimes internationaux et interinsulaires

## Travaux portuaires

Réaliser tout travaux d'envergure concourant à l'activité économique du port

## Entretien navires

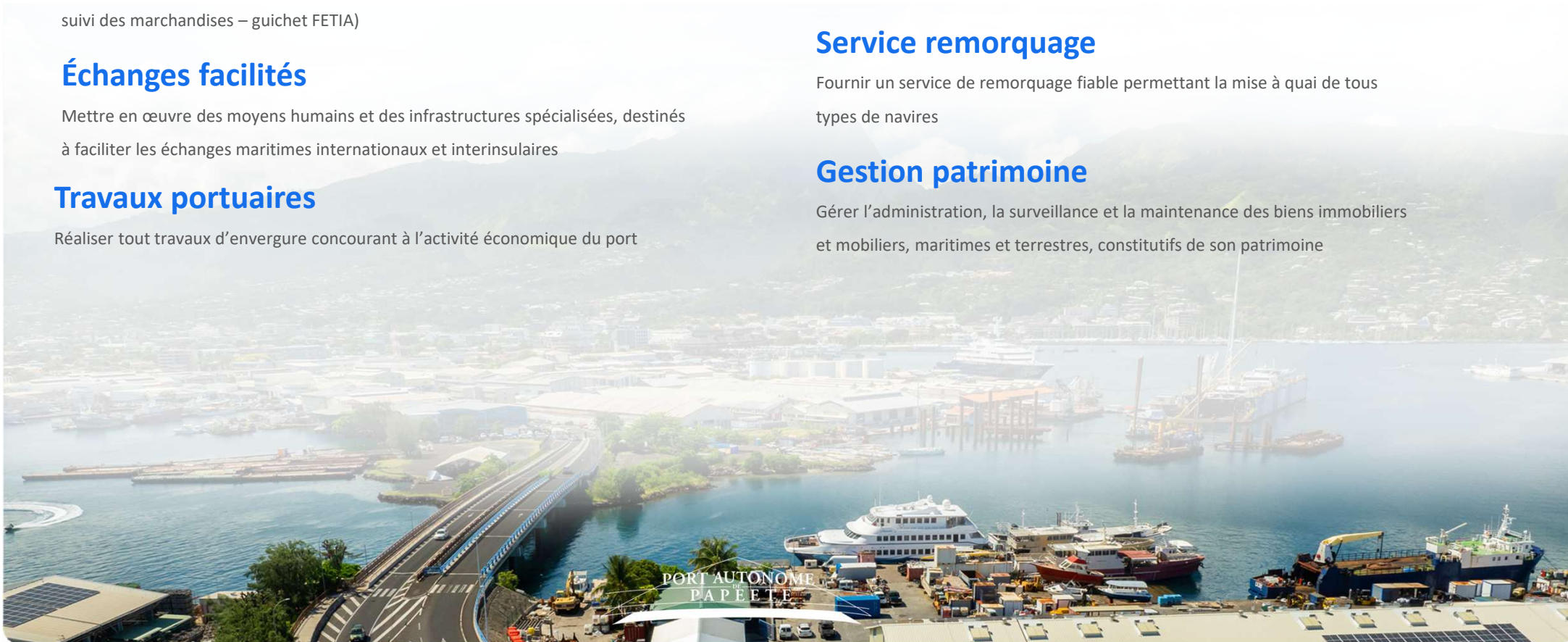
Mettre à disposition une cale de halage et assurer la mise à sec des navires pour leur entretien <800 tonnes

## Service remorquage

Fournir un service de remorquage fiable permettant la mise à quai de tous types de navires

## Gestion patrimoine

Gérer l'administration, la surveillance et la maintenance des biens immobiliers et mobiliers, maritimes et terrestres, constitutifs de son patrimoine



2.

# LES CIRCONSCRIPTIONS PORTUAIRES

---

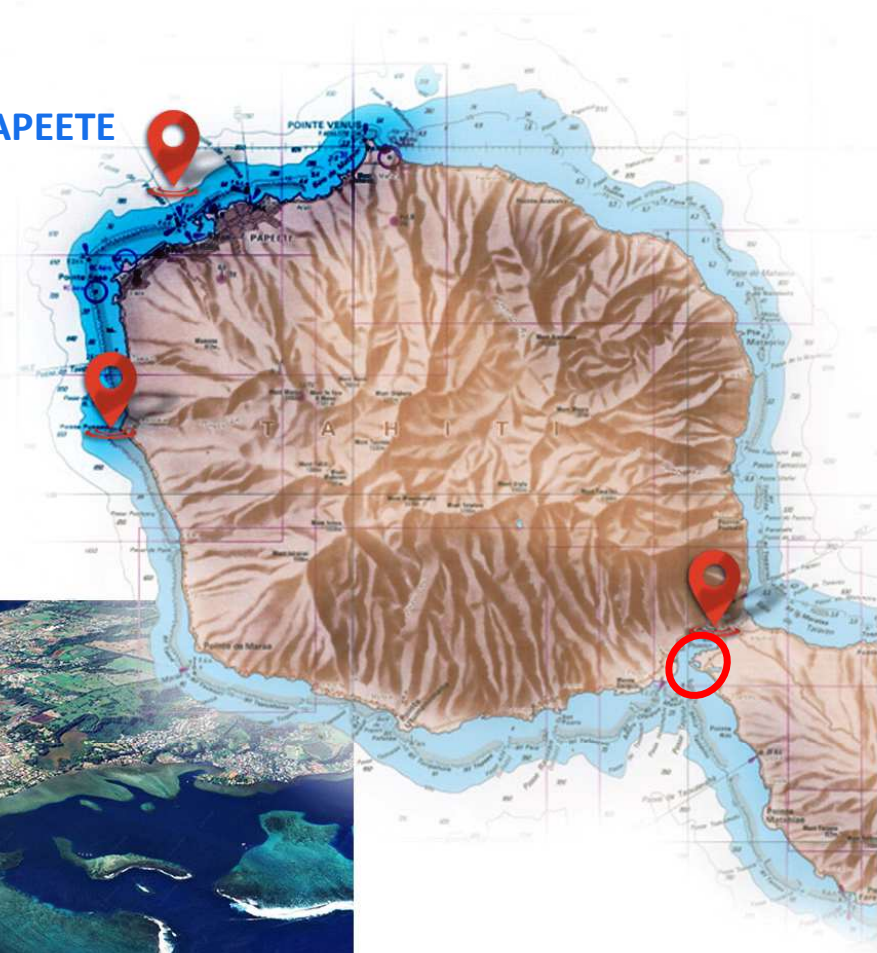
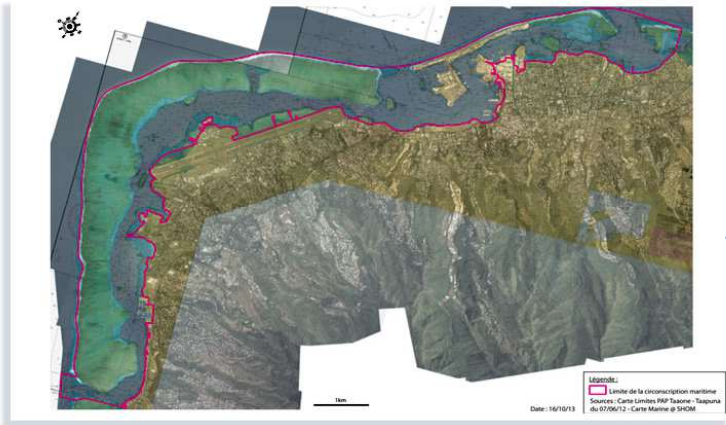
PORT AUTONOME DE PAPEETE



# TAHITI

## PORT DE PAPEETE

DE LA PASSE DE TAAPUNA  
À LA PASSE DU TAAONE



MARINA TAINA - PUNAAUIA



BAIE DE PHAETON





# RAIATEA

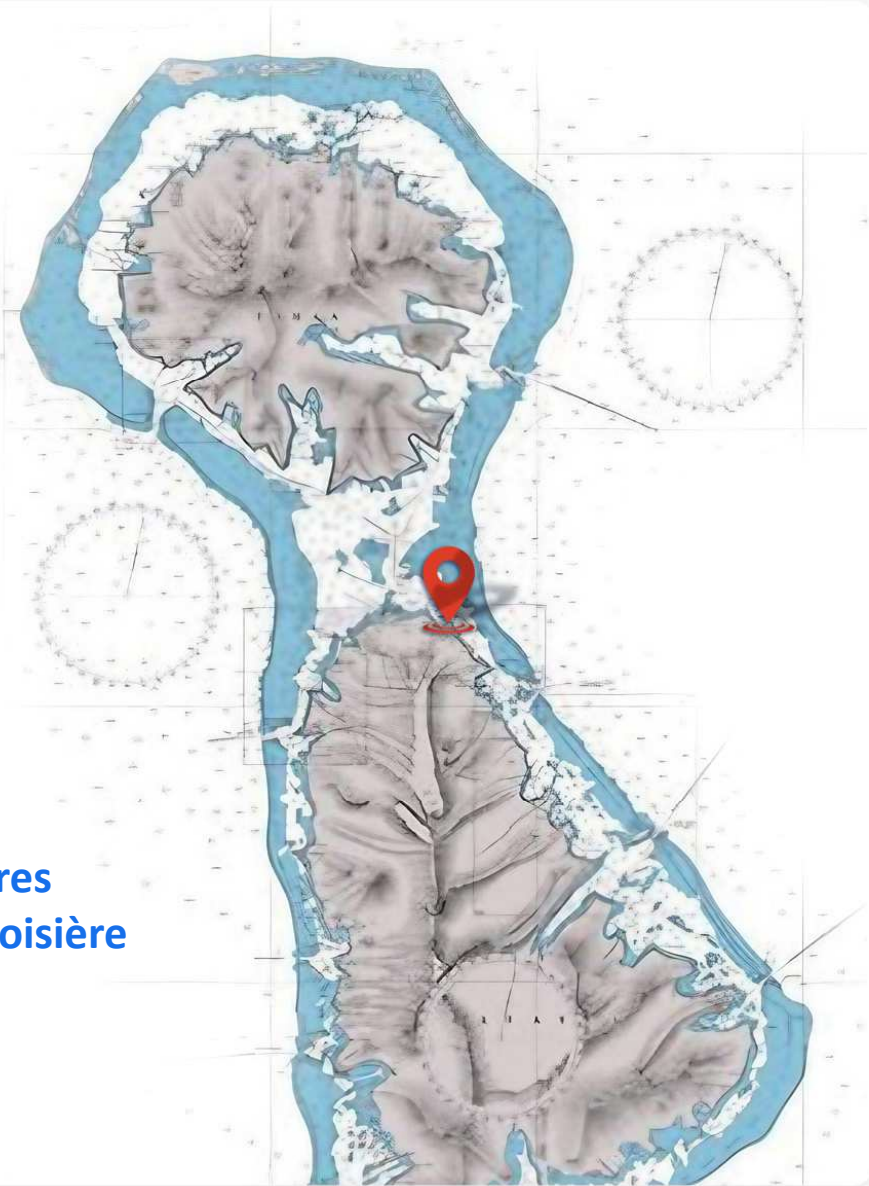


**PORT DE UTUROA**

**MARINA DE UTUROA  
MARINA DE APOOITI**



**420m de quai au service des navires  
caboteurs et des paquebots de croisière**



# LES INFRASTRUCTURES CLES

ENTREPRISES  
LOCATAIRES

192

Issues des principaux  
secteurs d'activité

PERSONNES

3600

Travaillent au quotidien sur  
le site du PAP

DOMAINE  
MARITIME

3600<sub>ha</sub>

DOMAINE  
TERRESTRE

90<sub>ha</sub>

ENTREPOTS

28500<sub>m<sup>2</sup></sub>

BUREAUX

7300<sub>m<sup>2</sup></sub>



3.

# LES TRAFICS COMMERCIAUX

---

PORT AUTONOME DE PAPEETE



# L'ACTIVITE FRET INTERNATIONAL

ESCALES (2024)

# 182

152 cargos, 9 méthaniers, 21 tankers

MARCHANDISES TRAITÉES

# 945 000 Te

Débarquements 2024 : 939 000 Te

Embarquements 2024 : 16 000 Te

Evolution : retour à la normal post pic COVID (1 019 000 Te en 2022)

HYDROCARBURES  
**413 000 Te**

CONTENEURS  
**410 000 Te**

VRACS SOLIDES  
**122 600 Te**

VÉHICULES  
**8 700 Te**



# L'ACTIVITE FRET INTER - ILES

ESCALES (2024)

# 754

Hors navettes Tahiti-Moorea

NAVIRES

# 20

A destination  
des îles Polynésiennes

CROISSANCE MOYENNE

# +1%/AN

Ces 10 dernières années

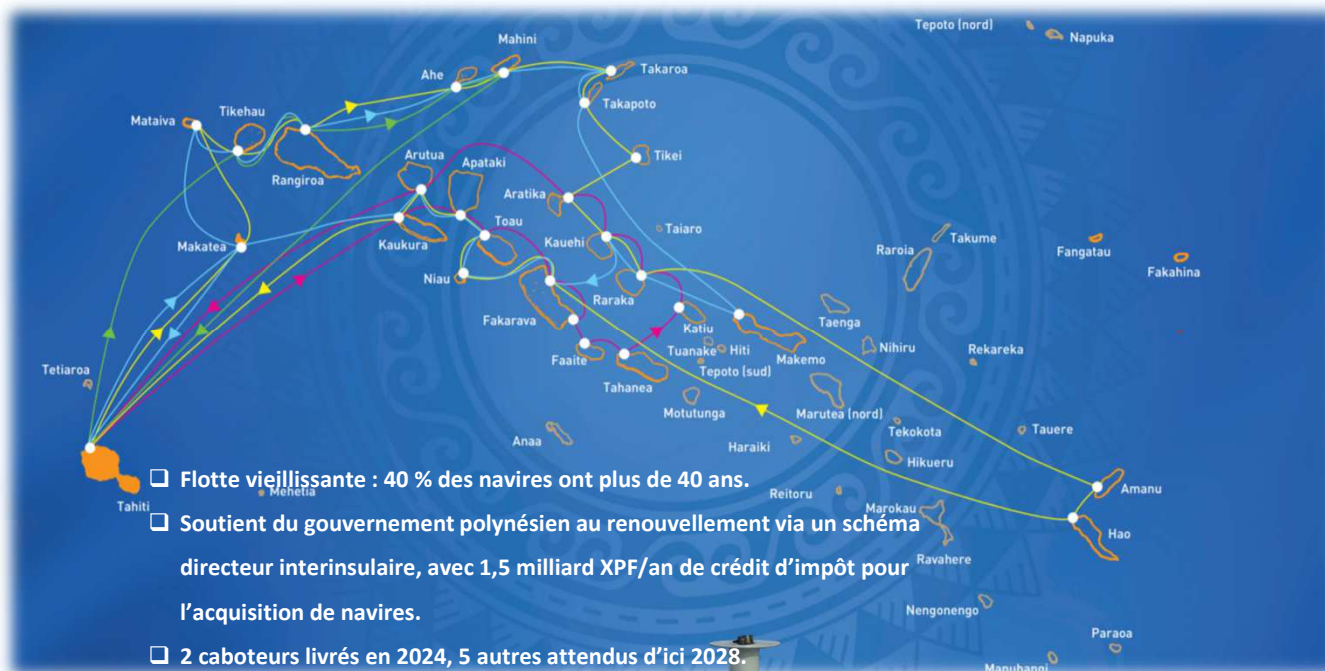
MARCHANDISES TRAITÉES

# 447 000 Te

Débarquements 2024 : 74 000 Te

Embarquements 2024 : 373 000 Te

**1/3 du fret international transbordé  
à destination des îles**



# L'ACTIVITE CROISIERE AU TERMINAL DE PAPEETE

ESCALES 2024

191

105 escales des navires tête de ligne  
+ 86 escales transpacifiques

Fréquentation stable ces  
3 dernières années

PASSAGERS 2024

120.000

2024 ANNEE RECORD

+20%



# L'ACTIVITE FERRY SUR LA GARE MARITIME DE PAPEETE

ESCALES (2024)

6388

PASSAGERS

2M/AN

EQUIVALENT BASTIA OU TOULON

97%

DU TRANSPORT PASSAGERS INTERINSULAIRE

MARCHANDISES TRAITÉES

150 000 Te

6 navires pour 4 armateurs

Soit 1/3 du fret interinsulaire



# L'ACTIVITE MARINA SUR TAHITI, MOOREA ET RAIATEA

5

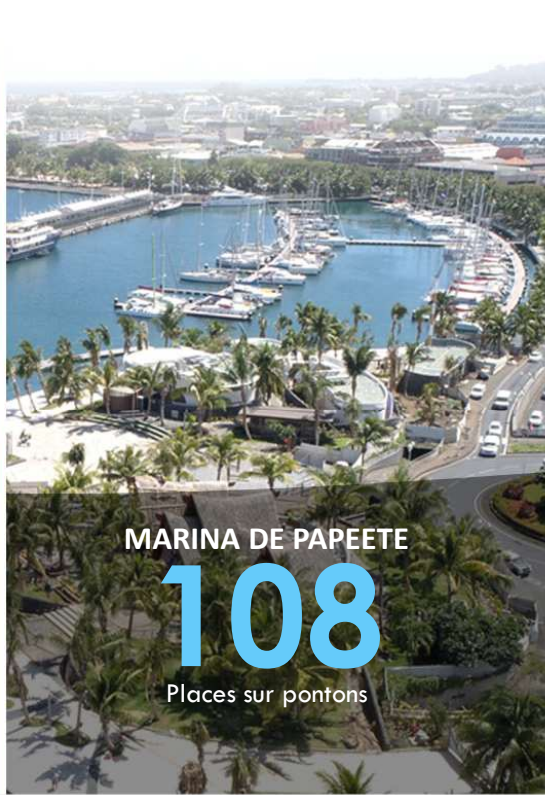
MARINAS

94%

DE TAUX D'OCCUPATION

198

ESCALES DE YACHTS  
(>24m)



# PECHE LOCALE (captures dans ZEE)

Secteur dynamique et important pour l'économie polynésienne

## 7400 Te

Débarquées en 2024 (+60% par rapport à 2020)

ESCALES (2024)

## 500

NAVIRES PALANGRIERS

## 80

## 5

Sociétés de mareyages :

80% Conso locales

20% export

# PECHE INTERNATIONALE (captures hors ZEE)

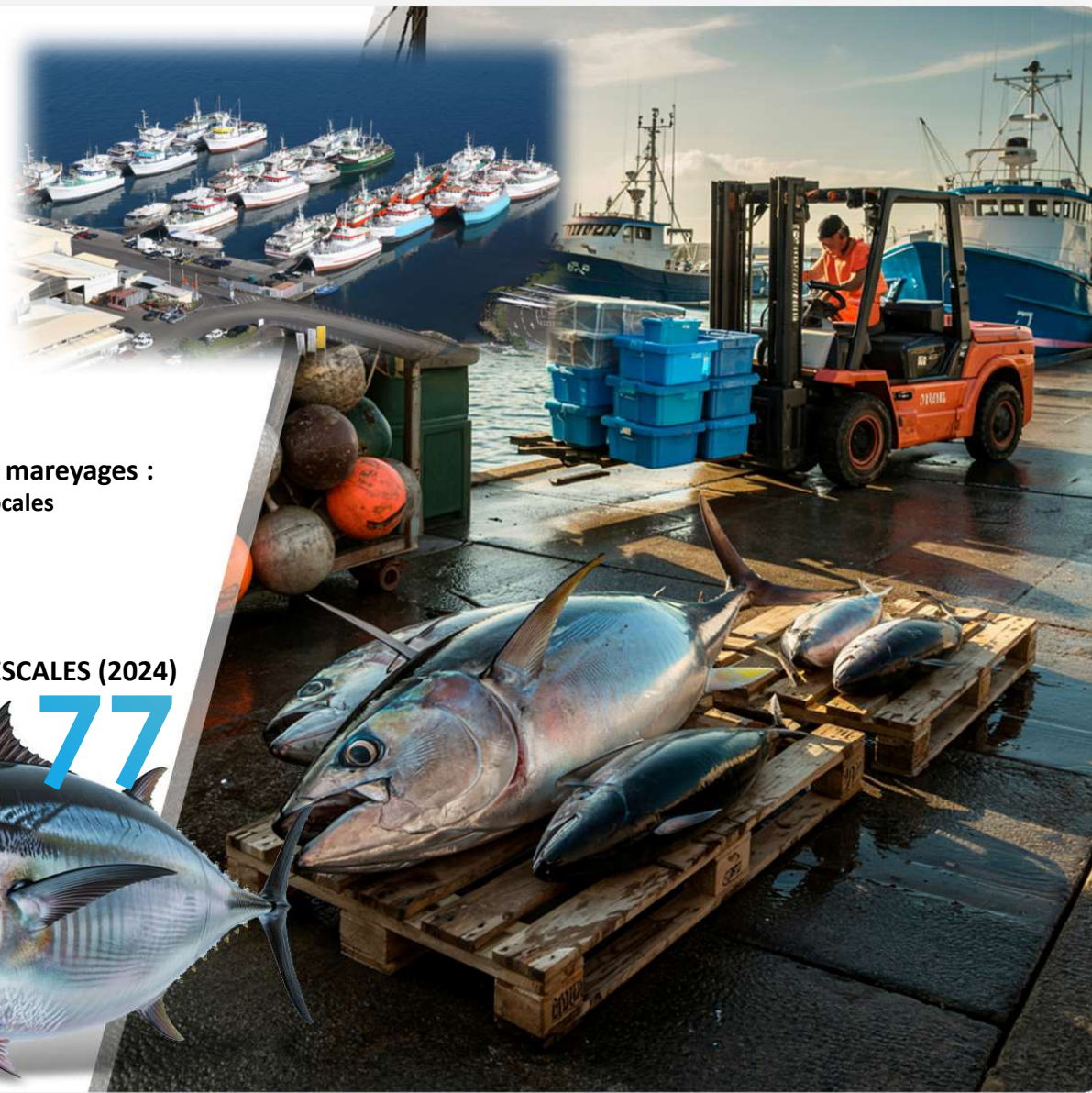
## 1700 Te/an

POISSONS CONGELÉS TRANSBORDES

Trafic en voie de reprise, mais encore loin des niveaux atteints en 2019 (10 000 Te débarquées pour 146 escales)

ESCALES (2024)

## 77



4.

# LES INVESTISSEMENTS & PROJETS D'AVENIR

SCHEMA DIRECTEUR 2022-2032 PORT AUTONOME

-

SCHEMA DIRECTEUR 2025-2030 PORT DE PECHE



## Objectifs

- Adapter le port à la croissance du trafic maritime et rationaliser l'utilisation de son domaine
- Répondre aux besoins des différentes filières portuaires : trafic international / interinsulaire, croisière, plaisance, pêche...
- S'intégrer avec la capitale et son environnement : problématiques de congestion, de pollution, de sécurité...

## Moyens

Montant total voté en CA : 26 milliards FCP

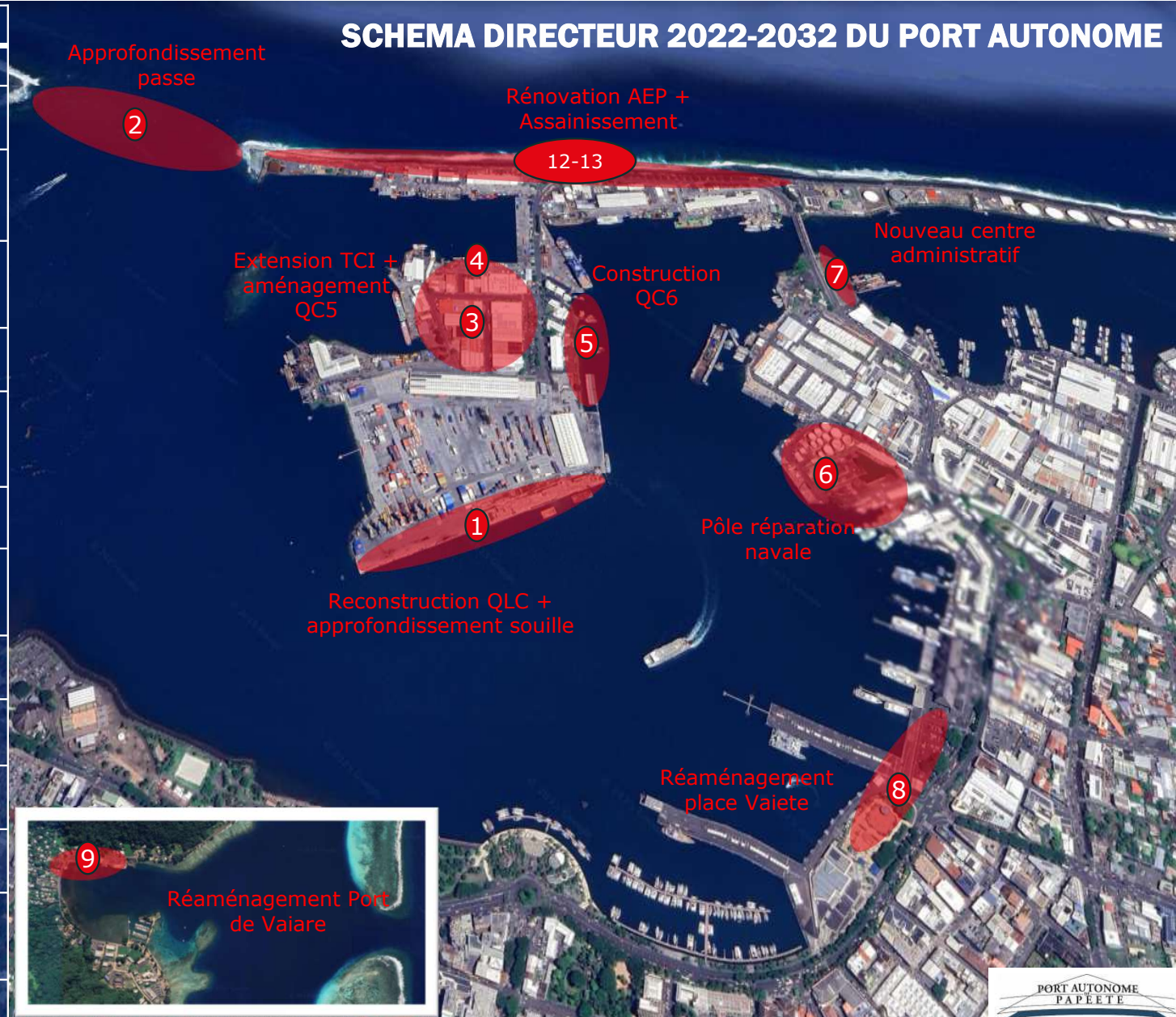
40% des opérations financées à travers d'emprunts déjà souscrits

## Chronologie

- => avril 2021 – juin 2023 : Etude du schéma directeur et consultation de la communauté portuaire
- => 6 décembre 2022 : Présentation au conseil portuaire
- => 21 février 2023 : Adoption par le Conseil d'Administration du Port autonome de Papeete
- => 15 mars 2023 : Délibéré en séance du conseil des Ministres du Gouvernement de la PF
- => 16 mars 2023 : Rendu exécutoire par arrêté 419/CM
- => 21 mars 2023 : Publication au JOPF

# SCHEMA DIRECTEUR 2022-2032 DU PORT AUTONOME

Opérations	Avancement		
	Etudes	Travaux	Achevé
1- Reconstruction du quai long court	✓	✓	
2- Approfondissement de la passe et nivellement de la souille du quai long court	✓		
3- Extension et optimisation du terminal de commerce international	✓		
4- Réaménagement quai de cabotage n°5	✓		
5- Construction du quai de cabotage n°6 et aménagement terre-pleins	✓	✓	
6- Pôle de réparation navale	✓		
7- Nouveau centre administratif du Port Autonome	✓		
8- Réaménagement place Vaiete	✓		
9- Réaménagement du port de Vaiare	✓		
10- Construction du terminal de croisière international	✓	✓	✓
11- Clôture du port de commerce	✓	✓	✓
12- Rénovation du réseau d'alimentation en eau potable de Motu Uta	✓	✓	
13- Assainissement Motu Uta	✓		



# RECONSTRUCTION DU QUAI LONG COURS (QLC 459m)

Objectif: accueil navires 5500 evp

## CONTEXTE

- Plus de 150 escales/an
- Ouvrage de + de 60 ans
- Stabilité affectée par la corrosion
- Approfondissement de la souille impossible en l'état

## DESCRIPTION

- Reconstruction complète tout en maintenant l'exploitation du terminal
- Battage rideau mixte à 2m en avant de l'existant
- Ancrage par tirants sur rideaux de palplanche en arrière

## PLANNING

- Phase 1 :  
jan 2023 - fev 2025
- Phase 2:  
mars 2025–dec 2026

## COÛT

**4453 Mpxf**  
25% fonds propres  
75% sur emprunts  
(AFD / Banque des  
Territoires / Pool  
bancaire local)

# APPROFONDISSEMENT DE LA PASSE, NIVELLEMENT DE LA SOUILLE DU QLC ET RENFORCEMENT DES BERGES TOATA

Objectif: accueil navires de tirant d'eau 13,5m (5500 evp au lieu de 3500 evp aujourd'hui)



## CONTEXTE

OMI impose -40 % d'émissions d'ici 2030  
Navires plus grands (TE 13,5m et 5500 evp)  
Passe actuelle (12,5 m) limite 1/3 des porte-conteneurs.  
Risque de feederisation via NZ : +3 semaines de transit, hausse des coûts à l'import, hausse du coût de la vie en PF

## DESCRIPTION

- Passe : prof. 12,5m => 14,8m élarg. +20m
- Nivellement souille QLC : prof. 11m=>14,5m
- Renforcement des berges en face de la passe

## PLANNING

Passe 2027  
Souille QLC 2027  
Berges Nov 2026 – mars 2027

## COÛT

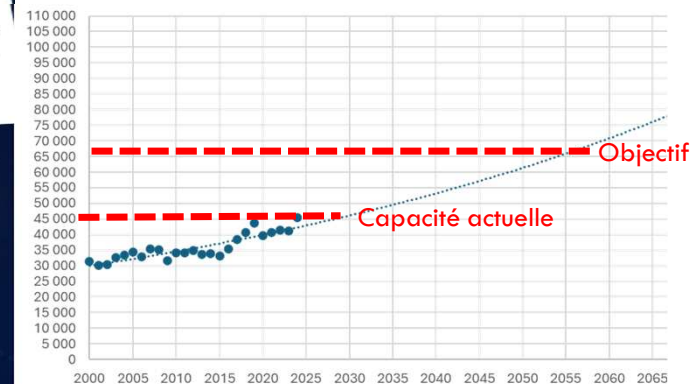
Passe 2496 Mxpf  
Souille 257 Mxpf  
Berges 290 Mxpf  
Total 3043 Mxpf

# EXTENSION DU TERMINAL DE COMMERCE INTERNATIONAL

Objectif: sécuriser l'approvisionnement du Pays pour les prochaines décennies



Evolution du trafic (conteneurs EVP débarqués)



## CONTEXTE

Un terminal conçu il y a 50 ans pour une population 2 fois inférieure  
 Capacité actuelle : 46 000 EVP /an  
 Projection de trafic => saturation à venir  
 Objectif : porter la capacité à 66 000 EVP/an (+45%)  
 Réorganisation logistique : moins de coactivité, plus de sécurité

## DESCRIPTION

Relogement Biosécurité + aconier Cotada  
 Démolition 9300m<sup>2</sup> d'entrepôts  
 Aménagement 16000m<sup>2</sup> terre-plein + voies  
 Construction plateforme 312 reefers  
 Exploitation du potentiel photovoltaïque :15000m<sup>2</sup>  
 Construction parking silo R+1 pour 220 places.

## PLANNING

Etudes  
2026

Travaux  
2027-2030

## COÛT

3500 Mxpf

# RÉAMÉNAGEMENT QUAI DE CABOTAGE N° 5

Objectif: réduire la coactivité à quai



## CONTEXTE

1/3 du fret international est transbordé à destination des îles (373 000Te en 2024, +1% chaque année)  
Forte coactivité accidentogène, quais encombrés et manque de bureaux.

## DESCRIPTION

Prolongement quai n°5  
Démolition progressive de tous les bâtiments de QC5.  
Construction nouveau bâtiment exclusivement dédié au cabotage, avec parc conteneurs sécurisé  
Objectif = séparer les activités, pour moins de coactivité et plus de sécurité.

## PLANNING

Etudes et PCs  
2026-2028

Travaux  
2029-2032

## COÛT

1000 Mxpf



# PÔLE DE RÉPARATION NAVALE

Objectif: regrouper l'ensemble de la filière sur un même site, au cœur de la flotte Polynésienne



## CONTEXTE

Fin d'exploitation des dépôts pétroliers : terrains restitués au Port.  
Réparation navale dispersée, cale de halage obsolète, dock flottant saturé.  
En 2027, 100 % des pétroliers basculeront sur le NQP.

## DESCRIPTION

Aménagement global 3 ha  
5 000 m<sup>2</sup> de hangars + 20 000 m<sup>2</sup> de terre-plein  
Estacades pour travelifts 300 t + 75t  
Etudes en cours pour dock flottant civil >4000t  
  
Objectif : prestations techniques de qualité, à sec ou à flot

## PLANNING

Etudes 2026 -2027  
Travaux 2028-2031

## COÛT

Aménagements terrestres : 1750 Mxpf  
Aménagements maritimes : 4800Mxpf

## NOUVEAU CENTRE ADMINISTRATIF DU PORT AUTONOME

Objectif: regrouper sur un même site l'administration du port, la capitainerie, les services techniques et moyens nautiques



### CONTEXTE

Le bâtiment administratif du Port et la station de pilotage doivent être démolis pour l'exploitation de QC6

### DESCRIPTION

Construction bâtiment neuf R+2 (SDP 2000m<sup>2</sup>)  
Station de pilotage de 3 500 m<sup>2</sup> de stationnement  
Aménagements d'accès aux moyens nautiques.

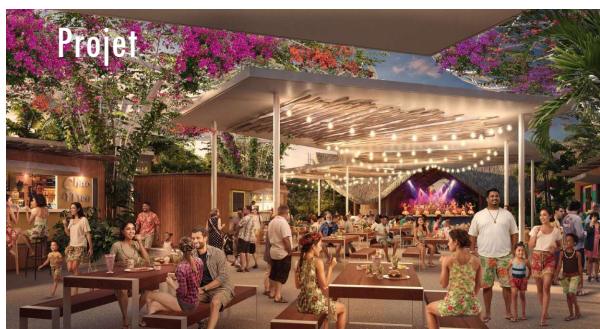
### PLANNING

2028-2030

### COÛT

900 Mxpf

# RÉAMÉNAGEMENT PLACE VAIETE



## CONTEXTE

Site à fort potentiel, peu valorisé, en plein cœur de ville.  
Dernier aménagement en front de mer après gare maritime, terminal croisière, marina et esplanade Tu Marama.

## DESCRIPTION

### Objectifs:

- Renouer le lien en la ville et le Port autonome
- Organiser des espaces paysagés de restauration, d'animations, de circulation piétonne
- Permettre l'accès aux quais (voies piétonne et piste cyclable) en l'absence de paquebots

## PLANNING

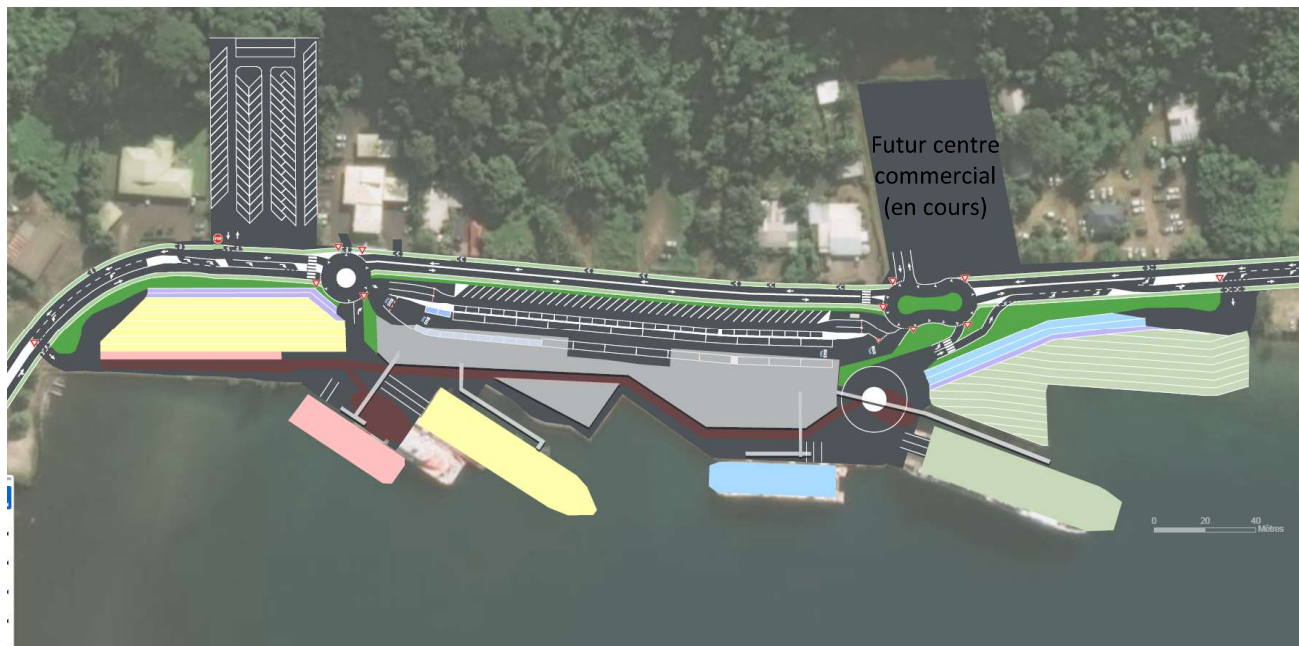
Etudes et PC  
2026

Travaux  
2027-202

## COÛT

950 Mxpf

# RÉAMÉNAGEMENT DU PORT DE VAIARE (MOOREA)



CONTEXTE	DESCRIPTION	PLANNING	COÛT
<p>2 M passagers/an (dont 20% de la pop. active de Moorea)                      150 000 t de fret                      Flux croisés PAX/VL croisés                      Capacité insuffisante, pas de zone fret, débordements fréquents.</p>	<p>Réaménagement complet :                      Augmentation de la capacité de stockage VL à embarquer                      Dissociation flux piétons/VL                      Nouvelle gare maritime en R+1                      Stationnement déplacé côté montagne</p>	<p>Etudes et PC                      2025-2027                       Travaux                      2028-2032</p>	<p>4000 Mxpf</p>

# SCHEMA DIRECTEUR DU PORT DE PÊCHE DE PAPEETE

PORT AUTONOME = AFFECTATAIRE DEPUIS JANVIER 2024

S3P = concessionnaire exploitant depuis Janvier 2024

Foncier 2,3ha – 280m<sup>2</sup> de quai – 600m de pontons  
2300 m<sup>2</sup> d'ateliers de mareyage et chambres froides publiques (+500 m<sup>2</sup> privés)  
80 navires actifs - 90% de thonidés

2024  
**7400Te**

ACTIVITÉ CROISSANTE (sur 7 ans)

**+70%**

**OBJECTIF  
du SD du Port de pêche**

**Engagement financier sur 2025-2030 :  
1500 Mxpf**



- Renforcer les performances économiques, techniques, sanitaires et environnementales du port de pêche
- Moderniser les infrastructures dans une logique d'efficacité et d'éco-responsabilité
- Améliorer les conditions de travail des professionnels
- Étendre le port pour accompagner le développement des pêches lagunaires, côtières et hauturières
- Créer un pôle d'excellence de la pêche polynésienne

5.

# LES DÉFIS & PERSPECTIVES

---

PORT AUTONOME DE PAPEETE



## ✓ Renforcement de la sécurité-sureté et de l'approche service au client

- Audit de Sureté effectué sur le 1er trimestre 2025
- Basculement du déchargement des pétroliers en entrée du Port (et non plus au centre de la rade de Papeete)
- Projet de certification ISO 9001 démontrant l'engagement du PAP dans une démarche d'amélioration continue de ses pratiques et ses services

## ✓ Développement durable – « Port Vert 2030 »

- Schéma Directeur De la Transition Énergétique et Ecologique du PAP (SDTEE) réalisé en 2021, fixant des plans d'actions autour de 4 thématiques : gestion des déchets, transition énergétique, eaux usées, mobilité
- Dans le cadre du SDTEE, plusieurs études co-financées par le Fonds Outre-mer 5.0 (FOM) sont en cours :
  - ° Etudes de faisabilité technico-financière de l'alimentation électrique des navires à quai – 2025/2026
  - ° Etudes de dépollution des eaux de la rade incluant un plan de gestion des eaux industrielles – 2025/2026
  - ° Etudes sur la mise en œuvre d'une politique RSE au PAP – 2024/2025

## ✓ Stratégie de croissance

- Digitalisation des process portuaires – 2024/2025/2026
- Refonte des tarifs d'amodiations – 2025/2026
- Prise en gestion de l'ensemble des marinas sur Tahiti, Moorea et Raiatea – 2025/2026
- Création d'un pôle d'excellence de la réparation navale – 2025/2030
- Partenariat renforcé avec les Forces Armées pour le transfert des activités de l'actuel dock flottant – 2026/2030

