

**Schéma directeur d'aménagement 2022 – 2032**

**Liste des opérations**

**Port autonome de Papeete**

**02 février 2023**

## Table des matières

1. Opération n°1 : Reconstruction du Quai au Long Cours .....	5
1.1. Contexte .....	5
1.2. Objectif .....	5
1.3. Description de l'opération.....	5
1.4. Estimation prévisionnelle .....	6
1.5. Planning .....	6
2. Opération n°2 : Approfondissement de la passe et de la souille du Quai au Long Cours.....	7
2.1. Contexte .....	7
2.2. Objectif .....	7
2.3. Description de l'opération.....	7
2.4. Estimation prévisionnelle .....	8
2.5. Planning .....	8
3. Opération n°3 : Extension et optimisation du terminal de commerce international .....	9
3.1. Contexte .....	9
3.2. Objectif .....	9
3.3. Description de l'opération.....	9
3.4. Estimation prévisionnelle .....	11
3.5. Planning .....	11
4. Opération n°4 : Construction du quai de cabotage n°6 et aménagement des terre-pleins .....	12
4.1. Contexte .....	12
4.2. Objectif .....	12
4.3. Description de l'opération.....	12
4.4. Estimation prévisionnelle .....	13
4.5. Planning .....	13
5. Opération n°5 : Aménagement des quais de cabotage.....	14
5.1. Contexte .....	14
5.2. Objectif .....	14
5.3. Description de l'opération.....	14
5.3.1. Phase Pilote : Aménagement du QC5.....	14
5.3.2. Aménagement des autres quais de cabotage existants.....	16
5.4. Estimation prévisionnelle .....	16
5.5. Planning .....	16
6. Opération n°6 : Aménagement du port de Vaiare .....	17
6.1. Contexte .....	17

6.2.	Objectif .....	18
6.3.	Description de l'opération.....	18
6.4.	Estimation prévisionnelle .....	18
6.5.	Planning.....	18
7.	Opération n°7 : Construction du Terminal de Croisière International.....	19
7.1.	Contexte .....	19
7.2.	Objectif .....	19
7.3.	Description de l'opération.....	19
7.4.	Estimation prévisionnelle .....	20
7.5.	Planning.....	20
8.	Opération n°8 : Aménagement de la marina du Village Tahitien .....	21
8.1.	Contexte .....	21
8.2.	Objectif .....	21
8.3.	Description de l'opération.....	21
8.4.	Estimation prévisionnelle .....	22
8.5.	Planning.....	22
9.	Opération n°9 : Port à sec Papeava.....	23
9.1.	Contexte .....	23
9.2.	Objectif .....	23
9.3.	Description de l'opération.....	23
9.4.	Estimation prévisionnelle .....	24
9.5.	Planning.....	24
10.	Opération n°10 : Aménagement de la marina de Uturoa .....	25
10.1.	Contexte .....	25
10.2.	Objectif .....	25
10.3.	Description de l'opération.....	25
10.4.	Estimation prévisionnelle .....	26
10.5.	Planning.....	26
11.	Opération n°11 : Aménagement d'un pôle de réparation navale.....	27
11.1.	Contexte .....	27
11.2.	Objectif .....	27
11.3.	Description de l'opération.....	27
11.4.	Estimation prévisionnelle .....	28
11.5.	Planning.....	29
12.	Opération n°12 : Clôture du port de commerce .....	30
12.1.	Contexte .....	30

12.2.	Objectif .....	30
12.3.	Description de l'opération.....	30
12.4.	Estimation prévisionnelle .....	31
12.5.	Planning .....	31
13.	Opération n°13 : Réaménagement de la zone sud pont de Motu Uta et nouveau centre administratif.....	32
13.1.	Contexte .....	32
13.2.	Objectif .....	32
13.3.	Description de l'opération.....	32
13.4.	Estimation prévisionnelle .....	33
13.5.	Planning .....	33
14.	Opération n°14 : Rénovation de la place Vaiete et aménagement du front de mer de Papeete jusqu'à la gare maritime de Papeete .....	34
14.1.	Contexte .....	34
14.2.	Objectif .....	34
14.3.	Description de l'opération.....	34
14.4.	Estimation prévisionnelle .....	34
14.5.	Planning .....	35
15.	Opération n°15 : Rénovation du réseau d'alimentation en eau potable (AEP) de Motu Uta.....	36
15.1.	Contexte .....	36
15.2.	Objectif .....	36
15.3.	Description de l'opération.....	36
15.4.	Estimation prévisionnelle .....	37
15.5.	Planning .....	37
16.	Opération n°16 : Assainissement .....	38
16.1.	Contexte .....	38
16.2.	Objectif .....	38
16.3.	Description de l'opération.....	38
16.4.	Estimation prévisionnelle .....	39
16.5.	Planning .....	39

# 1. Opération n°1 : Reconstruction du Quai au Long Cours

## 1.1. Contexte

Le Quai au Long Cours (QLC) aura 57 ans cette année. La durée de service habituellement préconisée pour ce type d'ouvrage est de 50 ans. L'étude de la structure existante démontre que :

- 1) Compte tenu de l'état de corrosion, la stabilité du quai existant est inférieure aux valeurs habituelles préconisées ;
- 2) L'approfondissement est impossible en l'état.

En conséquence, la structure existante du QLC pose un risque à l'exploitation du quai. Le PAP restreint d'ailleurs actuellement la pose des patins de grue des acconiers sur une bande de 3 à 5 ml à partir du bord à quai sur laquelle la pose est interdite.

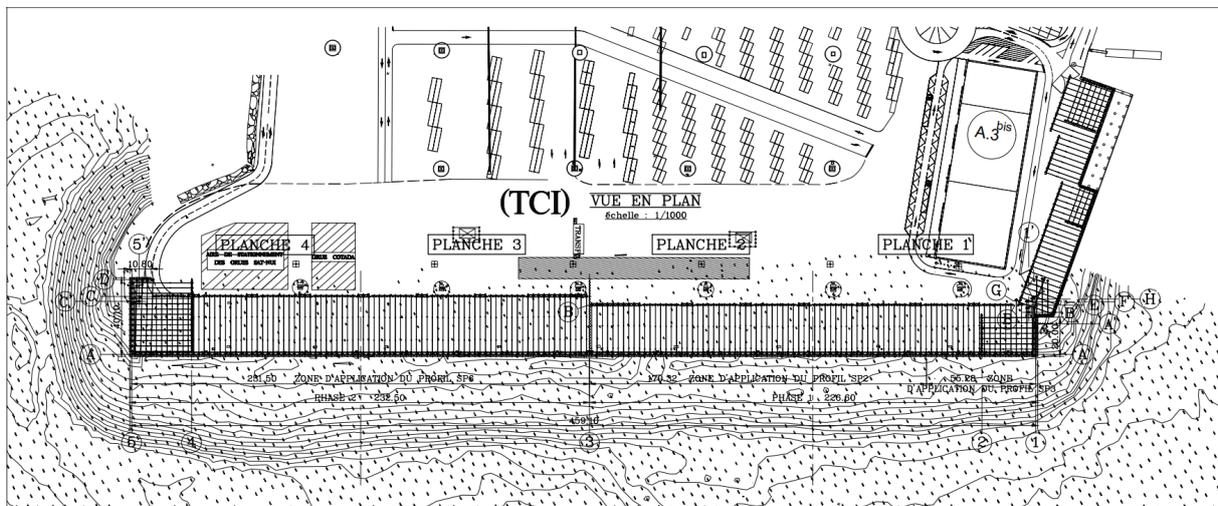
## 1.2. Objectif

L'opération a pour objectif la reconstruction du QLC. La nouvelle structure devra permettre l'approfondissement de sa souille à -14,5 m CM (Cf. Opération 2), et le cas échéant, l'accostage d'un navire cible de 5 500 EVP à pleine charge.

## 1.3. Description de l'opération

L'opération comprend la mise en œuvre d'un rideau mixte (« combiwall »), battu à une distance de 2 m en avant du quai existant. Ce rideau sera constitué de pieux et de palplanches, et sera ancré par des tirants à l'arrière du quai sur des rideaux de palplanches/mixtes. Le nouveau front d'accostage aura une longueur de 459 m et pourra présenter une profondeur garantie de -14,5 m CM après reprofilage des fonds (Cf. Opération 2). Un volet Voie et Réseaux Divers (VRD) remettra en service le terre-plein, son revêtement et les réseaux.

Figure 1. Plan d'implantation des tirants pour la reconstruction du QLC - études d'exécution - avril 2022



Afin de permettre la disponibilité d'au moins 1 poste à quai pendant la durée des travaux, l'opération sera séparée en deux phases. Près de la moitié du quai sera traitée pendant chaque phase. Le Quai de

Pêche Internationale situé à l'est du TCI sera également aménagé afin de permettre l'accostage des cimentiers pendant la durée des travaux.

#### 1.4. Estimation prévisionnelle

Le coût de l'opération est estimé à 4,16 milliards FCFP HT, dont 3,87 milliards FCFP HT sur la période 2022 à 2032.

#### 1.5. Planning

La mise en service de l'ouvrage est programmée au 4<sup>ème</sup> trimestre de 2024.

## 2. Opération n°2 : Approfondissement de la passe et de la souille du Quai au Long Cours

### 2.1. Contexte

La profondeur de la passe et de la souille du QLC limitent aujourd'hui le tirant d'eau des navires admissibles sur ce quai à 10,5 m. Ceci limite la capacité de chargement de certains navires qui transitent par Papeete, et pose à moyen terme un risque de feederisation de la Polynésie française par la Nouvelle-Zélande.

### 2.2. Objectif

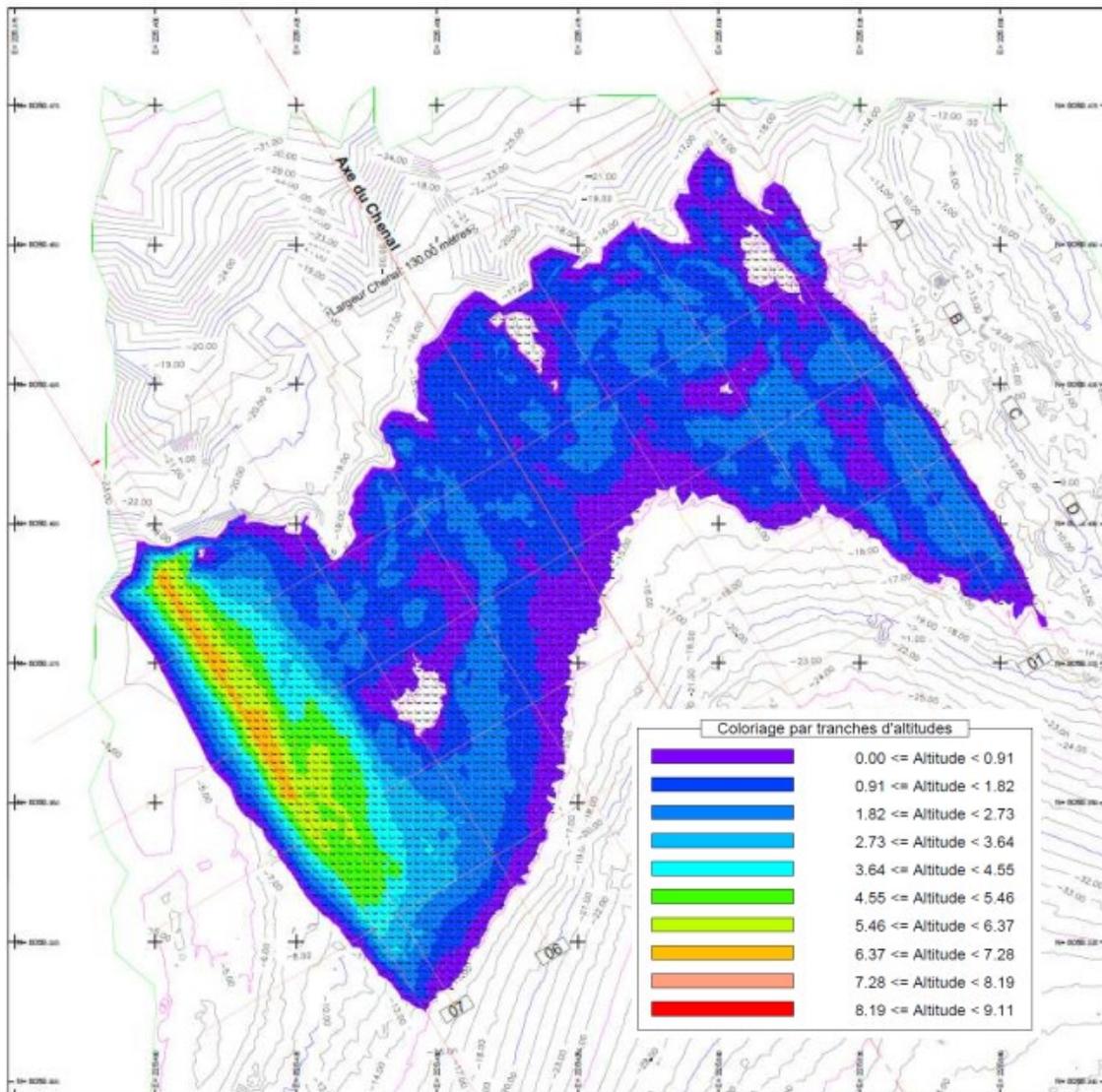
L'objectif de l'opération est de doter le PAP de la capacité de réception de porte-conteneurs type Post Panamax présentant une capacité de 5 500 EVP et un tirant d'eau de 13,5 m.

### 2.3. Description de l'opération

L'opération comprendra :

- L'approfondissement de la passe de Papeete à -14,8 m CM sur une largeur de 130 m, ainsi que d'une petite partie du chenal situé dans son axe. Le dragage de la passe concerne près de 20 000 m<sup>3</sup> de matériaux. Les épaisseurs de matériaux à draguer varient entre 2 et 3 m sur la zone de la passe actuelle et augmente jusqu'à 7 m à l'ouest dans la zone d'élargissement. Les campagnes de reconnaissance réalisées montrent que les matériaux à draguer sont constitués presque uniquement de corail relativement dur nécessitant des équipements de dragage type drague stationnaire à désagrégateur ou ponton dipper ;
- Le reprofilage de la souille du QLC à -14,5 m CM impliquant le déplacement de 35 000 m<sup>3</sup> de matériaux ;
- Le rejet des matériaux de dragage de la passe à 700 m de cette dernière et sur une profondeur supérieure à 300 m. Le site de rejet se situe ainsi à une distance réduite par rapport au site des travaux, tout en restant au-delà du tombant qui abrite des espèces de corail noir. Il présente une profondeur importante qui favorisera la dispersion des sédiments lors de l'immersion ;
- Le confortement des ouvrages de protection situés sur les secteurs de To'ata, de la piscine de Tipaerui et de l'hôtel Hilton, pour lesquels la stabilité des ouvrages de protection en enrochement existants n'est pas vérifiée sur certains tronçons dans le cas où la passe serait approfondie. Sur les tronçons concernés, la structure sera modifiée afin d'assurer la stabilité des ouvrages par la mise en œuvre d'enrochements de blocométrie suffisante, le reprofilage de la pente de talus ou encore la reconfiguration du pied de digue.

*Figure 2. Epaisseur de dragage jusqu'à la côte projet à la passe de Papeete*



#### 2.4. Estimation prévisionnelle

Le montant de l'opération est estimé à 2,9 milliards FCFP HT, dont 2,8 milliards FCFP HT sur la période 2022 à 2032.

#### 2.5. Planning

Les travaux sont prévus d'être achevés en 2027.

## 3. Opération n°3 : Extension et optimisation du terminal de commerce international

### 3.1. Contexte

A l'exception des vracs liquides, l'ensemble des marchandises importées et exportées par voie maritime en Polynésie française sont traitées sur le Terminal de Commerce International (TCI). Ces marchandises sont en majeure partie conditionnées sous forme conteneurisée. La croissance du nombre d'équivalent vingt pieds (EVP) traités au TCI rend cet espace de près de 13ha de plus en plus restreint. La capacité existante du TCI, estimée à 93 000 EVP/an, devrait être portée à saturation dans les 5 à 10 prochaines années.

Par ailleurs, le TCI présente un risque d'insécurité principalement dû à la coactivité qui règne sur site. La zone située devant les Magasins et Aires de Dédouanement (MAD) est particulièrement accidentogène car elle cumule livraison de conteneurs, et réception et dépôts de marchandises dépotées / à empoter.

### 3.2. Objectif

L'objectif de l'opération est d'augmenter la capacité en conteneurs du TCI et de diminuer la coactivité sur site.

### 3.3. Description de l'opération

La superficie du TCI sera augmentée de 13 ha à 16 ha. Le TCI sera étendu au nord pour inclure la majeure partie de l'actuelle zone des entrepôts ainsi qu'une partie des terrains actuellement amodiés à la Direction de l'équipement et à Fenua Ma. Près de l'ensemble des bâtiments présents en zone des entrepôts seront démolis, ainsi qu'une partie des bâtiments présents en zone de construction navale à proximité du quai de cabotage n°5, ceci afin de maintenir l'accès au quai de l'équipement et à Fenua Ma.

Le TCI sera délimité au nord par :

- Un bâtiment de 2 000 m<sup>2</sup> destiné à être occupé par la Direction de la Biosécurité ;
- Un bâtiment de 3 600 m<sup>2</sup> à construire en R+2 destiné à accueillir :
  - o Au rez-de-chaussée des ateliers mécaniques pour la maintenance des engins de manutention nécessaires à l'exploitation du TCI ;
  - o Au premier étage, des bureaux pour les acconiers ;
  - o Au deuxième étage, des parkings.
- Deux accès entrée/sortie au TCI situés à l'ouest et à l'est des bâtiments suscités.

Le TCI sera réaménagé comme suit :

- Les hangars MAD d'une superficie de 7 200 m<sup>2</sup> seront déplacés sur l'actuelle zone des entrepôts, devant le bâtiment phytosanitaire et les ateliers mécaniques. Les futurs hangars MAD seront également réaménagés pour disposer de portes avant et arrières. Ceci permettra de ségréguer, d'une part, les flux de clients venant réceptionner ou livrer des marchandises

dépotées/à empoter (à l'arrière des hangars), et d'autre part, les flux de manutention des conteneurs (à l'avant des hangars, côté quai) ;

- Un bâtiment de 1 000 m<sup>2</sup> mitoyen des MAD sera construit à l'ouest pour y accueillir une aire d'inspection des marchandises au rez-de-chaussée, et en hauteur, les bureaux de la Direction des Douanes. Le bâtiment pourrait comprendre trois étages (R+3) en fonction des besoins ;
- Le déplacement des MAD permettra l'aménagement d'une aire de stockage des conteneurs de 8 ha (vs environ 5 ha aujourd'hui). Elle comprendra :
  - o Une zone de stockage des vides de près de 2 ha située en bord à quai ;
  - o Une zone de lavage et de stockage temporaire des vides de 1 ha ;
  - o Une zone de contrôle phytosanitaire d'environ 3 500 m<sup>2</sup> ;
  - o Une zone de stockage des conteneurs frigorifiques de près de 3 600 m<sup>2</sup>. Cette zone reposera sur l'utilisation de structures reefer rack afin de faciliter le gerbage sur 3 hauteurs, ainsi que le monitoring des conteneurs ;
  - o Une zone de stockage des conteneurs pleins dry d'environ 4,7 ha.
- L'est du TCI sera dédié au vrac, composé d'un terre-plein de 4 800 m<sup>2</sup> et du hangar vrac existant de 3 600 m<sup>2</sup>. Des portes seront aménagées à l'est du hangar vrac afin de permettre le déchargement des cimentiers qui accosteront au Quai de Pêche Internationale pendant les travaux de reconstruction du QLC ;
- Le silo à voiture existant, d'une capacité de 500 véhicules, demeurera à son emplacement actuel.

La capacité en EVP du nouveau TCI sera optimisée par une densification du terre-plein à conteneurs et un positionnement des mâts d'éclairage adapté à cette nouvelle configuration. La capacité du futur TCI est estimée à :

- 716 ground slots pour les pleins dry
- 104 ground slots pour les pleins reefer
- 990 ground slots pour les vides

Ainsi, le nouveau TCI sera en mesure de traiter 200 000 EVP / an<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> A titre indicatif, la capacité non optimisée du nouveau TCI est estimée à 145 000 EVP/an.



## 4. Opération n°4 : Construction du quai de cabotage n°6 et aménagement des terre-pleins

### 4.1. Contexte

L'exploitation des quais de cabotage est caractérisée par une coactivité à quai des activités de dépôt/réception de marchandises par les chargeurs et opérations de manutention par les armateurs. Ceci rend l'exploitation des quais accidentogène, en particulier en période de pic lorsque plusieurs navires sont chargés/déchargés en même temps et sur un même quai. Ce phénomène est en partie causé par un manque de terre-pleins en arrière des quais qui limite l'espace disponible pour leur exploitation.

### 4.2. Objectif

L'opération a pour objectif :

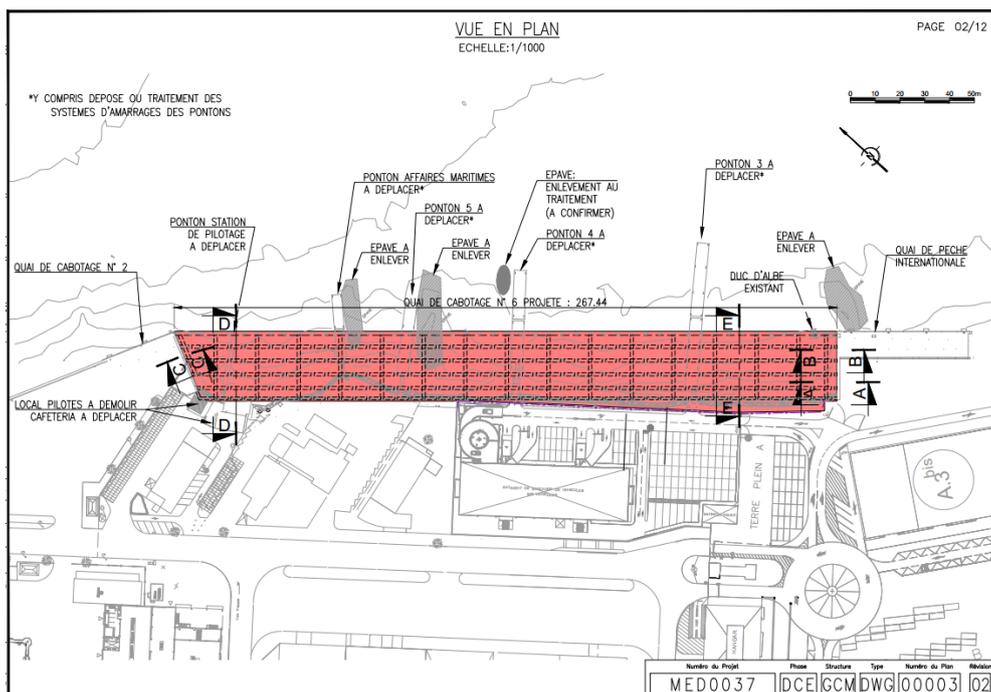
- La construction d'un quai reliant le quai de cabotage n°2 et le quai de pêche internationale, dans l'alignement de ce dernier ;
- L'aménagement des terre-pleins en arrière de celui-ci.

Le quai sera destiné à être exploité par les caboteurs. Compte tenu de sa position géographique à proximité du Terminal de Commerce International, le quai sera également dimensionné pour être exploité par des navires de commerce international.

### 4.3. Description de l'opération

L'opération prévoit la mise en œuvre d'un quai de 267 ml disposant d'une surcharge admissible de 4 t/m<sup>2</sup> et d'une profondeur garantie de – 11,5 m CM.

Figure 4. Vue en plan du quai de cabotage n°6 - études projet – octobre 2021



L'ouvrage devrait consister en un quai sur pieux en fondations profondes, ainsi qu'un rideau de palpieux soutenant le remblai. Le terre-plein constitué par le nouvel ouvrage disposera d'une superficie de 7 800 m<sup>2</sup>.

L'opération comprendra également l'aménagement des terre-pleins arrière déjà existants. Au stade du schéma directeur sont envisagés les aménagements suivants :

- L'aménagement des voies d'accès au QC6 (entrées/sorties) ;
- L'aménagement d'une aire de stationnement de 4 400 m<sup>2</sup>. Pour ce faire, la station de pilotage, le Service des affaires maritimes de l'Etat, le Centre des Métiers de la Mer de la Polynésie française et la Direction des Douanes seront déplacés en dehors du terre-pleins (cf. Opération 3 et 13) ;
- Le réaménagement éventuel du bâtiment administratif du PAP afin de servir de hangar et bureaux pour les armateurs.

#### 4.4. Estimation prévisionnelle

Le coût de l'opération est estimé 4,64 milliards FCFP HT, dont 4,62 milliards FCFP HT pour la période 2022 à 2032. Ce coût est décomposé de la manière suivante :

- 4,25 milliards FCFP HT, dont 4,23 milliards FCFP HT sur la période 2022 à 2032 pour la construction du QC6.
- 390 millions FCFP HT, dont la totalité sur la période 2022 à 2032 pour l'aménagement des terre-pleins.

#### 4.5. Planning

La mise en service du quai de cabotage n°6 est programmée au 2<sup>ème</sup> trimestre de 2026, et l'aménagement des terre-pleins du QC6 pour 2028.

## 5. Opération n°5 : Aménagement des quais de cabotage

### 5.1. Contexte

Les quais de cabotage du port de Papeete sont des composantes essentielles de la chaîne d'approvisionnement des archipels constituant la Polynésie française. En 2021, près de 290 000 tonnes de marchandises ont transité par ces quais, soit l'équivalent de 32% du tonnage de marchandises en commerce international.

L'exploitation des quais de cabotage est néanmoins caractérisée par un risque d'insécurité. Celui-ci est généré par une coactivité à quai entre dépôt/réception de marchandises par les chargeurs et opérations de manutention des navires par les armateurs. Ce phénomène est accentué en période de pic lorsque plusieurs navires exploitent le quai en même temps. En matière d'infrastructure, les principales causes sont les suivantes :

- La faible superficie de terre-plein disponible en arrière du front d'accostage, en raison de la construction des quais sur une barrière récifale et sur le Motu Uta ;
- Une exploitation des hangars en arrière des quais de cabotage en majeure partie pour d'autres activités que le cabotage interinsulaire.

### 5.2. Objectif

L'objectif de l'opération est d'améliorer l'exploitation des quais de cabotage, à travers :

- La réduction de la coactivité à quai ;
- L'augmentation de la capacité de stockage dédiée aux marchandises et/ou aux équipements des armateurs.

### 5.3. Description de l'opération

L'opération comprendra une phase pilote qui consiste au réaménagement du quai de cabotage n°5. Les enseignements tirés de cette phase seront utilisés pour le réaménagement des autres quais de cabotage. L'exploitation de ces derniers pourra cependant être améliorée dès la phase pilote pendant laquelle sera privilégié le déplacement des amodiataires dont l'activité n'est pas en lien avec le cabotage, afin d'augmenter l'offre de hangar et terre-pleins à proximité des quais de cabotage pour les armateurs.

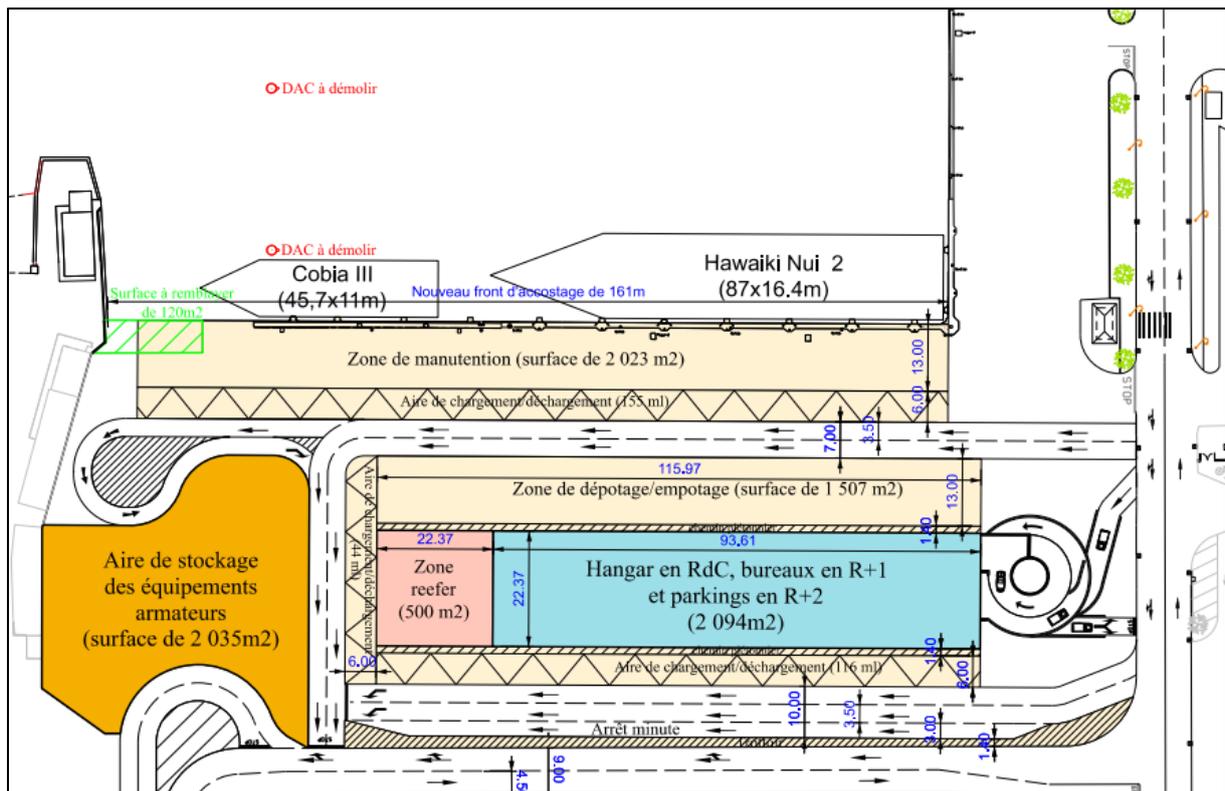
#### 5.3.1. Phase Pilote : Aménagement du QC5

L'aménagement comprend :

- La démolition de l'ensemble des bâtiments occupant actuellement le quai de cabotage n°5 (QC5) ;
- La démolition de deux ducs d'albe ;
- L'extension du quai de cabotage n°5 pour former un nouveau front d'accostage de 161 ml ;
- La construction d'un bâtiment de 2 100 m<sup>2</sup> en R+2 destiné à accueillir :
  - o En RdC :

- Des hangars pour le stockage des marchandises en cabotage ;
- Des billetteries
  - En R+1, des bureaux destinés aux armateurs ;
  - En R+2, des parkings.
- Une zone d'empotage/de dépotage de conteneurs frigorifiques de 500 m<sup>2</sup> ;
- Une aire de stockage des équipements des armateurs de 2 000 m<sup>2</sup> ;
- Une zone de dépotage/empotage de 1 500 m<sup>2</sup>.

Figure 5. Plan de masse du réaménagement du quai de cabotage n°5 - schéma directeur 2022 à 2032



Le nouveau hangar sera positionné à l'intérieur du terre-plein existant, permettant ainsi de distinguer deux zones :

- Une zone située en arrière du hangar dédiée à la livraison/réception de l'ensemble des marchandises destinées à être stockées dans les hangars, en particulier les colis.
- Une zone située côté quai destinée :
  - Au dépotage et à l'empotage des marchandises stockées dans les hangars ;
  - A la livraison/réception de marchandises, notamment celles qui demandent un traitement spécifique comme les marchandises dangereuses (par exemple, les hydrocarbures) ;
  - A la manutention des navires.

La zone reefer prévue à côté du hangar permettra en outre de canaliser le flux de chargeurs concernés en dehors du quai.

Compte tenu de la disponibilité foncière limitée au QC5, il sera tiré au maximum partie de la hauteur du nouveau bâtiment pour augmenter la capacité de stockage sur site.

### 5.3.2. Aménagement des autres quais de cabotage existants

L'aménagement des autres quais de cabotage existants interviendra au cours d'une phase ultérieure, afin de bénéficier du retour d'expérience de l'aménagement du quai de cabotage n°5.

Au cours de la période couverte par le schéma directeur, il est toutefois prévu d'augmenter la superficie de hangars et terre-pleins amodiées aux armateurs sur les quais de cabotage en déplaçant les amodiataires n'exerçant pas une activité de cabotage en dehors des quais de cabotage au quai de cabotage n°3 et au quai de transit<sup>2</sup>.

A titre indicatif, cette mesure permettrait d'augmenter la superficie de hangar amodiée aux caboteurs interinsulaire (hors Moorea) de 1 500 à 3 600 m<sup>2</sup> au quai de cabotage n°3 et de 1 000 à 3 700 m<sup>2</sup> au quai de transit.

### 5.4. Estimation prévisionnelle

Le coût de l'opération est estimé à 1,9 milliards FCFP HT.

### 5.5. Planning

Le projet sera mis en œuvre en deux phases :

- La démolition des ducs d'albe, le dragage et l'extension du quai pour 2024 ;
- L'ensemble des aménagements restants pour 2029.

---

<sup>2</sup> Les borneurs qui n'exercent pas leur activité principale sur les quais de cabotage pourraient également être concernés par ce déplacement.

## 6. Opération n°6 : Aménagement du port de Vaiare

### 6.1. Contexte

A l'instar de la gare maritime de Papeete, près de 1,5 millions de passagers embarquent et débarquent au port de Vaiare chaque année.

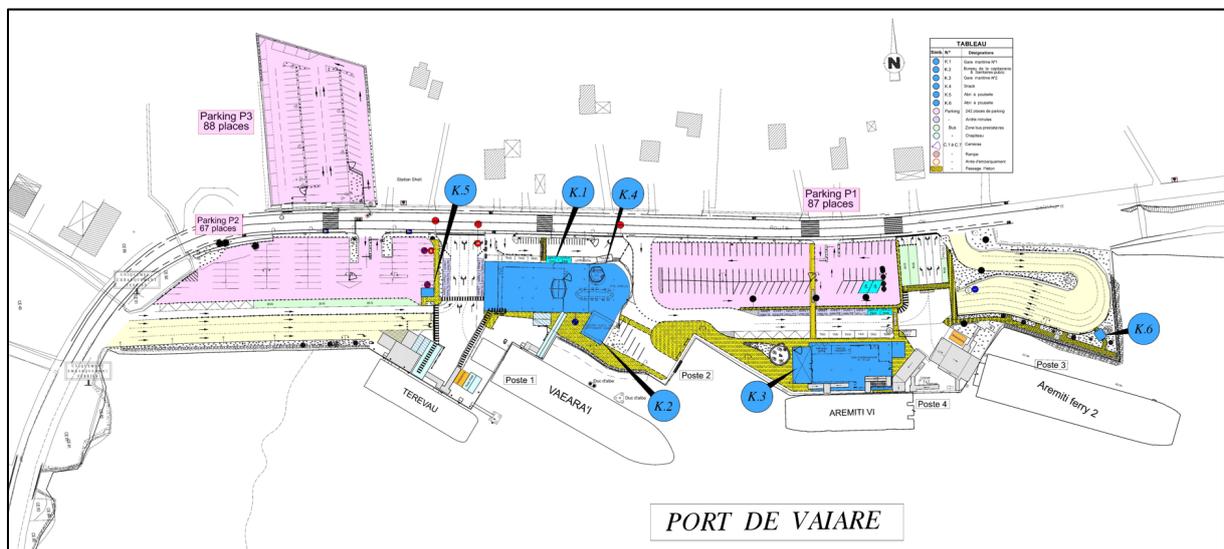
L'offre de transport maritime entre Moorea et Tahiti s'est particulièrement développée au cours des dernières années. En 2021, la mise en service du Terevau Piti est venue compléter l'offre de borneurs entre Moorea et Tahiti, en plus des 3 navires préexistants : le Terevau, l'Aremiti 6 et l'Aremiti Ferry 2.

L'aménagement des quais permettant l'accostage des navires à Vaiare a accompagné le développement de la flotte. Néanmoins, les infrastructures du port de Vaiare demeurent inadaptées à la gestion des flux induits par un tel volume de passagers.

Le port de Vaiare est aujourd'hui confronté à trois défis principaux.

Le port est caractérisé par un manque d'espace à terre. Il est en grande partie occupé par des parkings saturés qui provoquent des débordements sur les voies internes ayant d'autres vocations (arrêt-minute, bus, circulation, fret, etc). Ces dernières sont congestionnées en période de forte affluence, notamment près de l'aire d'embarquement AREMITI. Ceci peut occasionner de longues files d'attente sur la voie publique. L'organisation du port de Vaiare doit donc être repensé, en tenant compte des extensions possibles vers la mer, vers la terre ou en hauteur.

Figure 6. Plan d'exploitation du port de Vaiare



L'opportunité de réorganiser le port pourra également servir à le rénover. Les gares maritimes existantes sont vieillissantes, offrant peu de charme aux nombreux résidents et étrangers visitant l'île de Moorea, et peu de confort aux exploitants de la gare (armateurs, mamas, etc). L'architecture, les équipements et l'aménagement paysager du site mériteraient d'être modernisés.

Enfin, l'évolution du port doit être programmée en fonction des projets à venir dans ses alentours, afin de s'intégrer au mieux à l'aménagement de Vaiare, et afin de promouvoir le développement économique de cette ville située à seulement 30 minutes en ferry de la capitale Papeete.

Le port de Vaiare doit être réaménagé afin de répondre à l'ensemble de ces enjeux.

## 6.2. Objectif

L'objectif de l'opération est le réaménagement du port de Vaiare afin de permettre une meilleure gestion des flux (passagers, fret, véhicules) et une meilleure intégration à la ville de Vaiare.

## 6.3. Description de l'opération

L'opération consiste au réaménagement du port de Vaiare, y compris :

- L'aménagement de 2700 m<sup>2</sup> de gares maritimes ;
- L'aménagement de 14 200 m<sup>2</sup> de superficie de plancher de parking soit près de 450 places de stationnement ;
- L'aménagement de 645 m<sup>2</sup> de zones dédiées au traitement du fret ;
- L'aménagement de 10 700 m<sup>2</sup> de voirie, trottoirs, arrêts et dépose minute et aires d'embarquement.

Un concours d'architecte sera lancé afin de solliciter divers avis concernant le réaménagement du port de Vaiare. Compte tenu de la contrainte foncière, les candidats seront invités à tirer parti des constructions en hauteur et/ou des extensions potentielles du domaine portuaire.

## 6.4. Estimation prévisionnelle

Le coût total de l'opération est estimé à 3,4 milliards FCFP HT, dont 2,5 milliards FCFP HT pour la construction de parkings.

La construction de parkings pourrait être mise en œuvre et financée par d'autres acteurs que le Port autonome de Papeete.

Le reste des aménagements doit être financé par le Port autonome de Papeete. Une première phase pour la mise en œuvre de ces derniers est programmée sur la période 2022 à 2032 pour un coût de 450 millions FCFP HT.

## 6.5. Planning

La première phase du projet est prévue d'être mise en service en 2033.

## 7. Opération n°7 : Construction du Terminal de Croisière International

### 7.1. Contexte

Le quai des paquebots est constitué de 3 postes sur deux épis. Il accueille l'ensemble des paquebots internationaux ainsi que les caboteurs de grande taille à vocation croisière tel que l'Aranui. La veille de l'escale d'un navire, un ou plusieurs chapiteaux sont montés temporairement devant l'épi pour servir de bagagerie et salle d'attente. Le ou les chapiteaux sont démontés à la fin de l'escale.

### 7.2. Objectif

L'objectif de l'opération est d'améliorer la sécurité et le confort des croisiéristes embarquant ou débarquant au Port de Papeete, et de garantir le respect des contraintes imposées par le code international pour la sûreté des navires.

### 7.3. Description de l'opération

L'opération prévoit la mise en œuvre d'un bâtiment de terminal, un espace d'artisanat local, une salle d'exposition et un parking souterrain. Le bâtiment de terminal ne fonctionnera que lorsqu'un navire sera en escale, les trois autres espaces seront exploités toute l'année avec des fonctionnements propres à chacun.

Le bâtiment de terminal sera dimensionné pour le traitement d'un navire « tête de ligne » de 1 400 passagers. L'accueil de flux ponctuels atteignant 2 400 passagers se fera par la possibilité d'adjoindre des chapiteaux pour créer des extensions. Le projet traitera l'ensemble des flux induits par cette activité : fret, ravitaillement, bagages, croisiéristes, prestataires et agents d'exploitation.

Le bâtiment comprendra :

- Une salle d'enregistrement de 700 m<sup>2</sup> avec extension possible de 340 m<sup>2</sup>
- Une salle de bagagerie de 750 m<sup>2</sup> avec extension possible de 400 m<sup>2</sup>
- Un local artisanat de 430 m<sup>2</sup>
- Une salle d'exposition en Mezzanine de 470 m<sup>2</sup>
- Des bureaux, locaux techniques et sanitaires d'une superficie cumulée de 340 m<sup>2</sup>
- Un parking souterrain au niveau R-1 de 205 places

Les croisiéristes débarquant à Papeete devraient pouvoir rejoindre la ville via une passerelle piétonne, prévue d'être construite en dehors de l'opération. La passerelle reliera l'espace du projet au centre-ville par-dessus le boulevard Pomare, et sera implantée en face de la rue Cardella. L'ensemble des piétons traversant la zone du projet et voulant rejoindre la ville côté montagne devront pouvoir utiliser cette passerelle facilement.

La continuité de la promenade allant du Parc Paofai jusqu'à la gare maritime sera conservée. Afin de sécuriser la zone des quais et de créer une circulation de flux techniques et publics bien distincte, la promenade au droit des quais sera néanmoins déplacée le long du Boulevard Pomare.



#### 7.4. Estimation prévisionnelle

Le coût de l'opération est estimé à 1,75 milliards FCFP HT, dont 1,72 milliards FCFP HT de 2022 à 2032.

#### 7.5. Planning

La mise en service de l'ouvrage est programmée au 2<sup>ème</sup> trimestre 2023.

## 8. Opération n°8 : Aménagement de la marina du Village Tahitien

### 8.1. Contexte

Le projet du village tahitien à Punaauia intègre la construction d'une marina dans la zone comprise entre la marina de Taina et le Motu. Le terre-plein affecté à cette marina s'étendra sur près de 500 m de longueur et 23 m de largeur. Ce terre-plein sera constitué d'un remblai maritime retenu par un rideau de palplanches. La construction du quai et la réalisation du remblai seront réalisés par Grands Projets de Polynésie (G2P). Le projet de marina est confié au PAP.

### 8.2. Objectif

L'objectif du projet est la création d'une marina de 220 postes sur le site du village Tahitien, dont 20 postes dédiés aux superyachts.

### 8.3. Description de l'opération

Le projet consiste à construire :

- Une marina de plaisance
- Une capitainerie et des locaux d'exploitation de la marina
- Des places de stationnement

La marina sera destinée aux voiliers et superyachts de passage, à l'instar de la marina de Papeete.

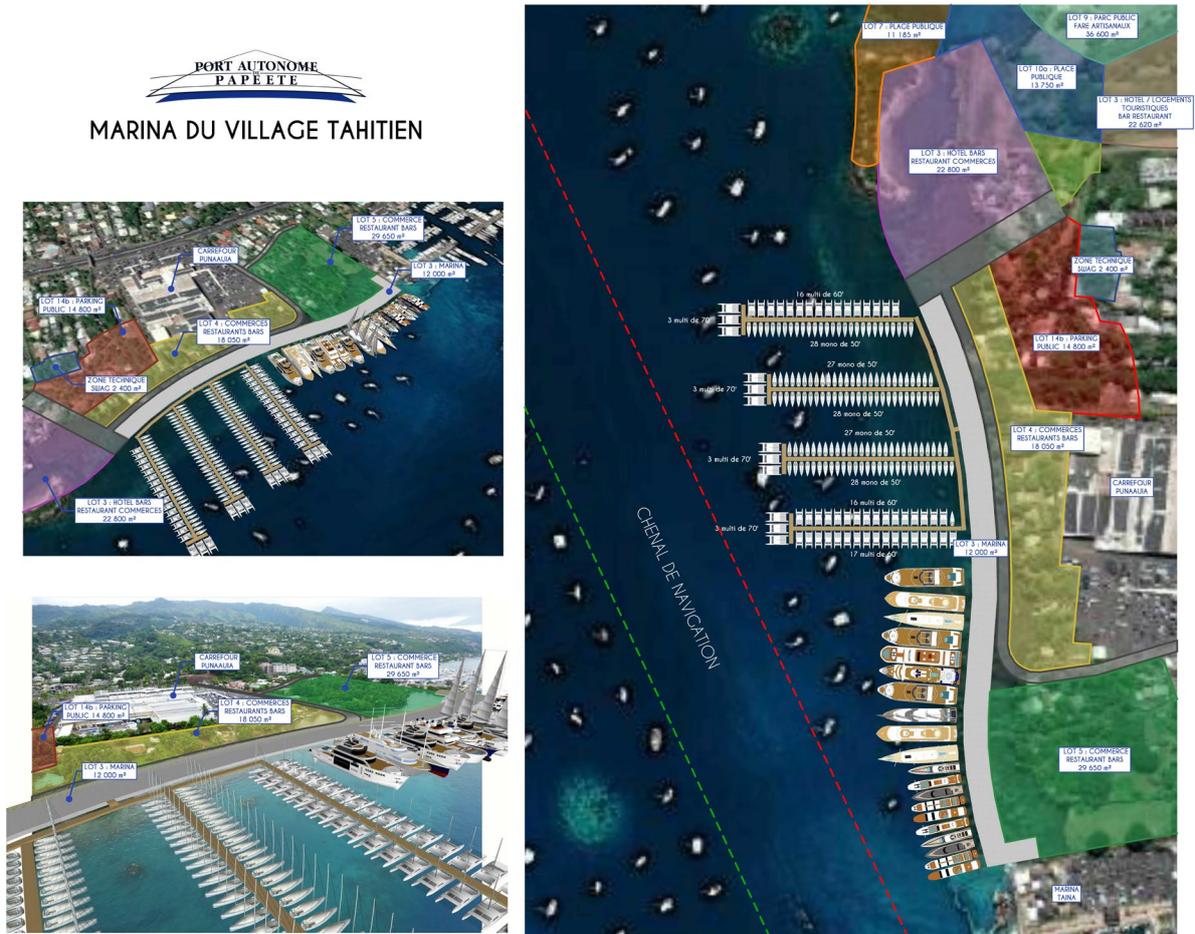
La marina sera divisée en 2 zones. La zone sud sera dédiée aux superyachts et la zone nord aux voiliers. Cette marina aura une capacité de 220 places. A titre prévisionnel, les places devraient être réparties comme suit :

- 10 superyachts de 80 m max ;
- 10 superyachts de 50 m ;
- 12 multicoques jusqu'à 70 pieds ;
- 49 multicoques de 60 pieds ;
- 139 monocoques de 50 pieds.

Les superyachts seront amarrés en épi au quai et retenus à la proue par une chaîne mère sur corps-morts.

Les voiliers seront amarrés sur des pontons flottants sur pieux sans « catway » pour optimiser le nombre de place.

Figure 7. Esquisse de la marina du Village Tahitien



#### 8.4. Estimation prévisionnelle

Le coût de l'opération est estimé à 2,5 milliards FCFP HT, dont 952 millions FCFP HT sur la période 2022 à 2032.

#### 8.5. Planning

Le projet est prévu d'être mis en service en 2034.

## 9. Opération n°9 : Port à sec Papeava

### 9.1. Contexte

La petite plaisance est marquée par un manque d'infrastructure d'accueil, notamment pour la flotte locale dont les besoins sont concentrés sur l'agglomération urbaine de Papeete.

### 9.2. Objectif

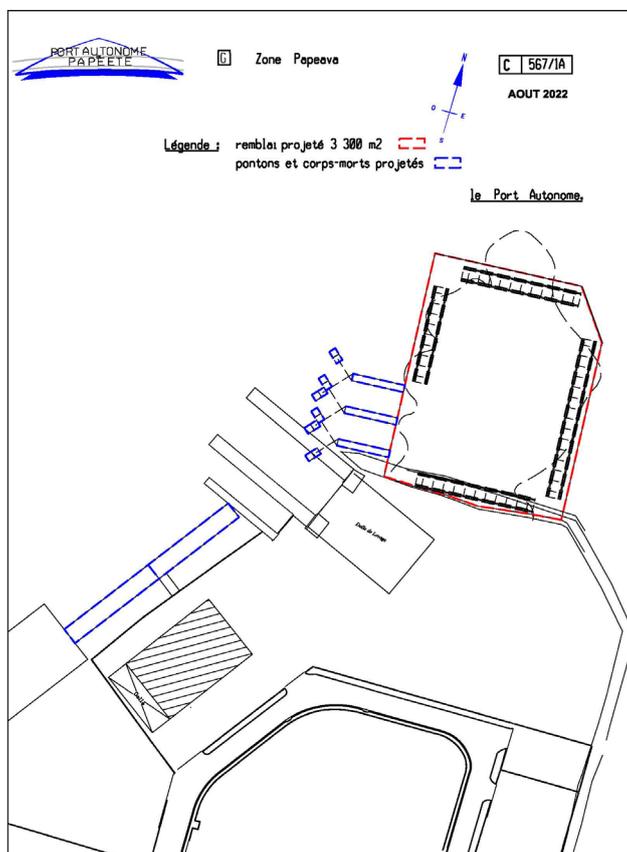
L'objectif de l'opération est l'aménagement d'un port à sec sur le remblai de la Papeava.

### 9.3. Description de l'opération

Le programme comprend :

- Un remblai de 3 300 m<sup>2</sup> au nord du chantier Technimarine ;
- La pose de 3 pontons flottants de 15 x 2 m rattachés au remblai ;
- La pose de 2 pontons de 30 x 5 m entre le quai de Papeava et l'estacade de 25 m exploitée par le chantier Technimarine ;
- La pose de 12 corps morts de 5 tonnes ;
- La mise en œuvre de fondations pour racks permettant l'accueil de 140 unités.

Figure 8. Plan de masse du port à sec de Papeava



#### 9.4. Estimation prévisionnelle

Le coût de l'opération est estimé à 350 millions FCFP HT, dont la totalité sur la période 2022 à 2032.

#### 9.5. Planning

La mise en service du projet est programmée pour 2024.

## 10. Opération n°10 : Aménagement de la marina de Uturoa

### 10.1. Contexte

Le bassin de la marina de Uturoa offre d'importantes possibilités d'optimisation compte tenu de l'espace disponible, de sa configuration actuelle et de l'ancrage des pannes flottantes sur chaînes et sur corps morts. La demande de la clientèle locale est forte avec plus d'une soixantaine de navires sur liste d'attente pour un poste à quai.

### 10.2. Objectif

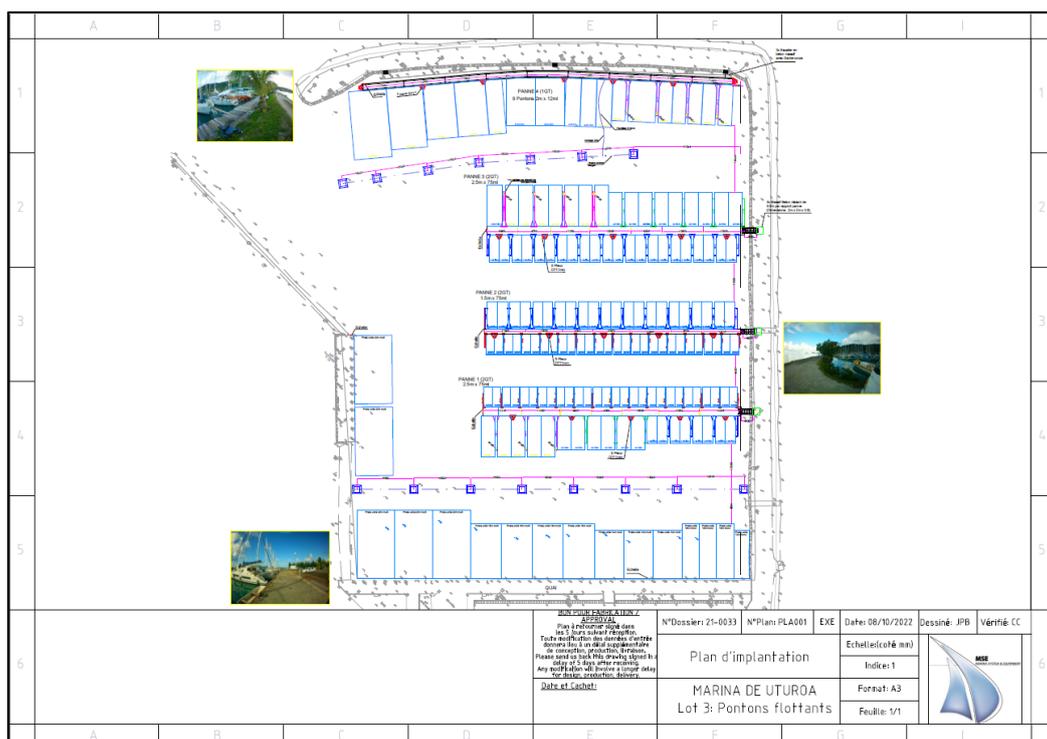
L'objectif de l'opération est d'augmenter la capacité et d'améliorer la qualité de service à la marina de Uturoa.

### 10.3. Description de l'opération

L'opération comprend :

- 1) L'aménagement de pontons et catways pour porter la capacité de la marina de 100 à 170 bateaux ;
- 2) L'aménagement des réseaux et équipements (alimentation électrique, éclairage, adduction en eau potable, assainissement des eaux usées) ;
- 3) La réfection de la protection en enrochement de la berge côté large de la marina ;
- 4) La rénovation de bâtiments de service, de locaux techniques et des voies de desserte, avec de légers aménagements paysagers.

Figure 9. Plan d'optimisation du plan d'eau de la marina d'Uturoa – études d'exécution – mars 2022



#### 10.4. Estimation prévisionnelle

Le coût de l'opération est estimé à 535 millions FCFP HT dont près de 420 millions FCFP HT sur la période 2022 à 2032.

#### 10.5. Planning

L'ensemble des installations sont prévues d'être mises en service au premier semestre de 2024.

## 11. Opération n°11 : Aménagement d'un pôle de réparation navale

### 11.1. Contexte

Trois chantiers se répartissent le levage des grands navires en Polynésie française :

- Le dock flottant d'une capacité de 3 800 tonnes ;
- La cale de halage d'une capacité de 800 tonnes ;
- Le chantier Technimarine reposant sur un élévateur à sangle d'une capacité de 300 tonnes.

L'offre est cependant contrainte par :

- La saturation du dock flottant. Celui-ci est occupé près de la moitié de l'année pour les besoins de la Marine Nationale, et le reste du temps par les navires de la flotte civile locale (notamment les caboteurs et les borneurs) ;
- La capacité de la cale de halage, limitée à un poste constitué d'un ber destiné à la mise à sec de navires dont le poids ne dépasse pas 800 tonnes.

La demande n'est donc pas satisfaite, particulièrement pour les navires situés dans la catégorie de poids intermédiaire comme la flotte de pêche internationale et de grande plaisance.

Par ailleurs, la filière réparation et construction navale au port de Papeete est aujourd'hui dispersée sur plusieurs sites dont les quais de cabotage et les alentours du port de pêche. Le regroupement desdites activités permettrait de mieux structurer la filière et d'améliorer la cohérence de l'aménagement portuaire<sup>3</sup>.

Notons que le dock flottant continuera d'être exploité par la Marine nationale au moins jusqu'en 2030, et celle-ci se donne la possibilité d'en prolonger l'exploitation bien au-delà afin de garantir la disponibilité des moyens pour l'action de l'Etat en mer et pour la protection de la Polynésie.

### 11.2. Objectif

L'objectif de l'opération est la création d'un pôle de réparation navale afin d'améliorer l'offre de service au port de Papeete.

### 11.3. Description de l'opération

Le programme retenu dans le cadre du schéma directeur repose sur l'hypothèse que l'exploitation du dock flottant existant est prolongée jusqu'en 2040.

Le programme comprend :

- La démolition / déconstruction de 1 700 m<sup>2</sup> de bâtiment et du ber de la cale de halage ;
- La fourniture, le transport et le montage d'un élévateur à sangle d'une capacité de 1 500 tonnes ;
- L'aménagement d'une darse principale permettant le levage d'un navire cible de 90 m ;

---

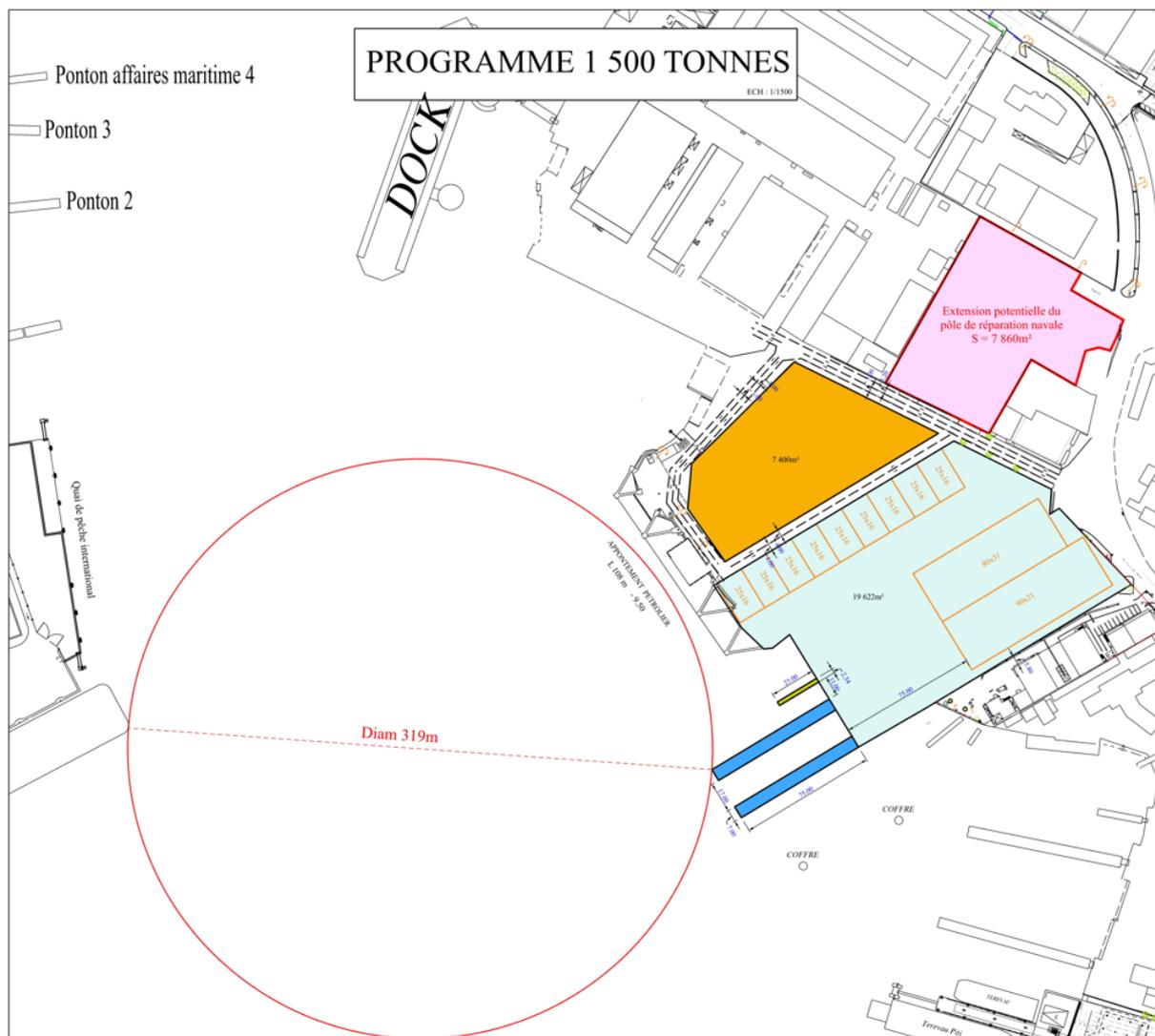
<sup>3</sup> Les besoins estimés comprennent la surface totale actuellement occupée par les activités de construction et réparation navale et les ateliers mécaniques recensées sur le domaine portuaire de Papeete, soit 8 200 m<sup>2</sup>.

- L'aménagement d'une darse secondaire d'une longueur de 25 m ;
- L'aménagement d'une aire de carénage d'environ 20 000 m<sup>2</sup> comportant une structure de chaussée adaptée aux charges apportées par l'élévateur ;
- L'aménagement de 3 700 m<sup>2</sup> de hangars sur un terre-plein de 7 400 m<sup>2</sup> dédié à la construction et réparation navale ;
- L'aménagement d'une zone technique comprenant notamment une station de prétraitement des eaux usées industrielles ;
- L'aménagement VRD et SSI du pôle.

Une extension du pôle de réparation navale est possible sur le terrain de 7 800 m<sup>2</sup> constitué par les terrains actuellement occupés par Coutimex, Total, l'Office Polynésien de l'Habitat, SIFA et Sin Tung Hing au Secteur 8.

Le programme comprendra également l'étude de l'aménagement d'une forme de radoub sur le domaine portuaire.

Figure 10. Plan de masse du pôle de réparation navale



#### 11.4. Estimation prévisionnelle

Le coût de l'opération est estimé à 4,0 milliards FCFP HT, dont :

- 2,6 milliards FCFP HT pour les aménagements ; et
- 1,4 milliards FCFP HT pour l'acquisition, le transport et le montage de l'outil.

Une première phase est programmée sur la période 2022 à 2032 pour un montant de 750 millions FCFP HT.

### 11.5. Planning

Le projet est prévu d'être mis en service en 2034.

## 12. Opération n°12 : Clôture du port de commerce

### 12.1. Contexte

La promenade de Motu Uta offre désormais un lien renforçant l'intégration entre la ville et le port de Papeete. Elle constitue un cadre propice aux marcheurs, joggeurs et promeneurs s'adonnant à leur activité sur la zone.

La promenade est cependant uniquement accessible au public pendant les horaires d'ouverture du pont de Motu Uta, c'est-à-dire de 05h00 à 20h00 les jours ouvrés, et de 05h00 à 13h00 le samedi. Elle est donc fermée en soirée, et pendant la majeure partie du weekend.

Afin d'améliorer l'accessibilité de la promenade de Motu Uta, une clôture sera érigée entre le port de commerce et la promenade de Motu Uta. Ladite clôture servira à éviter toute interaction néfaste entre le port de commerce et la promenade, notamment les potentielles intrusions dans les zones ISPS (digue récifale est et TCI), les vols ou encore les rassemblements de personnes sur les quais.

### 12.2. Objectif

L'objectif du projet est de renforcer l'intégration du port et de la ville de Papeete à travers :

- Une exploitation prolongée de la promenade de Motu Uta ;
- Une meilleure séparation des activités portuaires et urbaines dans l'enceinte portuaire.

### 12.3. Description de l'opération

Il est proposé de permettre l'accès à la promenade de Motu Uta :

- A tous, du lundi au vendredi de 05h00 à 20h00 ;
- Aux modes de déplacement doux (piétons, cyclistes, etc) du samedi au dimanche de 05h00 à 17h00

Le programme comprend :

- La construction et/ou la réparation d'environ 1,2 km de clôture ;
- L'installation de portails autoportants de type coulissant ou battant, dont un portail avec accès RFID ;
- L'aménagement de portails d'accès manuels pour les amodiataires, si nécessaire ;
- L'aménagement d'un poste de contrôle sur le terre-plein faisant face au portail avec accès RFID.

Les portails d'accès devront permettre l'exploitation du port de commerce (TCI, quais de cabotage) en position ouverte, et interdire l'accès à ce dernier en position fermée.

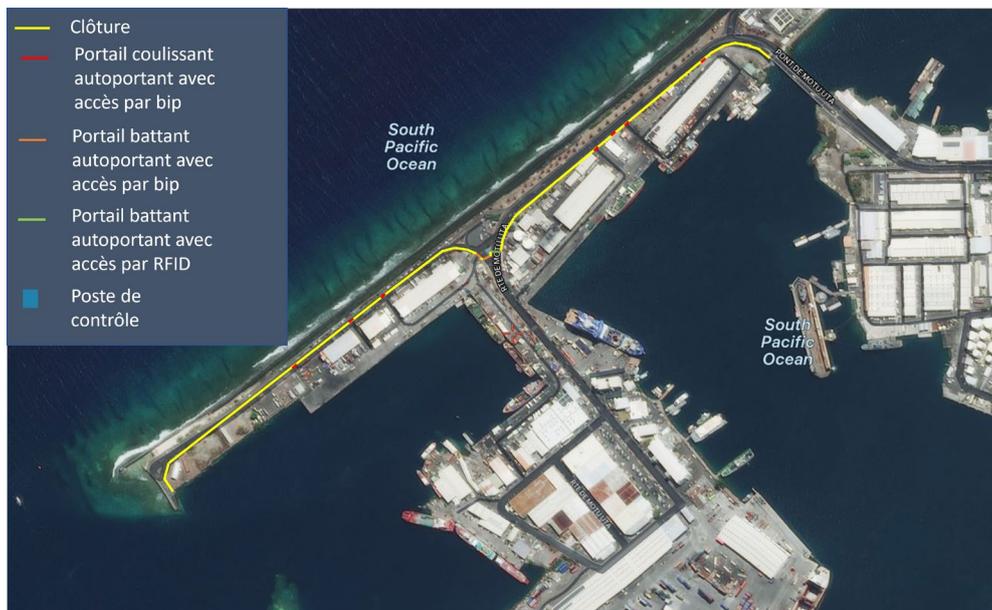
Le poste de contrôle au pied du pont de Motu Uta restera opérationnel comme aujourd'hui.

Le portail d'accès principal situé entre le QC1 et le QC3 devant le terre-plein à roulottes sera équipé d'un accès RFID afin de permettre aux infrastructures portuaires de la zone de demeurer accessible aux personnes habilitées à y accéder à toute heure.

Compte tenu de la localisation du portail principal dans un virage, une signalisation verticale adaptée devra être installée afin de diminuer le risque d'accident, notamment au sud du portail, pour les véhicules sortant de la zone.

Un poste de contrôle est proposé devant le portail principal. Celui-ci permettra de s'assurer qu'aucun piéton/cycliste ne circule à travers le portail principal lorsque celui s'ouvre. Le gardien pourra également assurer une surveillance rapprochée de l'ensemble de la clôture.

Figure 11. Schéma de principe pour la clôture du port de commerce



#### 12.4. Estimation prévisionnelle

Le coût de l'opération est estimé à 105 millions FCFP HT, dont la totalité sur la période 2022 à 2032.

#### 12.5. Planning

La mise en service de l'ouvrage est prévue en 2024.

## 13. Opération n°13 : Réaménagement de la zone sud pont de Motu Uta et nouveau centre administratif

### 13.1. Contexte

L'extension du TCI et l'aménagement du QC6 occasionneront des besoins en terre-pleins et hangars supplémentaires dans la zone des entrepôts. Afin de satisfaire ces besoins, le déplacement des activités administratives situées en arrière du QC6 est nécessaire. Il s'agit des activités suivantes :

- 1) Administration du Port autonome de Papeete
- 2) Station de pilotage
- 3) Service des affaires maritimes de l'Etat
- 4) Centre des Métiers de la Mer de la Polynésie française
- 5) Direction des Douanes

Parmi ces derniers, le CMMPF sera déplacé en dehors de la circonscription portuaire, la Direction des Douanes est prévue d'être déplacée à l'intérieur du futur TCI. Ainsi, seuls les 3 premiers sont susceptibles d'être déplacés en dehors de la zone des entrepôts sur la circonscription portuaire.

Ces activités qui occupent aujourd'hui une superficie au sol d'environ 5 000 m<sup>2</sup> sont prévues d'être déplacées :

- Dans le bâtiment actuellement occupé par le Fare Tama Hau, situé sur un terrain de 1800 m<sup>2</sup>, pour le Service des affaires maritimes de l'Etat ;
- Sur le terrain de l'ex-hangar SOPOM, d'une superficie de 4 200 m<sup>2</sup>, pour l'administration du Port autonome de Papeete et la station de pilotage.

### 13.2. Objectif

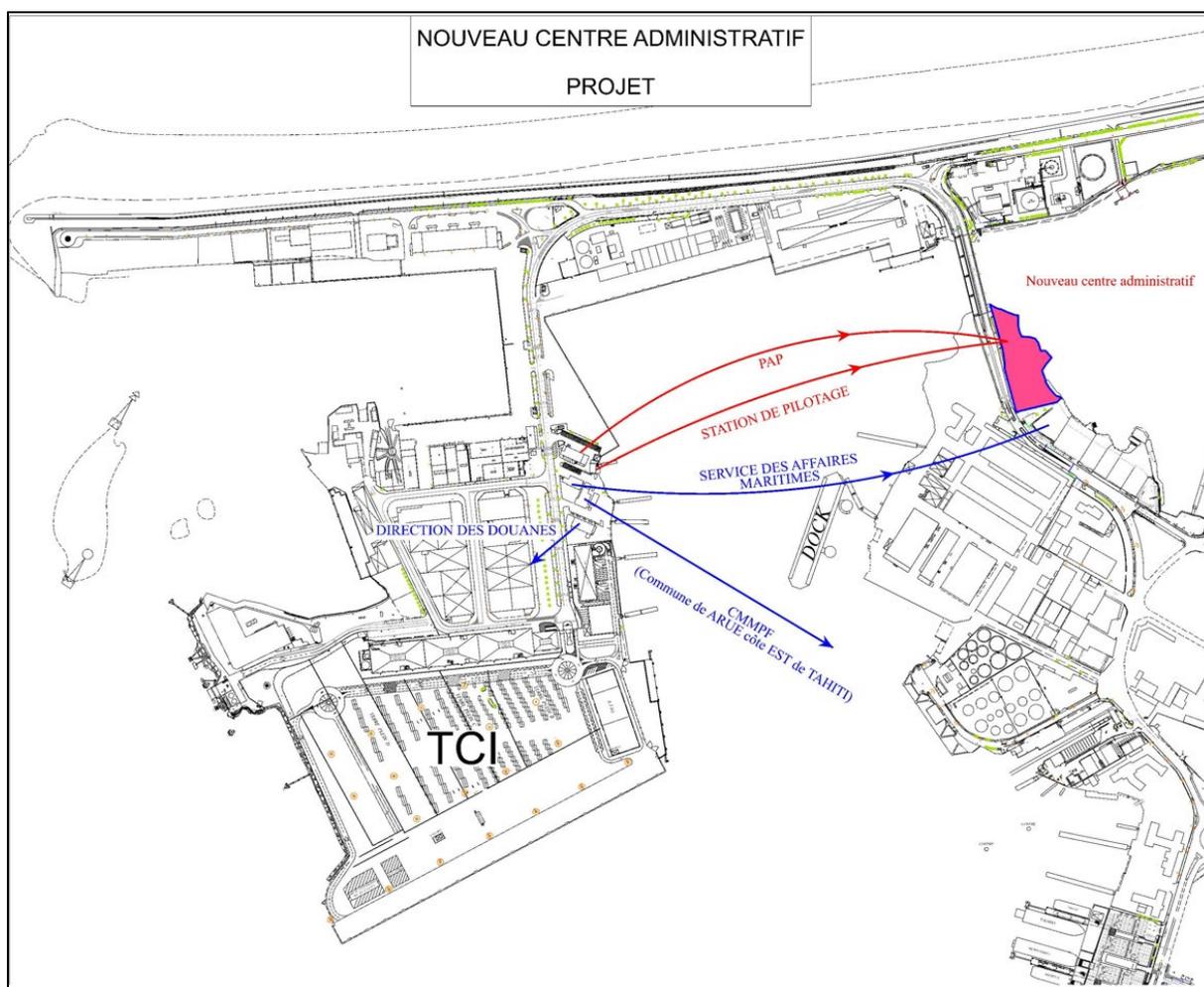
L'objectif de l'opération est d'aménager le terrain anciennement occupé par l'ex-hangar SOPOM, localisé sur la zone sud du pont de Motu Uta, pour y construire un nouveau centre administratif.

### 13.3. Description de l'opération

L'opération consiste à relocaliser le personnel administratif du PAP et la station de pilotage à l'entrée du port de commerce, sur la zone sud du pont de Motu Uta, côté Est.

Un bâtiment de 1 000 m<sup>2</sup> composé d'un parking au rez-de-chaussée, et trois étages de bureaux permettrait de répondre à ce besoin.

Figure 12. Plan de déplacement des activités administratives situées en arrière du QC6



Outre la symbolique conférée par la position centrale du site, cette dernière facilitera la surveillance des installations portuaires de part et d'autre du domaine. Par ailleurs, le rapprochement de cette zone avec la digue Est entre en cohérence avec tout projet d'extension du domaine portuaire qui pourrait éventuellement se matérialiser à l'est, vers Taunoa, à long terme.

#### 13.4. Estimation prévisionnelle

Le coût de l'opération est estimé à 880 millions FCFP HT, dont 846 millions FCFP HT sur la période 2022 à 2023.

#### 13.5. Planning

Le projet est prévu d'être mis en service en au 1<sup>er</sup> trimestre 2027.

## 14. Opération n°14 : Rénovation de la place Vaiete et aménagement du front de mer de Papeete jusqu'à la gare maritime de Papeete

### 14.1. Contexte

La place Vaiete est une place incontournable de la ville de Papeete. Elle attire naturellement le public par sa position dans le prolongement de la promenade du front de mer, ainsi que par la vue sur la rade, Moorea et les navires accostés aux épis paquebot. C'est d'ailleurs le point d'entrée sur l'île des croisiéristes débarquant au port de Papeete. Elle contribue donc fortement à la première impression de ces nouveaux arrivants sur l'île de Tahiti.

La place Vaiete se distingue par les emblématiques roulottes qui s'y installent en soirée pour y commercialiser un large choix de spécialités : grillades, plats asiatiques, pizzas, crêpes ou encore spécialités locales. En journée, c'est un des rares lieux de détente dégagés et agréables situés en centre-ville. L'aménagement permet notamment l'organisation d'événements et d'animations qui contribuent au dynamisme de la ville de Papeete.

La place est cependant vieillissante et mériterait d'être rénovée. Les revêtements de sol, les murets, mais également le kiosque sont dégradés. Le système d'assainissement des toilettes et de la laverie est obsolète. Les clients des roulottiers pourraient bénéficier d'espace couverts par mauvais temps.

Une réflexion globale est nécessaire afin d'améliorer le fonctionnement ce lieu emblématique, mais également son intégration avec ses environs, notamment la promenade du front de mer, le Terminal de Croisière International et la Gare maritime de Papeete.

### 14.2. Objectif

L'objectif de l'opération est d'étudier la rénovation et le réaménagement de la place Vaiete et de ses environs afin d'améliorer le fonctionnement la zone constituée par la promenade du front de mer, le Terminal de Croisière International, la place Vaiete et la Gare maritime de Papeete.

### 14.3. Description de l'opération

L'opération fera l'objet d'un concours d'idées, sur la base du programme suivant :

- 1) La réorganisation et le réaménagement de l'espace en général (restauration, esplanade, promenade, parking, etc.) ;
- 2) L'intégration de la place Vaiete avec la promenade du front de mer, le futur Terminal de Croisière International et la Gare maritime de Papeete.

### 14.4. Estimation prévisionnelle

L'enveloppe allouée à l'opération est de 150 millions FCFP HT, dont la totalité sur la période 2022 à 2032.

## 14.5. Planning

Les études sont programmées d'être achevées en 2024.

## 15. Opération n°15 : Rénovation du réseau d'alimentation en eau potable (AEP) de Motu Uta

### 15.1. Contexte

Le réseau d'alimentation en eau potable (AEP) de Motu Uta devient vétuste. Celui-ci alimente également les poteaux incendie de la zone. Certains tronçons ont plus de 50 ans et des fuites surviennent de façon récurrente.

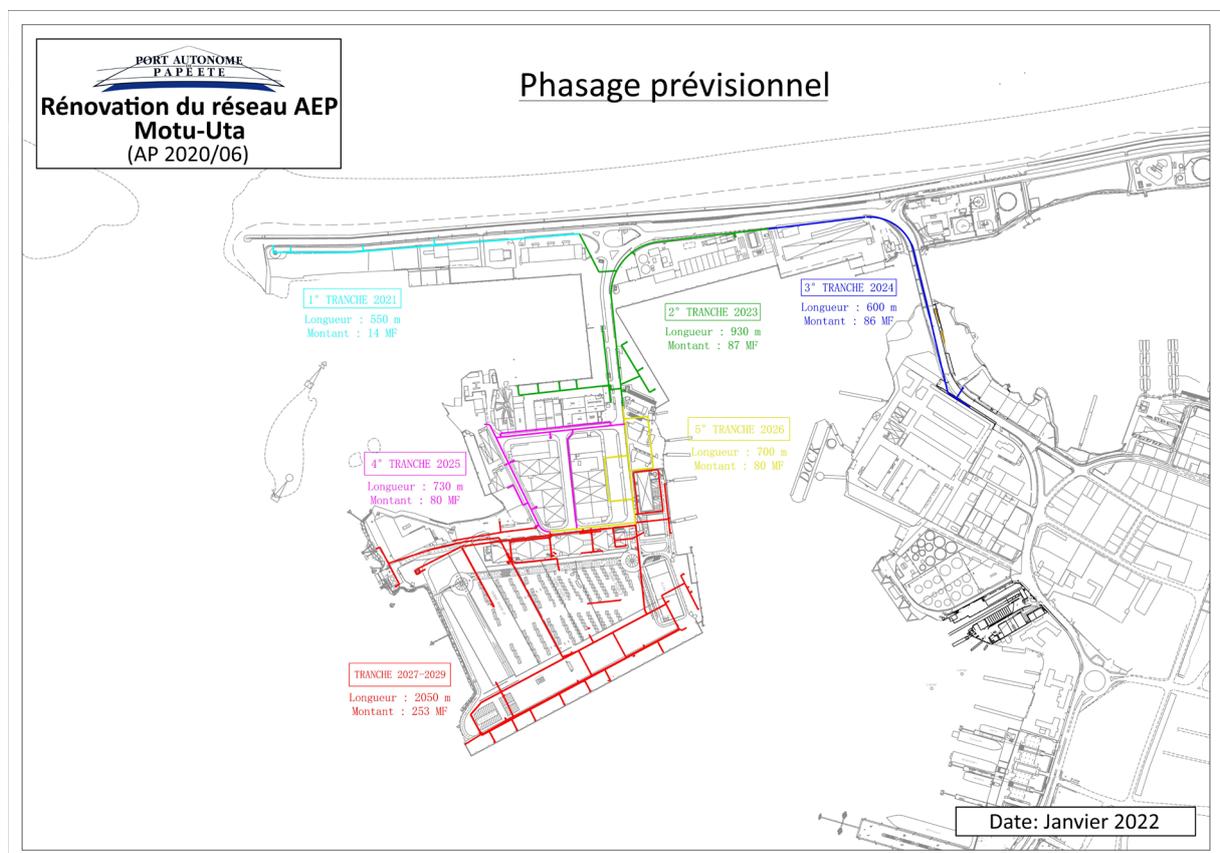
### 15.2. Objectif

L'objectif de l'opération est de rénover le réseau AEP de Motu Uta.

### 15.3. Description de l'opération

La rénovation interviendra tronçon par tronçon, selon un programme pluriannuel démarré en 2021 et qui est prévu d'être achevé en 2029. L'opération comprendra le remplacement de l'intégralité du linéaire de canalisation sur Motu Uta, ainsi que le remplacement et/ou déplacement de poteaux incendie.

Figure 13. Phasage de la rénovation du réseau AEP de Motu - Uta



#### 15.4. Estimation prévisionnelle

Le coût de l'opération est estimé à 600 millions FCFP HT, dont 586 millions FCFP HT sur la période 2022 à 2032.

#### 15.5. Planning

Le programme pluriannuel de rénovation s'étendra de 2023 à 2029.

## 16. Opération n°16 : Assainissement

### 16.1. Contexte

Le Port autonome de Papeete est assimilable à une zone industrielle dont il convient de traiter les eaux usées. La gestion des eaux usées est aujourd'hui défailante. La majeure partie (90 %) des eaux usées (domestiques et industrielles) du Port autonome de Papeete sont traitées par des systèmes d'assainissement non collectifs (ANC). Seulement 10% des eaux usées bénéficient d'un traitement via le raccordement à la station d'épuration (STEP) de Papeete. Les amodiataires disposant d'ANC n'ont pas connaissance de leur système d'assainissement et de la qualité des eaux rejetées. Par ailleurs, la plupart des systèmes sont très anciens et ne correspondent plus aux normes actuelles (absence de traitement, rejet direct dans le milieu naturel).

### 16.2. Objectif

L'objectif de l'opération est d'améliorer la qualité des eaux de rejet des amodiataires du Port autonome de Papeete.

### 16.3. Description de l'opération

La mise aux normes des ANC s'annonce difficile du fait de leur vétusté et du manque de place. Cette situation implique que le développement de solutions collectives via un raccordement à la STEP de Papeete doit être privilégié, avec un éventuel prétraitement des eaux industrielles.

Une phase d'audit complémentaire précèdera les travaux. Elle servira à :

- Connaître les volumes de consommations et de rejets sur la partie de la circonscription concernée ;
- Déterminer si un prétraitement est nécessaire.

Les travaux consisteront en deux phases :

- La première concerne la zone de Papeava, jouxtant la STEP de Papeete et la partie de Fare Ute située avant le Pont de Motu Uta. Dans cette phase, un raccordement direct au réseau existant peut être envisagé ;
- La deuxième phase concerne tout Motu Uta. Pour cette zone, l'opération consiste à raccorder l'assainissement à un réseau de collecte restant encore à être défini. Ce dernier sera constitué d'une majeure partie fonctionnant en gravitaire et d'une partie, restreinte au Pont de Motu Uta, qui fonctionnera par pression.

Le prétraitement des eaux industrielles sera à charge des amodiataires concernés.

Figure 14. Plan de zonage pour le raccordement à la STEP de Papeete – schéma directeur de la transition écologique et énergétique du Port autonome de Papeete



#### 16.4. Estimation prévisionnelle

Le coût de l'opération est estimé à 1,06 milliards FCFP HT, dont 1,04 milliards FCFP HT de 2022 à 2032.

#### 16.5. Planning

Les travaux commenceront en 2024 par la zone du remblai de Papeava et se termineront en 2029.