

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

**Port autonome de Papeete**

**02 février 2023**

## Table des matières

1. Présentation .....	3
2. Les orientations par filière.....	5
2.1. Le commerce international .....	5
2.1.1. Le commerce international (hors vracs liquides) .....	5
2.1.2. Le commerce international des vracs liquides .....	8
2.2. Le cabotage interinsulaire .....	9
2.2.1. Le cabotage hors Moorea.....	9
2.2.2. Le bornage vers Moorea.....	13
2.3. La croisière.....	15
2.4. La pêche.....	17
2.5. La plaisance .....	18
2.6. La réparation navale.....	19
2.7. Le domaine .....	21
2.8. Les réseaux .....	24
3. Le schéma directeur 2022 à 2032 .....	26
3.1. Programme.....	26
3.2. Capacité financière .....	27
3.3. Plans des aménagements programmés .....	28

## 1. Présentation

Le Port autonome de Papeete (PAP) a fêté ses 61 ans cette année. A la création de l'établissement le 5 janvier 1962, les infrastructures du port de Papeete étaient de faible ampleur. Elles s'étendaient du quai d'honneur à Fare Ute, où étaient déjà implantés des dépôts pétroliers. L'implantation du Centre d'Expérimentation du Pacifique en Polynésie française va profondément modifier cette situation. De 1962 à 1966, de grands travaux d'extension sont entrepris sur le récif et l'îlot de Motu Uta. La longueur des quais passe de 300 à 1 100 m, la superficie de terre-pleins de 4 000 à 50 000 m<sup>2</sup>, et la surface des entrepôts de 10 000 à 22 500 m<sup>2</sup>. Cette période marque l'essor du développement du port de Papeete. Le port poursuivra ensuite son expansion en tirant partie des hauts fonds naturels qui lui permettront d'atteindre sa configuration actuelle, dont la superficie avoisine les 70 hectares. Le domaine du PAP s'agrandira également en dehors de Papeete à travers l'affectation de la marina Taina et du port et de la marina de Vaiare dans les années 1990s, l'affectation du domaine public maritime de la baie de Phaeton en 2012, puis plus récemment, l'affectation du port et de la marina d'Uturoa en 2018.

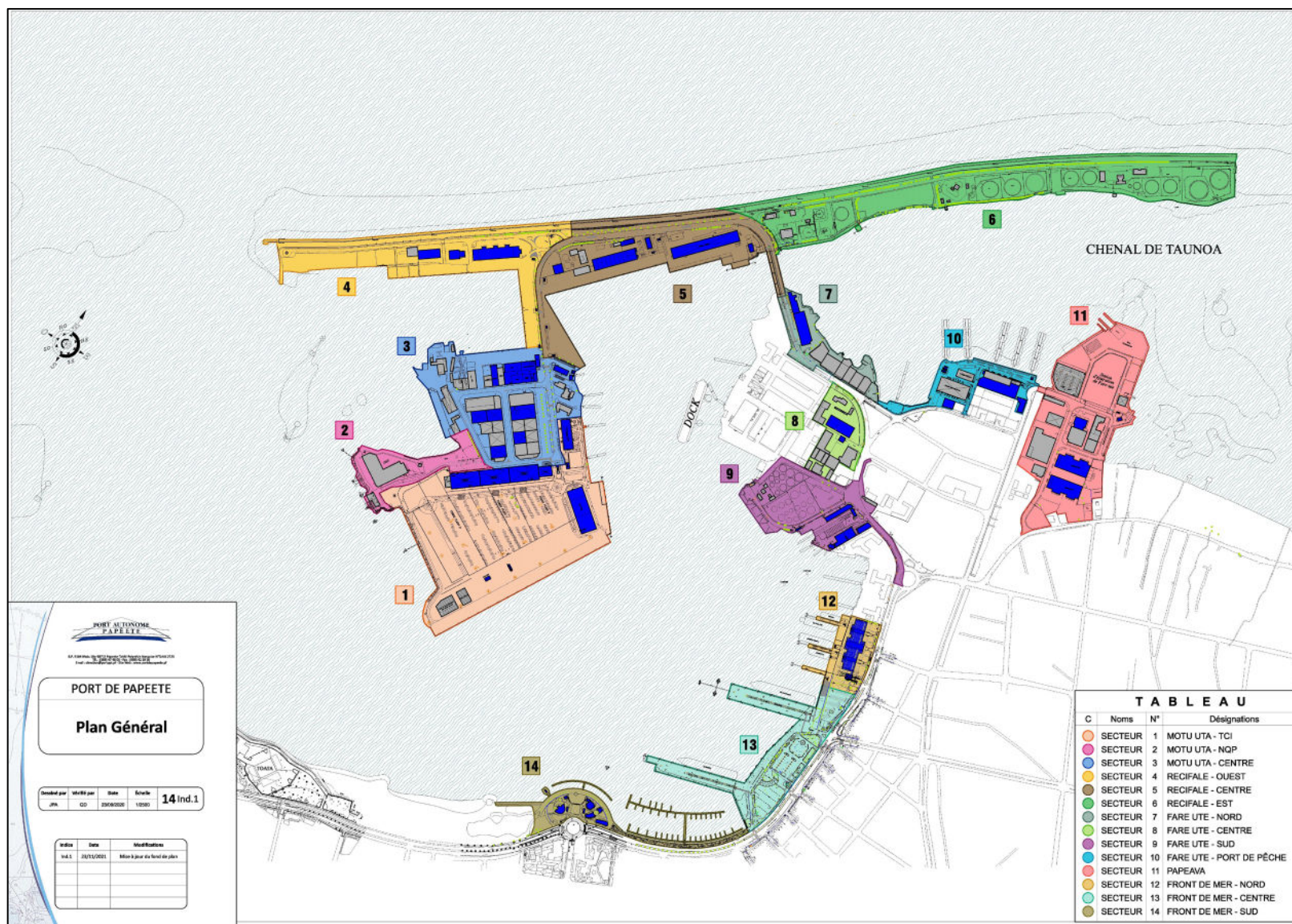
L'accroissement du domaine portuaire à Papeete atteint aujourd'hui ses limites. D'une part, les extensions potentielles dans le bassin ouest (rade de Papeete) s'avèrent généralement extrêmement coûteuses compte tenu des profondeurs toujours plus importantes ou des conditions géotechniques défavorables rencontrées. D'autre part, l'extension à l'est (vers la passe de Taunoa) est techniquement possible, mais s'inscrit davantage dans une démarche de long terme. Or la croissance du trafic maritime continue de pousser la capacité des infrastructures portuaires à bout. Pour répondre à cette problématique, le PAP devra donc privilégier une stratégie en deux axes : continuer à élargir son domaine lorsque cela est pertinent, et rationaliser la superficie déjà construite dans le cas contraire.

Le PAP doit par ailleurs répondre aux besoins des différentes filières portuaires qui constituent son activité, aussi bien à Papeete qu'en dehors. Les quais, réseaux, terre-pleins et hangars du port de commerce devront être reconstruits, rénovés, étendus et/ou optimisés afin de sécuriser l'approvisionnement du Pays et d'améliorer l'offre d'infrastructure portuaire. Le port de Papeete devra s'adapter à l'augmentation de la taille des porte-conteneurs internationaux afin d'être en mesure d'accueillir des navires d'une capacité de 5 500 EVP. Un pôle de réparation navale sera aménagé à Fare Ute, et un Terminal de Croisière International sera construit afin de garantir le respect des contraintes imposées par le code international pour la sûreté des navires. Le port de Vaiare sera également réaménagé et les plaisanciers bénéficieront de la création d'au moins 430 postes supplémentaires à Tahiti et Raiatea.

Enfin, le PAP doit repenser son intégration avec la capitale et son environnement. La localisation du port de Papeete au centre de la ville et en bord de mer rend son domaine très prisé par les polynésiens, tel que l'atteste la fréquentation de la Promenade de Motu Uta inaugurée le 4 mai dernier. Cette demande se renforcera à l'avenir compte tenu de la politique d'aménagement de la commune qui s'est progressivement orientée vers le front de mer de Papeete depuis l'an 2000. Ce même emplacement génère des externalités négatives qu'il conviendra de traiter comme la pollution maritime causée par les eaux usées portuaires, la congestion du réseau routier accentuée par l'activité portuaire, ou encore le risque d'insécurité généré par l'hébergement de dépôts d'hydrocarbures conséquents dans une ville fréquentée quotidiennement par près d'un quart de la société polynésienne.

Le schéma directeur d'aménagement sur la période 2022 à 2032 a été bâti en prenant en compte l'ensemble de ces considérations.

Figure 1. Plan général du port de Papeete



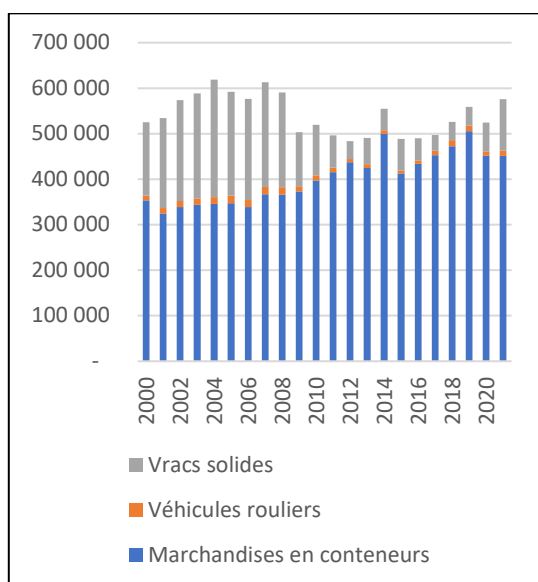
## 2. Les orientations par filière

### 2.1. Le commerce international

#### 2.1.1. Le commerce international (hors vracs liquides)

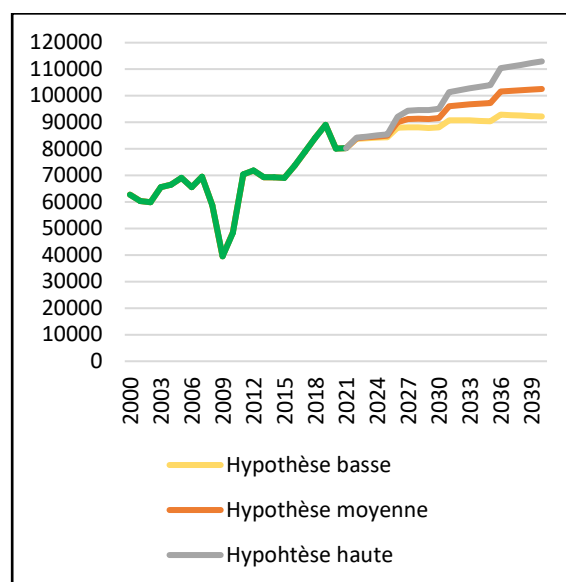
La Polynésie française est desservie par une demi-douzaine de services réguliers internationaux qui approvisionnent notre Pays sur une fréquence généralement bimensuelle. A ce trafic s'ajoute des services spécifiques comme l'arrivée de cimentiers dont le trafic fluctue d'année en année en fonction de la demande.

Figure 2. Evolution du trafic de commerce international au port de Papeete de 2000 à 2021 (en tonnes, hors vracs liquides)



Source : PAP

Figure 3. Projection de trafic de marchandises conteneurisées au port de Papeete (en EVP)



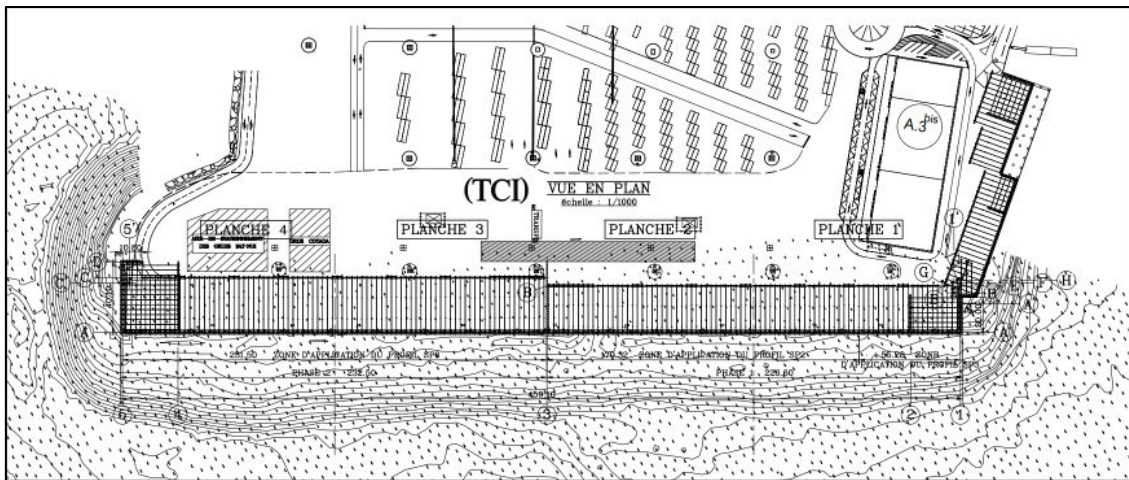
Source : PAP

Le Terminal de Commerce International (TCI) traite, sur une superficie de 12,7 ha, près de l'ensemble des marchandises importées et exportées par voie maritime en Polynésie française. Seuls les vracs liquides peuvent être déchargés ailleurs, en l'occurrence au poste pétrolier de Fare Ute ou au poste Butanier.

Les infrastructures du TCI sont toutefois inadaptées au trafic projeté sur la prochaine décennie. Plusieurs défis se posent.

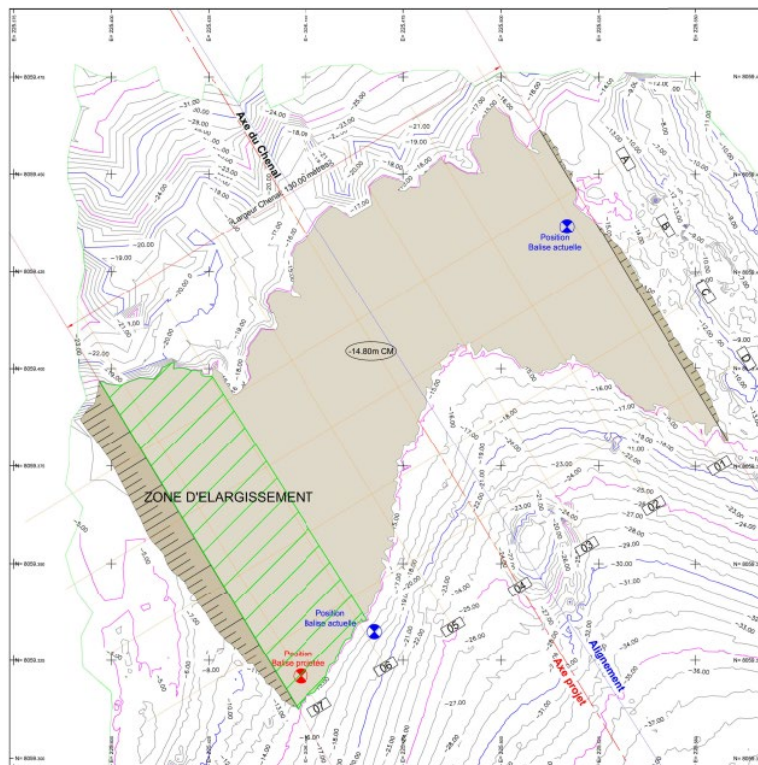
Le premier est déjà en cours de traitement par le PAP. Il s'agit de la structure du Quai au Long Cours (QLC) qui aura 57 ans cette année. La durée de service habituellement préconisée pour ce type d'ouvrage est de 50 ans. Or, l'état de corrosion du quai existant rend sa stabilité inférieure aux valeurs habituelles préconisées. La pose des patins de grue est d'ailleurs actuellement interdite sur une bande de 3 à 5 m à partir du bord à quai. Le PAP a donc décidé de lancer sa reconstruction. Outre de sécuriser l'approvisionnement du Pays, ce projet permettra d'envisager à terme l'approfondissement de la souille du quai, initiative impossible en l'état.

Figure 4. Plan d'implantation des tirants pour la reconstruction du QLC - études d'exécution - avril 2022



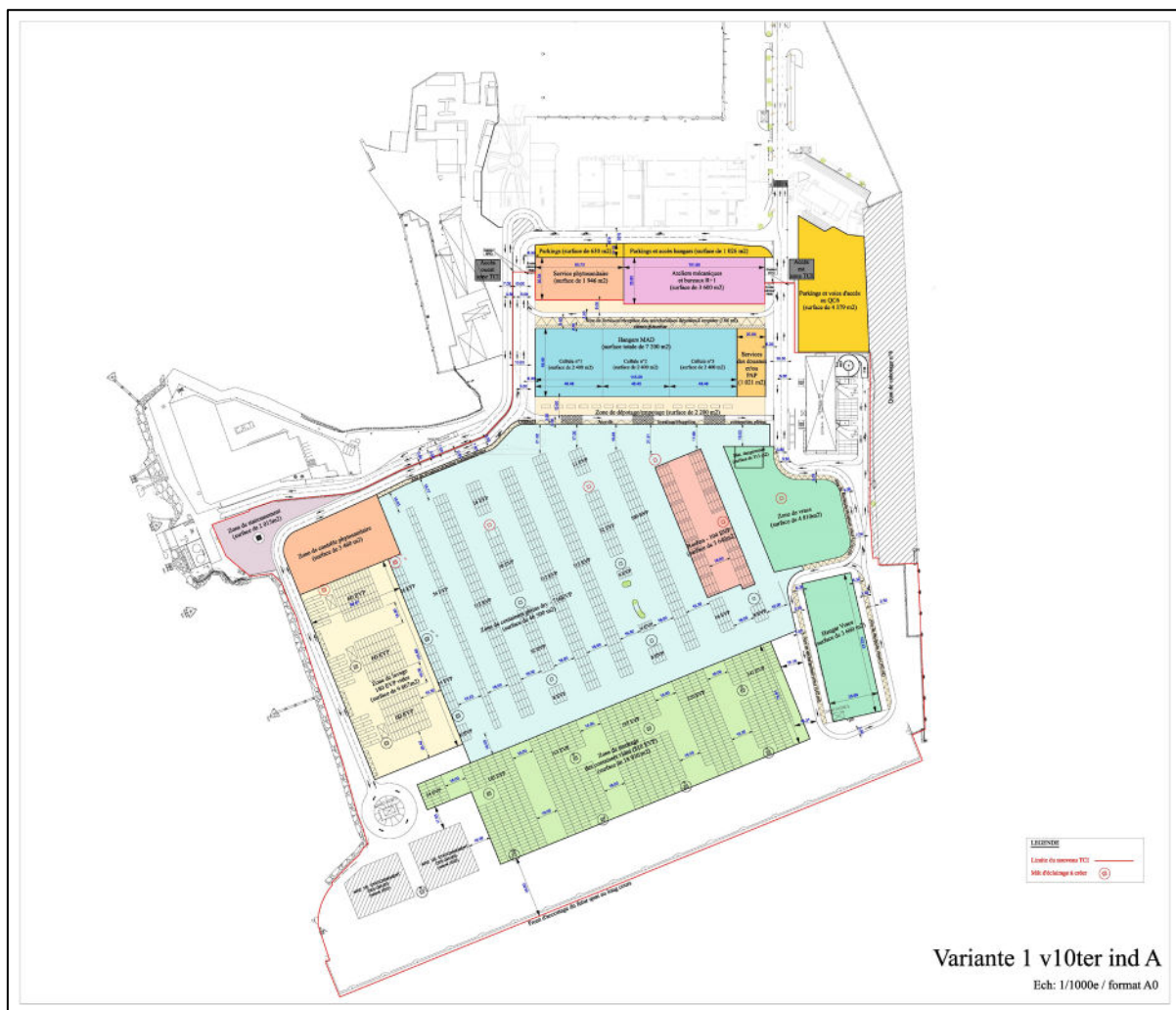
Les caractéristiques nautiques du port de Papeete sont justement la source du second défi. La profondeur de la passe de Papeete (-12 m) et de la souille du QLC (-10,5 m) posent actuellement une contrainte à la capacité de chargement pour un tiers des navires faisant escale au TCI. Elles génèrent également, à terme, un risque de feederisation de la Polynésie française par la Nouvelle-Zélande. Bien que l'exploitation de la passe de Taunoa, profonde de 60 m, permettrait de résoudre ce problème, elle nécessiterait une extension du domaine portuaire à l'est, ainsi que des travaux de dragage très coûteux sur le plan financier aussi bien qu'environnemental, et dont l'acceptabilité sociale reste à être démontrée. C'est donc un projet qui se prête davantage au long terme. A court terme, le PAP privilégiera une solution tout aussi efficace et bien moins coûteuse pour résoudre ce problème : l'approfondissement de la passe de Papeete et de la souille du QLC.

Figure 5. Vue en plan de l'approfondissement de la passe de Papeete – étude projet – novembre 2021



Les troisième et quatrième défis relèvent de la capacité et des conditions de sécurité au sein du TCI. L'analyse de capacité du TCI démontre que le terre-plein à conteneurs, exploité dans les conditions actuelles, permettra l'accueil d'environ 93 000 EVP par an tout au plus. Sans réaction de notre part, cette capacité sera portée à saturation dans les 5 à 10 prochaines années. Par ailleurs, le site présente un risque d'insécurité principalement dû à la coactivité qui y règne. C'est notamment le cas de la zone située devant les hangars MAD qui est le siège d'un croisement de flux significatif. Pour relever ces défis, le PAP prévoit d'une part, d'étendre le TCI à la zone des entrepôts, et d'autre part, d'optimiser et de réorganiser l'espace afin de densifier le stockage de conteneurs et de diminuer la coactivité sur site. La capacité du TCI sera ainsi portée à 145 000 EVP dans le cas d'une configuration non-optimisée<sup>1</sup>, et à 200 000 EVP dans le cas d'une configuration optimisée<sup>2</sup>.

Figure 6. Proposition de plan d'extension du TCI vers la zone des entrepôts – configuration optimisée – schéma directeur 2022 à 2032



Les défis majeurs à surmonter sur la filière commerce international de marchandises sont multiples. Ils concernent les caractéristiques nautiques du port et sa capacité aussi bien que la sécurité

<sup>1</sup> La configuration non-optimisée repose sur une disposition des conteneurs pleins dry par paire et en quinconce. La capacité est estimée en prenant l'hypothèse d'un gerbage sur 4 hauteurs pour les pleins dry, 3 hauteurs pour les pleins reefers, et 5 hauteurs pour les vides.

<sup>2</sup> La configuration optimisée repose sur une disposition des conteneurs pleins dry par rangées de 4 conteneurs accolés. La capacité est estimée en prenant l'hypothèse d'un gerbage sur 4 hauteurs pour les pleins dry, 3 hauteurs pour les pleins reefers, et 5 hauteurs pour les vides.

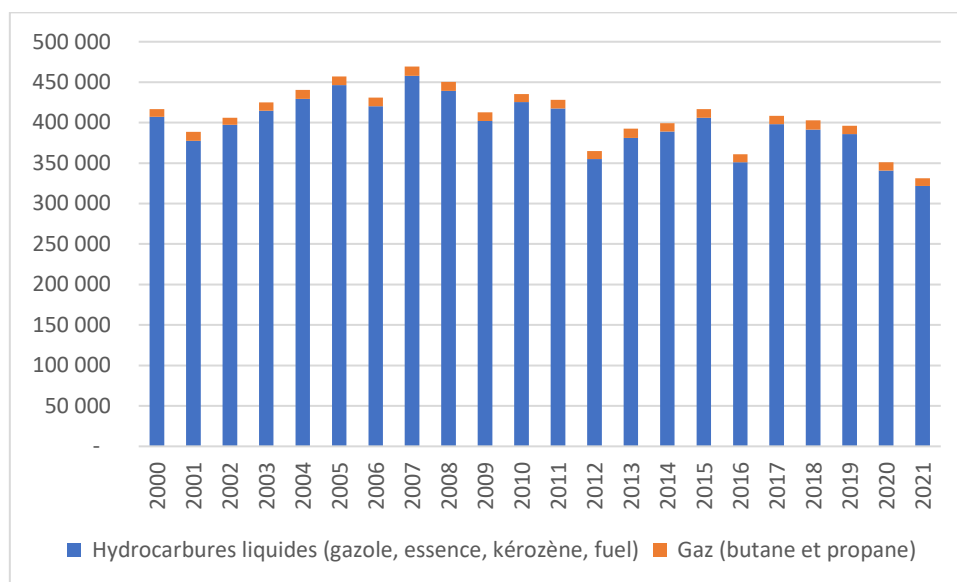
d’approvisionnement et celle des personnes. Le schéma directeur intégrera les opérations suivantes afin de soutenir la croissance du trafic :

- La reconstruction du QLC ;
- L’approfondissement de la passe et de la souille du QLC à respectivement -14,8 m et -14,5 m CM ;
- L’extension du TCI d’environ 3 ha sur la zone des entrepôts, ainsi que son optimisation et sa réorganisation.

### 2.1.2. Le commerce international des vracs liquides

Les hydrocarbures sont déchargés au quai pétrolier de Fare Ute pour les liquides et à l’appontement butanier pour les gaz. Ces derniers sont stockés directement au port de Papeete. La capacité installée est d’environ 120 000 m<sup>3</sup> pour les liquides et 4 400 m<sup>3</sup> pour les gaz, répartie entre les dépôts de Fare Ute et la digue récifale Est.

Figure 7. Evolution du trafic international de vracs liquides au port de Papeete de 2000 à 2021 (en tonnes)



Source : PAP

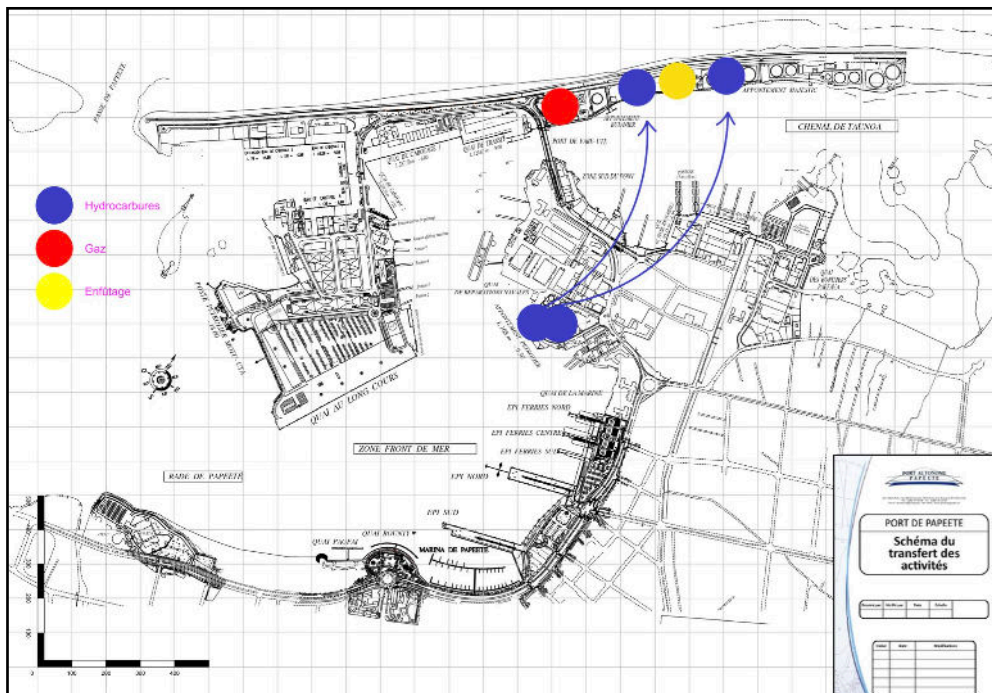
Les taux d’occupation des postes de déchargement indiquent des réserves de capacité importantes. En 2019, le quai pétrolier de Fare Ute affichait un taux d’occupation de 16%, et seul 2% de la capacité du poste butanier était utilisée pour le déchargement du gaz. La capacité des postes n’est donc pas une contrainte à l’évolution de la filière, quand bien même le poste de Fare Ute sera remplacé par le poste du Nouveau Quai Pétrolier (NQP) à Motu Uta.

Par ailleurs, les projets de construction de nouveaux dépôts d’hydrocarbures ne démontrent pas un besoin foncier supplémentaire à moyen terme. En effet, ceux-ci concernent deux cuves de gasoil et une sphère sous-talus pour le stockage du gaz de pétrole liquéfié qui seront toutes installées sur la digue récifale Est existante.

L’installation des dépôts dans le port et la ville de Papeete, dans laquelle plus d’un quart de la population polynésienne travaille chaque jour, pose cependant un problème de sécurité. Le Pays, l’Etat et les acteurs privés poursuivent d’ores et déjà des démarches remarquables pour améliorer cette situation. Il s’agit du démantèlement et de la remédiation des dépôts de Fare Ute prévu d’être

achevé en 2025, ou encore du projet de remplacement de la dernière sphère aérienne de gaz présente au port de Papeete par une sphère sous-talus.

Figure 8. Schéma de principe du déplacement des dépôts d'hydrocarbure de Fare Ute sur la digue récifale Est



La concentration et la coexistence des dépôts d'hydrocarbures liquides et gazeux sur la digue récifale Est, située dans l'axe de la piste de l'aéroport de Tahiti-Faa'a, continuera toutefois d'être source d'inquiétude. Il conviendra donc de mener une réflexion sur le déplacement des dépôts d'hydrocarbure dans un site moins peuplé que l'agglomération urbaine de Papeete à long terme. C'est d'ailleurs, pour la filière gaz, une des orientations stratégiques du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du Schéma d'Aménagement Général de la Polynésie française (SAGE).

Le schéma directeur ne prévoit pas d'investissement majeur pour la filière hydrocarbures compte tenu des réserves de capacité constatées. Néanmoins, une réflexion doit être menée concernant la localisation des dépôts d'hydrocarbure et la possibilité de les déplacer à long terme. A noter que le poste NQP remplacera le poste de Fare Ute à horizon 2025.

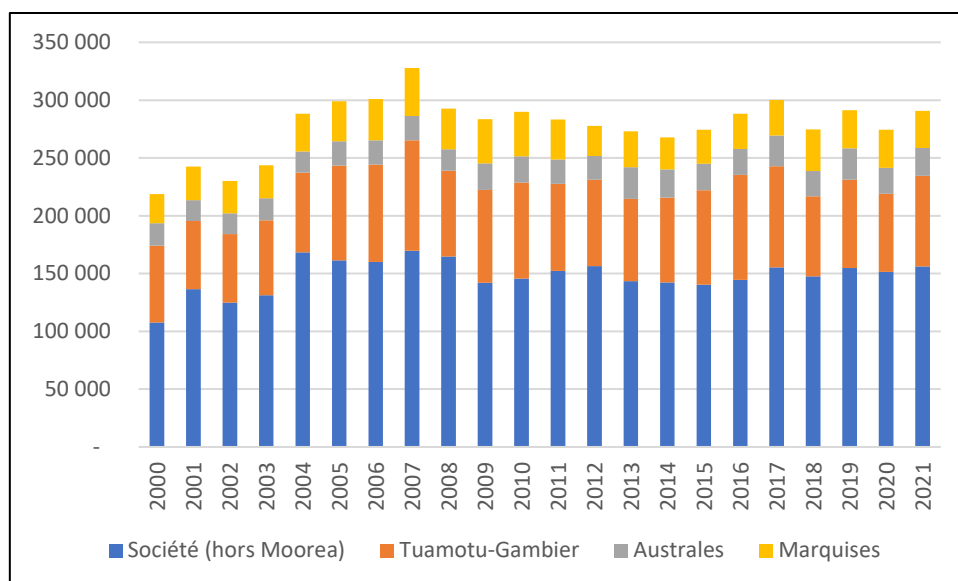
## 2.2. Le cabotage interinsulaire

### 2.2.1. Le cabotage hors Moorea

Les quais de cabotage du port de Papeete sont des composantes essentielles de la chaîne d'approvisionnement des archipels constituant la Polynésie française.

Le port de Papeete comporte 6 quais de cabotage totalisant près de 1 200 ml de quai. Ces quais sont exploités par 13 navires caboteurs en plus de la flotille administrative. 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.

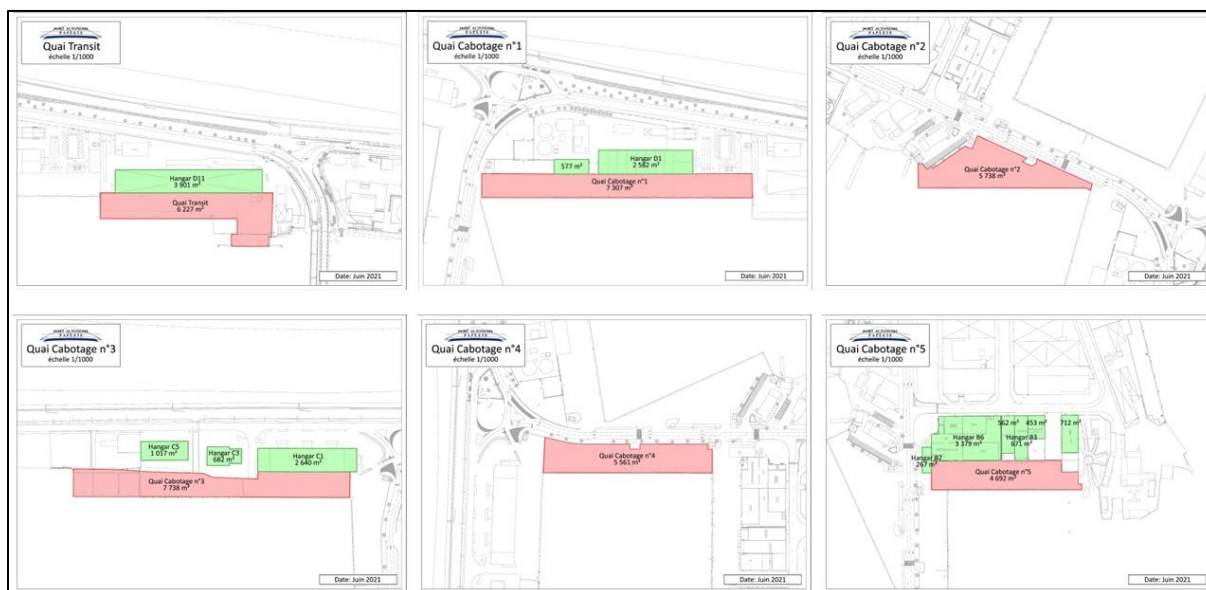
Figure 9. Evolution du fret interinsulaire de 2000 à 2021 (en tonnes, hors Moorea)



Source : DPAM

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 un quai en même temps, et lors des escales courtes desservant les îles-sous-le-vent, pendant lesquelles la majeure partie des marchandises transportées sont déchargées, réceptionnées, déposées, et chargées à quai en l'espace d'une journée voire une demi-journée.

Figure 10. Plans des quais de cabotage  
Quais colorés en rose  
Hangars en arrière des quais colorés en vert

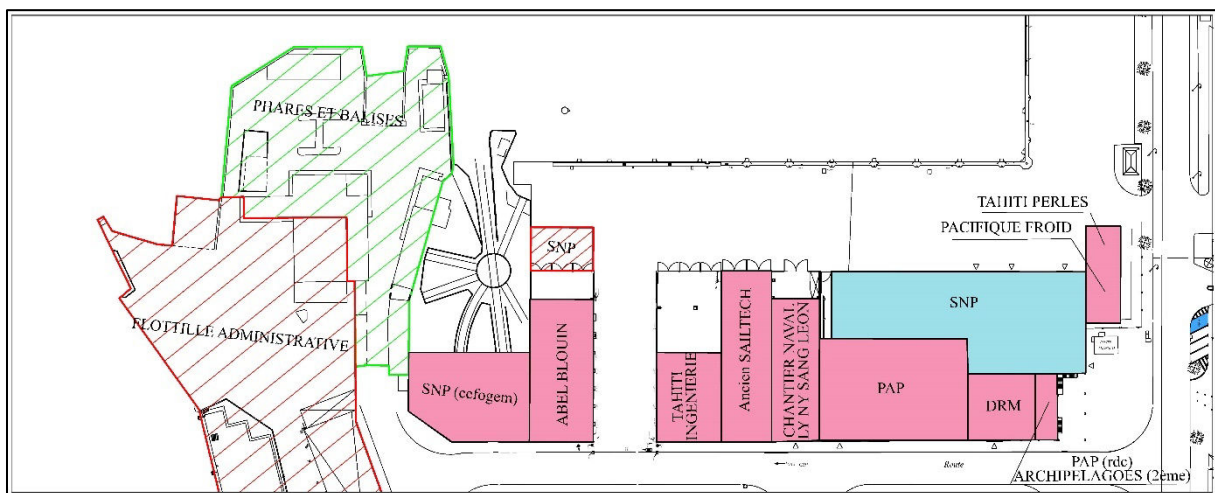


En matière d'infrastructure, nous relevons deux facteurs principaux accentuant la coactivité à quai.

Premièrement, la superficie de terre-plein exploitable en arrière du front d'accostage est généralement faible. La raison est principalement historique : les quais de cabotage ont été construits sur une barrière récifale et sur le Motu Uta. L'espace exploitable est également restreint par l'occupation des terre-pleins existants pour des activités qui pourraient être exercées en dehors des quais de cabotage (transport terrestre, stockage, etc).

Deuxièmement, les hangars situés en arrière des quais sont sous-exploités et doivent être réaménagés ou reconstruits. Là encore, la superficie exploitable est aujourd'hui mécaniquement réduite car la majeure partie des hangars est occupée par des activités ne relevant pas du cabotage interinsulaire<sup>3</sup>. Par ailleurs, les hangars pourraient être utilisés pour constituer une séparation physique entre opérations de manutention (côté quai) et certaines opérations de dépôt et de réception des marchandises (côté route) afin de diminuer la coactivité. Cependant, l'espace à l'arrière des hangars existants n'est souvent pas suffisant pour permettre un tel mode d'exploitation.

Figure 11. Situation au quai de cabotage n°5 le 20 mai 2022  
 Hangars occupés par des activités de cabotage colorés en bleu  
 Hangars occupés par des activités autres que le cabotage colorés en rose



Afin de diminuer la coactivité sur les quais de cabotage, trois axes seront privilégiés :

- D'une part, la superficie de terre-plein sera augmentée à travers l'aménagement et l'extension des quais existants, à l'instar du quai de cabotage n°6 qui sera construit entre le quai de cabotage n°2 et le quai de pêche internationale. Les 267 ml de quai fourniront deux postes à quai supplémentaires et 7 800 m<sup>2</sup> de terre-plein additionnel permettant de faciliter la décongestion des autres quais en période de pic ;

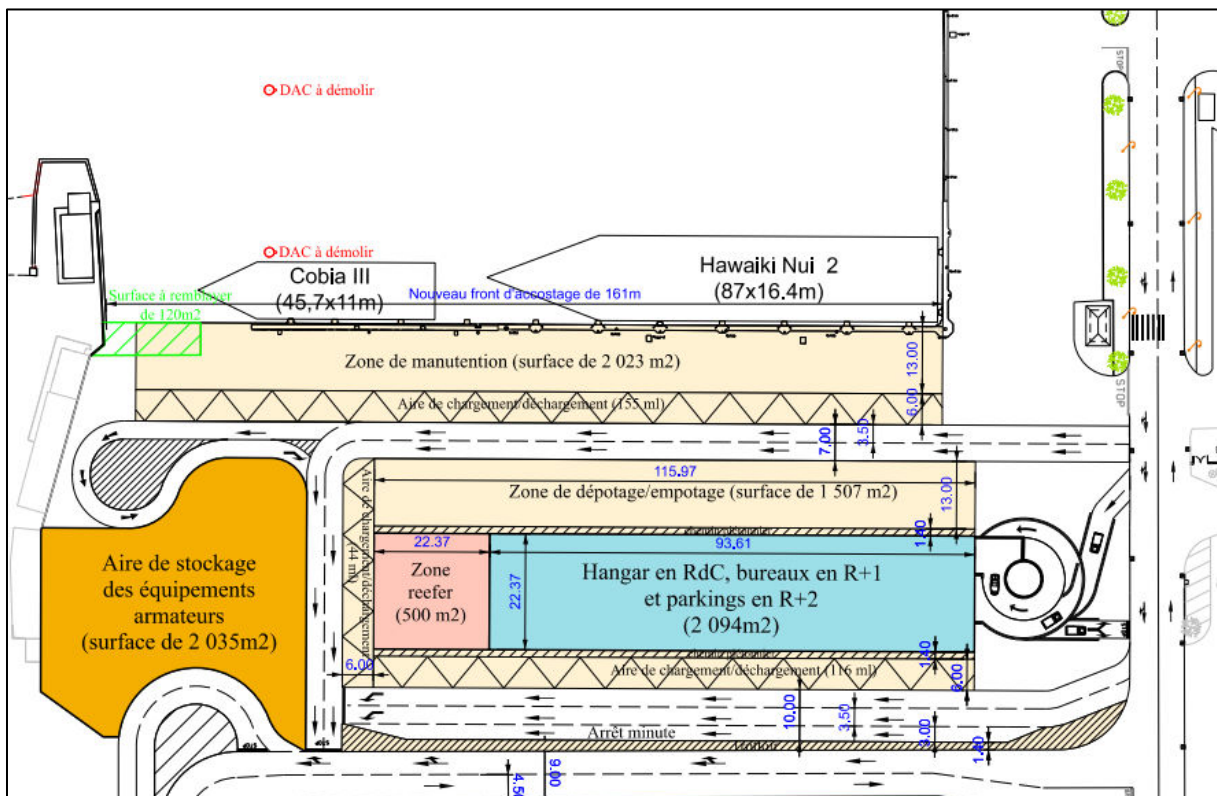
<sup>3</sup> Les activités de cabotage interinsulaire (hors activité de bornage) occupent seulement 30% des surfaces de hangar occupées en arrière des quais de cabotage.

Figure 12. Esquisse du quai de cabotage n°6



- En outre, les quais existants seront réaménagés. Un projet pilote sera mis en œuvre au quai de cabotage n°5. Celui-ci pourra comprendre l'aménagement d'un nouvel hangar disposant d'assez d'espace à l'arrière (côté route) pour y permettre le dépôt et la réception de marchandises par les chargeurs. La partie centrale du quai où sera située le hangar pourra également accueillir des terre-pleins dédiés au dépotage et à l'empotage de conteneurs. Cette organisation devrait permettre de mieux ségréguer les flux de manutention à quai et les flux de chargeurs à l'arrière du hangar, notamment ceux générés par les particuliers.

Figure 13. Plan de masse du réaménagement du quai de cabotage n°5 – schéma directeur 2022 à 2032



- Enfin, une priorité sera donnée à l'occupation des hangars par les activités de cabotage, afin de faciliter le stockage temporaire des marchandises en attendant leur embarquement ou leur réception par les clients. Ceci permettra de diminuer la coactivité à quai en rendant possible l'allongement des délais de dépôt et de réception des marchandises.

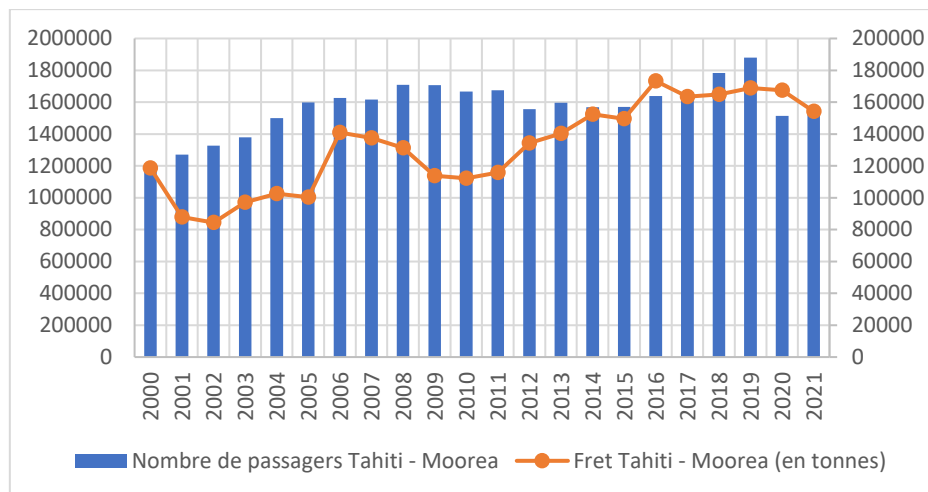
Les quais de cabotage sont caractérisés par une forte coactivité à quai, particulièrement en période de pic et pendant les escales de courte durée. En matière d'infrastructure, les causes relèvent d'une faible superficie de terre-pleins exploitables en arrière du front d'accostage, et d'une sous-exploitation des hangars situés en arrière des quais. Le schéma directeur prévoit ainsi les opérations suivantes pour remédier à ce problème :

- La construction du quai de cabotage n°6 qui comportera un front d'accostage de 267 ml et un terre-plein arrière de 7 800 m<sup>2</sup> ;
- Le réaménagement des quais de cabotage existants, à commencer par le quai de cabotage n°5 en phase pilote ;
- La réorganisation des quais de cabotage à travers une priorité donnée aux activités de cabotage pour l'occupation des hangars.

### 2.2.2. Le bornage vers Moorea

L'offre de transport maritime entre Tahiti et Moorea 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.

Figure 14. Evolution du trafic maritime entre Tahiti et Moorea de 2000 à 2021



Source : PAP/DPAM

Ces ferries opèrent à partir de la gare maritime de Papeete, comme l'Apetahi Express qui se dédie principalement au transport de passagers vers les Îles-sous-le-vent.

La gare offre une capacité généralement suffisante pour le trafic véhiculé. Ses trois épis présentent 6 postes à quai pour 5 navires en activité. Par ailleurs, les quatre salles et aires d'embarquement pour

passagers/véhicules sont aujourd'hui de facto affectées par armateur et leur usage pourrait être mutualisé pour remédier aux épisodes de congestion en période de pic.

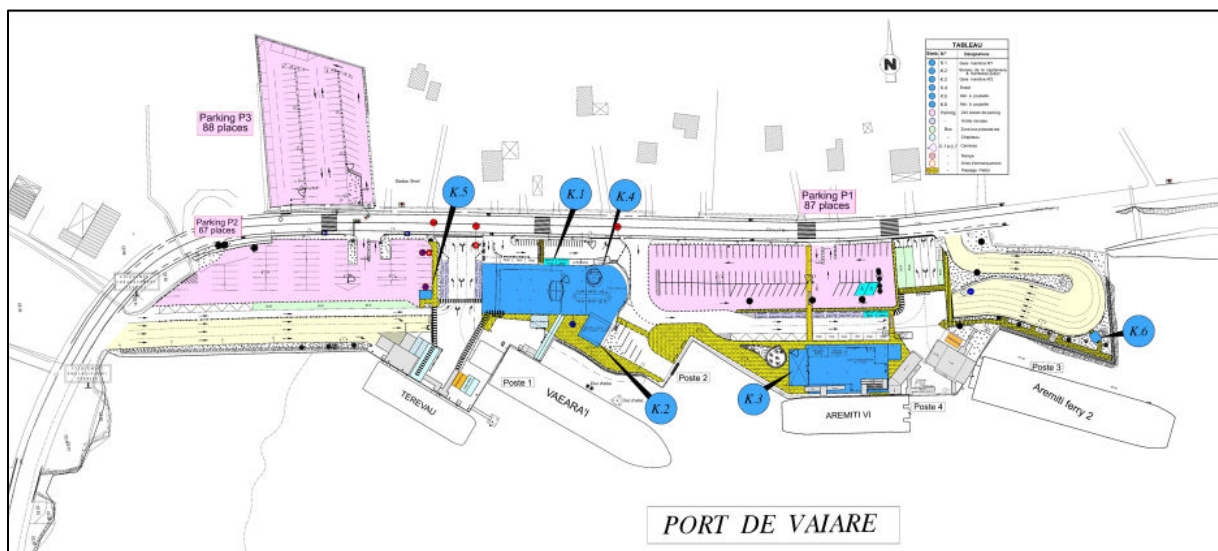
La gare maritime de Papeete pourrait faire l'objet d'aménagements visant à améliorer les conditions d'attente et de circulation des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) en rez-de-chaussée.

L'enjeu sur la filière se situe néanmoins davantage sur l'île de Moorea, car contrairement à la gare maritime de Papeete inaugurée en 2012, les investissements au port de Vaiare ont été relativement limités au cours de la dernière décennie. Le volume de trafic y est pourtant pratiquement le même qu'à la gare maritime de Papeete.

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 15. 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. Une démarche globale et consultative sera donc adoptée pour réaménager le port de Vaiare.

La capacité de la gare maritime de Papeete est généralement suffisante à l'heure actuelle. Le fonctionnement de la gare pourrait cependant être amélioré par l'aménagement d'une zone d'attente et de la signalisation horizontale pour les PMR au rez-de-chaussée.

L'enjeu sur la filière se situe davantage au port de Vaiare. Celui-ci est confronté à trois défis

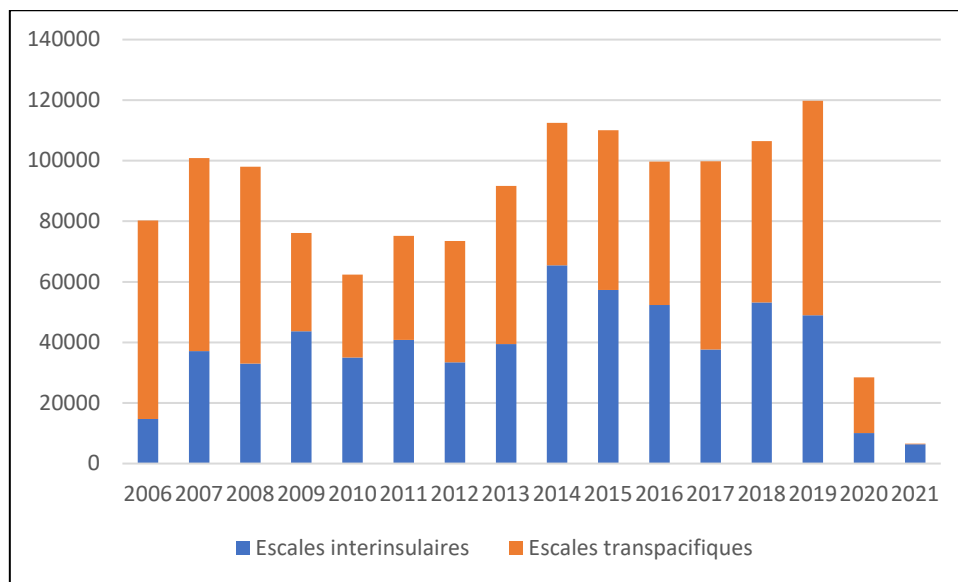
principaux : le manque d'espace à terre, des infrastructures vieillissantes et une évolution peu intégrée avec ses alentours. Afin de résoudre ces problèmes et d'assurer une cohérence entre l'aménagement du port et de la ville, une démarche globale et consultative sera adoptée pour le réaménagement du port.

### 2.3. La croisière

Les paquebots de croisière accostent sur les deux épis de 200 m de long qui leur offrent au total 3 postes d'accostage.

En 2019, soit l'année précédant la pandémie du COVID-19 pendant laquelle le trafic de paquebots de croisière a considérablement diminué, le taux d'occupation des 3 postes en question était de 30%, dont 12% d'occupation par des paquebots de croisière. La réserve de capacité est donc importante.

Figure 16. Evolution du nombre de croisiéristes au port de Papeete de 2006 à 2021

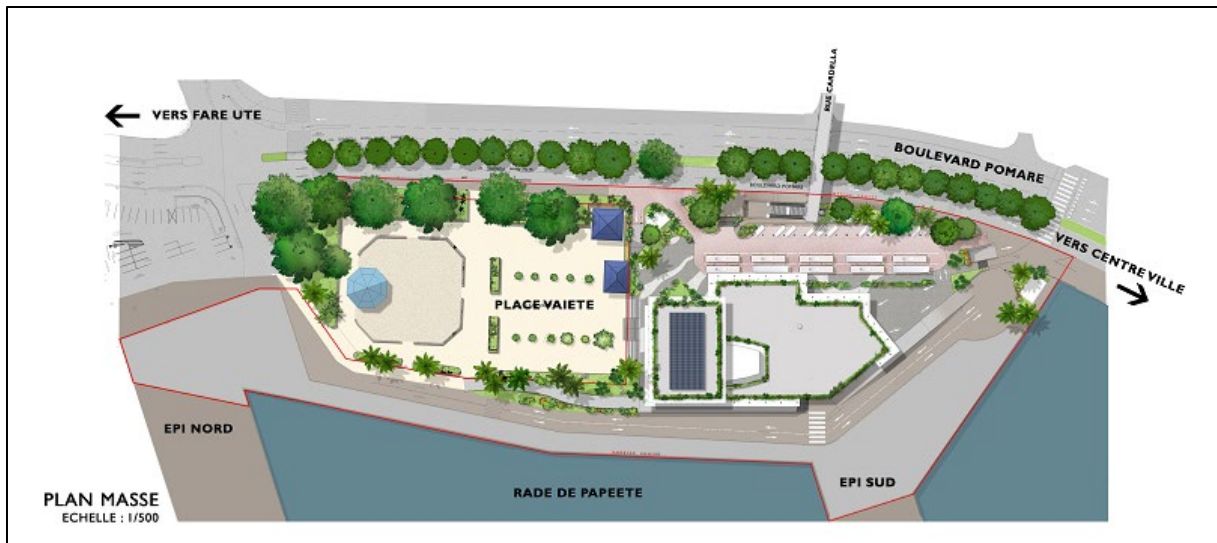


Source : PAP

L'amélioration des conditions d'accueil sur le segment de la croisière passera par d'autres considérations. Le port ne dispose pas actuellement d'infrastructure d'accueil pour les croisiéristes. Une telle infrastructure permettrait d'améliorer le contrôle des bagages cabine pour les opérations de tête de ligne, et de fournir un espace d'attente couvert pour les croisiéristes en attente d'embarquement.

Pour ce faire, le PAP a déjà entamé la construction du Terminal de Croisière International, prévu d'être mis en service au 1<sup>er</sup> semestre 2023. 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.

Figure 17. Plan de masse du Terminal de Croisière International



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

Figure 18. Vue sur l'entrée principale du Terminal de Croisière International



Les croisiéristes débarquant à Papeete rejoindront la ville via une passerelle piétonne, prévue d'être construite en dehors de l'opération. L'ensemble des piétons traversant la zone du projet et voulant rejoindre la ville côté montagne pourront également utiliser cette passerelle.

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 toutefois déplacée le long du Boulevard Pomare.

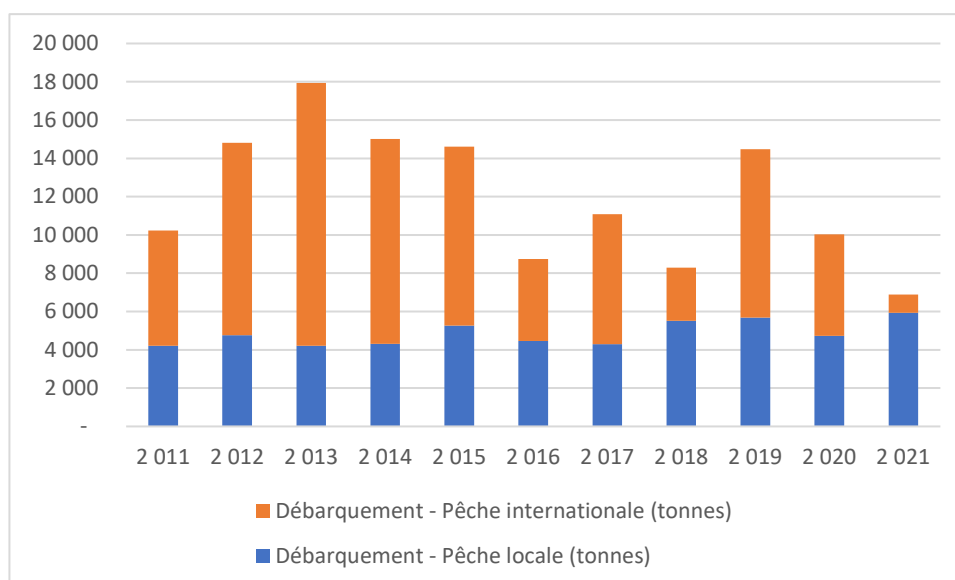
Le projet du Terminal de Croisière International permettra d'améliorer la sécurité et le confort des croisiéristes embarquant ou débarquant au Port de Papeete, et de garantir le respect des contraintes imposées par le code international pour la sûreté des navires.

## 2.4. La pêche

La filière pêche au port de Papeete se décompose en deux segments principaux :

- La pêche locale composée d'environ 70 palangriers en activité qui accostent au port de pêche situé au nord de Fare Ute ;
- La pêche internationale qui représente une fréquentation fluctuant autour de 90 navires par an sur les 10 dernières années, dont le débarquement est effectué au quai de cabotage n°3 et au quai de pêche internationale.

Figure 19. Evolution de la production de pêche locale et internationale (en tonnes de poisson débarqué)



Source : PAP

La politique sectorielle de la pêche 2018 à 2022 estime le potentiel de la pêche locale à 12 000 tonnes de poisson par an, soit le double de la production actuelle. L'inauguration le 17 mai dernier du nouveau quai de Papeava s'inscrit dans le développement de la filière, tout comme celle du bâtiment de mareyage de la société Ocean Products Tahiti plus récemment.

La poursuite des aménagements nécessaires pour atteindre les objectifs affichés nécessite cependant de revoir la délimitation du domaine du port de pêche, de l'affecter à une seule entité et de clarifier son futur mode de gestion<sup>4</sup>.

En effet, le port de pêche de Papeete est aujourd'hui situé sur des terrains appartenant à la Polynésie française, au Port autonome de Papeete ou encore en indivision entre les deux, sur lesquels sont édifiés des bâtiments avec différents propriétaires. Deux contrats d'affermage, arrivant tous deux à échéance le 31 décembre 2022, ont été signés avec la société d'économie mixte S3P pour la gestion des différents bâtiments et équipements et/ou du domaine public portuaire et terrestre du port de

<sup>4</sup> Cf. Courrier n°1609/MGT du 12 mai 2022

pêche : l'un conclu avec la Polynésie française, l'autre avec le Port autonome de Papeete. Cette multiplicité crée des difficultés en matière de coordination et de programmation.

Quant à la pêche internationale, la capacité des quais est estimée suffisante pour l'accueil de cette flottille. La fréquentation du port de Papeete par cette dernière sera stimulée par une augmentation de l'offre de carénage, aujourd'hui insuffisante pour capter l'intégralité de la demande (cf. Section 2.6).

La poursuite des aménagements nécessaires à l'atteinte des objectifs de la politique sectorielle de la pêche 2018 à 2022 nécessite de revoir la délimitation du domaine du port de pêche de Papeete, de l'affecter à une seule entité et de clarifier son futur mode de gestion. La fréquentation du port de Papeete par la flottille de pêche internationale sera stimulée par l'amélioration de l'offre de carénage.

## 2.5. La plaisance

La plaisance comporte deux segments de demande spécifiques :

- La petite plaisance composée de navires dont la longueur est inférieure à 24 m. On distingue d'une part les navires dits « résidents » qui sont composés d'une diversité de navires, comme les vedettes à moteur, les poti marara ou encore les voiliers, et d'autre part les navires de passage qui représentent un flux de 700 navires par an ;
- La grande plaisance composée de navires dont la longueur est supérieure à 24 m, aussi communément dénommés « superyachts ». Ces navires représentent une fréquentation d'une cinquantaine de navire par an à Tahiti. Ce segment est caractérisé par une tendance globale vers l'augmentation de la taille des navires, et par un intérêt pour les possibilités de réparation navale dans le Pacifique.

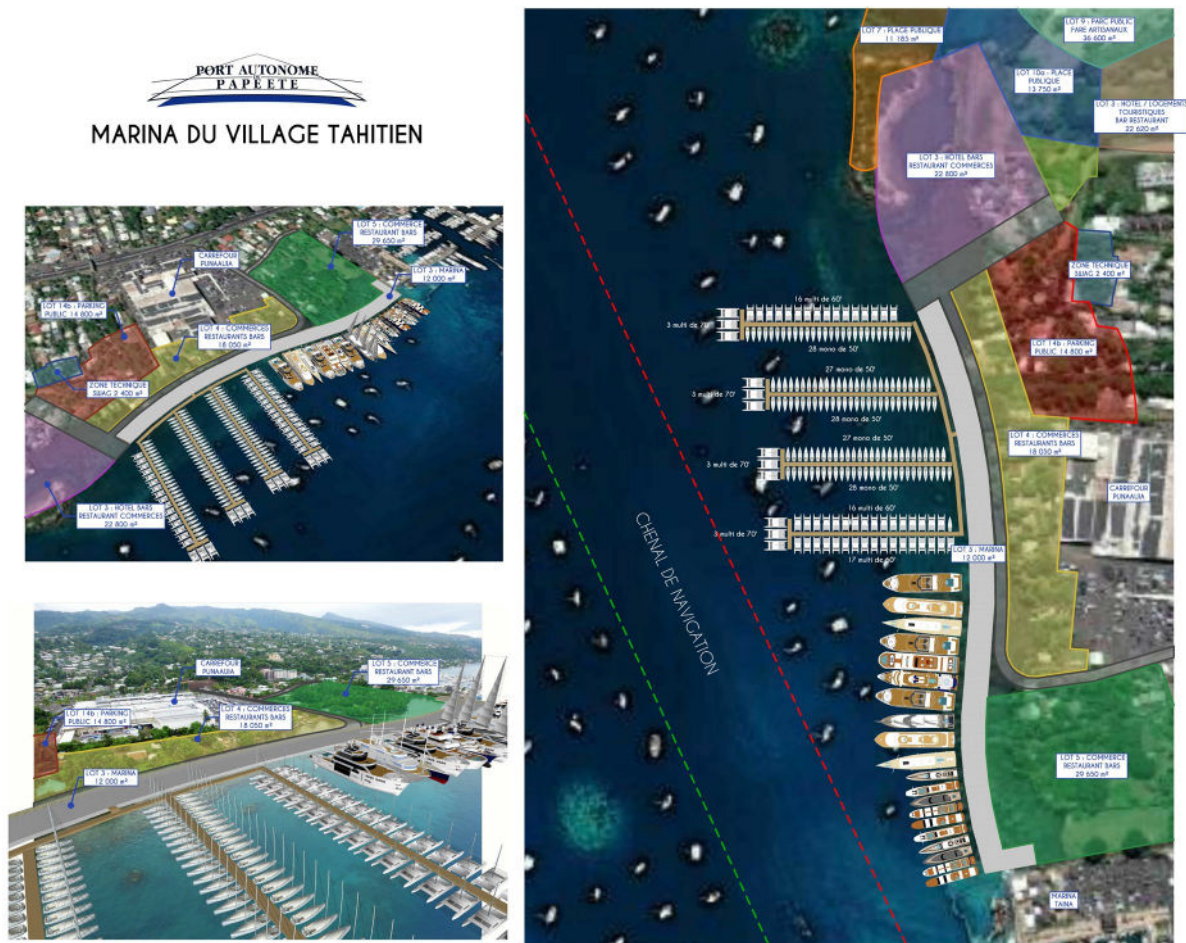
Quel que soit le segment de demande considéré, la filière plaisance est caractérisée par un manque d'infrastructures d'accueil. La capacité des marinas se trouve bien souvent saturée, occasionnant de longues listes d'attente pour un poste de stationnement. La grande plaisance est également marquée par une contrainte de taille, la marina Taina (la seule avec celle de Papeete à pouvoir accueillir des grands yachts) ayant une capacité limitée aux navires de moins de 60 m.

Les investissements du PAP ont déjà permis d'améliorer cette situation avec l'inauguration de la marina de Papeete d'une capacité de 140 postes en 2015, et le réaménagement de la marina de Vaiare à Moorea en 2021.

Le PAP poursuivra ces efforts au cours de la prochaine décennie.

Ainsi, l'aménagement d'une marina de 220 places est prévu au droit du futur Village Tahitien à Punaauia, dans le prolongement de la marina Taina. Cette marina permettra d'accueillir une vingtaine de superyachts de 50 à 80 m de longueur, et 200 navires de taille plus restreinte.

Figure 20. Esquisse de la marina du Village Tahitien



Un appel à projet sera lancé à la baie de Phaeton. Réputée être un trou à cyclone, la baie offre un environnement favorable au développement d'une marina et/ou d'une offre de stationnement et de stockage à sec.

Un port à sec sera également aménagé au nord du chantier Technimarine à Papeete, par extension du remblai aux abords dudit chantier. Une telle infrastructure permettrait d'accueillir près de 140 unités de 15 à 34 pieds susceptibles de réaliser des sorties quotidiennes ou en hivernage.

La capacité de réception sera également agrandie en dehors de Tahiti, à la marina d'Uturoa affectée au PAP en 2018. Le plan d'eau de la marina sera optimisé pour porter sa capacité de 100 à 170 postes.

Le schéma directeur prévoit d'augmenter significativement l'offre d'infrastructures d'accueil pour les plaisanciers. Au moins 430 postes seront créés à Tahiti et Raiatea, dont 20 postes destinés à l'accueil de grands yachts.

## 2.6. La réparation navale

La Polynésie française dispose de trois chantiers pour la mise à sec de grands navires en Polynésie française :

- Le dock flottant appartenant à la Marine nationale d'une capacité de 3 800 tonnes ;
- La cale de halage du PAP dont le ber présente une capacité de 800 tonnes ; et
- Le chantier Technimarine qui dispose d'un travelift de 300 tonnes.

La capacité desdits chantiers est cependant insuffisante pour satisfaire l'intégralité de la demande. Le dock flottant est saturé par la demande émanant de la flottille militaire et civile locale. La cale de halage, limitée à 1 poste depuis sa rénovation, ne dispose pas d'une capacité suffisante pour capter l'intégralité de la demande sur la pêche internationale et la grande plaisance. Enfin, la capacité de levage du chantier Technimarine est limitée aux navires de plus faible tonnage.

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

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.

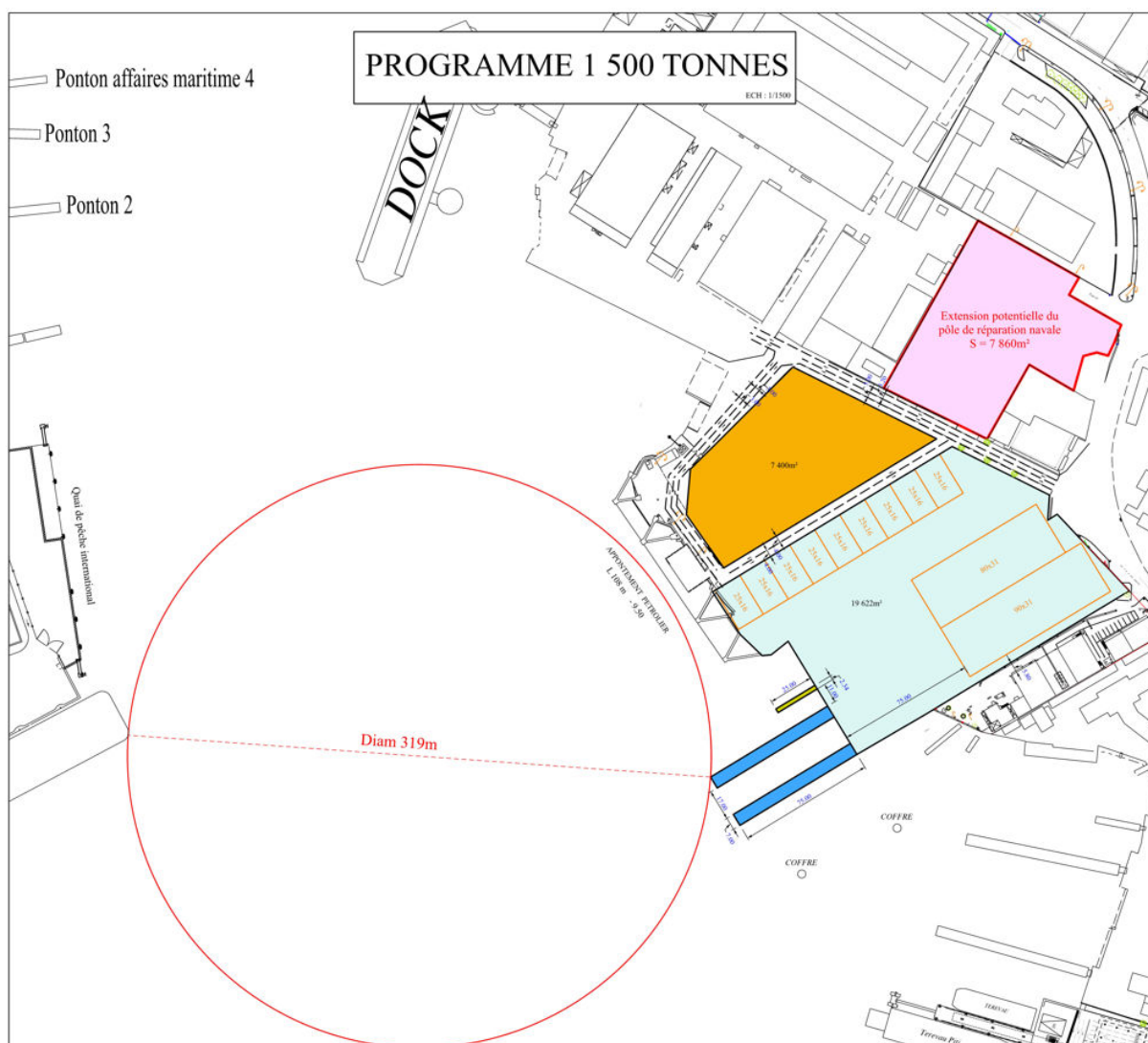
Le PAP prévoit d'augmenter significativement l'offre de carénage à travers l'aménagement d'un pôle de réparation navale. Ce dernier sera aménagé sur le site des dépôts de Fare Ute et de la cale de halage, une fois que lesdits dépôts seront intégralement démantelés et que le site sera remédié.

L'équipement du pôle dépendra de la décision qui sera prise concernant le renouvellement du dock flottant existant :

- Si l'exploitation du dock flottant existant est prolongée jusqu'en 2040, le pôle de réparation navale sera équipé d'un élévateur à sangle d'une capacité de 1 500 tonnes et de la darse correspondante, en lieu et place de la cale de halage ;
- Si l'exploitation du dock flottant existant est arrêtée en 2030, deux options se présentent pour le remplacer et le compléter (une étude de préfaisabilité confirmera l'option privilégiée) :
  - o Un dock flottant de 12 000 tonnes qui pourrait être installé en lieu et place du dock existant, complété par un élévateur à sangle de 800 tonnes et de la darse correspondante ;
  - o Une forme de radoub d'une capacité d'au moins 12 000 tonnes qui pourrait être aménagée en lieu et place de la cale de halage, complétée par un élévateur à sangle de 800 tonnes et de la darse correspondante ;

Le pôle aura également vocation à regrouper en un même lieu les activités de construction et réparation navale dispersées sur le domaine portuaire de Papeete.

Figure 21. Plan de masse du pôle de réparation navale – option élévateur à sangle 1 500 tonnes – schéma directeur 2022 à 2032

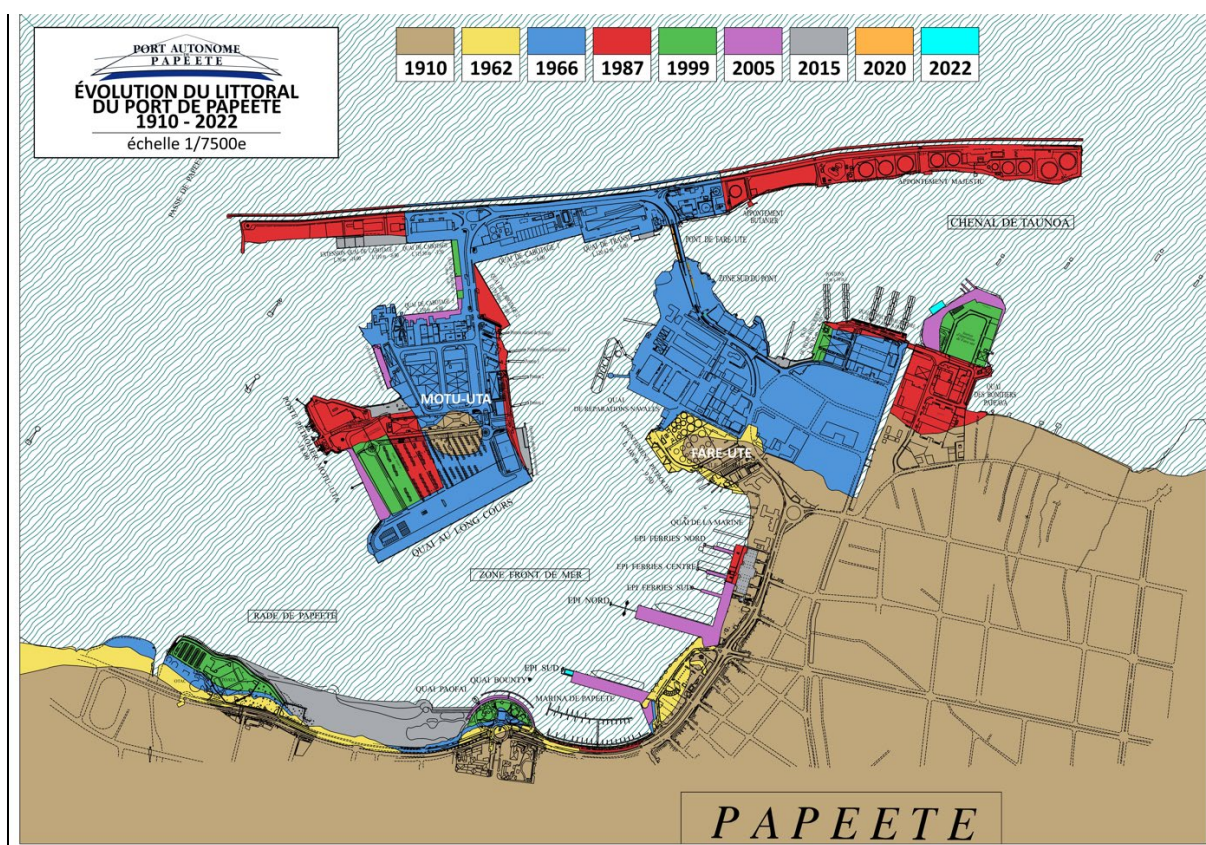


Le schéma directeur prévoit l'aménagement d'un pôle de réparation navale sur le site aujourd'hui occupé par les dépôts de Fare Ute et la cale de halage. Ce pôle sera destiné à regrouper la filière de construction et réparation navale sur un même lieu, et permettra d'améliorer l'offre de réparation navale offerte en Polynésie française.

## 2.7. Le domaine

Le domaine terrestre du PAP à Papeete s'étend sur une superficie de 70 hectares. Après la création du PAP en 1962, ce domaine s'est construit par remblais successifs en tirant partie des ilots, hauts fonds et divers platiers récifaux et littoraux initialement présents dans le lagon de Papeete. C'est ainsi que se sont constitués l'actuelle zone de Motu Uta, la digue récifale ou encore les zones d'activité et de service de Fare Ute et de la Papeava. La croissance du domaine fut particulièrement forte durant les 25 années suivant la constitution du PAP, puis a progressivement ralenti compte tenu des conditions bathymétriques et géotechniques de plus en plus défavorables rencontrées.

Figure 22. Evolution du littoral du port de Papeete de 1910 à nos jours

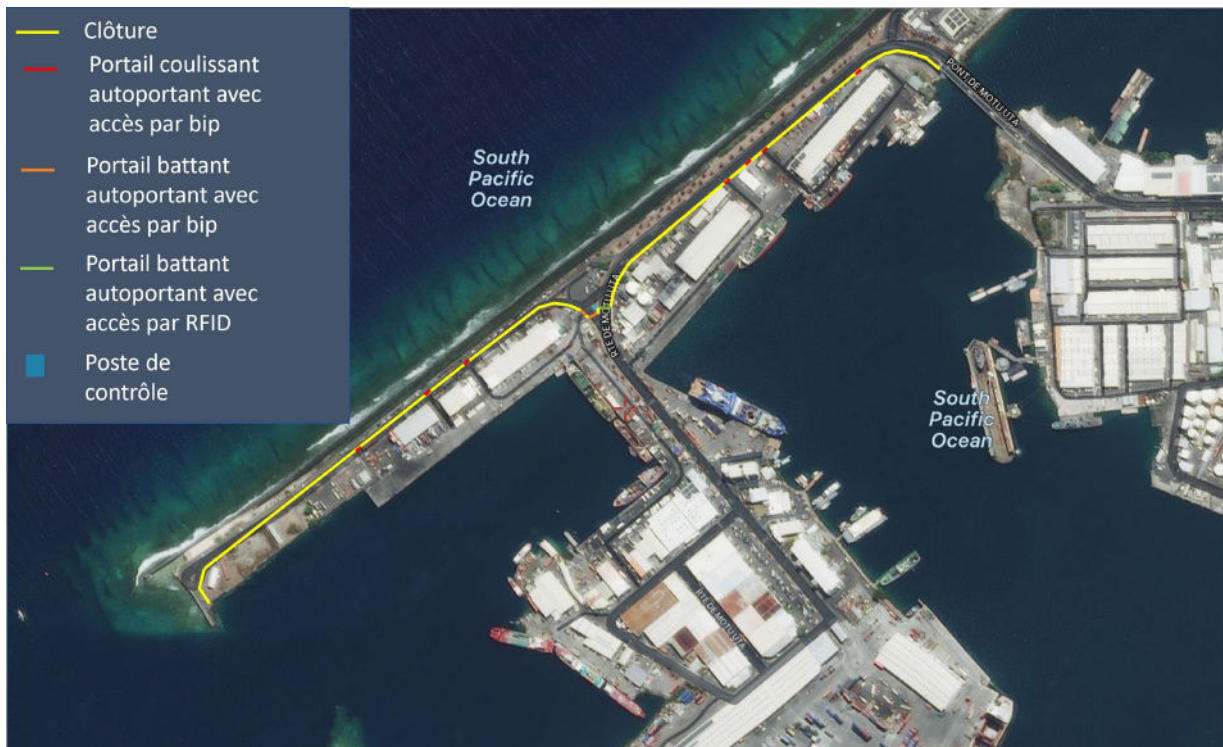


La croissance du domaine portuaire dans la rade de Papeete atteint aujourd'hui ses limites. Les opportunités d'extension se situent dorénavant à l'est, vers la passe de Taunooa, mais ces dernières s'inscrivent essentiellement dans une démarche de long terme. Par ailleurs, le développement du domaine portuaire s'est effectué au gré des besoins, parfois au détriment de la cohérence de l'aménagement du port et de la ville. Le domaine portuaire doit donc aujourd'hui être rationalisé, réorganisé et mieux intégré à la ville de Papeete.

Face à l'accroissement des besoins portuaires en matière de terrain, la rationalisation de l'occupation domaniale s'impose. En effet, les projets d'aménagements envisagés dans le cadre du présent schéma directeur, tels que l'extension du TCI ou la réorganisation des quais de cabotage, pourraient entraîner le déplacement d'activités occupant une superficie de 3,3 hectares en dehors des zones concernées. Compte tenu des faibles perspectives d'accroissement du domaine à moyen terme, ceci implique que l'occupation domaniale devra faire l'objet d'une priorisation entre les différentes activités qui sont aujourd'hui exercées sur site. Les activités non priorisées devront être déplacées en dehors du domaine portuaire.



Figure 24. Schéma de principe pour la clôture du port de commerce



Le domaine terrestre du PAP à Papeete sera rationalisé, réorganisé et mieux intégré à la ville de Papeete. Compte tenu des faibles perspectives de développement à moyen terme et de la croissance des besoins portuaires, une partie des activités aujourd’hui exercées sur le port devront être déplacées. Une zone administrative sera aménagée sur la zone sud du pont de Motu Uta afin de faciliter la surveillance du domaine portuaire et de libérer de l’espace nécessaire à l’exploitation du futur TCI et du QC6. La rénovation de la place Vaiete et son intégration avec la promenade du front de mer, le futur Terminal de Croisière International et la Gare maritime de Papeete seront étudiés. La mise en œuvre d’une clôture permettra de rendre accessible la promenade de Motu Uta en dehors des horaires d’exploitation du port.

## 2.8. Les réseaux

Le PAP est tenu de réaliser, entretenir et gérer tous ouvrages publics nécessaires à l’activité portuaire. Ceux-ci comprennent le réseau d’adduction en eau potable et d’assainissement des eaux usées.

Or, 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. Il est donc nécessaire de le rénover.

Figure 25. Schéma de principe de rénovation du réseau AEP de Motu Uta



Par ailleurs, la gestion des eaux usées sur le port de Papeete est aujourd’hui défailtante. 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. La plupart des systèmes d’ANC sont très anciens et ne correspondent plus aux normes actuelles (absence de traitement, rejet direct dans le milieu naturel). La mise aux normes des ANC s’annonce donc difficile, d’autant plus compte tenu du manque de place pour ce faire. 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.

Figure 26. Plan des zones du domaine portuaire à raccorder à la STEP de Papeete – schéma directeur de la transition écologique et énergétique du Port autonome de Papeete



Le réseau d'alimentation en eau potable de Motu Uta est vétuste, et la majeure partie des systèmes d'assainissement des eaux usées au port de Papeete ne sont plus aux normes. Le schéma directeur prévoit les opérations suivantes afin d'y remédier :

- La rénovation du réseau AEP de Motu Uta, tronçon par tronçon, selon un programme pluriannuel prévu d'être achevé en 2029 ;
- Le raccordement de l'ensemble du domaine portuaire à la STEP de Papeete. NB : Le prétraitement des eaux industrielles sera à charge des amodiataires concernés

### 3. Le schéma directeur 2022 à 2032

#### 3.1. Programme

Le schéma directeur comprend 16 opérations pour un montant total d'investissement de 26,4 milliards FCFP HT.

Tableau 1. Echancier de réalisation des investissements du schéma directeur du PAP de 2022 à 2032

N°	OPERATION	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Total
1	Reconstruction du Quai au Long Cours												6 682
2	Approfondissement de la passe et de la souille du QLC	2 292	1 144	456	738	1	2 051	-	-	-	-	-	
3	Extension et optimisation du TCI	235	165	115	295	295	-	-	-	1 500	1 500	1 672	5 778
4	Quai de cabotage n°6	4	1 500	1 400	1 100	224	-	-	-	-	-	-	4 228
	Aménagement des terre-pleins du QC6	-	-	-	-	-	90	300	-	-	-	-	390
5	Aménagement du quai de cabotage n°5	-	-	160	-	-	-	870	870	-	-	-	1 900
6	Aménagement du port de Vaiare (phase 1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	450	450
7	Terminal de Croisière International	920	799	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 719
8	Marina du Village Tahitien (phase 1)	-	15	52	185	200	-	-	-	-	-	500	952
9	Port à sec Papeava	-	250	100	-	-	-	-	-	-	-	-	350
10	Réaménagement de la marina de Uturoa	361	63	-	0	-	-	-	-	-	-	-	424
11	Pôle de réparation navale (phase 1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	750	750
12	Clôture du port de commerce	-	53	53	-	-	-	-	-	-	-	-	105
13	Zone administrative de Fare Ute	15	50	22	275	470	14	-	-	-	-	-	846
14	Rénovation la place Vaïete	15	35	100	-	-	-	-	-	-	-	-	150
15	Rénovation du réseau AEP de Motu Uta	1	87	86	80	80	80	80	92	-	-	-	586
16	Assainissement	30	40	100	100	100	100	287	287	-	-	-	1 045
<b>Total (en millions FCFP)</b>		<b>4 956</b>	<b>3 921</b>	<b>2 476</b>	<b>2 363</b>	<b>1 146</b>	<b>2 334</b>	<b>1 537</b>	<b>1 249</b>	<b>1 500</b>	<b>1 500</b>	<b>3 372</b>	<b>26 355</b>

### 3.2. Capacité financière

Tableau 2. Projection des principaux ratios de suivi des engagements financiers du PAP

En millions FCFP	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Produits	4 452	4 499	4 667	4 744	4 791	4 855	4 964	5 013	5 126	5 253	5 327
Charges	3 685	3 769	4 229	4 256	4 244	4 335	4 340	4 389	4 633	4 565	4 477
Résultat net	499	474	285	317	356	338	406	406	320	447	553
Capacité d'autofinancement	1 663	1 564	1 662	1 724	1 868	1 876	1 929	1 960	1 976	2 075	2 067
Investissements	-5 006	-4 648	-2 794	-2 923	-1 520	-2 534	-1 737	-1 449	-1 700	-1 700	-3 572
Emprunts	2 604	3 358	747	743	144	199	199	387	2 500	0	0
Remboursement d'emprunts	0	0	0	-184	-205	-208	-331	-334	-536	-542	-548
Autres variations de trésorerie	-588	6	-14	5	4	27	-9	21	12	-40	21
Variation nette de trésorerie	-1 327	280	-399	-636	290	-640	51	585	2 251	-207	-2 032
Disponibilités au 31/12/N	1 945	2 224	1 826	1 190	1 481	841	892	1 477	3 728	3 521	1 489
DSCR				2,0	4,0	2,4	2,2	2,8	2,4	5,2	2,8
Dettes financières/CAF	1,6	3,8	4,1	4,2	3,9	3,9	3,7	3,7	4,6	4,1	3,9
Dettes financières/fonds propres	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2
Ratio de liquidité générale	5,1	5,4	4,8	3,9	4,2	3,3	3,4	4,1	6,8	6,5	4,0

La capacité d'autofinancement (CAF) du PAP est projetée d'augmenter à 2,07 milliards FCFP en 2032, soit un taux de croissance annuel moyen de 2,2% sur la période. Ce taux est comparable au taux de croissance annuel constaté sur la période 2011 à 2021, c'est-à-dire 2,5%.

Le montant des investissements cumulés sur la période est de 29,6 milliards FCFP, dont 26,4 milliards FCFP issus du schéma directeur 2022 à 2032. Le montant des investissements totaux diffère du montant prévu dans le cadre du schéma directeur car les investissements projetés comprennent des opérations hors schéma directeur en 2022 et 2023<sup>5</sup> et des autorisations de programme génériques sur toute la période.

La capacité financière du PAP est jugée suffisante pour financer les investissements programmés. Le PAP financera le schéma directeur sur fonds propre (CAF et trésorerie), ainsi que par emprunt. Le montant cumulé des emprunts prévus d'être souscrits sur la période est de 10,9 milliards FCFP. Un montant de 8,4 milliards a déjà été souscrit auprès de la Banque des Territoires, du Pool bancaire SOCREDO-BT-BP et de l'AFD. Les 2,5 milliards ou 23% restant devront faire l'objet d'un emprunt en

<sup>5</sup> Ces opérations comprennent (i) l'aménagement de la marina de Vaiare, (ii) l'aménagement du quai de la Papeava, (iii) l'aménagement de plateformes pour le Terevau et Terevau Piti au port de Vaiare, (iv) l'aménagement du chemin piétonnier de Motu Uta, (v) la rénovation de la cale de halage, et (vi) l'installation d'un système de surveillance du domaine portuaire maritime.

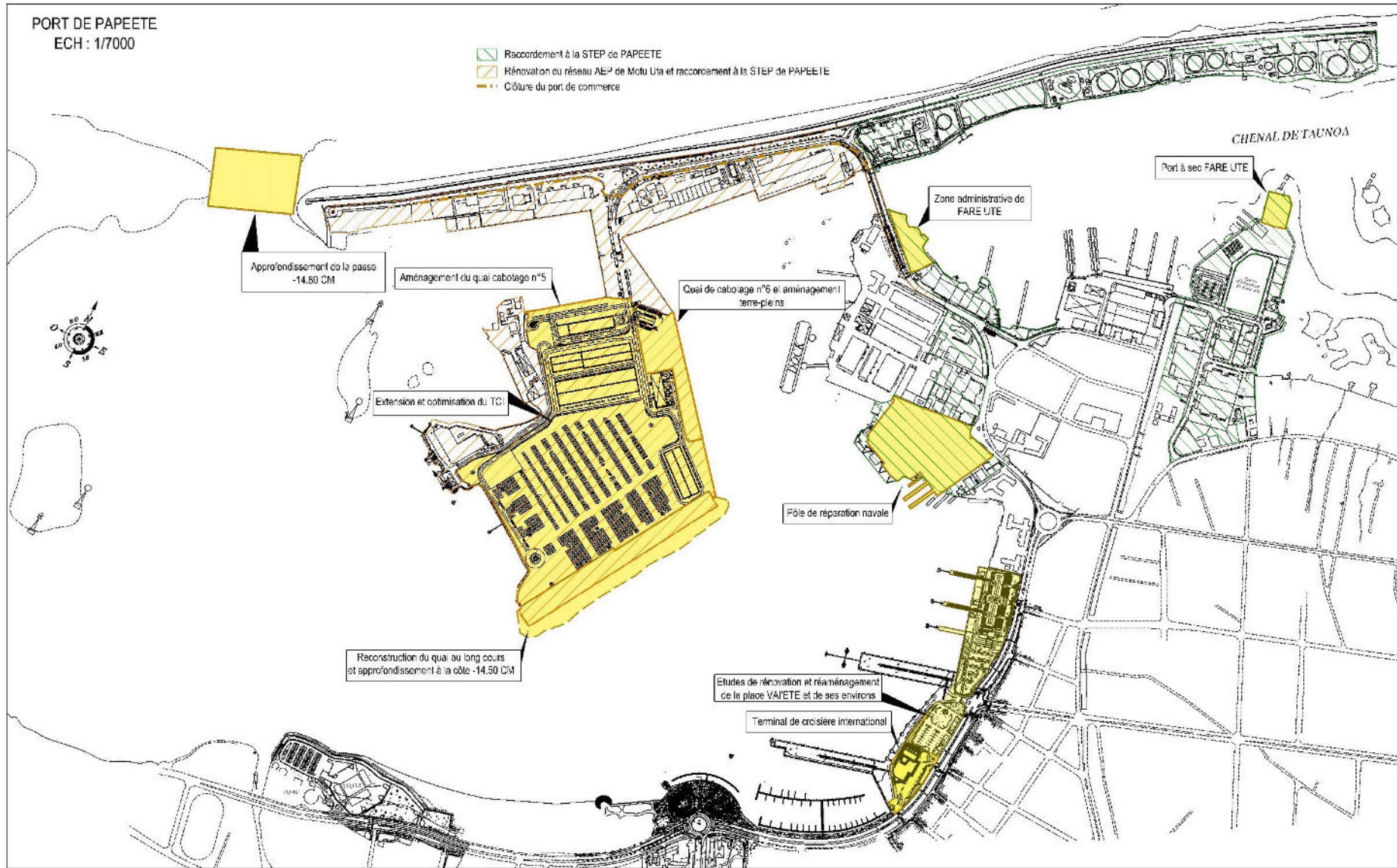
2030 afin de pouvoir financer l'intégralité des projets prévus sur la période. Le cas échéant, les engagements financiers du PAP envers ses bailleurs devraient être respectés :

- Le taux de couverture de la dette ou Debt Service Cover Ratio (DSCR) après investissements autofinancés est projeté supérieur à 1,1 de 2025 à 2032 ;
- Le ratio dettes financières sur CAF est projeté inférieur à 5 sur toute la période ;
- Le ratio dettes financières sur fonds propres est projeté inférieur à 1,5 sur toute la période ;
- Le ratio de liquidité générale est projeté supérieur à 1,5 sur toute la période.

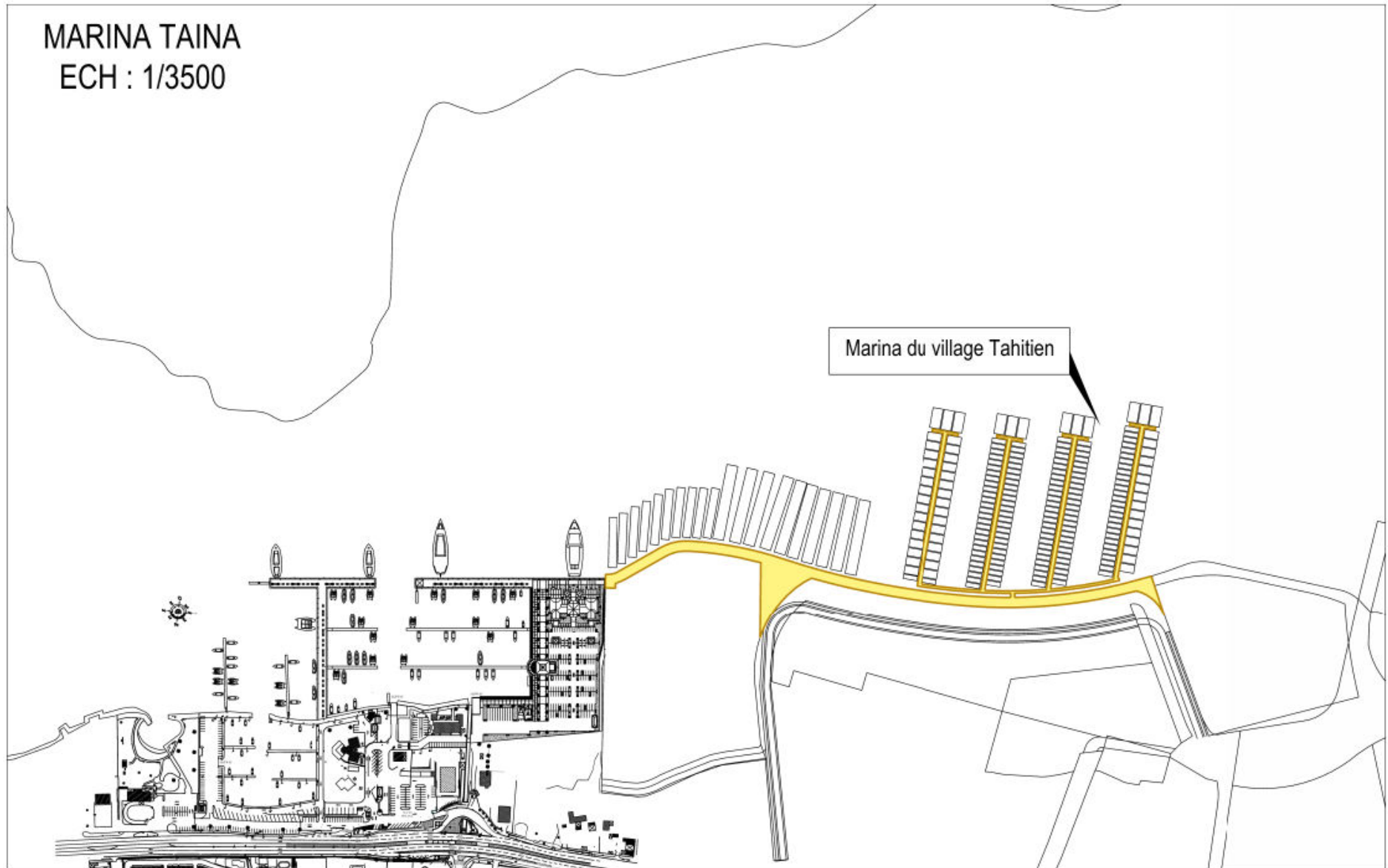
### 3.3. Plans des aménagements programmés

PORT DE PAPEETE  
ECH : 1/7000

- Raccordement à la STEP de PAPEETE
- Rénovation du réseau AEP de Motu Uta et raccordement à la STEP de PAPEETE
- Clôture du port de commerce



MARINA TAINA  
ECH : 1/3500



PORT ET MARINA DE VAIARE  
ECH : 1/2500

