
*Commission de l'équipement,
de l'urbanisme, de l'énergie
et des transports terrestres et
maritimes*

**COMPTE RENDU DE LA RÉUNION DE LA COMMISSION DE L'ÉQUIPEMENT, DE
L'URBANISME, DE L'ÉNERGIE ET DES TRANSPORTS TERRESTRES ET MARITIMES DU
MERCREDI 6 DÉCEMBRE 2017**

Le mercredi 6 décembre 2017, la commission de l'équipement, de l'urbanisme, de l'énergie et des transports terrestres et maritimes, initialement convoquée à 9 heures, démarre ses travaux à 9 h 6.

Sont présents en qualité de membres de la commission : *M. Antonio Perez, vice-président ; M^{me} Dylma Aro, secrétaire ; M. Henri Flohr ; M. Jean Temauri ; M. Evans Haumani et M^{me} Valentina Cross.* ;

Sont absents en qualité de membres de la commission : *M. Joseph Ah-Scha, président (procuration à M. Antonio Perez) ; M. René Temeharo (procuration à M^{me} Dylma Aro) ; M. Oscar Temaru (procuration à M^{me} Valentina Cross).*

Assistent avec voix consultative les représentantes suivantes : *M^{me} Yolande Viriamu (9 h 10) ; M^{me} Justine Teura (9 h 10), M^{me} Chantal Flores-Tahiata (9 h 16) et M^{me} Éliane Tevahitua (10 h 5).*



Le quorum étant atteint, le vice-président de la commission annonce qu'un seul dossier figure à l'ordre du jour :

Projet de délibération relative à la licence d'exploitation et aux obligations de service public dans le transport maritime interinsulaire
(Lettre n° 8760/PR du 29-11-2017)

Rapporteur : M^{me} Dylma Aro

Représentants du gouvernement :

M. Hiro Chang, conseiller technique en charge des transports auprès du ministre de l'équipement et des transports intérieurs

M^{me} Catherine Rocheteau, directrice de la Direction polynésienne des affaires maritimes (DPAM)

M. Charles Taputuarai, directeur adjoint de la DPAM

M. Patrice Perrin, conseiller de direction à la DPAM

Le président : Il nous manque une personne pour compléter le quorum. Je vous demande cinq minutes de patience avant de démarrer. *Māuruuru.*

Le quorum étant atteint, nous pouvons démarrer notre commission.

Avant tout, je souhaite vous présenter les excuses de notre président, Monsieur Joseph AH-SCHA qui est bloqué sur son île pour un problème de panne d'avion. En son absence, en tant que vice-président, je vais assurer la gestion de cette commission.

Il s'agit, lors de cette commission, d'étudier un projet de délibération relative à la licence d'exploitation et aux obligations de service public dans le transport maritime interinsulaire, qui sera présenté par Madame la représentante Dylma Aro.

M^{me} Dylma Aro : Juste vous informer que le rapport a été synthétisé pour simplifier un petit peu parce qu'il y a plusieurs pages.

Le président : Je précise que nous avons en appui de ce texte deux annexes concernant la répartition des îles de Polynésie française par zones maritimes et la définition des obligations de service public par archipel ou îles dans le transport interinsulaire maritime. Donc ces deux annexes viennent en appui du texte. Elles viennent renforcer notre compréhension de la structure et toutes les déclinaisons du texte.

Je me tourne vers nos spécialistes. Est-ce que vous avez une petite intervention à faire ?

DISCUSSIONS SUR LE RAPPORT

M. Hiro Chang : Un petit propos introductif pour dire que le projet qui vous est soumis aujourd'hui, c'est un texte qui est important pour le ministère et pour le transport maritime en général. C'est bien une délibération qui vient en application de la loi du pays que vous avez adoptée en 2016.

La loi du pays fixait le cadre général du transport maritime et aérien avec des grands principes. Et là, nous allons aller plus en détail avec ce projet de délibération sur le transport maritime. C'est un texte d'application de la loi du pays et ce texte comme vous avez pu le voir, va fondamentalement changer la donne par rapport à ce qui existait jusqu'à présent. Jusqu'à présent c'était une délibération de 1977 qui encadrait le transport maritime.

De 1977 à 2017, cela fait 40 ans. Nous sommes arrivés à un âge mûr où il faut passer à autre chose. C'était le premier point. Nous aurons l'occasion d'aller dans le détail avec toute l'équipe qui m'accompagne aujourd'hui, la DPAM, la directrice et ses deux cadres.

Je voudrai aussi souligner qu'il y a la présence aussi de nos représentants armateurs qui sont là aujourd'hui. Ce projet de texte a été élaboré, certes par les services techniques et le ministère, mais en collaboration étroite, et en concertation étroite avec la profession des armateurs, puisqu'effectivement ce projet de texte concerne dans un premier temps la profession des armateurs, parce que ce sont eux qui sont concernés par ce projet de texte.

Bien sûr que l'objectif d'intérêt général c'est la desserte de l'ensemble des îles et des populations concernées, mais, la profession concernée directement, c'est la profession des armateurs. Tout cela pour vous dire que ce projet de texte a été travaillé en concertation, et je pense que nous sommes arrivés à un texte équilibré pour définir et concilier les préoccupations et les intérêts de la profession, qui est une profession d'ordre privé, soumise à la concurrence comme le prévoit la loi du pays 2016, avec les obligations de service publique qui sont définis dans ce projet, et les motifs d'intérêt général que nous, ministère et DPAM, essayons de faire appliquer, dans l'intérêt de la desserte de nos populations.

Donc voilà président, quelques éléments introductifs pour citer un peu le cadre général dans lequel nous allons aborder ce projet de texte. Merci.

Le président : Vous venez d'aborder un point fondamental, puisqu'il s'agit-là d'un texte d'équilibre. Il s'agit de mettre en avant l'intérêt premier de nos populations des îles, mais également de trouver un équilibre dans la gestion de ce transport interinsulaire, en mettant les armateurs dans des situations économiquement viables, tout en étant au service de nos populations. C'est le sens premier de ce texte.

Un petit mot de la part des armateurs s'il vous plaît.

M. Ethode Rey : Comme le disait Hiro tout à l'heure, sur ce texte-là, nous avons travaillé ensemble et bien sûr que nous n'étions pas toujours tout à fait d'accord sur certains points. Mais je crois que nous sommes arrivés à un certain équilibre qu'il va falloir préserver ensuite au niveau des arrêtés d'application, mais déjà dans le cadre général, nous sommes arrivés à un équilibre.

Il faut donc préserver à la fois l'intérêt des populations des îles, mais également ceux des exploitants. S'il n'y a pas d'exploitant, cela ne peut pas marcher. Un des points importants, c'est quand même l'équilibre financier.

Je vous donne quelques chiffres. Aujourd'hui les cargos qui font les Tuamotu, Marquises et Gambier ont plus de 30 ans. Il y a de quoi se poser des questions. Pourquoi on a des vieux tacots comme ça ? Quand on fait la comparaison avec l'aérien, l'âge moyen de la flotte de Air Tahiti, c'est quatre ans et demi.

Nous pour les cargos, on est à plus de 30 ans. Il y a un problème. Comment se fait-il que les armateurs ne renouvellent pas leur navire ? Pourquoi ? Il y a cette question de l'équilibre financier qui est très importante. Nous sommes prêts à faire des rotations supplémentaires, ce n'est pas un problème. Quand je dis que nous pouvons faire des rotations supplémentaires, je prends l'exemple de Moorea.

Sur Moorea, par an, il y a un million six cent mille passagers. Savez-vous combien il y a de sièges par an offerts sur Moorea ? Il en y a cinq millions. Au niveau du fret dans les îles c'est la même chose.

Je prends le cas qui était d'actualité dernièrement, c'était la desserte des Australes. Tuhaapae n'est rempli qu'à 72 % de sa capacité, mais il est tout à fait possible d'augmenter les fréquences. Ce n'est pas un problème.

Actuellement, et cela a été dit par l'étude sur le schéma directeur, l'offre de transport est nettement supérieure aux besoins. Il est possible encore d'aller plus loin, mais aller plus loin cela veut dire quoi ? Faire des voyages supplémentaires. Cela implique des frais. Nous sommes prêts à le faire, mais il faut que d'un autre côté, il y ait un équilibre financier.

De même concernant le renouvellement de nos navires, il suffit que l'on ait quand même une certaine lisibilité dans l'avenir.

Je vous donne des exemples de prix. L'Aremiti Ferry 2 a coûté quatre milliards deux cent cinquante millions. Un cargo classique genre Maris-Stella, Mareva Nui, ce genre de bateau-là, neuf, il va coûter un milliard et demi. Et à quoi assiste-t-on aujourd'hui ? Le dernier bateau importé a été le Maris-Stella IV, qui a plus de 30 ans. Ce manque de visibilité ne permet pas toujours aux opérateurs de se lancer dans des investissements aussi importants. Voilà le résultat.

Sur le plan pratique, nous sommes tout à fait capables de faire autant de voyage que nous voulons. Ce n'est pas un problème. Maintenant, il faut qu'il y ait l'équilibre derrière. Cet équilibre-là se fait au niveau des tarifs. À ce niveau, sachez bien que la fixation des tarifs est faite par le Conseil des ministres et d'une façon tout à fait discrétionnaire. C'est un point sur lequel également nous avons voulu prendre un certain nombre de précautions.

D'avoir des obligations de service public, ce n'est pas un problème. Mais il faut qu'il y ait des mesures d'accompagnement. C'est pour cela que, pour l'élaboration de ce texte, nous avons eu plusieurs réunions de travail avec les services du ministère. Nous avons essayé de trouver un point d'équilibre et c'est un peu le résultat de ce projet de délibération.

Le président : Nous nous réjouissons que ce point d'équilibre ait été trouvé suite à maintes réunions de travail. Il faut que toutes les parties prenantes soient autour de la table et il faut trouver des points d'équilibre et c'est ce qui a été fait dans ce texte, et nous nous en réjouissons.

Le texte est bien construit. Le travail réalisé l'a été de manière sérieuse avec un travail sur le fond. L'objectif étant de trouver un point d'équilibre. Ce point d'équilibre a été trouvé. C'est le point principal que nous devons retenir. Vous avez raison de souligner qu'il faut maintenant que les déclinaisons de ce texte se fassent dans le respect de l'esprit qui a été celui dans lequel vous avez travaillé : à savoir qu'au niveau des arrêtés d'application nous restions dans le respect de ce point d'équilibre qui a été trouvé.

Vous avez raison il faut de la visibilité. Il y a bien entendu l'intérêt des populations, mais si les armateurs ne trouvent pas un intérêt économique, cela ne fonctionne pas. Et avec une visibilité, les armateurs sont en possibilité de procéder à des amortissements, en conséquence des investissements de renouvellement. Le silence de nos représentants, je pense, réside dans le fait que le texte est bien construit.

M. Jean Temauri : Je tiens à saluer tout le monde, les représentants du gouvernement, les armateurs et tous ceux qui nous entourent au niveau de cette commission.

En effet président, nous sommes devant un dossier ce matin qui est très important. Vous avez rappelé ce texte qui a été discuté en 2016, et aujourd'hui nous revenons sur ce dossier, sur cette délibération.

En ce qui nous concerne, ce qui est important c'est, d'une part, l'amélioration de la desserte pour la population et d'autre part, la prise en considération des intérêts des armateurs. La discussion n'a pas été facile et nous entendons la population qui hurle ses besoins d'avoir des transports maritimes, et qui sont mal servis depuis pas mal d'années. Vous avez rappelé, Monsieur l'armateur, que ce n'est pas d'aujourd'hui, et en effet, cela manque. Dans les îles, ils ont besoin des transports. Jusqu'à aujourd'hui le problème n'est pas encore réglé et j'espère qu'avec cette rencontre et ces discussions, cela peut apporter des solutions. Nous voulons avoir des solutions, des propositions, pour que nos populations dans les îles soient bien servies aussi. Voilà, Monsieur le Président, ce que je voulais dire pour l'instant.

M^{me} Valentina Cross : Effectivement c'est un texte important. Et il est tellement important que, personnellement, je regrette un peu la manière dont le dossier a été traité.

Pourquoi je dis cela ?

Lorsque nous avons eu à examiner et à décider pour le transport interinsulaire aérien, il y a eu l'organisation de nombreuses réunions avec l'opposition, parce que justement, et vous le dites tous, c'est un dossier d'intérêt général. Je ne sais pas pourquoi le gouvernement a décidé de faire autrement pour le transport maritime alors que c'est la même chose que le transport interinsulaire, et nous sommes tous concernés, que nous soyons de la majorité ou de l'opposition. C'est mon premier regret.

Mon deuxième regret, c'est que *fa'aterehau* ne soit pas là, parce que il y a des remarques, il y a des propositions qui sont d'ordre politique, et ce ne sont pas nos techniciens que nous allons mettre au pied du mur pour des questions éminemment politiques. Quand je dis politique, je pense à la vision de l'intérêt général dans ce dossier, tout en ayant en tête que l'intérêt général, avec des opérateurs privés dont l'équilibre économique doit bien sûr être respecté, avec des obligations réciproques des pouvoirs publics et du privé, est de desservir toutes nos îles où il y a des populations qui ont des attentes, qu'il faut satisfaire. C'est juste un préalable à mon intervention, je regrette un peu la méthode.

Autant pour le transport interinsulaire aérien, nous avons eu de nombreuses réunions, et là rien du tout. Nous reevons, à la veille du budget, un gros dossier comme ça, les transports maritimes. Je trouve ça léger, je ne comprends pas. Je ne comprends pas pourquoi cette différence de traitement. Mais c'est plus entre vous, la majorité gouvernementale, et nous l'opposition. Cela ne concerne pas du tout les techniciens. C'est juste une différence de gouvernance dans le traitement d'un dossier que je déplore.

Le président : On peut bien entendu, chacune et chacun, s'exprimer sur la méthode de travail qui a été appliquée pour travailler sur ce texte.

Ceci étant, le résultat est qu'un texte d'équilibre a été trouvé. Nous devrions davantage nous réjouir du résultat, plutôt que de la méthode qui a été appliquée. Le résultat est concluant. Il faut s'en féliciter. Est ce qu'il y a d'autres interventions ?

M^{me} Chantal Flores-Tahiata : *Hō'ē noa uira'a i ni'a i teie papature.* Une question, la procédure, elle est toujours la même, à savoir qu'un amateur doit faire sa demande de licence. Est ce que ça passe toujours par la Commission ? C'est toujours par la Commission au préalable avant que cela ne passe au Conseil des ministres ?

M^{me} Justine Teura : Nous sommes donc devant un texte qui concerne la desserte maritime, dans toute la Polynésie comme il est dit dans le texte, donc qui dessert l'ensemble des îles habitées, c'est ce qui est mis dans le texte, à l'article 3 où il est proposé « *au moins une ligne régulière* ».

Mais nous souhaitons encore une deuxième régulière et c'est les vœux de la population.

Vous parlez des îles dont le marché est important et ce sont ces îles-là qui peuvent être desservies régulièrement. Ces îles importantes sont, par exemple, Raiatea, surtout qu'il y a une population là-bas qui demande à être desservie maritiment. C'est la demande quotidienne de la population, et cela ne date pas seulement d'aujourd'hui. Cela fait plusieurs années que la population demande cette desserte régulière, mais avec transport de passagers.

Actuellement, il faut connaître l'armateur pour avoir au moins une place. Tout le monde est là de bonne heure à venir quémander une place et ce n'est pas bon. La population souhaite qu'il y ait la ligne régulière et des transports de passagers mais pas seulement cinq passagers ou 12 passagers, mais plus que cela. C'est cela que nous demandons dans les îles, au moins pour l'île de Raiatea que je connais.

Vous parlez des îles isolées. Par exemple, pour Maupiti, je pense qu'il ne faut pas faire de dérogation, tout le monde est pareil. C'est à nous de trouver comment il faut desservir toutes les îles de la Polynésie française. Donc, il n'y aura pas de dérogation, que toutes les îles soient desservies. Il n'y aura pas d'îles isolées comme il est dit dans le texte. Voilà un peu mes observations.

M. Hiro Chang : Juste pour répondre au questionnement de Madame la représentante. Dès l'adoption de ce projet de délibération, s'il est adopté, et après l'adoption des arrêtés d'application pris en Conseil des ministres, il est envisagé un appel à candidature, qui va être publié, pour demander aux armateurs de se positionner sur une offre de transport, puisqu'effectivement les licences actuelles vont arriver à échéance le 27 février 2018. D'où effectivement aussi l'urgence que nous avons eue à faire passer ce texte, mais je retiens la petite critique de Madame Valentina Cross. Nous étions un peu pris par le calendrier. Les licences actuelles arrivant à échéance, il est prévu un appel d'offre, pour demander aux armateurs actuels ou d'autres armateurs de se positionner sur les lignes régulières qu'ils voudront effectuer, suivant les zones maritimes qui ont été définies à l'annexe.

En fonction du positionnement des armateurs, la DPAM va étudier l'offre de transport et octroyer les nouvelles licences d'exploitation, non plus des licences armateurs, conformément à la délibération qui aura été adoptée.

S'agissant des Îles-sous-le-vent et de Maupiti, il y aura aussi un appel à candidature pour desservir ces îles et nous attendons effectivement le positionnement des armateurs sur ces deux zones-là. Nous espérons avoir une offre de transport par rapport à Maupiti et aux Îles-sous-le-vent notamment en passagers. Voilà le processus qui est envisagé.

M. Tutehau Martin : Bonjour, je suis Tutehau Martin, armateur à la SMP Société de navigation polynésienne. Nous avons deux navires : un sur les Îles-sous-le-vent, qui s'appelle le Hawaiki Nui, et un autre sur les Tuamotu-Gambier, qui s'appelle Nuku-Hau. Deux bateaux, deux régions de la Polynésie française.

Je voudrais répondre à la représentante de Raiatea. Vous avez tous entendu parler du projet que nous avons voulu mettre en place, c'était le rachat des Taporo par le groupe Emar.

La situation actuelle est celle-ci : les bateaux ont plus de 30 ans. Ethode est gentil quand il dit 30 ans, c'est plutôt 40 ans, puisque les quatre Taporo ont entre 38 et 41 ans, le Hawaiki Nui, il va avoir 38 ans et Nuku-Hau 39 ans.

Maris-Stella IV a été acquis par l'armateur Salem, qui est arrivé il y a deux ans. Il a été acheté, il avait 30 ans. Aujourd'hui il a 32 ans. Effectivement, ce sont des vieux rafiots. Mais c'est tout ce que nous pouvons nous permettre d'acquérir aujourd'hui, avec les moyens que nous avons, avec le marché qui existe. Les seuls armements qui ont des navires neufs sont aujourd'hui Aremiti, avec l'Aremiti Ferry 2 et l'Aranui 5.

Le Tuhaa Pae, qui fait les Australes, nous pouvons dire qu'il est neuf par rapport aux nôtres, puisqu'il a cinq ans. Il a été construit pour la ligne. Ces bateaux-là sont tous en situation de monopole sur leur ligne, sauf Aranui, mais Aranui, nous pouvons parler de monopole au niveau du marché de la croisière touristique. Cela leur permet de renouveler la flotte et d'acquérir des navires neufs. Puisqu'un navire neuf, Ethode, là encore il est gentil quand il parle d'un milliard cinq, je dirai plutôt deux milliards, deux milliards cinq, puisque l'acier aujourd'hui atteint des niveaux de prix important et pour la construction, nous sommes obligés d'aller dans les chantiers chinois, puisque les chantiers européens, qui sont d'une qualité supérieure, commencent à avoir des coûts importants. On parle de 20, 25 millions d'euros. Nous investissons s'il y a un marché. S'il n'y a pas de marché, nous ne pouvons pas investir. L'équation est simple.

Alors, on nous dit, vous ne pouvez pas aller à Tureia, vous ne faites pas ci, vous ne faites pas ça ! Effectivement, c'est loin. Nous avons des îles éloignées mais nous essayons de les desservir au maximum. Nous allons à Vairaatea, à Nukutavake, à Pinaki, même dans les îles non habitées. Je voulais le souligner, quelque fois nous faisons des *rāhui* avec des coprahculteurs, de Tureia pour les amener à Vanavana, pour qu'ils fassent leur coprah pendant trois, quatre mois, et nous allons les chercher pour les ramener, ce qui leur fait un apport de revenu. Pareil pour Tenania, quand nous les amenons de Tureia à Tenania ou Tauere, de Makemo etc.

Quand on parle des passagers des Îles-sous-le-vent, c'est pareil nous avons droit à 12 passagers. Pour desservir Huahine, Raiatea, Bora-Bora, 12 passagers au départ de Papeete, 12 passagers au retour. Ça fait trois passagers par île. C'est clair que les coups de fil, j'en reçois.

Morton Garbutt, vous le savez tous, il a 84 ans, il désirait partir à la retraite, mais personne n'achetait ses bateaux. Je dis bien personne. Cela fait 10 ans qu'il veut vendre ses bateaux, personne n'achète. Nous nous sommes porté acquéreur de ces bateaux, avec un projet à 20/30 ans, pour améliorer la desserte des Îles-sous-le-vent. Nous avons deux bateaux, nous allons en acheter quatre et nous allons renouveler les bateaux un par un, parce que nous aurons le marché pour. Nous aurons la rentabilité pour renouveler les bateaux. Certes, nous serons en monopole sur les Îles-sous-le-vent et Rikitea, mais cela nous permettra d'aménager les rotations, et d'avoir une rentabilité qui soit stable et pérenne dans le temps. Nous sommes allés même au-delà, nous avons même proposé à notre ami Wilson un bateau de 30 mètres pour Maupiti. Nous nous sommes dit que nous allions avoir le monopole pour les Îles-sous-le-vent, mais qu'il faut quand même donner un service supplémentaire. Nous nous sommes engagés à investir dans un bateau pour Maupiti : passagers et fret pour desservir Bora-Bora, faire une desserte intra Îles-sous-le-vent Raiatea, Bora-Bora, Maupiti, sachant qu'à Bora-Bora il y a aussi un marché pour les îles, pour les fruits de Maupiti comme les pastèques.

Avec les Taporo, nous nous sommes engagés aussi à mettre en place un navire à passagers, ferry ou cargo mixte, puisqu'effectivement les Îles-sous-le-vent sont desservies quatre fois par semaine par un cargo. Donc tous les jours ils ont un bateau, sauf le le lundi. Nous partons d'ici le lundi, nous arrivons le mardi. Mardi, Mercredi, Jeudi, Vendredi, ils ont un bateau, il n'y a aucun souci. Par contre, ils n'ont pas de passager. Thomas Moutame, Lana, Titi, ils sont tous venus nous voir pour dire : faites quelque chose pour nous. Nous avons monté le dossier, mais nous nous sommes heurtés à l'autorité polynésienne de la concurrence, qui a été mise en place en janvier 2016. Vous avez tous entendus parler de ce dossier dans la presse. « *Vous aurez le monopole, donc la réponse est non* ». Enfin, la réponse est « *oui* », mais vous achetez les quatre bateaux Taporo et je vous oblige à en vendre deux : les deux plus rentables, les deux plus gros. Nous avons refusé clairement. Ce n'est pas possible économiquement d'acheter quatre bateaux et d'en revendre deux autres. Nous ne connaissons pas le prix, nous ne savons pas à qui les vendre, donc c'est impossible. Ils sont venus avec leur esprit de concurrence de Métropole, ils ne connaissaient rien au sujet. Ils n'ont pas apprécié nos spécificités locales. Ils n'ont pas apprécié le progrès économique que cela peut engendrer dans nos îles. Le projet est donc tombé à l'eau. Nous parlons de Maupiti, c'est pour cela que le *tāvana* de Maupiti et des Îles-sous-le-vent sont montés au créneau. Ils sont allés voir le haut-commissaire, le Président, tout le monde, et ils se sont tous grattés la tête. *'Ai ïa ïa, e fifi tātou*.

C'est un dossier qui nous a pris huit mois de travail. Plus même, parce qu'il faut négocier avec le vendeur. Ensuite nous travaillons avec l'autorité de la concurrence, et ils viennent nous dire : « *nous ne vous donnons pas l'autorisation, puisque vous n'allez plus transporter de la Heineken dans vos bateaux, plus transporter du Tahitian Cola. Vous allez augmenter les prix. Vous allez diminuer la vitesse de vos bateaux* ». Nos bateaux ont une vitesse maximale de 10 nœuds. La vitesse d'un *va'a ono*. Nous mettons 12 heures pour arriver aux Îles-sous-le-vent. Ils nous disent que nous allons diminuer notre vitesse parce que King Tamatoa a réduit sa vitesse. J'ai dit que ce n'est pas le même bateau et que nous avons des obligations de service public. Nous avons des touchées à respecter. Ils me disent : « *mais vous serez tellement en position dominante que vous n'allez pas respecter la loi* ». Moi je respecte la loi, je travaille avec la DPAM. Nous respectons tout ce qu'ils nous disent.

« *Vous allez être tellement important que vous allez augmenter les prix* ». Je leur ai dit, « *je regrette, mais les prix sont fixés par le Pays au JOPF. Oui, mais vous allez vous en foutre parce que Air Tahiti augmente les prix comme ils veulent donc vous allez faire pareil. Vous allez réduire vos rotations. Aremiti 5, ils ont réduit la rotation du 5, ils sont passés de six à trois. Et comme vous avez le monopole, vous allez faire pareil* ».

J'avoue que nous avons été très déçus puisque notre projet était vraiment l'amélioration du service à la population et au développement des îles. Nous en parlons toujours avec un peu de déception.

Il y a deux semaines, vous avez entendu parler du colloque de la concurrence qui s'est passé à l'université, où nous avons reçu des membres émérites, des spécialistes de la concurrence, des avocats spécialistes de la concurrence en métropole. Il y avait une ancienne vice-présidente de l'autorité française de la concurrence qui était là. Ils sont venus vivement critiquer les décisions et les avis pris par cette autorité polynésienne de la concurrence. Cela va pousser, je pense, le gouvernement actuel à mettre en place des amendements sur les décisions de cette autorité qui a été vraiment critiquée. Tellement critiquée, que le seul membre de cette commission, de ce collège décisionnaire qui est Florent Venayre, qui est le seul spécialiste de la concurrence, a démissionné tout juste après la décision.

Et tous ces spécialistes de France, sans que nous le demandions, ils sont venus nous donner raison. Ils ont dit : « *mais vous avez raison. Ce que vous avez dit-là, c'est tout à fait vrai, c'est ce qu'il faut faire* ». Je vous dis un peu tout ça parce que souvent on me questionne sur ce type de sujet. Je suis satisfait d'être avec vous pour vous en parler. J'en ai parlé à l'université et puis les gens sont venus me voir pour me dire qu'ils comprenaient mieux. Les tarifs sont encadrés, nous sommes soumis à des régimes d'obligation de service publique. C'est un marché où nous avons besoin de renouveler la flotte, et quelque fois nous avons besoin effectivement d'être en monopole sur certaines îles, sur certaines dessertes. Mais le monopole contrôlé par vous, par le législateur. Vous maîtrisez ce secteur. Nous ne pouvons pas faire n'importe quoi. Ça c'est la partie législative.

Sur la partie opérationnelle, nous sommes également contrôlés par le service des affaires maritimes français, l'État, puisque nous sommes pavillon français. Il y a tout un tas de règle de sécurité à respecter. Nous avons les mêmes règles de sécurité que la Métropole et que l'international.

Le bureau Veritas et les inspecteurs des affaires maritimes viennent voir nos bateaux chaque année. Si nous ne respectons pas nos programmes de maintenance et de mise à niveau au niveau de la sécurité, nous avons tout de suite le couperet, qui est la suppression de notre permis de navigation. Dans ce cas-là, nous ne pouvons pas quitter le port. C'est arrivé à quelques armements qui n'avaient pas mis en place les structures de maintenance et ils ont été arrêtés. Nous pouvons parler de Kura Ora II par exemple qui me vient à l'esprit. Mais c'est un secteur hyper important pour la Polynésie, sinon il n'y a pas de développement. Nous parlons beaucoup du coprah. Mais qui va chercher le coprah ? Nous sommes obligés d'aller chercher le coprah, c'est nous qui achetons le coprah. Nous payons en liquide et avec les billets qu'est-ce qu'ils vont faire ? Ils achètent le *mā'a*. Donc nous faisons de la vente à l'aventure et nous créons ce système économique qui vit aujourd'hui. Pour la perle c'est un peu difficile. Nous avons les belles années de la perle aux Tuamotu nord, maintenant à Rikitea, ils sont encore bien vivants, mais nous voyons qu'au niveau du fret, sur les chiffres de la dernière décennie, nous avons une baisse conséquente.

Quand on critique un peu l'huilerie, le comité de soutien du coprah, il faut faire attention parce que nous, on les voit les gens. Quand ils attendent le bateau, c'est Noël à chaque arrivé. Tout cela pour dire que nous travaillons tous les jours pour des services à la population. Et le développement à l'emprunt a été freiné, je rappelle encore, par cette autorité qui nous a mis un peu des bâtons dans les roues. C'est dommage.

Aujourd'hui, nous sommes sur un autre projet de renouvellement des bateaux. Nous ne pourrions pas acheter du neuf pour les Tuamotu. Nous serons obligés d'acheter des navires d'occasion. Nous sommes en train de chercher mais ce n'est pas facile à trouver, parce que pour nous il faut un bateau petit et qui puisse entrer dans la petite passe de Raroia, mais avec des grandes grues pour porter les dragues pour ramener à Hao, et avec des passagers... Nous avons besoin de bateaux assez spécifiques.

Pour les Îles-sous-le-vent, là aussi, il y a des projets. Nous sommes sur des projets de renouvellement de la flotte, peut-être un bateau cargo mixte avec passagers. Nous avons bien entendu le besoin des populations, mais il faut le marché.

Nous sommes en train de réfléchir à un cargo neuf en construction. Nous allons demander la défiscalisation locale et métropolitaine et surtout une structure juridique qui nous donne de la visibilité. Nous avons besoin de cette structure pour avancer. Nous avons déjà bien commencé à travailler avec les ministres et la DPAM, mais il faut que nous avancions tous ensemble. Souvent on nous fait remarquer que nous sommes subventionnés puisque on nous paye tous les PPN et les carburants en principe. C'est vrai que c'est un apport, mais ce n'est pas nous qui recevons la subvention, ce sont les habitants.

Quand l'habitant de Rikitea paye son bois ou sa palette de ciment au même prix qu'à Tahiti, c'est un choix politique que l'on a fait. Mais l'argent ce n'est pas nous qui l'encaissons, c'est la population. Et puis le carburant est au même prix à Rikitea qu'à Tahiti, le litre d'eau, le kilo de sucre et de farine aussi. Donc ça, c'est une bonne chose. Il faut continuer et il est vrai qu'une grosse partie de notre chiffre d'affaires est fait par ces PPN et carburant.

La partie que nous voulons développer c'est la perle et le tourisme, et les projets du pays dans les îles vont soutenir, indirectement, notre marché. C'est un secteur où nous sommes ensemble. Je vais remercier aussi le ministre et la DPAM pour le travail que nous avons fait ensemble sur ce projet de délibération qui est effectivement équilibré. Je ne reviens pas dessus. Merci.

Le président : Nous avons bien noté la problématique sur le dossier rejeté par l'APC.

Cela n'engage que moi, mais, me semble-t-il, le gouvernement n'a pas encore classé ce dossier.

M^{me} Teaha Teapehu : Je voulais poser la question au gouvernement. Il me semble que j'ai entendu qu'il y a un deuxième bateau pour les Australes, c'est ma première question. Ma deuxième, aux Marquises, la commune de Fatu-Hiva transporte des passagers vers Hiva-Oa. Est-ce qu'ils ont une licence spéciale pour le transport ?

M^{me} Valentina Cross : Je vous invite à la page 2 du rapport, au deuxième paragraphe qui dit que « *la desserte maritime en Polynésie française est organisée de sorte que l'ensemble des îles habitées, à l'exclusion des îles privées et des îles soumises à autorisation particulière (par exemple Moruroa, Scilly, Bellingshausen, ...) soient desservies par au moins une ligne régulière* ». Je vous lis ce passage parce qu'il n'y a pas longtemps, j'ai reçu des gens qui habitent à Scilly. Et quelle est la réponse du ministre par rapport à ces familles-là qui sont là bas, et qui ne bénéficient d'aucun bateau ?

Le président : Il s'agit d'un cas particulier. Dans nos interventions, dans nos réflexions, il faut bien prendre en compte tous les aspects. Nous ne pouvons pas non plus déplacer un bateau juste pour une famille. Enfin, ça c'est un avis personnel.

Vous pouvez compléter la réponse ?

M. Hiro Chang : Président, avant de répondre à la question de Madame la représentante, je remercie aussi Tutehau de nous donner le point de vue de l'armateur par rapport à la décision de l'APC. C'est un dossier que nous avons suivi au niveau du ministère. Nous avons créé une autorité administrative indépendante qui a un pouvoir de décision quant à un acte d'acquisition.

Après, l'APC a sa façon de voir les choses. Elle a une analyse concurrentielle. La concurrence, c'est quelque chose qui s'applique partout, pas seulement dans les grands pays mais aussi dans les petites économies insulaires. C'est vrai que cela doit nous interpellier, même les élus.

Est-ce qu'en Polynésie, eu égard à la configuration géographique que nous avons, est-ce qu'il n'y a pas un monopole aussi naturel qui se fait ? Nous voulons bien l'ouverture à la concurrence, mais ce qui est important, nous l'avons vu aussi dans d'autres secteurs comme les télécoms, le plus important, ce n'est peut être pas une décision ponctuelle, c'est aussi l'accompagnement des pouvoirs publics à l'ouverture à la concurrence. Nous avons un groupe qui veut investir en Polynésie, qui veut desservir la Polynésie, et qui apparemment à des moyens financiers derrière pour investir, et pour donner une pérennité, une visibilité à la desserte interne insulaire, et après nous avons des préoccupations, dites de concurrence, par rapport à un marché, qui vient effectivement freiner ce projet.

Avoir un groupe qui a les reins solides, cela permet effectivement de donner une visibilité, une pérennité, et derrière il y a un renouvellement aussi de la flotte qui est prévue. Ce sont vraiment des problématiques sérieuses.

Tout cela pour dire que la concurrence pour la concurrence, moi personnellement, je ne suis pas favorable.

Nous sommes tous favorables à une concurrence saine et loyale. Maintenant, dans le transport maritime, peut-être qu'il faut aussi une autre approche. Effectivement la concurrence au début, cela donne de la qualité de service, cela permet à de nouveaux entrants de venir, ainsi qu'une baisse des prix. Mais après derrière qu'est-ce qu'il y a ? Il y a de la casse et après tout cela se renouvelle. Je sais bien que c'est un renouvellement du marché. Ça renouvelle les opérateurs, ça améliore en qualité de service. Mais qu'est-ce que l'on veut à la fin ? C'est la question que nous pouvons nous poser ?

Je voulais rebondir pour les Australes. Effectivement le marché est ouvert. Pour l'instant il y a un seul opérateur. C'est la seule zone maritime où il y a un seul opérateur. Donc nous attendons effectivement qu'un deuxième concurrent veuille bien aller aux Australes. Voilà aussi un exemple où c'est ouvert à la concurrence, mais est-ce qu'il y a un opérateur qui veut y aller ?

Il y avait eu un projet, et je sais que la population des Australes est demandeuse d'un nouvel opérateur. Nous aussi, nous sommes favorables. Cela permet de doubler les fréquences, de doubler les capacités de chargement et de déchargement.

Après il y a une problématique qui se pose parce que l'actuel armateur nous dit que le marché actuel ne permettrait peut être pas l'arrivée d'un deuxième opérateur. Voilà quelques éléments pour nourrir nos réflexions communes.

Le président : Ce qui est clair, c'est qu'il ne faut pas qu'une approche — je vais être brutal — technocratique de telle ou telle entité se fasse au détriment d'une population.

Donc vous l'avez bien décrit, la concurrence pour la concurrence, si elle s'applique au détriment d'une population, nous avons tout faux !

M^{me} Catherine Rocheteau : Pour Scilly, en fait, il y a une desserte de Silly qui se fait par le Tahiti Nui, pas de manière régulière, mais à peu près tous les trois mois. Cela reste anecdotique, dans la mesure où Scilly est normalement un atoll qui doit être inhabité. C'est un atoll protégé où il ne devrait y avoir personne. Il y a pour autant une famille qui vit dans des conditions un peu difficiles ou limite « hors normes », puisque je vous rappelle qu'il y a eu une mission des services de l'État, du Pays et du maire, qui a même identifié des enfants qui n'étaient pas répertoriés sur l'état civil. Donc il n'est pas question pour l'instant, en tout cas le gouvernement n'a pas souhaité, mettre en place une desserte régulière. C'est la seule chose que je peux dire aujourd'hui. Pour autant il y a quand même un minimum qui se fait par un navire de la flottille et non sans mal d'ailleurs, puisque deux ou trois fois il y a eu des bateaux qui ont été pris à partie à l'arrivée sur l'île.

Pour la question sur Fatu-Hiva, est-ce que ça concerne le bateau de desserte régulière ?

M^{me} Yolande Viriamu : C'est juste pour savoir si c'est une licence spéciale qui transporte surtout c'est une île qui n'est pas trop loin.

M^{me} Catherine Rocheteau : Il y a un bateau qui fait la desserte régulière : le Te Atou IVA. Ce bateau est un navire à passagers qui fait de la desserte régulière et qui a été mis en place par le gouvernement l'année dernière. Il y a 40 passagers et il fait de la desserte régulière.

Il n'y a qu'un bateau aujourd'hui à ma connaissance autorisé à du transport de passagers. Et si vous me posez la question de savoir s'il y en a d'autres, oui, il y en a, mais pour autant il n'y a pas d'autorisation.

M^{me} Chantal Flores-Tahiata : Je viens d'entendre Hiro dire que les Australes c'était ouvert. Ma question concerne alors l'armateur qui avait fait sa demande, il y a quelques mois, et la commission a émis un avis favorable et ensuite nous ne lui avons pas attribué sa licence, parce que le bateau soi-disant était trop vieux. Qu'en est-il de cette demande ? Si jamais il redemande, est-ce que l'armateur — nous avons entendu les armateurs dire que tous les bateaux sont vieux — est-ce que cet armateur peut redemander la licence même si le bateau qu'il a voulu acheter était de 30 ans d'âge, si ma mémoire est bonne. Apparemment c'est le Conseil des ministres qui a refusé. Donc, il y a un paradoxe. D'un côté c'est ouvert et d'autre part nous ne lui attribuons pas sa licence. Est-ce que s'il redemande, l'âge du bateau sera un frein à la délivrance de sa licence, puisque je viens d'entendre les armateurs dire que la plupart de nos bateaux ont 40 ans d'âge ? Pourquoi alors bloquer cet armateur si son bateau a 30 ans d'âge ?

M^{me} Valentina Cross : Je remercie Madame la directrice pour ses réponses. Effectivement tout le monde connaît la situation administrative de cette île de Scilly.

Mon propos n'était pas à ce sujet là. Mon propos c'était d'interroger le gouvernement sur la situation de cette île, et vous le rappelez si bien, qui doit être inhabitée. Il ne doit y avoir personne dessus, or, il y a des gens. Lorsque mon collègue a dit que nous n'allons pas déplacer un bateau juste pour une famille, mon ressenti c'est que c'est « craignos » comme genre de pensée. Je respecte cet avis, mais c'est « craignos ».

Pourquoi je dis cela ? Parce que dans ce cas-là, il faut que le Pays prenne aussi toutes ses responsabilités.

Dans la mesure où Scilly doit être exempte d'habitants, pourquoi alors le Pays, en toute connaissance de cause, laisse des habitants y habiter ? Je pose la question. Si nous prenons la décision de dire : « *pourquoi nous allons amener un bateau juste pour quelques gens ?* », prenez alors, à ce moment-là aussi, toutes les responsabilités qui peuvent découler de votre non-décision d'évacuer ces personnes de cette île, qui doit de toute façon être inhabitée.

C'est là où je dis que c'est « craignos » pour moi. Je ne juge pas les propos de mon collègue, mais dans ce cas-là, il faut aller jusqu'au bout de ses responsabilités. Il ne faut pas prendre qu'une responsabilité en disant : « nous savons qu'il y a des gens là-bas, mais nous n'allons quand même pas emmener de bateau ». Quand il y aura un problème, il faudra aussi prendre toutes ses responsabilités. Parce que la puissance publique aura pertinemment, en toute connaissance de cause, laissé habiter des personnes sur une île, qui doit justement ne pas être habitée. C'est un problème. Ce sont quand même des familles, ce sont des compatriotes. Nous ne pouvons pas non plus se satisfaire d'entendre que nous n'allons pas emmener un bateau comme ça pour une famille. Je trouve que c'est léger quoi. Et en plus ce n'est pas une solution. Je pense que nous sommes tous là pour trouver une solution.

Et si la solution c'est de les dégager de là-bas, peut être que cela ne va pas plaire à ces familles-là, mais au moins que le Pays prenne toutes ses responsabilités. Le Pays prend bien les responsabilités vis-à-vis des armateurs quand il s'agit de leur retirer ou de leur donner leur licence, et bien là, il s'agit de familles polynésiennes que vous laissez s'installer sur un atoll, qui doit être normalement inhabité. Je pense que le minimum de service public c'est aussi de les visiter régulièrement, de faire des visites sanitaires, de regarder si tout marche bien sur cette île-là. Ils font partie de notre société. Je remercie quand même Madame la directrice de ses réponses.

Le président : Madame Rocheteau l'a précisé, il y a un bateau tous les trois mois à peu près.

M^{me} Catherine Rocheteau : De mémoire, il me semble que c'est à peu près tous les trois mois.

Le président : Donc, nous nous occupons de ces familles. Nous ne sommes pas dans une situation de déresponsabilisation.

Maintenant, si votre souhait c'est de les expulser, dites-le clairement !

Nous, nous ne sommes pas dans l'optique d'expulser cette famille de Scilly, tout en mettant en œuvre les opérations de transport et de suivi optimal. Nous avons bien entendu les parties prenantes : il y a l'aspect économique qu'il ne faut pas négliger, au contraire. C'est un ensemble de points qu'il faut mettre en harmonie.

Je propose que nous passions à l'examen de la délibération.

M. Hiro Chang : Pour répondre à la question de Chantal, c'est vrai que Chantal connaît bien le dossier parce qu'elle faisait partie de la Commission CCNMI. Ce dossier d'un deuxième armateur sur les Australes avait été abordé en commission. L'avis de la commission avait été très partagé et la décision du Conseil des ministres a été de refuser la licence qui avait été demandée, en raison de l'âge du bateau.

M^{me} Chantal Flores-Tahiata : Je sais que pendant la commission, l'âge du bateau a été abordé. Je suis désolée, les avis étaient partagés. Nous n'avons pas voté avec les autres, mais il y a des gens qui ont voté et c'était favorable. Je suis désolée, le vote était favorable en faveur de cet armateur et le ministre était là. J'ai supposé que cela avait été refusé à cause de l'âge du bateau parce que nous en avons débattu pendant la commission. Je trouve quand même que c'est paradoxal. Nous ouvrons, quelqu'un répond, l'avis est favorable, il faut lui donner. Et non pas dire oui, et puis de l'autre côté on coince. J'étais-là pour remplacer Riveta, ce jour-là, on m'a convoquée et j'ai participé à la commission, je sais exactement de quoi nous avons parlé ce jour là.

M. Hiro Chang : J'essaie d'expliquer que l'avis de la commission a été assez partagé. Effectivement, il y a eu des avis favorables et d'autres avis défavorables et même il y a eu beaucoup d'abstention de mémoire. La décision effectivement du ministre et du Conseil des ministres a été de s'appuyer sur l'âge du navire, qui avait déjà 30 ans.

Je rappelle aussi qu'on a un schéma directeur maintenant qui s'applique, qui a été adopté par le Conseil des ministres et l'assemblée et qui fixe des orientations et des préconisations pour le transport maritime. Parmi ces préconisations, on vient d'en parler tantôt, il y a le renouvellement de la flotte de navires. Donc, nous avons considéré que 30 ans pour un navire qui allait venir en exploitation c'était trop.

C'est sur ce fondement-là que le ministre a décidé de ne pas accorder la licence, mais nous sommes toujours ouverts à ce qu'il y ait un deuxième armateur qui vienne desservir les îles Australes, parce que nous avons vu dernièrement, quand le Tuhaapae est tombé en panne, que tout de suite cela met la population en difficulté.

M^{me} Valentina Cross : Je n'ai jamais dit qu'il fallait expulser cette famille. Mon propos, c'est que, à partir du moment où le Pays décide de ne pas visiter régulièrement cette famille ou ces familles, et en toute connaissance de cause les laissent délibérément y habiter, il me semble que le Pays ne prend pas toutes ses responsabilités.

La décision de ne pas envoyer un bateau, c'est une décision prise par le gouvernement. Je retiens que c'est la position du gouvernement, au lieu de plutôt dialoguer avec ces familles, d'organiser leur retour à Tahiti, pour justement ne pas être en porte à faux puisque nous pourrions considérer que ces familles sont livrées à leur sort. C'est cela que j'ai dit, il ne faut pas me faire dire ce que je n'ai pas dit.

M. Hiro Chang : C'est une situation délicate Tina, nous essayons de ne pas oublier ces habitants-là. Après, s'il faut que nous allions jusqu'au bout, si nous voulons régler le problème au fond, si nous les expulsions quelque chose comme ça, c'est la force publique, c'est l'État qui intervient et également la commune aussi, donc ce n'est pas que le gouvernement qui est responsable de cette situation-là. C'est cela qu'il faut bien avoir en tête aussi.

Le président : Je vous invite Madame Cross à bien relire mon intervention lorsque vous aurez le PV, j'ai été clair. Merci à tout le monde.

EXAMEN DU PROJET DE DÉLIBÉRATION

Le président : Nous passons à l'étude de la délibération. Alors il y a 17 articles, je vous propose un mode simplifié. Nous avons besoin pour cela d'un accord de la commission.

Qui s'abstient pour une étude simplifiée ? Qui est contre ? 2 contre. Qui est pour ? 5 pour. Monsieur Temauri, Monsieur Haumani vous êtes contre ? Vous êtes pour. Donc, nous sommes à 7 pour, 2 contre.

Nous passons donc en mode simplifié.

De l'article 1 à l'article L P. 17 qui s'abstient ? 2 abstentions. Qui est contre ? Aucun vote contre. Qui est pour ? *Māuruuru*. 7 pour, 2 abstentions.

Merci à nos invités, à nos spécialistes, à nos armateurs.

Vote sur le projet de délibération

Adopté avec 7 voix pour (dont 2 procurations)* et 2 abstentions (dont 1 procuration)**

* *Procuration de M. le président Joseph Ah-Scha à M. Antonio Perez*

Procuration de M. René Temeharo à M^{me} Dylma Aro

** *Procuration de M. Oscar Temaru à M^{me} Valentina Cross*



L'ordre du jour étant épuisé, la réunion de la commission s'achève à 10 h 20.

*Pour le président empêché,
le vice-président de la commission,*

Antonio PEREZ