

COMPT E R E N D U
de la réunion du vendredi 9 août 2024

EXAMEN DU PROJET DE DÉLIBÉRATION PORTANT APPROBATION DU COMPTE
FINANCIER ET AFFECTATION DU RÉSULTAT DE L'EXERCICE 2023 DU PORT
AUTONOME DE PAPEETE

La réunion débute à 9 h 9, sous la présidence de M^{me} Marielle Kohumoetini.

Présidente	M ^{me} Marielle Kohumoetini	présente	
Vice-président	M. Ernest Teagai	présent	
Secrétaire	M. Bruno Flores	absent	Procuration à M ^{me} Béatrice Flores-Le Gayic
Membres	M. Ueva Hamblin	présent	
	M. Tevahiarui Teraiarue	absent	Procuration à M ^{me} Marielle Kohumoetini
	M. Pierre Terou	absent	Procuration à M. Ueva Hamblin
	M ^{me} Béatrice Flores-Le Gayic	présente	
	M. Benoit Kautai	absent	Procuration à M. Tahuhu Maraëura
	M. Tahuhu Maraëura	présent	
Non-membre	M. Ah Ky Temarii		

PROJET DE DÉLIBÉRATION PORTANT APPROBATION DU COMPTE FINANCIER ET AFFECTATION DU RÉSULTAT DE L'EXERCICE 2023 DU PORT AUTONOME DE PAPEETE

(Lettre n° 4372/PR du 18-7-2024)

Présenté par M. Bruno Flores et M^{me} Marielle Kohumoetini

Défendu par :

- M^{me} Doritha Ioane, correspondante budgétaire ministérielle au ministère des grands travaux, de l'équipement, en charge des transports aériens, terrestres et maritimes,
- M. Jean-Paul Le Caill, directeur général du Port autonome de Papeete.

DISCUSSION SUR LE PROJET DE RAPPORT

La présidente : J'ai une question concernant le compte financier 2023. Nous observons un fléchissement des dépenses d'investissements de l'ordre de 2, 406 milliards, passant d'un résultat négatif à positif par rapport à l'année précédente, alors même qu'un emprunt de plus de 596 millions a été contracté auprès de l'AFD durant l'exercice. Pourriez-vous nous dire les raisons pour lesquelles ce prêt a été contracté et quels sont les futurs projets d'investissements envisagés par le port autonome ?

M. Jean-Paul Le Caill : Le port a contracté plusieurs emprunts : auprès de la Banque des territoires, des trois banques locales (Socredo, Banque Tahiti et Banque de Polynésie), ainsi qu'auprès de l'AFD, pour financer les opérations inscrites dans son schéma directeur 2022-2032, approuvé fin 2022 début 2023 par le Conseil des ministres. Les prêts consentis par l'AFD servent essentiellement à financer deux opérations : le quai au long cours, qui est actuellement en construction et le quai de cabotage n°6, qui doit accueillir le futur bateau qui viendra en complément de l'Aranui 5.

La présidente : C'est quel quai ?

M. Jean-Paul Le Caill : Le quai n°6, qui est à côté du quai où est actuellement l'Aranui, pile en face des bureaux du port autonome. Ce quai mesure 250 mètres de long et est estimé à 3 milliards F CFP. Comme je le disais tout à l'heure, nous avons sollicité les financements de plusieurs banques pour ce quai.

Pourquoi cette baisse des investissements 2023 par rapport à 2022 ? En 2022, nous avons lancé le quai au long cours. Ce quai, qui fait 3 milliards, est le principal quai du port et accueille tous les cargos du port autonome, soit 99 % des marchandises qui arrivent à Tahiti.

Nous l'avons donc lancé l'année dernière, fin 2022, d'où les grandes dépenses d'investissements, notamment pour l'achat de tous les matériaux, des pieux nécessaires. Nous avons prévu, dans le budget 2023, de lancer également le quai n°6 ; c'est pour cette raison que nous avons estimé des dépenses du budget 2023 de l'ordre de 3 à 5 milliards F CFP. Cependant, nous n'avons pas réussi, parce qu'à chaque fois que lançons un appel d'offre et que nous souhaitons l'attribuer, il y avait un recours des entreprises. Nous sommes, aujourd'hui, au troisième appel d'offres ; j'espère pouvoir notifier ce marché, de l'ordre de 3 milliards au mois d'août. Les appels d'offres sont terminés, les analyses également et le projet est passé en commission d'attribution du port autonome. Normalement, nous pourrions commencer ce quai au mois de septembre. J'espère que ce sera la troisième et dernière fois.

La présidente : Merci pour les nouveaux bateaux. En plus de l'Aranui, celui de l'Aranoa est également prévu...

Par contre, les prestations de services ont diminué de 92 millions F CFP. Pouvez-vous nous en donner les raisons ?

M. Jean-Paul Le Caill : Cela couvre plusieurs choses. Je pense notamment à notre service extérieur, qui est en baisse par rapport à 2022. Ces services rémunèrent essentiellement le personnel extérieur à l'entreprise. Pourquoi ce personnel extérieur à l'entreprise ? Parce que ce sont eux qui sont chargés de

la sécurité et de la sûreté de toutes les installations portuaires, à l'instar de ce qui se fait à l'aéroport, puisque ce sont des sociétés de sûreté qui sont chargées du contrôle des bagages et des passagers.

À chaque fois qu'un cargo ou un paquebot arrive, nous sommes obligés de mettre en place une structure pour faire le même type de contrôle. Ces contrôles sont imposés par des règlements internationaux, appelés « règles ISPS ». Nous avons un plan de contrôle, révisé tous les cinq ans, soumis à l'approbation des autorités françaises. D'ailleurs, le nouveau plan sera discuté au mois de septembre.

Il y a ce personnel-là, ainsi que tout le personnel chargé de l'entretien du domaine portuaire, c'est-à-dire tous les espaces verts, l'élagage des arbres, la promenade du front de mer, et les jardins du port. Tout cela est donné à des entreprises extérieures, après appel d'offres. Nous avons aussi du personnel chargé du nettoyage de l'ensemble des bâtiments appartenant au port.

Ce sont donc essentiellement ces services que ces dépenses rémunèrent. Le montant accordé pour 2023 est de l'ordre de 450 millions.

La présidente : À plusieurs reprises, le port de Papeete, notamment le terminal de commerce international, a été la scène d'accidents récurrents, dont la cause serait liée au manque ou à l'absence de mesures en matière de sécurité. Pouvez-vous en dire plus sur cette problématique ? Et qu'en est-il de la police portuaire ?

M. Jean-Paul Le Caill : Les accidents qui ont eu lieu, notamment le dernier impliquant un scooter et un stacker, — qui sont les élévateurs soulevant des conteneurs pour les déplacer — a mis en cause la même société – il n'y a pas eu de mort, Dieu merci. Il faut savoir que les scooters sont interdits sur le terminal de commerce international. Ici, la société a donc dérogé à cette règle de sécurité et a fait circuler quelqu'un à l'intérieur, à bord d'un scooter, pour aller relever une information ; le chauffeur du stacker, en reculant, n'a pas vu le scooter.

L'année dernière, le Conseil des ministres a adopté le règlement de police du terminal de commerce international. Aujourd'hui, ce règlement est en place et il est contrôlé par notre police – la police du port ne s'appelle pas « la police portuaire » mais « surveillants de port ». Par le passé, une police portuaire a défrayé la chronique puisqu'elle était régulièrement en grève. Les anciens gouvernements ont décidé, lors de l'adoption du code des ports en 2004, que cette police portuaire ne devait plus exister parce qu'elle n'avait aucun fondement légal ou juridique par rapport aux textes régissant les ports autonomes. Et donc, on a créé les « surveillants de port » qui assistent les officiers de port, qui sont responsables du placement des navires à quai. Ils font rentrer les navires, attribuent les places dans le port, et règlent les problèmes de police, de sûreté et de sécurité. En tant qu'adjoints, les surveillants de port sont chargés de contrôler que les règlements de police, qui existent sur le port, soient correctement appliqués par les uns et les autres.

La présidente : Si vous n'avez plus de questions, nous passons à l'examen du projet de délibération.

EXAMEN DU PROJET DE DÉLIBÉRATION

Article 1^{er}

Amendement n° 1 (APF 7839 du 7-8-2024) déposé par M. Bruno Flores et M^{me} Marielle Kohumoetini

Vote sur l'amendement et sur l'article 1^{er} amendé :

Adoptés à l'unanimité avec 9 voix pour (dont 4 procurations)

Article 2

Amendement n° 2 (APF 7840 du 7-8-2024) déposé par M. Bruno Flores et M^{me} Marielle Kohumoetini

**Vote sur l'amendement
et sur l'article 2 amendé :**

Adoptés à l'unanimité avec 9 voix pour (dont 4 procurations)

Article 3

L'article 3 ne suscite pas de discussions.

Vote sur l'article 3 :

Adopté à l'unanimité avec 9 voix pour (dont 4 procurations)

Article 4

L'article 4 ne suscite pas de discussions.

Vote sur l'article 4 :

Adopté à l'unanimité avec 9 voix pour (dont 4 procurations)

Article 5

Amendement n° 3 (APF 7841 du 7-8-2024) déposé par M. Bruno Flores et M^{me} Marielle Kohumoetini

**Vote sur l'amendement
et sur l'article 5 amendé :**

Adoptés à l'unanimité avec 9 voix pour (dont 4 procurations)

Article 6

L'article 6 ne suscite pas de discussions.

**Vote sur l'article 6
et sur l'ensemble du projet de délibération amendé :**
Adopté à l'unanimité avec 9 voix pour (dont 4 procurations)

— **Présentation du Port autonome et de ses objectifs principaux (2022-2032)** —

La présidente : Nous allons maintenant procéder à la présentation du Port autonome de Papeete.

M. Jean-Paul Le Caill : Je vous remercie, Madame la présidente, de nous accueillir dans cette salle et de me donner l'opportunité de présenter rapidement — parce qu'un port autonome est un sujet tellement vaste — les principales missions et actions du Port autonome.

Je propose le sommaire suivant.

D'abord :

- la présentation de l'établissement,
- ensuite, ce qu'est le commerce international, puisqu'on dit que le Port est le poumon du pays. Il faut savoir que plus de 90 % des marchandises qui arrivent en Polynésie passent par le terminal de commerce international.
- ensuite, je vous parlerai de la croisière puisque le Port a lancé, il y a trois ans maintenant, la construction d'un terminal de croisière international – vous avez pu voir qu'il est pratiquement achevé et nous sommes en cours de réception du bâtiment ;
- enfin, je vous parlerai rapidement de la filière hydrocarbure – qui présente, aujourd'hui et comme partout dans le monde, des risques pour les populations environnantes – ainsi que les idées du Port sur le sujet.

Le Port autonome de Papeete a été créé le 5 janvier 1962 – il a un peu plus de 60 ans. Ses missions principales sont :

- de réaliser et d'entretenir tous les ouvrages sur la circonscription, mis à sa disposition par le pays. Il faut savoir que le Port autonome n'est pas propriétaire du domaine sur lequel il est ; il appartient au pays ;
- de créer et de gérer tous les services publics nécessaires à son activité, maritime ou portuaire ;
- de gérer les domaines publics de la Polynésie française qui lui sont affectés ;
- d'assurer la police du port dans les conditions définies par les textes de loi, notamment le livre II du code des ports ;
- de percevoir, pour le compte de la Polynésie française, tous droits, taxes ou redevances dont elle lui confie l'exécution. Le Port ne dépend pas du budget du pays ; le pays a fait en sorte que le Port ait des recettes propres et la possibilité de créer des taxes permettant de fonctionner correctement et de faire les investissements nécessaires à son activité ;
- enfin, d'entreprendre toute action de promotion ou de trafic en matière de croisière, de plaisance et de yacht de luxe.

Le Port autonome s'accompagne de deux entités : d'abord, par le conseil d'administration, qui est l'entité de tutelle. Le président est Monsieur Jordy Chan, ministre des grands travaux et de l'équipement, en charge des transports aériens, terrestres et maritimes. Il est composé de 13 membres, issus aussi bien du secteur public que du secteur privé – la majorité étant quand même représentée par le secteur public, avec huit membres (sept ministres et un représentant de l'assemblée). Le maire de Papeete est aussi présent au conseil d'administration du Port de Papeete.

Puis, il y a un conseil portuaire, composé de 12 membres – hormis le directeur du Port. Ce conseil est chargé de donner son avis sur tous les projets du Port ainsi que sur toutes les questions qui peuvent intéresser la vie et le fonctionnement du Port.

Je commencerai par vous parler du terminal de commerce international. Le trafic du terminal est l'équivalent d'environ 1 950 000 tonnes par an. En 2023, il est légèrement inférieur à celui de 2022, de l'ordre de 7 %, puisqu'on était à un peu plus d'un million de tonnes. Il est composé de trafic de conteneurs, représentant environ 427 000 tonnes et 82 000 conteneurs. On parle d'EVP, c'est-à-dire des conteneurs en « équivalent vingt pieds » : pour faire simple, quand on manipule un container de 20 pieds, on le compte comme 20 conteneurs, tandis qu'un container de 40 pieds est considéré comme deux

conteneurs de 20 pieds. C'est pourquoi nous avons une norme internationale pour que tous les ports aient à peu près la même façon de compter, on parle « d'équivalent vingt pieds » (EVP).

Les vracs liquides comprennent principalement les hydrocarbures. Sur la photo en bas à droite, vous pouvez voir le terminal de commerce international. Les hydrocarbures sont déchargés de l'autre côté, là où il y a les cuves. Cela inclut tous les liquides tels que l'essence, le gazole, et le carburant pour avions, représentant 408 000 tonnes.

Les vracs solides, quant à eux, sont débarqués au terminal de commerce. Cela comprend le bois, le contreplaqué, l'acier, et le ciment – tout ce qui est en vrac et qui n'est pas mis en container.

Enfin, le trafic routier qui comprend les véhicules, les camions, et les engins de chantier, représente 11 939 tonnes.

La présidente : Concernant le trafic des conteneurs destinés aux produits de consommation : lorsque les conteneurs arrivent de France, certifiés par l'expéditeur, et qu'ils sont bloqués au niveau du port autonome, les grossistes payent des charges – parce que leurs conteneurs sont bloqués et qu'ils ne peuvent pas les récupérer. Cela peut rester bloqué, par exemple, 3 jours voire une semaine. Ne pensez-vous pas que le fait de bloquer longtemps les conteneurs de tous les grossistes risque de s'ajouter aux coûts et d'impacter les prix que l'on retrouve aujourd'hui chez les distributeurs ? On se pose la question de savoir comment faire baisser le coût de la vie... mais si je pousse ma réflexion plus loin, je me dis que si au niveau du port autonome, des conteneurs — je parle des produits de consommations — peuvent rester bloqués pendant une semaine, voire deux semaines, cela n'impacte-t-il pas finalement les prix que subissent les consommateurs aujourd'hui ?

M. Jean-Paul Le Caill : D'abord, le Port autonome ne bloque pas de conteneurs, nous n'en avons pas le pouvoir. Si un conteneur est bloqué en zone sous douane, c'est essentiellement soit par les services de la biosécurité, parce qu'il y a peut-être des produits à contrôler ou à traiter à l'intérieur, soit par le service des douanes, en raison d'autres problèmes. Nous ne sommes pas informés de ce genre de problème. Ce qu'il faut savoir, c'est qu'un conteneur qui reste en zone sous douane pendant 10 jours ne paye rien au port, parce que ce délai était considéré, à l'époque, comme « normal » pour sortir un conteneur. Aujourd'hui, il faut savoir qu'un conteneur est sorti dans les 2 ou 3 jours après son arrivée.

Le port vient de mettre en place, depuis le 1^{er} août de cette année, suite à un arrêté adopté récemment par le Conseil des ministres, le logiciel *Fetia*, initié au port vers 2017 – ça fait quand même 7 ans. Nous avons eu beaucoup de mal à le mettre en place, à cause du Covid, et pour plusieurs raisons. Ce logiciel, qui est utilisé dans les plus grands ports français, permet le dédouanement très rapide des conteneurs. Il devrait améliorer les formalités de biosécurité et de douane, permettant même de traiter un conteneur « avant son arrivée », ce qui signifie que lorsque le conteneur arrive, tous les papiers sont déjà faits, et nous pouvons le recevoir – sauf si la douane demande un contrôle, parce qu'elle fait des contrôles aléatoires sur certains conteneurs. Je pense donc qu'aujourd'hui, nous essayons au maximum de maintenir un flux régulier sans interruption.

Même en cas de grève sur le port, les aconiers et les dockers font en sorte de sortir les conteneurs qui contiennent des produits périssables. En général, ils bloquent les conteneurs de matériaux mais laissent passer tous ceux qui sont nécessaires pour la population. C'était le cas lors de la dernière grève avec Cowan : les dockers ont laissé sortir tous les conteneurs, y compris les médicaments, les produits frais et de consommation.

Donc, pour répondre à votre question, je pense que nous allons garder ce délai de 10 jours parce qu'il faut éviter aussi que des gens laissent leurs marchandises traîner sur le port ; il faut que les marchandises sortent, le terminal de commerce n'est pas un lieu de stockage !

Quand on renvoie des conteneurs pour qu'ils soient réembarqués sur les cargos, il y a des sociétés qui ont laissé des conteneurs pendant 3, 4, 5, 6 mois et donc cela prend de la place et on n'en dispose plus pour les conteneurs qui arrivent. Pour éviter cela, on met des franchises.

Le nombre de bateaux qui fait escale en Polynésie est de 180 par an, soit un peu plus de 3 par semaine.

M. Ueva Hamblin : Quinze bateaux par mois.

M. Jean-Paul Le Caill : Oui, c'est bien cela.

Le premier accueil du Terminal de commerce international est son quai, ce qu'on appelle le « Quai au long cours », qui fait 450 mètres de long et qui est aujourd'hui âgé de près de 60 ans. Ce quai est arrivé à la limite de sa structure et de sa capacité à résister aux efforts qui lui sont appliqués. Il a été construit à l'époque par le CEP et a aujourd'hui comme problème sa structure et sa profondeur.

À l'arrière de ce quai, il y a le Terminal de commerce, qui fait aujourd'hui 12 hectares. Dans les 5 à 10 prochaines années, il sera complètement saturé et nous n'aurons plus de place pour mettre les conteneurs à l'intérieur. C'est pourquoi nous étudions la possibilité de « gerber », c'est-à-dire de mettre les conteneurs les uns au-dessus des autres. Aujourd'hui, nous pouvons aller jusqu'à 3 niveaux : le rez-de-chaussée plus deux niveaux. Nous essayons de voir si nous pouvons en mettre un 4^{ème} au-dessus, pour gagner un peu de place, le temps de faire les travaux pour agrandir le Terminal de commerce international.

Le quai au long cours est aujourd'hui en reconstruction. Le principe est de refaire entièrement le quai, mais comme il est encore en fonctionnement, nous sommes obligés de faire en sorte qu'il puisse continuer à accueillir les cargos. Nous avons donc commencé par la partie Est des travaux, qui sera achevée à la fin de cette année ou en début d'année prochaine.

Nous avons rencontré quelques difficultés sur les sols, ce qui a entraîné un retard d'un an du chantier, pour mettre au point différentes solutions afin de pallier ces difficultés. Ce qui fait qu'on arrive à janvier 2025 pour la livraison de la première partie – alors qu'on aurait dû livrer l'ensemble du quai. Et donc, à partir de janvier 2025, nous commencerons la deuxième phase, avec une estimation de livraison de l'ensemble du quai en 2025.

Comme je disais, ce quai est nouveau, ce qui permet d'avoir de meilleures capacités de chargement, notamment pour les nouvelles grues qui arrivent avec les conteneurs de 40 pieds. Au début, il avait été calculé pour des conteneurs de 20 pieds, avec des grues beaucoup plus légères. Ce qui fait que les grues, aujourd'hui, ne peuvent pas arriver au bord du quai ; elles sont obligées de rester à 4 mètres – ce qui pose problème pour décharger les cargos quand les conteneurs sont du côté mer.

Il n'y a aucune difficulté aujourd'hui pour accueillir l'ensemble des cargos, il n'y a pas eu de problème de place. Nous tenons une réunion par semaine pour toutes les arrivées de bateaux sur ce quai, et les priorités sont définies en liaison avec les agents maritimes, les armateurs et les aconiers.

Ensuite, le deuxième grand chantier annoncé pour 2027 est l'approfondissement de la passe à presque 15 mètres de profondeur, contre 12 aujourd'hui. Nous ferons également la même chose au niveau du nouveau quai, qui a aujourd'hui une profondeur de 11 mètres.

Pourquoi ces travaux ? Parce que les nouveaux bateaux en cours de construction, notamment par la compagnie CMA CGM, sont des bateaux capables de transporter 5 200 conteneurs et ne peuvent pas entrer dans la passe de Papeete, sauf s'ils ne sont pas complètement chargés. Aujourd'hui, les bateaux de la CMA CGM ne sont chargés qu'à 70 %, donc il y a 30 % de la cargaison qui ne peuvent être pris afin de permettre au bateau de passer la passe et d'arriver au quai.

Fin 2027, ils pourront entrer à pleine charge dans le port de Papeete. Nous espérons que cela permettra de diminuer un peu le coût du fret, puisqu'un bateau chargé à 100 %, au lieu de 70 %, devrait normalement pouvoir faire des efforts sur le prix du fret. Cela permettra surtout d'éviter qu'à terme, compte tenu des conditions économiques, ces bateaux aillent directement en Nouvelle-Zélande, y débarquent leurs conteneurs et que ce soient des bateaux plus petits qui reviennent en Polynésie. Il faut savoir que sur un bateau chargé de 4 000 conteneurs – comme c'est le cas aujourd'hui –, seulement 300 conteneurs sont débarqués en Polynésie, le reste étant débarqué en Nouvelle-Zélande, en Australie et ensuite en Asie.

Je vais ensuite présenter rapidement sur ce qu'est la croisière et son évolution.

Le graphique à droite montre bien l'évolution de la croisière. Si l'on enlève les deux années de Covid, 2020-2021, on constate que la croisière commence à reprendre. Les années Covid sont désormais derrière nous ; 2023 est une excellente année, puisque la croisière a repris très correctement, et 2024 est annoncée comme une année encore meilleure.

La croisière représente environ 100 000 passagers par an et 194 escales annuelles. Les bateaux accostent aux deux épis situés au centre-ville, en face desquels nous avons construit le Terminal de croisière international.

Je vous ai mis quelques vues du Terminal de croisière international : celui-ci comprend une salle d'enregistrement de 750 m², avec la bagagerie adjacente. Il permettra aux touristes d'embarquer sur les paquebots au lieu d'embarquer sous des tentes, comme c'est le cas aujourd'hui. Il sera également équipé de contrôle par rayon x pour les passagers et les bagages. Nous sommes en discussion avec les agents maritimes et les armateurs de paquebots – qui ont déjà leur contrôle de bagage à bord. Je pense qu'ils ne veulent pas changer leurs méthodes de contrôle, donc il n'est pas certain que nous mettrons en place le système de rayons X, bien que les appareils aient été commandés. Ce système sera plutôt consacré pour les « têtes de ligne », c'est-à-dire les bateaux qui restent en Polynésie, comme l'Aranui, le Paul Gauguin et le Star Breeze.

La présidente : Quand a lieu l'inauguration ?

M. Jean-Paul Le Caill : Cela doit se faire dans le troisième trimestre de cette année. Nous sommes tributaires du certificat de conformité qui a été demandé mi-juillet. Les contrôles sont en cours pour la délivrance du certificat de conformité. Nous avons déjà l'accord favorable des commissions de sécurité, de la DAC et de la mairie ; il reste aujourd'hui à régler le problème d'accès au bâtiment pour avoir le certificat de conformité et notamment d'accès de personnes à mobilité réduite. C'est vraiment du détail, mais je pense que d'ici la fin du mois d'août ces problèmes seront réglés. Donc, nous devrions avoir le certificat de conformité en septembre et nous pourrions envisager l'ouverture entre octobre et décembre.

Ensuite, je parlerai rapidement de la digue Est, sur laquelle sont positionnées depuis toujours les hydrocarbures. Il faut savoir que la digue Est représente à peu près 11 hectares. Aujourd'hui, Le Port arrive à la limite de ses capacités d'accueil pour les activités portuaires, notamment pour la réparation navale et le traitement des marchandises, qu'elles soient internationales ou destinées à nos îles.

Aujourd'hui – puisque toutes les terres sont occupées, que nous ne pouvons plus faire de remblais dans le port et que tous les récifs sont occupés –, la seule possibilité d'extension du Port est donc vers l'Est – pas dans les 10 prochaines années, mais dans les 30 à 50 années futures. Le Port ne pourra pas s'étendre ailleurs qu'à l'Est ; sinon, il faudra délocaliser certaines activités, comme la croisière ou le port de cabotage. Sur l'Est, nous avons aujourd'hui les hydrocarbures. Le problème est qu'ils sont situés en face de Papeete : si un jour il y a un accident sur les hydrocarbures, c'est à peu près la moitié de la ville de Papeete qui serait détruite – un accident peut toujours arriver, c'est arrivé au Liban. Le dépôt est en plein dans l'axe de la piste et les avions ont pour instruction d'essayer de virer au plus vite, d'éviter de survoler ce dépôt ; mais il n'empêche qu'ils passent au-dessus quand ils atterrissent, ils ne peuvent pas faire autrement. C'est donc quand même un risque, dont tout le monde est conscient.

Ainsi, dans son schéma directeur, le Port a suggéré de voir la possibilité de déplacer les hydrocarbures vers d'autres sites.

Des études ont été faites dans les années 2000 pour déplacer les hydrocarbures vers la côte-Est, des sites avaient été répertoriés. Aujourd'hui, un industriel, Monsieur Moux, avec Mana Ito, s'y est installé et a décidé d'y mettre ses cuves – qui auront la même capacité que celles du Port. Cela veut dire que la capacité de stockage de gaz en Polynésie sera doublée – ce qui est donc une fois trop, parce qu'il aura la même capacité que Gaz de Tahiti. Monsieur Moux s'est donc installé à Hitiaa, avec des installations beaucoup plus légères que celles que nous avons ici.

J'ai également pris connaissance que le ministère des grands travaux avait lancé une étude sur les hydrocarbures et la possibilité de les déplacer, à terme, ailleurs que sur le Port de Papeete. Les études économiques que le Port a lancées en 2021-2022 ont montré que c'était faisable et que la place existait, notamment sur la côte Est. La passe — dont j'ai oublié le nom — par laquelle entreront les bateaux de Mana Ito est large de plus de 200 mètres et a une profondeur pratiquement de 60 mètres. Le chenal ne pose donc aucun problème. Ce sont des choses que le pays doit regarder. Ensuite, il appartiendra aux élus de se prononcer dans le cadre du SAGE : que faisons-nous ? quel est l'avenir des hydrocarbures sur le Port de Papeete ?

J'ai également fait une diapositive qui illustre comment le Port contribue à l'économie du pays : c'est 194 escales de paquebots, 700 voiliers qui passent tous les ans, 1,4 millions de tonnes de marchandises traitées, tant à l'import qu'à l'export, 180 escales de cargos, et 41 000 conteneurs équivalent 20 pieds débarqués.

La présidente : Pouvez-vous nous éclairer sur les taxes des voiliers de passage ? Ensuite, il y a beaucoup de communes qui souhaiteraient taxer les voiliers de passage dans leurs baies, que ce soit dans les archipels éloignés ou ici à Tahiti.

M. Jean-Paul Le Caill : Le Port autonome ne taxe pas les voiliers de passage. J'allais dire, hélas ! Nous ne pouvons taxer que les voiliers qui sont dans notre zone et qui sont mouillés dans des zones où ils ont le droit de mouiller. Par exemple, il y a le cas de Vairai, où il y a toujours entre 20 et 40 bateaux, en face de l'ancien Maeva Beach. Ces voiliers ne payent rien ! Ils ne payent rien alors qu'ils sont dans une zone où le mouillage est interdit. C'est comme si vous gariez votre voiture sur un stationnement interdit ; vous recevez au moins une amende.

Là, nous ne pouvons rien faire. Les textes, aujourd'hui, m'interdisent de sanctionner ces bateaux.

La présidente : Attendez, « les textes aujourd'hui m'interdisent... », vous pouvez répéter ?

M. Jean-Paul Le Caill : Oui, les textes m'interdisent aujourd'hui de facturer ces bateaux. Je n'ai pas le droit de leur dire : « vous devez me payer tant par jour. » Il n'y a pas de texte, c'est interdit ! Donc, comme c'est interdit, je n'ai pas le droit de faire payer. La seule chose que j'ai le droit de faire, c'est de les enlever de là.

Je ne vais pas revenir sur les procédures pour enlever un bateau d'un endroit, mais je pense que s'il y a des maires parmi nous, ils sauront ce que cela peut être. On va prendre l'exemple d'une voiture. Quand une voiture est dans un stationnement interdit ou mal stationnée, vous ne pouvez pas l'enlever comme ça ! Il n'y a pas de fourrière, vous n'avez pas le droit. C'est le même cas pour les bateaux, c'est même encore plus compliqué parce qu'il y a atteinte à la propriété privée. De plus, des textes métropolitains viennent avec des textes locaux, ce qui fait un sacré *chop suey*. La seule chose que nous pouvons faire, c'est d'enlever un bateau quand il présente un risque pour la navigation ou s'il s'agit d'une épave ; mais, devant les tribunaux, il faut arriver à prouver cela.

Donc, nous sommes en train de penser avec le ministère et tous les services du pays, notamment la DPAM, à modifier les textes pour les rendre un peu plus lisibles. Il faut savoir qu'à terme, les personnes chargées des contrôles, comme les surveillants de port et la police, finissent par être désespérées. Ils font des PV qui sont transmis, mais cela n'aboutit jamais. Je veux dire qu'aujourd'hui, le bateau est là ; vous repassez dans deux jours, il a déjà bougé de place. Il n'est plus au même endroit, donc il faut constater à nouveau qu'il n'est pas là, mais qu'il est là. Parfois, il s'en va et revient ensuite, c'est donc très compliqué. Je pense qu'il y a vraiment une réglementation globale à imaginer avec les services du pays et de l'État en cette matière. Sinon, nous arriverons toujours à ce que nous constatons aujourd'hui : la population est un peu fatiguée de tous ces bateaux.

J'ai des retours, notamment de Faa'a et Punaauia, où les gens commencent à être « exaspérés », même des hôteliers. Quand il y en a trop, comme partout, il y a un rejet... et si ce n'est pas organisé... Il y a des bateaux qui restent là pendant un an sans bouger ; or, un bateau est fait pour naviguer. Voilà, il y a tous ces problèmes, mais bien que le problème soit posé, les solutions n'ont pas encore été trouvées.

M. Ueva Hamblin : Ce champ d'action concernant la possibilité d'imposer une taxation aux voiliers, revient-il tout particulièrement à la DPAM ?

M. Jean-Paul Le Caill : La DPAM est un service qui met en place des règlements et des lois. Ensuite, le pays a des services opérationnels. La DPAM pourrait aussi être opérationnelle en la matière. On a vu qu'elle l'était en matière d'épaves, pour les retirer. Cependant, les deux services du pays qui sont véritablement opérationnels en matière de gestion et de contrôle du domaine maritime sont l'équipement et le Port autonome – dans l'espace qui lui est confié par le pays. Dans toute la circonscription maritime qui va de Taaone jusqu'à Taapuna, c'est le Port autonome qui est compétent. La circonscription maritime de Raiatea est également sous la compétence du Port autonome. Il est aussi compétent à Vaiare, à Moorea, et dans les deux baies. C'est le Port autonome qui est chargé de faire la police. S'il y a quelqu'un qui est dedans, c'est à lui d'enlever, mais toujours en respectant la loi. Mais, même en respectant la loi, on s'aperçoit qu'il faut parfois des années pour enlever un bateau.

La présidente : Il y a une réflexion sur ce projet de taxer les voiliers. Aujourd'hui, dans l'absolu, où en est ce texte ? Parce que nous allons aussi travailler et rendre visite à la DPAM. Nous pourrions peut-être travailler ensemble, parce que je pense qu'il y a tellement de voiliers, ici en Polynésie française, y compris dans les archipels, qui viennent et peuvent rester un mois. Il est dommage de ne pas les taxer ; les communes pourraient, au moins, en bénéficier.

M. Jean-Paul Le Caill : Ce qu'a fait le maire de Bora Bora – qui est quand même une situation un peu plus simple que ce qu'on peut rencontrer ailleurs, car il n'y a qu'une passe pour entrer dans le lagon – : il a créé des mouillages. Il s'est fait affecter, par le pays, des zones maritimes et a créé, à l'intérieur, des mouillages, qu'il a mis en délégation de service public.

Chaque fois qu'un voilier entre dans le lagon de Bora Bora, si celui-ci ancre en dehors des mouillages, la police municipale informe les occupants qu'ils n'ont pas le droit d'être là. Quand on arrive à voir un voilier l'un après l'autre, c'est facile. La police peut alors dire au voilier « vous n'avez pas le droit de rester ici, Monsieur, vous devez aller à tel endroit » En général, le voilier bouge et va dans le mouillage où il paye – parce que ce n'est pas gratuit.

Le problème survient quand vous vous trouvez dans une situation où il y a déjà une vingtaine de voiliers. Je veux dire qu'il est difficile d'aller chercher un parmi les vingt et lui dire : « toi, tu n'as pas le droit d'être là », alors qu'il y en a vingt autour.

Prenons le cas de la baie de Taaone à Pirae : dès qu'un voilier y mouille, la police municipale appelle le Port pour informer le gars qu'il n'a pas le droit de rester là et, du coup, il s'en va. C'est plus facile quand on intervient tout de suite. Par contre, nous sommes sur une situation où, avant, les gens avaient le droit de rester et aujourd'hui, les habitudes ont été prises.

La présidente : Pour les archipels je pense qu'il faudrait voir cet exemple de Bora Bora.

M^{me} Béatrice Flores-Le Gayic : Raivavae fait également cela. Ça m'interpelle, parce que je viens de Bora Bora où je suis restée une semaine pendant le Synode. Pendant deux jours, j'ai visité l'île. Le fait de savoir que la commune s'est appropriée cette zone de mouillage signifie que le Pays n'a plus rien à faire là-bas ; cela relève désormais de la compétence communale.

Si je mentionne cela parce que, pour d'autres sujets, c'est pareil : il y a beaucoup de choses, dont la commune s'est appropriée et qui étaient auparavant au Pays. Mais ce ne n'est pas le débat. Quand j'entends cela, cela veut dire que, par exemple à Bora Bora, le Pays n'a plus grand-chose, ou alors n'a plus le droit, la compétence revenant à la commune.

Prenons l'exemple de Raiatea, le port de Raiatea, c'est toujours le port autonome...

En fait, ce n'est pas une question, c'est une réflexion, parce que cela a fait tilt dans ma tête.

Et ce matin, en venant, j'écoutais la radio, et le maire de Mahina se plaignait du nombre excessif de voiliers qui arrivent dans sa baie. Même lui se posait des questions, en disant que le Pays devrait réagir parce qu'il n'en pouvait plus de ces voiliers.

M. Tahuhu Maraëura : Je voulais réagir par rapport à sa réflexion. En fait, pour les communes aujourd'hui, — parce que c'est ce que nous sommes en train de préparer avec la DPAM, — c'est sur demande des communes de vouloir justement contrôler les voiliers. Quand un voilier vient dans nos communes, il a déjà une carte tracée indiquant où il peut ancrer dans la commune, mais il n'y a pas de zones de mouillage.

Au moment où la commune fait une demande d'ancrage, elle fait une convention avec le Pays pour voir qui va gérer ces ancres. Il faut se dire qu'il y a une assurance derrière et donc vérifier si les ancres sont bien assurés parce qu'au cas où le voilier se retrouve sur le bord, qui sera responsable ? C'est pour cela qu'une convention est établie entre le Pays et la commune, afin de prendre la responsabilité de ces ancres. Mais sinon, le domaine maritime est toujours au Pays. Ensuite, ce sont des conventions avec les communes pour les ancres. Par exemple, dans la commune de Rangiroa, nous avons une demande pour installer 50 ancres. À partir de là, la commune va travailler avec la DPAM pour définir les zones, et, une fois ces zones définies, les voiliers ne pourront plus s'ancrer n'importe où. S'ils viennent à Tiputa, ils ne pourront s'ancrer que dans les zones où il y a des ancres. Comme l'a mentionné Monsieur Le Caill, la police municipale pourra intervenir et dire « vous êtes en tort parce que vous n'êtes pas sur les bouées d'ancrage », et l'on sait que ces bouées doivent être entretenues, c'est pourquoi il faut faire payer les voiliers quand ils s'y attachent.

La présidente : Merci beaucoup, *tāvana*. Pour rebondir là-dessus, les zones d'ancrage vont justement permettre aux maires, que ce soit dans les archipels éloignés ou ici, de contrôler l'*Ice*, la drogue et autres. Je pense que c'est très bien. Donc, à tous les *tāvana* : faites votre demande auprès de la DPAM.

M. Tahuhu Maraëura : Oui, c'est cela. Il faut travailler avec la DPAM pour faire ces zones d'ancres. Il faut également se dire que les Tuamotu sont tellement éparpillés, avec des petits îlots à l'intérieur, que tu ne vas pas te promener le soir et surveiller chaque voilier qui entre et qui sort, allant jusqu'au *motu* et revenant, tu vois ? C'est toute cette réglementation qu'il faut que la commune mette en place, avec la DPAM et que celle-ci avertisse ensuite les voiliers. Avec le site ouvert par la DPAM, les voiliers doivent normalement indiquer s'ils vont rester sur une bouée pendant 5 ou 6 jours. Si un autre voilier veut venir dessus, il va taper et ensuite, il sera informé que l'ancrage est déjà occupé et devra changer d'endroit en attendant que ce soit libre.

La présidente : Nous avons été approchés par les aconiers qui parlaient de leur situation en disant qu'ils n'ont aucune visibilité sur leur avenir. Ils ont également indiqué que le tribunal a pris la décision de

lancer un appel à mise en concurrence, ce qui pourrait, à terme, avoir un impact négatif sur les emplois. Pouvez-vous éclairer les membres de la commission sur ce sujet ?

M. Jean-Paul Le Caill : Les aconiers parlent de la concession d'outillage public, qu'ils ont aujourd'hui et qui leur permet de débarquer et de sortir des marchandises du Terminal de commerce international. Cette autorisation arrive à échéance fin 2027 et, conformément à la loi, elle doit être remise en concurrence. J'ai déjà informé les aconiers, il y a 2 ou 3 ans, qu'on allait lancer en 2025 l'appel d'offres pour renouveler cette concession.

J'ai rencontré certains patrons de syndicats, notamment Monsieur Galenon, pour lui expliquer les formes dans lesquelles cela pourrait se faire. Ils sont conscients qu'on ne peut pas déroger à l'appel d'offres ; c'est une obligation légale. Il faut donc lancer un appel d'offres.

Leurs craintes sont effectivement que des grands groupes qui ne sont pas Polynésiens, soumissionnent à cet appel d'offres au détriment des groupes existants. Ce sur quoi nous pouvons nous engager aujourd'hui, et ce qui résulte de la loi de notre code du travail, c'est qu'il y aura obligation de reprendre la totalité des ouvriers, enfin des dockers. Cela figurera dans le dossier de consultation de toute façon.

Ensuite, il y a des arbitrages qui ne sont pas encore faits et qui seront faits au niveau des ministères. Les questions en jeu sont : est-ce qu'on garde 3 aconiers ? Est-ce qu'on en met 2, ou est-ce qu'on en met 1 ? Cela n'a pas encore été arbitré, comme je l'ai dit au syndicat. Pour l'instant, cela ne dépend pas de moi mais du gouvernement, donc des élus, et non du Port autonome. Le ministre n'a toujours pas pris sa décision ; il m'a demandé de lui faire une note à ce sujet, en présentant les avantages et les inconvénients des différentes solutions – ce que je suis en train de préparer.

La seule chose à laquelle je me suis engagé est qu'au début de 2025, nous puissions lancer cette consultation de façon à avoir le temps de préparer la transition – si celle-ci devait être difficile.

Il est vrai que ce qu'ils craignent tous, c'est que l'armateur majoritaire qui dessert la Polynésie, donc la CMA CGM, vienne soumissionner cet appel d'offres. Ce n'est pas la crainte de tous, mais plutôt celle de deux d'entre eux, parce que la CMA CGM travaille en exclusivité avec le groupe Cowan. Il faut savoir que CMA CGM représente 66 % des mouvements sur le port, donc les deux tiers. Les deux autres se répartissent les 34 % restants.

La présidente : Tout à l'heure, vous aviez dit que, même en cas de grève, les aconiers sont dans l'obligation de sortir les conteneurs. S'il y a grève, que se passera-t-il demain au Port autonome ? Cela va-t-il bloquer les bateaux qui viennent ravitailler les archipels ? C'est important pour nous de savoir.

M. Jean-Paul Le Caill : Je pense qu'on ne peut pas faire grève parce qu'un contrat est remis en concurrence. Cela me paraît... enfin, je ne sais pas, mais je ne vois pas... c'est comme si les employés d'ADT avaient fait grève parce que la concession de l'aéroport a été remise en concurrence. Vous voyez ? Les ouvriers ont la garantie d'être repris avec leurs avantages, quel que soit le nouvel opérateur. Je pense que, de toute façon, nous sommes contraints par la loi. Il est difficile de dire que « parce que nous craignons, nous pourrions faire du gré à gré ou redonner des contrats » ... Cela paraît difficile.

J'attirerai quand même l'attention du ministre sur ce sujet parce que nous ne pouvons pas être hors la loi. À un moment donné, il faut renouveler la concession, tout comme tous les contrats publics qui arrivent à échéance ; il faut les renouveler, relancer les procédures et surtout bien expliquer la situation aux gens.

Aujourd'hui, nous allons bien expliquer au syndicat comment nous avons l'intention de renouveler et de relancer les consultations, afin que les ouvriers soient tous rassurés. C'est ce qui est important. Nous devons communiquer là-dessus avant de lancer les procédures, pour éviter des conflits qui, à mon avis, n'ont pas lieu d'être. Je veux dire, il n'y a pas de revendications salariales ni de risque de licenciement.

Le seul risque est qu'effectivement, le patron qui s'appelle aujourd'hui Paul pourrait s'appeler Michel demain. Voilà la grosse différence, mais je pense que ce risque est quand même limité.

M. Ueva Hamblin : Le Port autonome n'a-t-il pas la gestion du port de pêche ?

M. Jean-Paul Le Caill : Le port autonome a récupéré le port de pêche depuis fin 2022. Cela ne veut pas dire qu'il est gestionnaire du port de pêche, mais avant, le port de pêche était réparti de manière assez complexe entre la Direction des ressources marines et le Port autonome – donc, le Pays d'un côté, le Port autonome de l'autre.

Le Port autonome avait la gestion de certains bâtiments et de certains terrains à l'intérieur, tandis que le Pays en gérât d'autres. Tout cela a été confié à la société S3P, qui était chargée de gérer le tout.

En 2022, s'est posée la question de savoir si le Pays devait récupérer 100 % du port de pêche et si le Port autonome se retirerait complètement, ou si le Pays affecterait le port de pêche comme il l'avait fait pour le port de commerce, le port de cabotage et les paquebots. Il s'agissait d'affecter l'ensemble du port de pêche au Port autonome, à charge pour lui d'établir le schéma directeur du port de pêche – un schéma directeur qui n'est toujours pas sorti – et de mettre en place les financements pour réaliser ce schéma directeur, afin de soulager le budget du pays des investissements que celui-ci faisait chaque année dans le port de pêche.

Les deux solutions ont été présentées au gouvernement de l'époque avec les avantages et les inconvénients de chacune. Le Conseil des ministres a décidé, en 2023, que ce serait le port autonome qui serait affectataire du port de pêche. Aujourd'hui, effectivement, le port de pêche est dans le Port autonome. Nous avons donc lancé, au début de l'année 2024, l'analyse pour le nouveau schéma directeur. Nous avons rencontré les pêcheurs et les groupes travaillant sur le port de pêche pour évaluer leurs besoins en matière d'accostage des navires, d'installations nouvelles, de machines à glace, et autres.

Nous allons maintenant entrer dans la phase d'élaboration du programme pour établir le schéma directeur, qui doit être soumis à notre ministre au début septembre.

M. Ueva Hamblin : Je pose la question parce que l'année dernière, lors de la précédente commission, nous avons eu l'occasion de visiter le port de pêche. Nous avons remarqué qu'il y avait beaucoup de bateaux, notamment d'anciens thoniers qui ne sont plus utilisés. Il est vraiment nécessaire de démonter ces bateaux pour donner de la place à d'autres thoniers qui vont arriver.

Enfin, en vue du projet Aranoa, l'aménagement nécessaire pour permettre son accostage aux Australes relève-t-il de la compétence de la DEQ ou du port autonome ?

M. Jean-Paul Le Caill : C'est la compétence de la DEQ.

La présidente : Si vous n'avez plus de questions, nous allons clôturer cette réunion. Nous enverrons un mail au MGT pour demander une visite du Port autonome. Cela nous permettrait d'avoir une visibilité sur le travail des aconiers et des autres.

(L'ordre du jour étant épuisé, la réunion de la commission s'achève à 10 h 27.)

LA PRÉSIDENTE,

Marielle Kohumoetini