

En complément du transport aérien, qui s'est développé parallèlement à l'implantation de nouveaux aéroports dans les îles, le transport maritime constitue un instrument irremplaçable de désenclavement des archipels isolés et apparaît comme un reflet de leur vie économique.

Il faut au préalable souligner que cette activité se heurte à des contraintes fortes :

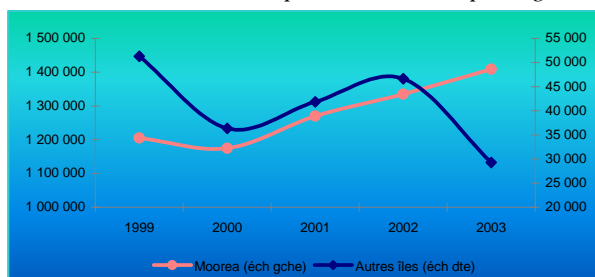
- × un territoire morcelé de 118 îles et atolls d'une superficie totale d'à peine 4 000 km<sup>2</sup> répartis sur un espace océanique de la taille du continent européen;
- × une densité de population inégale : forte aux Iles du Vent, moyenne aux Iles Sous-le-Vent et faible dans les autres archipels (Marquises, Australes et Tuamotu Gambier).

Au travers de l'analyse de l'évolution de l'activité du secteur, de ses moyens et de la participation des pouvoirs publics, cette étude tend à mettre en lumière la difficulté de concilier deux objectifs souvent antagonistes : les exigences du service public et la recherche de la rentabilité par les compagnies de navires privées qui animent la desserte maritime des îles de la Polynésie française.

## 1- L'ÉVOLUTION DE L'ACTIVITÉ DU SECTEUR DE 1999 A 2003

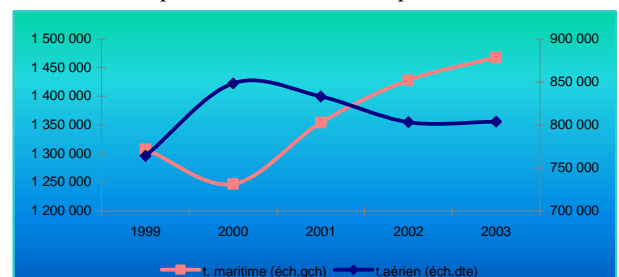
### LE TRANSPORT MARITIME DE PASSAGERS

Evolution du transport maritime de passagers



Source : STMA

Comparaison avec le transport aérien



Sources : STMA, SEAC

Entre 1999 et 2003, le **nombre de passagers** transportés a progressé de 3,4% en moyenne annuelle (1,44 million contre 1,26). Alors que la ligne Papeete-Moorea, qui en représente plus de 90%, a enregistré une hausse de 4% sur la période, les autres destinations, prises dans leur ensemble, ont reculé de 13,1%.

La desserte de Moorea a été favorisée par la montée de la concurrence et la diversification de l'offre de navires, qui ont contribué au recul de 6,6% du nombre de passagers aériens en moyenne entre 1999 et 2003. Alors qu'en 1999, deux compagnies, dotées chacune de deux bateaux, avaient assuré la liaison, il n'en restait plus qu'une en 2000, *Aremiti*. L'offre de transport s'est ensuite étoffée avec l'entrée en fonction en 2001 de trois nouvelles unités, le *Moorea Ferry*, le *Moorea Jet* et le *Ono Ono*. L'arrêt des deux derniers, respectivement en octobre 2001 et en août 2003, a été partiellement compensé par l'arrivée d'une nouvelle navette rapide en mai 2003, le *Moorea Express*.

Seul l'archipel des Marquises a vu son activité augmenter, +5,5% en moyenne annuelle entre 1999 et 2003 grâce au succès de la croisière du cargo mixte

*Aranui* auprès des touristes. L'entrée en fonctions, en mars 2003, de l'*Aranui III*, d'une capacité de 238 personnes contre 140 pour son prédécesseur, l'*Aranui II*, explique l'accélération de la croissance, à +16,2%, entre 2002 et 2003.

Le reflux marqué dans les autres archipels, de -13 à -19%, s'est accompagné d'un accroissement du transport aérien de 5,4% en moyenne annuelle entre 1999 et 2003. Ainsi, depuis l'inauguration de l'aéroport de Raivavae en 2002, le nombre de passagers maritimes sur les Australes a diminué de 40,4%.

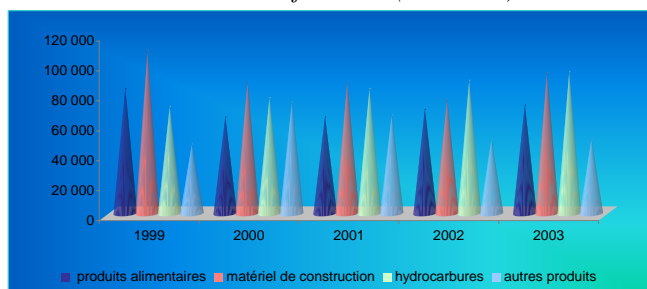
A l'extension des infrastructures aéroportuaires s'est ajoutée, dans certains cas, la disparition de navires. Les Iles Sous-le-Vent, notamment, ont déploré les pannes continues du bateau rapide *Corsaire*, arrêté en février 2003 pour le reste de l'année ; par rapport à 2002, les passagers par mer ont été 40% moins nombreux. Pour les Tuamotu Gambier, la disparition du *Dory 2* dans un incendie en août 2002 et les deux échouages du *Vai Aito* ont conduit à une baisse d'activité de 44,7% entre 2002 et 2003.

## LE TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES

Pris dans son ensemble, le transport de marchandises inter insulaire est resté stable en volume entre 1999 et 2003, enregistrant -0,1% en moyenne annuelle. Le fret aller est demeuré quasiment le même (+0,05%), tandis que le fret retour s'est amenuisé (-2,1%).

Par zone géographique, le fret global a diminué aux Iles du Vent (-5,3%), s'est bien maintenu aux Iles Sous-le-Vent (+0,8%) et a nettement progressé dans les autres archipels (+7,1% aux Australes, +4% aux Tuamotu Gambier, +3,3% aux Marquises).

Evolution du fret aller (en tonnes)



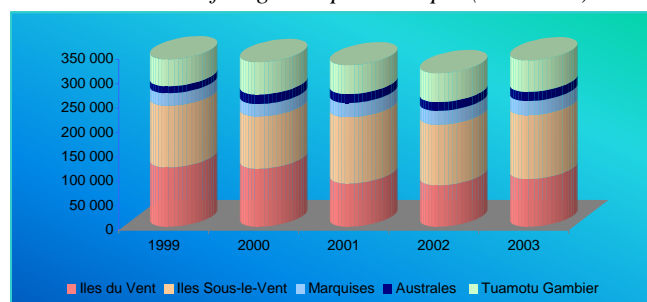
Source : STMA

La composition du **fret aller** est dominée par les hydrocarbures (30% du volume total en 2003), les matériaux de construction (30%) et les produits alimentaires (23%). Les premiers ont progressé de 7,3% par an en moyenne entre 1999 et 2003 alors que les deux autres ont baissé de plus de 3,5%.

Ce recul doit toutefois être nuancé ; il tient pour une large part au pic observé sur les années 1998 et 1999. Les Iles Sous-le-Vent et certains atolls des Tuamotu, qui ont subi de graves dégâts matériels lors de la saison cyclonique 1997-1998, ont dû, pour couvrir leurs besoins, recourir à un surplus de fret tant en produits alimentaires (+29,8% en 1998 et +36,9% en 1999) qu'en matériaux de construction (+48,4% en 1998, +15,5% en 1999). En 2000, la rechute du fret de 22,8% pour les premiers et de 19,2% pour les seconds a correspondu à la reviviscence des cultures dévastées et à la fin de la restauration des bâtiments endommagés.

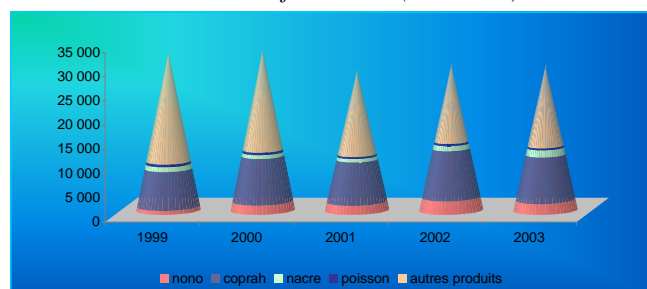
Dans le **fret retour**, le coprah, principale production agricole des archipels éloignés, tels les Tuamotu Gambier, les Marquises et les Iles Sous-le-Vent, occupait encore en

Evolution du fret global par archipel (en tonnes)



Source : STMA

Evolution du fret retour (en tonnes)



Source : STMA

2003 plus d'un tiers du volume. Sa progression moyenne annuelle de 4,5% sur la période 1999-2003 tient pour beaucoup au retour à la normale de la production, suite au cyclone de 1998<sup>1</sup>.

Le nono, produit recherché notamment par les consommateurs américains pour ses vertus bénéfiques, est peu à peu devenu un complément de revenu non négligeable dans les archipels et sa place dans le fret retour a été confortée : entre 1999 et 2003, il a crû de 28,5% en moyenne par an. Néanmoins, la tendance devrait s'inverser pour les années à venir, déjà -20% en 2003 par rapport l'année précédente, dans la mesure où la récolte, jusque là informelle, s'est organisée dans des plantations volontaires aux Iles du Vent, plus proches, donc moins onéreuses en termes de coût de transport.

Le fret de nacres a crû de 10,5% en moyenne entre 1999 et 2003, avec une accélération sur 2002 et 2003, nombre de perliculteurs ayant cherché à diversifier leurs sources de recettes pour pallier l'affaissement du marché de la perle.

## 2- LES MOYENS DU SECTEUR

### LA FLOTTILLE PRIVEE AVEC LICENCE

En 2003, la **flottille privée** polynésienne avec licence d'armateur se composait de 31 navires :

- Moorea : deux navires rapides et deux ferries,
- Iles Sous-le-Vent : dix navires, dont cinq inter îles,
- Marquises : deux cargos, dont un à vocation touristique, et une unité inter îles,
- Tuamotu Gambier : 13 navires (cargos et goélettes, ainsi qu'un bateau à passagers)
- Australes : un cargo mixte

Composition de la flottille privée avec licence en 2003

	Nombre de navires	dont arrivés neufs	Age moyen
Moorea	4	2	11
Iles Sous-le-Vent	10	4	14,5
Marquises	3	2	12
Australes	1	1	23
Tuamotu Gambier	13	2	23
<b>TOTAL</b>	<b>31</b>	<b>11</b>	<b>17</b>

Source : STMA

<sup>1</sup> Entre 1994 et 2003, le fret de coprah n'a augmenté que de 1,4% en moyenne par an et sa production est demeurée stable (-0,6%).

L'âge moyen de la flotte était de 17 ans en 2003, avec de notables disparités suivant les zones géographiques. Celle de Moorea, première destination en termes de fret et de passagers, est la plus récente, constituée majoritairement de bateaux modernes. Les Marquises bénéficient, depuis mars 2003, des rotations de l'*Aranui III*, cargo neuf qui allie transport de marchandises et croisière touristique. Aux Tuamotu Gambier, ainsi qu'aux Australes, les navires sont plutôt anciens et le plus souvent remplacés par des unités d'occasion, comme dans le cas du *Dory 2*.

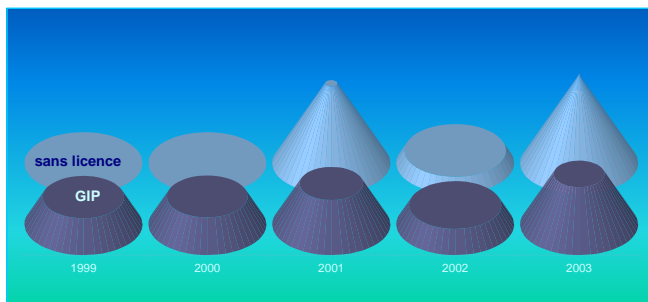
En 2004, la flotte locale s'est agrandie du successeur du *Dory 2*, de capacité équivalente pour le fret, mais bien moindre pour les passagers, 12 au maximum au lieu de 45,

qui est entré en service en juillet. Elle a également accueilli l'*Aremiti V*, projet relancé suite à l'abandon du *Corsaire*. Arrivé en Polynésie française avec une licence de navigation pour les Iles Sous-le-Vent, il est exploité à titre dérogatoire sur la ligne Papeete-Moorea, l'armateur ayant demandé d'intervertir sa licence avec celle de l'*Aremiti IV*. En octobre, le *Maupiti Express 2*, plus moderne et plus grand (140 passagers au lieu de 62 et 6 tonnes de fret), a pris le relais du *Maupiti Express 1* sur la liaison Maupiti-Bora-Bora-Raiatea. Ce dernier, rebaptisé *Tamarii Tahaa 2*, devrait prochainement relier Tahaa à Raiatea.

Globalement, des efforts sont faits par les armateurs pour renouveler leurs bateaux et les adapter aux besoins du trafic.

## ■ LA FLOTTILLE SANS LICENCE

Evolution du fret assuré par la flottille sans licence (en tonnes)



Source: STMA

La **flottille sans licence d'armateur** est dominée par le GIP (Groupement d'intervention de la Polynésie) qui disposait en 2003 de 5 unités, puis 4 après le naufrage du *Tahiti Nui 4* au large de Rimatarara en septembre ; elle comprend aussi deux navires privés.

Elle est devenue un élément important dans le transport de marchandises, son fret étant passé de 8 447 tonnes en 1999 à 42 837 en 2003, soit +50,1% en moyenne annuelle. Ce dernier représentait en 2003 d'ailleurs 12,6% du fret global transporté par les navires de commerce ayant une licence.

## 3- LE SOUTIEN FINANCIER DES POUVOIRS PUBLICS

### ■ LA PRISE EN CHARGE DIRECTE PAR LES POUVOIRS PUBLICS

Afin de favoriser le désenclavement des archipels éloignés, la collectivité d'outre-mer assume financièrement une partie du transport de certains produits considérés comme essentiels ; font partie des frets vitaux les hydrocarbures, les produits de première nécessité et le coprah, ainsi que l'eau en bouteilles depuis 2004.

Par ailleurs, elle apporte son soutien dans le financement du transport scolaire maritime et aérien. Aux Australes, elle

offre même une aide directe puisque le *Tahiti Nui*, qui appartient à la flottille du GIP, s'est substitué au *Tuhaa Pae 2* depuis 2003.

Pour la Polynésie française, le coût global de cette prise en charge s'est monté à 1,3 milliard de F CFP, en hausse de 22,2% par rapport à 1999 (1 milliard de F CFP).

### ■ LES AVANTAGES FISCAUX

Le principe de la **défiscalisation**<sup>1</sup> est de permettre à un promoteur de projet de bénéficier d'une aide directe venant d'un investisseur qui, en contrepartie, obtient une réduction d'impôt. Ce dernier n'offre en général qu'une participation temporaire au projet, dans le cadre d'une opération de portage. La loi « **Girardin** » (23/07/2003), applicable au secteur de la desserte maritime, s'adresse aux investisseurs métropolitains assujettis à l'impôt sur le revenu ou sur les sociétés. Dans la pratique, un armateur polynésien se lance dans la construction ou l'acquisition d'un navire qu'il vend à une société métropolitaine. Une fois le bateau entré en service, cette dernière le donne en location à l'armateur. Au terme de cinq ans d'exploitation, délai exigé par la loi,

l'armateur se doit de le racheter pour une valeur égale à l'investissement initial de la société métropolitaine diminué de la totalité des loyers versés.

Le **Code des investissements**, supprimé en 2004, prévoyait un ensemble d'aides telles que des exonérations fiscales, des remboursements de charges sociales patronales et des aides à la formation professionnelle qui pouvaient être proposées, entre autres, aux entreprises de transport pour la réalisation de tout investissement productif. Son régime de prime à l'investissement a toutefois été conservé et intégré à la délibération du 12/02/2004 portant refonte du dispositif d'incitation fiscale.

<sup>1</sup> Deux types de défiscalisation coexistent en Polynésie française, la loi Girardin, métropolitaine, et la délibération « Flosse », locale, axée sur la construction de logements intermédiaires et d'hôtels, donc non accessible au secteur de la desserte maritime.

## 4- L'ANALYSE FINANCIERE DU SECTEUR

*L'étude de la situation financière des sociétés de desserte maritime, réalisée par l'IEOM sur la période 1999/2003, ne concerne que des entreprises constituées en sociétés commerciales, à l'exclusion des entreprises individuelles régies par des règles comptables et fiscales différentes. L'échantillon retenu comporte 10 sociétés avec un effectif moyen de 46 salariés et un chiffre d'affaires cumulé qui représente plus de 90% de celui des 171 entreprises du secteur recensées au RTE.*

En 2003, la structure financière des sociétés de desserte maritime était caractérisée par un niveau élevé de fonds propres, provenant pour une part importante de comptes courants d'associés.

La progression de 39,3% du fonds de roulement net global entre les deux derniers exercices trouve son origine dans le recul de 9,1% des immobilisations brutes, après la vente de l'*Aranui 2*, et dans la consolidation des fonds propres nets de 35,1%, dû à un résultat en forte hausse (+194,9%).

Le large retrait du **besoin en fonds de roulement** d'exploitation, -99,4% entre 2002 et 2003, n'a pas permis de compenser l'explosion du besoin en fonds de roulement hors

exploitation (+223,2%), due à un investissement en défiscalisation en cours. De ce fait, la **trésorerie** des entreprises du secteur, bien qu'encore très largement positive, s'est repliée de 20,5% en 2003.

Source: IEOM

	1999	2000	2001	2002	2003	Var./an
Fonds propres nets	51 212	88 250	135 438	152 971	206 724	35,1%
+ Dettes financières stables	170 129	223 972	278 598	285 764	297 578	4,1%
+ Amortissements et provisions	263 116	315 469	356 405	398 713	346 647	-13,1%
- Immobilisations brutes	397 377	515 913	621 111	651 893	592 415	-9,1%
<b>= FONDS DE ROULEMENT NET GLOBAL</b>	<b>87 081</b>	<b>111 778</b>	<b>149 331</b>	<b>185 554</b>	<b>258 533</b>	<b>39,3%</b>
Stocks et en cours	11 911	11 030	10 078	10 834	11 186	3,3%
+ Créances clients	47 358	61 477	68 696	63 169	63 828	1,0%
- Dettes fournisseurs	17 765	39 717	34 650	55 651	47 726	-14,2%
- Dettes fiscales et sociales	19 390	21 091	24 250	28 258	29 254	3,5%
+ Solde des autres créances et dettes d'exploitation	-419	-2 251	594	24 050	2 045	-91,5%
<b>= BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT D'EXPLOITATION</b>	<b>21 694</b>	<b>9 449</b>	<b>20 468</b>	<b>14 144</b>	<b>79</b>	<b>-99,4%</b>
+ Besoin en fonds de roulement hors exploitation	3 856	26 706	33 896	50 154	162 105	223,2%
= BESOINS EN FONDS DE ROULEMENT	25 551	36 154	54 364	64 298	162 184	152,2%
<b>SOLDE NET DE TRESORERIE</b>	<b>61 530</b>	<b>75 624</b>	<b>94 969</b>	<b>121 255</b>	<b>96 350</b>	<b>-20,5%</b>
Disponibilités et placements	71 347	89 771	116 405	124 838	118 748	-4,9%
- Crédits bancaires courants	9 817	14 147	21 437	3 583	22 398	525,2%
<b>= TRESORERIE</b>	<b>61 530</b>	<b>75 624</b>	<b>94 969</b>	<b>121 255</b>	<b>96 350</b>	<b>-20,5%</b>

En 2003, la bonne tenue de l'activité fret (+8,3% par rapport à l'année précédente) et passagers (+4,1%) s'est reflétée dans le **chiffre d'affaires** moyen qui a progressé de 4,5% et de 9,3% en moyenne annuelle depuis 1999. En revanche, le renforcement de la concurrence s'est traduit par un effritement de la **marge commerciale** de 8,9% et du taux de marge commerciale de un point (14,1% en 2003 contre 15,1% en 2002).

Les charges de personnel se sont accrues de 12,3%, pesant sur le **taux de marge brute d'exploitation** (14% en 2003 contre 19% en 2002).

Quant aux charges financières, leur augmentation de 55,5% provient de nouveaux emprunts contractés pour couvrir des frais d'entretien ou de réparation, pour souscrire à des portages (voir § sur les avantages fiscaux) dans le but de profiter de crédits d'impôts et enfin pour financer l'achat du *Moorea Express*. Le niveau conséquent des produits exceptionnels en 2003, qui s'explique en grande partie par

	1999	2000	2001	2002	2003	Var./an
<b>CHIFFRE D'AFFAIRES</b>	<b>391 131</b>	<b>488 775</b>	<b>516 852</b>	<b>534 891</b>	<b>558 694</b>	<b>4,5%</b>
Marge commerciale	2 013	15 503	17 470	13 779	12 550	-8,9%
<b>+ PRODUCTION BRUT D'EXERCICE</b>	<b>343 858</b>	<b>411 354</b>	<b>423 899</b>	<b>444 014</b>	<b>470 210</b>	<b>5,9%</b>
= Production globale	345 871	426 857	441 369	457 793	482 760	5,5%
- Consommations intermédiaires	144 904	184 542	192 625	189 557	217 014	14,5%
<b>= VALEUR AJOUTEE</b>	<b>200 967</b>	<b>242 315</b>	<b>248 744</b>	<b>268 236</b>	<b>265 747</b>	<b>-0,9%</b>
+ Subventions d'exploitation	2 737	2 258	2 124	2 224	3 143	41,3%
- Impôts et taxes	3 622	6 021	6 348	6 846	8 690	26,9%
- Charges de personnel	126 755	135 056	145 861	161 755	181 718	12,3%
<b>= EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION</b>	<b>73 327</b>	<b>103 488</b>	<b>98 658</b>	<b>101 860</b>	<b>78 482</b>	<b>-23,0%</b>
- Dotations (nettes de reprises)	35 642	39 669	33 028	51 423	38 564	-25,0%
+ Autres produits et charges d'exploitation	-6 200	-716	-1 376	-2 409	-2 457	2,0%
- Charges financières nettes	3 584	3 711	9 307	7 548	17 585	133,0%
+ Opérations faites en commun	0,0	0,0	0,1	-0,2	-0,5	150,0%
<b>= RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS</b>	<b>27 901</b>	<b>59 392</b>	<b>54 948</b>	<b>40 479</b>	<b>19 876</b>	<b>-50,9%</b>
+ Produits et charges exceptionnelles	5 070	-15 557	-6 387	-19 695	34 656	276,0%
- Participation des salariés	0	0	0	0	0	-
- Impôts sur les bénéfices	3 992	4 457	5 538	3 894	4 732	21,5%
<b>= RESULTAT DE L'EXERCICE</b>	<b>28 979</b>	<b>39 378</b>	<b>43 023</b>	<b>16 890</b>	<b>49 801</b>	<b>194,9%</b>
<b>CAPACITE D'AUTOFINANCEMENT</b>	<b>69 699</b>	<b>92 562</b>	<b>85 045</b>	<b>74 976</b>	<b>68 730</b>	<b>-8,3%</b>

Source: IEOM

la cession de l'*Aremiti 2*, a permis une amélioration conséquente, mais artificielle du **résultat net**. En définitive, la desserte maritime apparaît comme une activité rentable comme le prouve la rentabilité brute du capital d'exploitation, qui s'est établie à 20,9% en moyenne annuelle depuis 1999.