



LA REVUE MARITIME

La Revue Maritime créée en 1861, revue trimestrielle publiée par l'Institut Français de la Mer, met à la disposition de l'ensemble de la communauté francophone une base de données de textes maritimes en langue française.

Le texte intégral ci-dessous (© IFM) est libre de téléchargement.

Rapport à Monsieur le Président
de la Polynésie française
sur
« la croisière en Polynésie française »

par Bernard Dujardin
1997

La croisière en Polynésie française

Propositions pour fixer et développer les activités de croisière
Vers un registre d'immatriculation des navires de croisière

Bernard Dujardin, contrôleur d'État - 30 octobre 1997

Sommaire

Introduction	3
a) Un statut qui permet d'innover	3
b) Une flotte de commerce affectée au seul trafic intérieur à l'archipel polynésien	3
c) Un marché de la croisière exogène	4
1. Le constat	5
1.1. La marine marchande en Polynésie française	5
1.1.1. L'environnement juridique, technique et économique	5
1.1.2. La desserte maritime de l'archipel : une priorité	8
1.2. La croisière	11
1.2.1. Le produit croisière se décline sous quatre formes	12
1.2.2. Les retombées économiques de la croisière internationale stationnaire	17
2. La croisière : une activité d'avenir en Polynésie française sous condition d'un environnement adapté	20
2.1. Une activité d'avenir	20
2.1.1. Le marché mondial de la croisière	20
2.1.2. Le marché polynésien de la croisière	21
2.2. Un environnement polynésien accueillant	24
2.2.1. La politique de soutien économique à la croisière	25
2.2.2. Les règles d'armement	28
Conclusion	34
a) Promouvoir la destination auprès des armements internationaux	34
b) La croisière, élément d'une politique de la mer en Polynésie française	35
Synthèse des propositions	36

Introduction

a) Un statut qui permet d'innover

Le statut d'autonomie de la Polynésie française repose sur le principe que les attributions qui ne sont pas explicitement de la compétence de l'État, sont de la compétence du territoire. Dans le domaine de la marine marchande, l'État a la responsabilité d'une part de la francisation du navire - c'est-à-dire des conditions sous lesquelles un navire peut battre pavillon français (confer annexe 2 : loi du 28 février 1996), d'autre part des relations extérieures qui comprennent les engagements internationaux de la France pris au nom de tous ses territoires. Le respect des conventions internationales de l'Organisation Maritime Internationale ratifiées par la France relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), à la prévention de la pollution maritime (POLMAR) et à la formation des personnels navigants (SCTW) s'impose donc au territoire.

Dans ce cadre législatif et sous réserve du contrôle de constitutionnalité et de légalité des actes, les autorités de la Polynésie française sont en mesure de prendre toutes les dispositions réglementaires qu'elles appartiennent aux domaines législatif ou réglementaire en matière d'armement et d'immatriculation des navires. C'est ainsi que des délibérations ont été prises par l'assemblée territoriale pour la desserte interinsulaire, pour la croisière et latéralement pour l'activité de charter. La loi du 12 avril 1996, portant réforme du statut, complète le régime d'autonomie du territoire et lui confie dorénavant le soin de réglementer les jeux de hasard dans les établissements situés à terre comme sur les navires en mer.

Le gouvernement polynésien peut en conséquence soumettre à l'assemblée territoriale toutes dispositions visant à fixer et à développer les activités de croisière dans l'espace maritime polynésien.

b) Une flotte de commerce affectée au seul trafic intérieur à l'archipel polynésien

Alors même qu'il y avait notamment pour approvisionner en ciment l'archipel au moins un armateur polynésien opérant une flotte internationale dans les années soixante-dix, ce n'est plus le cas aujourd'hui. Aucun navire de l'unique registre de l'armement au commerce de Papeete n'est actuellement affecté à des trafics internationaux. La flotte de commerce immatriculée en Polynésie française est exclusivement employée à des liaisons intérieures. L'océan qui entoure le territoire, est considéré comme un lac intérieur qui l'enferme.

Cette culture d'entreprise lacustre se reflète dans le droit maritime exprimé par la réglementation territoriale comme par la construction empirique des rapports sociaux. L'environnement institutionnel qui en résulte, est un verrou efficace pour empêcher tout développement endogène de l'emploi de résidents polynésiens dans le transport maritime international. Bien que la population active polynésienne employée comme navigants à la pêche et au commerce soit importante (un millier d'actifs navigants au commerce dont 350 marins ENIM et 150 officiers), elle n'a pas essaimé dans les activités maritimes extérieures. Les marins polynésiens expatriés sur des navires du commerce maritime international, opérant à l'extérieur de l'espace maritime de la Polynésie française, sont des exceptions qui se comptent sur les doigts d'une main et qui ne peuvent être recensés localement. En effet, ils ne sont pas soumis au droit maritime et au régime d'armement du territoire. A titre

d'exemple, un ressortissant polynésien serait employé par la compagnie Windstar Croisies sur un sister-ship du *Wind Song* dans la mer des Caraïbes.

Les ambitions de l'armement au commerce de l'archipel polynésien restent donc limitées. Au moment de la privatisation de la Compagnie Générale Maritime dont la ligne tour du monde est le principal service de desserte du territoire, aucun intérêt polynésien ne s'est manifesté pour participer à cette reprise.

L'absence d'économie maritime internationalisée dans la Polynésie française située en plein milieu du grand océan est tout aussi paradoxale que la présence d'une flotte marchande suisse active sur le marché mondial du transport maritime. Elle s'explique par la taille des entreprises polynésiennes, à l'échelle d'un marché de 220 000 habitants.

c) Un marché de la croisière exogène

La Polynésie française est une destination touristique en expansion. La latitude, la nature exceptionnelle des eaux par leur couleur et par leur chaleur, les jardins de coraux et la richesse de la faune sous-marine, les reliefs contrastés des îles, leur nombre, leur beauté incontestable et variée, les qualités nautiques de la navigation et des mouillages, une météorologie tropicale sans saison marquée et sans risque cyclonique majeur et surtout une population aux traditions d'accueil renommées forment un ensemble d'atouts remarquables pour l'activité de croisière.

L'absence de marché intérieur est à noter. Une population de 220 000 habitants ne peut créer une clientèle captive et servir de noyau au développement de la croisière. Le marché extérieur est un marché de proximité relatif. Les clientèles à pouvoir d'achat élevé nord-américaines, japonaises et australo-néozélandaises sont toutes sollicitées par des aires de croisière concurrentes plus proches d'elles que la Polynésie française. L'éloignement et son corollaire l'isolement du territoire sont un handicap à surmonter, a fortiori s'il faut convaincre une clientèle européenne qui doit consacrer deux jours complets de précieuses vacances pour accéder à Tahiti et en revenir.

*
* *

La croisière connaît depuis une dizaine d'année un début d'essor en Polynésie française. Cet essor est hésitant. Les armateurs internationaux ne s'établissent pas durablement. Loin de croître à la mesure du marché mondial de la croisière qui connaît depuis dix ans une expansion au rythme moyen de 7 % l'an, l'activité de tourisme maritime plafonne sans réellement décoller. L'état de ce secteur permet d'analyser ses forces et faiblesses.

Le développement durable de la croisière apparaît pourtant non sans raison comme une source importante de diversification des activités économiques du territoire et de redéploiement des capacités de production locales en ces temps d'après CEP. Les conditions de ce développement passent par la mise en place d'un état de droit conforme aux besoins et à la culture des entreprises spécialisées d'armement. La création d'un registre international d'immatriculation entre dans cette perspective.

1. Le constat

L'armement au commerce est un mode de production de services de transport maritime homogène qui répond à des besoins hétérogènes. Aussi toute disposition d'ordre public qui régleme l'une des activités de la marine marchande, a des répercussions sur les autres. Prendre la dimension des atouts et des insuffisances du territoire dans le secteur de la croisière, demande au préalable de dresser l'état de l'industrie du transport maritime en Polynésie française.

1.1. La marine marchande en Polynésie française

La flotte de commerce polynésienne est exclusivement une flotte de cabotage capable de traversées océaniques. Elle s'applique à faire du trafic de marchandises et de passagers entre principalement Tahiti, île cœur de l'archipel, et les autres îles. L'activité de tourisme n'est que marginalement exercée, à l'occasion, en complément de prestations de transport ou sur une destination à vocation exclusivement touristique comme l'atoll de Tetiaroa.

1.1.1. L'environnement juridique, technique et économique

Le cadre juridique d'exploitation des entreprises d'armement polynésiennes échappe au droit commun maritime de la pratique internationale. Une première lecture à la lettre des délibérations de l'assemblée territoriale en ce domaine fait même croire que le principe fondamental du droit de la mer qu'est la liberté des mers, ne s'applique pas dans l'archipel. La réalité est différente. Cette liberté existe. Chacun peut créer un armement au commerce et ouvrir une ligne ou faire du trafic de vrac. Mais un agrément ou selon l'expression juridique employée, une licence, est exigé chaque fois que l'entreprise veut accéder soit à des avantages fiscaux, soit à des « cargaisons gouvernementales » pour reprendre l'expression américaine et l'appliquer au transport des produits de première nécessité et du coprah. Pour ces transports, le fret est pris en charge à juste titre par le budget territorial pour ne pas pénaliser les populations excentrées.

La particularité exorbitante du droit du transport maritime en Polynésie française est sa fiscalisation. Les matériaux du navire construit dans un chantier sur place ou le navire importé sont soumis aux droits de douane, tout comme son avitaillement, sa soute et ses réparations. En 1998, il est prévu d'appliquer à ces produits et services la taxe à la valeur ajoutée au moment de son introduction dans l'espace économique polynésien comme sur l'ensemble des activités de production de biens et de services. Cette anomalie fiscale a une double origine :

- a) le système fiscal polynésien est principalement basé sur les impôts de consommation à l'importation. A contrario, aucune taxe n'est imposée actuellement à la prestation de transport maritime fournie sur les liaisons intérieures au territoire.
- b) le concept (lacustre et non maritime) de mer intérieure est appliqué à l'espace maritime polynésien.

Dans aucun pays maritime, une telle fiscalité n'existe. Il fut une époque où en France métropolitaine, le navire était soumis à la taxe professionnelle. Depuis 1977, cette anomalie a disparu. Le principe appliqué est celui de tous les pays européens. Les activités spécifiques d'armement au commerce - comme à la pêche - sont exemptées de toute imposition indirecte, T.V.A. et droits de douane (confer annexe 8) ou locale sur les transactions. Il en est ainsi des navires, de leur avitaillement, de leur soute et de leurs réparations comme des prestations de

transport intérieures (liaisons Corse - continent) et bien sûr internationales. Par contre, les ventes aux passagers à bord des navires sont soumises aux taxes intérieures sur les liaisons intérieures. À compter du 1^{er} juin 1999, il n'y aura plus de vente hors taxes (*duty free*) dans les transports maritimes intra-communautaires. En Europe, la T.V.A. et les droits d'accises sur les ventes à bord seront alors les mêmes que ceux applicables sur le territoire de l'État d'où opérera le navire.

Corollaire de la fiscalisation des activités maritimes en Polynésie française, cette fiscalité n'est pratiquement qu'apparente. Moyennant l'obtention d'un agrément fiscal délivré par le gouvernement, l'entreprise d'armement est dispensée de payer les droits d'importation du navire ou des matériaux nécessaires à sa construction, à sa motorisation et à son équipement. Un abattement d'au moins 50 % est accordé sur les droits relatifs aux importations nécessaires aux réparations et à l'entretien courant de son navire.

Si l'entreprise d'armement obtient une « licence » d'exploitation pour une desserte, elle paye sa soute à un tarif détaxé en partie importante. La loi du marché ne s'applique pas au commerce des hydrocarbures sur le territoire. La régulation administrée du marché par le gouvernement du territoire est destinée tant à gommer les oscillations des cours des produits à l'importation qu'à éviter une dérive des prix sur un marché trop étroit pour qu'une réelle concurrence entre importateurs puisse s'établir. Elle est destinée également à assurer une péréquation sur l'ensemble du territoire afin que le prix de vente à la pompe soit le même quels que soient le lieu et la distance de livraison. Ce dispositif est justifié. Il conduit toutefois à une situation paradoxale dans le secteur maritime. D'une part, il existe deux prix administrés pour le gazole détaxé selon qu'il est fourni à un armement au commerce ou qu'il est fourni à un armement à la pêche pour lequel un tarif inférieur est affiché pour les livraisons effectuées dans le port de pêche de Papeete. D'autre part, il est impossible de connaître le prix réel de la soute à Papeete des navires armés au commerce international. Les livraisons de fuel s'effectuent selon la pratique commerciale internationale par contrat annuel ou pluriannuel passé pour le monde entier par l'armateur pour l'ensemble de sa flotte avec un fournisseur unique. Selon toute vraisemblance, les armements internationaux payent leur soute à des prix plus proches de ceux de Rotterdam (en moyenne de 10 francs CFP inférieurs à ceux de Tahiti) que de ceux des livraisons dans le territoire. Le poste important de la soute dans les coûts d'exploitation des navires de commerce polynésiens est loin d'être au niveau de celui du régime international bien que l'incidence de la fiscalité soit partiellement neutralisée.

Aucune disposition fiscale favorable ne concerne l'avitaillement des navires. La part d'origine importée dans les provisions de bord, pratiquement la seule taxée, conduit à penser que l'incidence fiscale est d'environ 10 % des dépenses effectuées à ce titre.

Les ressources fiscales annuelles tirées directement d'un navire sont (hors fiscalité sur les bénéfices et fiscalité induite) estimées selon la taille du navire entre un et quatre millions de francs CFP. Le rendement moyen est de 1,5 millions de francs CFP. Pour les 22 navires de la desserte des archipels, les retombées fiscales globales s'élèvent à 33 millions de francs CFP et ne représentent que 0,7 % du chiffre d'affaires de ces navires et 4,3 % de la prise en charge des frets des produits de première nécessité et du coprah par le territoire.

L'environnement technique de l'armement au commerce est celui de la métropole. La décision d'effectif de l'armateur est visée par le service des affaires maritimes qui s'assure que les navigants affectés à la conduite du navire sont tant en qualifications qu'en nombre en mesure d'assurer la conduite du navire pour la navigation projetée. Cette pratique n'est pas

celle des pays maritimes du nord de l'Europe et de l'Extrême-Orient où s'applique sur le modèle britannique le contrôle par l'autorité maritime du *safe manning of ships* c'est à dire du seul respect des normes de sécurité de la navigation édictées par les conventions internationales de l'organisation maritime internationale (OMI) sans autre interférence notamment avec des préoccupations à caractère économique et social. L'armateur est seul responsable a priori de l'organisation du travail à bord de son navire. La pratique française s'applique sur le territoire bien qu'à la différence de la métropole, l'inspection du travail maritime ne soit pas confiée à l'administration territoriale des affaires maritimes.

La grande majorité des personnels navigants de la Polynésie française est formée à l'Etablissement de Formation et d'Apprentissage Maritime de Papeete dont les brevets répondent aux besoins des entreprises d'armement du territoire. Cette école est un atout pour la Polynésie française qui est le seul territoire insulaire du pacifique sud à disposer d'un outil de formation de cette qualité.

La structure entrepreneuriale de l'armement polynésien est celle de petites et moyennes entreprises, voire d'entreprises personnelles ou en nom collectif. Sous-capitalisée, elle accuse des faiblesses financières récurrentes dont les causes sont l'étroitesse d'une demande intérieure à solvabilité limitée sur lequel ces entreprises opèrent exclusivement, le coût d'achat et de fonctionnement de navires toujours plus sûrs, le prix élevé de la main d'œuvre maritime et des approvisionnements sur le territoire et pour certains armements, les conditions de gestion précaires dont témoignent les à-coups de certaines trésoreries.

Les handicaps de l'environnement économique de la Polynésie française sont bien connus. Les coûts d'approche sont élevés. A l'éloignement des fournisseurs du fait de l'isolement du territoire s'ajoute l'exiguïté d'un marché de 220 000 habitants dont la moitié de la population a moins de vingt ans. Les coûts des produits manufacturés rendus Papeete hors marge commerciale de revente et hors taxe sont en conséquence de 20 % supérieurs en moyenne aux prix de gros hors taxe des mêmes produits dans les pays de l'OCDE. Ce différentiel connaît une tendance à la baisse sur les vingt dernières années en raison de l'ouverture des frontières et de la fin des monopoles dans les transports maritime et aérien.

Les prélèvements obligatoires s'élèvent à 30 % du produit intérieur brut. Moins lourds qu'en métropole (47 %), ils sont relativement beaucoup plus pesants que ceux constatés dans les communautés insulaires environnantes au niveau de vie moins élevé. L'équilibre des comptes des entreprises d'armement est beaucoup plus sensible au montant des charges sociales qu'à une fiscalité marginale. Les entreprises d'armement sont globalement à jour de leurs cotisations sociales. Les endettements de longue durée sont élevés chez certains armements d'où à l'occasion, des difficultés à faire face aux échéances. La capacité d'investissement reste limitée. L'âge de la flotte s'en ressent. La tonne de port en lourd est vieille de plus de 22 ans à la mi-1997.

Les coûts de la main d'œuvre sont avec ceux de la Nouvelle-Calédonie les plus élevés du pacifique sud. L'effet de contagion des salaires des fonctionnaires expatriés - dont le revenu est plus que doublé par rapport à celui qu'ils auraient en Métropole (majoration du salaire mensuel de 84 % et prime biennale) - persiste. Les personnels de conduite du navire ont depuis 1987 leur salaire indexé sur celui des catégories de l'établissement national des invalides de la marine. Si les officiers à fonction identique ont des salaires nets comparables à ceux de la métropole, les marins quant à eux perçoivent entre 10 et 30 % de plus. L'ENIM est depuis 1966 l'organisme de couverture sociale des marins du commerce, exception spécifique. La caisse de prévoyance sociale de la Polynésie française assure l'ensemble des

salariés de l'industrie et du commerce y compris les marins pêcheurs. Globalement le coût des prélèvements sociaux pour le personnel de conduite du navire embarqué au commerce est supérieur à celui des autres catégories de salariés. Le taux de cotisation globale est de 39,9 % des salaires forfaitaires (réels) à comparer au taux applicable en métropole de 32,60 %, l'État prenant en charge 50 % des cotisations patronales depuis le 1^{er} janvier 1995. S'ajoutent des charges sociales propres au territoire versées à la CPS : la cotisation pour allocations familiales de 6,34 % et la contribution de solidarité territoriale à taux variable dont le plus faible est de 0,5 %. Les charges salariales des marins au commerce incluent en conséquence un prélèvement social minimal de 44,84 % à comparer aux 33,74 % des marins salariés à la pêche qui relèvent exclusivement de la CPS.

Les règles du temps de travail applicable au personnel embarqué au commerce sont difficiles à établir. Le droit flou conduit à donner aux rapports sociaux force de loi. Le code du travail outre-mer s'applique. Il laisse une très grande latitude aux partenaires sociaux. La convention collective signée entre le syndicat des gens de mer et le syndicat des armateurs polynésiens en 1959 a été dénoncée en 1987. Depuis, elle n'a pas été remplacée. Il lui était confié le soin de déterminer les temps de travail et de présence à bord des navires des personnels navigants.

Les pratiques sociales malthusiennes engendrées par cette convention collective ne sont pas rares. Elles perdurent. La concurrence sévère pour le moins que se font les armements de ligne entre Papeete et Mooréa s'arrêtent brutalement à 17 heures. Aucun service de soirée ou de nuit n'est assuré, même les jours d'affluence (vendredi et dimanche). Les personnels embarqués exigent d'être à 18 heures dans leurs foyers. Autre exemple, un avenant à la convention collective convient d'une majoration de 40 % des salaires pour les temps de navigation effectués hors de l'archipel polynésien. C'est le meilleur instrument de dissuasion pour toute tentative de développement d'activités de transport maritime international.

L'entrepreneur d'un armement international débourse 12 000 dollars de charges salariales par an pour un marin philippin qualifié aux normes de l'OMI employé au régime international. L'entrepreneur d'un armement polynésien débourse 36 000 dollars par an pour un marin de qualification similaire dont le temps de travail annuel est de 80 % de celui de son homologue philippin. Ces dépenses comprennent une protection sociale comparable en matière de santé. La retraite par capitalisation acquise à 65 ans d'un Philippin se compare à celle acquise par répartition à 55 ans d'un marin relevant de la caisse de retraites de l'ENIM. Seul le ressortissant tahitien touche des allocations familiales mais le pouvoir d'achat du Philippin est légèrement supérieur en raison du coût de la vie dans son pays.

L'entrepreneur d'un armement international débourse 30 000 dollars de charges salariales par an pour un premier lieutenant britannique employé sous contrat national. L'entrepreneur d'un armement polynésien débourse 50 000 dollars par an pour un officier de qualification similaire. Le coût salarial d'un équipage en Polynésie française est plus de 2,5 fois supérieur à celui d'un équipage international.

1.1.2. La desserte maritime de l'archipel : une priorité

La marine marchande est une des activités économiques parmi les plus essentielles de la vie de l'archipel polynésien. Comme tout univers insulaire, la Polynésie française ne peut vivre que par ses liens avec le reste du monde. Ces liens sont d'abord maritimes. Le port

autonome de Papeete est le poumon du territoire par lequel arrive 78 % des produits indispensables à la vie des habitants. Afin d'assurer cette desserte, le territoire ne compte pas avec raison sur une intervention publique mais sur les forces de la concurrence commerciale entre les grands armements internationaux intéressés par la desserte du Pacifique sud. Ce système est économiquement le plus efficace en temps de paix (en cas de conflit, la pérennité des liaisons maritimes est à la charge de l'État).

L'évolution récente du nombre d'escales annuelles de navires de charge témoigne de la rationalisation de la desserte par les compagnies de ligne qui opèrent avec des navires dont la taille grossit plus rapidement que le volume de fret traité à Papeete. De 283 touchées (cargos, pétroliers et méthaniers réunis) en 1993, elles passent à 196 en 1996 soit une diminution de 30 %. Beaucoup de lignes qui desservent Papeete effectuent un périple circumterrestre et touchent de nombreux pays. Elles multiplient ainsi les sources d'approvisionnement et augmentent le choix des meilleures offres.

Comme tout univers archipelagique, la Polynésie française ne peut vivre que grâce à des liaisons intérieures fiables, régulières, fréquentes et peu coûteuses indispensables à la vie des habitants. D'une part, il s'agit d'approvisionner à partir du port d'éclatement de Papeete l'ensemble des îles habitées de la Polynésie française et de collecter les productions insulaires sur Tahiti. Les trafics de marchandises entre les îles sont inexistantes. Ces îles produisent les mêmes biens (coprah ou produits vivriers). Elles sont plus en concurrence pour leurs produits que complémentaires. D'autre part, il s'agit de transporter les personnes entre Tahiti et les archipels comme d'une île à l'autre. Les déplacements familiaux et scolaires ont lieu majoritairement par la voie maritime dont les prix sont beaucoup plus accessibles que l'avion, de nombreux déplacements professionnels également.

Le développement de l'activité économique dans les îles à commencer par le tourisme et l'hôtellerie - restauration, la culture perlière qui utilise des outils de production volumineux ou la pêche hauturière au thon qui nécessite d'approvisionner les navires et de livrer à Papeete le poisson, ne peut s'effectuer qu'avec un bon service de transport maritime.

Un souci, politique celui-là, du gouvernement polynésien s'ajoute aux impératifs économiques. Le transport maritime interinsulaire est invité à jouer un rôle d'aménagement du territoire. Deux exemples peuvent être cités. L'organisation administrée du marché du coprah permet aux populations rurales des îles les plus éloignées de vendre leur production que les pouvoirs publics s'engagent à acquérir, à un prix double de celui du marché mondial (80 ou 60 francs CFP le kilogramme selon la qualité). Cette production est acheminée à Papeete aux frais du budget du territoire pour y être transformée dans l'huilerie territoriale. Cette disposition joue un rôle essentiel pour maintenir dans les îles reculées une population agricole dont un minimum de ressources est ainsi garanti et qui autrement disparaîtrait, aspirée par le miroir de Papeete... et son chômage. Le ramassage scolaire des enfants inscrits dans les collèges et les centres de formation professionnelle se fait par voie de mer dans chacun des archipels. La carte scolaire peut ainsi s'organiser rationnellement sans gaspillage de moyens onéreux. Ainsi, le collège de Taihoe à Nuku Hiva reçoit les enfants scolarisés en sixième, cinquième et quatrième des familles de Ua Pou et de Ua Huka.

Malgré ses difficultés et ses ombres notamment pour le service maritime des Australes, la politique de desserte interinsulaire menée par le gouvernement polynésien avec détermination s'avère une réussite. La mise en œuvre de ce service public est un art difficile. Il n'y a qu'à la comparer à celle de la continuité territoriale pour la desserte de la Corse. Bien que différente par ses aspects, d'un côté une île à relier à un continent, de l'autre, des

centaines d'îles réparties sur cinq archipels à relier à Papeete, les deux services publics se ressemblent par le volume de leur demandes annuelles en tonnes et passagers/milles et par la distance moyenne des navigations entre deux escales.

Les collectivités publiques de la Polynésie française, territoire et communes, se sont gardées le plus possible de mettre le doigt dans l'engrenage de l'improductivité du faire-valoir direct maritime - qu'ils n'auraient pas au demeurant pu assurer financièrement. Les quelques navires publics n'existent que par la force des choses pour assurer à l'occasion les transports marginaux que le dispositif de la concession ne peut satisfaire. La capacité en port en lourd de la flotte territoriale ne représente que 7 % de la flotte interinsulaire. Elle se compose de quatre chalands de débarquement de la direction de l'équipement pour les transports exceptionnels, un navire à passagers repris d'une faillite, basé aux Marquises, une goélette de charge pour les liaisons avec Maupiti. Quelques communes disposent en propre de petits navires de liaison notamment quand l'aéroport est implanté sur un motu à distance des zones habitées.

Les cahiers des charges des concessions tentent d'assurer l'équilibre économique de chacune d'entre elles. Ils y réussissent dans la très grande majorité des cas. L'exploitant contractant d'une desserte une fois agréé par décision du gouvernement est éligible au transport des produits de première nécessité en provenance de Papeete et à celui du coprah vers Papeete que le budget du territoire prend en charge. Accessoirement, il reçoit l'autorisation (patente) de commercer à l'aventure quand il dessert des localités sans infrastructures commerciales. Cette vieille pratique est progressivement remise en cause. Le gouvernement polynésien cherche non sans raison à établir et consolider dans les endroits les plus reculés des commerces de proximité, prestataires de services indispensables du progrès économique et social.

L'agrément fiscal ne joue un rôle qu'apparent. En tout état de cause, la fiscalité théoriquement appliquée au transport maritime est dégrevée dans sa plus grande part. Ainsi la desserte de Mooréa pour laquelle le principe de la concurrence ouverte s'applique, créant pour l'heure un excès d'offre (à bas prix) sur la demande, est assurée avec des navires défiscalisés tout comme les liaisons les plus difficiles à équilibrer économiquement vers les îles les plus reculées.

Pour comparer des données financières comparables, la continuité territoriale de la Corse qui s'équilibre avec des subventions aux deux compagnies concessionnaires (à 90 % à capitaux d'État), coûte annuellement 750 millions de francs (auxquels il faudrait ajouter en bonne logique les moindres recettes fiscales nées de la défiscalisation complète du transport maritime entre la Corse et le continent) soit 13,6 milliards de francs CFP à l'État. Le service public du transport maritime interinsulaire coûte au territoire 3 milliards de francs CFP dont 762 millions de francs CFP au titre de la prise en charge des frets et le principal restant par dégrèvements fiscaux. L'efficacité économique est en conséquence 17 fois supérieure à Tahiti qu'à Marseille.

Quant à la qualité du service, elle est beaucoup plus difficile à mesurer. Il est en effet pour le moins hasardeux de mettre en parallèle un transbordeur rapide de luxe comme le Napoléon Bonaparte et les goélettes beaucoup plus petites et lentes qui font la navette vers les Tuamotu-Gambier. La demande corse à forte variation saisonnière par ailleurs n'a pas la même consistance que celle des populations polynésiennes écartées. Mais à l'exception des habitants des Australes, l'indice de satisfaction de la clientèle du service public de transport maritime desservant les archipels de la Société, des Tuamotu du nord et des Marquises

semble largement supérieur à celui exprimé par les Corses vis-à-vis du service de continuité territoriale. Les grèves sont exceptionnelles. Depuis 1992, aucun arrêt du service public n'a eu lieu. La qualité de l'accueil et du service fournis par les personnels à bord d'un navire de l'armement CPTM est largement supérieure à celle qu'obèrent les horaires de travail réglementés sur un transbordeur de la SNCM.

1.2. La croisière

L'économie du tourisme est un vecteur essentiel du développement économique autonome du territoire. Avec 180 000 visiteurs annuels dont 50 000 sont le fait de relations amicales ou familiales de résidents, la Polynésie française reste une destination encore peu recherchée.

Le constat du Conseil Économique, Social et Culturel de Polynésie française, présenté dans le rapport de son président Alfred Montaron le 9 décembre 1993, intitulé « L'évolution du tourisme et son rôle économique dans le territoire » reste d'actualité : plus de 70 ans se sont écoulés et l'avenir prometteur de la Polynésie française dans le monde du tourisme appartient toujours au mythe... En 1958, le choix du type de tourisme à développer était déjà arrêté : le haut de gamme semblait être le seul tourisme d'avenir en raison du prix de base élevé du transport ne permettant qu'à une clientèle aisée de s'offrir la destination « Tahiti »... Les destinations « mer, soleil, cocotiers » sont nombreuses et à des prix souvent plus compétitifs que les nôtres. Deux maîtres mots doivent diriger le développement de notre tourisme : l'authenticité et la qualité. »

130 000 touristes de plein exercice se rendent en Polynésie française dont 30 000 dans les Clubs Méditerranée. Ces derniers chiffres n'ont pas considérablement évolués depuis vingt ans alors même que l'industrie touristique mondiale connaît une progression moyenne de 4 % par an sur la même période. Sans analyser ici même les causes de ce piétinement, il est à noter que la conjoncture se prête à une relance de la croissance de la croisière d'une part, en raison de l'après CEP, d'autre part, du fait de la fin des illusions sur une Polynésie française, destination de masse au même titre que les Hawaï.

Les capacités d'accueil hôtelière sont en voie de doublement. Avec cinq à six mille chambres, l'équilibre du développement sera optimal. L'objectif est d'entretenir un niveau d'accueil haut de gamme à une destination exceptionnelle de dépaysement, celle de la « Nouvelle Cythère » et non de transformer les îles de la Société en autant de petits Oahu. Le littoral de cette île des Hawaï partage avec la Costa Brava espagnole le malheur de n'être du fait du tourisme de masse qu'un mur de béton vertical percé de fenêtres.

La croisière n'est pas une forme d'hôtellerie mobile comme certains propos entendus à Papeete, le laissent entendre. Elle est une forme de tourisme différent, une manière confortable de voyager sans quitter sa chambre d'hôtel. Le produit touristique est un tout compris, restauration, hôtellerie et distractions ainsi que le transport par voie aérienne vers et du navire. Le touriste n'a que des dépenses accessoires et limitées à bord : boissons, shopping, jeux... Le taux de satisfaction est particulièrement élevé comparé à d'autres types de vacances.

Le touriste qui choisit la destination polynésienne, associe fréquemment sa croisière à un séjour à l'hôtel. S'il fait l'effort en temps, en argent et en fatigue de se déplacer loin pour embarquer sur un navire de croisière, il en profite pour se reposer dans un ou plusieurs hôtels et éventuellement poursuivre son voyage de découverte dans d'autres îles avec le concours

d'Air Tahiti ou de transporteurs maritimes locaux. Il y a étroite complémentarité et non concurrence entre les deux formes d'accueil en mer et à terre. Cette approche n'est pas celle de la zone Miami-Caraïbes pour laquelle le paquebot de croisière est un complexe hôtelier flottant hors taxe pour 1 000 à 2 500 passagers. La croisière en Polynésie française appartient au haut de gamme du tourisme international.

1.2.1. Le produit croisière se décline sous quatre formes

En Polynésie française, quatre produits de croisières sont identifiables. Ils sont bien entendu exclusifs des activités dites de charter qui se pratiquent avec des navires de la classe des yachts, frétés à temps avec ou sans équipage par un seul client ou un groupe. La croisière est une activité de marine marchande. Elle est le fait de navires exclusivement armés au commerce.

Deux produits sont des croisières à vocation locale, deux à vocation internationale.

A) Les croisières à vocation locale se définissent comme pouvant et devant être effectuées par des navires armés dans le territoire. En effet, le produit touristique offert est sans concurrence extérieure. Comme pour l'hôtellerie, il n'y a pas d'alternative pour le client. C'est la destination qu'il désire et non le navire. L'armateur n'est donc soumis qu'à une concurrence interne. Les deux produits sont la croisière de découverte et la croisière intralagunaire.

A-a) La croisière de découverte est celle que pratique le « routard » maritime. Il s'agit pour cette catégorie de touristes d'accéder et d'approcher au mieux possible d'îles autrement difficiles et onéreuses à visiter. Le confort et le luxe passent au second plan. Par contre, l'accueil et l'imprégnation (l'immersion dans la couleur locale) sont indispensables. Un modèle existe avec succès, celui de *l'Aranui* qui pratique les Marquises avec une clientèle voyageant soit de Papeete à Papeete, soit embarquée (ou débarquée) aux escales où une connexion aérienne est possible. La versatilité du produit est à la mesure du pragmatisme commercial dont la Compagnie Polynésienne de Transport Maritime, l'armateur, fait preuve et des aléas. Aux hasards de la météorologie qui peuvent changer le programme, s'ajoutent les interférences entre les opérations commerciales de transport de marchandises et de passagers et les activités de croisière.

Dans ce type d'exploitation, la croisière est un complément à la desserte d'une ligne régulière. Elle permet de prendre en charge une part significative des dépenses fixes d'exploitation du navire et de diminuer ainsi les coûts de fonctionnement et d'amortissement des navires opérant dans les transports interinsulaire vers des destinations excentrées. Le marché est étroit. Sur les Marquises, il ne semble pas possible d'accueillir pour l'heure un concurrent à *l'Aranui* sans mettre en péril la desserte de l'archipel.

Les conditions d'armement à la croisière des navires opérant sur ce créneau répondent bien entendu aux normes techniques internationales des navires à passagers. Les solutions retenues sur *l'Aranui* sont à noter pour leur efficacité économique comme en témoignent les modalités d'embarquement du médecin obligatoire pour chaque traversée.

A-b) La croisière intralagunaire n'existe pas actuellement en Polynésie française. Cette forme de navigation touristique en eaux abritées est présente dans le Pacifique et se retrouve dans les Caraïbes et en Grèce ou dans le golfe du Saint-Laurent. En termes d'embauches de résidents comme en terme de diversification des activités touristiques, elle

constitue un excellent outil de développement en symbiose avec l'industrie hôtelière comme le constat en est fait dans l'archipel des Fidji (Blue Lagoon cruises et Captain Cook cruises) et à l'intérieur de la grande barrière australienne (Captain Cook cruises). Ce créneau de croisière est le seul dans ces deux zones à connaître un développement régulier, traduisant une excellente rencontre avec la demande.

Le produit consiste à embarquer sur de petits paquebots de 40 à 60 mètres de long qui ressemblent à de gros yachts de vingt à cinquante passagers au plus pour des croisières de trois à quatre jours, localisées dans les eaux intérieures et territoriales. Le navire *Haumana* de 21 cabines de Bora Bora Pearl Cruise (filiale de l'armement Aremiti) managé et commercialisé par la société South Pacific Management va opérer dans ces conditions à compter du quatrième trimestre 1997 à Bora Bora et à Raiatea. Il représente le premier exemple de ce type d'exploitation en Polynésie française.

Le moins possible de navigation couplé avec des mouillages très abrités, telle est la formule qui doit offrir à la clientèle de séjourner sur plusieurs sites d'une ou deux îles en trois, quatre jours dans des conditions de confort proches de celles d'un hôtel de quatre à cinq étoiles. Le succès de cette formule repose sur une qualité de service irréprochable, un niveau élevé de confort et de luxe et une personnalisation poussée de la prestation. Le client attend une prise en charge approfondie de ses loisirs. Il ne se déplace pas en Polynésie française pour cette seule activité de croisière de courte durée. Il achète un produit complet d'une à deux semaines en hôtel dans lequel la croisière intralagunaire ne constitue qu'une expérience parmi d'autres telles que farniente à la plage, expériences de plongée, sports nautiques, pêche au gros...

B) Les croisières à vocation internationale mettent en œuvre des navires opérant sur des parcours ou des zones de navigation en concurrence ouverte les unes avec les autres. Les produits sont normalisés. Ils sont la plupart du temps ciblés sur une clientèle nationale ou appartenant à une même communauté linguistique afin de créer un environnement ludoculturel répondant aux attentes de tous les passagers embarqués. Ils comprennent d'une part, les acheminements par voie aérienne vers les ports d'embarquement et des ports de débarquement, d'autre part, la croisière proprement dite d'une durée de sept jours au moins, le samedi étant le jour de la semaine où les relèves ont généralement lieu.

Les opérateurs programment leurs croisières au minimum deux ans à l'avance. La commercialisation des produits est longue. Il faut les annoncer dans les catalogues, dans la presse, dans les salons spécialisés et chez les grandes chaînes d'agences de voyage. Une nouvelle destination demande un investissement spécifique important afin de préparer le produit au mieux des attentes de la clientèle.

Les entreprises de croisière sont de deux natures. Soit des armateurs spécialisés prennent en charge à la fois les gestions technique et commerciale du paquebot. C'est le cas notamment des vieilles compagnies de ligne comme la Cunard qui ont adapté à l'origine leur flotte de transports de passagers à la croisière. C'est également le cas des opérateurs qui souhaitent avoir la maîtrise complète de leurs produits et une offre diversifiée comme Carnival Corporation qui, via plusieurs filiales, propose des croisières de masse sur des navires de 2 000 passagers, des croisières de luxe sur des petits navires de 100 à 400 passagers, des croisières à thème culturel, ... Soit l'activité de croisière se partage entre deux voire trois entreprises : le tour opérateur définit le produit et le gère (exemple : Club Méditerranée) ; l'armateur assure la gestion technique du navire, son entretien et sa conduite (exemple : Service et Transport) ; enfin le cas échéant si ni la première, ni la seconde ne

souhaitent immobiliser des fonds importants dans le navire, l'entreprise propriétaire (shipowner) peut être un banquier aussi bien qu'un groupement quirataire.

L'armement des navires sur le marché ouvert de la croisière internationale répond à des normes communes. Le caractère maritime de l'activité nivelle les conditions de concurrence à travers le monde. Qu'il s'agisse de l'équipage de conduite ou du personnel commercial et de service, du fait que ces salariés sont appelés à travailler dans une flotte répartie sur le globe, le principe appliqué est celui de l'expatriation conjuguée à un contrat de travail international. Les officiers et les marins sont impérativement titulaires de brevets internationaux agréés par l'OMI. Les premiers sont en général de la nationalité de l'entreprise d'armement et salariés directement ou non par celle-ci. Les seconds sont fournis par des entreprises de shipping management et recrutés dans les pays de tradition maritime en développement : Turquie, Indonésie et surtout Philippines... La sécurité nautique est un impératif constant - il y va du renom commercial de l'opérateur. Elle conduit à ce qu'il n'y ait rarement plus de deux nationalités dans le personnel technique, l'une fournissant l'état-major, la seconde l'équipage et que la langue utilisée soit l'anglais maritime basique tel que défini par l'OMI.

Le personnel commercial chargé du management et de l'accueil appartient globalement à la même communauté linguistique que la clientèle attendue. L'opérateur s'efforce de traiter ses passagers selon les coutumes (notamment alimentaires) de leur pays. Un armateur japonais soulignait à Paris récemment que l'appel des Japonais vers la croisière s'éveille progressivement avec l'arrivée de navires armés par des Japonais : sur 225 000 croisiéristes japonais en 1995, 190 000 ont consommé de la croisière japonaise soit 85 %. Les agents de service sont recrutés dans les pays en développement. Leurs contacts avec la clientèle, conduisent à sélectionner des personnels qui sont à même de comprendre la langue de celle-ci. C'est pour cette raison que des pays comme l'île Maurice où les populations parlent à la fois anglais et français sont de gros pourvoyeurs de main d'œuvre pour les navires qui s'essayaient comme le *Club Med 2* à réunir sur les mêmes ponts des anglophones et des francophones.

La Polynésie française est fréquentée d'une part par des navires de passage, d'autre part par des navires stationnaires basés à Papeete.

B-a) Une vingtaine de paquebots de passage font en moyenne une soixantaine d'escales par an en Polynésie française. Les retombées de ces touchées sur le PIB polynésien sont estimées à 300 millions de francs CFP. Ces navires traversent l'archipel, touchent systématiquement Tahiti, souvent les îles de la Société et parfois les Marquises et les Tuamotu. Ils sont appelés à faire des périple de longue durée qui peuvent pour certains aller jusqu'à des navigations circumterrestres. Les Tahitiens conservent la mémoire du *France* qui est passé ainsi à deux reprises dans leur île. Les passagers sont conviés à prendre le navire à une escale et à le quitter huit jours (ou plus) plus tard sur le parcours établi. La programmation permet ainsi à la clientèle de s'offrir un trajet adapté à ses désirs et à ses goûts.

Les opérateurs de croisière semblent hésitants vis-à-vis de la Polynésie française. L'âge d'or des années soixante où jusqu'à plus de 70 paquebots ont fréquenté en une année l'archipel, est révolu. La stabilisation de la fréquentation est anormale alors que sur ce créneau, l'offre de croisière est en augmentation moyenne de plus de 5 % par an. Le premier obstacle est technique et tient à la capacité de l'aérogare de Faaa. Une relève importante de passagers est prévue à l'automne 1997 pour un navire de Princess Cruises consigné par la

CGM. En une matinée, il va falloir accueillir 1 600 personnes avec leurs bagages débarquant de quatre gros porteurs et faire repartir le même nombre de voyageurs par les mêmes avions. Les solutions retenues à cette occasion et l'indice de satisfaction du donneur d'ordre seront connus des grands opérateurs internationaux. La capacité d'accueil de Tahiti sera ainsi mesurée. L'enjeu est de taille pour l'escale en Polynésie française.

À cette difficulté technique, s'ajoutent des pratiques administratives d'accueil peu conformes avec les standards de la profession qui donnent une piètre image du territoire. Tout navire qui pénètre dans les eaux polynésiennes doit dès la première touchée embarquer au frais de l'armateur et jusqu'à la dernière escale dans le territoire (acheminement aérien, hôtel et logement à bord) en plus du pilote ce qui à la limite se comprend du fait qu'il n'y ait qu'une station de pilotage pour tout l'archipel six fonctionnaires soit deux pour chacune des administrations concernées par les entrées de personnes et de biens sur le territoire : la Direction du contrôle de l'immigration et de la lutte contre l'emploi des clandestins (DCILEC), la direction régionale des Douanes et les services phytosanitaires de l'agriculture. Ainsi, sept personnes occupent sept cabines commerciales. Outre le fait que ces fonctionnaires ont un travail des plus réduits dont l'efficacité se mesure au nombre de procès-verbaux dressés et j'ai cru comprendre qu'il n'en était pas gardé grande mémoire, leur comportement de clients à titre gratuit à bord des navires n'est pas là pour conduire le commandant à vanter l'accueil polynésien à son armateur.

Imagine-t-on que dans les Caraïbes où une soixante de navires en moyenne fréquentent chaque semaine de trois à quatre États différents, des pratiques administratives de ce genre ? Il y a longtemps que cette zone ne serait plus inscrite au catalogue des armateurs. Il ne faut pas perdre de vue que pour le créneau des croisières au long cours, la Polynésie française se trouve en pleine concurrence au nord avec les Hawaï, à l'ouest avec les îles Fidji et la Nouvelle-Calédonie et à l'est avec l'île de Pâques où existent à la fois des capacités de transfert aérien par gros porteurs et des sites touristiques particulièrement attractifs de même nature.

B-b) Le positionnement de navires de croisière stationnaires à Papeete marque le pas. Après l'expérience écourtée en 1987 - 1988 du *Liberty* de l'opérateur américain American Hawaii Cruises dont le départ est lié à la défaillance de son armateur hongkongais, les départs programmés pour fin 1997 pour les Caraïbes, annoncés coup sur coup, des deux paquebots qui opèrent aujourd'hui dans l'archipel, le *Wind Song* depuis dix ans et le *Club Med 2* depuis cinq ans, ne sont pas rassurants. En analyser les causes est un préalable au rétablissement de conditions d'accueil attractives pour les grands opérateurs mondiaux.

Le *Wind Song* est armé au sein du groupe de croisière le plus puissant du monde qui fournit plus du tiers de l'offre mondiale de croisière. Carnival Corporation possède ou contrôle Carnival Cruise Lines, Holland America Line, Seabourn Cruise Line, Windstar Cruises et Costa Crociere. Le départ de ce navire est un signal grave très certainement et malheureusement interprété par la petite communauté mondiale de moins de 25 armements indépendants de paquebots au préjudice de la Polynésie française. Pour le *Club Med 2*, les circonstances sont différentes. Les difficultés de commercialisation de ce navire et son manque de résultat positif appelaient une réaction de son opérateur. Celle-ci aurait pu être de chercher à maintenir l'exploitation du navire à partir de Papeete et de redéployer l'effort de prospection - comme il en a été un temps envisagé - sur la clientèle de la côte ouest des États-Unis. Mais cet effort de longue durée et coûteux n'eût été possible que si la situation des armateurs de croisière en Polynésie française n'était pas précaire. C'est de la précarité de l'environnement que vient principalement la cause de ces départs.

Les entreprises de croisière ont le choix entre une quinzaine d'aires maritimes d'évolution (confer annexe 6) réparties à travers le monde, ouvertes à la croisière soit tout au long de l'année soit dans les hautes latitudes pour la saison d'été dans l'hémisphère nord. La zone de la Polynésie française est une exception institutionnelle. Elle est la seule à être placée sous une seule souveraineté juridique. Partout ailleurs, des sites soumis à l'autorité d'au minimum deux États sont visitables sur un même itinéraire. Ainsi dans les eaux canadiennes de l'estuaire du Saint-Laurent, les croisières s'attachent à toucher Saint Pierre et Miquelon. Il en résulte que partout dans le monde, la croisière se pratique sous le régime de la navigation internationale. En conséquence pour être compétitive face aux destinations concurrentes, la zone de la Polynésie française ne peut qu'aligner ses conditions d'accès sur celles du régime de la navigation internationale à partir du moment où les navires de croisière stationnaires sont appelés à naviguer en haute mer.

Or aux coûts d'approche naturellement élevés de la destination polynésienne pour la clientèle de la croisière, s'ajoute une règle du jeu floue - parce que conditionnée par l'obtention d'un agrément temporaire d'ordre public - établie par la délibération n°94-17 AT du 10 mars 1994 définissant le cadre général des dispositions incitatives applicables aux paquebots effectuant des croisières touristiques interinsulaires en Polynésie française. L'activité de croisière nécessite un investissement lourd. Si le navire représente une immobilisation de plusieurs centaines de millions de francs, il faut compter également avec l'investissement de prospection et de vente de la destination qui se fait sur la durée : sur le long terme plus que sur le moyen terme (évalué à 20 % du coût du navire). Pour s'engager sur une destination, l'opérateur doit être placé dans une situation de sécurité entrepreneuriale. Sa situation fiscale - pour ne prendre qu'un facteur déterminant à lui seul - ne peut être remise en cause même à moyen terme. N'est-ce pas pourtant le trait caractéristique du dispositif d'agrément établi pour une durée limitée, prévu dans la délibération ?

Le droit maritime territorial actuel obéit en effet à une double logique, d'une part, celle de l'imposition des activités d'armement au commerce maritime, régime fiscal en contradiction avec les pratiques mondiales, les seules que connaissent les armateurs internationaux, d'autre part, celle du code des investissements dont la philosophie s'applique aux industries et activités de services implantées sur le territoire.

L'investissement dans la croisière n'est pas un investissement localisé sur le territoire. Le navire est un mobile qui peut être affecté sur toute zone de croisière appropriée. Il n'est pas dépendant d'un espace maritime donné. Ainsi il est fréquent que des navires opèrent en hiver boréal sous les tropiques et en été sous les hautes latitudes. Quant à l'investissement sur la destination, il ne se fait pas sur place en l'absence de clientèle locale pour le produit mais par publicité, promotion et commercialisation sur les marchés extérieurs. Cette problématique d'investissements non localisés sur le territoire n'entre pas dans la logique du code des investissements destiné à attirer de nouvelles activités en Polynésie française. Celui-ci repose sur le concept qu'il faut rendre attractive et donc faciliter l'insertion de nouveaux entrepreneurs sur le territoire. Pour compenser les coûts d'approche et d'installation supérieurs d'une place économique excentrée et à marché étroit comme les territoires insulaires, il est offert aux porteurs de capitaux qui s'engagent sur ce risque, sur une période limitée, des allègements fiscaux et sociaux (abattements sur les cotisations patronales de protection sociale). Ceux-ci diminuent en général en sifflet pour disparaître au bout de cinq ans ou plus pour les investissements les plus lourds. Il est considéré en effet que la durée de ces allègements - garantis par l'exécutif au moyen d'un agrément - est mise à profit par l'entrepreneur pour trouver sa juste place dans le tissu économique local.

Ce dispositif ne fonctionne pas pour un armement au commerce international. Partout dans le monde, celui-ci se voit offrir un cadre d'activité défiscalisé et une liberté complète de gestion nautique de son navire dans le respect strict bien entendu - sinon la clientèle déserterait - des règles internationales de sécurité de la navigation. Que le gouvernement lui accorde le droit d'exploiter son navire pour cinq ou dix ans sous un régime de ce type, il ne le considère pas comme une faveur mais comme un dû. Dans le cas du *Wind Song*, l'initiateur de ce produit est un armateur américain de culture française qui se satisfait du dispositif proposé par le territoire. Dans l'intervalle de la durée de l'agrément et c'est le propre de la vie des affaires, la compagnie Windstar Cruises est revendue à Holland America Line qui depuis est elle-même passée sous le contrôle de Carnival Corporation,... qui n'a à aucun moment compris l'aspect précaire et non renouvelable en l'état mais négociable avec le gouvernement du territoire de l'environnement administratif fixé par l'agrément.

La notion de droit exceptionnel - au coup par coup - que sous-tend le régime de l'agrément n'appartient pas à la culture du milieu armatorial international imprégnée d'une philosophie « liberté des mers ». Les grands acteurs de la croisière sont établis dans les pays de l'OCDE. De mentalité libérale, ils ne connaissent que la lutte à armes égales dans un univers de pleine concurrence. Ces armes égales s'appellent contrats de travail d'un personnel multinational expatrié et immatriculation sur le registre international d'un pays maritime ou sur le registre d'un pays à pavillon de commodité ou *convenience flag* (Bahamas., Liberia domicilié à New York, Panama...). Ce dernier régime est souvent embellie par l'attrait d'un paradis fiscal. S'ajoute alors à l'absence normale de droits indirects, celle bien stimulante quoique bien insolente, d'impôts directs sur les bénéficiaires.

1.2.2. Les retombées économiques de la croisière internationale stationnaire

Il ressort des expériences passées et actuelles que les paquebots opérant à partir de Papeete n'ont pratiquement aucun effet sur la création d'emplois directs de résidents polynésiens à leur bord bien que cet espoir soit nourri localement à chaque nouveau paquebot et rappelé aux promoteurs lors de la négociation de leur agrément. L'inadéquation de l'offre d'emplois embarqués avec le marché du travail sur le territoire est à noter. Elle ne relève pas d'une question de qualification. La gestion du personnel des armements au commerce est traitée au niveau d'une flotte opérant sur l'ensemble de la planète. Le personnel tourne d'un navire à l'autre et d'une zone de navigation à l'autre. Il n'y a qu'exceptionnellement et en très faible nombre des personnels de recrutement local et pour des tâches précises et temporaires en général d'animation. Ne considérer que l'approche des emplois embarqués ne permet en aucun cas d'appréhender les retombées économiques de la croisière pour le territoire.

La croisière internationale - telle que pratiquée sur les deux navires de haut de gamme basés aujourd'hui à Papeete - a par contre des effets significatifs induits à deux niveaux, celui de la valeur ajoutée d'origine locale dans le produit intérieur brut de la Polynésie française et celui des recettes budgétaires territoriales.

Prenons comme règle que l'armement du navire obéit au régime international et qu'il opère en complète défiscalisation directe et indirecte vis-à-vis du territoire. Pour un navire de la taille du *Club Med 2* (300 passagers effectifs en moyenne pour une capacité maximale de 390 passagers pour un coefficient de remplissage de 77 % soit 15 000 clients par an et équipage de 207 hommes), les effets induits sur la valeur ajoutée territoriale se situent sur trois plans respectivement liés aux passagers, à l'équipage et au navire.

a. Les dépenses relatives aux passagers concernent leurs pré- et post-acheminement. Les prestations concernées sont à la fois aéroportuaires et de transports terrestres (caristes et taxis). Ce paquebot va prendre 6,5 % du trafic aéroportuaire des passagers hors transit à Faaa. Il génère plus de 120 touchées de vols internationaux. Ce trafic permet de prendre en compte 4 % des coûts en capital et de fonctionnement de l'aéroport. Il joue un rôle incident majeur sur la politique commerciale, tarifaire et de desserte des compagnies aériennes qui mettent la destination Tahiti sur leur réseau. La valeur ajoutée locale relative aux prestations passagers est estimée à 20 millions de francs CFP.

Les passagers au revenu moyen annuel supérieur à 80 000 dollars constituent plus de 10 % des touristes visitant le territoire séjournant à l'hôtel. Chacun d'entre eux effectue en moyenne selon les sources armateuriales 120 dollars soit 12 000 francs CFP de dépenses personnelles par jour dont 10 000 francs CFP dans le commerce local sous forme de distractions à terre, organisées ou non par le bord (visite de lagoonarium, plongée, safari,...), de dépenses de services (services bancaires, restauration, taxi, bus, location de véhicules, téléphone, poste, soins,...) et d'achats (produits de première nécessité, souvenirs et articles de joaillerie et de perliculture). Ces dépenses représentent plus d'un milliard de francs CFP par an qui se comptabilisent dans le PIB. Ces dépenses sont intégralement fiscalisées. La structure de l'imposition indirecte polynésienne et le type de consommation effectuée conduit à appliquer un taux de moyen de 15 %. Le rapport pour les finances territoriales est en conséquence de 150 millions de francs CFP. La valeur ajoutée générée localement par les dépenses personnelles des passagers s'élève en raison de la part de services à 40 % soit à 400 millions de francs CFP. Il est à noter que la propension à consommer des extras hors forfait est pour le croisiériste supérieure de 20 % à celle du résident hôtelier dont les dépenses sont estimées, hors repas inclus dans la journée d'hôtellerie, à 10 000 francs CFP par jour.

b. Les dépenses effectuées sur le territoire par le ou les employeurs pour l'équipage (conduite de navire et accueil - hôtellerie) concernent avant tout les pré- et post-acheminements à l'occasion des relèves et accessoirement des prestations de soins. Quatre cents mouvements aéroportuaires sont enregistrés à ce titre. L'équipage est également amené à dépenser une partie de ses salaires sur le territoire. Plus les émoluments sont élevés, moins les dépenses locales sont importantes en proportion. Celles-ci varient de 5 000 à 20 000 francs CFP par semaine et par homme soit une estimation annuelle d'une centaine de millions de francs CFP. Les consommations du personnel navigant portent sur des produits moyennement taxés. Pour une estimation de la pression fiscale de 10 %, la ressource budgétaire de ce poste ressort à une dizaine de millions de francs CFP. La valeur ajoutée générée localement par les dépenses personnelles de l'équipage s'élève à 30 % soit à 30 millions de francs CFP.

c. Les imputations relatives au navire sont recensées dans le compte d'escale : droits de port du port autonome de Papeete, prestations de pilotage, de lamanage et de remorquage, commission de consignation de l'agence maritime, achats de soute et d'avitaillement, prestations d'entretien et de réparation, approvisionnement en produits locaux auprès des producteurs (produits frais alimentaires, cosmétiques, bière, ...).

Les dépenses effectuées sur le territoire par la compagnie à ce titre représentent une somme annuelle de 450 millions de francs CFP dont 30 % soit 150 millions de francs CFP sont de la valeur ajoutée locale. Cette consommation est défiscalisée par agrément. La moins value pour les finances du territoire est estimée à 13,3 % de la somme globale soit 60 millions de francs CFP de ressources fiscales à comparer aux 210 millions de francs CFP prélevés sur les consommations des passagers et de l'équipage.

*

La valeur ajoutée générée par un paquebot mesure l'intérêt du développement de la croisière stationnaire. Celle-ci au total se monte à 600 millions de francs CFP ce qui représente l'équivalent de 180 emplois locaux rémunérés au SMIC, toutes charges sociales incluses (à 3,3 millions de francs CFP de charges salariales par emploi). Elle se répartit tant sur l'île de Tahiti que dans les îles inscrites à la croisière. L'économie de la croisière agit d'une manière importante pour créer et fixer des emplois bénéfiques en termes d'aménagement du territoire et de diversification des activités. Il est toutefois constaté qu'à Raiatea, à Huahine et à Rangiroa, les effets positifs restent encore limités. Les escales aléatoires de deux paquebots ne suffisent pas. En témoignent les activités de location de voitures, de scooters et de vélos qui n'ont pas pris leur essor. Il est indispensable d'atteindre une taille critique dans l'activité de croisière pour en optimiser les retombées.

À titre de comparaison, une étude de Price Waterhouse commanditée par l'International Council of Cruise Lines, évaluée en 1995 les retombées de la croisière sur l'économie des États-Unis à la création d'une valeur ajoutée interne de 46 200 dollars pour mille croisiéristes équivalant à un emploi rémunéré net 32 200 dollars par an et générant 14 000 dollars de prélèvements obligatoires. Les 4,5 millions de passagers annuels font vivre 450 000 emplois. À la différence de la Polynésie française, 90 % des itinéraires de croisière sont hors du territoire des États-Unis et 97 % des croisières vendues sont en bas de gamme à moins de 200 dollars par jour.

Aux retombées induites directes, s'ajoutent des effets secondaires importants sur l'activité touristique à terre. Nombre de croisiéristes (près des deux tiers) qui se déplacent à une si longue distance, profitent de leur passage en Polynésie française pour compléter leur périple en mer d'un séjour hôtelier à terre et de déplacements aériens par Air Tahiti vers d'autres îles à découvrir. Sur le *Club Med 2*, 80 % de la clientèle européenne séjourne à terre soit dans un des Club Méditerranée locaux de Mooréa et de Bora-Bora soit sous d'autres formes de séjours touristiques.

Enfin, il ne faut pas négliger les effets latéraux sur l'image de la Polynésie française que donnent l'inscription de la destination dans les catalogues des grands opérateurs de croisière et la publicité pour l'archipel diffusée pour vendre le produit. Certes le bénéfice n'en est pas mesurable, mais il n'est que de le comparer à l'effort du GIE Tahiti tourisme pour promouvoir la destination.

*

**

2. La croisière : une activité d'avenir en Polynésie française sous condition d'un environnement adapté

La croisière moderne est une activité de tourisme récente. Elle n'a pris son essor qu'à partir du tout début des années 1980 avec l'engouement des classes moyennes américaines pour cette activité de loisir qui permet de joindre la détente à la découverte alors même que les congés aux États-Unis restent de faible durée.

Une fois examiné l'avenir promis à ce tourisme maritime et la capacité de l'archipel polynésien à l'accueillir, les conditions de son épanouissement dans un environnement favorable sont à définir.

2.1. Une activité d'avenir

2.1.1. Le marché mondial de la croisière

L'industrie de la croisière est une activité de tourisme à caractère mondial. Elle n'est plus l'apanage d'un marché nord-américain ancré sur les seules Caraïbes. L'offre globale en 1996 est de 7,5 millions de passages pour 6,3 millions de croisiéristes soit un coefficient moyen d'occupation de 84 %. Le marché nord-américain reste dominant avec 4,7 millions de passagers en 1996 soit 74 % du marché à comparer avec 1,4 millions de passagers en 1980 et une prévision de 5,7 millions de passagers en 2001. Les Européens comptent pour 1,1 millions soit 18 % du marché et les extrême-orientaux pour 0,5 million soit 8 % du marché. En additionnant les marchés émergents sud-américains, australiens et néo-zélandais, le potentiel de croissance au taux de fréquentation nord-américain est de 20 millions de croisiéristes, soit trois fois la clientèle recensée en 1996.

Le marché français est peu développé. La clientèle nationale est très attentive à la langue pratiquée à bord. Sorti du français, point de salut. Sur les 154 000 croisiéristes français de 1996, 8 000 ont fréquenté la zone pacifique dont 6 000 la Polynésie française.

L'armement à la croisière internationale dispose de 250 navires. Il a en commande au 1^{er} janvier 1997, 25 navires, moitié pour renouveler la flotte, moitié pour l'accroître. Il est concentré entre les mains de moins de 25 compagnies dont 3 contrôlent 64,5 % des navires et 68 % du marché. Cette concentration n'est pas achevée. Les compagnies de second rang, sans niche particulière, placées sur le créneau de la croisière de masse, sont condamnées soit à réunir leurs efforts pour améliorer leur productivité grâce aux économies d'échelle, soit à subir une offre publique d'achat amicale ou non. Le ticket d'entrée sur cette activité est très coûteux. Le seul nouvel armement en création est Disney Cruise Line qui investit un milliard de dollars pour mettre en œuvre deux navires en 1998.

La croisière de masse (*big, entertainment-driven floating resorts where destinations matter little* - Paul Duynhouwer, Clipper Cruise Line) s'adresse à une clientèle de classes moyennes. Elle comprend les niveaux Contemporary et Premium de navires de plus mille passagers et le niveau Budget de navires anciens de plus de 500 passagers. Elle domine le secteur avec 91 % de l'offre. Le type de croisière populaire de ces marchés est une offre de proximité. Les paquebots sont des villes flottantes - le Carnival Destiny accueille 2 600 touristes avec un équipage de plus de 2 000 hommes et Royal Caribbean attend des navires qui en recevront 3 100. La clientèle concernée a un pouvoir d'achat limité. Elle est captive des distractions et boutiques du bord. Elle descend peu aux escales et induit une faible valeur ajoutée à terre. Le prix de la journée de croisière est inférieur à 200 dollars.

La croisière de luxe vise une clientèle dont les revenus annuels par foyer sont supérieurs à 75 000 dollars voire pour certaines offres supérieurs à 100 000 dollars et qui n'accepte pas la promiscuité d'un navire-ville, assimilé à une HLM de la mer. Elle se partage entre d'une part, l'offre traditionnelle de croisières océaniques de longue durée (navires de 850 passagers en moyenne) et d'autre part, le marché des niveaux Small Luxury de navires de 100 à 700 passagers et Luxury Sailing de voiliers mixtes de 100 à 400 passagers, 200 en moyenne (*small, experience-driven travelling ships, means to an end, the itinerary* - Paul

Duynhouwer, Clipper Cruise Line). Ce dernier créneau représente 3 % du marché de la croisière et s'adresse à une clientèle de cadres aisés entre 35 et 70 ans et aux jeunes mariés en voyage de noces. Le prix de la journée de cette offre est compris entre 350 et 400 dollars. Le marché américain est servi par une trentaine de navires en 1996, ce qui met la flotte mondiale à une quarantaine de navires soit 16 % de la flotte mondiale de paquebots de croisière.

Sur ce créneau, chaque navire représente en moyenne une capacité de 10 000 passagers annuels. Compte tenu d'un coefficient moyen de remplissage de 80 %, un navire draine 8 000 personnes par an sur une destination. En 1996, 320 000 croisiéristes ont acheté ce produit avec un taux de satisfaction élevé. Le potentiel de développement est important. Le taux de pénétration des vacances en croisière dans la clientèle aisée reste faible aux États-Unis : 3,4 % contre 17,4 % dans les classes moyennes pour la croisière de masse. Une soixantaine de navires à moyen terme aux données économiques d'aujourd'hui est une hypothèse basse de croissance.

2.1.2. Le marché polynésien de la croisière

La croisière de masse n'est pas destinée à s'attaquer à l'offre polynésienne trop éloignée pour une clientèle à revenus moyens. Elle n'aurait que peu d'intérêt économique pour le territoire, voire des effets sociaux négatifs de rejet de la population résidente contre l'invasion de touristes insatisfaits, incapables de faire face à la cherté de la vie locale pour leurs dépenses personnelles, ne laissant en conséquence que peu de liquidités dans le territoire (moins de 3 000 francs CFP par touriste et par jour) et ne pouvant en retour donner qu'une mauvaise image de Tahiti dans leur entourage. Par ailleurs, elle est en décalage avec l'offre du tourisme hôtelier polynésien qui se situe dans les hauts niveaux de standing. Dût-elle exister qu'elle dégraderait par contrecoup le standard auquel s'efforce l'économie hôtelière de l'archipel. La croisière de luxe constitue le seul créneau sur lequel la Polynésie française peut et doit offrir ses charmes.

Dans l'hypothèse où le tourisme polynésien n'aurait pas subi pour différentes raisons les vicissitudes qu'il a connu ces dernières années, le potentiel nominal de l'archipel se diviserait ainsi. La clientèle nord-américaine à laquelle s'additionnent les Anglo-saxons du Pacifique (Australiens et Néo-zélandais), représenteraient 40 000 passagers ; la clientèle japonaise - pour une offre en navires japonais - 25 000 passagers ; la clientèle européenne majoritairement française, pénalisée par la distance d'approche, 15 000 passagers. Ces 80 000 visiteurs représentent 20 % de la clientèle mondiale actuelle de ce créneau mais seulement tout juste un peu plus de 1 % de la clientèle totale des croisiéristes. Ce nombre est à comparer à l'offre de 30 000 passagers proposée par les deux navires stationnaires en 1997 à Papeete le *Club Med 2* et le *Wind Song*. Il nécessite pour un taux de remplissage de 80 % l'équivalent de huit navires par exemple : quatre de 300 passagers et quatre de 200 passagers soit 20 % de la flotte actuelle de navires de petite taille et de grand luxe et 3 % de la flotte mondiale de paquebots de croisière. Dans la perspective des *Renaissance* pour lesquels le taux de remplissage attendu est de 60 %, une flotte comparable ressort à six navires : deux de 700 passagers et quatre de 200 passagers ou à quatre navires : deux de 700 passagers et deux de 400 passagers.

À moyen long terme, en fonction de la qualité du produit et de sa réceptivité par la clientèle, c'est sur 120 000 croisiéristes - niveau maximal sans dégradation de l'offre que, la Polynésie française peut établir sa prospective soit une douzaine de navires au maximum dont quelques unités spécialisées de 100 passagers ont d'ores et déjà leur place. La capacité de réception hebdomadaire de la quinzaine d'îles où des mouillages acceptables pour les

paquebots existent, peut difficilement dépasser 12 000 personnes soit en pointe 400 touristes mis à terre par île et par jour (deux tiers des passagers descendent en moyenne à terre à une escale) et encore sous réserve qu'une coordination des itinéraires s'organise chez les opérateurs afin d'éviter les concentrations de navires qui deviendraient vite intolérables, sur certains sites. Cette tâche est à confier à la cellule croisière du gouvernement polynésien.

L'offre repose sur quatre services dont les qualités doivent se combiner au mieux pour faire de la destination un pôle d'attraction performant.

a. Le transfert aérien est le seul point sensible. 80 000 visiteurs représentent 160 000 mouvements par an soit chaque semaine 3 200 embarquements et débarquements à Faaa, exclusivement réservés à la croisière stationnaire. À ces passagers, s'ajoutent ceux des paquebots de taille supérieure qui effectuent des circumnavigations en prévoyant des relèves de clientèle à Tahiti pouvant aller jusqu'à 1 600 personnes. Ces mouvements sont concentrés majoritairement sur les samedis. L'aérogare dans sa configuration actuelle n'est pas en mesure de gérer un trafic supplémentaire, correspondant à cinq avions gros porteurs, en escale sur la même demie journée de la semaine. Une organisation des transferts aériens spécifique à la croisière est en conséquence à concevoir. Les bagages des croisiéristes doivent pouvoir être manutentionnés en bloc dans des conteneurs aériens scellés de l'avion au navire et du navire à l'avion avec radiographie de sécurité et contrôles douanier et phytosanitaire à bord du navire et non pas à l'aérogare.

b. L'accueil administratif ne peut être négligé. Il y va de la réputation de la destination. Les impératifs de sécurité liés aux activités du CEP ne sont plus aujourd'hui de mise. Une révision du dispositif du contrôle policier, douanier et phytosanitaire à l'entrée et à la sortie du territoire s'impose pour les croisiéristes. L'ambition légitime du territoire de focaliser les programmes de circumnavigation des grands opérateurs mondiaux sur des escales en Polynésie française passe par une réorganisation des procédures d'immigration qui doit se faire en étroite coordination entre les services de l'État et les services du territoire.

Plusieurs voies sont possibles et à conduire simultanément. La première est de négocier avec certains États (États-Unis, Australie et Nouvelle Zélande) accueillant les navires lors d'escales antérieures des accords réciproques de contrôle. Cette méthode peut s'avérer efficace en matière phytosanitaire et douanière. Les armateurs sont habitués à prendre - notamment aux Caraïbes - le plus grand commun multiple des dispositions des différents pays touchés comme critères d'embarquement de leurs passagers et d'escale de leurs navires.

La seconde méthode est déjà mise en œuvre. Il s'agit d'en tirer les conséquences jusqu'au bout. Elle consiste à donner le maximum d'informations aux armateurs sur les règles d'immigration sur le territoire et de les responsabiliser afin qu'ils s'assurent de la régularité des conditions d'entrée et de séjour de leurs employés et de leurs passagers. Le contrôle en amont est ainsi effectué dans les meilleures conditions. Les clients ne peuvent embarquer pour une croisière que s'ils ont les documents d'identité et les visas nécessaires. La DCILEC n'a plus alors qu'à opérer sur information ou par sondage et non plus à effectuer des contrôles répétitifs sur les touristes qui parcourent le Pacifique.

La troisième voie concerne les contrôles hors de Tahiti. L'absence d'administrations spécialisées permet de déléguer à la gendarmerie nationale le soin de faire un minimum de contrôle et de surveillance pendant les escales des navires. Cette façon d'opérer est facilitée

en tout état de cause par l'isolement des navires sur mouillage forain du fait qu'à ces escales, il n'y a pas de quais susceptibles de recevoir les paquebots.

Ainsi, cette pratique dépassée qui consiste à faire embarquer six fonctionnaires sur chaque navire de passage, pourra être abandonnée. Il sera toujours temps en cas de dérive de telle ou telle compagnie de rétablir partiellement ou totalement le dispositif. Mais tabler sur l'autodiscipline des armateurs - à laquelle les habituent les mœurs anglo-saxonnes dans lesquels ils baignent - doit être la règle.

c. L'accueil portuaire des navires à Tahiti est le service le plus aisé à bien résoudre. La capacité du port est actuellement sous-employée. La rationalisation de la desserte par les armements de ligne a diminué le nombre d'escales des navires du commerce international de 20 % et libère, sinon des quais nécessairement affectés à chaque type de transport, du moins les services et les personnels portuaires.

Actuellement, le port autonome de Papeete offre deux postes à quai pour le mouillage simultané de deux navires de croisière dans d'excellentes conditions. Un mouillage en plein cœur de la ville, à moins de cinq cents mètres du marché et des centres commerciaux, est exceptionnel de nos jours. S'il faut disposer à terme de plus de capacités d'accostage, des aménagements légers (ducs d'Albe et pontons) permettraient de traiter en épis au quai des paquebots quatre de ces petits navires.

La question se pose de savoir si une gare maritime est nécessaire comme celle qui a été édiflée à Nouméa. Cet équipement ne s'impose réellement sous les tropiques que si les navires à passagers sont loin du centre ville. À Papeete, tout comme à Fort-de-France par exemple, ce n'est pas le cas. Il ne faudrait pas boucher la vue dégagée du front de mer qui appartient autant à l'histoire qu'au charme de la ville et qui édulcorerait l'animation tout en couleur locale des « roulottes » nocturnes. Que des aménagements de surface soient faits pour jardiner ce quai en parc public et le rendre aussi propre et débarrassé de ses papiers gras que gai et fleuri, ils ne bénéficieront pas seulement aux touristes mais également aux habitants de la ville. Les seuls équipements propres à la croisière à prévoir sont légers et mobiles. Les armateurs doivent pouvoir disposer sur le quai de tentes d'accueil pour leurs clients et leurs bagages pendant la durée de l'escale. Un ou deux ascenseurs mobiles doivent pouvoir être placés le long des navires pour éviter aux passagers, âgés notamment, l'épreuve de l'échelle de coupée en plein soleil ou sous la pluie. Faut-il également noter pour mémoire la faible animation commerciale du centre de Papeete le samedi après midi qui apparaît comme un non-sens aux croisiéristes désœuvrés qui viennent d'embarquer. Un effort d'animation commerciale est à engager avec le concours de la municipalité.

La qualité des services portuaires de Papeete est un atout pour le développement de la croisière. Les entreprises capables d'effectuer des réparations pointues comme les Chantiers Navals du Pacifique Sud et le cas échéant avec le concours de la DCN de mettre à sec sur dock flottant des paquebots légers pour des opérations sur carène constituent un avantage à faire valoir. Une diminution des prix des prestations est à conduire tant de celles qui sont directement fournies par le port autonome que de celles des fournisseurs associés. La station de pilotage dorénavant autonome est un très net progrès. Elle est à associer au développement de la croisière. La délivrance de licences de capitaines pilotes étendues au port de Papeete est à prévoir pour les capitaines des paquebots stationnaires. Les tarifs de pilotage de ces navires pourront alors se calquer sur ceux des navires à passagers de ports comme Calais où ils se réduisent à financer les frais de structure de la station. Pour les paquebots de passage, l'accompagnement par le pilote du navire d'un mouillage à l'autre reste la meilleure solution.

Une forfaitisation des tarifs de la prestation serait en mesure d'établir un coût de pilotage prévisionnel en amont facilitant le travail d'organisation de la croisière.

Le développement de l'accueil portuaire à Tahiti n'est pas limité à l'enceinte du port de Papeete. En cas de saturation de celui-ci, il sera temps demain d'équiper de passerelles les ducs d'Albe de la rade de Vairao dont la capacité d'accueil - si elle est réservée à la croisière - est particulièrement extensible. Il s'agira alors pour les services portuaires de Tahiti de se doter des barges de mer pour faire les soutes, les avitaillements et les décharges nécessités par les navires qui fréquenteraient ce site.

d. Les itinéraires de croisière rendent attractive à la clientèle la destination. Ils sont en conséquence de la première importance. Actuellement, les seuls parcours des navires stationnaires sont situés dans l'archipel de la Société : des îles aux vents de Tahiti et Mooréa aux îles sous le vent de Raiatea, d'Huahine et de Bora-Bora. A l'occasion des incursions rapides à Rangiroa dans les Tuamotu du nord sont pratiquées.

Aucune des îles de l'archipel polynésien n'est de taille à recevoir simultanément plus de deux à trois navires à la fois, encore moins une population de touristes d'un jour supérieure à 700 personnes. Les services à cette clientèle exigeante nécessitent certes des investissements importants mais encore plus de l'espace et des personnels qualifiés. À titre d'exemple, un site d'attraction aussi remarquable que le lagoonarium de Bora-Bora ne peut recevoir par jour plus d'une centaine de visiteurs sans saturer. Comme il n'est pas pensable de le transformer en aquarium, il y perdrait son charme, peut-on envisager d'accepter que s'en monte un second puis éventuellement un troisième ?

Les îles à découvrir par voie maritime - où n'existe aucun service hôtelier pour y séjourner - sont nombreuses en dehors de l'archipel de la Société. Leur accès nautique est le plus souvent remarquable en raison de la qualité du balisage diurne et nocturne. La richesse de la Polynésie française est justement la diversité et le nombre de ses îles. L'organisation de croisières dans les Tuamotu, dans les Marquises et dans les Australes n'a pas été envisagée jusqu'ici parce que les itinéraires sélectionnés par les armements pionniers se sont limités à l'archipel le plus proche. Il est tout à fait possible de concevoir des croisières d'une semaine montées sur quinze jours : Papeete - un archipel excentré - Papeete avec relève des passagers dans les îles par avions charterisés à Air Tahiti. La taille des navires de ce créneau le permet tout autant que l'équipement aéroportuaire territorial. Certes les navires devront probablement être définis en fonction de ces périple. Leur vitesse devra probablement être plus proche de 20 nœuds que de 10 nœuds. Les mouillages parfois ouverts aux ressacs obligeront peut être les navires à s'équiper d'un système de stabilisation à capacité statique.

Enfin il n'y a pas d'accès à des escales éloignées sans que celles-ci offrent un minimum d'activité à la clientèle des croisiéristes. Le GIE animation fait un effort remarquable afin de s'assurer que le touriste peut être accueilli aussi bien que possible dans les îles. Il doit être poursuivi et axé autant sur les manifestations folkloriques que sur les services banalisés aux touristes comme la location de moyens de transport terrestre, la restauration légère et les commerces de souvenirs et de dépannage (pharmacie notamment).

2.2. Un environnement polynésien accueillant

Passer autour du cou des armateurs de croisière les bons colliers de fleurs et de coquillages fait partie de l'esprit polynésien. Mettre en place un cadre de droit garantissant une sécurité sur le long terme pour l'entrepreneur qui offre un produit ouvert à la concurrence

d'un marché mondial obéissant aux règles d'un environnement international, tel est l'objectif auquel le gouvernement de la Polynésie française doit s'attacher. Les expériences passées montrent qu'il est très difficile à la fois de rendre attractive la destination aux armateurs et d'exiger d'eux des contreparties que nulle part ailleurs dans le monde, il ne leur est demandé, telles qu'embauche de personnel résident à bord des navires ou obligation de s'approvisionner dans le commerce local. Le *Wind Song* aura connu dix ans de succès à Tahiti. Son coefficient de remplissage attendu dans les Caraïbes est tout aussi bon.

2.2.1. La politique de soutien économique à la croisière

a. La fiscalité de l'armement au commerce

Le régime fiscal de l'armement au commerce doit obéir en Polynésie française aux règles communes du droit maritime. Il doit avoir un caractère universel et s'appliquer à toutes les catégories de navires armés au commerce, y compris bien entendu à ceux qui sont affectés aux transports interinsulaires. Il doit obéir au principe de la détaxation. Il faut d'abord supprimer toutes les impositions indirectes s'appliquant aux navires armés au commerce et reprendre dans le code des impôts tahitien les dispositions du code général des impôts (confer annexe 8) Seront alors exonérés en totalité l'achat ou la construction du navire, les travaux d'aménagements, de réparation et d'entretien ainsi que l'avitaillement et la soute.

La mise en œuvre pratique de ce régime fiscal pose un problème quant à son application aux carburants de soute des navires. Sur ce point, il est préférable de conserver le dispositif juridique en place. Le régime administré de tarification des hydrocarbures, bien que complexe, reste actuellement une nécessité notamment pour assurer une péréquation des prix entre Tahiti et les archipels afin d'éviter de pénaliser les îles éloignées. Au 1^{er} septembre 1997, le gazole pêche est légèrement subventionné de 0,124 franc CFP pour un prix de 30,14 francs CFP le litre ; le gazole goélette est taxé de 5,336 francs CFP pour un prix de 37 francs CFP le litre soit une taxe ad valorem de près de 17 %. Un effort de rectification de ce tarif devrait être effectué progressivement pour rendre similaires les conditions financières d'acquisition du carburant consommé par les navires de la desserte interinsulaire et par les navires effectuant des navigations internationales en escale à Papeete.

Les prestations incluses dans le billet de transport ou dans le forfait de croisière sont assurées par l'avitaillement normal détaxé du navire. Par contre, les ventes à bord aux passagers pendant les parcours entre deux îles de l'archipel, sont taxées comme à terre. Alors même qu'elles sont en concurrence avec le commerce local, elles doivent être soumises au même régime de taxes. Cette règle est celle qui va s'appliquer à compter du 1^{er} juin 1999 sur l'ensemble des liaisons intra-européennes maritimes comme aériennes pour lesquelles le *duty free*, anomalie d'avant l'Union européenne - va disparaître, non sans raison.

La réforme du statut de 1996, donne dorénavant au territoire compétence en matière de réglementation des jeux dont l'exercice sera précisé prochainement par un décret en conseil d'État. La régularisation des casinos et des machines à sous des navires de croisière naviguant dans l'archipel est maintenant possible. Cette compétence permet également de donner pouvoir à la police des jeux (renseignements généraux) de vérifier le respect des règles de droit établies et le cas échéant de sanctionner les manquements. L'autorisation d'exploiter doit être nominative pour un navire géré par un armateur désigné. Elle identifiera les jeux d'argent agréés à bord. Elle devra être renouvelée en cas de changement d'exploitant. Elle ne peut être ni transférable sur un autre navire ou à terre, ni cessible. Elle devra s'attacher à donner aux compagnies exploitantes toute liberté d'organisation pour ouvrir les

jeux d'argent du bord aux seuls passagers titulaires d'un contrat de transport. En échange de ce droit d'exploiter, le territoire sera en droit de prélever une taxe d'usage forfaitaire par appareil ou table de jeu et par jour ouvrable. Cette taxe sera également perçue sur les navires de croisière de passage pendant toute la durée de leur séjour intra-archipélagique. Leurs armateurs se verront doter d'une autorisation temporaire d'exploiter des jeux d'argent pendant la durée de leur transit dans l'archipel.

Il n'y a pas à attendre de ce régime fiscal d'effet négatif sur le budget du territoire. La pratique des agréments fiscaux actuels vident les recettes attendues de l'essentiel. Les taxes qui subsistent malgré ces régimes de faveur, seront largement compensées tant par les droits perçus sur les ventes à bord et sur les jeux que par les effets fiscaux induits par l'impact sur le commerce local du développement attendu de la croisière. Par contre, la diminution apparente de la pression fiscale et la règle de droit unique qui s'appliquera de ce fait, ne peut avoir qu'une incidence favorable sur le développement de l'armement maritime dans le territoire tant pour le transport interinsulaire que pour les activités de tourisme nautique associées ou lagunaires.

b. La promotion de la croisière locale

Les deux modes de croisière locale de découverte et intralagunaire sont à développer. Le premier mode s'exploite en complément de l'activité de transport interinsulaire. Il mérite d'être encouragé tant pour l'entrée en flotte de nouveaux navires que pour le renouvellement de l'existant. Le développement de la croisière de découverte doit être régulé : il n'y a pas place pour une concurrence non maîtrisée sur ce secteur. Trois à quatre navires au maximum capables de traiter en croisière une centaine de passagers peuvent intégrer la flotte du territoire dans les prochaines années. Ce produit touristique ne concerne que les archipels éloignés (Marquises, Australes, Tuamotu et Gambier) mais non les îles de la Société dont l'accès aisé par voie aérienne ou maritime comme les infrastructures touristiques rendrait le produit difficilement vendable.

Du fait de leur petite taille (moins de 50 passagers), les navires affectés à la croisière intralagunaire ont moins de retombées induites sur l'économie du territoire. En raison des retombées directes assurées sur l'emploi local, ils ne peuvent être pour autant les parents pauvres de l'activité touristique maritime. Telle qu'elle existe actuellement dans les autres grandes zones de tourisme maritime intertropical, de l'ordre d'une vingtaine de navires de ce type peuvent trouver leur place et leur clientèle dans les deux archipels de la Société et des Tuamotu. Il faut compter une dizaine d'emplois permanents par navire. L'armement est constitué d'un équipage de conduite et de sécurité de 3 à 4 hommes et d'un service hôtelier et d'animation touristique de 5 à 7 personnes. C'est deux cents emplois directs qui peuvent être créés sur ce créneau dans les prochaines années. Sur un produit nouveau qui s'affine au fil des ans, les armateurs pratiquent traditionnellement une montée en puissance progressive. Dans un premier temps, ils affrètent sur le marché international un navire adapté ; dans un deuxième temps, ils aménagent un navire d'occasion ; enfin ils font construire sur les spécifications précisées par l'expérience acquise un ou plusieurs navires neufs. En Polynésie française, les navires de croisière intralagunaires ne peuvent être qu'armés sous le registre des navires de commerce de Papeete. En cas d'acquisition, la croisière intralagunaire est sujette à des coûts d'approche élevés et demande une mise de fonds importante en capital. Il est indispensable d'en stimuler le développement .

Un dispositif d'encouragement fiscal est à mettre en place pour la seule croisière locale. Il doit être comparable à celui qui a été institué avec succès entre le 1^{er} janvier et le

31 décembre 1996 pour la construction de projets hôteliers (crédit d'impôt de 60 %) et qui a été prorogé avec des aménagements modérateurs (crédit d'impôt de 50 %) jusqu'au 1^{er} décembre 1999.

Il est donc proposé d'instituer pendant une durée de cinq ans par voie d'agrément gouvernemental pour tous les projets d'acquisition ou de construction de navires, affectés au développement de la croisière locale, enregistrés à Papeete, quel que soit le montant de l'investissement, un crédit d'impôt de 60 % sur 85 % de ce montant. L'investissement s'entend de la part de financement relevant de la croisière selon une clef calculée sur les prévisions des chiffres d'affaires transport et croisière pour les navires mixtes ou de la valeur d'achat totale pour les navires exclusivement affectés à la croisière. Seraient ouvertes au bénéfice de cette mesure l'acquisition, la construction ou la transformation de navires existants qu'ils soient affectés à de nouveaux itinéraires ou au renouvellement de navires anciens afin de s'assurer d'une flotte de navires pas trop âgés. Les navires acquis d'occasion ne devront pas avoir été lancés depuis plus de quinze ans au moment de leur acquisition. Les compétences des entreprises de construction navale de Papeete permettent d'envisager l'aménagement et la transformation de ces navires sur place à un coût compétitif tout comme d'éventuelles constructions neuves.

Le bénéfice de cette disposition calquée sur la loi d'encouragement fiscal à l'acquisition de parts de navire de 1996, devra être soumis à la condition impérative par l'armateur de consacrer son navire à l'activité de croisière dans les eaux polynésiennes pendant huit années au minimum. En cas de revente du navire, la plus-value sera imposable, sauf réinvestissement dans les trois ans dans un nouveau navire armé dans les mêmes conditions. Le dispositif d'agrément gouvernemental lié à l'encouragement fiscal est indispensable pour maîtriser le développement de ces deux modes de croisière et s'assurer ainsi d'une régulation indispensable tant à la desserte insulaire qu'à la densité d'occupation nautique des lagons.

Le financement quirataire de la flotte polynésienne de croisière pourrait alors se développer. Il s'intègre en effet harmonieusement dans le dispositif d'encouragement fiscal proposé. Le droit quirataire polynésien est conforme au droit métropolitain, aligné par voie législative sur le droit des pays de l'Europe du nord en 1987. Jusque-là, le droit reposait sur le principe de solidarité entre quirataires, auquel par voie conventionnelle pouvait se substituer le principe de responsabilité. Le risque de l'épargnant de ce fait, était très important. Il avait conduit le financement quirataire des navires vers l'obsolescence. La loi du 1987 fixe au contraire comme règle de droit, le principe de responsabilité auquel par voie conventionnelle peut se substituer le principe de responsabilité limitée du quirataire non gérant à son seul apport initial. Cette disposition a permis de relancer le financement quirataire des navires de commerce et de pêche. Un exemple comme le *Club Med 2* démontre l'adéquation de ce produit financier à l'épargne orientée vers l'investissement maritime.

Les entreprises d'armement polynésiennes sont les premières intéressées par le développement de l'activité de croisière locale et par le montage de projets conformes aux dispositions exposées ci-dessus. La taille des navires leur est familière. L'élargissement de leur activité à la croisière leur permettra d'assurer une gestion de leur personnel plus harmonieuse. Le dispositif d'encouragement fiscal à l'acquisition de parts de navire devrait permettre de surmonter leurs faiblesses financières dans le domaine des fonds propres.

Les coûts de fonctionnement des navires de commerce immatriculés à Papeete sont pour 70 % des coûts de main d'œuvre embarqués. Il est indispensable de mener une politique

de réduction des charges salariales. La première voie est celle de la productivité. Les règles de sécurité internationales doivent être appliquées et elles seules dans leur intégralité sans interférence avec des impératifs sociaux ou économiques. L'objectif pourrait être en conséquence d'étendre au registre de Papeete le principe de la délivrance optionnelle d'un certificat d'équipage minimal de sécurité conforme aux obligations nées des conventions internationales de l'OMI. Le choix serait laissé à l'armateur de l'obtention de ce certificat ou de la pratique actuelle du dépôt d'un rôle d'équipage visé par le service des affaires maritimes. La sujétion des armateurs dans le domaine de la sécurité de leurs navires serait mieux identifiée dans le premier cas alors même que leurs obligations administratives seraient réduites et leur responsabilité d'entrepreneur réaffirmée. Corrélativement, afin d'assurer une meilleure prise en considération des contraintes d'exploitation des navires, il est proposé de donner compétence -comme en métropole - à l'administration territoriale des affaires maritimes en matière de réglementation et d'inspection du travail sur les navires.

Le coût des charges sociales peut faire également l'objet d'une maîtrise plus grande. L'objectif optimal serait d'abandonner la protection sociale des marins par l'ENIM à défaut d'en pouvoir faire modifier les taux de cotisation. En effet, alors même que ces derniers sont trop élevés, la négociation que les autorités territoriales entreprendraient, aurait peu de chances d'être concluante. Selon les chiffres de 1996, d'une part, des arguments objectifs justifient une baisse des taux de prélèvement de la caisse de retraites des marins de l'ENIM. Le ratio de couverture des cotisations par les dépenses s'établit à 1,36 alors que dans un système de répartition, il devrait être de 1. Le même ratio n'est que de 0,15 pour l'ensemble de l'ENIM. Cette différence considérable est liée à la démographie des retraités et des actifs en Polynésie française comparée à celle de la métropole et des départements d'outre-mer. Ce constat ne permet pas de conclure pour autant que les marins polynésiens payent pour les marins bretons et les autres. En effet, d'autre part, en raison de ses modalités de gestion, intégrées à celles plus dispendieuses de la protection sociale des métropolitains, le régime social des marins polynésiens n'est pas équilibré. Le budget de l'ENIM (alimenté en l'espèce par les subventions du régime général de sécurité sociale et de l'État) se charge de faire l'apport complémentaire. Le ratio de couverture en Polynésie française de la caisse générale de prévoyance est de 0,47 seulement (supérieur toutefois au ratio de l'ENIM dans sa totalité qui est de 0,27). Aussi, le ratio de couverture des prestations sociales versées par l'ENIM sur le produit des cotisations perçues est en Polynésie française de 0,91 (à comparer au ratio de 0,18 pour l'ensemble de l'ENIM). Cet établissement peut en conséquence faire valoir qu'il subventionne le régime social des marins polynésiens. L'engagement d'un processus de rectification des taux de cotisation à l'ENIM risque en conséquence d'aggraver le prélèvement social et non de l'alléger.

Il est normal que les titulaires de droits à l'ENIM puissent non seulement les conserver mais continuer à les améliorer notamment pour leurs retraites. Il ne faut pas en conséquence modifier le régime de protection sociale des 492 navigants cotisants à l'ENIM. La réponse réside donc dans un premier temps dans l'ouverture de la CPS par consensus entre l'employeur et les salariés aux seuls marins au commerce nouvellement embauchés qui deviendraient ainsi, comme les marins dockers embarqués au voyage sur les navires interinsulaires, des ressortissants de plein droit du régime de la CPS.

2.2.2. Les règles d'armement

Les règles d'armement au commerce du régime d'immatriculation des navires à Papeete obéissent à un corps de droit issu du décret 60-600 du 22 juin 1960. Le gouvernement territorial n'a pas jugé nécessaire de le modifier. La souplesse économique

qu'il offre est en effet sa première vertu. Les délibérations spécifiques prises par les autorités politiques et les relations sociales existant entre les armateurs employeurs et les navigants employés - sous réserve des arbitrages et conciliations conduites par le gouvernement en cas de blocage et de conflit social grave comme celui de 1992 - complètent ce décret. Le code du travail dans les territoires d'outre-mer (loi 52-1322 du 15 décembre 1952), modifié d'une part par la loi 66-508 du 12 juillet 1966 qui étend à la Polynésie française des dispositions du code du travail maritime de la loi du 13 décembre 1926, d'autre part par les aménagements spécifiques apportés par les autorités polynésiennes, s'applique à bord des navires immatriculés dans le registre des navires armés au commerce. La clarification juridique devrait conduire à mettre en place un code du travail maritime propre au territoire. Les difficultés de ce travail de réglementation sont évidentes. Le fait que les armements et leurs salariés règlent quotidiennement les problèmes notamment de temps de travail, malgré quelques incohérences, comme souligné ci-dessus, conduit à observer que cette normalisation n'est pas urgente. Il faut en ce domaine laisser la place au droit coutumier des parties et simplement s'attacher à constater que les conditions de concurrence ne sont pas faussées par des situations armateuriales d'exploitation par trop divergentes. C'est sous le même angle qu'il faut examiner l'absence de convention collective. La pratique quotidienne en tient lieu.

S'il ne paraît pas urgent de clarifier le droit social applicable aux marins, il est également exclu de le transformer en vue d'inclure les navires affectés à des navigations internationales - dont les paquebots de croisière - dans le périmètre de la flotte de commerce immatriculée à Papeete. Nul, en effet ne peut affirmer qu'une telle opération ne perturberait pas le régime aujourd'hui équilibré de la desserte interinsulaire. Or il n'est pas possible aux conditions locales d'armement de rendre compétitif le registre au commerce de Papeete avec les registres internationaux qu'utilisent les compagnies de croisière. Comme il ne peut être dans les intentions du gouvernement de Polynésie française de subventionner les navires armés à Papeete selon leur activité, d'autres formules existent et sont à développer.

a. L'immatriculation internationale

Le principe universel de libre circulation des navires s'applique. Les navires obéissant à la règle du passage inoffensif ont le droit de naviguer dans l'espace maritime polynésien quels que soient leur pavillon et leur lieu d'immatriculation. S'ils effectuent des navigations internationales, ils sont en droit d'exercer des activités commerciales. Les navigations internationales de croisière sont de deux types : les navigations de transit des paquebots touchant une ou successivement plusieurs îles de l'archipel polynésien, escales inscrites sur des itinéraires passant par plusieurs pays et les croisières des navires stationnaires embarquant principalement une clientèle étrangère au territoire et effectuant des itinéraires à caractère touristique dans l'archipel en sortant des eaux territoriales. Il est évident que ces navires ne peuvent prendre à l'occasion de leur périple interinsulaire des passagers ou des marchandises pour les transporter d'un point à un autre du territoire, cette activité relevant exclusivement du transport intérieur au territoire dont l'organisation relève de la responsabilité de l'autorité politique territoriale.

Le gouvernement de la Polynésie française doit pouvoir exercer sur les navires opérant en navigation internationale dans l'archipel le contrôle par l'État du port, Il doit être en mesure de vérifier que dans l'espace maritime polynésien, chacun respecte intégralement les minimums techniques des conventions de l'OMI ratifiées au nom du territoire par la France. Il serait en effet inadmissible que des navires sous normes menaçant à la fois les vies des personnes embarquées et l'écosystème fragile des eaux polynésiennes puissent librement circuler dans les eaux de l'archipel. S'ajoute le risque en cas de catastrophe maritime de faire

une détestable contre-publicité à la destination touristique. Il est donc indispensable que le gouvernement du territoire en coordination avec le ministère des affaires étrangères fasse admettre la participation de la Polynésie française à un mémorandum sur le contrôle par l'État du port.

Le mémorandum de Paris de 1982 a institué entre États européens (pays de l'Union européenne, Norvège et Pologne) - auxquels se sont associés les États-Unis et le Canada - un contrôle des navires de tout pavillon par l'État du port. Les inspections annuelles peuvent conduire le cas échéant à verbaliser des navires quelle que soit leur nationalité et à les retenir en cas de non-respect des règles internationales de sécurité jusqu'à remise aux normes. Ce dispositif, reconnu par l'OMI, autorise les pays signataires à contrôler le respect de la réglementation de l'OMI par les navires qui fréquentent leurs ports. Actuellement plus de 80 % des navires touchant les ports des pays du mémorandum sont contrôlés dans l'année. L'objectif est d'atteindre 100 %. Quand un navire a été contrôlé dans un port d'un État du mémorandum, il ne peut plus l'être pendant un an dans le port d'un autre État signataire. Une entente régionale de même type s'est constituée chez les riverains du Pacifique nord (mémorandum de Tokyo).

L'adhésion de la France au mémorandum de Paris ne concerne actuellement que les ports de la métropole et les départements d'outre-mer. Elle peut être étendue par simple déclaration au territoire de la Polynésie française. Il serait plus long et plus difficile d'adhérer également au mémorandum de Tokyo qui s'attache plus particulièrement à la sécurité de la navigation dans la zone pacifique. Il n'est pas évident que les États-membres acceptent dans des délais raisonnables la France à cet accord. Mais compte tenu des moyens de contrôle limités dont dispose le service des affaires maritimes, cette adhésion rendrait le dispositif plus efficace encore.

Les conditions de la compétition mondiale dans le cadre de l'ouverture des frontières et de la suppression des monopoles de transports dans le domaine maritime (notamment des cabotages nationaux) conduisent à instituer dans le respect des normes de l'OMI des régimes d'armement dit internationaux. Ces régimes sont institués sous des pavillons de libre immatriculation dont les plus reconnus pour leur qualité et le respect des normes de sécurité sont ceux des Bahamas et du Liberia, ou sous des pavillons occidentaux dans des registres ad hoc : Douglas (île de Man) et Bermudes pour le Royaume Uni, Mata Utu (Wallis et Futuna) pour la France, îles Cook pour la Nouvelle Zélande, Norwegian International Ship Register (NIS) pour la Norvège, Danish International Ship Register (DIS) pour le Danemark, German International Ship Register (GIS) pour l'Allemagne. Aucune condition de nationalité des navigants (ou limitée au seul commandant et à son suppléant) n'est imposée. L'équipage - qualifié par des brevets reconnus par l'OMI - est recruté aux conditions d'expatriation de son pays d'origine sous contrat de droit international. La protection sociale du personnel embarqué est assurée soit par des caisses de sécurité sociale du type caisse des Français de l'étranger auxquelles peuvent adhérer tous les citoyens français ou par des compagnies d'assurance comme les GAN qui ont conçu une police spécifique couvrant à la fois la maladie - accident du travail et la vieillesse par capitalisation - sous forme de fonds de pension. Le navigant n'est plus sujet à l'imposition de ses revenus dans son pays d'origine.

L'impératif de sécurité lié à la présence de passagers est de nature à prévenir tout risque de dérive sociale. La pénalisation commerciale de l'armateur serait immédiate. Faut-il ajouter que les clients sont également des témoins en cas de pratiques douteuses, enfin que l'International Transportworkers Federation veille à ce que les navires armés à l'international

respectent un minimum de standards sociaux en demandant aux armateurs d'accepter les visites de ses inspecteurs et en délivrant un certificat bleu de libre escale dans tous les ports.

b. L'immatriculation polynésienne internationale

Concevoir, si le consensus se dessine, un registre d'immatriculation à caractère international dont le siège serait en Polynésie française. Cette seconde voie est complémentaire de la première. Pour atteindre son objectif, elle doit être compatible avec la gestion centralisée du personnel embarqué des entreprises d'armement de croisière dont l'activité est répartie dans le monde entier. Elle consiste à offrir aux armateurs des conditions d'armement de leurs navires similaires à ce qu'ils obtiennent ailleurs dans le monde. La condition majeure de cette mise en œuvre est le consensus social. Il est en effet nécessaire que le registre international puisse coexister sans frictions sociales avec le registre intérieur. Il existe à Wallis et Futuna ou en Norvège, dans le premier cas, parce qu'il n'y a pas de navigants au commerce et donc pas de registre intérieur ; dans le second cas, parce que la culture maritime norvégienne du trafic tiers est la base du processus d'acceptation.

Les données maritimes de ce pays sont celles qui se rapprochent le plus de celles de la Polynésie française. Deux types de registres coexistent harmonieusement en Norvège. Le premier - celui des registres régionaux - est destiné à la navigation commerciale au cabotage intérieur dont les conditions s'apparentent à celles du service public de la desserte interinsulaire en Polynésie française. L'équipage doit être composé de Norvégiens ou d'Européens - conformément aux accords de l'Espace économique européen auxquels adhère la Norvège et qui assimile ce pays sur ce point à un pays de l'Union européenne. Le droit social applicable à bord de ces navires est celui du contrat de travail norvégien ou le cas échéant de celui du contrat de travail du pays dont le marin est le ressortissant.

Le second registre dont le port de référence est Bergen, est le Norwegian International Ship Register (NIS). Il est destiné à armer les navires norvégiens du commerce international aux conditions de la compétition mondiale. Créé par la loi du 19 juin 1987, il a permis de sauver l'industrie du transport maritime norvégien et de la développer jusqu'à faire de la Norvège la quatrième puissance maritime mondiale. A bord de ces navires, ne sont en pratique de nationalité norvégienne que les officiers. Ceux-ci sont employés sous un contrat de travail d'expatrié. Un certificat d'équipage minimal de sécurité (*safe manning certificate*), à caractère permanent, qui n'est pas un rôle d'équipage, est exigé tout comme pour les registres régionaux. « Le nombre et la composition de l'équipage minimal de sécurité sont basés sur une évaluation propre à chaque navire. En plus de ces effectifs d'ordre public, le capitaine et/ou l'armateur doivent déterminer le nombre d'hommes dont ils ont besoin pour l'exploitation commerciale du navire. » (Norwegian Maritime Directorate). Aujourd'hui, ce registre est reconnu comme le modèle de tous les registres internationaux par la qualité technique de ses navires, par la compétitivité des coûts d'exploitation et par la satisfaction des personnels norvégiens d'encadrement et des personnels d'exécution du tiers-monde embarqués. Quelques grands paquebots de croisière sont immatriculés dans ces conditions ainsi que les petits navires de haut luxe de Seabourn Cruise Line.

La mise en place d'un registre international polynésien ne demande pas d'innover. En effet, tout dispositif qui ne se placerait pas au niveau de la compétition internationale, serait voué à l'échec ou devrait être consolidé par un régime de subventions publiques comme l'est, sans grand succès, l'immatriculation française à Port aux Français des Kerguelen qui ne peut de ce fait être assimilée à une véritable immatriculation internationale.

Le gouvernement de la Polynésie française détient les compétences nécessaires pour établir cette immatriculation. La règle à observer est que ce registre soit institué dans la forme du registre norvégien. Le port d'immatriculation pourrait être établi à Uturoa dans l'île de Raiatea afin de garantir que le registre international polynésien n'interfère pas avec le registre intérieur « régional » de Papeete. Seuls les navires affectés à des navigations internationales auraient accès à cette immatriculation : navires à passagers ou de charge au long cours armés pour des activités obéissant aux critères des navigations exclusivement internationales.

Pour les navires de charge, le critère du long cours excluant le cabotage interinsulaire est suffisant. Pour les navires à passagers, outre le cas d'école des transbordeurs affectés à des liaisons régulières entre la Polynésie française et un port étranger ou opérant en trafic tiers, ce sont les navires de croisière stationnaires qui sont les premiers concernés. Ils devront embarquer une clientèle composée très majoritairement de passagers non résidents (pour un pourcentage annuel supérieur à 95 %) sur des itinéraires passant par les eaux internationales pour des opérations commerciales à caractère exclusivement touristique.

Les conditions de nationalité des membres de l'équipage sont à calquer sur les termes de la loi du 28 février 1996 : le capitaine et son suppléant doivent être français. Les conditions d'emploi des navigants obéiraient, à l'initiative des parties, soit au droit des contrats de travail internationaux des expatriés soit à celui des contrats de travail du territoire ou du pays d'origine. Une protection sociale minimale obligatoire serait fournie par un organisme ad hoc (caisse des Français de l'étranger, ENIM ou CPS par exemple) ou une compagnie d'assurance au choix des parties contractantes. Tous les personnels pourraient être admis au statut d'expatrié. Ce statut, de droit commun, est celui de tout ressortissant français travaillant en dehors des frontières terrestres du territoire de la République soit dans un pays étranger, soit sur une plate-forme offshore, soit sur un navire immatriculé sur un registre international.

L'obligation du dépôt du rôle d'équipage serait utilement remplacée par la délivrance d'un certificat d'équipage minimal de sécurité conforme aux obligations nées des conventions internationales de l'OMI. Le service des affaires maritimes de Polynésie française serait chargé de vérifier que les conditions de sécurité du navire et également d'organisation du travail à bord et de l'embauche sont observées.

Faut-il encore que ce registre présente quelque avantage pour un armateur de paquebots. Là est la véritable question. Une entreprise de croisière internationale opère sur plusieurs zones dans le monde. Le paradoxe est que ses navires ne touchent qu'exceptionnellement le territoire où se trouve le port d'immatriculation. Il n'y a pas de lien objectif entre le port d'immatriculation et la zone de navigation. Il en résulte que les seuls armements susceptibles a priori d'immatriculer leurs (ou certains de leurs) navires en Polynésie française sont ceux qui auraient leur principal établissement sur le territoire ou qui espéreraient tirer de cette immatriculation couplée avec le pavillon français une incidence commerciale en donnant au navire une image à la fois exotique et fiable en terme de sécurité, d'accueil et de professionnalisme. Ces entreprises, bien entendu, ne limiteraient pas leur activité à la seule exploitation de navires de croisière dans l'archipel polynésien.

L'attractivité de l'immatriculation internationale de Polynésie française est à créer. La première démarche est d'inviter dans le cadre de la gestion de leur flotte et de leur personnel des armateurs français à enregistrer certains de leur navires à Uturoa. Peuvent être intéressées au premier chef les compagnies maritimes dont les navires de ligne touchent régulièrement l'archipel (par exemple CGM, Marfret,...). Dans le cadre de la stratégie de développement et

d'ancrage de ces compagnies sur les marchés de desserte du sud pacifique, la justification de disposer de navires immatriculés dans cette zone et battant pavillon français est évidente dès lors que cette immatriculation est compétitive. Ce que ces compagnies ne peuvent pas légitimer en inscrivant des navires à Mata-Utu (Wallis et Futuna) trop spécifique à la zone et à certaines catégories de navires peut l'être sans objection à Uturoa. Sont également intéressés à cette immatriculation les armateurs qui considèrent comme juridiquement précaires les immatriculations de Port aux Français à la suite du jugement rendu par le tribunal de grande instance de Nantes le 3 octobre 1997 et qui exercent des activités de travaux maritimes dans l'offshore pétrolier.

La seconde s'adresse aux armateurs de croisière. Les plus intéressés sont ceux qui vont faire entrer en flotte de nouveaux navires dans l'espace maritime polynésien pour lesquels une approche personnalisée s'impose. Mais il ne faut pas négliger le fait que la promotion de l'immatriculation d'Uturoa peut également être un élément parmi d'autres d'une politique de communication afin de mieux faire connaître aux armements spécialisés dans la croisière internationale la destination Polynésie française .

Le suivi administratif de l'immatriculation internationale d'Uturoa est indispensable pour s'assurer du respect par les armateurs de leurs obligations. Rien que cette tâche plus que la tenue du registre lui-même mérite qu'une esquisse de déconcentration du service des affaires maritimes de Papeete soit engagée. Elle pourrait prendre la forme de la création pour ordre d'un quartier des affaires maritimes à Uturoa et de la mise à disposition d'un agent de niveau A ou B supérieur par une administration installée localement, délégué du service des affaires maritimes pour suivre sur place les dossiers.

c. L'emploi de personnel polynésien navigant sur les navires de la croisière internationale

Il est normal que le gouvernement du territoire s'intéresse à l'emploi direct de résidents polynésiens sur les navires de croisière stationnaires. Cet emploi pose deux problèmes : celui du statut du personnel et celui de sa gestion par l'employeur. Sauf pour des fonctions de courte durée qui sont mieux gérées par sous-traitance à des entreprises locales - c'est le cas par exemple de l'animation du bord par des groupes folkloriques - , le personnel sous contrat de longue durée ou à durée indéfinie ne peut avoir de régime différent de celui des personnels d'autres origines.

Une compagnie de croisière ne peut employer de personnel polynésien que dans les mêmes conditions que l'ensemble de ses salariés quelle que soit l'origine des recrutements, l'affecter au gré des dispositions propres aux programmes d'activités et si la règle est celle de l'expatriation, lui appliquer cette règle. La gestion de personnels embarqués, caractérisés par leur haute spécialisation, se fait de manière à combler les congés et les départs. L'acceptation d'une très grande mobilité géographique est le fondement majeur du métier maritime à la navigation internationale. C'est à ces conditions que l'embauche de main d'œuvre résidente peut se développer.

Dans la pratique et en raison des charges salariales élevées en Polynésie française, les gisements d'emplois potentiels se limitent à des fonctions qualifiées dans le domaine de la conduite du navire à l'état-major et à la maistrance, dans le domaine du réceptif à l'encadrement et à l'animation.

La Polynésie française s'est dotée avec son école de formation et d'apprentissage maritime d'un outil tout à fait adapté pour répondre aux besoins de compétences de la

conduite du navire. La seule préoccupation est de faire en sorte que les brevets d'officiers et de capitaines délivrés dans cette école répondent aux critères exigés par l'OMI au titre du SCTW à compter de février 1997. La mise à niveau des brevets des écoles nationales de la marine marchande en métropole est en cours. Elle se complique du fait que le dispositif de formation français repose sur la polyvalence des formations. Ce n'est pas le cas à Tahiti. Les cursus de l'EFAM sont moyennant des ajustements de programmes, accordés aux classes de brevets pont et machine de l'OMI. Ils peuvent donc être validés selon un processus plus simple mais qui nécessite des compléments dans la durée, dans les outils et dans la pédagogie de formation. Cette validation en tout état de cause indispensable pour la reconnaissance internationale des qualifications délivrées à Papeete et du fait des engagements de la France à l'OMI doit être également l'occasion d'ouvrir l'école à des jeunes venant d'autres territoires (Nouvelle-Calédonie, Wallis et Futuna) et pays du pacifique sud (Vanuatu, Fidji, Tonga) dans le cadre des programmes de coopération de la France avec les territoires d'outre-mer et ces pays. Une convention avec l'État devrait permettre d'alléger ainsi le coût de cette formation technique pour le territoire. Une étude spécifique et indépendante sur les modalités d'accès aux qualifications SCTW et à l'élargissement du recrutement local et régional de l'école devrait être engagée dans les meilleurs délais.

L'embauche et la formation de personnels d'encadrement et d'animation du réceptif ne se posent pas dans les mêmes termes. C'est par l'osmose entre l'économie hôtelière de l'archipel et l'économie de la croisière que le problème se résoudra. Au fil des ans avec le développement du tourisme, se constitue en Polynésie française un vivier de cadres professionnalisés qui prenant de l'expérience, sauront à leur initiative et à celle des armateurs et de leurs employeurs se diversifier vers la croisière internationale. Cette osmose sera d'autant plus pratiquée que le secteur croisière et le secteur hôtelier s'adressent à la même clientèle sur le même créneau de standing. À la différence des officiers et maîtres de la marine marchande, une certaine forme de sédentarisation dans l'archipel du personnel commercial peut s'avérer possible, facilitant ainsi son recrutement. Cet aspect ne peut faire oublier que la main d'œuvre polynésienne est en concurrence sur ces emplois avec des non-résidents et ne peut être comme ces derniers qu'embauchée dans les mêmes conditions.

*
* *

Conclusion

a) Promouvoir la destination auprès des armateurs internationaux

Mettre en place un environnement accueillant pour les armateurs de croisière est le préalable au redressement d'une situation qui reste mal affirmée. Il s'agit ensuite de faire connaître aux quelques opérateurs de croisière de haut standing susceptibles de s'intéresser à l'espace maritime polynésien les conditions d'une insertion dans l'archipel. Une action de motivation très ciblée sur les décideurs de ces armements est à entreprendre. Elle relève de l'action d'un cabinet spécialisé dans les relations d'influence sur les milieux dirigeants doté d'une capacité de double culture privée et publique de manière à construire une passerelle efficace entre la collectivité territoriale et les entreprises concernées.

Cette action doit être doublée par celle du GIE Tahiti tourisme dont la présence active notamment dans les salons spécialisés du World Seatrade à Miami et de Croisimer à Paris, est indispensable pour présenter activement la destination aux tours-opérateurs.

b) La croisière, élément d'une politique de la mer en Polynésie française

La refonte de l'environnement d'accueil de la croisière est indispensable à la valorisation de cette activité touristique dans le cadre de la diversification économique du territoire en ces temps d'après CEP. Le développement de la croisière n'est qu'un volet d'une ambition maritime polynésienne. Les circonstances font que cet objectif peut devenir le catalyseur d'une action coordonnée des pouvoirs publics pour une politique de la mer en Polynésie française.

La Polynésie française plus maritime que terrestre par sa géographie mérite un grand projet océanique de développement. La politique de croisière n'en est qu'un élément et s'intègre dans cette perspective. Bien des mesures proposées dans ce rapport touchent à ce grand projet : de la formation des hommes, et de l'adéquation d'une administration maritime à des responsabilités élargies et déconcentrées (à commencer à Raiatea) jusqu'à la desserte interinsulaire et le registre international d'Uturoa.

Synthèse des propositions

Mesures générales concernant le régime d'armement au commerce

1. Fiscalité de l'armement au commerce
2. Tarification des carburants
3. Fiscalité des ventes à bord
4. Extension des compétences du service des affaires maritimes à l'inspection du travail sur les navires
5. Mise aux normes SCTW de l'Ecole de formation et d'apprentissage maritime

Mesures spécifiques aux navires armés au régime local, immatriculés à Papeete

6. Encouragement fiscal à l'acquisition de parts de navires de croisière locale
7. Fiscalité des plus-values des navires ayant bénéficié de l'encouragement fiscal
8. Certificat d'équipage minimal de sécurité optionnel du registre de Papeete
9. CPS optionnelle pour les navigants

Mesures spécifiques aux navires de croisière internationale

10. Action sur le prix des prestations portuaires
11. Réglementation des jeux à bord
12. Prélèvement sur les jeux
13. Participation au mémorandum de Paris
14. Création du registre d'Uturoa
15. Certificat d'équipage minimal de sécurité du registre d'Uturoa
16. Quartier des affaires maritimes d'Uturoa
17. Pilotage des paquebots

Mesures d'accueil du tourisme de croisière

18. Aménagement des contrôles d'immigration pour l'activité de croisière
19. Traitement des transferts aéroport - port des croisiéristes
20. Animation commerciale de la ville de Papeete
21. Animation des îles
22. Coordination des itinéraires par la cellule croisière

Equipements spécifiques pour le développement de la croisière

23. Aménagement nautique du port autonome de Papeete
24. Aménagement du quai à paquebots de Papeete
25. Superstructures portuaires spécialisées
26. Aménagement de Vairao

Relations publiques

27. Promotion de la destination auprès des armateurs internationaux
28. Promotion du registre d'Uturoa