

# ÉTUDE D'IMPACT DE LA PLAISANCE SUR L'ÉCONOMIE DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE

*Mieux comprendre les problématiques liées à la plaisance au travers d'une étude réalisée auprès de 367 plaisanciers sur le territoire de la Polynésie française en mai 2020*

Eric Pinel-Peschardière : [eric@ericpinel.com](mailto:eric@ericpinel.com) / Tel : +689 87 70 77 16 / [www.levoyagedesuricat.com](http://www.levoyagedesuricat.com)



## METHODOLOGIE :

Cette étude a été réalisée avec l'aide de l'ASSOCIATION DES VOILIERS DE POLYNÉSIE, de ses adhérents et de ses réseaux sociaux internet, VHF et BLU.

Un formulaire bilingue de type GOOGLE FORM a été mis en place en ligne pour recueillir toutes les données. Cette étude a pour but de recenser l'origine et le profil des plaisanciers afin d'en déterminer leurs niveaux de dépenses par poste dans l'économie polynésienne. Elle a reçu 367 réponses. Le formulaire est consultable ici :

<https://docs.google.com/forms/d/1oHJAMaJZx1yFugJfD66FgpcFUCIPdromeqR-aPYqmLQ/prefill>

L'élaboration de tableaux dynamiques a permis l'extraction de données croisées, extraites par Alice MORTIER (diplômée ESSEC).



## LA PLAISANCE EN POLYNÉSIE : AVANT TOUT, UN FLUX

Il est difficile de quantifier exactement le nombre de voiliers présents sur le territoire, car il s'agit en réalité d'un **FLUX**.

Des voiliers entrent alors que d'autres sortent. Tandis qu'une partie de résidents est sédentaire.

Ces flux sont de différentes natures. Ils s'organisent essentiellement autour de la météo saisonnière qui conditionne la **nécessité d'abri**.

Les voiliers attendent généralement la fin de la saison cyclonique du Pacifique Sud (avril) pour s'aventurer dans ces eaux.

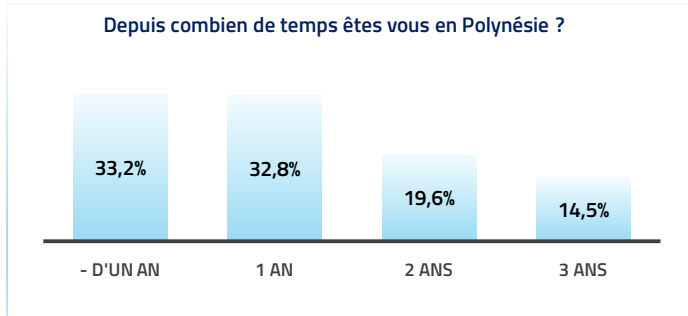
### *Un flux interrompu par une saison cyclonique (de fin octobre à fin avril)*

Les Marquises (épargnées par les cyclones en toutes saisons) sont un abri naturel vers lequel les voiliers peuvent atterrir après leur traversée du Pacifique sud-est (depuis le Panama, le Mexique, les USA, l'Équateur ou le Chili) en toute sécurité. Cette traversée s'effectue donc généralement entre le mois de janvier et le mois de juillet qui concentrent le plus gros du flux. Ce n'est qu'à partir du mois d'avril que les voiliers commencent à quitter les Marquises pour explorer les autres archipels.

Une telle traversée nécessite cependant de réaliser une maintenance pour beaucoup, avec un besoin de pièces et de

main d'œuvre technique, concentrées sur Tahiti. Ce flux est donc rapidement contraint de se diriger sur Tahiti afin d'effectuer une maintenance.

1/3 d'entre eux continuent leur route vers le Pacifique Ouest et doivent le faire avant que la nouvelle saison cyclonique ne redémarre (Octobre), donc ils séjourneront moins d'un an en Polynésie.



Cette partie du flux est donc plus rapide que les autres car ils doivent rejoindre un nouvel abri dans le Pacifique Sud-Ouest, tout en profitant de leur navigation (en Polynésie, aux Iles Cook, aux Fidji,...) et en effectuant leur maintenance nécessaire pour continuer leur navigation. Ils sont les premiers à rejoindre Tahiti (dès le mois de mai) qui est la

principale escale technique avant de reprendre leur route.

Une autre partie du flux remonte aux **Marquises** après avoir navigué dans les autres archipels pour s'abriter durant la saison cyclonique (de fin octobre et fin avril).

C'est donc la « **saison basse** » dans tous les autres archipels qui sont potentiellement exposés.

Certains de ces navires sont en revanche sortis de l'eau pour passer la saison cyclonique à terre, à l'abri dans ces archipels exposés (2 chantiers de stockage à Raiatea, un chantier de stockage à Apataki, un chantier à Taravao).

C'est ce moment que les plaisanciers étrangers privilégient pour quitter le territoire et effectuer un séjour dans leur pays d'origine.

Ils en profitent donc pour renouveler leur visa ou leur carte de séjour.



Un peu moins de 15% des plaisanciers de passage ont répondu être en Polynésie depuis 3 ans et plus.

Comme on peut le voir ci-dessous : 62% de ces navires sont importés chaque année.

Ce sont donc près de 10% (62% des 15%) du nombre total des navires qui transitent en Polynésie qui viennent augmenter chaque année le nombre des navires dits « résidents » en Polynésie.

## RECENSEMENT DU NOMBRE DE VOILIERS

*Nombre de voiliers présents en Polynésie : Résidents\* et en Transit (hors navires de charters)*

Occupation des infrastructures	ARUE	PAPEETE	TAINA ext	TAINA int	PHAETON Ext/Int	MOOREA	RAIATEA UTUROA	RAIATEA APOITI	TOTAL :
Nombre de navires résidents*	70	10	90	80	30	60	40	20	400
Nombre de navires en transit	Donnée estimée								850
									1250

Il n'existe à ce jour aucune donnée fiable précise du nombre de navires présents sur le territoire. Il a été procédé à un



comptage des navires occupant les infrastructures en considérant que la plupart des navires répertoriés sont résidents.

Bien qu'environ 700 navires entrent en Polynésie chaque année, seule une partie ressort dans la même année, les autres profitent des 36 mois d'admission temporaire accordés pour rester 1, 2 ou 3 ans avant de ressortir à nouveau. Il est donc

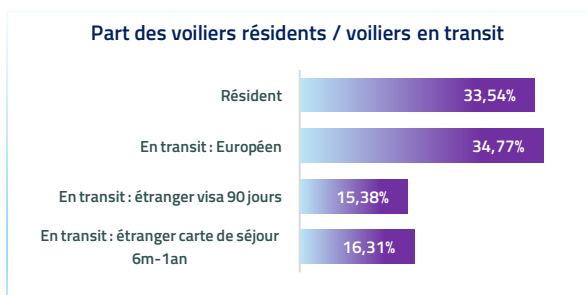
difficile d'établir avec précision le nombre exact de navires présents à un moment donné.

\*Un voilier peut-être considéré comme résident à partir du moment où il s'est acquitté des taxes d'importation (Papeetisation) qui s'élèvent aujourd'hui à 7% de la valeur du navire et dont la durée de séjour n'est plus limitée.

## ORIGINE DES PLAISANCIERS

### Majoritairement des plaisanciers de passage.

Seul **33%** des voiliers présents en Polynésie sont **résidents** : la Polynésie reste donc avant tout une destination touristique puisque 2/3 des voiliers présents dans ses eaux sont aujourd'hui en transit.



La Polynésie bénéficie d'une réputation exceptionnelle auprès de tous les navigateurs du monde entier : la diversité de ses îles, la taille du terrain de navigation, l'accueil incomparable de sa population.

Bien qu'elle soit une destination très éloignée des grosses concentrations de navires (comme la Caraïbes), sa situation privilégiée sur la grande route du Pacifique en fait une étape exceptionnelle et très prisée par les navigateurs européens et

américains.

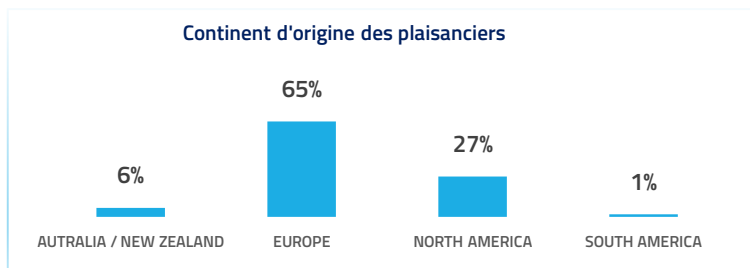
Hormis la marina de Papeete qui a une vocation à accueillir essentiellement des voiliers en transit (8 contrats annuels privés sont accordés sur 80 places disponibles), la **quasi-totalité des voiliers résidents ont une place en marina ou sur un corps-mort rattaché directement à celle-ci.**

**L'offre de stationnement ou de stockage** pour quelque durée que ce soit **est sous-dimensionnée.**

En effet, puisque l'on constate que toutes les marinas sont déjà saturées avant même que les plaisanciers en transit arrivent sur le territoire.

L'offre de stationnement à court terme pour les plaisanciers est donc extrêmement faible, ce qui les pousse à s'orienter vers des mouillages forains autour de la marina Taina qui existaient jusqu'à aujourd'hui. La nécessité de stationner sur Tahiti pour se ravitailler, effectuer une maintenance, consulter un médecin,... étant toujours la même pour tous.

### Les plaisanciers en transit sont des touristes en provenance de tous les continents



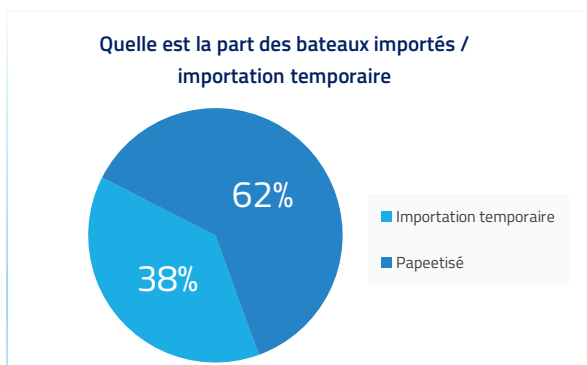
On retiendra que sur les **65% des propriétaires voiliers en Polynésie qui sont de passage sont européens**, tandis que les autres sont issus de pays anglophones.

**57%** des voiliers sont en équipages réduits de 2 personnes. Cela représente un total estimé de **2875 personnes** (selon les données recueillies sur une moyenne pondérée de 2,42 personnes

par navire)

**40%** du total de plaisanciers en transit sont d'origine française.

## SITUATION FISCALE DES VOILIERS (PAPEETISATION)



### Quel choix font les plaisanciers entre importation définitive ou temporaire ?

**62% des voiliers** interrogés qui séjournent en Polynésie plus de 36 mois ont fait le choix d'importer définitivement leur navire plutôt que de faire un aller-retour dans un pays voisin pour renouveler leur importation temporaire.

En effet, depuis 2014, la loi sur l'importation douanière offre la possibilité à ceux qui le souhaitent de se rendre, avant la fin des 36 mois autorisés, par exemple aux Îles Cook (2 ou 3 jours de

mer selon les navires) et revenir en Polynésie pour repartir sur une nouvelle période d'importation temporaire (sans paiement de taxe) de 36 mois.

Cette situation a été rendue possible par la réduction de la taxe d'importation définitive votée en 2014 qui est passée de 27% à 7% de la valeur réelle expertisée ou cotée du navire. Cette baisse a offert la possibilité aux navires les plus chers de s'acquitter d'une taxe raisonnable qui ne venait pas impacter leur valeur intrinsèque.

En effet, s'acquitter d'une taxe de près d'un tiers de la valeur d'un navire (qui est par définition un bien mobile destiné à voyager) revient à intégrer cette taxe à la valeur même du navire pour un propriétaire.

### **Impact de la papeetisation sur le vieillissement du parc des voiliers résidents en Polynésie.**

**Le marché local de l'occasion avant 2014 :** un nombre croissant d'épaves causé par le vieillissement du parc des voiliers résidents.

Le marché de la vente des navires d'occasion en Polynésie était donc scindé en 2 :

- D'une part les navires « **papeetisés** » (qui s'étaient acquittés de cette taxe de 27%)
- D'autre part les navires en transit (**importation temporaire** sans paiement de taxe).

Ces derniers ne trouvaient que très rarement un acheteur résident qui devait s'acquitter de la taxe d'importation de 27% au moment de l'achat. Ce qui avait pour conséquence de faire « ricocher » tous ces navires à forte valeur vers une autre destination où il trouvait un acheteur non contraint au paiement à ce niveau de taxe d'importation.

Le parc de navires résidents s'en trouvait donc vieilli d'année en année avec une apparition inéluctable et progressive du nombre d'épaves.

### **Le marché local de l'occasion après 2014 :**

La taxe d'importation diminuée de 7% a permis aux propriétaires de navires de valeur d'importer leur navire pour un montant raisonnable (compte tenu du fait que le navire garde tout au long de sa vie le potentiel de reprendre son voyage vers d'autres destinations).

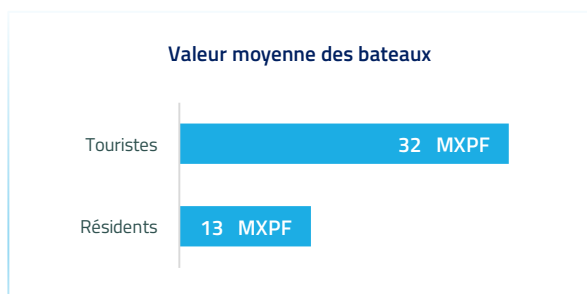
L'effet a été extrêmement positif sur le rajeunissement du parc des navires résidents.

Ce rajeunissement a 2 effets très intéressants :

- le premier c'est d'augmenter la valeur moyenne des navires ; considérant que le coût d'entretien d'un navire est proportionnel à sa valeur (on l'estime à 10% par an), l'augmentation des dépenses d'entretien a donc permis le développement d'une économie locale et des infrastructures liées à ce besoin.  
-> Création de 2 nouveaux chantiers : Hiva Oa et Apataki, qui sont aujourd'hui quasiment saturés en toute saison.
- Le deuxième, c'est d'avoir fait naturellement reculer la date de conversion d'un navire en épave.

### **Un écart important de valeur entre les navires résidents et navires en transit (Touristes)**

La différence de valeur qui existe entre les navires résidents **13MFcfp** et navires de passage **32MFcfp** est énorme.



Cette raison a **3 principaux facteurs** :

1. Le premier, c'est l'**héritage d'une taxe de papeetisation** très élevée il y a encore 6 ans (27%), qui a dissuadé les navires à forte valeur de s'en acquitter et privilégié une autre destination.
2. Le deuxième, c'est la conséquence d'un parc vieillissant et de la forte **dépréciation des navires** sur le marché.
3. Enfin, le troisième, c'est que les plaisanciers résidents utilisent leur navire de **façon récréative, pour de petites navigations**, et uniquement durant le week-end ou les vacances. L'investissement n'est donc pas comparable.

En effet, il existe une vraie différence entre un navire dit « **récréatif** » et un navire destiné à la grande croisière dans lequel on va vivre exclusivement tout au long de l'année et de son voyage.

On peut conclure que la modification du niveau de la taxe à la hausse aurait donc pour conséquence immédiate de couper cet élan de développement.

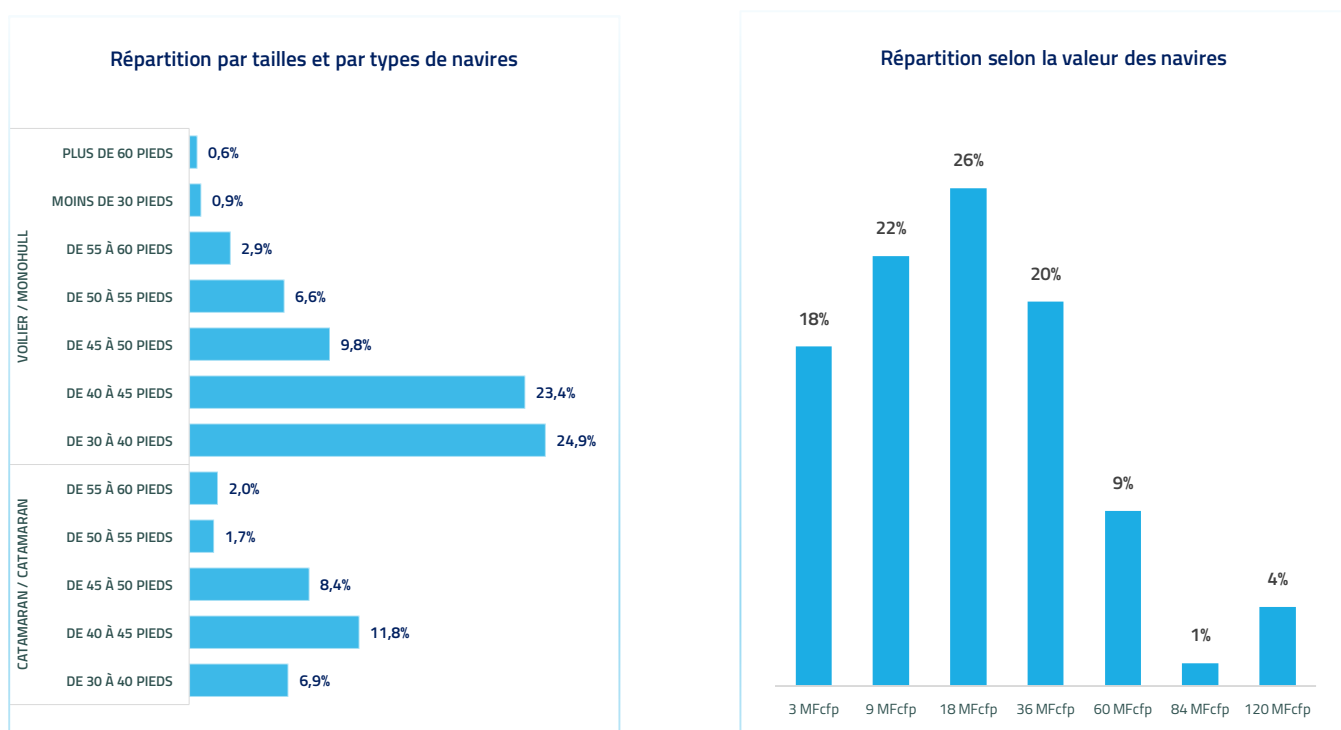
En effet, seuls les navires vieillissants proches de leur conversion en épave et à très faible valeur pourront s'acquitter d'une taxe élevée.

Au niveau des recettes fiscales pour le territoire, il est mathématiquement plus intéressant d'avoir plus de navires à forte valeur qui s'acquitteraient d'une taxe moindre, que plus de navires à faible valeur qui s'acquitteraient d'une taxe plus élevée.

Pour référence, les revenus générés par la taxe d'importation (Papeetisation) par les 112 plaisanciers qui ont papeetisé et ont répondu à l'étude représentent environ **100 MFcfp**.

*À noter que tous les navires en transit bénéficient aujourd'hui d'un régime fiscal particulier grâce à leur statut en importation temporaire : détaxe sur la plus grande partie de toutes les pièces qu'ils importent, ainsi que sur le gasoil.*

## RÉPARTITION DES TAILLES ET VALEURS DE L'ENSEMBLE DES NAVIRES :



## DURÉE DE SEJOUR DES VOILIERS EN TRANSIT

### *Des touristes de court terme 45% (qui séjournent une année ou moins)*

Seuls **30%** des plaisanciers ne feront que transiter en Polynésie entre les 2 saisons cycloniques (entre avril et octobre). Ce sera donc pour eux un passage « éclair » et un court stop vers une autre destination du Pacifique Ouest.

### *Des touristes de moyen terme (2 à 3 ans)*

**39%** d'entre eux ont en revanche l'intention de profiter de leur séjour en Polynésie sur une période allant de 2 à 3 ans, mais sans véritablement franchir le pas des 36 mois et de la papeetisation.

### *Des touristes de long terme.*

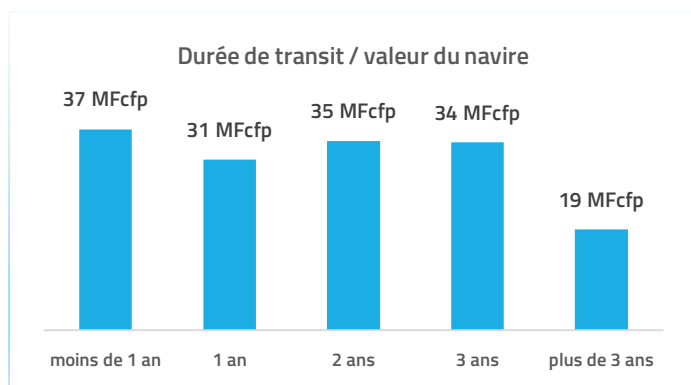
Il existe bien une catégorie de touristes plaisanciers étrangers que l'on peut considérer comme des touristes « **très long terme** ». En effet, chaque année certains décident de rester au-delà des 3 ans exonérés de taxes d'importation.

**2/3** d'entre eux franchissent le pas et s'acquittent de la taxe d'importation (papeetisation) qui correspond depuis 2014 à 7% de la valeur de leur navire.

On retrouve cette tendance dans les intentions des plaisanciers de passage sur le territoire en ce moment. **16%** d'entre eux envisagent bel et bien de rester au-delà des 3 ans d'importation temporaire.

### *Manne financière pour l'économie bleue en rapport avec la valeur intrinsèque des navires*

Rapporté à la valeur moyenne (19MFcfp) de ces 38 navires déclarés par ces plaisanciers, et en considérant qu'ils sont



prêts à papeetiser pour rester au-delà des 3 ans, les recettes prévisionnelles fiscales seraient de **plus de 50,5MFcfp**.

En revanche, on peut constater que la valeur moyenne de l'ensemble des navires (**32MFcfp**) pendant la période d'admission temporaire chute à **19MFcfp** pour ceux qui « papeetisent », ce qui signifie bien que plus le niveau de taxe est important, plus les navires à forte valeur préfèrent continuer leur route

plutôt que de s'acquitter des taxes d'importation.

**La papeetisation demeure donc encore probablement aujourd'hui un frein à la sédentarisation des navires de valeur.**

### *Les navires papeetisés peuvent rester indéfiniment tandis que leurs propriétaires doivent quitter temporairement le territoire.*

Cette papeetisation n'est donc pas exclusive aux résidents et de plus en plus de propriétaires étrangers s'acquittent de cette taxe afin de laisser leur navire de façon permanente en Polynésie, tout en ne venant profiter de la navigation que quelques mois dans l'année.

En revanche, la limitation de la carte de séjour des personnes et leur obligation de quitter le territoire (après selon les cas 90, 180 ou 360 jours), engendre une situation « **d'abandon temporaire** » de leur navire.

Il y a donc une nécessité de créer une offre adaptée à ces propriétaires qui ont généralement des niveaux de revenus élevés dans leur pays, qui se sont acquittés d'une taxe d'importation définitive élevée et qui désirent laisser en toute sécurité leur navire dans des marinas ou mieux encore, des ports à secs pendant leur absence.

Il paraît évident que ce mode de fonctionnement est la clé de voûte du développement durable de la plaisance en Polynésie, et qu'il est essentiel de l'articuler autour de cette dynamique :

**Papeetisation faible -> Installation sur du long terme de navires de forte valeur -> Afflux de devises dans l'économie**

C'est donc une ressource supplémentaire pour le pays qui s'assure par ailleurs :

- D'un tourisme régulier (ce sont des plaisanciers à fort revenu qui vont revenir chaque année profiter de leur navire et dépenser dans les infrastructures touristiques),
- De revenus constants au travers de l'économie qui concerne la maintenance des navires et leur stockage pendant la saison cyclonique.

### *Origine et mécanisme de la conversion d'un navire en épave en rapport avec les profils des plaisanciers*

On peut constater que la quasi-totalité des épaves présentes aujourd'hui sur le territoire sont des navires « résidents ». Ces navires ont suivi un schéma de conversion identique en passant par différentes étapes :

1. Le navire arrive sur le territoire, c'est un navire de grande croisière parfaitement entretenu puisqu'il a effectué une transpacifique qui nécessite un bon niveau de préparation.  
Les propriétaires sont généralement issus du profil des « aventureux ». Ce navire demande un soin tout

particulier et des connaissances pour assurer un entretien la plupart du temps effectué exclusivement par les propriétaires à l'économie.

2. Les propriétaires se séparent de leur navire pour différentes raisons (une opportunité professionnelle, un changement de vie, des ennuis de santé, ...).
3. Ce navire est racheté par un « terrien résident » qui souhaite acquérir un navire à bas coût pour une utilisation « récréative » ou pour être utilisé comme alternative à un logement terrestre. Le navire devient donc papeetisé.
4. Le « terrien résident » n'ayant pas les mêmes connaissances, les capacités ou même l'expérience pour entretenir lui-même le navire à l'économie se retrouve très vite devant un dilemme : continuer à entretenir un navire dont le coût d'entretien devient disproportionné par rapport à la valeur réelle du navire, ou bien laisser le navire se détériorer petit à petit en assumant tout juste le coût du stockage.
5. Très rapidement les travaux nécessaires à la remise en état du navire sont supérieurs à la valeur du navire.
6. C'est alors que la conversion s'opère puisque la valeur du navire devient NÉGATIVE.

En effet, puisqu'au-delà des travaux, le propriétaire résident va devoir à présent assumer le coût de déconstruction. Il essaye alors de se séparer et transmettre à tout prix cette « patate chaude », ou il l'abandonne tout simplement puisqu'il n'a pas les moyens d'en assumer le coût de déconstruction.

### Conséquences potentielles de la réduction à 24 mois de l'admission temporaire (mise à jour Juillet 2020)

Le **nouvel arrêté du 9 juillet 2020** visant à réduire la durée d'importation temporaire à 24 mois en limitant son renouvellement par une sortie du territoire supérieur à 6 mois, pourrait avoir un double effet à terme :

1. Faire fuir les navires à forte valeur des eaux polynésiennes (ceux ne souhaitant pas s'acquitter d'une taxe de 7%), et perdre sur le moyen terme les revenus générés par ceux-ci dans l'économie.
2. Faire papeetiser les navires à faible valeur et les sédentariser (faible montant de taxe d'importation = donc peu de revenus directs, et très peu de revenus indirects). On peut constater en effet plus loin dans l'étude que leur niveau de dépense est beaucoup plus faible et que leur impact sur l'économie est bien moindre.

*En conclusion, si cette mesure ne pourra réduire sensiblement le nombre de navires de passage sur le territoire qu'à partir de juillet 2022, elle va participer par ailleurs d'ici là et sur le long terme à augmenter et vieillir le parc des navires résidents.*

*En effet, tous les navires à faible valeur en fin d'importation temporaire actuelle (36 mois) dans l'incapacité de reprendre leur navigation sur de longues distances pour diverses raisons (techniques, de santé, professionnelles,...) se verront contraints de papeetiser et intégreront de façon définitive le parc des navires résidents jusqu'à leur conversion en épave. Ils risquent de plus d'occuper de façon désordonnée le domaine maritime puisque les infrastructures sont aujourd'hui d'ores et déjà saturées.*

## NIVEAUX DE REVENU ET PROFILS DE CONSOMMATION DES PLAISANCIERS

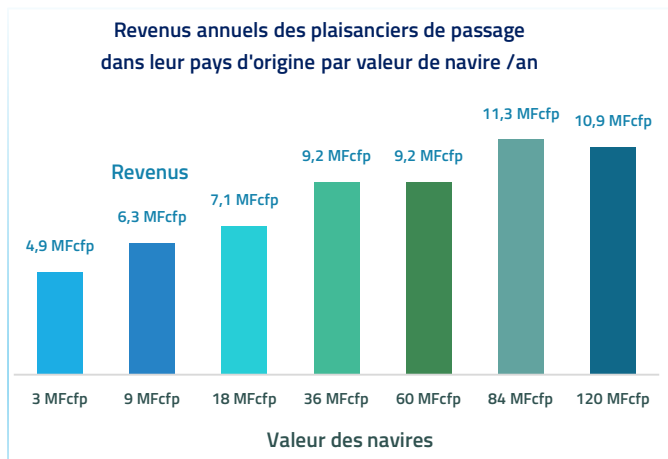
### Des niveaux et des sources de revenus différents.

Il est essentiel de connaître les différents profils des plaisanciers à travers leurs sources de revenus pour comprendre

leur mode de consommation. En effet, il existe plusieurs profils :

- Les plaisanciers « occasionnels » qui ont construit un projet à court ou moyen terme au travers d'une navigation qui généralement a une durée limitée dans le temps. Ils tirent leurs revenus d'un capital accumulé ou bien emprunté.

La durée de leur projet est directement lié à l'épuisement de ce capital. Ils vont donc avoir tendance à limiter au maximum leurs frais (vie quotidienne et maintenance) pour augmenter au maximum la durée de leur projet.



- Les plaisanciers « **au long cours** » qui ont généralement des revenus réguliers induits par une activité professionnelle qu'ils ont pu conserver et qu'ils peuvent gérer à distance.  
Mais également ceux qui retirent des revenus d'un patrimoine immobilier ou d'une forte épargne. Ils n'ont pas de durée limitée dans leur voyage ni de destination précise. Ils naviguent au gré du vent, des rencontres et de l'accueil qu'ils trouvent dans chaque destination, qui définira le temps qu'ils y resteront.  
Leur budget est donc un revenu mensuel fixe sur lequel ils ajustent leurs frais.  
Il est généralement plus confortable que celui des plaisanciers occasionnels, mais conserve une vision à long terme de leurs dépenses et ont une expérience de la gestion de la maintenance de leur navire.  
Il sont généralement les plus enclin à laisser leurs navires dans les infrastructures existantes (Marinas et ports à sec) pour stationner leur navire pendant leur absence. Ils sont en effet habitués à voyager également hors de leur navire, soit pour rentrer dans leur pays d'origine (famille et affaires), soit pour faire du tourisme « terrestre » traditionnel.
- Les plaisanciers « **aventureux** » qui se lancent dans un projet avec un capital réduit, une « **caisse de bord** » réduite pour démarrer, mais sans aucune véritable visibilité sur l'avenir. Ils disposent généralement de formation professionnelle leur permettant de trouver à peu près partout et pour quelque temps un emploi afin de refaire leur caisse de bord et de reprendre leur voyage.  
Ils possèdent généralement des petits navires à faible valeur qui demandent peu d'entretien de par leur conception et leurs équipements minimalistes. Ce sont malheureusement également des navires qui sont proches de leur fin de vie et qui ont un fort potentiel à devenir plus rapidement des épaves.
- Les plaisanciers « **résidents** » quant à eux sont le plus souvent salariés ou retraités en Polynésie, et utilisent leur navire pour le week-end et les vacances. Ils peuvent également utiliser leur navire comme hébergement pour ceux qui n'ont pas d'habitation à terre.  
Ils disposent la plupart du temps de places en marina ou corps-morts, seule option viable sur le long terme.  
Ils sont résidents polynésiens donc sont assujettis au même régime fiscal, aux mêmes taxes et impôts que les terriens.  
Ils se sont tous acquittés de la taxe d'importation de leur navire (27% jusqu'en 2014 et 7% depuis cette date)  
Ils ne bénéficient donc d'aucune exonération sur les pièces détachées et gasoil contrairement aux plaisanciers en transit (importation temporaire).

## DETAILS DES DEPENSES MENSUELLES DES PLAISANCIERS

### *Un niveau d'entretien vital du navire.*

Un plaisancier international vit et navigue sur son navire tout au long de l'année.

Il a l'habitude de se rendre dans des endroits reculés où il sait pertinemment qu'il ne pourra que très difficilement assurer la maintenance nécessaire de son navire.

Pour autant, il est vital pour sa sécurité et celle de sa famille que son navire soit parfaitement et régulièrement entretenu. Il ne peut donc pas se permettre de faire traîner des travaux de maintenance, car il est beaucoup plus en mouvement qu'un résident. Et plus un navire est en mouvement, plus il nécessite de la maintenance.

---

*Pour entretenir son navire, un plaisancier en transit dépense environ 90 000 xpf/mois (pièces et main d'œuvre)*

---

Il doit donc prévoir dans ses déplacements des « **escales techniques** », lieu où il trouvera 4 choses essentielles à l'entretien de son navire :

1. Un abri pour son navire



2. Des pièces pour remplacer celles usées ou cassées
3. Des prestataires techniques compétents pour effectuer les travaux
4. Une plateforme de fret efficace qui lui permettra de récupérer des pièces spécifiques rapidement afin de limiter



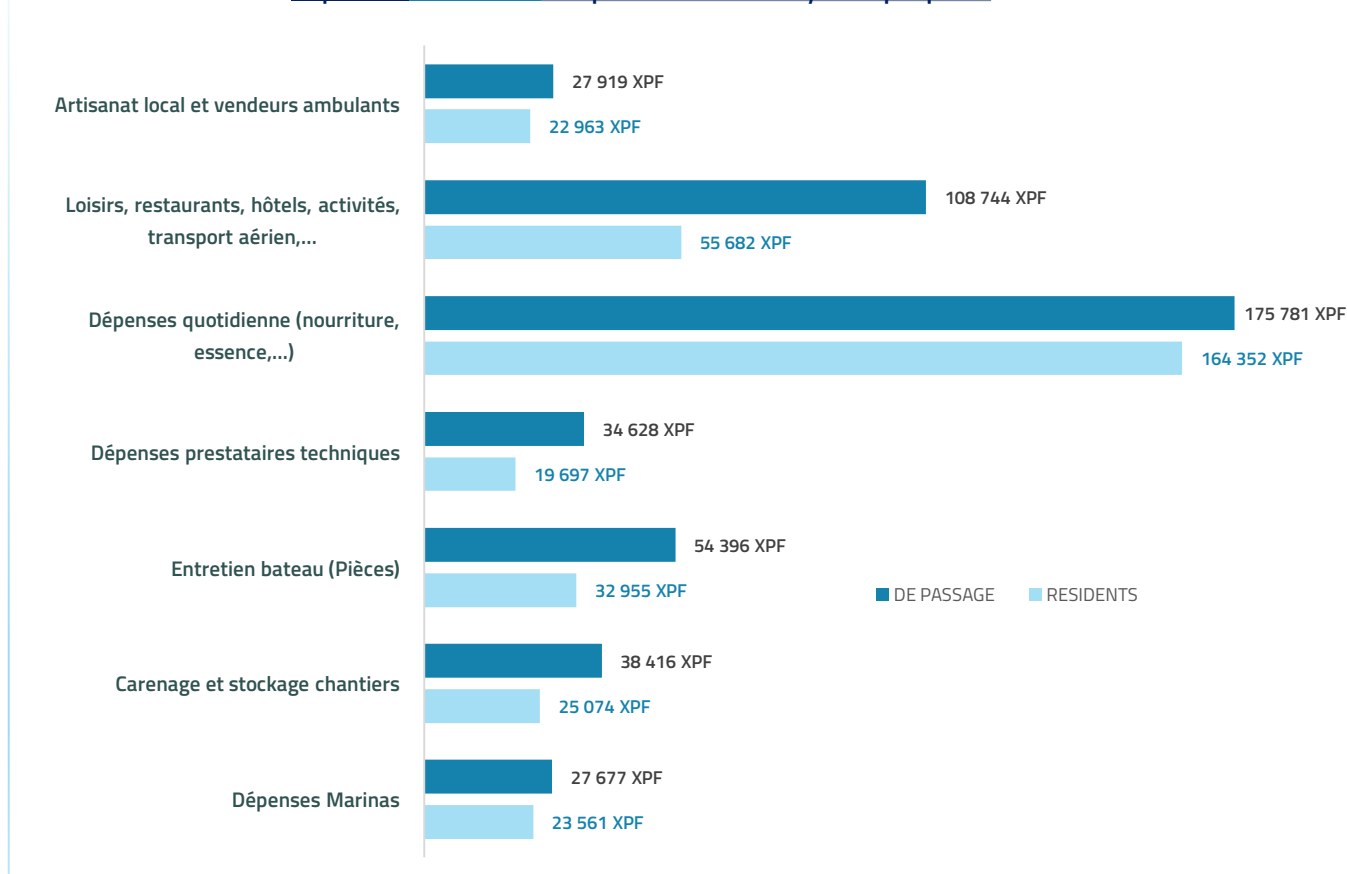
la durée de son escale technique.

Une escale technique étant redoutée car elle est synonyme de fortes dépenses et la durée est généralement inconnue puisque dépendante de multiples facteurs (réactivité des prestataires techniques, acheminement des pièces, disponibilité des infrastructures de levage et de stockage, ...)

On constate une différence dans le niveau des dépenses entre les plaisanciers résidents et de passage (touristes). Pour ce qui concerne l'entretien du navire, elle s'explique par le fait que l'entretien d'un navire est généralement proportionnel à la valeur d'un navire.

Le prix moyen d'un navire résident étant plus faible que celui des plaisanciers de passage, il est normal que le montant qu'ils dépensent dans l'entretien de leur navire soit inférieur.

### Dépenses mensuelles des plaisanciers en Polynésie par poste



### Des ressources essentielles pour les petits commerces et vendeurs ambulants dans les îles éloignées.

Un plaisancier résident a accès très facilement au système de grande distribution (notamment sur Tahiti) qui lui permet de consommer à moindre coût. Le plaisancier de passage pour sa part va consommer durant la plus grande partie de son voyage dans les îles éloignées au travers d'un circuit de très petite distribution dont il doit assumer le coût d'acheminement.

Pour cette même raison, il a plus facilement accès aux petits commerces de proximité et vendeurs ambulants de fruits /

légumes / poissons surtout dans les îles éloignées (dans lequel il dépense chaque mois autour de **28 000 xpf**), du fait de son seul moyen de déplacement : son annexe pour un accès à terre, et ses pieds une fois sur terre.

D'autre part, son mode de consommation met plus de temps à s'adapter au mode de consommation local qu'un résident. Il va donc dépenser plus puisqu'il va rechercher des produits qu'il connaît en rapport à son standard de consommation (produits le plus souvent importés avec des coûts élevés : comme les fruits et légumes au Tuamotu). C'est environ **440 000 xpf/mois** qu'un plaisancier de passage dépense en moyenne lors de son séjour en Polynésie (Nourriture, loisirs, hébergement, artisanat et vendeurs ambulants, marinas et entretien du navire)

---

### ***Un plaisancier en transit dépense en moyenne 440 000 xpf/mois pendant son séjour***

---

Le témoignage des commerçants sur Nuku Hiva sur Polynésie première est tout à fait éloquent sur cette ressource essentielle. ([\*Journal télévisé Polynésie première du 27 mai 2020\*](#))

D'autant que les Marquises bénéficient d'une « double saison » du fait de sa protection naturelle anticyclonique grâce à sa position proche de l'équateur.

Un premier flux de plaisanciers arrivant de Panama pour la haute saison « évrier à Juillet » et les plaisanciers désireux de passer une saison cyclonique supplémentaire en Polynésie souhaitant rejoindre un abri anticyclonique sûr.

Cela représente un vrai potentiel de développement pour cet archipel.

### ***Un vrai tourisme à part entière.***

En effet, on peut constater que son niveau de dépenses est extrêmement élevé dans les produits touristiques puisque **près d'1/3 de son budget** y est consacré.

Tout comme n'importe quel touriste, il voyage avant tout pour découvrir de nouveaux paysages et de nouvelles cultures. C'est donc tout naturellement qu'il va louer des voitures ou vélos dans les îles pour visiter par la terre, qu'il va consommer dans les restaurants, pratiquer toutes sortes d'activités auxquelles il n'a pas accès par la mer, utiliser les infrastructures hôtelières et Air Tahiti pour ses déplacements pour quitter et rejoindre son navire quand il est stocké à terre dans un chantier.

### ***Un générateur de tourisme « traditionnel » sur du long terme.***

Tout comme les résidents, il invite régulièrement durant son séjour en Polynésie sa famille ou ses amis à venir le rejoindre à son bord pour profiter et découvrir de la destination.

Il participe donc à faire venir des touristes par voie aérienne qui vont venir consommer sur place les produits touristiques que la Polynésie a développé pour le tourisme « traditionnel ».

---

### ***Un poste très important également pour lui, les loisirs dans lequel il investit comme un touriste traditionnel 108 000 xpf/mois.***

---

Le niveau de dépenses d'un plaisancier de passage ne peut pas être comparé à un touriste « traditionnel » car il est globalement de nature différente et ne se situe pas sur la même échelle de temps.

Un touriste « traditionnel » va concentrer sur 2 semaines toutes ses dépenses dans le transport aérien, l'hôtellerie et les produits de consommations touristiques.

Contrairement au touriste « traditionnel » qui fréquente en masse la Polynésie et qui va concentrer ses dépenses sur une durée très courte, le plaisancier va générer des revenus touristiques étalés sur toute la durée de son séjour qui varie

de quelques mois, pour ceux qui décident de reprendre leur route vers le Pacifique Sud-Ouest à plus de 3 ans. Les plaisanciers génèrent également une part non négligeable de revenus touristiques traditionnels provenant des gens (amis et famille) qui viennent profiter de leur localisation pour venir découvrir la destination. Ces personnes, acheminées par avion vont également consommer des produits touristiques (prestataires d'activités, hôtels, Air Tahiti ,...) et peuvent entrer dans le circuit traditionnel.

---

**Dépenses faites par les visiteurs de plaisanciers (amis ou famille) pour leur séjour : 275 000 xpf**

---

Le plaisancier de passage bien que consommant dans une bien plus petite mesure de l'hébergement, du transport aérien et des produits de consommations touristiques, va sur le long terme et de façon stable alimenter une autre économie. Cette partie intégrante de l'économie dite « bleue » possède un spectre bien plus large (puisqu'elle intéresse même les îles éloignées sans tourisme traditionnel) et durable car elle permet la création d'infrastructures dédiées génératrice d'emplois spécialisés dans une industrie totalement adaptée à un pays composé d'archipels insulaires positionnés sur les grandes routes de navigations maritimes.

## REVENU GLOBAL DE L'ÉCONOMIE DE LA PLAISANCE EN POLYNÉSIE :

### Chiffres clés des revenus pour la Polynésie

Toutes ces données compilées nous permettent d'extrapoler différents chiffres sur les ressources annuelles apportées par la plaisance par rapport au nombre de navires de passage et résidents recensés.

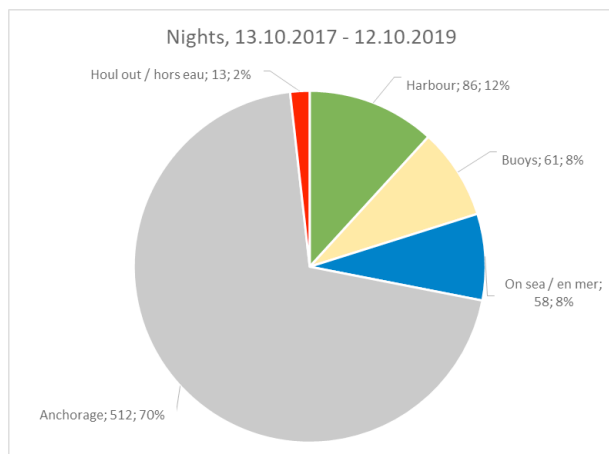
Le calcul prend en considération toutes les dépenses déclarées par les plaisanciers en transit, et uniquement les dépenses liées uniquement au navire pour les plaisanciers résidents (Chantiers, marinas, prestataires techniques).

<b>Chantiers de maintenance</b> (Carénage et stockage) .....	<b>466 MFcfp</b>
<b>Marinas</b> (corps-morts compris) .....	<b>362 MFcfp</b>
<b>Prestataires techniques liés à la maintenance</b> (Gréeurs, voiliers, frigoristes,...) .....	<b>406 MFcfp</b>
<b>Achats de pièces pour le navire</b> .....	<b>647 MFcfp</b>
<b>Infrastructures touristiques</b> (hôtellerie, transport aérien, activités) .....	<b>978 MFcfp</b>
<b>Revenus touristiques tiers</b> (par les visiteurs : famille, amis) .....	<b>329 MFcfp</b>
<b>Commerces</b> (Nourriture, essence, habillement, santé,...) .....	<b>1,58 Milliard Fcfp</b>
<b>Dont artisanat et vendeurs ambulants</b> (fruits, légumes, poissons) .....	<b>251 MFcfp</b>
<b>TOTAL : 4,77 Milliards de Fcfp</b>	

# VERS UNE RÉGULATION ADAPTÉE DES MOUILLAGES ?

## La plaisance = un équilibre subtil et précaire entre Marina / corps-morts / mouillage libre

Chaque plaisancier n'envisage l'acquisition d'un navire que parce qu'il lui offre la possibilité de naviguer et d'aller



mouiller librement dans des zones peu fréquentées.

La marina n'est qu'une étape de confort ou de maintenance dans un voyage ou bien un parking quand le navire n'est pas utilisé pour naviguer.

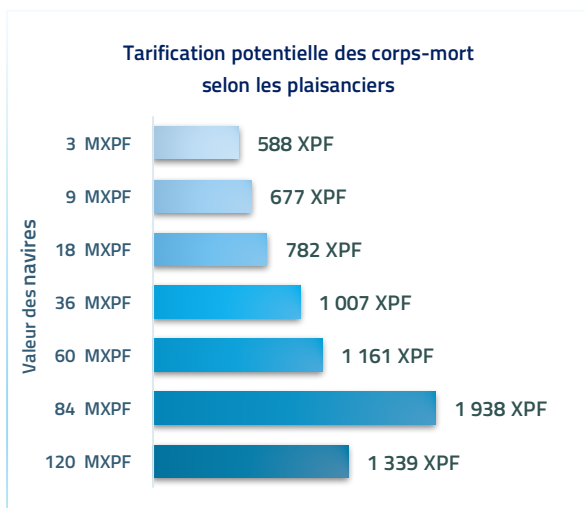
Les corps-morts ont vocation à équiper certaines zones très fréquentées ou à préserver des zones écologiquement fragiles.

En étudiant la répartition des nuitées d'un plaisancier en transit (source [Catamaran OLENA](#)), on se rend compte que l'essentiel de ses nuits se passe sur des mouillages libres (Anchorage - Sur ancre : 70% du temps).

La destination dans son entier ne vaut donc que si le rapport

entre mouillages libres et infrastructures est respectée. Une corrélation évidente existe entre cette offre de mouillages libres et le potentiel de remplissage d'une marina.

## Des corps-morts payants avec services dédiés dans les zones à forte densité de navires.



Beaucoup de commentaires de plaisanciers de passage demandent une augmentation de corps-morts dans les zones fréquentées, c'est-à-dire à proximité des escales techniques, comme peut l'être Tahiti.

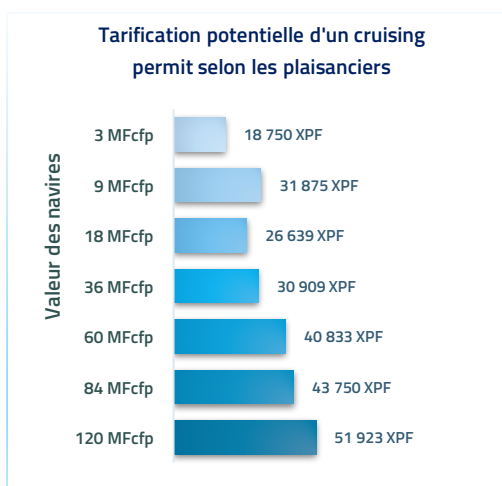
L'utilisation de corps-morts permet d'augmenter la densité de navires dans un même lieu. Ces installations doivent être accompagnées d'un accès à terre par un ponton sécurisé, ainsi que des services, comme un point d'eau, des containers poubelles.

Ces plaisanciers seraient favorables au paiement d'une redevance pour l'utilisation de ces corps-morts.

Il leur a été donc demandé quel montant ils seraient prêts à payer en moyenne pour un corps-mort par jour si ces services y étaient associés.

La moyenne pondérée par bateau est de **900xpf/jour**.

## Un « cruising permit » (permis de navigation) pour financer des corps-morts gratuits.



Les plaisanciers en transit expriment également la volonté de participer à l'installation de corps-morts gratuits dans des zones à vocation touristique dont le fond parsemé de corail présente un danger pour l'écologie ainsi que pour leur système d'ancrage (chaîne + ancre). Cette participation se ferait comme dans beaucoup d'autres pays sous forme de « **cruising permit** » (droit à la navigation).

Cette taxe est prélevée généralement par les autorités maritimes sur les plaisanciers de passage à l'entrée d'un territoire.

Elle est employée à la création d'installations dont les plaisanciers pourraient avoir besoin pendant leur séjour, à commencer par des corps-morts.

Ils ont été interrogés sur le niveau de tarif de *cruising permit* dont ils seraient prêts à s'acquitter annuellement.

# FREQUENTATION DES ARCHIPELS PAR LES PLAISANCIERS

## Des archipels largement délaissés

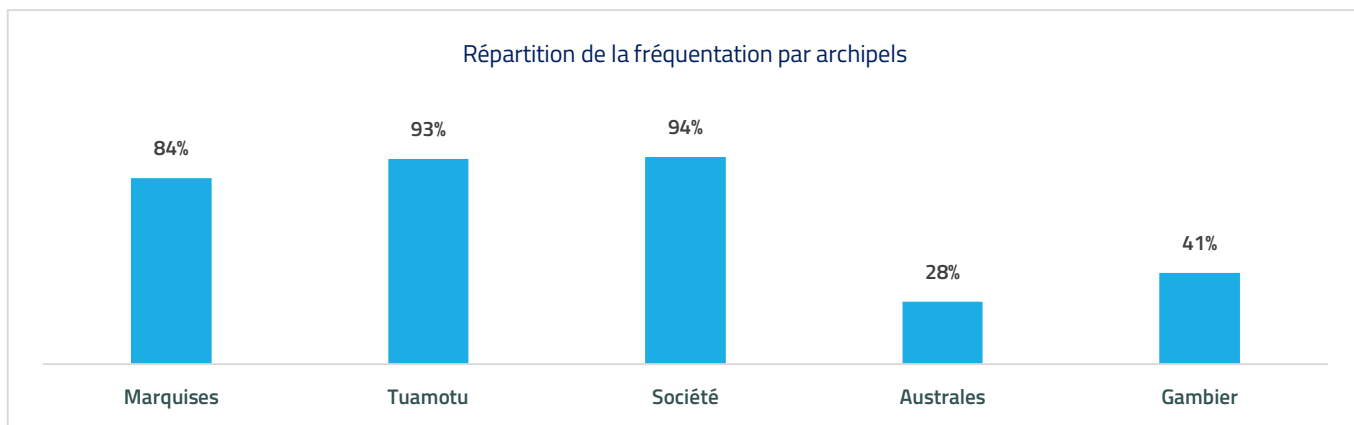
On constate une forte disparité de la fréquentation des archipels. Elle s'explique par différents facteurs d'ordre géographique :



1. **Les Marquises** se situant plus à l'est sont une des principales portes d'entrée en Polynésie. Tous les navires qui viennent de États-Unis, du Panama, du Mexique, de l'Équateur, des Galapagos arrivent pour la plupart aux Marquises et une petite partie font leur entrée **aux Îles Gambier**.

2. **Les Tuamotu** se trouvent sur un axe central entre les Marquises et les Gambier. C'est donc tout naturel que 93% de navires y séjournent avant de rejoindre Tahiti.

Répartition de la fréquentation par archipels



## NIVEAU DE SATISFACTION DE LA DESTINATION

*L'indice de satisfaction de la destination Polynésie pour les plaisanciers est globalement bon : 8/10*

L'accueil est également bon puisque noté **8/10**, même s'il est à noter que plus de **22% des plaisanciers interrogés déclarent avoir subi une agression ou un vol**.

Un **recueil de ces agressions et vols** a été mis en place récemment afin de définir plus précisément les circonstances et les zones qui intéressent ces phénomènes :

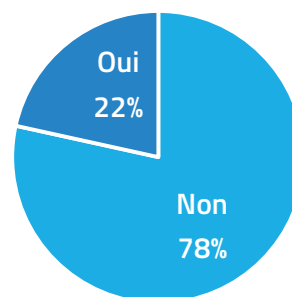
[https://docs.google.com/forms/d/1ZgIMj227VnKZNUj3dXCTMZeK9-g-i4czFz3\\_e2gekVO/prefill](https://docs.google.com/forms/d/1ZgIMj227VnKZNUj3dXCTMZeK9-g-i4czFz3_e2gekVO/prefill)

Une note moyenne de 5/10 a été exprimée pour ce qui concerne les infrastructures.

Tous les plaisanciers déplorent la qualité et le faible nombre des infrastructures et places disponibles dans les marinas.

*Exemple souvent repris : la marina de Papeete qui propose des tarifs de l'ordre de 145 000xpf/mois pour une place sur un ponton pour un catamaran de 46 pieds entre avril et octobre, et ce pour aucun service : pas d'extraction des eaux noires, pas de poubelle, pas de dispositif de récupération de batterie et huiles de vidange, pas d'internet, pas de douches ni même de toilettes depuis un an et demi.*

Agressions ou vols commis sur les plaisanciers durant leur séjour



## Comment améliorer l'accueil des plaisanciers en Polynésie ?

Il a été proposé aux navires interrogés la possibilité de s'exprimer sur leurs attentes en matière d'accueil et d'infrastructures afin que la Polynésie soit plus à même de répondre à leurs besoins.

Ci-dessous, les commentaires bruts effectués en fin de questionnaire.

I would like a clear information of pricing and availability in Anchorages and Marinas
No suggestion : we have loved FP hospitality, and spent most of our past nearly 2 years visiting outlying islands and atolls. We return to Tahiti mainly for administrative reasons, or boat haul out and major provisioning.
Please open the borders of this beautiful part of the world for all to enjoy and share peacefully.
Charge for bouys in Papeete
Our yacht stays in FP for now. Very happy to contribute and spend money to the benefit of the community. Would suggest that in some of the more frequented hot spots a booking system similar to Western Australia's Rottneest Island is developed and managed accordingly.
Access to water and trash disposal on outer islands including Moorea , sanitary disposal even at a fee to do so, dingy access to shore so as not upset local people's private areas. Bus service on islands more precisely timed so you know if one was due to come or not 🙄🙄🙄
Moorings available in Tuamotus especially for protecting coral. Mooring fees ok if moderate and well maintained and insured. Love FP!
Less big crewed charter catamarans operating from Raiatea, more friendly officials and custom people especially on Bora Bora, Raiatea and Papeete, less regulations for correct anchoring on sandy spots and no incompetent pressure to use non safe anchor bouyes which are privately owned, more polite and competent employees at the airport check in counters at departures
to many suggestions to mention - infrastructure - make receiving of parts easier -
Cruising fees should go directly to commune, moorings should be free and maintained to protect environment, correct anchoring should still be allowed (on sand, no damage to coral), public garbage bins should be made available
Création de vidéos de témoignages entre les plaisanciers et les professionnels dans le nautisme. Création d'un label « j'ai mes ressources grâce au nautisme »
Nous n'avons pas de problème à payer un cruising permit pour contribuer encore mieux à l'économie locale et ainsi être les bienvenus en tant que bateau en Polynésie... cela peut peut-être d'ailleurs aider à créer une sélection et éviter les stockages de bateaux vides...
Passed through in 2014... was very happy.... nothing to suggest

There are many boats and poor infrastructure to cope with the volume. While the yacht services that are available work very hard to assist cruisers, there's simply not the moorings, marinas and shore side support to deal with the numbers arriving.

Better information to boaters via officials. It is hard to know the rules.

We love this place but we don't want to be seeing as bad people, we would love less restricted areas to anchor in all the islands. Not everybody has lots money to spend, we don't want it to be a privilege ge for the rich and a struggle to the less fortunate like us.

Have not been here long enough to answer

Better dinghy docks, especially in Nuku Hiva..

friends and relatives that comes to visit us a few weeks per year, spend an average of \$2-3000usd per week/person, so my collateral economic impact of my sailboat being here is at least \$50-75000usd per year from visiting guest

Improved and increase number of moorings available as well as marina haul-out. Dry Stand boat storage desperately needed!!! I would have left during the COVID crisis if I could leave my boat (my home) on land.

The locals need to be more welcoming of foreign boats especially in the Society Islands and Fakarava

Please take these comments as issues to be considered for improvement. I loved French Polynesia in spite of the difficulties.

I do not support the attempt to have mandatory moorings (for a fee) in BoraBora. I see no reason that the shallow water anchoring in pure sand needs to be restricted. I can't see any environmental damage to anchoring in sand. There is no coral in huge sandy areas and these anchorages do not require paid for mooring field installations. It seems like a money grab to support the deep water anchorages where coral may be an issue. I might decide to skip an area (or islands and regions) that had mandatory mooring areas in the future

The Marquesas were over crowded. Anchorages were sometimes too full to safely anchor. You should consider a lottery for 1 year cruising permits. We had a bad experience with two marine haulout in FP. Technimarine damaged our boat and workmanship was very low quality in general. They lost or forgot to order basic key supplies which they claimed were there. It was the worst service in my 43 years as an offshore and costal cruiser. The Carte de Sejour was a nightmare, I did not receive my actual yellow card until 8 months after expiration. I had to receive two (2) Recespiece notes and communication by authorities was largely nonexistant and uninformed. I had to make multiple visits to the office in Taiohae. I had to sail from the Tuamotu to Nuku Hiva to pick my Carte de sejour up and it was not there. And this was after being told to pick it up there! . I then sailed to Tahiti where it was eventually 'found' in the office in Papeete! This was very hard on a sailor! Now that I think about it; I wonder if a potential 1-year Cruising Permit would be the same bureaucratic nightmare? Maybe that is a bad idea. Other than this .... We had the best time of our cruising life during our 6 months in the Tuamotu. Wonderful (absolutely fantastic) people, freedom of movement and incredible anchorages. Unbelievably beautiful. I am indebted to FP for allowing us to be there. Thank-you

Allowing long stay visas to be applied for in FP instead of making people fly back to home country.

Allowing long stay visa to completed in FP, instead of flying back to home country.

More clarity about the rules. I believe cruisers will respect reasonable rules if they are communicated respectfully in advance. The problems I see are all when locals claim some rule applies that cruisers have never heard of. Cruising takes serious planning, which is hard if the rules change arbitrarily - but if expectations are practical, consistent, agreed with all locals, and made clear before entry into FP, I believe compliance will be extremely high and authorities would be right to take a firm approach to violations.

People have been wonderful overall. The only limiting factor is that it's expensive here.

Pour la question suivante : "Accueil polynésien". Nous sommes arrivées en mars 2020 dans les Marquises à l'île Hiva-Oa. Ici, les gens après le confinement ont tous été accueillants, sympathiques avec nous. Il est impossible pour nous d'évaluer les autres archipels, car nous avons été confinés depuis notre arrivée. Il serait bien de subdiviser la question par archipels et non uniquement en 'Accueil polynésien global', car il y a beaucoup de mentalités différentes, selon les archipels. De cette façon vous auriez une meilleure analyse au sondage.

Facilities to dock the dinghy in Hiva Oa/Nuku Hiva/Tahiti, instead of competing with locals for a place. For the rest it is perfect! We come here because there is no real sail-tourist infrastructure. No moorings please where anchoring is possible! It is the sense of freedom why people come here. An annual sailing permit would be ok.

Tell the locals to chill!

It is a pity that one can't make reservations for a marina to leave your boat in Tahiti...(or that there is no room to make reservation there during high season). Also it is difficult to find out about fees/taxes at least in Gambier because the system is not well organized. We pay a garbage tax there, but only found out after we had been there 2 months. We have absolutely no problem paying it, but think it is better for local community & the cruisers if the communication around it will be better. Everyone normally goes to the gendarmerie- so it would be nice if they would tell you or give a Peter with the information. This would help in both sides to lower the irritation level. Another suggestion would be a cruising permit, but that leaves the risk that all the money stays in Tahiti & will not be divided among the different archipels... Add some yacht services in the Gambiers, like moorings, clubhouse with info, Internet, washing machines, atm.

1- Enforcing current laws for all (locals and cruisers) to prevent abuse would solve most issues and problems, before drawing up new regulations. For instance, huge overstays at limited time anchorages such as in Moorea, both for locals and cruisers, even commercial operators. Or speed limits rarely respected by locals

2- involve everyone in an open, transparent and inclusive process when issuing new regulations, unlike Bora Bora

3- Differentiate between sailors/cruisers and people living on a floating device. Abuse by the latter should not be borne by the former.

4- Increase the number and quality of marinas and quality moorings (must be checked and insured!) or restrict the length of stay or number of boats accepted in transit.

The unfortunate covid pandemics provides Polynesia with an opportunity to rethink and prepare for the future, in particular with regards to attracting sensible, quality and environmentally sensitive cruisers while providing for job opportunities in the local economy. Seize this opportunity, do not let it go to waste.

Investir dans les infrastructures portuaires avec défiscalisation, auditer les comptes du port autonome, stopper la stigmatisation, réfléchir à comment on est arrivé sur nos îles, Maururu



Je suis résident mais je ne vis pas à bord. J'utilise mon voilier que le Week-end et les vacances.

Dépôts des poubelles pour les bateaux à proximité des lieux de mouillages.

Que les politiques en place ouvrent les yeux et interviennent énergiquement pour faire cesser ces hostilités envers les plaisanciers qui, dans la majorité essayent de passer inaperçus. Dans la bande il y a toujours des idiots et forcément c'est de ceux-là que l'on se souvient. Je souhaiterais que chaque nouvelle l'adhésion à l'association soit parrainée par un membre adhérent, car certains ne méritent pas d'en faire partie de par leur comportement !

pendant le confinement aux îles sous le vent, certains ont circulé librement n'ayant rien à faire de la législation. C'est ceux-là, si peu nombreux qu'ils soient, entretiennent le malaise.

Pontons d'annexes surveillés (marre des vols permanents), sanctionner les "justiciers" locaux qui menacent et décident illégalement qui peut rester ou qui doit "dégager". Marre de se faire insulter et menacer de mort ou de dégradation sur les réseaux sociaux en toute impunité

Baisser prix des locations de véhicule (voiture : 5000/jour un peu cher)

L'accueil a tjrs été excellent jusqu'à l'arrivée du Covid et l'immobilisation de trop nombreux bateaux ne sachant plus où aller et qui a créé cette situation. Ceci a été déclencheur de tensions latentes émanant surtout des pêcheurs en potimarara Arué et Faaa

Ces tensions je l'espère vont s'éteindre avec le retour d'un espace navigable à Faaa.

Quant à Arué, une permission de mouiller pendant les deux mois ou les clubs de voile sont à l'arrêt serait préférable à l'interdiction totale, sauf sur les CM du Yatch club, qui sont pleins et installés illégalement à l'intérieur des bouées de navigation, qui elles même ont dû servir à une époque de balise de danger ( récif ) et transformées en verte et rouge, ce qui n'est pas normal pour un balisage d'un chenal..

Il serait dommage de vouloir enfermer les yachties dans les marinas ou sur des CM, il faut laisser l'esprit de liberté avec des mouillages libres, tout le monde n'a pas les moyens de payer 30 000 Cfp / jour à la marina centre-ville, ni d'être obligé de payer pour un CM non contrôlé et non assuré ( exemple du voilier à Bora Bora qui est parti avec le bout dans les décors!)

Quant au Cruising permit, après 30 ans de navigation, je ne peux conseiller que de le bannir.

Par contre une taxe à payer à l'entrée pour la gestion des poubelles pourrait être profitable au pays pour éviter de voir ces montagnes en plein air, comme à Taravao (interdit en Europe) et de permettre l'installation d'un incinérateur et du tri

Je pense que l'un des problèmes est que dans le terme plaisancier on met tout dans le même sac. Par exemple il y a deux ans sur le mouillage de Opunohu il y avait 3 "épaves de voiliers" qui étaient mouillées n'importe comment, il servait à faire du AIRBNB de location pour un propriétaire qui n'était absolument pas un marin, mais cela donnait une image des "marins " très mauvaise à toutes la population . Malheureusement ce phénomène s'est développe, sur d'autres îles ( Huahine exemple ) à chaque fois que je reviens en pf . Il y a un vrai problème qui abîme toutes les relations voiliers /population locale /voiliers marin.

Je n'ai pas répondu aux questions concernant les taxes et prix à payer pour services comme corps morts car je n'en ai pas idée. Si c'est associé à la possibilité de faire le plein d'eau sur le bateau, le montant peut être différent. Par ailleurs, je trouve illogique de payer une somme forfaitaire pour l'appro en eau, quel que soit le volume (ex: Raiatea). Beaucoup de services pourraient être proposés pour les visites des îles, transport à terre...

Ne pas faire de désinformation. L'accueil était bon avant que l'on parle à la TV/radio, de voiliers pollueurs qui ne paient rien nul part.

Plus d'infrastructures, port à sec pour désengorger les mouillages.

Des bouées payantes ne résoudre pas le problème du nombre de voilier et de l'impact sur le "paysage" si cher aux riverains.

De vraies explications dans les médias sur les réalités de la vie en voilier, il s'agit de ne pas laisser cette campagne anti plaisanciers , orchestrée par les pouvoirs publics et médiatiques, continuer à sens unique.

Merci

Informez davantage la population sur ce qui se passe sur un voilier, l'ignorance entraînant la bêtise

Organiser un service municipal dédié aux plaisanciers qui se chargerait de l'entretien des corps morts, de faire payer les taxes journalières, de s'assurer que le ramassage d'ordures est fait .etc.

Le problème des corps morts existants c'est qu'on n'est pas sûr qu'ils soient entretenus et que la confiance en ces corps morts est limitée

Dans les îles certaines baies se prêtent à accueillir les voiliers par leur situation géographique, parce qu'il existe déjà des structures qui travaillent avec les voiliers ,ces zones ,elles doivent être développées et utilisées intelligemment en concertation avec les riverains qui doivent trouver un intérêt à avoir ces bateaux devant chez eux pour pouvoir les accepter, il faut que la population soit concernée et impliquée dans des emplois par exemple. je pense à la baie de Haapu a tahaa...

On pourrait en dehors de ces zones limiter la durée des mouillages à 2 ou 3 nuits par exemple, les motus ne doivent être que des mouillages de passage

Bien insister auprès des municipalités que si elles organisent des réunions à ce sujet qu'elles s'entourent de personnes compétentes qui connaissent le milieu nautique et qui puisse répondre avec justesse aux questions que se posent les gens.

Pas facile de faire comprendre que nos voiliers polluent moins qu'une rivière en crue en saison des pluies.

Même si je suis globalement satisfait de l'accueil dans les marinas, je pense qu'il manque, particulièrement sur Tahiti, une infrastructure digne de ce nom.

Travailler sur les infrastructures d'accueil des plaisanciers

La situation des résidents et des touristes étrangers est très différente ... de même que le fait d'habiter à l'année sur un voilier ou non. Je n'habite pas sur mon voilier et l'utilise en weekend et vacances ... je paie mon emplacement en marina tous les mois, je travaille en Polynésie ( je suis né en Polynésie ) et paie des taxes comme tout le monde ... je me sens victime de la stigmatisation de ceux qui ne sont pas en Marina et ne paie pas leur emplacement... c'est fort regrettable.

L'accueil est très variable suivant les destinations. Nous ne fréquentons que les endroits où l'accueil est correct.

Améliorer les infrastructures dédiées aux plaisanciers. Informer la population sur la vie des personnes qui vivent sur leur bateau (un peu utopique à mon avis). Installer des corps morts dans les zones de mouillage, qui seront entretenus, ainsi que les services qui vont avec (poubelle, ponton... ). Former des personnes pour s'occuper de ça... tout cela paraît tellement utopique !

Que les polynésiens propose une gestion avec des corps morts et accès poubelles en payant environ 500xpf par jour. Ça crée de l'emploi et c'est plus juste pour tous.

Un bon réseau wifi, des transits avion un peu moins chers, et des légumes frais aux Tuamotu...

Installer des corps morts payant. Arrêter de discréditer les voiliers dans les médias locaux.

Guide de langues tahitienne et Marquisienne pour plaisanciers, (vocabulaire usuel et technique) guide par archipel des artisans et professionnels de la plaisance ou liés à la plaisance, ex: pieces détachées, informatique embarqué, fret, mécanique, gréement, corps mort.....

Accroître les capacités des Marina / mettre en place un contrôle des mouillages et faire payer les mouillage en augmentant les prix au fil des jours pour dissuadée ceux qui s'installent. Donner la priorité aux places à l'année aux bateaux Papeetisés .

Un port à sec avec traveler lift pour bateaux jusqu'à 25 pieds de largeur et 25 tonnes. Ce port devrait être d'une capacité d'au moins 250 bateaux... Ceci libérerait 200 corps morts à Taina car ceux qui partent à chaque année pour 3/5/6 mois ils auraient un endroit sécuritaire pour laisser leurs bateaux. Ce port à sec doit être le plus près possible des services et accastilleurs

Changer les 3 ans de séjour autorise en 1 an. Avoir une DPAM qui se souvient du "M" dans son intitulé. Avoir des ministres qui cessent de soutenir que les voiliers polluent. Avoir un gouvernement qui arrête de baisser sa culotte devant les tavanas incultes. Avoir une politique de communication gouvernementale moins inepte.

Installation de cuves à eaux noires

Que des gens malveillants et dont les objectifs sont encore non dévoilés arrêtent de stigmatiser les plaisancier en influençant de manière anormale une partie de la population polynésienne. Les Polynésiens ont de nature agréable et d'aucun ne les montent contre les voileux sous des prétextes ridicules. La grande majorité des plaisanciers aiment beaucoup aider les Polynésiens dans leur vie quotidienne et l'estime réciproque doit être qui en découle doit être préservée par tous les moyens.

Mettre en adéquation la loi polynésienne de 2014 permettant de rester 3 ans avec les structures et infrastructures d'accueil (ports, marinas, corps morts, etc.)

Arrivé en 2012 en Polynésie sur mon voilier (Feeling 416 DI), J'ai pu naviguer avec ma compagne sur toute la Polynésie. En 2013 j'ai "papeetisé "le bateau (21 000 euros) j'ai passé 2 années sans problème dans la petite marina de Paea avec les pêcheurs. De 2015 à 2019 je travaillais sur Tahaa (Educ Nationale) et j'ai donc amarré mon bateau sur un mouillage perso (3 ancras) au fond de la baie de Haaméné, après l'accord des pêcheurs du voisinage, louant une petite maison en bord de baie. Malgré la réputation de Tahaa, nous étions plutôt bien intégrés. J'ai malheureusement été cambriolé sur ce mouillage avec le monocoque (beaucoup de charter se font cambriolé à Haamene). J'ai vu avec le temps que nous n'étions pas toujours les bienvenus lorsque nous mouillions autour de Tahaa ou Bora ou Raiatea. Nous étions pourtant très bien acceptés sur la commune, et j'ai fait découvrir la navigation à mes élèves du CETAD de Tahaa, autant sur le monocoque que sur le catamaran (acquis en 2017 chez TYC). Et ils ont plutôt apprécié.

En 7 années, nous avons visité tous les archipels en bateau ou avion, mouillage ou pension/hôtel. Nous avons accueilli tous les ans au moins 6 personnes de la famille ou amis qui ont eux-mêmes visité les différentes îles. Donc les plaisanciers, navigateurs ou résidents, participent pleinement aux ressources financières de la Polynésie.

Nous avons quitté Tahaa en septembre 2019 pour Kourou en Guyane. Le monocoque et le catamaran ont changé de propriétaire, mais sont restés en Polynésie. Et je peux vous dire qu'ici, en Guyane, la plaisance et les touristes seraient plutôt les bienvenus, malgré le peu d'infrastructure pour accueillir les voiliers. Il y a cependant peu de passage, car il faut accepter le vert de la forêt contre le bleu turquoise du lagon.

J'espère que les Polynésiens comprendront que les plaisanciers ne viennent pas voler le lagon, et qu'il y a suffisamment de place pour vivre en harmonie.

Un ami Polynésien me disait : La Terre ne nous appartient pas, nous appartenons à la Terre. On pourrait dire de même pour la Mer.

Bon courage à vous pour la suite et bon vent.

J'ai résidé à bord de mon voilier pendant 3 ans aux Marquises : accueil parfait! je suis venu via les Tuamotu à Tahiti: suite à plainte du riverain devant chez qui je mouillais (juste à 100m au Sud de Taina - c'était bondé ailleurs) la police m'a obligé à partir sous peine d'amende. Devant cet accueil, j'ai quitté Tahiti pour un an à Raiatea et les îles sous le vent avant de rentrer en métropole. Le slogan publicitaire de la Polynésie "Tahiti et ses Îles" est très exact de mon point de vue : la vie et l'accueil à Tahiti est horrible, mais dans les îles c'est proche du paradis (surtout aux Marquises!)

Depuis je suis avec beaucoup intérêt vos actions: Je vous encourage de tout cœur et vous remercie pour ce que vous faites ! Je rediffuse vos infos (pas toujours édifiantes !) aux amis qui me questionnent sur la préparation de leur départ.

Je suis au corps mort marina depuis 2016 bateau acheté ici et je loue 13000 xpf/ mois le corps mort a taina , je suis très content, seul bémol, la peur que mon corps mort lâche et que mon bateau aille taper d'autres, comme j'ai déjà vu . Après je suis prêt à payer le double si la marina garantissait ses corps mort et les sanitaires plus propre.  
je gagne dans les 240 000 par mois, plus de 80% est dépensé en Polynésie ...

Éduquer les populations locales, pour leur montrer que l'on ne pollue pas. Que les baleines les requins et tous les poissons font caca dans la mer, que c'est totalement naturel, et que cela constitue un apport de nourriture pour la faune. On paie très cher « le Pipi caca c'est sale » de l'éducation donnée aux enfants. Et c'est là le premier problème pour les gens qui ne veulent pas de nous, ce fantasme du « ils vont chier partout, c'est dégoûtant » ...

Ensuite le minimum serait un grand nombre de zones bien définies de mouillage, pour éviter les grandes concentrations, avec à terre des « dinghy docks » pour les îles de la société. Et laisser la liberté de mouillage ailleurs tout en installant des corps morts en grand nombre dans les zones sensibles

Que le gouvernement et la presse expliquent mieux qui sont les gens des voiliers a la population locale : des touristes qui achètent des produits locaux, s'arrêtent ici pour des réparations et font travailler du monde, et sont en général très bien informés sur la protection de l'environnement et font très attention.

S'il s'agit de limiter le nombre d'entrée annuel de voilier sur le territoire. Que la sélection ne se fasse pas par le biais d'une taxe de séjour ou sur des corps morts obligatoires. L'accès à la Polynésie ne doit pas être réservé aux plaisanciers tirelire.

Éviter que la presse ne diffusé de fausses croyances sur les voiliers, qu'ils sont sales et peu respectueux de l'environnement

Je ne suis pas contre le fait de payer, si un service existe bien. Nous sommes trop souvent montrés du doigt alors que nous sommes souvent exemplaires sur la consommation raisonnée.

Plus de corps morts

Plus de corps morts dans beaucoup d'endroits afin d'éviter les dégâts occasionnés par les mouillages.

Faire que les Polynésiens ne nous considèrent plus comme des parasites ou des gueux

Développer les infrastructures notamment accès a terre, accès à l'eau, gestion des déchets et pompe pour citerne eau noire.

Il faudrait une politique plus claire et des infrastructures dans certains endroits

Il serait intéressant que des journées "voiliers ouverts" soient organisées afin de faire découvrir à la population locale notre mode de vie sur nos voiliers. Il y a une grande méconnaissance de la vie à bord ; inviter des polynésiens à venir partager notre mode de vie durant une demi-journée chaque mois autour d'un repas partagé permettrait de mieux nous faire connaître. Une communication autour d'un tel événement serait véritablement un plus. Nombre de voiliers seraient partants pour ce type d'opération.

Avoir des infrastructures pour les plaisanciers (surtout traitement des eaux noires qui a l'air d'être une plainte fréquente des riverains), avoir une DPAM qui calme les réactions agressives et négatives des riverains au lieu de les accepter, casser les stéréotypes négatifs poussés par les politiques, suivi pénal pour actes de violence de la part des autorités locales (maires ou autres), suivi pénal au cas par cas pour les plaisanciers en infraction (plutôt que nouvelles règles pénalisant tous les plaisanciers), encourager la communication avec les riverains sur l'apport de la plaisance pour les polynésiens (merci de faire ce sondage)

Partout où les gens convergent en bateau il n'y a pas d'affichage accessible et bien en vue (un simple panneau d'information) "ce qui est permis", "ce qui ne l'est pas", "ce que doit faire le plaisancier", "ce qu'il doit respecter", "à qui il doit s'adresser"... Pour ce que nous avons pu voir ce n'est pas le cas, et en particulier les endroits très fréquentés. Je sais bien que les plaisanciers sont très connectés et qu'il existe une information sur divers sites, une charte, etc., Mais un affichage sous une forme accueillante, une véritable RELATION-COMPRÉHENSION entre "gens d'ici" et plaisanciers pourrait s'établir sans ambiguïté, une sorte de "contrat moral" en filigrane. Le déficit d'information laisse trop de place aux "interprétations" où aux "appropriations" puis aux "accusations" et on a bien trop longtemps laissé pourrir la situation... Énorme problème que celui des mouillages payants qui induisent des exigences de part et d'autre sans service aucun ou des corps morts payants sans garanties ... Il semble intéressant de maintenir la gratuité qui responsabilise uniquement le plaisancier et bien sûr de favoriser les échanges avec les gens du cru.

Augmenter les capacités d'accueil : bouées pour quelques nuits et marinas au ponton ou à sec pour séjours longs. Dans d'avantage d'îles et à des tarifs raisonnables...!!!

On ne peut pas autoriser aux navigateurs de rester 3 ans en Polynésie et restreindre les zones de mouillage. C'est incohérent ! Le cas d'Arue est inacceptable !

Que le gouvernement en est réellement envie ou alors s'il y a un problème de places, peut-être faut-il revoir les 3 ans d'autorisation de rester pour un voilier car beaucoup d'étrangers posent leur voilier pour rentrer chez eux pour un moment et cela participe à l'engorgement général. Effectivement, pour avoir accès aux services de la marina quand on est à l'ancre, dans les autres pays visités il y a ce qu'on appelle "un contrat annexe" avec une petite redevance. Ça paraît normal. Je pense qu'il va être difficile de lutter contre ce racisme anti-voilier (mais pas que...) de la population. Je vous souhaite bon courage dans vos actions ! Pour notre part, nous ne conseillerons pas la Polynésie en destination pour naviguer dans le Pacifique, un passage obligatoire, c'est sûr, mais y rester le moins longtemps possible.

Infrastructures d'accueils

Quid des Assurance des bouées obligatoires ???

Multiplier les installations de mouillage sur corps morts contre une petite participation et si nécessaire dans les zones les plus fréquentées une limitation des durées de séjour sur un mouillage unique.  
Favoriser le développement de services aux plaisanciers : épicerie flottante, surveillance et entretien des bateaux en stationnement longue durée sur corps morts ou mouillage forain.

Laisser les voiliers libres, dire qu'ils polluent fait doucement rigoler quand on sait que les eaux usées des riverains, hôtels

...vont à la mer !...
Prévoir clairement une taxe pour les ordures. Limiter le nombre de bateaux soit en revenant à un séjour d'un an soit en limitant strictement à 3 ans, sans possibilité de revenir avant 6 mois.
Plus de Marina et de corps mors qui légaliseraient les stationnements des voiliers. Faire émerger des lieux de regroupement/accueil à terre « bar-wifi-laverie-bibliothèque ».
Améliorer l'accès à terre proche des mouillages (ponton annexe, poubelles)
Plus de corps mort autour des îles. Payant obligatoirement. Réservation par internet d'avance. Un air b5b de la plaisance location de corps mort. Ainsi nous préservons nos fonds marins, trouvons facilement le moyen de jeter nos déchets et créons de l'emploi...
Valoriser l'impact économique et le faible impact écologique de la petite plaisance auprès des locaux qui ont de plus en plus une fausse mauvaise image de nous...
More shipchandlers
Des pontons d'accès à terre, des marinas, des zones de stockages à terre, du wifi qui marche sur les mouillages dans les îles, des zones de bouées pas chères, des points d'eau, ... : l'accueil normal de la plaisance ....
Création d'une marina et d'un carénage
Plus de discussions et d'informations entre la situation des micronias des mers et celle des locaux. Nous sommes souvent stigmatisés à tort pour cacher des intérêts politiques.
FP is in my opinion one of the best cruising destination in the Pacific vs Tonga and Fiji. Ok to pay for real services (we took a mooring ball which broke in Fakarava North)
Je n'ai pas rempli la rubrique sur les vols parce que j'ai déposé une plainte à la gendarmerie... restée sans réponse après près d'un an. Mais je suis disposé à faire tout le nécessaire qui pourrait vous aider.
Two-way communication, e.g. via an Liason-Officer: A) Official Infos in english concerning infrastructure and rules in FP. B) Noticing the needs of cruisers and developing solutions together (e.g.: safe dinghydocks; safe maintained moorings; enough space in marinas/haul-outs; ...)
Better infrastructure. More marinas and services for sailors..
Stop trying to overcharge or we will simply find an island which behaves and welcomes us
Must respect all,,people, nature,place were you live.because god is in all that it is god. B. Espinosa
Better control and maybe fine or disposal of abandoned boats here. Boats that are here to sail the islands and spend money on them is confused with boats that is left to rot in the lagoon

Every yacht arriving should leave a deposit to the country on arrival. If the boat is abandoned the government can sell the boat and use the income to the community. If the boat is worthless, the government can use the deposit to dispose the boat if needed so. Finally Insurance should be obligatory for environmental damages P. S. There was no question about how much we spent on papeetization. But it was usd15 000.

Plus de Marinas, plus de services, moins de monopoles et donc meilleures compétitivités.

Règlement d'une taxe de navigation + frais de Marina + frais de corps morts ou de mouillage ... Cela fait beaucoup !

Pour la bouée : 10 dollar Max .

Mes réponses sur l'accueil est à interpréter AVANT la crise sanitaire actuelle.

Certains polynésiens sont très hostile envers les plaisanciers .

J'ai entendu qu'a Hiva Oa ils ont élaboré un petit drapeau qui indique qu'on a fait la quarantaine et qu'on est « clean » .

Je trouve ça plutôt un bon idée . Surtout qu'avec le déconfinement on va passer de la hystérie à la psychose

Cordialement

Better dinghy docks. Also, we would stay longer if we would not have to "temporary leave" or "import" the boat. What is the purpose of that? You want people to leave within 3 years? And if you leave one year after importing the boat, you don't get money back? So staying 4 years is no option? Better and fair would be to pay an annual "contribution" like a cruising permit.

Stop the enforced use of moorings in Bora Bora. We experienced incorrect information and intimidating threats to get the police to be fined. The promise to pick up waste was never fulfilled. And the moorings do not even have insurance. Because of this experience we don't ever want to get back to Bora Bora, but we will need to go there to check out. It would also be good if the abandoned boats in Tahiti would be removed.

We are a cruising couple that put his our boat in FP and fly in and out of Tahiti on 3 month visas to go explore the archipelagos. We have a mooring in taravao where we store our boat when we are not on board. When in FP we try to get to the pitcher islands and explore as much as possible. We hope to leave next June and head east.

It is my belief that a 3 year cruising permit is too long and is resulting in many of the problems cruisers are facing in French Polynesia. Due to French Polynesia's perfect location, as far as cyclones are concerned it enables boats to sit here for years. From my experience the boats that stay in FP for long periods of time (3 years and often longer) are the boats that sit at anchor for very long periods of time without moving. This giving the local population cause to think they are emptying their holding tanks inside the lagoon (Which they often are) and making them think of us as squatters, rather than cruisers actively moving around and exploring their beautiful country.

On the other hand, boats I have met that are only staying in FP for 1 or 2 years spend more time moving around the archipelago spreading their money and not spending so long too at anchor in one location. With the exception of doing extensive repairs which we often get hauled out for.

Suggest that you may want to have cruisers pre-purchase a cruising permit before sailing to FP. If you do this you can limit/control the number of yachts coming and therefore ensure less damage to coral etc as well as making sure enough marina berths & moorings are available. No permit then no entry into FP.

More moorings would be great - maybe even with an app to show what moorings were available and where. If a cruising permit allowed use of public moorings we would be happy to pay for the ability to use these.

More dingy docks....

<p>All the actions being taken by AVP seem very useful. Some additional suggestions:          Better organization and clarity about services being provided, eg. Mooring points. Some boats seem abandoned and take up space. Better dinghy docks, even if we need to pay for the service.</p>
<p>Open flights this summer</p>
<p>Plus de services aux plaisanciers hors Tahiti</p>
<p>Le manque d'information au sujet des plaisanciers est la source de bien des problèmes.</p>
<p>Help the High Commissioner see that those that abide by the rules are a benefit to their economy. Encourage cruisers to accept that they have to pay something to enjoy the environment</p>
<p>We love it here and it's hard to suggest improvements. If we had to pick something it would be car hire is very expensive and the buses are a bit infrequent.</p>
<p>None</p>
<p>It would be nice if people didn't ONLY see us as a source of money. In South America (where we've been cruising for the past ten years) cruisers are welcomed because the people are proud of their country and want to share it with us. We are also appreciated for the skills and knowledge that we bring. Being viewed simply as someone to fleece is not pleasant.</p>
<p>Remove anchoring restrictions.</p>
<p>Better dinghy dock facilities.</p>
<p>Nope. Its is heaven please don't change.</p>
<p>Make sure ALL BOATS ARE IN GOOD CONDITION. LIMIT AMOUNT OF TIME AT ANCHOR IF BOATS DO NOT HAVE PEOPLE ON THEM. TOO MANY EMPTY BOATS LEFT ON ANCHOR.</p>
<p>No, just please allow us the freedom to continue to visit your beautiful country.</p>
<p>We are thankful that the government and people of French Polynesia allowed us entry during this crisis. Comments online by some people, however, make us wary of our safety. We hope that they can understand the good in having us visit.</p>
<p>We need more places to access by dinghy downtown near the marine stores. What about the money spent by our guests who fly in and stay in hotels and spend more than us on art and carvings?</p>
<p>It would be good to have showers, laundry facilities, and trash service provided in the marina.</p>
<p>Clear and consistent information about anchorages and services. Policing of locals with boats so their behavior doesn't reflect badly on transient cruisers.</p>
<p>A clear declaration that cruisers are welcome. At present, we are receiving mixed messages from the government. I would like to add that we have had 14 people visit us during our 2 years in PF. Our friends and family who visited spend a lot of</p>



money here and some even cruised on the Paul Gauguin. We estimate that we and our friends who visited here have spent between \$200,000 and \$220,000 in the past two years.

Provide more anchoring/mooring/marina spaces at a reasonable cost so stay can be longer.

increase options for disposing of garbage (a small fee would be acceptable). Additional moorings

Cruisers should keep in mind that we are visiting a very remote place with cultural and environmental sensitivities that may be very different than those that we are accustomed to in our travels. Respect for those sensitivities is 100% crucial, we are visiting their home. Would you wear your muddy boots as you walked through someone else's house? Or be happy about it if someone did the same through yours?

Better internet in the Marquesas and Tuamotus. Streamline visa process. Charge us a trash fee and provide dumpsters so locals don't think we are using facilities without paying.

Responsible cruisers realize they are guests; lately we have been treated like intruders. It would be helpful to establish a forum for monthly dialog between the local and cruising communities. There is a great deal of skill/talent in the cruising community that could be of great benefit to locals if there was a way to harvest it!

More and better maintained moorings

More anchorage space is needed near Papeete.

More high quality (inspected annually) moorings. Trash removal is highly desirable - I thought the Bora Bora moorings were great (with trash service) and I had no problems paying the \$100+ per week. Mobile pump out service is highly desirable in all anchorages we stay for a week or more (Nuka Hiva, Fakarava, Rangiroa, Bora Bora) The Papeete marina was also nice - mobile pump out would have been a bonus.

Sailboat Owner lying Puerto Vallarta--I would sail again to FP and spend at least a year if VISA was a manageable process, it is not now at all. I would LOVE to come back, and can afford to but the VISA app is too complex. I would pay up to \$500 for a three year VISA to come back and spend funds to maintain a Bristol Condition cutter Sailboat. My heart remains in the Marquesas. Bella Sirena has Spectra water maker.

Oui! Suggestions are to allow trash disposal & dinghy access to shore meanwhile allow payment for trash & dinghy access at maerie in the island in question. Provide pump out facilities in papeete area, Viare & raiatea Marina regions- we would be willing to pay for these. As far as welcome- locals are extremely friendly- but the officials are very unwelcoming: calling us dangerous & visual pollution & promising to eliminate anchorages (even places clearly marked on charts as harbors) & Unsatisfactory or non existent moorings... Also helpful would be an increase in boatyards/or their capacity would definitely make cruisers more welcome as well by providing a safe place to leave boat when needed.

More moorings in Tuamotus and Marquesas.

More well maintained moorings

Make visas renewable within French Polynesia.

Continued and increased support from agencies to encourage and promote visiting yachts

More training for outer island gendarmes on cruiser check-in procedure. Agents have been very helpful. Our experience dates from two visits in 2014 and 2016. Conditions may be different now.

Let the locals know of the significant value that cruisers bring to the French Polynesia economy

Maintain the moorings so we can trust them - then I would happily pay to use them.

There were not too many opportunities for us to spend money on boat services. We would have stayed in marinas more often if they were available. We loved supporting the infrastructure of small places, buying what we could from locals in Marquesas and Tuamotus. We did a huge provisioning run in Tahiti and Bora Bora. We dined out a lot. Paid for dive trips. When friends flew in to visit us we spent more nights out, more money on local activities.

Moorings throughout the South Pacific are much more plentiful than they are in French Polynesia. In Tonga and Fiji we stayed on mooring balls a lot. It's better for the environment.

In all of our circumnavigation, French Polynesia has the worst cell phone service we ever experienced. Very slow and expensive.

The visa process is terrible. Please make it possible to arrive and extend without all the paperwork.

no

Definitely need more marinas if you wish to continue to attract sailors who spend a lot of money in your country. Marinas of good quality attract good quality yachts - yachts that spend money. Poorly maintained mooring balls in a rocky anchorage will not attract yachts that spend money. Ever.

More options for shore access (dinghy docks) and more trash bin access. Pump out facilities for emptying holding tanks, so as not to have to sail outside the reef to dump the tank.

Required mooring balls MUST be properly maintained and frequently inspected!

More secure moorings that are frequently checked to protect the reefs.

It was uncomfortable at times. We felt as if we were not welcome and other times locals were overly friendly. Heard many stories... Sad that cruisers have contributed to not being welcome.

We would love to pay to use moorings instead of anchoring, but the moorings need to be in good repair and even insured by the government so that cruisers can feel confident leaving their homes on the moorings.

We've appreciated the ability to make large boat-related purchases duty-free, but simplifying that process would be great! Haul-out has been prohibitively expensive for us here, a more affordable option would be attractive.

We believe that a cruising permit in the US\$300 annually ball park would be a great idea. Even more so, if the proceeds of said permit in some part went to local governments in the islands, earmarked for such services as trash, water, dingy landing and such. If local people could see that cruisers were helping to fund services they use and helping to keep FP the beautiful and amazing place it is, they would be all the more receptive towards having us. I also think that a higher priced permit (for all boats, even French and EU) would help to keep out some of the derelict boats that are such an eyesore. The permits could even help fund the removal and destruction of some of these boats.

Recognize that cruising in FP has an impact on the environment and local communities. Mitigate those impacts by following best boating practices, respect locals, and pay for services you use (e.g., trash disposal/water/mooring fees/etc.). And enjoy!

Allocate sufficient anchorage areas for cruising boats.

Consistency among islands with regards to treatment of cruisers, for example, garbage disposal, shore access, mooring fees and maintenance, etc.

For cruisers, it's really hard to know the rules of where to anchor, what fees to pay, etc. A more centralized website with all the information, in English and French, would be helpful. Rules that are not enforced become optional and don't get followed by many boaters. Also we believe a yearly cruising fee should be assessed and used to improve services for cruising yachts like garbage disposal and shore access.

Make a Polynesian director of the AVP! The French attitude is giving cruisers a bad name, and turning people against us. Be more like the Polynesians, and it will be easier! Give a booklet to cruisers arriving in Marquesas about local customs and culture.

Two main problems:

- 1) Damage of corals because of anchoring
- 2) No sufficient and safe dingy docks in certain places

Near villages in the Tuamotu and for instance at Fakarava South pass, where there is no sandy bottom but where there are corals, good moorings should be placed AND well maintained to protect the coral. But NOT in places where it's perfectly possible to anchor (sand and mud). To have mooring everywhere would spoil the feeling of the adventure and freedom, that's not why we sailed such a long distance!!!

Dinghy docks are a problem in some places, that really should be worked on. Many dinghies break (I know multiple in Nuku Hiva for instance) because there's no suitable place and there's very often not enough space. Shouldn't be hard to have floating dinghy docks in places where that's needed.

How to do the payment? I think it's better to have to pay one amount per year/season than per night on a mooring because it's way easier like that and leaves less room to go wrong (people who don't pay, go hide and anchor instead, don't have cash, the collecting person not being honest, etc etc). Simply pay when you arrive/prolong your stay and free use of the available moorings.

What's the reason for boats to now can stay for 3 years and not as long as they want? The country has to realize that the longer boats stay, the more they spend. Boats coming from Panama and other places, have their boats stocked up with stuff that is expensive here and that will last quite a while!! They all have fresh antifouling, not much work to do on their boat. It's easy to go for a few (1-2) years without much maintenance. After that, more maintenance will come. More money will be spent the longer a boat stays.

Arrêter la prohibition des boissons alcoolisées.

Cesser de considérer les plaisanciers comme des pollueurs, ce qui est inexact.

Prix anormalement trop élevés

Résident en PF et habitant à terre, je n'ai pas répondu à plusieurs réponses. Il ne faut pas oublier non plus l'apport "touristique" des compagnies de charter.

Happy to pay for services such as trash removal or waste water pump outs as we do in other countries.

We have had our boat in FP for over 9 years. It would be great to be able to get an extended visa for an extra 30-60 days without the current long-stay visa process. Mostly we stay in the Tuamotus so we have a good experience and system for our needs.

Très peu de zone de débarquement pour les annexes, également difficultés pour trouver des containers à poubelles

Etant donné l'état actuel des infrastructures d'accueil des plaisanciers en Polynésie, et si un effort important ne peut pas être fait pour les augmenter (soit pour des raisons financières, soit par refus systématique des habitants), il faudrait revenir sur l'autorisation de séjour de 3 ans. En effet, celle-ci génère un afflux considérable de voiliers qui peuvent même en reprendre pour 3 années en faisant un simple aller-retour aux îles Cook; voire rester ainsi indéfiniment. Or, ces voiliers n'ont bien souvent pas d'autre ressource que de rester au mouillage ce qui énerve énormément les locaux.

Par ailleurs, il faudrait s'organiser pour prélever un droit de navigation à l'arrivée en Polynésie pour tous les bateaux arrivant de l'extérieur. Cette rentrée d'argent permettrait de proposer des modalités d'accueil décentes (poubelles, pontons pour annexes - voire douches- à minima dans les mouillages principaux). Tous les "tourdumondistes" ont l'habitude de payer ce genre de taxes dans les différents pays qu'ils visitent et trouveraient tout à fait normal de s'en acquitter. En fait, c'est l'équivalent d'une taxe de séjour.

Recognize we are not cruise ships and do not pose a threat. Charge for moorings a small amount rather than be hostile as some mayors are. Educate on the money spent. Aim to spread the money around - perhaps a reasonable fee for cruising each archipelago rather than just one fee for FP - as long as it goes to the local community and for trash collection etc.

We are supportive of a monthly or annual fee being introduced and / or requirement to move anchorages after maybe 7 days. This will assist in dealing with the wrecks that create an anchoring hazard and also local perception of our contribution to the economy.

Vessels should not be left unattended on anchor. We would like to see affordable mooring balls (properly maintained) and marina space for those that need to fly overseas.

Less immigration and customs barriers.

Please, no changes to current situation. Changes cause confusions for everyone.

Trouver le moyen légal pour que les plaisanciers aient le droit de vote au même titre que n'importe lequel des citoyens de la communauté Européenne et vous n'aurez plus lors des campagnes électorales des candidats et militants intelligents des candidats qui tapent sur les voileux pour rassembler largement un électorat impossible de rassembler plus facilement qu'en tapant sur ceux qu'ils ne craignent pas puisqu'ils ne votent pas. Faire changer les mentalités ne passe pas par l'affirmation de vérités contre la désinformation, en Polynésie c'est le nombre de vote que vous représentez par commune qui pèse plus pour un élu que la somme d'argent que vous dépensez ailleurs que dessous sa table. Par exemple avec une adresse de domiciliation à Punaauia de tout les voileux arrivés dans une année électorale, des procurations et une consigne de vote unique, les voileux auront leur propre Maire...et ce ne sera que justice.

Oui-provide facilities like trash disposal & payment methods (pay at maerie on island in question) for trash & pumpout (at least in Tahiti & Moorea) facilities. When we must be paying for moorings- we would require some kind of certificate of annual inspection to assure us about the safety/suitability of their condition.

Augmenter le nombre des corps-morts.

Better police protection of boats at Papeete Marina. There are many break-ins and nothing much seems to be done about it.

Customs agent in Fatu Hiva. Also, better haul out facilities and marinas!

95% of the people are very friendly and kind. I just wish that the small minority of tahitians that don't like us did not have such a loud voice and be responsible for the very damaging televised coverage of their hatred. I try to ignore this small group and look at the good nature of the 95%

I would also like to ask the local people not to throw so much trash and plastic into the lagoon. I am tired of cleaning the place of plastic bottles. It doesn't matter how many bottles I collect to put in the garbage, they just keep coming.

I would also like to pay for the rubbish service. i am tired of having to fight everywhere about the trash deposit.

I am sure you are well informed about all of the above subjects.

The local people in FP are very friendly. The government (Moorea, Tahiti) is against sailors, even so we are currently the only tourists. BoraBora has a very good system for 10\$ /week for mooring/garbage.

Also the Tuamotus for garbage 10\$ 1.st week and 5 \$ following weeks. Moorea who wants to limit stay of boats to 24hr and hence get rid of garbage lacks common sense. Mind you the garbage is packing material from the local shops in FP as the locals generate it too. Excellent is the gas supply with the local FRP 5 kg gas tanks available on every petrol station

plus de marina , plus de corps morts

The local people in FP are very friendly. The government (Moorea, Tahiti) is against sailors, even so we are currently the only tourists. BoraBora has a very good system for 10\$ /week for mooring/garbage.

Also the Tuamotus for garbage 10\$ 1.st week and 5 \$ following weeks. Moorea who wants to limit stay of boats to 24hr and hence get rid of garbage lacks common sense. Mind you the garbage is packing material from the local shops in FP as the locals generate it too. Excellent is the gas supply with the local FRP 5 kg gas tanks available on every petrol station

Don't treat us like a cruise ship!

## AUTRES DONNEES :

### Nationalités des plaisanciers

