



Papeete, le 19 SEP. 2025

Le président

à

Monsieur Moetai BROTHERRSON
Président de la Polynésie française

n° 2025-324

Par porteur avec accusé de réception

REÇU LE 19 SEP. 2025



Objet : notification des observations définitives et de sa réponse relatives au contrôle des comptes et de la gestion de la collectivité de la Polynésie française au titre de la politique des transports terrestres.

Pièce jointe : un rapport d'observations définitives.

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint le rapport comportant les observations définitives de la juridiction sur la gestion de la collectivité de la Polynésie française au titre de la politique des transports terrestres pour les exercices 2020 et suivants ainsi que la réponse que vous y avez apportée.

Je vous rappelle que ce document revêt un caractère confidentiel qu'il vous appartient de protéger. Il conviendra de le transmettre au Président de l'assemblée de la Polynésie française en vue de son inscription à l'ordre du jour de la plus proche réunion de cette assemblée délibérante, au cours de laquelle il donnera lieu à débat.

Conformément à l'article R.272-111 du code des juridictions financières, le rapport d'observations définitives auquel est jointe la réponse reçue peut être rendu public par la chambre territoriale des comptes dès la tenue de la première réunion de l'assemblée délibérante suivant sa réception par la collectivité et, au plus tard, dans un délai de deux mois suivant celle-ci.

Enfin je vous précise qu'en application des dispositions de l'article R. 272-112 du code précité, le rapport d'observations et la réponse jointe sont transmis au haut-commissaire de la République ainsi qu'au directeur local des finances publiques de la Polynésie française.

Jean-Luc LE MERCIER
Conseiller référendaire
à la Cour des Comptes



RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES ET SA RÉPONSE

POLITIQUE DES TRANSPORTS TERRESTRES (COLLECTIVITÉ DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE)

Exercices 2020 et suivants

Le présent document, qui a fait l'objet d'une contradiction avec les destinataires concernés, a été délibéré par la chambre le 6 août 2025.

BP 331 - 98713 PAPEETE TAHITI - Téléphone : 40 50 97 10 - Télécopie : 40 50 97 19

Email : polynesiefrancaise@crtc.ccomptes.fr

■ www.ccomptes.fr

TABLE DES MATIÈRES

SYNTHÈSE.....	5
<i>PARAU PU'ŌHURA'A.....</i>	7
RECOMMANDATIONS.....	9
PROCEDURE.....	10
INTRODUCTION.....	11
1 LA DEFINITION PROGRESSIVE D'UNE POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE.....	13
1.1 Le schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables de l'île de Tahiti	13
1.1.1 Un plan d'actions visant à refonder le réseau de transport en commun régulier	13
1.1.2 L'intégration des principes du schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables à la réglementation	15
1.1.3 La prise en compte des enjeux liés à l'inclusion des populations isolées et à l'accessibilité des transports en commun	15
1.1.3.1 L'inclusion des populations isolées.....	16
1.1.3.2 L'accessibilité des transports en commun	16
1.1.4 L'intégration de la mobilité dans d'autres politiques sectorielles.....	19
1.2 La récente adoption du plan climat 2030 et de la programmation pluriannuelle de l'énergie 2022-2030.....	20
1.2.1 La programmation pluriannuelle de l'énergie 2022-2030.....	20
1.2.2 Le plan climat 2030 de la Polynésie française	21
1.2.3 Une mise en œuvre nécessaire des actions tendant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre issues du secteur des transports	22
1.3 L'absence de politique d'électrification du parc automobile au vu des spécificités	23
1.3.1 Les orientations fixées par la Polynésie française.....	23
1.3.2 L'encadrement du déploiement des infrastructures de recharge de véhicules électriques	25
1.3.3 Les mesures incitatives à l'achat de véhicules hybrides et électriques.....	25
1.3.3.1 Les avantages fiscaux applicables aux véhicules hybrides et électriques.....	25
1.3.3.2 La prime à la voiture propre	27
1.3.4 Une faible électrification du parc automobile	27
1.3.5 L'incidence de la mobilité électrique sur la puissance appelée et la production d'électricité	30

2 LE CADRE D'INTERVENTION DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS TERRESTRES.....	32
2.1 Une gouvernance en matière de transports terrestres restant à organiser.....	32
2.1.1 Une compétence de la Polynésie française en matière de transports en commun limitée aux liaisons intercommunales	32
2.1.2 Une compétence de principe de la Polynésie française en matière de transport scolaire terrestre	32
2.1.3 La coordination de l'action des autorités organisatrices de la mobilité.....	33
2.2 Le financement de la politique des transports terrestres	34
2.2.1 Le financement du transport régulier de voyageurs et du transport scolaire terrestre	34
2.2.1.1 Le transport régulier de voyageurs	34
2.2.1.2 Le transport scolaire terrestre	35
2.2.2 Les mesures visant à réduire le coût du transport	36
2.2.3 Les investissements au titre de la politique des transports terrestres	38
2.2.4 Le financement d'actions par l'ADEME	41
2.3 L'exercice de ses missions par la direction des transports terrestres	41
2.3.1 La réorganisation de la direction des transports terrestres	42
2.3.1.1 Un renforcement des effectifs de la direction des transports terrestres pour accompagner le développement de la politique de mobilité durable	42
2.3.1.2 Une modernisation du service rendu à l'utilisateur.....	42
2.3.2 La mission de régulation des professionnels du transport non régulier de personnes.....	43
2.3.2.1 Les autorisations et licences délivrées.....	43
2.3.2.2 Les contrôles techniques et qualité des véhicules utilisés pour les activités règlementées.....	45
2.3.2.3 L'absence d'établissement des plans des services routiers prévus par la réglementation.....	45
2.3.3 La mise en œuvre de la politique de sécurité routière.....	46
3 LES PERSPECTIVES ET LES DÉFIS DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS TERRESTRES.....	49
3.1 L'engagement d'un ensemble de mesures visant à réduire la congestion routière ainsi qu'à diminuer les émissions de gaz à effet de serre issues du secteur des transports routiers	49
3.1.1 L'aménagement du réseau routier	49
3.1.2 L'aménagement de voiries pour favoriser les transports en commun : la création de voies réservées, préalable au projet de transport en commun en site propre	50
3.1.3 L'objectif de lisser les pics de congestion en étalant le flux de circulation : la modification des rythmes des établissements scolaires	51
3.1.4 La mise en œuvre récente de nouvelles mesures tendant au développement d'une mobilité alternative au véhicule individuel.....	53
3.1.4.1 Le développement d'une plateforme polynésienne de covoiturage.....	53
3.1.4.2 Le développement de l'accessibilité pour les modes de déplacement doux	54

3.1.5 L'incidence de la réalisation des voies réservées au transport collectif et des pistes cyclables sur l'offre de stationnement	55
3.1.6 La mobilité des agents de la Polynésie française	56
3.2 Une difficile évaluation des résultats obtenus depuis l'adoption du schéma directeur des transports collectifs	57
3.2.1 L'absence de suivi formalisé du schéma directeur des transports collectifs adopté en 2017	57
3.2.2 La faiblesse des données relatives à la connaissance des déplacements	58
3.2.3 Un suivi des actions à assurer dans le cadre du schéma directeur révisé des transports collectifs et déplacements durables	59
3.3 La nécessité de renforcer certaines composantes de la politique des transports terrestres.....	61
3.3.1 L'absence de suivi des polluants atmosphériques liés au transport routier	61
3.3.2 La mise en œuvre de leviers d'actions fiscaux : la révision du fonds de régulation du prix des hydrocarbures	62
3.3.3 Une congestion routière qui ne pourra être réduite sans des mesures d'aménagement à long terme du territoire	64
ANNEXES.....	67
Annexe n° 1. Liste des abréviations	68
Annexe n° 2. Liste des personnes rencontrées et/ou contactées	69
Annexe n° 3. Tableau de suivi de la mise en œuvre des recommandations du précédent rapport de la chambre	70
Annexe n° 4. Tableau récapitulatif des recommandations proposées et de leur mise en œuvre au cours de la procédure du contrôle des comptes et de gestion du présent rapport.....	71
Annexe n° 5. Plan d'actions détaillé du schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables de l'île de Tahiti.....	72
Annexe n° 6. Réponse de M. Moetai Brotherson, Président de la Polynésie française.....	74

SYNTHÈSE

La chambre territoriale des comptes de la Polynésie française a procédé au contrôle de la politique des transports terrestres de la Polynésie française à compter de l'exercice 2020.

L'île de Tahiti, qui compte 191 532 habitants sur les 278 786 habitants de l'ensemble de la Polynésie française, fait face à une congestion routière chronique, conséquence directe d'une urbanisation concentrée et d'un modèle de développement basé sur la voiture individuelle. L'aire urbaine de Papeete concentre 70 % de l'emploi et la majorité des services publics, entraînant environ 530 000 déplacements quotidiens dont 94 % sont liés à cette zone. Le taux d'équipement automobile y est très élevé (plus de 80 % des ménages possèdent au moins une voiture), générant un trafic saturant le réseau routier, notamment aux heures de pointe le matin et le soir en période scolaire, dans un contexte d'augmentation constante du besoin de déplacement causé par l'augmentation du prix du foncier, qui induit une augmentation des constructions dans le secteur de la Presqu'île (Tahiti Iti) où le prix du foncier est plus abordable.

De nombreux enjeux entourent la politique des transports terrestres menée par la Polynésie française : diminution de la congestion routière, développement économique et social durable du territoire, sécurité routière, réduction par deux des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030 mais aussi réduction de la dépendance énergétique de la Polynésie française.

Adopté en 2017, le schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables de l'île de Tahiti ambitionne de transformer la mobilité à Tahiti à l'horizon 2035. L'objectif principal est d'obtenir un report modal vers les transports en commun, avec à terme la création d'une ligne de transport en commun en site propre reliant Arue à Punaauia, ainsi que de développer les modes dits actifs de déplacement (marche et vélo). Le schéma directeur intègre aussi des mesures sur la desserte des quartiers et l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. La mise en accessibilité du réseau de transport en commun est toutefois encore très partielle, justifiant un suivi particulier sur ce point.

Ces orientations doivent s'articuler avec le plan climat 2030, adopté en 2024, qui fixe un objectif particulièrement ambitieux de réduction de 50 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030, lequel nécessite, afin d'assurer un pilotage effectif, de mesurer précisément l'incidence des actions entreprises sur l'évolution des émissions du secteur des transports, qui est le principal contributeur d'émissions territoriales de gaz à effet de serre en Polynésie française. Le développement en Polynésie française du recours aux véhicules électriques est toutefois contraint par un mix énergétique encore fortement carboné puisqu'en 2023, 70,5 % de l'électricité produite est issue d'énergies fossiles. À court terme, les gains environnementaux de l'électromobilité sont donc limités et les véhicules hybrides apparaissent plus pertinents. Dans ce contexte, les exonérations fiscales accordées pour l'achat de véhicules neufs électriques ou hybrides, dont le montant total s'est élevé à environ 8,5 MdF CFP sur la période examinée, ont été récemment recentrées sur les modèles de faible puissance.

S'agissant de la mise en œuvre de la politique des transports terrestres, la gouvernance nécessaire au développement d'une politique de mobilité répondant aux besoins de la population et aux différents enjeux précités doit être davantage organisée puisque les communes ont la qualité d'autorité organisatrice de la mobilité à l'intérieur de leur territoire tandis que le Pays a compétence pour les liaisons intercommunales et le transport scolaire. Si

l'absence de coordination entre les différents niveaux freine la mise en œuvre d'une stratégie globale, un projet d'arrêté est toutefois en cours d'élaboration afin d'en définir les modalités. Sur le plan financier, outre les exonérations fiscales consenties pour l'achat de véhicules hybrides ou électriques neufs et la détaxe de gazole accordée aux exploitants de transport régulier ou scolaire, pour un montant de 626,9 MF CFP sur la période, le Pays consacre presque 2 MdF CFP par an au financement du transport terrestre régulier et scolaire.

Par ailleurs, malgré des campagnes de prévention, les indicateurs de sécurité routière restent préoccupants, avec une hausse des accidents et des décès, notamment chez les usagers de deux-roues. Un plan pluriannuel de sécurité routière est en cours d'élaboration pour essayer d'inverser cette tendance. Ces actions apparaissent devoir être complétées par une identification précise des zones accidentogènes sur les îles de Tahiti et Moorea.

Jusqu'en 2023, la mise en œuvre du schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables de l'île de Tahiti a été principalement effectuée sous le prisme du suivi de la délégation de service public de transport régulier et scolaire de Tahiti. Elle est désormais initiée par une stratégie globale, accompagnée d'un renforcement des effectifs de la direction des transports terrestres, avec un ensemble de mesures concernant à la fois des aménagements routiers mais aussi le développement d'un ensemble de solutions de mobilité. Ces dernières visent à créer une alternative à l'utilisation de la voiture individuelle, telles que le covoiturage et le développement des mobilités dites actives, parallèlement aux efforts déployés pour renforcer l'attractivité des transports en commun, encore faiblement utilisés. Néanmoins, le manque de données précises sur les flux et les parts modales de déplacement ainsi que sur le nombre de véhicules en circulation limite le pilotage et l'évaluation des actions menées.

Certaines composantes de la politique des transports terrestres peuvent par ailleurs être renforcées. Alors que l'incidence sur la santé des polluants contenus dans l'air extérieur est bien établie, il n'existe aucune réglementation, ni aucune définition des modalités de surveillance des polluants atmosphériques liés au transport routier en zone urbaine.

En outre, l'augmentation continue du nombre de véhicules en circulation accentue encore la pression sur le réseau routier, sous-dimensionné par rapport au parc automobile. Face à ce constat ainsi qu'à celui d'une progression de la consommation de carburant dans le secteur des transports, le Pays doit notamment réaliser une évaluation du Fonds de régulation des prix des hydrocarbures, lequel, en maintenant artificiellement des prix de carburant bas, a un effet dissuasif sur le développement de solutions alternatives au déplacement en voiture particulière. Il représente au demeurant un coût important pour le budget général, d'environ 13,3 Mds F CFP entre 2022 et 2024. La révision de ce dispositif, dont la mise en œuvre peut être progressive pour tenir compte de l'incidence sur le pouvoir d'achat et du rythme de développement des solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle, doit être initiée à brève échéance et s'inscrire plus largement dans une réflexion globale sur le financement de la transition énergétique.

L'ensemble des actions engagées depuis 2024 doit s'accompagner de mesures d'aménagement à long terme du territoire, afin de réduire les flux liés à la zone urbaine de Papeete, mesures sans lesquelles il est peu probable que la congestion routière puisse être significativement réduite.

La chambre a formulé huit recommandations.

Seule cette version fait foi.

PARAU PU'ŌHURA'A

Ua hi'opo'a te Pū hi'opo'ara'a faufa'a no Porinetia Farani i te poritita no te utara'a no Porinetia Farani mai te matahiti 2020 i te pae fa'anava'ira'a faufa'a, te fauta'a o te utara'a, te aravihi e te vai atu ra.

Te 'ite nei te motu no Tahiti, tei 'ī roa i te 'oire e 'ati a'e ia Pape'ete, i te maumaura'a tamau o te purumu. Ua riro teie huru tupura'a ei fa'ahope'ara'a no te hō'ē fa'ahora'a i te pae no te tupura'a i niu hia i ni'a i te fa'a'ohipa - rahi – ra'a i te mau pere'o tata'itahi, tei turu hia e te hō'ē fa'ito rahi o te mau pere'o e vai ra i te fare (hau atu i te 80% o te mau 'utuāfare) e te ateara'a e rahi noa atura i te mau vahi fa'a'eara'a, no te mara'ara'a o te moni ho'o o te fenua.

Te horo'a ra te 'ōpuara'a rahi no te utara'a i te huira'atira e te mau tere tāmāu e rave hia i te matahiti 2017 i te tupura'a o te faura'o fa'auta huira'atira, ma te fā e hāmani i te hō'ē rēni faura'o utara'a huira'atira i ni'a i tona iho reni i rotopu i te 'oire no Arue e no Puna'auia, e te ha'amaura'a i te mau tere ato'a (na raro, na ni'a i te pere'o ta'ata'ahi). Ua ta'ai hia teie 'ōpuara'a i te fa'ahora'a o te 'ahuāra'i no 2030, o te horo'a ra i te hō'ē tapa'o e titau rahi ra e fa'aiti mai i te mau vi'ivi'i mata'i e tapo'i ra i te fenua nei i ni'a i te 50%. Noa atu ē o te tuha'a o te faura'o te tumu matamua o te mau vi'ivi'i e tapo'i ra i te fenua nei i Porinetia Farani, ua tā'oti'a hia te tupura'a o te mau pere'o 'ito mā e ua hau atu i te 70% o te uira e hamani hia ra no roto mai ia i te mori 'arahu.

No te ha'amoura'a i te ture no te 'utara'a i te fenua nei, ua 'ite hia te erera'a i te fa'a'aura'a i rotopū i te mau 'oire, o te fa'anaho nei i te utara'a ta'ata i roto i to ratou tuha'a fenua, e te Hau Fenua, o te ti'a mana no te fa'anaho i te mau fa'a'utara'a i te mau ta'ata e te mau fare ha'api'ira'a. Aita i maoro a'e nei, ua vauvau hia te hō'ē fa'a'uera'a mana i mua i te Apo'ora'a fa'atere hau no te fa'atiti'aifaro i teie huru tupura'a.

I te pae no te moni, te horo'a hia ra te mau ha'apaera'a i te mau tute no te ho'o mai i te mau pere'o 'ito mā parau hia « hybride » aore ra uira (8,5 miria CFP i te roara'a o te tau) e tae noatu i te hō'ē fa'a'orera'a i te mau tute i ni'a i te mori no te mau faura'o (627 mirioni CFP) e horo'a hia ra, are'a te Hau Fenua ra, te ha'amāu'a nei ia oia fatata e 2 miria CFP i te matahiti hō'ē no te fa'autara'a no te mau fare ha'api'ira'a e te faura'o fa'auta ta'ata. Ta'a'ē noa atu i te reira, te tāmāu nei te 'Āfata tāmāu tute moni mori (13,3 miria CFP i rotopū i te matahiti 2022 e te matahiti 2024) i te moni ho'o ha'iha'i. Te ha'aparuparu nei teie rave'a i te mau rave'a monora'a i te pere'o o te ta'ata tata'itahi, are'a te mara'ara'a tāmāu o te nūmera o te mau pere'o i ni'a i te purumu, e ha'amara'a ia te reira i te fa'ateimahara'a i ni'a i te mau purumu, o tei fa'aiti ra i te mau poromu ia au i te rahira'a o te mau pere'o uira.

Mai te matahiti 2024 mai ā, ua rave hia te tahi mau 'ohipa no te fa'atupu i te mau rave'a monora'a i te pere'o uira fa'a'ohipa tata'itahi hia: te haapāpūra'a i te hi'ora'a i ni'a i te mau pere'o mata'eina'a, te mau ha'amaita'ira'a i ni'a i te purumu e te haerera'a na ni'a i te pere'o ta'ata'ahi e na raro. No te fa'anaho maita'i i te mau 'ohipa huru rau i roto i te tuha'a faura'o, e ti'a i te fenua ia ha'apāpū e te vai ra tana te mau ha'amaramaramara'a tano no ni'a i te tere e te mau pere'o uira.

Ua riro noa te pādurura'a i te hui'a'atira i ni'a i te purumu ei mana'ona'ora'a, no te mau pere'o piti hui'a ihoa rā, ia te mara'ara'a o te mau 'ati e te mau pohe. Te fa'a'ine'ine hia ra te hō'ē fa'anahora'a no te pādurura'a i te mau 'ati purumu e rave rahi matahiti te maoro no te tāmata i te tau'i i te terera'a, tera rā, e mea titau hia te hō'ē fa'a'itera'a maita'i a'e i te mau vahi 'ati rahi.

Hau atu, noa atu e ua ha'amau – maita'i - hia te fa'ahope'ara'a o te mau vi'ivi'i taero i roto i te mata'i i rapae'au, aita e fa'aturera'a aore ra e fa'ata'ara'a e mea na fea te mau tao'a vi'ivi'i o te mata'i i ta'ai hia i te faura'o purumu i roto i te mau 'oire e hi'opo'a hia ei.

E ti'a i te mau 'ohipa ato'a tei rave hia no te patu i te fenua mai te matahiti 2024 mai ā ia ape'e hia e te mau fa'anahora'a pāpū no te hō'ē tau roa, no te fa'aiti i te mau terera'a pere'o e tu'ati hia i te tuha'a 'oire no Pape'été. Mai te mea ē, aita teie mau fa'anahora'a, e mea iti te pāpū'a e topa te fa'ito maumaura'a poromu.

E va'u poro'i ta te Pū i horo'a.

RECOMMANDATIONS

Recommandation n° 1. : À la suite de l'adoption du schéma de mise en accessibilité du réseau de transport en commun de l'île de Tahiti d'ici à 2026, établir un rapport annuel de mise en accessibilité du réseau.

Recommandation n° 2. : Effectuer, dès 2026, un suivi annuel de l'incidence des actions menées en matière de transports terrestres sur l'évolution des émissions de gaz à effet de serre du secteur, intégrant l'estimation de leur coût afin d'en mesurer l'efficacité.

Recommandation n° 3. : Adopter, d'ici à 2026, un arrêté visant à organiser la gouvernance des mobilités.

Recommandation n° 4. : Procéder, dès 2025, à l'identification des lieux de concentration d'accidents sur les îles de Tahiti et Moorea, pour mettre en place à compter de 2026 toute mesure adaptée à ces zones accidentogènes, telles que signalisations ou aménagements routiers.

Recommandation n° 5. : Procéder, dès 2026, à une étude globale de l'évolution des parts modales de déplacement.

Recommandation n° 6. : À compter de l'adoption prochaine de la révision du schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables, assurer un suivi annuel formalisé de la mise en œuvre des actions inscrites au schéma.

Recommandation n° 7. : Adopter, dès 2026, une réglementation relative à la qualité de l'air, fixant notamment les normes de qualité de l'air ainsi que les modalités de surveillance et d'information du public.

Recommandation n° 8. : Réaliser une évaluation des mécanismes de soutien aux prix des hydrocarbures visant à adopter, dès 2026, le projet de révision du Fonds de régulation du prix des hydrocarbures inscrit au plan climat.

PROCEDURE

La chambre territoriale des comptes de la Polynésie française a inscrit à son programme 2025 le contrôle relatif à la politique des transports terrestres de la Polynésie française, en application des dispositions de l'article LO. 272-12 du code des juridictions financières, pour la période de 2020 à la période la plus récente.

L'ordonnateur en fonctions depuis le 12 mai 2023, M. Moetai Brotherson, Président de la Polynésie française, ainsi que M. Edouard Fritch, Président de la Polynésie française du 12 septembre 2014 au 12 mai 2023, ont été informés de l'ouverture du contrôle par lettre du Président de la chambre territoriale des comptes de la Polynésie française en date du 7 février 2025. M. Brotherson en a accusé réception le jour même et M. Fritch le 11 février 2025.

L'entretien de début de contrôle s'est tenu le 24 février 2025 avec M. Brotherson. Un entretien de début de contrôle s'est également tenu le même jour avec M. Fritch.

Le contrôle a nécessité des échanges avec différentes personnes, dont la liste figure en annexe n°2.

Les échanges préalables aux observations provisoires, au cours desquels un temps d'échange a été consacré aux projets de recommandations, se sont tenus le 13 mai 2025 avec M. Brotherson et le 12 mai 2025 avec M. Fritch.

Lors de sa séance du 3 juin 2025, la chambre a délibéré les observations provisoires qui ont été adressées le 10 juin 2025 au président de la Polynésie française et à son prédécesseur. Ils en ont accusé réception respectivement les 10 et 13 juin 2025.

La réponse de M. Brotherson a été réceptionnée les 11 et 15 juillet 2025. M. Fritch n'a pas adressé de réponse.

Après avoir pris connaissance des réponses, la juridiction a arrêté, lors de son délibéré du 6 août 2025, les observations définitives suivantes. Transmises aux ordonnateurs successifs, seul le Président de la Polynésie en fonctions a usé de son droit de réponse dans le délai d'un mois imparti à l'article L. 272-66 du code des juridictions financières.

INTRODUCTION

« *Le touriste en partance pour Tahiti [...] ne peut pas imaginer que son futur séjour sera ponctué par de nombreux et monstrueux embouteillages qui rythment la vie quotidienne des habitants de l'île. Cette méprise de vouloir adapter Tahiti à l'automobile aboutit, en 2004, au sentiment que l'agglomération de Papeete est prise au piège de la congestion automobile* »¹. Vingt ans plus tard, ce constat demeure inchangé.

Les principaux enjeux de la politique en matière de transports terrestres relevant de la compétence de la Polynésie française concernent en effet l'île de Tahiti, en raison de sa superficie, de sa démographie, 70 % de la population de la Polynésie française vivant sur l'île de Tahiti² tandis que l'aire urbaine du « *Grand Papeete* »³ concentre environ 60 % des Polynésiens, mais aussi de son développement économique qui a augmenté significativement les besoins en déplacements de la population et des marchandises.

La population de l'île de Tahiti se concentre au sein de la zone urbaine de Papeete, qui s'étend entre Mahina et Punaauia, et en dehors de cette zone urbaine, la population se concentre sur le cordon littoral de l'île. Cette zone urbaine génère les déplacements majoritaires : 70 % de l'emploi est concentré sur les communes de Pirae, Papeete, Faa'a et Punaauia et la majorité des équipements commerciaux, sanitaires et scolaires y sont localisés, induisant un surcroît de déplacements, dans un contexte où il existe une déconnexion de plus en plus forte entre les lieux de résidence et de travail, en raison notamment de la périurbanisation de territoires de plus en plus lointains, aux dépens des espaces agricoles de l'île.

La répartition de la population génère ainsi un besoin élevé en déplacements quotidiens. Le rapport de diagnostic établi dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables de l'île de Tahiti a estimé les flux de déplacements à un niveau de 530 000 déplacements journaliers, dont 94 % en lien avec l'agglomération de Papeete⁴.

Résultat d'une politique longtemps basée sur le « *tout automobile* », la voiture particulière est le mode de transport privilégié. Elle est ainsi utilisée dans 72 % des flux de déplacement, les motocycles dans 7,2 % des flux tandis que les transports collectifs ne représentent qu'environ 11 % des flux de déplacement totaux, dont la majorité pour les déplacements « *domicile-étude* ». Lors du dernier recensement effectué en 2022, 82,1 % des ménages résidant sur l'île de Tahiti ont au moins une voiture particulière⁵, traduisant un très fort taux d'équipement des ménages.

Cette situation entraîne, aux heures de pointe en période scolaire, une importante congestion du réseau routier, lequel est au demeurant contraint par la topographie de l'île de Tahiti, qui possède un relief volcanique. Ainsi, la congestion routière se déploie sur plus de 30

¹ Olivier Bon, « L'insoutenable développement urbain de l'île de Tahiti : politique du « tout automobile » et congestion des déplacements urbains », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n°230, avril-juin 2005.

² La Polynésie française compte 278 786 habitants et l'île de Tahiti 191 532 selon les données du dernier recensement 2022 conduit par l'Institut de la statistique de la Polynésie française (ISPF).

³ Schéma général d'aménagement de la Polynésie française.

⁴ Phénomène communément appelé « *macrocéphalie urbaine* ».

⁵ Institut de la statistique de la Polynésie française, *Fiche géographique - Ile - Tahiti*, 2022.

kilomètres avec un temps de trajet moyen pouvant passer de 10 minutes en période normale à plus de 45 minutes en période d'affluence pour un itinéraire moyen de 9 kilomètres du centre de Punaauia vers le centre-ville de Papeete.

La politique des transports terrestres comporte également des enjeux particuliers concernant les déplacements des jeunes, dans le cadre du transport scolaire terrestre, des personnes à mobilité réduite mais aussi des enjeux de réduction des inégalités sociales liées à la mobilité.

Par ailleurs, le secteur des transports terrestres est le premier consommateur d'énergie en Polynésie française, représentant, en 2023, 50 % de la consommation d'énergie finale⁶ et 72,3 % de la consommation de carburants du secteur des transports. Il est également le principal contributeur d'émissions territoriales de gaz à effet de serre en Polynésie française, représentant 34,4 % des émissions territoriales totales de gaz à effet de serre en 2022⁷.

Le présent rapport analyse les modalités de mise en œuvre de la politique menée par la Polynésie française en matière de transports terrestres. Il examine successivement la façon dont la Polynésie française définit progressivement une politique de mobilité durable (I), le cadre d'intervention de cette politique (II) ainsi que les perspectives et les défis qui subsistent (III).

⁶ La consommation d'énergie finale correspond à la consommation de l'ensemble des énergies après transformation ou exploitation par le consommateur final.

⁷ Données de la direction polynésienne de l'énergie.

1 LA DEFINITION PROGRESSIVE D'UNE POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE

1.1 Le schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables de l'île de Tahiti

1.1.1 Un plan d'actions visant à refonder le réseau de transport en commun régulier

Le schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables (SDTCDD) de l'île de Tahiti, adopté par délibération du 17 août 2017, a pour objet de présenter les objectifs et orientations qui constitueront le cadre de la politique des transports publics jusqu'en 2035. Il vise ainsi à planifier et organiser les différentes actions nécessaires afin de développer à Tahiti un transport en commun régulier⁸ de qualité et adapté aux besoins et ainsi favoriser un report modal des véhicules particuliers vers ces transports collectifs. Il prévoit également la réalisation d'aménagements pour faciliter l'usage de modes dits « actifs » de déplacement, en réalisant des itinéraires piétons et cyclables.

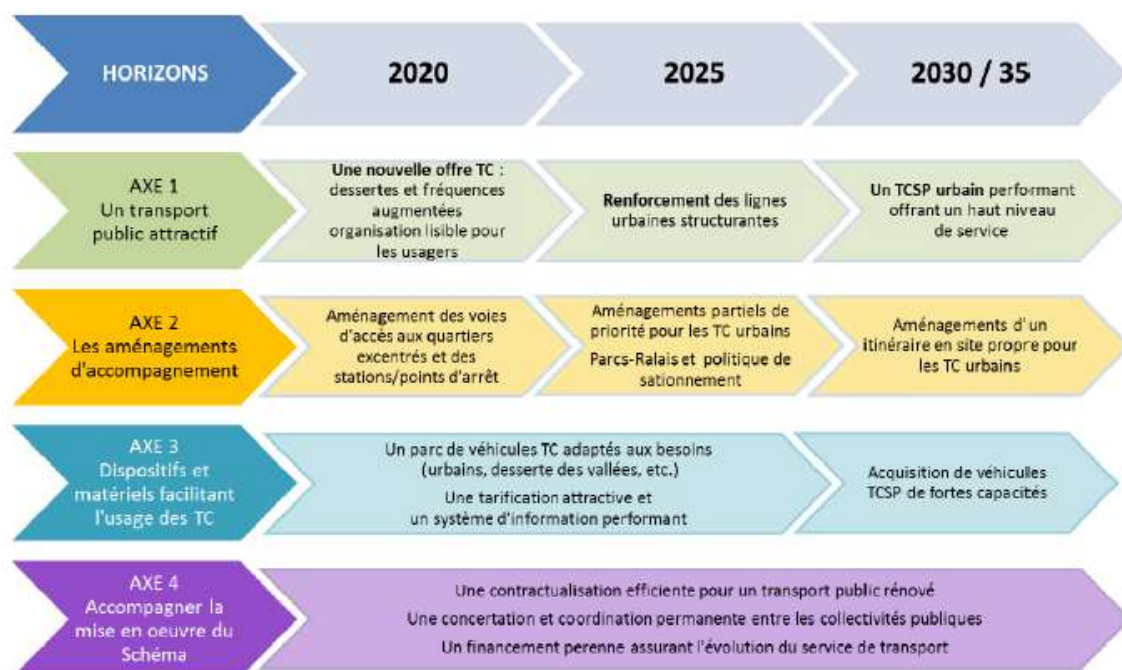
Les objectifs du schéma directeur sont repris par le schéma d'aménagement général (SAGE) de la Polynésie française. Ce document stratégique, adopté par loi du pays du 24 août 2020, définit le projet de développement durable de la Polynésie française et de ses cinq archipels sur 20 ans et vise à harmoniser les différentes politiques sectorielles du Pays en énonçant des objectifs stratégiques. Notamment, il « affirme la nécessité de renforcer le rayonnement du Fenua, en Océanie et dans le reste du monde, à partir des Îles du Vent et singulièrement en adaptant le « Grand Papeete » aux standards des villes du XXI^{ème} siècle, avec un centre renouvelé et plus accueillant, un urbanisme plus agréable à vivre, un système de transport plus durable ». Le schéma d'archipel des Îles du Vent préconise « une mise en œuvre déterminée du Schéma directeur des transports collectifs et des déplacements durables de Tahiti et demande aux communes concernées de préciser et d'inscrire dans leur Plan Général d'Aménagement les emplacements réservés pour la réalisation de ces différents aménagements viaires. »

Le schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables identifie trois problèmes majeurs comme essentiels à traiter : « la congestion des réseaux, qui pénalise la vitesse commerciale des véhicules et rend moins attractive l'offre de transport public », « l'absence d'aménagements facilitant la circulation des transports en commun, qu'il s'agisse d'aménagements de priorité, de sites propres ou tout simplement d'aménagement permettant l'accès à des quartiers excentrés » et enfin « l'insuffisance de moyens alloués au réseau des transports publics ce qui conduit l'opérateur à privilégier les services pour lesquels la fréquentation est la plus élevée. »

⁸ Service dont les itinéraires, les points d'arrêt, les fréquences, les horaires et les tarifs sont fixés et publiés à l'avance.

Le plan d'actions du schéma directeur se décline en quatre grands axes stratégiques comprenant chacun plusieurs actions (cf. annexe n°5), dont la réalisation est prévue à court terme (2020), moyen terme (2025) et long terme (2030/2035).

Schéma n° 1 : Programme d'actions du schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables de l'île de Tahiti



Source : Schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables de l'île de Tahiti

Ces différentes actions doivent permettre une augmentation de la fréquentation des transports en commun, eu égard aux nouveaux aménagements rendant les transports plus attractifs, notamment en termes de temps de parcours.

La refonte du réseau pour améliorer la couverture géographique et la fréquence des bus s'accompagne ainsi d'un aménagement des infrastructures de transport, d'un renouvellement de la flotte de véhicules, avec des bus adaptés aux vallées et zones montagneuse, d'une modernisation du système de billetterie et de la mise en place d'un système d'information voyageurs.

À terme, le schéma directeur prévoit la réalisation d'une ligne de transports en commun en site propre⁹ dans la zone urbaine de Papeete, sur un tracé reliant Arue à Outumaoro, ainsi que l'amélioration de la desserte de nombreux quartiers, accompagné de l'aménagement de cinq pôles d'échanges multimodaux (PEM) comprenant des parkings relais, afin d'inciter au report vers les transports en commun.

⁹ Système de transport qui circule sur une voie ou un espace réservé, afin d'isoler les véhicules de transport en commun du trafic routier.

À l'horizon 2030, ce scénario doit permettre d'obtenir un report modal des voitures particulières vers les transports en commun de l'ordre de 17 800 voitures effectuant un trajet moyen de 5 kilomètres par jour et donc d'éviter l'émission de 37 200 tonnes de dioxyde de carbone (CO₂) par an. Il est fixé un objectif d'augmentation d'un tiers de la fréquentation des services de transports en commun régulier d'ici 2030. La fréquentation journalière passerait ainsi de 15 000 usagers en 2015 à 20 000 en 2030 en raison de l'amélioration des services offerts et de la desserte de nouveaux bassins de population, dans les vallées notamment. La chambre estime qu'à 5 ans de l'objectif, ce dernier paraît ambitieux.

1.1.2 L'intégration des principes du schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables à la réglementation

Les principes issus du schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables de l'île de Tahiti ont été intégrés à la réglementation par la loi du pays n° 2019-2 du 17 janvier 2019 portant modification de la délibération du 13 janvier 2000 relative à la modernisation et au développement des transports routiers en Polynésie française. Ainsi, l'article LP. 4 de la délibération du 13 janvier 2000 modifiée définit les orientations générales de la politique des transports terrestres en se référant au schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables de l'île de Tahiti mais également au plan climat énergie 2015-2030 de la Polynésie française¹⁰.

Les orientations générales de cette politique sectorielle, qui « *doit satisfaire les besoins des usagers de se déplacer et de transporter leurs marchandises* », et ce « *dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité et dans le respect des enjeux de limitation ou de réduction des risques, accidents, nuisances, notamment sonores, émissions de polluants et de gaz à effet de serre* », sont axées sur le développement des transports collectifs.

L'article LP. 4 de la délibération du 13 janvier 2000 indique ainsi que « *la mise en œuvre de cet objectif implique la refonte progressive du service public des transports collectifs offrant aux usagers un moyen de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité, de prix et de coût pour la collectivité* », tout en réservant la possibilité de prendre des « *mesures particulières (...) en faveur des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite et leurs accompagnateurs, ainsi qu'en faveur de certaines catégories sociales* » et en prévoyant la prise en compte « *chaque fois que cela est possible* » « *des besoins de déplacement de la population, notamment dans les zones difficiles d'accès, (...) dans la programmation des infrastructures* ».

1.1.3 La prise en compte des enjeux liés à l'inclusion des populations isolées et à l'accessibilité des transports en commun

Aux termes mêmes de l'article LP. 4 de la délibération n° 2000-12 du 13 janvier 2000, la politique des transports terrestres comporte des enjeux particuliers s'agissant « *des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite et leurs accompagnateurs* » mais aussi « *de*

¹⁰ Depuis, a été approuvé le plan climat 2030 de la Polynésie française, par délibération du 12 décembre 2024.

certaines catégories sociales ». Les rapports d'orientation budgétaire au titre des années 2024 et 2025 pointent le fait que « *le manque de solutions pour se déplacer est vécu par beaucoup de Polynésiens comme un sentiment d'injustice et une forme d'assignation à résidence. Il n'y a souvent pas d'autre solution que l'utilisation individuelle de la voiture, constituant une dépendance qui pèse sur le pouvoir d'achat et qui exclut tous ceux qui ne peuvent pas posséder de véhicule ou conduire.* »

1.1.3.1 L'inclusion des populations isolées

Sur les îles de Tahiti et Moorea, 76 quartiers prioritaires de la politique de ville sont recensés, regroupant environ 70 000 habitants¹¹. L'île de Tahiti compte 67 quartiers prioritaires, dans une zone située entre Papara et Mahina. Dans le cadre de la délégation de service public pour l'exploitation du réseau des transports en commun terrestres réguliers et scolaires sur l'île de Tahiti, une cinquantaine de ces quartiers sont desservis par le réseau de transports en commun, dont certains, situés en vallées ou hauteur, qui n'étaient pas desservis dans le cadre des précédents contrats.

Dans l'objectif de tendre vers une réduction des inégalités sociales liées à la mobilité, une réflexion a été engagée avec le délégataire pour permettre, grâce à la mise en service de bus supplémentaires en 2026, la desserte de nouveaux quartiers, tels que les quartiers Tuiho et Titine à Mahina, ainsi que pour améliorer la desserte de quartiers où l'offre est aujourd'hui faible.

Par ailleurs, une étude de restructuration et d'optimisation du réseau de transport en commun a été menée au dernier trimestre 2024 pour définir des grands axes d'amélioration de la desserte à horizon 2027-2028 et notamment poursuivre la réflexion sur la desserte des derniers quartiers non desservis. Toutefois, certains quartiers présentent une densité insuffisante pour envisager une ligne de bus régulière et d'autres sont difficilement desservables en transports en commun sans investissements en infrastructure sur des routes communales. Face à ces situations, des solutions de transport à la demande à vocation sociale de type *Utilibus* peuvent être mises en place par les communes, compétentes pour la gestion des liaisons de transport à l'intérieur de leur territoire (cf. § 2.1.1).

1.1.3.2 L'accessibilité des transports en commun

Selon l'article LP. 3-1 de la délibération n° 82-36 du 30 avril 1982 relative à l'action en faveur des personnes handicapées, « *est considérée comme une personne à mobilité réduite, toute personne qui rencontre des difficultés dans ses mouvements et dans ses déplacements de manière temporaire ou définitive que ce soit en raison : de sa taille ; de son état (maladie, surpoids, etc.) ; de son âge ; de son handicap définitif ou temporaire (cécité, etc.) ; des appareils ou matériels auxquels elle a recours pour se déplacer* » tandis qu' « *est considérée comme une personne handicapée, toute personne dont l'intégrité physique, sensorielle, mentale, cognitive ou psychique est temporairement ou définitivement diminuée, soit*

¹¹ Agence Nationale de la Cohésion des Territoires, *Atlas des quartiers prioritaires de la politique de la ville*, 2022.

congénitalement, soit sous l'effet de l'âge, de la maladie, ou d'un accident, en sorte que son autonomie s'en trouve altérée. »

Depuis l'arrêté n° 617 CM du 5 mai 2025 fixant les tarifs maximums des transports publics réguliers de personnes pour l'île de Tahiti, les titulaires d'une carte invalidité ou les travailleurs reconnus handicapés assurés à la Caisse de prévoyance sociale bénéficient de la gratuité sur le réseau de transport en commun, par la délivrance d'un abonnement mensuel illimité. Néanmoins, bien qu'ils soient mentionnés à l'article LP. 4 de la délibération n° 2000-12 du 13 janvier 2000, aucune disposition spécifique ne concerne les accompagnateurs, la Polynésie française ayant estimé, en réponse aux observations provisoires, que ni le taux de handicap ni le type de handicap ne permettaient de déterminer de manière générale si le titulaire d'un titre d'invalidité avait besoin d'un accompagnateur. Auparavant, la gratuité n'était prévue sur le réseau de transport public régulier que pour les enfants de moins de deux ans avec le titre de transport de la personne qui les accompagne et les personnes âgées de soixante ans et plus. Toutefois, dans le cadre de l'action sociale, la direction des solidarités, de la famille et de l'égalité octroyait des abonnements gratuits, financés par le fonds d'action sociale du régime de solidarité de la Polynésie française.

Une telle gratuité n'est toutefois pertinente que s'il y a une effectivité de l'accès au réseau de transport en commun pour l'ensemble des personnes à mobilité réduite, y compris les personnes handicapées. L'arrêté n° 2619 PR du 2 septembre 2011 relatif aux véhicules de transport en commun comporte, en son article 33, des spécifications sur l'accessibilité *« des véhicules de transport en commun aux handicapés sur leur fauteuil roulant »*. Ces spécifications concernent notamment les caractéristiques des portes d'accès, dont l'équipement d'une au moins des portes d'un moyen d'accès, tel que rampe d'accès ou plateforme élévatrice, ainsi que d'un dispositif permettant d'assurer la stabilité des fauteuils roulants.

Sur les 240 bus en circulation dans le cadre de la délégation de service public pour l'exploitation du réseau des transports en commun, 24 bus sont à plancher bas, acquis en 2019. Ces bus sont dotés d'un dispositif *« d'agenouillement »* qui permet à l'autobus de s'abaisser jusqu'à la bordure de trottoir pour faciliter l'embarquement, d'une rampe manuelle amovible antidérapante ainsi que d'un emplacement réservé au fauteuil roulant qui dispose d'une ceinture de sécurité. Actuellement, ces bus circulent sur les lignes 2 *collège d'Arue-Outumaoro*, 7 *Port de Papeete – Mairie de Papeete – Taunoa*, 8A *Titioro-Papeete* et 23 *Tautira-Teahupoo*.

Ainsi, seuls 10 % des bus respectent les prescriptions permettant l'accessibilité des personnes handicapées sur leur fauteuil roulant, l'article 28.1 du contrat de délégation de service public prévoyant uniquement une accessibilité des véhicules renouvelés *« dans la mesure du possible »*. Les bus accessibles circulent tous en zone urbaine, dans une configuration de *« voyage debout »*, étant toutefois précisé que ces véhicules ne permettent pas une accessibilité complète aux personnes handicapées puisqu'ils ne disposent pas d'un système d'annonces sonores à bord. Les autocars opérant sur les lignes interurbaines, avec une configuration de *« voyage assis »*¹², ne sont quant à eux pas accessibles. Dans le cadre d'un projet de renforcement de la flotte de bus, il est prévu l'acquisition de 18 nouveaux bus dont 8 à plancher bas et accessibles aux personnes à mobilité réduite, qui circuleront sur la ligne 2.

En décembre 2024, une étude sur l'accessibilité des personnes à mobilité réduite en zone urbaine et sur le réseau de transport en commun a été lancée en vue de faire un état des lieux

¹² Configuration intérieure de deux rangées de deux sièges.

de la situation et de proposer un programme d'actions visant à l'amélioration du service de transport en faveur des personnes à mobilité réduite. Le rapport de diagnostic rendu en avril 2025 met en évidence une accessibilité très mauvaise de l'ensemble du territoire. En effet, si le code de l'aménagement de la Polynésie française prévoit, depuis 1991, une obligation de rendre la voirie accessible aux personnes à mobilité réduite dans un délai maximal de 10 ans, cette réglementation n'est toutefois pas appliquée. S'agissant des actions du schéma directeur des transports en commun, les actions tendant à la mise en accessibilité (privilégier une mise en accessibilité de secteurs clés ; équiper complètement un lieu de transport par commune et un axe les reliant pour obtenir des continuités ; favoriser l'aménagement des voiries locales qui permettent l'accès aux domiciles des personnes à mobilité réduite ; initier la mise en accessibilité des équipements transports au fur et à mesure de nouveaux aménagements) n'ont pas été mises en œuvre à ce jour.

Aucun arrêt de bus n'est aujourd'hui accessible aux personnes handicapées en l'absence de quais à la bonne hauteur. La Polynésie française a lancé en 2025 la construction de 28 abris bus dotés, sauf impossibilité technique, d'une bordure de quai surélevée d'une hauteur de 18 cm, respectant les recommandations des normes du Cerema¹³, afin de permettre le déploiement facile de la rampe assurant une pente confortable au fauteuil roulant. Parmi ces 28 abris bus, seuls 12 seront positionnés sur les lignes exploitées avec des autobus électriques à plancher bas munis d'une rampe, en raison principalement des contraintes liées à l'espace foncier disponible.

Dans le cadre du schéma de mise en accessibilité en cours d'élaboration, il appartiendra à la Polynésie française d'apporter une attention particulière à la cohérence d'ensemble des mesures tendant à permettre l'accessibilité, afin notamment que les arrêts de bus soient aménagés des deux côtés de la route pour permettre un voyage aller et retour, qu'ils soient desservis par des autobus ou des autocars accessibles aux personnes à mobilité réduite et que l'aménagement intègre également les cheminements piétons permettant de rejoindre l'arrêt de bus. Des actions d'information appropriées à destination des usagers doivent également être mises en œuvre.

La chambre recommande à la Polynésie française, à la suite de l'adoption du schéma de mise en accessibilité du réseau de transport en commun de Tahiti, d'établir un rapport annuel de mise en accessibilité du réseau de l'île de Tahiti, permettant notamment de rendre compte de l'état d'avancement des actions ainsi que des dépenses engagées. La chambre prend acte qu'en réponse aux observations provisoires, la Polynésie française s'est engagée à intégrer cette recommandation dans le cadre de l'élaboration du schéma.

Recommandation n° 1. : À la suite de l'adoption du schéma de mise en accessibilité du réseau de transport en commun de l'île de Tahiti d'ici à 2026, établir un rapport annuel de mise en accessibilité du réseau.

¹³ Établissement public national qui a pour mission d'accompagner l'État et les collectivités territoriales pour l'élaboration, le déploiement et l'évaluation de politiques publiques d'aménagement et de transport.

1.1.4 L'intégration de la mobilité dans d'autres politiques sectorielles

Dans le prolongement de la stratégie de développement touristique adoptée en 2022, « *Fāri'ira'a Manihini 2027* », la Polynésie française a élaboré un programme d'actions opérationnelles « *Tourisme Durable 2030* », présenté en février 2025. Ce programme se décline en quatre piliers, dont deux concernent la mobilité terrestre, le pilier « *D durabilité environnementale* » qui comporte un axe « *améliorer les transports* » ainsi que le pilier « *B durabilité socio-économique* » avec l'axe « *permettre une accessibilité pour tous* ».

Dans ce cadre, il est notamment prévu une action tendant à « *améliorer la mobilité terrestre pour en faire profiter touristes et population locale* ». Il s'agit notamment d'articuler les différents modes de transports publics/privés et les besoins touristiques, d'améliorer le service de transport public pour en faire profiter les touristes et la population locale et de développer les mobilités douces et partagées afin notamment de réduire la consommation d'énergie fossile et les émissions associées de la mobilité. Sur la question de l'articulation entre les différents modes de transports et les besoins touristiques, il y a lieu de relever que l'industrie touristique est actuellement déconnectée de l'offre de transports collectifs. En particulier, il n'y a pas de desserte en bus de l'aéroport de Tahiti-Faa'a lors de l'arrivée des vols internationaux ni de connexion entre l'aéroport et la gare maritime de Papeete. Le plan d'action « *tourisme durable* » prévoit également le développement d'un « *outil d'information multimodale adapté au territoire polynésien* », afin de fournir aux touristes et résidents des informations fiables et centralisées sur les horaires et options de transport en Polynésie française. À cette fin, selon le Pays, l'information sur le transport collectif en temps réel se développe, par le déploiement d'une nouvelle version de l'application « *Tere Tahiti* » et de bornes d'information voyageur en temps réel qui commencent à être installées.

Une action vise également à « *favoriser les achats de véhicules adaptés aux handicaps* », afin d'« *améliorer l'accès universel aux services de transport pour les personnes en situation de handicap* » et ainsi « *faciliter le tourisme inclusif* » de ces personnes. Cette action consiste à étudier la mise en place des mesures de défiscalisation pour l'importation de véhicules adaptés aux handicaps, la création d'une centrale d'achat pour mutualiser les commandes de véhicules adaptés pour réduire les coûts ou encore le recours à des subventions ou des prêts à taux réduit pour l'achat de véhicules adaptés. Cette problématique, qui excède d'ailleurs le secteur touristique, est prégnante puisque d'importantes difficultés sont rencontrées en Polynésie française pour acquérir des véhicules personnels adaptés aux personnes à mobilité réduite, ce type de véhicules étant très peu importé. En complément de l'exonération de taxe de mise en circulation actuellement appliquée aux véhicules aménagés pour personnes handicapées, un groupe de travail interministériel, associant la déléguée interministérielle au handicap, doit être réuni avec les concessionnaires automobiles pour lever les freins à l'importation de tels véhicules.

Par ailleurs, l'importance pour la santé de la population des modes de déplacements actifs que sont la marche et le vélo est mentionnée dans les différents schémas directeurs de la politique publique de santé. Ainsi, par exemple, l'objectif n° 2 du schéma de prévention et de promotion de la santé 2018-2022 est « *un environnement favorable à l'activité physique* », avec comme priorité n° 1 « *Aménager les territoires : un levier pour la promotion de la santé* », le schéma précisant que « *[...] Le transport actif est la façon la plus simple d'intégrer de l'activité physique au quotidien. L'aménagement sécuritaire des voies publiques et la réduction du volume de circulation sont des éléments essentiels pour encourager la population à utiliser des modes de déplacements actifs comme la marche et le vélo.* »

1.2 La récente adoption du plan climat 2030 et de la programmation pluriannuelle de l'énergie 2022-2030

Au vu du constat d'une forte contribution du secteur des transports dans le bilan carbone de la Polynésie française, le transport routier représentant la part la plus importante des émissions territoriales de la Polynésie¹⁴, les orientations générales de la politique publique des transports terrestres définies par la loi du pays du 17 janvier 2019 portant modification de la délibération du 13 janvier 2000 relative à la modernisation et au développement des transports routiers en Polynésie française prennent en compte le respect des enjeux de limitation ou de réduction, notamment, des « *émissions [...] de gaz à effet de serre* ».

Afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et promouvoir une transition énergétique durable, le plan climat 2030, mais aussi la programmation pluriannuelle de l'énergie 2022-2030 adopté peu de temps avant, encouragent notamment le développement de modes de transport alternatifs et durables pour réduire les émissions liées aux transports et diminuer la dépendance aux énergies fossiles. Ces documents de planification comportent ainsi tous deux des mesures pour promouvoir la mobilité durable.

1.2.1 La programmation pluriannuelle de l'énergie 2022-2030

Par délibération n°2024-109 du 28 novembre 2024, l'Assemblée de la Polynésie française a approuvé la programmation pluriannuelle de l'énergie pour la période 2022-2030. Elle établit les priorités d'action du gouvernement de la Polynésie française en matière d'énergie et définit notamment les leviers d'actions pertinents dans le secteur des transports terrestres, premier consommateur d'énergie en Polynésie française et premier émetteur de gaz à effet de serre. Ainsi que l'indique le point 1.2 de la programmation pluriannuelle de l'énergie, « *sur le plan du transport, ce scénario a pour objectif de fortement réduire les besoins de mobilité, de développer les mobilités alternatives (transport en commun en site propre et dessertes fines des populations, mobilité douce (marche à pied et vélo), intégration de nouvelles mobilités moins énergivores) puis de développer l'électromobilité des véhicules* ».

Cette programmation fixe ainsi une orientation tendant à la baisse de la consommation d'énergie et à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le secteur des transports terrestres. Est ainsi retenu l'objectif de « *Réduire de 25 % la congestion automobile à l'horizon 2030 et impulser de nouveaux comportements de mobilité dans le but de diminuer la consommation d'énergie fossile* ». Parallèlement au développement des transports collectifs et de la mobilité douce, la programmation pluriannuelle de l'énergie prévoit une action tendant à « *améliorer l'efficacité énergétique du parc existant* ».

Ce document fixe également des objectifs d'évolution des parts modales¹⁵ : réduction de la part modale de la voiture particulière de 7 points d'ici 2030 et augmentation de la part modale du vélo et des transports en commun, respectivement de 3 et 4 points d'ici 2030.

¹⁴ Donc hors empreinte carbone liée aux importations.

¹⁵ La part modale est la proportion de personnes utilisant un mode de transport donné, par rapport à l'ensemble des personnes se déplaçant.

1.2.2 Le plan climat 2030 de la Polynésie française

Dans le cadre de l'accord de Paris sur le climat, visant à maintenir l'augmentation de la température mondiale en dessous de 2°C, la Polynésie française, non intégrée à l'Union européenne, a déterminé en 2016 les modalités de sa participation à la Contribution Déterminée au niveau National (CDN), relative aux émissions de gaz à effet de serre. Ce document stratégique détaille les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'adaptation aux incidences du changement climatique, ainsi que les politiques et mesures mises en œuvre pour les atteindre. Le scénario de la Contribution Déterminée au niveau National de la Polynésie française vise une réduction de 15 % des émissions de gaz à effet de serre entre 2014 et 2030.

La contribution de la Polynésie française n'a pas été actualisée à l'occasion de la mise à jour en 2021 de la CDN des pays et territoires d'outre-mer (PTOM) associés à l'Union européenne mais un objectif plus ambitieux a finalement été fixé par le plan climat 2030, qui a été approuvé par délibération du 12 décembre 2024. Il succède au plan climat énergie 2015-2020 de la Polynésie française, dont l'évaluation finale avait mis en évidence un faible niveau de réalisation et une absence d'atteinte des grands objectifs puisque « *la dynamique sur l'ensemble de la période 2015-2020 est à l'augmentation légère des consommations d'énergie primaire et des émissions de gaz à effet de serre* ». Ainsi, alors qu'avait été fixé un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 6,5 % entre 2014 et 2020, celles-ci ont augmenté de 7 % entre 2014 et 2019. De même, la consommation d'énergie primaire a augmenté de 6,8 % alors qu'était fixé un objectif de réduction de 5 %.

Le plan climat vise désormais à réduire de 50 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 et à renforcer l'adaptation du territoire aux changements climatiques. Il est décliné en cinq piliers et 24 orientations, dont certaines relatives au transport. Cet effort global de réduction n'est toutefois pas décliné selon les différents secteurs.

Le plan climat reprend l'objectif général de créer un transport en commun en site propre sur la zone urbaine de Tahiti, accompagné de la création de pôles d'échanges multimodaux, afin de favoriser l'utilisation combinée de différents modes de transport, ainsi que l'objectif d'aménager des voies dédiées aux piétons et aux cyclistes afin d'encourager les déplacements non motorisés. Il propose également des mesures supplémentaires par rapport au schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables, à savoir renforcer les services de mobilités tels que le vélo en libre-service et l'autopartage, élaborer un schéma directeur des liaisons à mobilité douce, élaborer et mettre en œuvre le schéma directeur cyclable de Punaauia, mais aussi développer une plateforme de covoiturage.

Bien que ne soient pas fixés d'objectifs précis, notamment d'un point de vue quantitatif, le plan encourage la circulation de véhicules électriques pour réduire la dépendance aux énergies fossiles, en prévoyant des mesures pour favoriser l'importation de véhicules électriques, et prévoir de manière générale une fiscalité spécifique frappant les biens importés en fonction du potentiel de pollution de ceux-ci. Une des orientations tend à favoriser l'installation de bornes de recharge « *prioritairement alimentées par des énergies renouvelables, tout en préservant la stabilité des réseaux électriques* » et également à inciter à l'utilisation de matériel de transport scolaire moins polluant.

Une révision de la Contribution Déterminée au niveau National de la Polynésie française est actuellement en cours afin d'intégrer les engagements du plan climat récemment adopté mais aussi de préciser les modalités de l'action climatique jusqu'à l'échéance 2035.

L'intégration de cet objectif très ambitieux à l'occasion de la révision de la CDN de la Polynésie française n'a toutefois pas été précédée d'un bilan global quant aux objectifs atteints à ce jour.

Or, les données disponibles à ce jour font apparaître, hors contexte spécifique lié à la crise sanitaire, que les émissions de gaz à effet de serre, et notamment celles liées au transport routier, continuent d'augmenter sur la période examinée.

Tableau n° 1 : Evolution des émissions territoriales de gaz à effet de serre

En ktCO ₂ e	2019	2020	2021	2022	Var.
Transport aérien inter-îles	43	29	43	48	11,6 %
Transport maritime	64	67	69	95	48,4 %
Transport routier	405	369	393	414	2,2 %
Agriculture / Sylviculture	57	55	57	57	0,0 %
Résidentiel / Tertiaire / Industrie	32	34	35	37	15,6 %
Traitement centralisé des déchets	173	174	176	176	1,7 %
Gaz fluorés et SF ₆	53	57	61	65	22,6 %
Transformation d'énergie	349	334	337	311	-10,9 %
Total	1176	1119	1171	1203	2,3 %

Source : Chambre territoriale des comptes, d'après les données de la direction polynésienne de l'énergie

Même si tous les secteurs doivent améliorer leur incidence sur le climat, c'est principalement sur les secteurs du transport routier, de l'énergie et des déchets que reposent les efforts d'économie. Étant donné la trajectoire d'évolution des émissions territoriales et en particulier celles du secteur des transports terrestres, qui représente le plus gros contributeur, la chambre estime que l'atteinte de l'objectif de diminution de 50 % d'ici 2030, au demeurant non assorti de cibles intermédiaires ou de déclinaisons précises selon les secteurs concernés, est très incertain, sauf volontarisme fort de la part du Pays.

1.2.3 Une mise en œuvre nécessaire des actions tendant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre issues du secteur des transports

L'atteinte des objectifs fixés à l'échéance 2030 nécessite d'accélérer la mise en œuvre des actions tendant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre issues du secteur des transports dans le bilan territorial.

Afin de décliner de manière opérationnelle les objectifs du plan climat en matière de transports terrestres, l'accent est mis, depuis 2023, sur la définition d'une politique publique de développement du covoiturage en Polynésie française (cf. § 3.1.4.1), d'un développement des modes actifs¹⁶ de déplacement (cf. § 3.1.4.2), la réalisation des études de faisabilité pour la mise en place d'un transport en commun en site propre (TCSP) dans l'agglomération de Papeete pour

¹⁶ La mobilité active recouvre diverses formes de mobilité au périmètre assez large, notamment la marche et le vélo.

une mise en service à l'horizon 2035 ainsi que la création de pôles d'échanges multimodaux pour intégrer les correspondances entre les services de transport public, les modes de transports alternatifs (notamment vélo et covoiturage) et les modes de transport individuel de personnes . Ainsi, de nombreuses études ont été lancées depuis 2024 en lien avec la problématique de mobilité, et notamment une mission d'étude portant sur le développement du covoiturage sur les îles de Tahiti et Moorea, une mission d'étude de faisabilité relatif à l'aménagement de voies réservées sur les secteurs d'Arue, Faaa, Punaauia et Paea, une mission d'étude de restructuration et optimisation des transports en commun ainsi qu'une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour l'élaboration du schéma directeur des modes actifs de la Polynésie française.

Toutefois, l'incidence de ces mesures sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre est pour le moment incertaine.

Les émissions de gaz à effet de serre d'une entité sont estimées en appliquant des « *facteurs d'émissions* » issus d'études scientifiques, qui convertissent les données d'activité, comme la consommation d'énergie ou les distances parcourues, en quantités de CO₂ équivalent. Afin d'assurer un pilotage effectif de l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports terrestres, il apparaît nécessaire que la Polynésie française mesure précisément l'incidence des actions entreprises sur l'évolution des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports terrestres, avec une périodicité permettant d'en faire un outil efficace de pilotage. Ainsi, la chambre recommande à la Polynésie française d'effectuer, dès 2026, un suivi annuel de l'incidence des actions menées en matière de transports terrestres sur l'évolution des émissions de gaz à effet de serre du secteur, intégrant l'estimation de leur coût afin d'en mesurer l'efficacité.

Recommandation n° 2. : Effectuer, dès 2026, un suivi annuel de l'incidence des actions menées en matière de transports terrestres sur l'évolution des émissions de gaz à effet de serre du secteur, intégrant l'estimation de leur coût afin d'en mesurer l'efficacité.

1.3 L'absence de politique d'électrification du parc automobile au vu des spécificités

1.3.1 Les orientations fixées par la Polynésie française

L'article LP. 111-5 du code de l'énergie¹⁷ pose le principe selon lequel « *dans le domaine des transports, il y a notamment lieu d'adopter une réglementation tendant à favoriser les transports publics et à généraliser les véhicules à faible consommation énergétique et à faible émission de gaz à effet de serre.* ». En l'état actuel, la réglementation édictée concerne l'encadrement du déploiement d'infrastructures publiques de recharge de véhicules

¹⁷ Issu de la loi du pays n°2019-27 du 26 août 2019 instituant un code de l'énergie.

électriques¹⁸ (cf. § 1.3.2) ainsi que les mesures incitatives à l'acquisition de véhicules hybrides ou électriques (cf. § 1.3.3).

Il n'est toutefois pas envisagé un remplacement du parc de véhicules thermiques existant par un parc de véhicules électriques, l'électrification ayant, selon la programmation pluriannuelle de l'énergie, vocation à « *représenter la part résiduelle des déplacements non couverts par les actions en faveur de la diminution du besoin de mobilité et de modification des modes de déplacement.* ». L'électrification des transports est ainsi complémentaire d'une réduction globale des besoins en mobilité et du développement d'alternatives aux véhicules individuels.

Cette orientation s'explique par les caractéristiques du mix énergétique de la Polynésie française. Le guide des facteurs d'émissions carbone adaptés à la Polynésie française, édité en avril 2023 dans le cadre de l'élaboration du plan climat, aborde notamment la question de l'incidence des véhicules électriques sur les émissions de CO₂, tenant compte des incidences de la fabrication¹⁹ des véhicules. Il y est notamment relevé que « *aujourd'hui, l'impact des déplacements en véhicules électriques est comparable à celui des véhicules thermiques (et même supérieur pour les véhicules haut de gamme ou dans les îles), à la fois compte tenu de l'impact plus fort de la fabrication des véhicules, mais également du fait du mix énergétique très carboné de l'électricité polynésienne. C'est évidemment vrai pour l'impact du cycle de vie complet mais même en termes de pollution locale. En effet, dans le meilleur des cas, un véhicule électrique léger, à Tahiti, émet localement 0,121 kg CO₂e/km (à peine 20 % de moins qu'un gazole moyen en parcours mixte) et au total, 0,232 kg CO₂e/km (contre 0,235 kg CO₂e/km pour le même gazole). Hors Tahiti, un véhicule électrique cœur de gamme a un impact environ 60 % supérieur à celui d'un véhicule thermique...* »

L'électrification à court terme du parc de véhicules en Polynésie française ne permet donc pas un gain en termes d'empreinte carbone de la Polynésie française, dans la mesure où la production électrique nécessaire à la recharge des véhicules électriques consomme davantage d'hydrocarbures qu'un véhicule thermique. Actuellement, selon le guide précité, « *ce sont les véhicules hybrides auto-rechargeables qui ont l'impact le plus faible sur le climat malgré un impact à la fabrication plus important que les véhicules thermiques compte tenu de la double motorisation.* ». En revanche, dans l'hypothèse d'une recharge au moyen d'une électricité produite en 100 % renouvelable, l'impact global est alors 3,6 fois plus faible qu'avec l'électricité du réseau. « *Ces véhicules (hybrides rechargeables et électriques) sont donc d'autant moins pertinents que le taux d'énergie renouvelable dans le mix électrique est faible.* »

Ainsi, à moins d'une décarbonation forte de l'électricité produite en Polynésie française, le développement des véhicules électriques en Polynésie ne diminue pas l'empreinte carbone.

¹⁸ Contrairement au code de la construction et de l'habitation en France hexagonale, le code de l'aménagement de la Polynésie française ne prévoit pas d'obligation de prééquiper les emplacements de stationnement pour le stationnement de véhicules électriques dans les bâtiments non résidentiels ou résidentiels.

¹⁹ Intégrant l'activité minière nécessaire à la réalisation des batteries.

1.3.2 L'encadrement du déploiement des infrastructures de recharge de véhicules électriques

La loi du pays n° 2024-13 du 15 juillet 2024 établit le cadre réglementaire pour l'installation et l'exploitation des infrastructures de recharge de véhicules électriques (IRVE) en Polynésie française. Elle vise à encadrer le déploiement des infrastructures publiques mais n'a pas pour vocation de fixer un schéma de déploiement et exclut d'ailleurs expressément la qualification d'activité de service public. Elle s'applique à toutes les infrastructures de recharge mises en service à partir du 1^{er} septembre 2024, dont la puissance maximale est supérieure ou égale à 3 kilowatts. Les infrastructures de recharge de faible puissance installées au domicile des particuliers sont ainsi exclues du dispositif.

Le déploiement d'IRVE est soumis à un régime d'autorisation préalable, appliqué en fonction de la puissance de l'infrastructure et du raccordement ou non au réseau électrique, avec des seuils spécifiques déterminés pour chaque île. Les IRVE raccordées au réseau électrique, dont la puissance maximale de recharge est supérieure ou égale au seuil fixé par l'arrêté en conseil des ministres, sont soumises à une autorisation préalable. Ce seuil est de 150 kW pour les îles de Tahiti, Moorea et Bora Bora et varie de 2 à 30 kW pour les autres îles visées par l'arrêté, au regard des situations locales. La loi du pays autorise également l'achat d'électricité au gestionnaire de réseau de distribution pour la revente au client final, en dépit des stipulations contraires intégrées dans les contrats en cours de délégation de service public de distribution d'électricité qui interdisent la rétrocession d'énergie à un tiers. Lorsque l'infrastructure n'est pas raccordée au réseau, la source d'électricité dédiée à l'alimentation des infrastructures de recharge est nécessairement d'origine renouvelable. Bien que la loi du pays prévoie que la tarification du service de recharge doit être encadrée par un arrêté en conseil des ministres, aucun arrêté n'est toutefois en projet.

Si les infrastructures de recharge ouvertes au public mises en service avant le 1^{er} septembre 2024 doivent quant à elles faire l'objet d'une déclaration dans les six mois suivant l'entrée en vigueur de la loi du pays, aucune déclaration n'a été déposée à ce jour et la direction polynésienne de l'énergie ne dispose d'aucun élément statistique sur les IRVE qui auraient été précédemment déployées. À ce jour, aucune autorisation n'a été sollicitée, traduisant l'absence d'initiative des opérateurs privés dans ce secteur pour le moment.

1.3.3 Les mesures incitatives à l'achat de véhicules hybrides et électriques

1.3.3.1 Les avantages fiscaux applicables aux véhicules hybrides et électriques

La Polynésie française a institué des avantages fiscaux en faveur des véhicules hybrides et électriques, en régime intérieur et à l'importation.

D'une part, en 2014²⁰, a été mise en place une exonération de taxe de mise en circulation²¹ et de taxe sur la valeur ajoutée²² des « *véhicules neufs fonctionnant totalement ou partiellement au moyen de l'électricité* », afin de permettre aux consommateurs d'accéder aux véhicules hybrides et électriques à des conditions plus favorables que celles des véhicules classiques. En outre, les opérations portant sur les éléments constitutifs de ces véhicules tels que les pièces détachées, accessoires et bornes de recharges qui leur sont spécifiques ainsi que les locations de véhicules fonctionnant totalement ou partiellement au moyen de l'électricité sont également exonérés de taxe sur la valeur ajoutée.

Par la loi du pays n°2024-8 du 12 avril 2024 portant diverses mesures fiscales, l'exonération de taxe de mise en circulation a été limitée aux véhicules hybrides et électriques dont la puissance n'excède pas 4 chevaux fiscaux²³. L'exonération de taxe sur la valeur ajoutée reste toutefois applicable à l'ensemble des véhicules électriques ou hybrides. Le coût de l'exonération de la taxe de mise en circulation²⁴ est estimé à 477,4 MF CFP entre 2020 et 2024.

D'autre part, s'agissant du régime fiscal à l'importation, les « *véhicules automobiles, cycles, motocycles et autres véhicules terrestres neufs à motorisation hybride, relevant des numéros 87.02 à 87.05, 87.09 et 87.11 de la nomenclature du tarif des douanes* »²⁵ ainsi que les « *véhicules automobiles, cycles, motocycles et autres véhicules terrestres neufs, fonctionnant exclusivement au moyen de l'énergie électrique et relevant des numéros 87.02 à 87.05, 87.09 et 87.11 de la nomenclature du tarif des douanes* »²⁶ figuraient, depuis 2014, sur la liste fixée par l'arrêté n° 976 CM du 1^{er} juillet 2009 modifié portant application des articles LP. 3 et LP. 4 de la loi du pays n° 2009-3 du 11 février 2009 portant aménagement d'un régime fiscal et douanier privilégié en matière d'énergie et de développement durable, qui prévoient l'exonération de taxes²⁷ pour l'importation de biens nécessaires à la production d'énergie à partir d'une source d'énergie renouvelable ou qui concourent à la réduction de la consommation d'énergie. Bénéficient également d'une telle exonération les « *bicyclettes et autres cycles* » sans moteur ou équipés d'un moteur électrique auxiliaire et d'une batterie rechargeable.

Depuis la loi du pays du 12 avril 2024, ce régime ne bénéficie qu'aux véhicules hybrides et électriques dont la puissance n'excède pas 4 chevaux fiscaux. Les véhicules dont la puissance fiscale est comprise entre 5 et 10 chevaux fiscaux bénéficient quant à eux d'un régime d'exonération partielle des droits et taxes à l'importation, à l'exception du droit de douane, de la participation à l'informatique douanière, de la taxe péage, de la redevance aéroportuaire et de la taxe pour l'environnement, l'agriculture et la pêche.

Le rapport sur le projet de loi du pays portant diverses mesures fiscales motive cette remise en cause des avantages fiscaux précédemment applicables aux véhicules hybrides et électriques par les résultats d'une analyse comparative entre les différents types de véhicules réalisée par la direction polynésienne de l'énergie, laquelle relève que « *les véhicules*

²⁰ Loi du pays n°2014-18 du 15 juillet 2014 et loi du pays n°2014-35 du 17 décembre 2014.

²¹ Article LP 322-1 du code des impôts de la Polynésie française.

²² Article LP 340-9 du code des impôts de la Polynésie française.

²³ Limitation d'abord instituée par la loi du pays n° 2023-37 du 15 décembre 2023 portant diverses mesures fiscales dans le cadre de l'approbation du budget de la Polynésie française pour l'exercice 2024, qui a été annulée par le Conseil d'Etat dans une décision du 25 mars 2024, n°490578.

²⁴ Hors cyclomoteurs et vélos à assistance électrique.

²⁵ Arrêté n°880 CM du 6 juin 2014.

²⁶ Arrêté n°1532 CM du 3 novembre 2014.

²⁷ À l'exclusion de la taxe de péage, de la redevance aéroportuaire et de la participation informatique douanière.

électriques et hybrides ne permettent pas de réduire de façon significative la consommation de gazole et les émissions de gaz à effet de serre par rapport aux véhicules thermiques, en raison notamment d'un mix électrique encore majoritairement carboné » et « suggère de privilégier les véhicules de faible puissance nécessitant moins d'énergie pour se déplacer ».

Selon les données fournies par la direction régionale des douanes de Polynésie française, le montant des exonérations à l'importation appliquées aux véhicules de tourisme hybrides et électriques représente quasiment 8 MdF CFP sur la période (dont 46,6 % au titre de l'exonération de taxe sur la valeur ajoutée et 25,6 % au titre du droit de douane).

Au vu de l'effort important que représentent ces mesures d'exonération, qui ont également pour effet de soutenir le secteur automobile, la chambre encourage le renforcement du ciblage des mesures d'exonération.

1.3.3.2 La prime à la voiture propre

Un dispositif de « *prime à la voiture propre* » a été institué par délibération n° 2016-66 du 8 juillet 2016 instaurant une aide au soutien économique du secteur automobile et une aide au remplacement des véhicules sinistrés en cas de catastrophe naturelle, complété par l'arrêté n° 1247 CM du 13 août 2020 définissant les conditions d'attribution de l'aide au soutien économique du secteur automobile. Sur la période examinée, ce dispositif n'a été appliqué qu'en 2020.

Il prévoit l'attribution, à toute personne souhaitant acquérir un véhicule automobile neuf en échange de son ancien véhicule, d'une aide dont le montant varie selon le mode de motorisation, électrique ou hybride, ou de la quantité de CO₂ émise, sous réserve toutefois que le prix du véhicule neuf soit inférieur ou égal à 4 MF CFP. Cette aide concerne également l'achat d'un motorcycle électrique sans condition de reprise d'un ancien véhicule, sous réserve que le prix de ce motorcycle soit inférieur ou égal à 2,5 MF CFP. À cette aide s'ajoute une remise accordée par les concessionnaires qui est au moins égale au montant de l'aide octroyée par la Polynésie française. Le montant de la quote-part de la Polynésie française est le suivant : 250 000 F CFP pour un véhicule électrique, 225 000 F CFP pour un véhicule hybride, 200 000 F CFP pour un véhicule émettant entre 0 et 165 grammes de dioxyde de carbone/km, 150 000 F CFP pour un véhicule émettant entre 166 et 210 grammes/km et enfin 80 000 F CFP pour un motorcycle électrique.

En 2020, 549 primes à la voiture propre ont été accordées, pour un montant de 107,99 MF CFP. La moyenne d'âge des véhicules concernés était de 17 ans.

1.3.4 Une faible électrification du parc automobile

Selon les données de la direction des transports terrestres, les véhicules thermiques sont les plus immatriculés en Polynésie française. En 2024, ils représentent 79,5 % des véhicules neufs immatriculés²⁸. Bien qu'en augmentation, la part des véhicules électriques dans les

²⁸ Voitures particulières et camionnettes.

nouveaux véhicules immatriculés reste très faible. Les véhicules électriques représentent ainsi 2,5 % des immatriculations en 2024 et les véhicules hybrides en représentent 18 %²⁹.

Tableau n° 2 : Énergie des véhicules neufs immatriculés (voitures particulières et camionnettes)

	2020	2021	2022	2023	2024
Électrique	62	93	127	204	185
<i>Part des véhicules électriques</i>	<i>1,1 %</i>	<i>1,4 %</i>	<i>1,7 %</i>	<i>2,6 %</i>	<i>2,5 %</i>
Hybride	563	982	1 191	1 458	1 340
<i>Part des véhicules hybrides</i>	<i>9,7 %</i>	<i>14,5 %</i>	<i>16,1 %</i>	<i>18,5 %</i>	<i>18,0 %</i>
Essence	3319	3693	4 021	4 209	3 901
Diesel	1 842	1 986	2 068	1 991	2 017
<i>Part des véhicules thermiques</i>	<i>89,2 %</i>	<i>84,1 %</i>	<i>82,2 %</i>	<i>78,9 %</i>	<i>79,5 %</i>
Total	5 786	6 754	7 407	7 862	7 443

Source : Chambre territoriale des comptes, d'après les données de la direction des transports terrestres

La part de cyclomoteurs électriques est en revanche beaucoup plus élevée et en constante augmentation.

Tableau n° 3 : Énergie des cyclomoteurs neufs immatriculés

	2020	2021	2022	2023	2024
Électrique	27	32	410	1 435	1 506
Essence	2 635	2 819	2 547	2 562	2 531
Total	2 662	2 851	2 957	3 997	4 037
<i>Part des cyclomoteurs électriques</i>	<i>1,0 %</i>	<i>1,1 %</i>	<i>13,9 %</i>	<i>35,9 %</i>	<i>37,3 %</i>

Source : Chambre territoriale des comptes, d'après les données de la direction des transports terrestres

Le Pays n'applique pas d'objectifs d'électrification de son propre parc de véhicules. Toutefois, la circulaire du ministre des transports terrestres n°1448 en date du 10 mai 2023 relative à la fourniture de véhicules de liaisons pour l'administration de la Polynésie française fait état de la passation de marchés relatifs à la fourniture de véhicules électriques (deux-roues, quadricycle léger sans permis, fourgonnette utilitaire et citadine polyvalente). Le plafond de véhicules alloué à ces marchés est faible, il est de 15 véhicules par an pour les citadines polyvalentes électriques contre 50 pour les berlines thermiques. Il n'y a par ailleurs aucun quota à respecter lors du renouvellement de la flotte s'agissant des émissions de CO₂ par les véhicules.

²⁹ Par comparaison, en France hexagonale, en 2024, les véhicules électriques représentent 16,8 % des immatriculations et les véhicules hybrides 42,6 %.

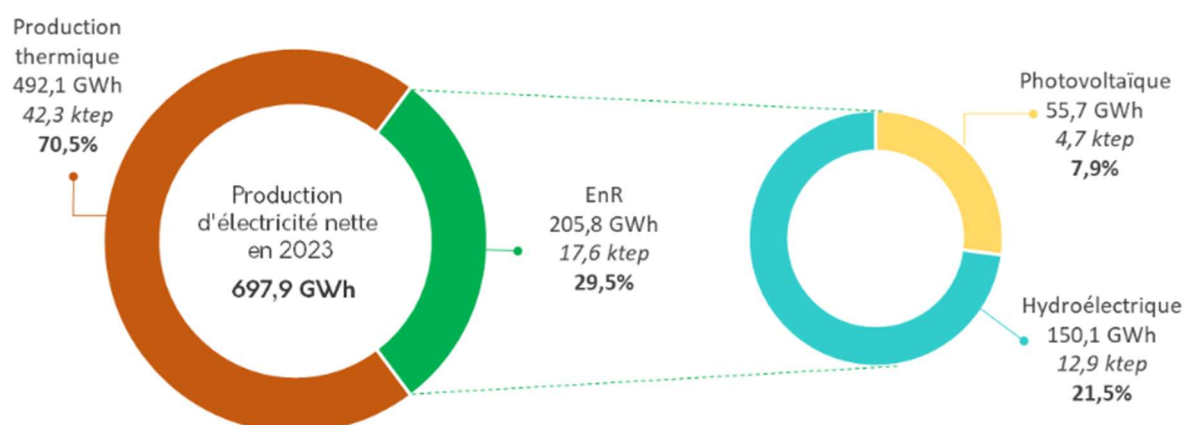
S'agissant du réseau de transport régulier de voyageurs, 24 bus 100 % électrique, soit 10 % de la flotte, circulent et un avenant au contrat de délégation de service public approuvé le 5 mai 2025 prévoit l'achat de 8 bus électriques supplémentaires.

La Polynésie française ne dispose pas de données précises sur son propre parc de véhicules en circulation. Ainsi, la chambre invite la Polynésie française à fiabiliser les données relatives à son parc automobile. Au vu d'une estimation des véhicules « *certainement en circulation* » communiquée dans le cadre de l'instruction sur la base de la date de mise en circulation, retenant les véhicules mis en circulation à compter de 2011, la part des véhicules électriques serait de l'ordre de 8 % et celles des véhicules hybrides de l'ordre de 3 %.

Deux éléments viennent principalement limiter la progression des véhicules électriques en Polynésie française.

Le premier élément relève du mix de production électrique, majoritairement produit à partir d'énergie fossile et donc davantage émetteur de gaz à effets de serre comparativement à l'énergie photovoltaïque par exemple.

Schéma n° 2 : Part des énergies fossiles et renouvelables dans la production d'électricité de la Polynésie française en 2023



Source : Direction polynésienne de l'énergie

Le deuxième relève du prix de vente de l'électricité en Polynésie française, qui reste un frein à l'investissement.

En revanche, l'absence de déploiement d'infrastructures de recharge de véhicules électriques (cf. § 1.3.2) n'apparaît pas constituer un obstacle au développement du parc de véhicules électriques du fait des caractéristiques du réseau routier polynésien. Du fait du réseau routier peu étendu (route de ceinture, hors Presqu'île, de 113 kilomètres), la Polynésie française n'est pas confrontée avec la même acuité que dans des territoires plus étendus à la problématique du maillage territorial des installations de recharge des véhicules électriques, les conducteurs de véhicules électriques en Polynésie française rechargeant leur véhicule électrique en priorité à leur domicile ou sur leur lieu de travail.

1.3.5 L'incidence de la mobilité électrique sur la puissance appelée et la production d'électricité

La transition vers la mobilité électrique en Polynésie française aurait des implications significatives sur la production d'électricité du territoire, dans un contexte où la production d'électricité en Polynésie française est majoritairement dépendante des énergies fossiles, avec environ 70,5 % de l'électricité produite à partir de combustibles fossiles en 2023. La production hydroélectrique représente 21,5 % de la production et la production photovoltaïque 8 % de la production, part qui est en augmentation en raison d'appels à projets relatifs à la réalisation et l'exploitation d'installations photovoltaïques avec stockage.

Pour que la mobilité électrique contribue réellement à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'augmentation de la demande en électricité doit être satisfaite par des sources d'énergie renouvelable. Le plan climat 2030 et la programmation pluriannuelle de l'énergie 2022-2030 de la Polynésie française visent ainsi à porter la part des énergies renouvelables à 75 % de la production d'électricité d'ici 2030, objectif qui est d'ailleurs expressément mentionné à l'article LP. 111-2 du code de l'énergie de la Polynésie française.

La programmation pluriannuelle de l'énergie, après avoir relevé le « *manque de données sur le parc de véhicules roulants et (l)es difficultés à évaluer le poids de la mobilité électrique en 2030* », arrête une « *évaluation sommaire de l'impact de la mobilité électrique à Tahiti* » conduisant à « *une augmentation, à horizon 2030, de la production électrique estimée entre 5 et 40 GWh et un besoin en puissance estimé entre 5 et 50 MW supplémentaires, en fonction d'hypothèses basses ou hautes prises sur l'évolution du parc roulant (soit 4 000 à 30 000 véhicules rechargeables en circulation en 2030).* ».

Actuellement, la puissance appelée³⁰ en semaine et en journée est de 80 à 90 mégawatts (MW), contre 50 à 55 MW le dimanche, et la capacité des moyens de production thermique est d'environ 140 MW, capacité qui peut être comprise entre 95 et 110 MW en cas de maintenance ou d'avarie.

À l'horizon 2030, le scénario moyen, faisant état d'un nombre de véhicules rechargeables compris entre 6 600 et 14 400, estime la hausse de la puissance appelée entre 7 et 21 MW, absorbable par les ouvrages actuels. À l'horizon 2040, le scénario moyen, faisant état d'un nombre de véhicules rechargeables compris entre 19 000 et 45 339 à l'horizon 2040, estime une hausse de la puissance appelée comprise entre 18 et 68 MW, niveau qui devrait entraîner des adaptations.

Ainsi, selon le nombre de véhicules électriques, le foisonnement temporel de leur recharge et la puissance des bornes utilisées, la puissance appelée pourrait avoir des incidences substantielles sur les réseaux électriques et les centrales de production, et nécessiter vraisemblablement un pilotage intelligent et en temps réel des bornes de recharge par le responsable de l'équilibre du système électrique, possiblement assorti d'une incitation tarifaire.

En revanche, l'incidence est moindre s'agissant de la production d'électricité, qui apparaît suffisante pour faire face à une augmentation, selon le scénario moyen, de 9 à 21 Gigawatt-heure (GWh) à l'horizon 2030 et de 25 à 56 GWhs à l'horizon 2040, étant toutefois

³⁰ L'électricité ayant pour particularité de ne pas pouvoir être stockée en grande quantité, la quantité d'électricité produite et injectée dans le réseau doit être égale à tout moment à la quantité d'électricité correspondant à la demande des consommateurs.

précisé que la part des énergies renouvelables dans le mix énergétique pourrait diminuer en cas d'augmentation trop importante de la demande.

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

La Polynésie française développe progressivement une politique de mobilité durable dans les suites de l'adoption du schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables de l'île de Tahiti, visant à moderniser le réseau de transport public d'ici 2035. L'objectif est de réduire l'usage des voitures particulières en améliorant la qualité et l'accessibilité des transports collectifs, en aménageant des infrastructures adaptées et en favorisant les mobilités douces. Le schéma directeur intègre aussi des mesures sur la desserte des quartiers et l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, bien que la mise en accessibilité du réseau soit encore très partielle. La mise en accessibilité du réseau de transport en commun doit ainsi faire l'objet d'un suivi particulier.

En complément, le plan climat 2030 encourage la transition énergétique, avec un objectif très ambitieux de diminution de 50 % des gaz à effet de serre d'ici 2030, dont l'atteinte apparaît très incertaine, notamment au vu des résultats obtenus jusqu'à présent. Le secteur des transports terrestres étant le plus gros contributeur à l'émission des gaz à effet de serre, la Polynésie française doit mesurer précisément l'incidence des actions entreprises sur l'évolution des émissions de gaz à effet de serre du secteur, afin d'assurer un pilotage effectif de l'objectif de réduction.

Le mix énergétique de la Polynésie française étant encore très carboné, le Pays n'envisage l'électrification des transports que de manière résiduelle. En 2024, les véhicules électriques ne représentent ainsi que 2,5 % des véhicules neufs immatriculés. L'électrification des véhicules étant limitée par la dépendance de la Polynésie française aux énergies fossiles, les priorités sont donc axées sur la réduction des besoins de mobilité, le développement des transports collectifs ainsi que des modes dits « actifs » de déplacement. Les exonérations fiscales accordées pour l'achat de véhicules neufs électriques ou hybrides, dont le montant total s'élève à environ 8,5 MdF CFP sur la période examinée, ont été récemment recentrées sur les modèles de faible puissance.

2 LE CADRE D'INTERVENTION DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS TERRESTRES

2.1 Une gouvernance en matière de transports terrestres restant à organiser

2.1.1 Une compétence de la Polynésie française en matière de transports en commun limitée aux liaisons intercommunales

Si l'article 43 de la loi organique du 27 février 2004 portant statut d'autonomie de la Polynésie française a confié aux communes de Polynésie française la compétence en matière de transports communaux, c'est-à-dire des services de transport de personnes d'intérêt communal ayant pour objet la desserte de différents points du territoire communal, ce transfert de compétence nécessite l'édiction d'une réglementation d'application³¹.

Ce point a été précisé par la loi du pays n°2019-2 du 17 janvier 2019 portant modification de la délibération du 13 janvier 2000 relative à la modernisation et au développement des transports routiers en Polynésie française. Désormais, l'article LP.5 de la délibération du 13 janvier 2000 modifiée confie expressément aux communes la compétence relative à l'institution et l'organisation des services de transport public réguliers et à la demande « *en tant qu'autorités organisatrices de la mobilité* ». La Polynésie française est donc compétente s'agissant des liaisons intercommunales tandis que les communes sont compétentes pour assurer la gestion des liaisons à l'intérieur de leur territoire, en plus de la police de la circulation et du stationnement qu'elles exercent en vertu du code général des collectivités territoriales.

Dans ce cadre, certaines communes proposent notamment un service de transport à la demande, comme à Mahina, Pirae, Teva i Uta, Papeete, Punaauia, Taiarapu Est et Arue, et d'autres organisent, par convention, un service de transport en commun régulier, comme à Moorea-Maiao ou Nuku Hiva.

2.1.2 Une compétence de principe de la Polynésie française en matière de transport scolaire terrestre

La délibération n°79-18 du 29 janvier 1979 portant organisation et financement des transports scolaires routiers, maritimes et aériens à l'intérieur des îles ou inter-îles prévoit une compétence de principe de la Polynésie française pour organiser les services de transports réservés aux élèves, tout en prévoyant la possibilité de confier l'organisation du transport scolaire aux communes, aux établissements d'enseignement ou aux associations de parents d'élèves et associations familiales.

³¹ Avis du Conseil d'État du 26 septembre 2016, n°373484.

Sur l'île de Tahiti, la majorité du transport scolaire est ainsi effectuée par le biais de la délégation de service public pour l'exploitation du réseau des transports en commun terrestres réguliers et scolaires sur l'île de Tahiti confiée par la Polynésie française à la société RTCT. Seules les communes de Punaauia et Hitia'a O Te Ra effectuent directement le transport scolaire, après avoir conclu une convention avec la Polynésie française.

Dans les archipels, certaines communes organisent le transport scolaire de leurs élèves avec leurs propres moyens. Il en est ainsi des communes de Maupiti, Taputapuatea, Tumaraa pour les Iles Sous-le-Vent, Hiva Oa et Nuku Hiva pour les Marquises, Raivavae, Rimatara et Tubuai pour les Australes et enfin Rangiroa, Anaa, Makemo et Rikitea pour les Tuamotu-Gambier. Pour les autres, il est recouru à un transporteur privé.

2.1.3 La coordination de l'action des autorités organisatrices de la mobilité

L'action 4.3 du schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables de l'île de Tahiti prévoit de « *favoriser la concertation entre les collectivités publiques pour coordonner les actions* ». Ce principe est intégré à l'article LP. 5 de la délibération du 13 janvier 2000 modifiée qui prévoit que : « *Les autorités organisatrices de la mobilité concourent au développement des modes de déplacement terrestres non motorisés et des usages partagés des véhicules terrestres à moteur, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et nuisances affectant l'environnement* » et que « *l'exercice de cette compétence par les différentes autorités organisatrices de la mobilité concernées donne lieu à un dialogue permanent dans l'objectif de favoriser l'intermodalité³² et le développement des modes de déplacement doux.* ».

Toutefois, il n'y a pas, à ce jour, de définition des modalités de concertation permettant de coordonner les actions des autorités organisatrices de la mobilité. Seules des actions ponctuelles sont actuellement mises en œuvre, telles que l'accompagnement des communes qui le souhaitent, par la direction des transports terrestres, pour intégrer des actions en faveur d'une mobilité plus durable dans leur Plan général d'aménagement (PGA). Un accompagnement a ainsi été effectué au bénéfice des communes de Punaauia, Papeete, Faa'a, Pirae, Arue, Uturoa, ainsi que de la communauté de communes de Tereheamanu³³.

Cette multiplicité des autorités organisatrices de la mobilité inter-communale et intra-communale est source de complexité et rend difficile la mise en place d'une stratégie globale tendant à favoriser le report vers des modes de déplacement autres que la voiture particulière, dont la mise en place nécessite une coopération entre les différents acteurs, par exemple pour assurer une cohérence entre les politiques de transport et d'aménagement et, de manière générale, d'articuler les politiques de déplacements avec les autres politiques publiques. En particulier, la consolidation de la gouvernance est nécessaire pour la mise en œuvre d'opération d'investissement structurante en matière de transports terrestres, tel que le projet de transport en commun en site propre en zone urbaine (cf. § 3.1.2). Elle est également nécessaire pour les projets d'infrastructures cyclables (cf. § 3.1.4.2) sur les sections de route relevant de la compétence communale, afin d'obtenir un maillage cohérent du réseau cyclable, mais également sur le sujet du covoiturage (cf. § 3.1.4.1) s'agissant de la mise en œuvre des

³² L'intermodalité dans les transports terrestres désigne l'utilisation combinée de plusieurs modes de transport pour effectuer un même déplacement.

³³ Qui regroupe cinq communes : Hitia'a O Te Ra, Papara, Taiarapu Est, Taiarapu Ouest, Teva i Uta.

infrastructures et des services ou celui des transports en commun afin de permettre une articulation entre le transport public régulier de voyageurs et le transport à la demande.

L'élaboration d'un projet d'arrêté a été initiée pour définir les instances de gouvernance, dans l'objectif de réunir les entités jouant un rôle essentiel pour la bonne mise en œuvre d'une politique de mobilité terrestre durable, et donc d'assurer la cohérence des actions menées ainsi que leur transcription dans les politiques publiques sectorielles.

Par ailleurs, la direction des transports terrestres collabore avec l'établissement public Grands Projets de Polynésie (G2P) pour l'élaboration d'un schéma d'agglomération de Papeete permettant de fixer les orientations visant à garantir une cohérence territoriale entre les stratégies locales d'aménagement et les dynamiques d'infrastructures et de mobilités portées à l'échelle de l'agglomération, mais aussi pour l'élaboration des schémas d'agglomération de Taravao et de Uturoa.

La chambre recommande à la Polynésie française d'adopter, d'ici à 2026, un arrêté visant à organiser la gouvernance des mobilités. Cette dernière devra en assurer une mise en œuvre effective par des réunions régulières du comité qui sera créé, l'absence de coordination des autorités organisatrices des mobilités en matière de transports terrestres faisant obstacle à la mise en œuvre d'une véritable stratégie visant à articuler les différentes formes de mobilité. La chambre prend acte qu'un projet d'arrêté visant à organiser la gouvernance des mobilités a été soumis au conseil des ministres en juillet 2025.

Recommandation n° 3. : Adopter, d'ici à 2026, un arrêté visant à organiser la gouvernance des mobilités.

2.2 Le financement de la politique des transports terrestres

Dans les comptes de la Polynésie française, le programme *Transports terrestres et sécurité routière* fait partie de la mission *Transports*, qui regroupe les programmes *Transports terrestres et sécurité routière*, *Transports et affaires maritimes*, *Transports aériens et aviation civile* ainsi que *Sécurité aéroportuaire*. Les dépenses relatives au réseau routier font partie de la mission *Réseaux et équipements structurants* tandis que les dépenses relatives au transport scolaire relèvent de la mission *Cohésion sociale*.

2.2.1 Le financement du transport régulier de voyageurs et du transport scolaire terrestre

2.2.1.1 Le transport régulier de voyageurs

Hors dépenses de personnel, les dépenses mandatées du programme *Transports terrestres et sécurité routière* s'élèvent en moyenne à 1,28 Mds F CFP par an sur la période examinée. Elles représentent, de 2020 à 2023, en moyenne 31,4 % des dépenses de la mission

Transports, et, en moyenne, 0,76 % des dépenses directes du budget de fonctionnement de la Polynésie française.

Tableau n° 4 : Programme 97501 Transports terrestres et sécurité routière

En F CFP	2020	2021	2022	2023	2024
Dépenses de fonctionnement	1 118 619 646	1 282 509 743	1 303 530 046	1 280 660 444	1 404 601 518
<i>Dont contribution DSP</i>	<i>1 005 000 000</i>	<i>1 142 124 952</i>	<i>1 137 390 964</i>	<i>1 137 418 918</i>	<i>1 111 380 281</i>

Source : Chambre territoriale des comptes, d'après les comptes administratifs

La majeure partie des sommes retracées sur ce programme sont celles versées dans le cadre de la délégation de service public pour l'exploitation du réseau de transport en commun terrestre régulier de l'île de Tahiti. En effet, dans ce cadre, la Polynésie française verse au délégataire, afin d'améliorer la qualité du service, une contribution financière forfaitaire « *afin de contribuer à l'équilibre financier du contrat* », « *compte tenu des charges importantes du service public de transports de personnes* »³⁴.

2.2.1.2 Le transport scolaire terrestre

L'organisation du transport scolaire est régie par la délibération n° 79-18 du 29 janvier 1979 modifiée portant organisation et financement des transports scolaires routiers, maritimes et aériens à l'intérieur des îles ou inter-îles, qui prévoit un principe de prise en charge des frais de transport scolaire pour les élèves dont le domicile se trouve à plus d'un kilomètre de leur établissement d'enseignement public ou privé sous contrat. Ainsi, les frais de transport des élèves sont pris en charge par la Polynésie française dès le premier kilomètre de distance entre leur domicile et leur établissement scolaire, dans le périmètre défini par la carte scolaire et la carte de formation.

Le transport scolaire terrestre concerne près de 26 000 élèves en Polynésie française, dont environ 16 000 sur l'île de Tahiti. Sur celle-ci, les lignes scolaires régulières sont exploitées dans le cadre de la délégation de service public confiée à la société RTCT. Des conventions sont également signées avec certaines communes pour assurer des dessertes spécifiques. En 2023, 16 508 élèves empruntent les transports scolaires pour se rendre à leur établissement sur un effectif total de 45 471 élèves, soit 36,2 % des élèves. Les élèves du secondaire représentent 70 % des bénéficiaires des transports scolaires. Le taux d'utilisation des transports scolaires est beaucoup plus élevé pour les élèves des communes éloignées du pôle urbain (Taiarapu Est et Ouest, Teva i Uta, Papara) tandis que le taux d'utilisation des transports scolaires à Papeete et Arue sont les plus bas de Tahiti (respectivement 11 et 18 % des élèves)³⁵.

Dans les archipels, les communes organisent le transport scolaire de leurs élèves avec leurs propres moyens ou en faisant appel à un prestataire. Le montant du financement par élève

³⁴ Article 34 du contrat de délégation de service.

³⁵ Dossier de concertation relatif au volet mobilité de la réforme des rythmes scolaires.

transporté est calculé au moyen d'une grille tarifaire, fixée par arrêté, en fonction de tranches kilométriques.

Entre 2020 et 2024, la Polynésie française a versé en moyenne 842 MF CFP par an afin de financer la gratuité du transport scolaire terrestre pour les élèves des 1^{er} et 2nd degrés, que ce soit sur l'île de Tahiti ou dans les archipels. Les transporteurs de personnes, régulier ou scolaire, bénéficient également de la détaxe du carburant (cf. § 2.2.2).

Tableau n° 5 : Dépenses au titre du transport scolaire terrestre (Tahiti et archipels)

En F CFP	2020	2021	2022	2023	2024
Dépenses totales	783 976 112	798 563 893	866 199 541	879 530 952	881 824 675
<i>Dont sommes versées dans le cadre de la DSP</i>	<i>475 150 000</i>	<i>488 665 633</i>	<i>515 554 626</i>	<i>517 868 292</i>	<i>508 201 885</i>
Élèves transportés par voie terrestre	24 537	24 326	26 235	25 323	25 403
<i>Dont élèves transportés dans le cadre de la DSP</i>	<i>15 783</i>	<i>15 836</i>	<i>17 546</i>	<i>16 508</i>	<i>17 036</i>

Source : Chambre territoriale des comptes, d'après les données de la DGEE

La Polynésie française assure la prise en charge du transport pour les élèves à besoins éducatifs particuliers ou en situation de handicap, scolarisés dans une « *unité pour l'inclusion scolaire* »³⁶. Entre 2020 et 2024, cette prise en charge du transport terrestre a représenté un montant total d'environ 310 MF CFP, soit une moyenne de 62 MF CFP par an. En 2024, 340 élèves ont bénéficié de cette prise en charge, dont les trois-quarts à Tahiti.

En outre, les communes peuvent bénéficier d'un concours financier versé par la Polynésie française pour l'investissement en nouveaux matériels roulants, sur le fondement des dispositions de la loi du pays n°2010-14 du 8 novembre 2010 fixant le régime du concours financier de la Polynésie française aux communes et à leurs groupements. Sur la période examinée, un montant de 186,8 MF CFP a été attribué à ce titre³⁷, représentant un taux de financement compris entre 50 et 70 % du montant de l'acquisition.

2.2.2 Les mesures visant à réduire le coût du transport

L'usage de la voiture pèse lourdement sur le budget des familles polynésiennes, en particulier pour les ménages aux revenus modestes. Selon des études de l'Institut de la statistique de la Polynésie française (ISPF) publiées en 2017³⁸ et 2019³⁹, les dépenses liées au

³⁶ Le dispositif « *Ulis* » vise, selon la circulaire n°2015-129 du 21 août 2015, à offrir « *aux élèves qui en bénéficient une organisation pédagogique adaptée à leurs besoins ainsi que des enseignements adaptés dans le cadre de regroupement et permet la mise en œuvre de leurs projets personnalisés de scolarisation* ».

³⁷ Au bénéfice des communes de Hiva Oa, Nuku Hiva, Raivavae, Rapa, Rimatara, Rurutu, Hao, Takaroa, Taputapuatea, Mahina et Paëa.

³⁸ ISPF, *Le transport, deuxième poste de dépenses des familles*, 02/2017.

³⁹ ISPF, *L'usage de la voiture pèse dans le budget des familles*, 02/2019.

transport constituent le deuxième poste de dépenses des familles polynésiennes, en raison de l'utilisation accrue des voitures particulières. Ces études relèvent que 77 % des ménages polynésiens disposent d'au moins une voiture et, qu'en moyenne, un ménage polynésien consacre 517 000 F CFP aux dépenses liées à la voiture (achat et utilisation). À noter que lors du recensement 2022, ce sont 82,1 % des ménages polynésiens qui disposent d'au moins une voiture.

Dans ce contexte, la Polynésie française a mis en œuvre différents dispositifs visant à réduire le coût du transport.

Un Fonds de régulation des prix des hydrocarbures (FRPH) a été mis en place, par la délibération n° 97-98 du 29 mai 1997, afin « *d'éviter les fluctuations brutales des prix des hydrocarbures destinés à la consommation intérieure* ». Sont fixés des prix de vente spécifiques selon certaines catégories professionnelles (EDT, pêcheurs, centrales de production électrique, entreprises perlicoles ...), ce qui fournit un soutien indirect à toutes les professions ayant recours à des véhicules et permet également de contenir le prix de l'électricité, directement dépendant du coût des hydrocarbures.

Le FRPH permet de compenser, auprès de l'importateur, la différence entre le coût d'importation et le prix de vente des hydrocarbures, fixé par arrêté en conseil des ministres. Lorsque les prix internationaux des hydrocarbures augmentent, le FRPH subventionne la différence pour maintenir un prix stable à la pompe. À l'inverse, lorsque les prix baissent sur le marché mondial, le prix au consommateur peut être maintenu à un niveau constant et le FRPH engrange des réserves pour financer les futures hausses.

Si le Fonds de régulation des prix des hydrocarbures permet de préserver le pouvoir d'achat des ménages polynésiens en stabilisant le prix des carburants, il représente toutefois, dans le contexte de hausse des cours mondiaux, un coût important pour le budget de la Polynésie française puisqu'un abondement du budget général a été nécessaire à hauteur d'environ 13,3 Mds F CFP entre 2022 et 2024⁴⁰.

Le Fonds de péréquation des prix des hydrocarbures (FPPH), régi par les dispositions de la délibération n° 97-99 du 29 mai 1997 modifiée, permet quant à lui aux prix de certains hydrocarbures d'être identiques à Tahiti et dans les îles. Le FPPH prend en charge certains frais liés à l'acheminement et à la commercialisation des produits pétroliers dans les îles autres que Tahiti. Sur la période examinée, il a représenté un coût de 450 MF CFP pour le budget de la Polynésie française.

Par ailleurs, en application de la loi du pays n° 2012-31 du 10 décembre 2012 portant refonte de la fiscalité applicable à l'importation de produits énergétiques, certaines catégories d'usagers bénéficient d'une exonération totale ou partielle de la Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers, instituée par l'article 194 bis D du code des douanes⁴¹. En bénéficient « *les transporteurs routiers de personnes, réguliers et/ou scolaires, constitués en personne morale (groupements professionnels ou sociétés de transport) conventionnée et/ou inscrite au plan des services de transport public de personnes* »⁴². Pour le transport public terrestre régulier et

⁴⁰ Voir également Chambre territoriale des comptes, *Collectivité de la Polynésie française - Politique de l'énergie*, 2023.

⁴¹ Son taux est de 20 % de la valeur en douane à l'importation.

⁴² Arrêté n° 104 CM du 1^{er} février 2021 portant définition de la liste des bénéficiaires des dispositions du 2° du I de l'article LP 5 de la loi du pays n° 2012-31 du 10 décembre 2012 portant refonte de la fiscalité applicable à l'importation de produits énergétiques.

scolaire sur l'ensemble de la Polynésie française, le montant de cette dépense fiscale s'est élevé à 626,9 MF CFP sur la période.

Tableau n° 6 : Détaxe de carburant au profit du transport régulier et scolaire

En F CFP	2020	2021	2022	2023	2024
Transport régulier	94 857 814	93 698 712	133 367 441	89 862 609	67 372 380
Transport scolaire	3 611 893	34 272 616	42 204 621	58 640 222	8 982 428
Total	98 469 707	127 971 328	175 572 062	148 502 831	76 354 808

Source : Chambre territoriale des comptes, d'après les données de la direction des transports terrestres

2.2.3 Les investissements au titre de la politique des transports terrestres

Sur la période 2020-2024, les crédits en investissement mandatés au titre du programme *Transports terrestres*, qui concerne principalement les dépenses au titre des aménagements, équipements et infrastructures de transport en commun, ont représenté un total de 214 MF CFP tandis que les crédits mandatés au titre du programme *Réseaux routiers* ont représenté un total de 26,7 MdF CFP. Les investissements consacrés à ces deux programmes représentent en moyenne 10,1 % des dépenses d'investissement réelles de la Polynésie française.

Tableau n° 7 : Part des programmes *Transports terrestres* et *Réseaux routiers* dans les investissements de la Polynésie française (mouvements réels)

En F CFP	2020	2021	2022	2023	2024
Crédits de paiement mandatés Prog Transports terrestres	53 601 417	82 891 580	6 316 854	3 781 347	67 461 456
Crédits de paiement mandatés Chapitre 915 Transports	2 544 418 890	309 790 676	512 796 198	152 060 456	685 768 621
<i>Part des transports terrestres dans le chapitre Transports</i>	<i>2,1 %</i>	<i>26,8 %</i>	<i>1,2 %</i>	<i>2,5 %</i>	<i>9,8 %</i>
<i>Part dans les investissements</i>	<i>0,1 %</i>	<i>0,2 %</i>	<i>0,01 %</i>	<i>0,01 %</i>	<i>0,1 %</i>
Crédits de paiement mandatés Prog Réseaux routiers	4 796 027 782	4 769 985 377	6 049 536 468	4 753 530 115	6 352 271 819
Crédits de paiement mandatés Chapitre 914 Réseaux	10 779 330 015	13 215 737 631	11 754 299 956	11 035 882 838	11 159 879 700
<i>Part des réseaux routiers dans le chapitre Réseaux</i>	<i>44,5 %</i>	<i>36,1 %</i>	<i>51,5 %</i>	<i>43,1 %</i>	<i>56,9 %</i>
<i>Part dans les investissements</i>	<i>8,9 %</i>	<i>9,2 %</i>	<i>10,9 %</i>	<i>9,1 %</i>	<i>12,2 %</i>
Total des investissements	54 139 488 824	51 929 552 619	55 406 347 037	52 421 238 333	52 031 955 580

Source : Chambre territoriale des comptes, d'après les comptes administratifs

Les principales dépenses effectuées jusqu'en 2023 au titre du programme transports terrestres ont concerné l'aménagement d'abris bus sur le réseau de transport en commun. En 2024, les travaux de réhabilitation de la gare routière de Papeenoo ont démarré et de nombreuses

études ont été lancées : création de voies réservées en faveur des transports en commun, aménagement des gares routières de la mairie de Papeete et de Outumaoro, implantation d'aires de covoiturage au sein des communes de Tahiti, études préliminaires relatives à la gare routière de Punaauia et à l'aménagement du parking modal de Mamao et lancement du programme de renouvellement global du parc d'arrêts de bus.

Une circulaire du ministre de l'économie, du budget et des finances n°622 du 4 août 2023 définissant les modalités de préparation du budget prévoit, s'agissant des dépenses d'investissement, « *l'introduction de la démarche Climat* », c'est-à-dire l'identification des inscriptions budgétaires permettant « *d'atténuer les effets du changement climatique par la recherche d'une réduction de l'empreinte carbone et d'adapter les infrastructures publiques aux risques liés aux évolutions climatiques* ». Cette démarche s'inscrit dans l'objectif de faciliter la recherche de financement, notamment auprès de l'Union européenne mais aussi auprès de l'Agence française de développement (AFD), de la Banque des territoires, de la Banque européenne d'investissement (BEI) ou encore dans le cadre de dispositifs nationaux tels que le Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires, aussi appelé « *Fonds vert* »⁴³, créé en 2023 et porté par le ministère de la transition écologique. Aucune action n'a toutefois encore été identifiée dans le budget de la Polynésie française en ce qui concerne la politique des transports terrestres.

S'agissant des dépenses au titre du réseau routier, les dépenses effectuées sur la période examinée concernent principalement l'entretien et la rénovation du réseau routier existant, lesquelles se répartissent entre l'île de Tahiti et les archipels.

Tableau n° 8 : Répartition par archipel des crédits du programme 91401 Réseau routier entre 2020 et 2024 (mouvements réels)

	Montant cumulé 2020-2024 en F CFP	Part	Population recensement 2022
Iles du Vent	14 660 644 495	54,9 %	209 980
Iles sous le Vent	4 227 205 090	15,8 %	36 007
Marquises	2 545 161 681	9,5 %	9 478
Australes	596 163 129	2,2 %	6 592
Tuamotu Gambier	1 500 801 074	5,6 %	16 729
Tous	3 191 376 092	12 %	-
Total	26 721 351 561	100,0 %	278 786

Source : Chambre territoriale des comptes, d'après les données de la direction du budget et des finances et du recensement 2022

Un grand nombre de ces projets, considérés comme des opérations d'investissement prioritaire de la Polynésie française, bénéficient d'un concours financier de l'Etat à hauteur de 70 % de leur montant dans le cadre du « *3^{ème} instrument financier* ». Sur la période examinée une somme totale de 16,14 MdF CFP a été versée à ce titre pour les infrastructures routières.

⁴³ Qui prévoit notamment des subventions pour « *soutenir les aménagements cyclables* », « *développer le covoiturage* » et « *développer les mobilités durables dans les zones enclavées du territoire* ».

Ce dispositif est reconduit par une convention cadre pluriannuelle portant sur la période 2025-2027.

Le schéma d'aménagement général de la Polynésie française fait état de la programmation de deux projets d'extension du réseau routier, la route sud, avec une fonction principale de transit pour fluidifier la circulation entre Papeete et Taravao, et la route des coteaux, avec une fonction de desserte locale sur un itinéraire de 5,6 km entre les carrefours de Tipaerui et de St-Hilaire. En 2020, deux autorisations de programme d'un montant d'1 MdF CFP chacune ont été votées pour les acquisitions foncières et la construction de chacune des deux routes mais ont été supprimées en 2021. Toutefois, des études devraient être menées en 2025 pour déterminer l'opportunité de réaliser un tronçon s'étendant du PK 15 à 18, en optimisant le tracé pour réduire au maximum le nombre de bâtiments concernés par son emprise.

Par ailleurs, des investissements sont récemment engagés pour le développement de voies douces. Ainsi, une autorisation de programme d'un montant de 600 MF CFP a été votée en 2025 pour la construction d'une passerelle et aménagement d'un cheminement sur le front de mer de Tipaerui à Papeete.

Le taux de réalisation des dépenses d'investissement relatives au programme *Transports terrestres* est en moyenne de 16 % sur la période et est particulièrement faible en 2022 et 2023, en l'absence de lancement d'un programme d'investissement. Seuls deux postes budgétaires étaient alors dédiés à l'ingénierie au sein de la direction des transports terrestres, avec un accent mis sur le suivi de la délégation de service public et le relogement de la direction des transports terrestres. S'agissant du programme *Réseau routier*, pour lequel le taux de réalisation est en moyenne de 55,2 % sur la période, l'exécution des programmes de travaux est notamment dépendant de la disponibilité des opérateurs de travaux pour répondre à la demande.

Tableau n° 9 : Taux de réalisation des dépenses d'investissement – Programme *Transports terrestres* et *Réseaux routiers* (mouvements réels)

En F CFP	2020	2021	2022	2023	2024
Programme 91501 <i>Transports terrestres</i>					
Crédits délégués	360 529 143	217 627 935	77 513 928	218 794 522	388 145 996
Crédits mandatés	53 601 417	82 891 580	6 316 854	3 781 347	67 461 456
Taux de réalisation	14,9 %	38,1 %	8,1 %	1,7 %	17,4 %
Programme 91401 <i>Réseau routier</i>					
Crédits délégués	9 439 052 443	9 058 735 596	10 117 334 839	9 601 955 233	10 067 172 431
Crédits mandatés	4 796 027 782	4 769 985 377	6 049 536 468	4 753 530 115	6 352 271 819
Taux de réalisation	50,8 %	52,7 %	59,8 %	49,5 %	63,1%

Source : Chambre territoriale des comptes, d'après les comptes administratifs

Afin d'assurer la sincérité des comptes, la chambre invite la Polynésie française à concevoir des programmations budgétaires réalistes et à veiller à ce que les dépenses programmées en investissement tiennent compte des moyens disponibles, notamment s'agissant de l'ingénierie de projet et des missions de maîtrise d'œuvre, ainsi que des capacités de réalisation des travaux par les opérateurs privés.

2.2.4 Le financement d'actions par l'ADEME

Depuis 2010, des conventions partenariales pluriannuelles sont conclues entre l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), l'État et la Polynésie française pour apporter un soutien technique et financier aux actions menées dans la lutte contre le changement climatique, le développement de l'économie circulaire ainsi que la protection de l'environnement et le développement durable.

Dans ce cadre, l'ADEME participe, en 2025, au financement de l'élaboration du schéma directeur des mobilités actives. L'ADEME a également participé, au bénéfice de communes, au financement de schémas directeurs des mobilités actives à Pirae, Papeete, Bora Bora et Punaauia ainsi qu'au financement, au bénéfice de l'Agence Opuia, de postes de chargés de mission pour l'Observatoire des mobilités.

La dernière convention pluriannuelle conclue, portant sur la période 2024-2027, prévoit un accompagnement de la transition énergétique à travers notamment la thématique de la mobilité durable. Cette thématique fait l'objet d'un financement prévisionnel de 176 MF CFP sur la durée de convention, réparti à part égale entre l'ADEME et la Polynésie française. Ce montant doit permettre de soutenir « *les autorités organisatrices et les collectivités dans leur stratégie de développement des mobilités actives (marche et vélo), des transports en commun, du covoiturage, et des écosystèmes de carburants alternatifs (électricité, biocarburant, biogaz, hydrogène) dans une perspective de décarbonation du secteur des transports* », « *les innovations territoriales et démonstrateurs en matière de transports plus efficaces énergétiquement* » ainsi que « *l'animation et l'ingénierie sur les mobilités alternatives, notamment auprès des collectivités* », mais aussi d'« *affiner la stratégie concernant la mobilité électrique et les motorisations alternatives (filière biocarburants...)* ».

La convention prévoit également un appui aux programmes stratégiques territoriaux, tels que le plan climat de la Polynésie française et la programmation pluriannuelle de l'énergie, notamment s'agissant de la mise en œuvre opérationnelle.

L'ADEME participe également au financement, au bénéfice de la Polynésie française pour une durée de trois ans à partir de 2024, d'un poste de chargé de mission « *mobilités actives* », c'est-à-dire chargé du développement des modes de déplacement doux alternatifs aux déplacements motorisés générateur de gaz à effet de serre. Deux missions sont principalement concernées : l'élaboration du schéma directeur des liaisons à mobilité douce sur l'île de Tahiti et l'installation d'équipements et l'acquisition de vélos pour le déploiement d'un service de vélos sur Tahiti. La convention porte également sur le financement de prestations extérieures de formation, communication et animation.

2.3 L'exercice de ses missions par la direction des transports terrestres

La direction des transports terrestres est chargée de mettre en œuvre les compétences de la Polynésie française en matière de transports terrestres et de lutte contre l'insécurité routière. Ses missions incluent l'élaboration de la réglementation relative à la circulation routière, le suivi des professions liées au transport, la participation à la mise en œuvre des politiques de sécurité routière et la promotion de modes de déplacement durables.

2.3.1 La réorganisation de la direction des transports terrestres

2.3.1.1 Un renforcement des effectifs de la direction des transports terrestres pour accompagner le développement de la politique de mobilité durable

Sur la période examinée, 15 postes ont été créés au sein de la direction des transports terrestres, sans que l'ensemble des postes ne soit toutefois pourvu.

L'effectif total de la direction est passé de 64 à 75 agents⁴⁴, avec une forte augmentation du nombre d'agents de catégorie A recrutés, qui sont passés de 6 à 14 au 1^{er} janvier 2025, l'augmentation des effectifs étant concentrée en 2023 et 2024.

Ce renforcement des effectifs concerne deux sections en particulier. D'une part, la section des véhicules et en particulier la cellule des contrôles techniques pour tenir compte de la technicité requise ainsi que de l'augmentation des véhicules contrôlés, avec notamment une augmentation significative des missions dans les archipels et îles éloignées. Est également constatée un développement de l'activité en lien avec l'augmentation des immatriculations neuves de véhicules.

D'autre part, le renforcement des effectifs concerne la section des transports routiers, qui compte notamment un chargé de la délégation de service public, un chef de projet écomobilité, un chef de projet infrastructures, un chef de projet modes actifs et un chargé d'opérations infrastructures, permettant de renforcer le pilotage sur ces questions et ainsi tendre vers une mise en œuvre effective des actions définies par le schéma directeur des transports collectifs.

2.3.1.2 Une modernisation du service rendu à l'utilisateur

Outre le renforcement de ses effectifs, les services de la direction des transports terrestres ont déménagé dans un bâtiment neuf « *afin de moderniser et d'améliorer les conditions de travail des agents et la qualité d'accueil des usagers du service.* »⁴⁵ Le coût de cette opération s'est élevé à 1 MdF CFP.

Un projet de réorganisation de la direction des transports terrestres est en cours, dans l'objectif d'améliorer « *la qualité du service public tout en répondant aux attentes croissantes des usagers en matière de mobilité durable et de sécurité routière* ». Cette réorganisation tiendra notamment compte du projet de système numérique pour la gestion des immatriculations, permettant de réduire les délais de traitement et d'améliorer la satisfaction des usagers.

En effet, une modernisation des systèmes d'informatisation et de gestion a été initiée. Il s'agit de disposer d'une application métier unique, *Utara'a Suite*, regroupant l'ensemble des bases de données. Cette application métier, dont la mise en service est prévue en 2025, s'accompagne du développement de téléservices permettant aux usagers d'effectuer leurs

⁴⁴ Pour 84 postes créés, dont 18 postes de catégorie A au 12 mars 2025.

⁴⁵ Rapport d'orientation budgétaire 2021.

démarches administratives, d'avoir accès à leurs informations et de communiquer avec les agents. Au-delà de l'amélioration du service rendu à l'utilisateur, cette dématérialisation permettra également de réduire les déplacements pour raison administrative.

2.3.2 La mission de régulation des professionnels du transport non régulier de personnes

La réglementation applicable distingue, d'une part, l'activité de transport touristique⁴⁶ des autres activités de transport de personnes⁴⁷ effectuées par taxi, véhicules de remise destinés à une clientèle haut de gamme ou véhicules multi-transports qui sont utilisés uniquement dans les îles autres que Tahiti, Moorea, Huahine, Raiatea, Tahaa et Bora Bora et peuvent transporter des passagers et des marchandises. Cette dernière catégorie, créée par la loi du pays du 29 mars 2018, permet une adaptation aux spécificités des archipels éloignés.

Le service touristique de transport de personnes consiste à effectuer principalement le transport de visiteurs, notamment des touristes et excursionnistes. Il peut s'agir de services collectifs comportant la mise à disposition exclusive d'un véhicule avec chauffeur à un groupe de personnes constitué préalablement à sa prise en charge ou de circuits offerts à la place, dont chaque place est vendue séparément et qui ramènent les voyageurs à leur point de départ. Il peut notamment s'agir d'autobus, de véhicules tout terrain destinés aux excursions en montagne ou à des randonnées à l'intérieur de l'île ou de véhicules de type traditionnel. L'exercice du service de transport touristique est soumis à une autorisation préalable et une inscription au plan de transport.

Les exploitants de l'activité de transport routier avec chauffeur doivent être titulaires d'une autorisation précisant le nombre de licences pouvant être exploitées, une licence permettant l'exploitation d'un seul véhicule. Les exploitants de taxis doivent également être titulaires d'une autorisation de stationnement sur la voie publique.

2.3.2.1 Les autorisations et licences délivrées

Alors que le précédent examen de gestion de la politique des transports terrestres de la Polynésie française avait relevé une situation de blocage de la délivrance de nouvelles autorisations et licences de taxi en raison de l'opposition des professionnels et qu'aucune nouvelle licence de taxi n'a été attribuée sur Tahiti et Moorea entre 2011 et 2021, 59 autorisations d'exercer et 71 licences supplémentaires à des exploitants déjà titulaires d'une autorisation ont été délivrées pour la profession de taxi sur la période examinée, dont 5 autorisations et 5 licences ont été accordées par la commission des Iles Sous-le-Vent en 2024. Aucune commission ne s'est réunie en 2024 concernant l'archipel de la Société dans l'attente de la refonte envisagée de la loi du pays n° 2018-11 du 29 mars 2018 portant réglementation de l'activité de transport routier avec chauffeur, au moyen de véhicule de moins de dix places

⁴⁶ Régie par la délibération n° 2000-12 APF du 13 janvier 2000 relative à la modernisation et au développement des transports routiers en Polynésie française.

⁴⁷ Régies par la loi du pays n° 2018-11 du 29 mars 2018 portant réglementation de l'activité de transport routier avec chauffeur, au moyen de véhicule de moins de dix places assises.

assises. Ce projet de réforme vise notamment à simplifier les démarches et à poursuivre la dématérialisation des procédures.

S'agissant du service touristique de transport de personnes, 55 autorisations et 68 licences ont été délivrées entre 2020 et 2024.

Tableau n° 10 : Autorisations et licences délivrées (taxi et transport touristique)

	2020	2021	2022	2023	2024
Taxis					
Autorisations délivrées	-	-	24	30	5
Licences délivrées	-		31	35	5
Transport touristique					
Autorisations délivrées	6	-	15	14	20
Licences délivrées	20	-	21	19	8

Source : Chambre territoriale des comptes, d'après les données produites par la direction des transports terrestres

Pour l'activité d'exploitant de véhicule de remise, seule une autorisation a été délivrée sur la période.

La majorité des exploitants de taxi ne détiennent qu'une seule licence. En 2025, selon les données fournies par la direction des transports terrestres, 221 autorisations sont en cours, pour 251 licences. Sur l'île de Tahiti, 128 autorisations sont exploitées pour 141 licences.

La situation est en revanche différente pour les véhicules de transport touristique et les véhicules multi-transports. Ainsi, en 2025, pour les véhicules de transport touristique, sont recensés 274 exploitants et 549 licences et, pour les véhicules multi-transports, 263 autorisations et 338 licences. Près de trois-quarts des autorisations et des licences concernent l'archipel des Marquises et environ 20 % concernent l'archipel des Tuamotu- Gambier.

Les compteurs horokilométriques, ou taximètres, dans les taxis de Polynésie française ont été mis en place par l'arrêté n° 843 CM du 30 avril 2018 au 1^{er} janvier 2021. Cette date a toutefois été repoussée au 31 juillet 2021 par arrêté du 24 décembre 2020, en raison du contexte de crise sanitaire. À la suite de la réalisation d'une étude en 2022 sur l'activité de taxi en Polynésie française, le tarif de jour (entre 6h et 20h) et de nuit (entre 20h et 6h) a été revalorisé (+ 30 F CFP/km) par l'arrêté n° 1540 CM du 6 septembre 2023 fixant les tarifs maximaux de transport par taxi en Polynésie française, soit plus de 10 ans après la précédente revalorisation effectuée en 2012. Cette réglementation s'applique désormais à l'ensemble de la Polynésie française alors que précédemment, seuls les tarifs de transports par taxi à Tahiti et Moorea étaient fixés par l'arrêté n°871 CM du 13 juillet 2012. Cette réglementation permet de mettre fin à la pratique préexistante où des tarifs « officiels », bien supérieurs aux tarifs réglementaires, étaient appliqués par les taxis en activité à Bora Bora, Raiatea et Huahine.

Parallèlement, il est constaté une très forte augmentation des agences de location de véhicule sans chauffeur en Polynésie française, dont le nombre est passé de 241 en 2020 à 1 141 en 2024, dont 545 sur l'île de Tahiti et 108 sur l'île de Moorea. Les causes de cette augmentation ne sont pas documentées mais une telle augmentation ne semble pas pouvoir être expliquée par la seule fréquentation touristique, dont l'évolution haussière reste faible, et nécessiterait de

différencier les usagers entre les résidents et les touristes, afin d'améliorer la connaissance du besoin de déplacement.

2.3.2.2 Les contrôles techniques et qualité des véhicules utilisés pour les activités réglementées

Dans chacun des cas de figure, les véhicules utilisés pour les activités réglementées sont soumis semestriellement à un contrôle technique et à un contrôle de qualité destiné à vérifier l'état général intérieur et extérieur des véhicules.

Tableau n° 11 : Contrôles techniques réalisés (véhicules utilisés pour les activités réglementées)

2020	2021	2022	2023	2024
4 763*	4 112	6 800	8 682	9 631

Source : Chambre territoriale des comptes, d'après les données de la direction des transports terrestres

* Les données 2020, antérieures à la migration vers un nouveau logiciel, sont toutefois incomplètes.

L'importante augmentation du nombre de contrôles techniques réalisés est directement liée à l'importante augmentation du nombre de véhicules de location sans chauffeur. Selon les années, le taux de refus est de l'ordre de 5 à 6 % des véhicules contrôlés.

Toutefois, en l'absence de normes environnementales pour les véhicules, l'instauration d'une obligation de contrôle technique périodique ne vise qu'un objectif de sécurité routière et ne concerne, outre les poids lourds, que les véhicules utilisés par les activités réglementées (transport en commun, taxi, transport touristique, véhicule de location, transport spécialisé).

2.3.2.3 L'absence d'établissement des plans des services routiers prévus par la réglementation

L'article 36 de la délibération n° 2000-12 du 13 janvier 2000 relative à la modernisation et au développement des transports routiers en Polynésie française prévoit l'établissement d'un plan des services publics réguliers de transport de personnes et scolaires, qui récapitule l'ensemble des services effectués par les personnes morales conventionnées, mais aussi d'un plan des services touristiques de transport de personnes, qui énumère les personnes autorisées à exécuter ce genre de service et indique pour chacune d'elles les conditions qu'elles doivent observer. Ce dernier plan précise notamment s'il s'agit de circuits offerts à la place ou de services collectifs, la zone de prise en charge des voyageurs, la zone de desserte, le nombre et les catégories de licences. Alors que ces plans doivent faire l'objet d'une publication annuelle, au Journal officiel de la Polynésie française, aucune publication n'est intervenue depuis 2008 et seule la publication d'un plan actualisé du réseau des services publics réguliers est envisagé prochainement.

L'établissement et la publication annuelle du plan des services touristiques de transport de personnes prévu par la réglementation et effectué jusqu'en 2008, permettant notamment de

délivrer une information précise quant à l'offre de service existante, la chambre invite la Polynésie française, à réglementation constante, à y procéder dans les meilleurs délais.

En réponse aux observations provisoires, la Polynésie française a indiqué qu'une réflexion était en cours sur l'élaboration d'un arrêté relatif au plan des services touristiques, dans le cadre d'une « *démarche de transparence et de structuration du transport touristique* ». La chambre ne peut qu'encourager la Polynésie française à faire aboutir cette démarche.

2.3.3 La mise en œuvre de la politique de sécurité routière

Le renforcement de la sécurité routière est le second objectif de performance formalisé de la mission *Transports terrestres*, le premier étant le développement de l'offre de transports en commun afin de mieux répondre aux besoins de déplacement de la population.

Différents indicateurs de suivi sont fixés. Jusqu'en 2023, les indicateurs étaient les suivants : nombre d'actions de sécurité routière menées (actions terrains) ; nombre de personnes sensibilisées (actions terrains) ; campagnes audio-visuelles, digitales et médias de prévention à la sécurité routière ; nombre d'accidents sur les routes ; nombre de permis de conduire délivrés et nombre de candidats au permis de conduire aidés. Les indicateurs ont été redéfinis en 2024 afin d'en améliorer la pertinence. Ils sont désormais les suivants : jour calendaire avec diffusion de message de prévention ; dépense investie dans les campagnes et actions de prévention ; arrêts de rétention des droits à la conduite ; accidents ; tués ; blessés. Les statistiques relatives aux accidents, tués et blessés sont transmises par le Haut-commissariat.

Tableau n° 12 : Indicateurs de performance – Objectifs n° 2 : Renforcer la sécurité sur les routes

	2022	2023	2024	2024	2024	2025	2026 et +
	Définitif	Définitif	Prév.	Révisé à 06/24	Définitif	Prév.	Cible
Indicateur 2.1 - Jours calendaires avec diffusion de message de prévention (tous médias confondus)	NC	300	200	200	200	200	200
Indicateur 2.2 - Dépense (en MF) investie dans les campagnes et actions de prévention	5,46	9,88	5	2,3	6,02	6	6
Indicateur 2.3 - Arrêts de rétention des droits à la conduite	717	659	659	418	785	790	795
Indicateur 2.4 - Accidents	169	165	160	119	262	160	150
Indicateur 2.5 - Tués	35	34	33	14	39	35	28
Indicateur 2.6 - Blessés	195	186	186	132	292	200	190

Source : Données de la direction des transports terrestres et du Haut-Commissariat de la République en Polynésie française

En dépit des campagnes de sensibilisation, il est constaté entre 2022 et 2024 une augmentation de 55 % des accidents, de près de 50 % du nombre de blessés et de 11 % du nombre de tués. En comparant à l'année 2021 au cours de laquelle 122 accidents ont été recensés, le nombre d'accidents, indicateur commun sur l'ensemble de la période, a augmenté de 115 %. Le nombre de tués sur les routes polynésiennes est, proportionnellement, près de trois fois supérieur à la France hexagonale. En 2023, 75 % des accidents mortels sont liés à l'alcool et/ou aux stupéfiants, souvent associés à une vitesse inadaptée ou excessive⁴⁸. De plus, les conducteurs de deux-roues motorisés sont surreprésentés, 73 % des accidents mortels en 2023 impliquant un deux-roues. Il est en effet constaté une très forte augmentation des ménages disposant d'un moyen de transport en deux-roues (+26,8 % entre 2017 et 2022⁴⁹), ce qui génère un nouvel enjeu de sécurité routière. Ainsi, en 2022, 32,1 % des ménages possèdent au moins un deux-roues, souvent perçu comme une stratégie pour contourner les embouteillages quotidiens.

Un dispositif d'aide au financement du permis de conduire a été mis en place par la loi du pays n°2019-32 du 5 décembre 2019. Entre 2020 et 2024, 2 002 aides ont été attribuées pour un montant de 116,5 MF CFP. Si cette aide vise principalement à faciliter l'insertion professionnelle, elle est également susceptible de poursuivre un objectif de sensibilisation.

À la suite de la tenue d'un séminaire de la sécurité routière en novembre 2024, un plan pluriannuel de sécurité routière est en cours de rédaction en collaboration avec l'État avec l'objectif de réduire de 25 % les accidents corporels d'ici à 2030 et de diviser par deux le nombre de décès liés aux accidents de la route. À cette fin, l'État met à disposition de la collectivité l'outil *TRAxxy*, lequel permet d'améliorer la remontée et la centralisation des informations relatives aux accidents de la circulation. Il est ainsi prévu de créer une base de données des accidents en Polynésie française permettant de mieux orienter les politiques publiques en matière de sécurité routière, dont le suivi sera assuré par le comité de sécurité routière. En 2024, a également été établi un plan de communication sur la sécurité routière à destination des différents âges : maternelle, primaire, collège, lycée, étudiant et jeune adulte.

La chambre recommande que ces actions de communication et de sensibilisation soient complétées, dès 2025, par une identification des lieux de concentration d'accidents sur les îles de Tahiti et Moorea, communément appelés « *points noirs* ». Cette identification permettra la mise en place de mesures complémentaires adaptées à ces zones accidentogènes, telles que signalisation, aménagements routiers ou contrôles.

Recommandation n° 4. : Procéder, dès 2025, à l'identification des lieux de concentration d'accidents sur les îles de Tahiti et Moorea, pour mettre en place à compter de 2026 toute mesure adaptée à ces zones accidentogènes, telles que signalisations ou aménagements routiers.

⁴⁸ Bilan 2023 des chiffres de la sécurité routière en Polynésie française.

⁴⁹ ISPF, *Recensements 2017 et 2022*.

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

Tandis que la Polynésie française est compétente pour les liaisons intercommunales et le transport scolaire, les communes sont les autorités organisatrices de la mobilité à l'intérieur de leur territoire, ce qui complique l'élaboration d'une stratégie unifiée de mobilité durable. Le manque de cadre institutionnel formalisé pour assurer la coordination entre les différents acteurs est ainsi susceptible de freiner la mise en œuvre de projets d'envergure comme le transport en commun en site propre ou un réseau cyclable cohérent. Un projet d'arrêté est néanmoins en cours d'élaboration pour structurer cette gouvernance et devra être adopté d'ici à 2026.

Le Pays consacre une somme annuelle moyenne d'environ 1,1 MdF CFP au titre du transport public régulier et d'environ 842 MF CFP permettant d'accorder la gratuité du transport scolaire terrestre pour environ 26 000 élèves, dont plus de 16 000 à Tahiti, ainsi qu'une prise en charge du transport pour les élèves à besoins éducatifs particuliers. Les exploitants de transport public régulier ou scolaire bénéficient également de gazole détaxé, le coût de cette mesure s'élevant à 626,9 MF CFP sur la période examinée. Par ailleurs, ont été mis en place d'autres dispositifs pour contenir le coût du transport, dont le Fonds de régulation des prix des hydrocarbures qui nécessite le versement sur la période d'une somme de 13,3 MdF CFP en provenance du budget général pour compenser la forte hausse du prix des hydrocarbures. En matière d'investissement, la sincérité budgétaire doit être améliorée pour adapter les prévisions aux capacités de réalisation. En termes d'organisation, la période examinée est marquée, à compter de 2023, par un renforcement des effectifs de la direction des transports terrestres afin de renforcer la mise en œuvre des orientations définies en la matière mais aussi par un projet de dématérialisation visant à améliorer le service rendu à l'utilisateur.

Les défaillances relevées lors du précédent contrôle s'agissant de la régulation des transports non réguliers (blocage de la délivrance de nouvelles autorisations et licences et gestion des tarifs des taxis) ont été corrigées. Enfin, malgré des campagnes de prévention, les indicateurs de sécurité routière restent préoccupants, avec une hausse des accidents et des décès, notamment chez les usagers de deux-roues. Un plan pluriannuel de sécurité routière est en cours de rédaction en collaboration avec l'État pour essayer d'inverser cette tendance. Ces actions apparaissent devoir être complétées par une identification précise des zones accidentogènes sur les îles de Tahiti et Moorea permettant la mise en place de mesures complémentaires adaptées à ces zones accidentogènes.

3 LES PERSPECTIVES ET LES DÉFIS DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS TERRESTRES

3.1 L'engagement d'un ensemble de mesures visant à réduire la congestion routière ainsi qu'à diminuer les émissions de gaz à effet de serre issues du secteur des transports routiers

Outre les actions en matière de communication et de sensibilisation menées régulièrement par la direction des transports terrestres, dans le cadre notamment des semaines européennes de la mobilité, la Polynésie française a engagé en 2024 un panel de mesures visant à réduire la congestion sur les axes routiers ainsi que les émissions de gaz à effet de serre issues du secteur des transports routiers, lesquelles concernent à la fois des aménagements routiers (§ 3.1.1 et 3.1.2) ainsi que le développement d'un ensemble de solutions de mobilités (§ 3.1.4 et suivants).

3.1.1 L'aménagement du réseau routier

Eu égard aux contraintes topographiques, le réseau routier structurant est composé de quatre routes territoriales formant une route de ceinture autour de l'île, au profil essentiellement à « 2 fois 1 voie ». La route de ceinture est complétée, dans l'agglomération de Papeete, par une voie rapide, la route de Dégagement Ouest (RDO), et la route des Plaines. La route de ceinture de Tahiti s'étend sur 113 kilomètres et le réseau routier total sur 257 kilomètres. Elle traverse des zones très urbanisées et de nombreuses servitudes d'accès privés s'y branchent sans aménagements particuliers : ces ramifications privées desservent vallées et plateaux. L'absence de maillage, excepté sur la commune de Papeete, impose un détour par la côte à chaque déplacement de quartier à quartier. Outre l'effet de cloisonnement que cela entraîne, cette situation engendre des difficultés de circulation aux points de passage obligés.

Les rapports d'orientation budgétaire 2024 et 2025 listent, parmi les mesures visant à réduire la congestion routière et améliorer la mobilité des usagers, l'augmentation de la capacité du réseau actuel par la création de voies nouvelles ou l'élargissement et l'aménagement de voies existantes.

Un état des lieux des mobilités a été réalisé en décembre 2024, « *au regard de l'évolution incessante des déplacements basés essentiellement sur l'usage de la voiture et des constats répétés de congestion sur l'île de Tahiti et plus particulièrement sur la conurbation de Papeete* », afin d'examiner l'évolution des besoins de déplacement afin de construire un outil de modélisation des déplacements permettant ensuite la définition de scénarios de projets d'aménagement du réseau routier.

Une campagne de comptages directionnels catégoriels par relevés vidéo et à vue a été mise en œuvre pendant les périodes de pointe de 6h à 8h et de 15h à 17h du 26 août au 6 septembre 2024 sur la totalité des 150 carrefours du périmètre d'étude. En parallèle, des mesures du taux d'occupation des véhicules ont été réalisées à vue en 10 points de relevés et des enquêtes origine – destination par relevés des plaques minéralogiques ont eu lieu en trois

secteurs du périmètre d'étude : Présidence – Destremau – Poilus Tahitiens, Taaone – Prince Hinoi – Chef Vairaatoa – Union Sacrée et Mahina. À partir de ces mesures et de la compilation des résultats des mesures des compteurs routiers automatiques du réseau routier territorial, un modèle de trafic a été construit. Il a ensuite été calé aux périodes de pointe du matin et du soir pour reproduire les niveaux de trafic mesurés et les congestions observées ainsi que les temps de parcours mesurés.

Sur la base des constats de cette étude, mettant toujours en évidence une congestion importante du trafic en heure de pointe du matin et du soir, il est identifié des aménagements routiers présentant des enjeux de fluidité du trafic. Dans ce cadre, des aménagements sont projetés, afin de fluidifier le trafic aux heures de pointe : la mise en place d'une voie de contournement, ou « *shunt* », d'un giratoire à Erima, le passage, à Mahina, de deux voies à une voie supplémentaire mobile⁵⁰ mais également la réalisation de travaux de prolongation de la troisième entrée Est de Papeete sur la commune de Pirae, qui ont débuté en juin 2025.

La création de voies nouvelles concerne le projet de route du Sud sur un tronçon de trois kilomètres allant du PK 15 au PK 18. De nouvelles études, confiées à l'établissement public Grands Projets de Polynésie (G2P), visent à examiner le tracé afin de réduire au maximum le nombre de bâtiments concernés. Aucune décision de réaliser ce tronçon n'est toutefois encore prise.

3.1.2 L'aménagement de voiries pour favoriser les transports en commun : la création de voies réservées, préalable au projet de transport en commun en site propre

À la suite d'une étude de faisabilité réalisée en 2024, le principe d'un aménagement de voies réservées, ciblant les tronçons congestionnés, a été retenu avant la réalisation du transport en commun en site propre de l'agglomération de Papeete. Cette solution permet de lancer plus rapidement le projet, la mise en place de voies réservées se faisant sur le foncier existant. Il s'agit ainsi de rendre le transport en commun plus attractif, en assurant une fiabilité des temps de parcours et une amélioration de la vitesse commerciale des lignes de bus qui emprunteront les voies réservées.

Ces voies réservées exclusivement aux bus⁵¹ peuvent être ajoutées aux routes existantes avec un minimum de modifications. Pour sa part, le transport en commun en site propre correspond à un système de transport en commun qui circule sur des voies totalement séparées du reste du trafic routier. Il nécessite des investissements significatifs en infrastructure, incluant la construction de nouvelles voies, stations, pôles d'échanges multimodaux et potentiellement des ouvrages d'art comme des ponts ou des tunnels.

Le scénario d'aménagement de voies réservées retenu à l'issue de l'étude de faisabilité porte sur l'aménagement par étape de voies entre Mahina et Punaauia, avec intégration de la circulation des vélos aux voies réservées de bus. En novembre 2024, la direction des transports terrestres a lancé un marché de maîtrise d'œuvre relative à la réalisation de voies réservées aux transports alternatifs à l'autosolisme, sur le secteur Papeete-Pirae, divisé en 3 lots : secteur

⁵⁰ À l'aide d'un système de glissières en béton armé mobiles.

⁵¹ Elles peuvent également être réservées à d'autres usagers tels que les véhicules d'urgence ou les vélos.

Papeete centre-ville (de la rue Cook à l'immeuble de la CPS à Mamao), secteur Pirae (de l'immeuble de la CPS à Mamao jusqu'à la rue Tefaatau à Pirae) et secteur Papeete Tipaerui (de la sortie de Faa'a jusqu'à la rue Cook à Papeete), portant sur un linéaire total de 4,7 kilomètres, réalisé sur les voiries existantes. Les études ont débuté en mars 2025 et il est prévu une année d'étude avant le lancement des consultations en vue de la passation des marchés de travaux. La mise en service prévisionnelle s'échelonne de mi-2026 à 2028-29. Un marché a été attribué en mars 2025, sur le secteur Faa'a RDO pour un linéaire de 6 kilomètres avec une mise en service prévisionnelle en 2027.

Des études de faisabilité ont également été lancées pour définir les ouvrages structurants nécessaires, l'ensemble des études faisant l'objet d'une concertation avec les élus des communes concernées. Il est ainsi envisagé d'implanter un pôle d'échange multimodal à Mamao⁵² et une gare routière/dépôt à Tipaerui. Afin de faciliter l'intermodalité, il est aussi prévu la création de parking-relais sur Punaauia, Arue et Mahina.

La réalisation du projet de voies réservées et des ouvrages structurants est actuellement estimée à 10 MdF CFP, hors acquisition foncière, coût qui sera vraisemblablement amené à évoluer. Une autorisation de programme a été votée en 2024 pour le lancement d'études de faisabilité préalables à la réalisation d'un transport en commun en site propre à l'horizon 2035, qui s'étendrait d'Arue (Erima) à Punaauia (Outumaoro).

Dans la perspective des futurs aménagements nécessités par la politique des transports terrestres, la direction des transports terrestres participe aux commissions locales d'aménagement organisées dans le cadre de l'élaboration ou de la révision des plans généraux d'aménagement, afin notamment de proposer des inscriptions d'emplacements réservés destinés à l'aménagement de voies réservées ainsi que d'emprises permettant les manœuvres de retournement des bus desservant des quartiers contraints. En outre, si certains aménagements peuvent être réalisés sur des parcelles appartenant à la Polynésie française, la plupart nécessitera également l'acquisition de parcelles communales ou privées. Des démarches en ce sens ont été initiées en septembre 2024.

3.1.3 L'objectif de lisser les pics de congestion en étalant le flux de circulation : la modification des rythmes des établissements scolaires

La congestion routière est également rythmée par les temps scolaires. À la suite d'une concertation menée par la direction générale de l'éducation et des enseignements (DGEE), une réforme des rythmes scolaires dans les écoles maternelles et élémentaires publiques de Tahiti a été décidée par arrêté du 18 juillet 2024⁵³. Elle vise à mieux respecter les cycles chronobiologiques des élèves, améliorer les résultats scolaires et réduire l'absentéisme, tout en s'adaptant à la réorganisation du temps d'enseignement qui conduit à une diminution du volume d'heures hebdomadaires en classe.

⁵² Un avis d'appel public à la concurrence pour une mission de maîtrise d'œuvre « *conception et suivi de travaux du pôle d'échange multimodal* » à Papeete a été publié le 10 avril 2025.

⁵³ Arrêté n° 1069 CM du 18 juillet 2024 fixant la durée hebdomadaire de la scolarité dans les écoles maternelles et élémentaires et la répartition des horaires par discipline. Par jugement du tribunal administratif de la Polynésie du 29 avril 2025, cet arrêté a toutefois été annulé, avec effet au 7 juillet 2025, au motif de l'absence de consultation préalable du comité technique paritaire de la DGEE.

Dans ce cadre, l'incidence de cette réforme sur les déplacements scolaires et la contribution des déplacements aux embouteillages a été analysée⁵⁴, les trajets scolaires influençant fortement la congestion routière, particulièrement aux heures de pointe du matin et du soir ainsi que le mercredi midi et le vendredi après-midi. En effet, une grande partie du trafic contribuant à la congestion totale du réseau de voirie aux entrées de Papeete provient des trajets domicile-école.

Ainsi, le diagnostic mobilité met en évidence un éloignement du domicile, la périurbanisation obligeant de nombreux parents à parcourir de longues distances en voiture, ainsi qu'une dépendance à l'automobile puisque 81 % des déplacements vers les centres urbains se font en voiture. S'agissant des transports scolaires, 36 % des élèves de Tahiti utilisent les bus scolaires en 2023, avec une utilisation plus faible en centre urbain (notamment à Papeete et Arue) dès lors que les bus scolaires subissent aussi les embouteillages, rendant leur usage moins attractif. La congestion routière est marquée aux heures d'entrée et sortie des écoles, concernant particulièrement les axes principaux de Papeete, Faa'a, Paea, Papara et Taravao. Celle-ci est particulièrement forte à l'heure de début des cours de la plupart des établissements scolaires à 7h30.

Ce rapport préconisait un aménagement des horaires pour répartir les arrivées et les départs. À ce titre, sur l'île de Tahiti, depuis la rentrée scolaire 2024, le début des cours s'échelonne de 7h30⁵⁵ à 8h⁵⁶ selon les communes, dans l'objectif de créer un cadencement ayant une incidence positive sur la mobilité routière.

Des comptages routiers ont été effectués en août et septembre 2024 au niveau des principaux points d'échange du réseau routier des communes de Papeete, Pirae, Arue et Mahina. Ils ont permis l'établissement d'un état des lieux des mobilités mettant en évidence que 8 210 unités de véhicules particuliers (UVP)⁵⁷ entrent dans Papeete en heure de pointe du matin avec 4000 entrants par la côte Est et 4210 entrants par la côte Ouest. Cette congestion le matin est plus critique que celle du soir, avec identification de cinq principaux points de congestion⁵⁸.

L'état des lieux des mobilités réalisé en décembre 2024 examine l'incidence du changement des rythmes scolaires sur les déplacements motorisés en direction et en sortie de Papeete et met en évidence que l'incidence du changement des rythmes scolaires se mesure surtout au droit des établissements d'enseignement, où les « *désordres circulatoires (sont) moins visibles et moins longs.* » Pour le reste, les variations sont modestes, et il est surtout constaté un phénomène de décalage dans le temps du trafic. En cumul sur la journée, le trafic en entrée et sortie de Papeete a pu augmenter d'environ 3 %⁵⁹, de sorte que l'étude conclut à « *un gain de l'ordre de +3 % d'écoulement de trafic supplémentaire* ».

Cette modification des rythmes scolaires pour les écoles primaires constitue une première étape. Un examen de la situation doit également être fait pour les collèges et les lycées et, de manière générale, de nouvelles approches pour les horaires scolaires, professionnels et

⁵⁴ Dossier de concertation - Réforme des rythmes scolaires, -Etude du volet mobilité, Février 2024.

⁵⁵ Pour les communes de Arue, Hitia'a o te ra, Mahina, Papara et Taiarapu-Est.

⁵⁶ Pour les communes de Faa'a, Paea, Papeete, Pirae, Punaauia, Taiarapu-Ouest et Teva i Uta.

⁵⁷ L'unité de véhicule particulier est utilisée pour convertir différents types de véhicules en une même unité de référence : une voiture = 1 UVP, un bus = 2 UVP, un deux-roues motorisé = 0,3 UVP.

⁵⁸ Front de mer, rue du Bataillon du Pacifique (CESEC), Lycée du Taaone jusqu'au giratoire du RIMAP, giratoire de Erima et la RT2 à Mahina depuis le giratoire de la pointe Vénus.

⁵⁹ 1 000 véhicules/jour sur un total de 33 000.

administratifs doivent être examinées en utilisant des décalages par zone et/ou des adaptations des horaires pour étaler le pic d'heure de pointe et ainsi éviter les périodes d'hyper pointe. La collectivité annonce également dans sa réponse envisager la création d'une carte jeune illimitée à 1 500 F CFP par mois pour les collégiens et lycéens de la zone qui dérogent pour partie à la carte scolaire et qui ont peu recours au transport scolaire.

3.1.4 La mise en œuvre récente de nouvelles mesures tendant au développement d'une mobilité alternative au véhicule individuel

3.1.4.1 Le développement d'une plateforme polynésienne de covoiturage

Dans le rapport d'orientation budgétaire 2024, l'organisation du covoiturage figure parmi les actions permettant de tendre vers l'objectif de réduction de la congestion routière et d'amélioration de la mobilité des usagers. Le covoiturage apparaît comme une solution complémentaire aux autres solutions de mobilité afin de réduire la part de l'autosolisme dans les déplacements.

À la suite d'un appel à projet lancé fin 2023 pour le « *déploiement d'une preuve de concept⁶⁰ d'une solution de covoiturage* », la Polynésie française a retenu un lauréat chargé de développer une application mobile, Wigo. Une subvention de 49 MF CFP lui a été attribuée en 2024 pour le développement de l'application de covoiturage Wigo, la mise en œuvre d'actions de communication et d'animation ainsi que le financement de crédits pour inciter à covoiturer. Un portefeuille virtuel permet de verser un crédit mensuel de 500 F CFP aux utilisateurs de l'application *Wigo*.

Les résultats sont encore faibles, dans un contexte où, en raison de difficultés techniques rencontrées par la société, des retards sont constatés pour le développement de la deuxième version de l'application, intégrant un système de géolocalisation et une proposition de trajets planifiés et en temps réel.

Tableau n° 13 : Trajets réalisés dans le cadre de l'application *Wigo*

	Septembre 24	Octobre 24	Novembre 24	Décembre 24	Janvier 25	Février 25	Mars 25
Trajets	15	50	292	150	66	391	831
Kilomètres	ND	ND	5 094	3 256	1 653	16 253	33 467

Source : Chambre territoriale des comptes, d'après le suivi des indicateurs de la convention

Bien que le mois de mars 2025 affiche les meilleurs résultats depuis le lancement de l'application, ce résultat est encore loin de l'objectif de 5 000 trajets mensuels qui conditionne, avec six autres indicateurs, l'octroi de la cinquième fraction de 4 % de la subvention, soit 2,1 MF CFP. En outre, les résultats mesurés en mars 2025 font apparaître 21 079 téléchargements

⁶⁰ Il s'agit d'une réalisation expérimentale destinée à tester une solution de covoiturage, dans le but d'en vérifier la pertinence et la viabilité pour le territoire.

sur l'objectif de 25 000 fixé à l'article 4 de la convention et 357 usagers actifs sur un objectif de 2300. Le taux de conversion de téléchargements en utilisateur actif n'est que de 1,7 % au lieu de l'objectif de 8 %. Au regard du faible usage de la plateforme, moins de 20 % du budget consacré aux incitations financières a été consommé au 30 avril 2025⁶¹. Une nouvelle version de l'application, comportant une navigation simplifiée, une recherche de trajets facilitée ainsi qu'une réduction des temps de chargement, a toutefois été déployée après sa présentation le 30 avril 2025, dans l'objectif d'augmenter le nombre de trajets effectivement réalisés.

Parallèlement à la mise en place de l'application, la Polynésie française a fait appel à un bureau d'études pour élaborer un diagnostic de la pratique du covoiturage et des freins potentiels à l'intégration de ce mode de transport dans les habitudes de déplacement des habitants des îles de Tahiti et de Moorea. Cette étude identifie un potentiel de développement du covoiturage sur Tahiti et Moorea du fait de la configuration géographique des territoires et de la centralisation d'une majorité des emplois et formule des recommandations pour la définition d'une politique de covoiturage adaptée au territoire, c'est-à-dire un covoiturage « *du quotidien* ». L'étude exclut qu'un opérateur privé puisse être en mesure de construire un modèle économique rentable à court terme.

Il appartiendra à la Polynésie française de produire le bilan de la pertinence de l'application *Wigo*, afin de décider des suites à apporter à cette expérimentation et de son insertion éventuelle dans un plan d'actions plus large qui pourrait être déployé dans les années à venir pour encourager le développement du covoiturage en Polynésie française, notamment par la réalisation des infrastructures et aménagements nécessaires à la pratique du covoiturage, de fortes actions de communication auprès de la population ou encore un réexamen des incitations financières.

3.1.4.2 Le développement de l'accessibilité pour les modes de déplacement doux

En parallèle du projet de création de voies réservées, il est prévu la création de pistes cyclables en zone urbaine. Ainsi, 15 kilomètres de pistes cyclables sont actuellement à l'étude sur les routes du Pays situées à Papeete, Pirae et Arue, afin d'améliorer la cyclabilité⁶² qui est aujourd'hui très difficile. De plus, la topographie de l'île, avec des zones montagneuses et pentues, complique la pratique du vélo. Le schéma d'aménagement général de la Polynésie française qualifie d'« *hasardeuse* » la « *pratique des modes doux* » au vu de « *l'absence d'accotements et d'aménagements lisibles en faveur des cyclistes et piétons* ».

Par exemple, à Papeete, l'espace public est intégralement dédié à l'automobile sur une très grande partie des voiries. Ainsi, sur les 89 kilomètres de linéaire d'accotements sur la commune de Papeete, il n'y a que 665 mètres de pistes cyclables et trois kilomètres de bandes cyclables. Sur l'île de Tahiti, seul 1 % de l'espace public dédié aux cycles est une véritable piste cyclable sécurisée.

Des études ont débuté en 2024 pour concevoir un réseau de pistes cyclables dans la zone urbaine de Tahiti, en cohérence avec le projet de voies réservées à destination des bus. Ainsi, vont débiter dès 2025 les travaux pour la réalisation d'un cheminement mixte piétons/cycles

⁶¹ Soit une dépense de 3,2 MF CFP sur une enveloppe de 16,92 MF CFP.

⁶² Degré de facilité de circulation des vélos.

entre Tipaerui et Fare Ute, avec construction d'une passerelle au-dessus de la rivière Tipaerui⁶³. Est également étudiée la création de pistes cyclables à Taravao, Moorea et Raiatea.

L'adoption d'un schéma directeur des modes actifs en Polynésie française, action qui figure au plan climat, est envisagée. Il s'agit de « *créer un ensemble cohérent de liaisons douces à l'échelle intercommunale sur l'île de Tahiti reliant les pôles générateurs de mobilités « utilitaires » (écoles, centre administratif, les commerces, résidentielles, touristiques, loisirs) » et « de proposer des actions en faveur de ces mobilités actives douces (voie sécurisées, stationnements, services, aides financières...) »*. Une telle adoption s'inscrit également dans le cadre de l'action 2.6.2 du schéma directeur des transports collectifs qui vise à « *faciliter l'usage des modes actifs pour de nouveaux comportements de déplacement* ». L'élaboration du schéma directeur des modes actifs de la Polynésie française a débuté le 10 mars 2025.

Le développement d'un service de location vélo longue durée, dont la gestion sera confiée à un opérateur privé, est également prévu, avec la mise en circulation de 120 vélos à assistance électrique d'ici la fin de l'année 2025, flotte qui pourrait être renforcée en cas de succès du dispositif, avec un objectif de 500 vélos déployés d'ici 2028. Ce projet devrait être accompagné par la création de près de 150 places de stationnement pour vélos dans la zone urbaine (cf. § 3.1.5).

Sont enfin prévues des actions de sensibilisation dans les écoles primaires et des actions de communication pour promouvoir les mobilités actives auprès de la population. Par ailleurs, un projet de modernisation des dispositions du code de la route est à l'étude afin de permettre le développement de l'utilisation du vélo⁶⁴.

3.1.5 L'incidence de la réalisation des voies réservées au transport collectif et des pistes cyclables sur l'offre de stationnement

Afin d'anticiper les besoins liés au développement d'un réseau de pistes cyclables et l'incidence de la création de voies réservées et de pistes cyclables sur les places de stationnement, une mission de diagnostic du stationnement dans l'agglomération de Papeete et de développement d'une stratégie de mise en place des parkings relais dans l'agglomération de Papeete a été lancée en 2024.

Cette étude, qui fait état de conditions de stationnement sur voirie très inconfortables avec un taux de congestion de 128 % en journée, a caractérisé une offre de stationnement à destination des vélos extrêmement faible. Elle a ainsi conclu à la nécessité de créer environ 220 espaces de stationnement pour vélos, équivalent en superficie à 22 places de parking voiture⁶⁵, dont les emplacements doivent être définis de manière stratégique et à proximité des principaux points d'intérêt afin d'encourager l'adoption de ce mode de déplacement durable. Par ailleurs il est estimé que la création du réseau de voies réservées et cyclables entrainera vraisemblablement la suppression de 192 places de stationnement, néanmoins il est fait état

⁶³ Une autorisation de programme d'un montant de 600 MF CFP a été votée en 2025 pour le projet de construction d'une passerelle et aménagement d'un cheminement sur le front de mer de Tipaerui à Papeete.

⁶⁴ Sas vélo, double sens cyclable dans les zones 30, mesure de sens interdit sauf cycliste, chaussées à voie centrale banalisée, cédez le passage cycliste toutes directions aux feux, trajectoire matérialisée pour les cyclistes, chevauchement de ligne blanche pour dépasser un cycliste, zones de rencontres.

⁶⁵ Une place voiture permet l'implantation de 5 arceaux doubles, soit 10 places vélos.

d'un « *panel de solutions envisagé (...) très largement suffisant quantitativement pour accompagner l'impact sur l'offre de stationnement.* ». L'étude met en effet en évidence qu'une meilleure adaptation de l'offre globale de stationnement et la mise en service des parkings nouvellement construits (terminal de croisière) et en cours de construction (parking silo) permettront de compenser cette incidence. L'étude a également préconisé un accroissement des espaces de stationnement dédiés aux deux-roues motorisés ainsi que ceux dédiés aux véhicules des personnes à mobilité réduite.

S'agissant de la gouvernance, la Polynésie française devra coordonner son action pour le développement de pistes cyclables avec la commune de Papeete qui est compétente en matière de stationnement, afin que des places de parking vélo puissent être créées sur le réseau routier communal.

3.1.6 La mobilité des agents de la Polynésie française

Le plan climat prévoit le développement des espaces de *coworking* pour les agents publics dans les bâtiments administratifs occupés par les services du Pays dans l'objectif de « *réduire les besoins de déplacements et la perte de temps dans la congestion automobile des agents publics* ». La mise en œuvre de cette action n'a pas été initiée à ce jour. S'agissant des administrations de la Polynésie française, certains services sont toutefois décentralisés à Taravao, comme les antennes de la direction des transports terrestres, de la direction des solidarités ou encore du service de l'emploi.

Depuis 2024, la Polynésie française dispose d'un cadre réglementaire complet⁶⁶ pour mettre en œuvre le télétravail⁶⁷ au sein de la fonction publique de la Polynésie française. Une circulaire relative au télétravail dans le secteur public a également été édictée le 19 février 2025 et une charte du télétravail est en cours d'élaboration pour les services administratifs de la Polynésie française.

Aucun objectif cible en termes de télétravail n'est fixé, bien que le télétravail puisse jouer un rôle important dans les stratégies de réduction des émissions de CO₂ lorsque la voiture est le mode principal de déplacement⁶⁸.

Plus largement, il n'y a pas de politique tendant au verdissement des mobilités des agents de la Polynésie française, que ce soit pour les déplacements domicile-travail, en fixant des objectifs cibles de télétravail ou en soutenant le développement du covoiturage auprès des agents publics, ou les déplacements professionnels, notamment en développant le distanciel mais aussi en initiant une stratégie de verdissement de la flotte de véhicules de la Polynésie française, au moyen par exemple de la fixation de valeurs d'émissions de gaz à effet de serre pour les véhicules renouvelés. Dans la perspective du développement des modes actifs de

⁶⁶ Loi du pays n° 2022-38 du 10 novembre 2022 relative au télétravail dans le secteur public, délibération n° 2024-96 APF du 17 octobre 2024 relative au télétravail dans le secteur public et arrêté n° 1973 CM du 31 octobre 2024 relatif au télétravail dans le secteur public.

⁶⁷ Le télétravail y est défini comme « *toute forme d'organisation du travail dans laquelle les fonctions qui auraient également pu être exercées par un agent dans les locaux où il est affecté sont réalisées hors de ces locaux en utilisant les technologies numériques* ».

⁶⁸ Ministère de la transition écologique, *Télétravailler davantage : quel effet sur les émissions de CO₂ des déplacements domicile-travail ?* Juillet 2024

transport, l'équipement des sites professionnels avec des stationnements sécurisés pour les vélos apparaît également devoir être étudié, de même qu'un accès facilité à des douches et des vestiaires.

En complément des différentes actions déjà engagées depuis 2024, la Polynésie française pourrait examiner l'établissement d'un plan d'action spécifique afin d'analyser et d'optimiser les déplacements générés par ses agents.

3.2 Une difficile évaluation des résultats obtenus depuis l'adoption du schéma directeur des transports collectifs

3.2.1 L'absence de suivi formalisé du schéma directeur des transports collectifs adopté en 2017

Sur la période examinée, aucun suivi régulier de l'avancée des actions du schéma directeur n'a été formalisé. Peu d'actions de mise en œuvre du schéma directeur ont été menées jusqu'en 2023 alors qu'il était prévu pour un certain nombre d'entre elles une mise en œuvre d'ici 2020 ou 2025 (cf. annexe n°5). Ainsi, au 31 décembre 2022, ont été installés 15 abribus ainsi que 553 bornes d'information voyageur, la gare routière de Taravao et le terminus de la base marine ont été mis en service, le programme de renouvellement des autobus dans la cadre de la délégation de service public a été mis en œuvre avec la réception et la mise en service de 240 autobus neufs et des actions de communication ont été menées.

S'agissant du projet majeur de mise en place d'un transport en commun en site propre, cette étude n'a pas été réalisée sur la période examinée alors que le schéma directeur prévoyait la finalisation à court terme de « *l'étude de choix de mode TCSP urbain* », qu'une autorisation de programme d'un montant de 40 MF CFP avait été votée en 2017 pour la réalisation d'une « *étude socio-économique pour la mise en place d'un TCSP* » dans l'agglomération de Papeete et que différents rapports d'orientation budgétaire faisaient état, depuis 2020, du lancement de cette étude, dont les conclusions devaient « *conduire à la mise en œuvre d'une opération d'investissement en infrastructure de transports terrestres ambitieuse et structurante pour l'aménagement du territoire* ».

Il est constaté que c'est principalement en 2024 que les différentes actions tendant à la mise en œuvre du schéma directeur ont été initiées avec le lancement d'un nombre conséquent d'études, permis par l'important renforcement des effectifs de la direction des transports terrestres. En effet, des recrutements sont récemment intervenus pour suivre et mettre en place les actions du schéma directeur. Un chef de projet des transports et déplacements terrestres, en charge notamment du suivi stratégique du schéma directeur et de sa révision, a ainsi été recruté en mars 2024, et différents postes de catégorie A permettant de suivre les réalisations en matière de transport en commun ont été créés et pourvus.

3.2.2 La faiblesse des données relatives à la connaissance des déplacements

Le schéma directeur des transports collectifs fixe des objectifs de fréquentation des services réguliers de transport en commun, avec une augmentation de la fréquentation journalière de 20 % entre 2015 et 2025. Toutefois, la Polynésie française ne dispose pas de statistiques sur l'évolution de la fréquentation des transports en commun, le système d'information voyageurs tout d'abord mis en place par le délégataire de service public ne permettant pas d'avoir une analyse fine de la fréquentation du réseau. À la suite de la défaillance du prestataire ayant fourni le premier système, la direction des transports terrestres a indiqué au cours de l'instruction que le remplacement du système d'information voyageurs devrait être effectif dans le courant du premier semestre 2025. Seront également ajoutés des capteurs pour compter les passagers de bus par reconnaissance des signaux de téléphone mobile et ainsi permettre de connaître précisément sur le réseau, la localisation des montées et descentes des usagers, selon les horaires et les lignes.

En l'absence de données fiables, la fréquentation des lignes régulières est estimée en fonction des recettes, lesquelles sont en hausse régulière, à l'exception toutefois de l'année 2020, année marquée par la crise sanitaire, et de l'année 2024 pendant laquelle une gratuité du transport a été appliquée durant les Jeux Olympiques.

Tableau n° 14 : Évolution des recettes du transport régulier de voyageurs (en F CFP)

2020	2021	2022	2023	2024
256 713 434	300 478 366	357 782 013	374 820 437	358 171 675

Source : Direction des transports terrestres

Néanmoins, cette donnée n'est que partielle, puisque certains usagers bénéficient de la gratuité, telles que les personnes de plus 60 ans, et ne permet pas de rendre en compte de l'évolution de la part modale du transport collectif.

Par ailleurs, si le projet annuel de performance de la Polynésie française prévoit au titre du programme *Transports terrestres et sécurité routière* un premier objectif tenant à l'adaptation de l'offre de transport en commun aux besoins de l'utilisateur, aucun des indicateurs retenus ne permet de mesurer l'évolution de la fréquentation des lignes régulières. Les indicateurs retenus concernent uniquement les nouveaux abribus construits par an, les points d'arrêt de bus équipés d'information voyageur en temps réel, la proportion de bus et autocars équipés de climatisation et enfin le nombre de kilomètres exploités sur les lignes à forte demande⁶⁹.

Parmi les études récentes, le dossier de concertation relatif au volet mobilité de la réforme des rythmes scolaires précise que « les services publics de transports en commun, sont eux aussi impactés par les difficultés de circulation. Les bus subissent une saturation du trafic avec des horaires allongés, notamment pour les habitants des communes les plus éloignées de Papeete. Le manque d'infrastructures dédiées aux transports en commun (voies réservées dans

⁶⁹ Lignes 1, 2, 20, 21 et 30.

les secteurs de congestion routière) rend le service peu attractif pour les usagers non captifs (jeunes et ménages non motorisés). Les transports en commun sont empruntés par 8 % des actifs occupés de Hitia'a O Te Ra, 6,5 % de Taïarapu Est, 5,9 % pour Paea et Papara, soient les plus forts taux de l'île. L'utilisation des transports en commun est en revanche très basse à Pirae (1,9 %), Punaauia (2 %), Papeete (2,1 %) ». La part modale des transports en commun s'agissant des trajets domicile-travail est ainsi encore très faible. En outre, l'état des lieux des mobilités réalisé en décembre 2024 afin de déterminer les aménagements routiers possibles (cf. § 3.1.1) fait état de l'augmentation récente de la part des deux-roues motorisés dans les déplacements, celle-ci ayant augmenté de plus de 10 % entre 2017 et 2024 pour les déplacements à l'ouest du centre-ville de Papeete.

Néanmoins, depuis l'étude réalisée dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables, il n'y a pas eu d'étude globale sur l'évolution des parts modales de déplacements, ne permettant pas de mesurer l'incidence précise des actions menées jusqu'à présent, et notamment la progression de la part de déplacements en transport en commun.

Au vu de la nécessité de disposer de données précises sur les modalités de déplacements et leur évolution afin de mesurer l'incidence de la politique menée pour, le cas échéant, décider des adaptations nécessaires et suivre l'atteinte des objectifs fixés par les différents documents de planification, la chambre recommande de procéder, dès 2026, à une étude globale de l'évolution des parts modales de déplacement. La fiabilisation des données de fréquentation recueillies auprès de la société RTCT, que devraient permettre le remplacement du système d'information voyageurs en 2025 ainsi que les mesures complémentaires de suivi envisagées, est un préalable indispensable. La chambre prend acte que la Polynésie française indique dans sa réponse avoir lancé en juin 2025 un appel d'offres pour la réalisation d'une enquête « déplacements sur l'île de Tahiti », dont le démarrage est prévu au troisième trimestre 2025, et qu'elle s'engage à mener un protocole d'enquête tous les cinq ans afin d'évaluer l'incidence des actions menées.

Recommandation n° 5. : Procéder, dès 2026, à une étude globale de l'évolution des parts modales de déplacement.

3.2.3 Un suivi des actions à assurer dans le cadre du schéma directeur révisé des transports collectifs et déplacements durables

Une révision du schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables pour aborder toutes les composantes de la mobilité durable, et pas uniquement les transports collectifs et les schémas cyclables, est envisagée, cette révision étant d'ailleurs prévue par le plan climat récemment approuvé, au vu de la nécessité de réduire la forte contribution des transports terrestres dans l'empreinte carbone de la Polynésie française.

La révision du schéma directeur devra assurer une compatibilité avec les objectifs du plan climat, et ainsi viser une réduction de 50 % des émissions de gaz à effet de serre issues du secteur des transports dans le bilan territorial. Outre les objectifs de réduction de la congestion sur les axes routiers aux heures de pointe le matin et le soir en période scolaire ainsi que de

réduction de la consommation d'hydrocarbures sur le territoire, est également poursuivi un objectif de réduction des inégalités sociales liées à la mobilité.

Dans le cadre de la révision du schéma directeur, il est prévu d'intégrer un volet « *habitant* » contenant 10 projets issus d'une démarche de concertation. En 2022, la Polynésie française a ainsi lancé une démarche de participation citoyenne avec la tenue d'un forum public sur les embouteillages et les problématiques de mobilité, suivi d'une enquête en ligne sur un site internet dédié⁷⁰. Des ateliers participatifs ont été organisés en avril 2023 afin d'inviter les citoyens à partager et proposer leurs idées ou micro-projets pour répondre aux problématiques relevées. Des boîtes à idées, en ligne et physiques, ont également été mises à disposition du public en complément des ateliers participatifs afin de recueillir les propositions visant à améliorer les mobilités. La tenue d'une réunion du comité de suivi de la démarche de participation citoyenne est prévue durant le premier semestre 2025 afin de valider les dix idées issues des ateliers participatifs et des boîtes à idées qui seront intégrées dans le volet « *habitant* » du schéma directeur révisé. Parmi les idées exprimées dans le cadre de la concertation, figurent l'amélioration des transports en commun, en augmentant notamment la fréquence de passage des bus aux heures de pointe et en veillant au meilleur respect des horaires, un aménagement des horaires de travail pour réduire la circulation aux heures de pointe, la végétalisation des rues du centre-ville de Papeete afin d'inciter la population à se déplacer à pied ou encore le développement du télétravail par la création d'espaces de *coworking* décentralisés pour réduire les déplacements.

La révision du schéma directeur, permettant d'intégrer tout le panel d'offres de mobilité terrestre, sera menée à compter du second semestre 2025, avec le lancement d'un marché d'assistance à la maîtrise d'ouvrage, incluant l'organisation d'ateliers de travail.

Contrairement à ce qui pu être constaté s'agissant du schéma directeur des transports collectifs adopté en 2017, qui n'a fait l'objet d'aucun suivi formalisé, le schéma directeur révisé doit faire l'objet d'un suivi périodique, intégrant le coût des actions mises en œuvre à des fins d'évaluation. La chambre recommande ainsi, à compter de l'adoption prochaine de la révision du schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables, d'assurer un suivi annuel formalisé de la mise en œuvre des actions inscrites au schéma. La chambre prend acte que la Polynésie française s'engage dans sa réponse à assurer un suivi annuel formalisé du schéma directeur révisé, par la création d'un outil dédié au suivi des actions et par un suivi dans le cadre d'un comité de pilotage « *chargé de veiller au bon déroulement des actions inscrites dans la politique de mobilité durable* ».

Recommandation n° 6. : À compter de l'adoption prochaine de la révision du schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables, assurer un suivi annuel formalisé de la mise en œuvre des actions inscrites au schéma.

⁷⁰ <https://mobilitesaufenua.com/>

3.3 La nécessité de renforcer certaines composantes de la politique des transports terrestres

3.3.1 L'absence de suivi des polluants atmosphériques liés au transport routier

La qualité de l'air est mentionnée parmi les éléments du patrimoine commun de la Polynésie française, listés à l'article LP 1000-1 du code de l'environnement de la Polynésie française, et l'article LP. 3200-1 du même code pose, de manière générale, le principe d'une « *politique dont l'objectif est la mise en œuvre du droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé* », consistant notamment « *à prévenir, à surveiller, à réduire ou à supprimer les pollutions atmosphériques, à préserver la qualité de l'air* ». Par ailleurs, l'article LP.4 de la délibération du 13 janvier 2000 relative à la modernisation et au développement des transports routiers en Polynésie française prévoit que la politique publique des transports terrestres s'inscrit notamment « *dans le respect des enjeux de limitation ou de réduction des (...) émissions de polluants* ». Pour autant, aucune réglementation n'a été édictée à cette fin. En particulier, il n'existe aucune obligation de surveillance de la qualité de l'air ambiant. Il n'y a pas davantage de fixation d'objectifs de la qualité de l'air ni de plafonds d'émissions de polluants.

Les transports terrestres sont l'une des principales sources d'émission de particules fines⁷¹ dans l'air, notamment en milieu urbain, lesquelles présentent des effets néfastes pour la santé, notamment respiratoires⁷². Depuis 2013, la pollution de l'air extérieur et les particules qui le composent, sans distinction, ont été classées comme cancérogènes par le Centre international de recherche sur le cancer (Circ), établissant un lien entre leur exposition et le risque accru de cancer, notamment du poumon. Les particules les plus fines sont notamment issues de la combustion des carburants routiers, principalement liée aux moteurs diesel.

Pour les véhicules particuliers, il n'existe aucun contrôle technique obligatoire en Polynésie française. Si les véhicules professionnels, tels que poids lourds ou véhicules destinés au transport de personnes, sont soumis à un contrôle technique, les visites techniques ne comportent toutefois aucun critère relatif aux émissions. Il en est de même s'agissant des visites préalables pour la réception de véhicules dans le cadre de la procédure préalable à l'immatriculation.

Le plan climat intègre dans son plan d'actions la création d'une association de suivi de la qualité de l'air, sur le modèle des associations agréées de surveillance de la qualité de l'air, et le développement d'une « *observation de la qualité de l'air* » fait partie des priorités d'intervention identifiées dans la convention pluriannuelle conclue entre l'ADEME et la Polynésie française. Ces actions n'ont toutefois pas été mises en œuvre à ce jour.

Une association à vocation scientifique, l'Observatoire polynésien du climat, a été créée en 2020, notamment afin de développer une surveillance de la qualité de l'air mais aussi de mesurer et étudier les variations des grandeurs environnementales atmosphériques en Polynésie

⁷¹ Microparticules en suspension dans l'air, l'on distingue principalement les particules de diamètre inférieur à 10 µm (PM10) et celles de diamètre inférieur à 2,5 µm (PM_{2,5}).

⁷² Cour des comptes, *La santé respiratoire*, communication à la commission des affaires sociales du Sénat, mai 2024.

française afin de mieux comprendre les incidences du changement climatique. À ce jour, huit capteurs ont pu être installés afin de suivre les concentrations en particules fines. Bien qu'il ne s'agisse pas de stations de mesure professionnelles, les données font apparaître la nécessité de réaliser un suivi systématique de la qualité de l'air, dès lors que les capteurs relèvent régulièrement des hausses ponctuelles de particules fines (PM_{2,5} et PM₁₀) le long des axes routiers à fort trafic, notamment dans l'agglomération de Papeete lors des jours ouvrés. Bien que temporaires, ces pics atteignent parfois des niveaux de concentration classés de « *mauvaise* » à « *extrêmement mauvaise* » qualité de l'air⁷³. Des pics journaliers sont également relevés dans la vallée de Tipaerui, en lien principalement avec le trafic routier des poids-lourds.

Dans ces conditions, la chambre recommande à la Polynésie française d'adopter, dès 2026, une réglementation relative à la qualité de l'air, fixant notamment les normes de qualité de l'air ainsi que les modalités de surveillance et d'information du public.

Recommandation n° 7. : Adopter, dès 2026, une réglementation relative à la qualité de l'air, fixant notamment les normes de qualité de l'air ainsi que les modalités de surveillance et d'information du public.

3.3.2 La mise en œuvre de leviers d'actions fiscaux : la révision du fonds de régulation du prix des hydrocarbures

En dépit des objectifs très ambitieux inscrits au plan climat, mais aussi au sein de la programmation pluriannuelle de l'énergie, il n'y a pas d'amorce de diminution du besoin énergétique dans le domaine des transports terrestres, la consommation de carburant liée au transport terrestre ayant atteint son plus haut niveau en 2022 et 2023, dernières données disponibles, soit une progression de 14,3 % en 10 ans, dans un contexte d'augmentation continue du nombre de voitures en circulation (cf. § 3.3.3)

⁷³ Par application des seuils de l'arrêté du 10 juillet 2020 relatif à l'indice de la qualité de l'air ambiant, applicable en France hexagonale, dit également « *indice ATMO* ».

Graphique n° 1 : Évolution de la consommation de carburant dans le secteur des transports

Source : Direction polynésienne de l'énergie

Le plan climat prévoit dans son programme d'actions l'engagement d'une « *révision du Fonds de régulation des prix des hydrocarbures en faveur d'un meilleur ciblage des aides* », avec un calendrier fixant, au second semestre 2024, l'établissement d'une « *communication en Conseil des ministres afin d'y soumettre le projet de réforme du FRPH* ». Il s'agit d'établir un projet de « *rééquilibrage économique* » du Fonds, avec une hausse progressive des tarifs des hydrocarbures.

En effet, les leviers d'action en termes de fiscalité sont fondamentaux puisque, ainsi que le relève l'évaluation finale du plan climat énergie 2015-2020 de la Polynésie française, le « *signal-prix joue un rôle important dans l'évolution des consommations d'énergie* » et que « *indépendamment de l'action volontaire du Pays (et des autres acteurs du territoire), l'influence de ces prix (de l'énergie) sur les consommations est évidente.* »

En dépit de cette inscription, aucune évaluation de ce dispositif n'a été effectuée et aucun projet de réforme n'a été initié alors que le FRPH, en maintenant artificiellement des prix bas de carburant, a un effet dissuasif tant sur le développement de solutions alternatives au déplacement en voiture particulière que sur la transition énergétique.

Le rapport d'orientation budgétaire 2025 comporte une orientation tendant à « *accroître la performance des mécanismes de soutien aux prix des hydrocarbures* », indiquant notamment qu'« *il conviendra de repenser la politique en matière de soutien aux prix des hydrocarbures afin de limiter son poids budgétaire, d'encourager la transition énergétique et la moindre utilisation des énergies fossiles et de mieux cibler les opérateurs économiques nécessitant un soutien dans ce domaine.* ». En dépit de cette insertion au rapport d'orientation budgétaire 2025,

et alors que des projets tendant au développement d’alternatives à la voiture particulière sont initiés, les travaux de révision ne sont envisagés qu’à moyen terme, entre trois et cinq ans.

Ce levier étant déterminant pour orienter le comportement des usagers, et donc pour réduire la demande énergétique du secteur des transports, la chambre recommande à la Polynésie française de réaliser une évaluation des mécanismes de soutien aux prix des hydrocarbures visant à adopter, dès 2026, le projet de révision du Fonds de régulation du prix des hydrocarbures inscrit au plan climat, dont la mise en œuvre peut être progressive pour tenir compte de l’incidence sur le pouvoir d’achat et du rythme de développement des solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle. Ce projet de révision apparaît devoir s’inscrire plus largement dans une réflexion globale sur le financement de la transition énergétique, comportant notamment un meilleur ciblage des aides.

Recommandation n° 8. : Réaliser une évaluation des mécanismes de soutien aux prix des hydrocarbures visant à adopter, dès 2026, le projet de révision du Fonds de régulation du prix des hydrocarbures inscrit au plan climat.

3.3.3 Une congestion routière qui ne pourra être réduite sans des mesures d’aménagement à long terme du territoire

Une boutade locale prétend que si l’on mettait bout à bout l’ensemble des véhicules en état de circuler, on ferait plusieurs fois le tour de l’île. Le réseau routier de l’île de Tahiti est en effet largement sous-dimensionné par rapport au parc automobile qu’il est censé supporter au vu du fort taux d’équipement de la population polynésienne.

La taille exacte de la flotte de véhicules en circulation en Polynésie française demeure incertaine étant donné que les données disponibles portent uniquement sur les nouvelles immatriculations ainsi que les transferts de véhicules. Certains véhicules hors d’usage ou détruits ne font pas l’objet de déclarations, et les véhicules immatriculés ou transférés ne circulent pas forcément tous. En l’absence notamment de contrôle technique obligatoire ou de dispositif type « *vignette* », il n’y a pas de données sur le nombre de véhicule en circulation.

La chambre estime que la Polynésie française doit, afin d’améliorer la surveillance de la mobilité, remédier à cette lacune en mettant en place un dispositif permettant d’avoir une connaissance précise du nombre de véhicules en circulation.

Une estimation du nombre de véhicules en circulation a été effectuée sur la base des données collectées dans le cadre du dernier recensement de la population effectué en 2022. Sur l’île de Tahiti, les moyens de transport des ménages ont été recensés de la manière suivante : 26 601 ménages disposent d’une voiture, 15 238 ménages de deux voitures et 3 955 ménages de trois voitures et plus. Sur la base la plus restrictive de trois voitures pour la dernière catégorie, ces données aboutissent à une estimation de 68 942 voitures en circulation sur l’île de Tahiti, sur les 257 kilomètres du réseau routier total de l’île. Ce nombre est en augmentation de 5,6 % par rapport aux données issues du recensement 2017 qui font apparaître, selon la même méthode, une estimation de 65 313 véhicules avec 25 655 ménages qui disposent d’une voiture, 14 546 ménages de deux voitures et 3 522 ménages de trois voitures et plus.

Le nombre de véhicule par kilomètre de route est ainsi 7,5 fois plus important qu'en France hexagonale⁷⁴. En outre, le nombre de nouvelles immatriculations est en augmentation, en raison d'un accroissement du nombre de voitures particulières et de deux-roues, le plus haut niveau étant atteint en 2023, avec 5 871⁷⁵ immatriculations de voitures particulières représentant 40 % des nouvelles immatriculations. En 2023, la direction des transports terrestres a ainsi enregistré un nombre record d'immatriculations, avec 14 726 immatriculations tous véhicules confondus, mettant en évidence non seulement l'entrée de nouveaux véhicules sur les routes polynésiennes, mais aussi une utilisation toujours plus importante de la voiture individuelle.

Face à ce constat, les efforts du Pays doivent être accentués sur les mesures tendant à réduire le besoin de mobilité, en particulier pour les trajets domicile-travail et domicile-scolarité, et donc le nombre de voitures en circulation, en impulsant des mesures d'aménagement du territoire à long terme. Le projet, formalisé dans les rapports d'orientation budgétaire 2024 et 2025, « *de recourir à la décentralisation, notamment en développant un second pôle d'activité sur Tahiti* » répond à cette nécessité de rapprocher les bassins d'emploi et de logement, et ainsi réduire les flux liés à la zone urbaine de Papeete, mesure sans laquelle il est peu probable que la congestion routière puisse être significativement réduite

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

Face à une congestion toujours élevée du réseau routier, particulièrement dans l'agglomération de Papeete, un ensemble de mesures a été engagé. Des études de modélisation du trafic ont été réalisées pour mieux comprendre les flux et proposer des solutions ciblées en termes d'aménagements de voiries. Est également en projet le développement de voies réservées pour les transports en commun, préalable au projet de transport en commun en site propre. Des efforts sont aussi déployés pour promouvoir des mobilités alternatives à la voiture individuelle, comme le covoiturage (via l'application Wigo) ou le vélo, avec l'aménagement de pistes cyclables et l'élaboration d'un schéma directeur des mobilités actives. Ces nombreuses initiatives récentes doivent toutefois s'accompagner d'un effort pour se doter de données précises sur la connaissance des déplacements, mais aussi sur le parc automobile en circulation, afin de mesurer les effets de la politique menée et ainsi renforcer son pilotage. Ce pilotage passe également par un suivi annualisé de la mise en œuvre des actions du schéma directeur des transports collectifs et déplacement durables, en cours de révision.

Alors que l'impact sur la santé des polluants contenus dans l'air extérieur est bien établi, la politique menée doit intégrer une dimension de surveillance de la qualité de l'air, afin d'appréhender l'émission de polluants atmosphériques liés aux transports routiers. Par ailleurs, le soutien financier actuellement consenti au prix des carburants, bien qu'il protège le pouvoir d'achat, a un effet dissuasif, tant sur le recours à des alternatives à la voiture individuelle que sur la transition énergétique, en maintenant des prix de vente du carburant

⁷⁴ 38,9 millions de véhicules en circulation au 1^{er} janvier 2023 pour 1,1 million de kilomètres de routes (*Données et études statistiques pour le changement climatique, l'énergie, l'environnement, le logement et les transports – Ministères Aménagements du territoire - Transition écologique*)

⁷⁵ Approximativement, 5 871 véhicules d'une longueur de 4,20 mètres représentent environ 2,5 kilomètres linéaires de véhicules supplémentaires chaque année, soit 2,2 % des 113 kilomètres du tour de l'île.

artificiellement bas. La révision de ce dispositif, d'ailleurs prévue par le plan climat, doit être initiée à brève échéance.

L'ensemble des actions initiées depuis 2024 doit nécessairement s'accompagner de mesures d'aménagement à long terme du territoire, afin de réduire les flux liés à la zone urbaine de Papeete.

ANNEXES

Annexe n° 1. Liste des abréviations	68
Annexe n° 2. Liste des personnes rencontrées et/ou contactées	69
Annexe n° 3. Tableau de suivi de la mise en œuvre des recommandations du précédent rapport de la chambre	70
Annexe n° 4. Tableau récapitulatif des recommandations proposées et de leur mise en œuvre au cours de la procédure du contrôle des comptes et de gestion du présent rapport	71
Annexe n° 5. Plan d'actions détaillé du schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables de l'île de Tahiti	72
Annexe n° 6. Réponse de M. Moetai Brotherson, Président de la Polynésie française	74

Annexe n° 1. Liste des abréviations

ADEME : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
AFD : Agence française de développement
BEI : Banque européenne d'investissement
CDN : Contribution Déterminée au niveau National
DGEE : Direction générale de l'éducation et des enseignements
DSP : Délégation de service public
FRPH : Fonds de régulation des prix des hydrocarbures
FPPH : Fonds de péréquation des prix des hydrocarbures
ISPF : Institut de la statistique de la Polynésie française
IRVE : Infrastructure de recharge de véhicules électriques
PEM : Pôle d'échange multimodal
PGA : Plan général d'aménagement
PTOM : Pays et territoires d'outre-mer
RDO : Route de Dégagement Ouest
SAGE : Schéma d'aménagement général
SDTCDD : Schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables
TCSP : Transport en commun en site propre

Annexe n° 2. Liste des personnes rencontrées et/ou contactées

M. Moetai Brotherson	Président de la Polynésie française
M. Edouard Fritch	Ancien président de la Polynésie française
M. Warren Dexter	Ministre de l'économie, chargé des énergies
M. Ronny Teriipaia	Ministre de l'éducation et de l'enseignement supérieur
M. Jordy Chan	Ministre chargé des transports terrestres
M. Léopold Biarreau	Délégué interministériel chargé du climat
Mme Nathalie Salmon-Hudry	Déléguée interministérielle au handicap et à l'inclusion
M. Hervé Varet	Chef de cabinet du ministre de l'économie
M. Lucien Pommiez	Directeur de la direction des transports terrestres
Mme Sandra Forlini	Directrice adjointe de la direction des transports terrestres
M. Bruno Gérard	Directeur de l'équipement
M. Pierre Boscq	Directeur de la direction polynésienne de l'énergie
Mme Sabine Bazile	Directrice de la direction générale des affaires économiques
Mme Solange Calissi	Directrice des impôts et des contributions publiques
Mme Sandra Shan Sei Fan	Directrice du budget et des finances
Mme Lizzie Greig	Cheffe de bureau des transports scolaires – DGEE
Mme Catherine Chervi-Dran	Adjointe au directeur régional des douanes
M. Louis Amigues	Ingénieur en Transition Énergétique – ADEME
Mme Victoire Laurent	Présidente du conseil d'administration de l'Agence OPUA
M. Romain Soler	Responsable administratif - Agence OPUA
Mme Linda Meinköhn	Responsable des études - Agence OPUA
M. Romain Pilon	Président de l'Observatoire polynésien du climat

Annexe n° 3. Tableau de suivi de la mise en œuvre des recommandations du précédent rapport de la chambre

Intitulé	Nature (1)	Domaine (2)	Impact financier (3)	Degré d'importance (4)	Degré de mise en œuvre (5)	Éléments justifiant l'appréciation portée sur la mise en œuvre
Rééquilibrer l'activité de la direction des transports terrestres en étendant ou redéployant les moyens vers le suivi des contrats de délégation de service public, de l'activité des opérateurs et des programmes d'investissement.	Performance	Gouvernance et organisation interne			MOC	Il a été procédé à un renforcement des effectifs de la direction des transports terrestres, notamment afin de faire face à l'augmentation des projets dédiés aux transports en commun (cf. § 2.3.1.1).
Mettre en œuvre dans les meilleurs délais le schéma directeur des transports terrestres adopté en août 2017.	Performance	Gouvernance et organisation interne			MOP	Bien qu'il ait été adopté en 2017, le schéma directeur n'a fait l'objet que d'une mise en œuvre très partielle jusqu'en 2024 (cf. § 3.2.1).
Lancer dans les plus brefs délais la procédure de délégation de service public des transports en commun de voyageurs.	Performance	Achats			MOC	Un nouveau contrat de délégation de service public a été conclu à compter du 1 ^{er} janvier 2019.
Mettre en place une instance de coordination entre les communes et le Pays sur les transports terrestres.	Performance	Relation avec des tiers			NMO	Il n'existe à ce jour aucune instance de coordination entre les communes et la Polynésie française. Un projet d'arrêté sur ce point est toutefois en cours d'élaboration.

(1) Nature : Régularité, Performance

(2) Domaines : Achats, Comptabilité, Gouvernance et organisation interne, Situation financière, GRH, Situation patrimoniale, Relation avec des tiers.

(3) Oui (montant estimé le cas échéant), non.

(4) Majeur – Très important – Important.

(5) Mise en œuvre en complète (MOC) - Mise en œuvre partielle (MOP) - Non mise en œuvre (NMO) - Refus de mise en œuvre (RMO) - Devenue sans objet (DSO).

Annexe n° 4. Tableau récapitulatif des recommandations proposées et de leur mise en œuvre au cours de la procédure du contrôle des comptes et de gestion du présent rapport

Intitulé	Nature (1)	Domaine (2)	Impact financier (3)	Degré d'importance (4)	Degré de mise en œuvre (5)	Délai de réalisation
À la suite de l'adoption du schéma de mise en accessibilité du réseau de transport en commun de l'île de Tahiti d'ici à 2026, établir un rapport annuel de mise en accessibilité du réseau.	Performance	Gouvernance et organisation interne	Non	Très important	NMO	2026
Effectuer, dès 2026, un suivi annuel de l'incidence des actions menées en matière de transports terrestres sur l'évolution des émissions de gaz à effet de serre du secteur, intégrant l'estimation de leur coût afin d'en mesurer l'efficacité.	Performance	Gouvernance et organisation interne	Non	Très important	NMO	2026
Adopter, d'ici à 2026, un arrêté visant à organiser la gouvernance des mobilités.	Performance	Gouvernance et organisation interne	Non	Très important	NMO	2026
Procéder, dès 2025, à l'identification des lieux de concentration d'accidents sur les îles de Tahiti et Moorea, pour mettre en place à compter de 2026 toute mesure adaptée à ces zones accidentogènes, telles que signalisations ou aménagements routiers.	Performance	Gouvernance et organisation interne	Non	Très important	NMO	2025
Procéder, dès 2026, à une étude globale de l'évolution des parts modales de déplacement.	Performance	Gouvernance et organisation interne	Non	Majeur	NMO	2026
À compter de l'adoption prochaine de la révision du schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables, assurer un suivi annuel formalisé de la mise en œuvre des actions inscrites au schéma.	Performance	Gouvernance et organisation interne	Non	Majeur	NMO	2026
Adopter, dès 2026, une réglementation relative à la qualité de l'air, fixant notamment les normes de qualité de l'air ainsi que les modalités de surveillance et d'information du public.	Performance	Gouvernance et organisation interne	Non	Très important	NMO	2026
Réaliser une évaluation des mécanismes de soutien aux prix des hydrocarbures visant à adopter, dès 2026, le projet de révision du Fonds de régulation du prix des hydrocarbures inscrit au plan climat.	Performance	Gouvernance et organisation interne	Oui	Majeur	NMO	2026

(1) Nature : Régularité, Performance

(2) Domaines : Achats, Comptabilité, Gouvernance et organisation interne, Situation financière, GRH, Situation patrimoniale,

(3) Oui (montant estimé le cas échéant), non.

(4) Majeur – Très important – Important.

(5) Mise en œuvre en complète (MOC) - Mise en œuvre partielle (MOP) - Non mise en œuvre (NMO) - Refus de mise en œuvre (RMO)
- Devenue sans objet (DSO).

Annexe n° 5. Plan d'actions détaillé du schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables de l'île de Tahiti

	Axes	Actions	Echéance
1	Engager un projet de transport public viable et répondant aux besoins de la population en termes d'accès pour tous, d'intermodalité et de préservation de l'environnement	Déployer et structurer une offre de transport public attractive pour les différents bassins de vie et desservant les territoires éloignés des pôles de services ou d'activités	2020
		Renforcer l'offre de transport public au sein de l'agglomération centre	2025
		Réaliser un transport public structurant de forte capacité afin d'engager un report modal significatif	2025/2030
		Mettre en place une organisation du transport scolaire	2020/2025
		Déployer une offre de transport à destination des personnes à mobilité réduite	2020/2025
2	Réaliser les aménagements nécessaires à la mise en œuvre du projet de transport et favorisant de nouveaux comportements de déplacement	Définir la hiérarchie et aménager les arrêts sur le réseau	2020 à 2030/35
		Adapter les profils de la voirie à une desserte des transports en commun et réaliser des zones de retournement pour les véhicules	2020 / 2025
		Développer les parkings et mettre en œuvre une politique de stationnement	2020 à 2030/35
		Réaliser des pôles d'échanges multimodaux	2020 à 2030/35
		Aménager des sites propres pour les transports collectifs	2020 à 2030/35
		Faciliter l'accessibilité des transports en commun	2020/2025
		Faciliter l'usage des modes doux/modes actifs pour de nouveaux comportements de déplacement	2020/2025
3	Mettre en place les dispositifs et matériels facilitant l'usage régulier des services de transport public par le plus grand nombre	Investir dans un parc de véhicules sûrs et adaptés aux différentes zones de déplacement	2020 à 2030/35
		Adapter le matériel roulant aux spécificités culturelles de Tahiti et du Pays	2020/2025
		Tarification incitative dans le cadre d'une démarche commerciale dynamique	2020
		Un système billettique centralisé et attractif	2020
		Amélioration de la qualité et système d'information	2020 à 2030/35
4	Programmer, suivre et accompagner la mise en œuvre du Schéma directeur des transports en commun et	Accompagner le Pays pour la passation de la délégation de service public Transport	2016

	Axes	Actions	Echéance
	des déplacements durables de Tahiti	Organiser les dispositifs pour améliorer la connaissance des déplacements et adapter la politique de transport aux besoins	2020
		Favoriser la concertation entre les collectivités publiques pour coordonner les actions.	2020
		Assurer un financement pérenne des transports publics	2020
		Doter les services du Pays des moyens nécessaire à leurs nouvelles missions et renforcer la coordination entre services	2020
		Assurer des actions de communication à chaque réalisation les rattachant au projet du schéma directeur	2020 à 2030/35
		Assurer des actions de communication ciblées en fonction des publics afin de favoriser une modification des comportements de déplacement	2020

Source : Chambre territoriale des comptes, d'après le schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables de l'île de Tahiti

Annexe n° 6. Réponse de M. Moetai Brotherson, Président de la Polynésie française



POLYNÉSIE FRANÇAISE

Le Président

N° 006282 / PR



Papeete, le 10 SEPT 2025

à

Monsieur Jean-Luc LE MERCIER
Conseiller référendaire à la Cour des comptes,
Président de la Chambre territoriale des comptes
de la Polynésie française
BP 331 – 98713 PAPEETE

Objet : Réponses aux observations définitives relatives au contrôle des comptes et de la gestion de la collectivité de la Polynésie française au titre de la politique des transports terrestres

Réf. : Votre courrier n° 2025-262 du 12 août 2025 (arrivée n° 6006/SGG du 12 août 2025) relatif à la notification des observations définitives relatives au contrôle des comptes et de la gestion de la collectivité de la Polynésie française au titre de la politique des transports terrestres

Monsieur le Président,

Par lettre du 12 août 2025 visée en référence, vous m'invitez à communiquer sous un mois des réponses éventuelles au rapport d'observations définitives relatif au contrôle des comptes et de la gestion de la collectivité de la Polynésie française au titre de la politique des transports terrestres.

Dans son ensemble, le rapport tient compte des nombreuses réponses apportées par la Polynésie française au cours de l'instruction dudit contrôle, ainsi qu'à celles faisant suite au rapport d'observations provisoires.

Certaines observations appellent de ma part quelques remarques mineures pour préciser l'action publique de la Polynésie française dans le domaine audité.

D'autre part, je vous informe que certaines recommandations sont déjà pleinement intégrées à la stratégie opérationnelle de mise en œuvre de la politique publique des transports terrestres. Trois recommandations (n°2, n°7 et n°8) nécessiteront toutefois une réponse transversale de notre administration polynésienne.

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-après des éléments de réponse à certaines de vos recommandations.

Observations de la Polynésie française relatives aux recommandations de la chambre territoriale des comptes

Recommandation n°1 : A la suite de l'adoption du schéma de mise en accessibilité du réseau de transport en commun de l'île de Tahiti d'ici à 2026, établir un rapport annuel de mise en accessibilité du réseau.

Le schéma de mise en accessibilité en cours d'élaboration par la Direction des transports terrestres (DTT) permettra de répondre à la présente recommandation.

Les gares, pôles d'échanges multimodaux et abris-bus actuellement aménagés et implantés par la DTT sont conçus pour être accessibles. Cependant, les abris-bus s'intégrant sur du foncier parfois restreint, sur certains sites, des caractéristiques d'accessibilité pourraient être compromises.

En parallèle de la mise en œuvre de ce schéma, des travaux ont accompagné son élaboration afin d'établir la refonte réglementaire qui s'avèrerait nécessaire, ainsi que la gouvernance associée pour s'assurer de l'atteinte des objectifs fixés par les parties prenantes.

Concernant le matériel roulant, en complément des 8 bus à plancher bas prévus pour 2026 et mentionnés dans le rapport (p.18), le renouvellement nécessaire et programmé de 60 bus par le délégataire de l de service public du réseau de transport en commun de Tahiti, RTCT, inclura 15 nouveaux véhicules accessibles, portant leur nombre total à 47 contre 24 actuellement.

***Recommandation n° 2 :** Effectuer, dès 2026, un suivi annuel de l'incidence des actions menées en matière de transports terrestres sur l'évolution des émissions de gaz à effet de serre du secteur, intégrant l'estimation de leur coût afin d'en mesurer l'efficacité.*

Au travers du renforcement de la connaissance de la mobilité terrestre actuelle sur le territoire, de la mise en œuvre opérationnelle de la stratégie de développement des mobilités durables et de la mise à jour du schéma directeur des transports terrestres, la Polynésie française sera en capacité de fournir des éléments de suivi, notamment pour suivre l'indicateur "émission de gaz à effet de serre sur le territoire polynésien" du Plan Climat de la Polynésie française (PCPF).

Cet indicateur mesure la quantité totale d'émissions annuelles des différents secteurs d'activités et des habitants du territoire, selon les exigences réglementaires des PCAET (décret n°2016-849 du 28 juin 2016 et arrêté du 4 août 2016 relatifs au plan climat-air-énergie territorial), à savoir : les émissions directes produites par le secteur résidentiel, tertiaire, transport routier, autres transports, agriculture, déchets, industrie hors branche énergie, branche énergie.

Ainsi, la fiche action du PCPF « Suivre annuellement les émissions de GES du territoire avec le CITEPA » a précisément pour objet de mettre en place l'outil de mesure et d'évaluation demandé. Grâce à ce partenariat avec l'organisme national de référence, la Polynésie française pourra disposer, dès 2025 pour les données de 2024, d'un inventaire annuel fiable de ses émissions.

Une fois mis en place, ce dispositif permettra dès 2026 d'objectiver l'impact des politiques de transport sur la trajectoire carbone du territoire. Il sera ainsi possible de corréler l'évolution des émissions du secteur avec les actions menées (telles que le développement des transports en commun) et de rapporter ces résultats aux investissements consentis, mesurant ainsi leur efficacité en termes de coût par tonne de CO2 évitée.

***Recommandation n° 3 :** Adopter, dès 2026, un arrêté visant à organiser la gouvernance des mobilités.*

Le Ministre en charge des transports terrestres soumettra un projet d'arrêté à adopter par le Conseil des ministres dans les prochaines semaines. Le Haut-Commissariat a d'ores et déjà désigné les membres, placés sous sa tutelle, chargés de le représenter.

***Recommandation n° 4 :** Procéder, dès 2025, à l'identification des lieux de concentration d'accidents sur les îles de Tahiti et Moorea, pour mettre en place à compter de 2026 toute mesure adaptée à ces zones accidentogènes, telles que signalisations, aménagements routiers ou contrôles.*

Lors du Comité de sécurité routière (CSR) du vendredi 27 juin 2025, l'Etat et la Polynésie française ont signé une convention pour une mise à disposition de l'outil TRAx. Cet outil permettra d'améliorer significativement la remontée et la centralisation des informations relatives aux accidents de la circulation en Polynésie française.

La mise en œuvre de ce dispositif vise à fiabiliser les données d'accidentalité sur l'ensemble du territoire, afin de doter les autorités d'une vision plus précise et partagée de la sinistralité routière.

Parallèlement à la mise à disposition de cet outil courant 2025, les acteurs de la sécurité routière se sont engagés dans un travail d'élaboration d'un plan d'action sur cinq ans, actuellement en cours de rédaction et qui devrait être adopté lors d'un prochain CSR.

Ce plan ambitionne notamment de réduire de 25 % les accidents corporels d'ici à 2030, et à diviser par deux le nombre de décès liés aux accidents de la route.

Il s'articulera autour de cinq axes majeurs validés lors du dernier CSR :

- Sensibilisation et communication (campagnes ciblées, des influenceurs locaux pour toucher tous les publics) ;
- Formation (renforcement de l'éducation routière dès l'école, accompagnement à la conduite responsable) ;
- Répression (maintien d'un haut niveau contrôles, recours aux technologies comme l'utilisation de drones) ;
- Infrastructures (développement des mobilités douces) ; Gouvernance (comité technique de suivi et évaluation des actions).

Recommandation n° 5 : Procéder, dès 2026, à une étude globale de l'évolution des parts modales de déplacement.

La DTT partage l'objectif d'affiner sa connaissance des parts modales de déplacements de la population, ainsi que leur évolution. Les travaux pour la réalisation d'une enquête déplacements sur l'île de Tahiti, se rapprochant des méthodologies des enquêtes ménages déplacements (EMD) et enquête déplacements ville moyenne (EDVM) du CEREMA ont démarré le 18 août 2025. Il est prévu d'enquêter 1,7 % de la population, par entretien et par téléphone, selon un protocole standardisé, auquel s'ajouteront des questions qualitatives ciblées. La mission vise à établir un état des lieux initial du territoire enquêté, en fournissant une vision d'ensemble du fonctionnement de l'île de Tahiti et de son aire d'affluence (dont les navetteurs de Moorea) en matière de mobilité des ménages.

Cette enquête visant à déterminer un T0 d'ici la fin du premier trimestre 2026, il est prévu que le protocole d'enquête soit réitéré tous les 5 ans afin d'évaluer l'impact des actions et projets en cours et à venir dans le domaine de la mobilité.

Recommandation n° 6 : A compter de l'adoption prochaine de la révision du schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables, assurer un suivi annuel formalisé de la mise en œuvre des actions inscrites au schéma.

Une consultation pour une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour l'évaluation et la révision du schéma directeur des transports collectifs et des déplacements durables de l'île de Tahiti (adopté par voie de délibération en 2017) est en cours par la DTT (appel d'offres publié au *Journal officiel* de la Polynésie française le mercredi 25 juin 2025, actuellement en phase d'analyse des offres).

L'acheteur public y prévoit la mise en place d'un plan d'action structuré, fondé sur des objectifs définis selon la méthode SMART-ER* ainsi que la création d'un outil dédié au suivi des actions, appuyé par une méthodologie de suivi annuelle.

*Méthode SMART-ER : Specific (précis), Mesurable (mesurable), Achievable (atteignable/réaliste), Relevant (pertinent), Timely (temporellement défini), Evaluated (évalué), Re-adjusted (rectifié).

Par ailleurs, le dispositif de gouvernance encadré par l'arrêté qui sera pris en Conseil des ministres (en cours d'élaboration) prendra pleinement en compte l'aspect du suivi des actions. En effet, un comité de pilotage sera notamment chargé de veiller au bon déroulement des actions inscrites dans la politique de mobilité durable, garantissant ainsi un suivi formalisé de ces dernières.

Recommandation n° 7 : Adopter, dès 2026, une réglementation relative à la qualité de l'air, fixant notamment les normes de qualité de l'air ainsi que les modalités de surveillance et d'information du public.

Dans le cadre du suivi du PCPF, ce sujet devra être traité en transversalité entre différents ministères.

Le plan d'action du PCPF rejoint le diagnostic de la CTC quant à la nécessité de poursuivre les travaux réglementaires et techniques en matière de surveillance de la qualité de l'air. Le transport terrestre est identifié comme une source majeure de polluants atmosphériques, notamment de particules fines (PM_{2,5} et PM₁₀), dont les effets néfastes sur la santé publique sont avérés empiriquement.

Cette préoccupation a été intégrée en amont dans le PCPF, qui prévoit une réponse structurée à travers la fiche action dédiée : « Créer une association de suivi de la qualité de l'air (AASQA) ». Cette action est spécifiquement conçue pour construire les fondations techniques et scientifiques indispensables à l'élaboration d'une réglementation adaptée :

- Le projet prévoit la mise en place d'un réseau de stations de mesure, prioritairement sur l'île de Tahiti, afin de collecter en continu des données fiables sur les principaux polluants liés au trafic routier. Ce dispositif est le prérequis technique identifié par la Direction de l'environnement (DIREN) à l'action réglementaire.
- L'élaboration de normes et de seuils d'alerte pertinents pour le contexte polynésien ne peut se faire sans une base de données objectives. Les mesures collectées par l'AASQA fourniront ce socle scientifique, permettant de définir un cadre normatif adapté, comme le préconise l'analyse d'impact préalable suggérée par la DIREN.
- La mission de l'AASQA inclura la diffusion régulière des données via des bulletins d'information afin d'informer la population.

Recommandation n° 8 : Réaliser une évaluation des mécanismes de soutien aux prix des hydrocarbures visant à adopter, dès 2026, le projet de révision du Fonds de régulation du prix des hydrocarbures inscrit au plan climat.

La réforme du Fonds de régulation du prix des hydrocarbures (FRPH) figure parmi les mesures économiques et fiscales du PCPF via l'action intitulée « Engager une révision du FRPH en faveur d'un meilleur ciblage des aides »

Une feuille de route pour cette réforme est en cours de définition dans le cadre du PCPF, articulée autour d'une approche progressive et socialement équitable.

En raison des implications socio-économiques de transition énergétique et de justice sociale complexes qu'elle implique, cette réforme accuse en effet un décalage de calendrier, ne remettant pas en cause l'objectif environnemental poursuivi par la Polynésie française.

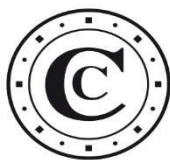
Afin de coordonner ce type d'actions transversales, nécessitant la sollicitation de divers services de l'administration polynésienne :

- Le PCPF fait l'objet d'un suivi périodique avec ses instances de gouvernance mobilisées régulièrement (le dernier comité de suivi du PCPF a eu lieu le vendredi 29 août 2025) ;
- Un Délégué Interministériel en charge du Climat et du Développement Durable a été nommé le 14 octobre 2024, il est en charge de mettre en cohérence les politiques publiques avec le PCPF.

Tels sont les éléments que j'ai l'honneur de porter à votre connaissance.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.


Moctai BROTHERSON
Minariti Chantal CALENON TAUPUA



Chambre territoriale des comptes de Polynésie française

BP 331 - 98713 PAPEETE TAHITI - Téléphone : 40 50 97 10 - Télécopie : 40 50 97 19

Email : polynesiefrancaise@crtc.ccomptes.fr

■ www.ccomptes.fr