CESEC

Conseil économique, social, environnemental et culturel de la Polynésie française
'Āpo'ora'a Mātutu Ti'arau e Mata U'i nō Pōrīnetia farāni

AVIS

Sur le schéma d'aménagement général de la Polynésie française (SAGE)

SAISINE DU PRESIDENT DE LA POLYNESIE FRANÇAISE

Rapporteurs :

Messieurs Félix FONG et Tepuanui SNOW

Adopté en commission **le 10 décembre 2019**
Et en assemblée plénière **le 11 décembre 2019**

31/2019

S A I S I N E

POLYNESIE FRANÇAISE

Le Président

N° 07701 / PR

DIE			Date 31 OCT. 2019		
N°			Visa		
Serv.	EXE	INFO	Serv.	EXE	INFO
Dir			BPT		
Dir. Adj.			BFC		
BAMI			Sec.		

Papeete, le 28 OCT 2019

HAUT-COMMISSARIAT DE LA RÉPUBLIQUE
ARRIVÉE LE
28 OCT. 2019
GED 76661
N° A19-12 16

à

Monsieur le Président du Conseil économique social environnemental et culturel

Objet : Schéma d'aménagement général de la Polynésie française (SAGE)

Réf. : Loi du Pays n° 2012-17 du 13 août 2012 portant modification du code de l'aménagement dans le cadre de l'élaboratio ndu schéma d'aménagement général de la Polynésie française (SAGE)

P. J. : Un dossier SAGE

CESEC
COURRIER ARRIVÉ
12 NOV. 2019
N° 1305
Observations :

Monsieur le Président,

Le schéma d'aménagement général de la Polynésie française (SAGE) défini par la loi du Pays n° 2012-17 du 13 août 2012 répond à des objectifs stratégiques d'aménagement et de développement du territoire pour les vingt prochaines années. Il s'impose dans un rapport de compatibilité aux documents d'urbanisme (Plan général d'aménagement, Plan de gestion de l'espace maritime, Plan d'aménagement de détails, etc.) tout en offrant un cadre de cohérence pour l'ensemble des politiques sectorielles et l'identification des projets structurants.

Les études d'élaboration, initiées en février 2017, se sont articulées en trois phases durant lesquelles se sont déroulées de larges concertations, tant à Tahiti que dans les archipels. Le projet qui en découle rend compte de ce processus de co-construction.

La première phase de diagnostic territorial a permis de définir les enjeux et défis prioritaires à relever pour l'ensemble du territoire - la Polynésie dans son ensemble - et les cinq archipels dans leur spécificité.

B.P. 2551 , 98713 Papeete – TAHITI, Polynésie française – Quartier Broche, – Avenue Pouvanaa a OOPA
Tél. : (689) 40 47 20 00 - Fax. : (689) 40 47 21 10 - Email : capr@presidence.pf - http://www.presidence.pf

La seconde phase de construction du projet de territoire, organisée autour des conférences d'archipels en septembre et octobre 2018, a permis d'aboutir à un consensus général pour ainsi confirmer le scénario de référence à l'échelle globale du Pays et à un niveau plus spécifique pour chacun des archipels.

La validation du Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) par le comité de pilotage du projet (COPIL) a conclu cette 2ème phase en avril 2019.

Enfin, la troisième phase a d'abord été consacrée à la finalisation des documents pour soumettre le dossier du SAGE en enquête publique du 7 octobre au 6 novembre 2019.

Dans la continuité de l'enquête publique et conformément à l'article LP. 113-1-5 de la loi du Pays n° 2012-17, j'ai l'honneur de porter à votre appréciation le schéma d'aménagement général de la Polynésie française. Vous y trouverez :

- Le livre 1 du SAGE comprenant l'introduction stratégique sur les fondements du SAGE, le diagnostic général pour les Pays et ses cinq archipels, l'état initial de l'environnement et la consommation des espaces naturels ainsi que la justification des choix de développement en fonction des enjeux mis en lumière par le diagnostic.
- Le livre 2 du SAGE constitué du Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du Fenua, décliné en cinq schémas d'archipel. Les schémas d'archipels sont composés du document d'orientation générale qui précise le PADD et comprenant la synthèse et l'implantation des grands équipements et la localisation préférentielle des aménagements structurants (extensions urbaines, portuaires, industrielles, etc.). La trame verte et bleue est développée de manière à ce que le SAGE pose, au travers des schémas d'archipel, les premières pierres de ce concept de préservation des milieux naturels. Les grandes orientations du projet d'aménagement s'articulent autour de trois axes majeurs :
    - Premièrement, positionner la Polynésie française dans son environnement régional, au cœur du Pacifique, comme un acteur-clé ou, pour le moins, influent des échanges entre l'Asie et les Amériques. A cet égard, les liaisons aériennes et portuaires internationales doivent être développées. Des politiques innovantes en matière de réponse à l'insularité et à la transition énergétique sont proposées.
    - Deuxièmement, favoriser un développement équilibré des cinq archipels fondé sur leurs spécificités avec l'intention d'inverser le flux migratoire. Les archipels éloignés deviennent attractifs et les activités locales s'y développent autour de grands projets structurants et de véritables capitales d'archipel. Les liaisons interinsulaires et intra insulaires sont déployées et augmentent en conséquence, en particulier aux Australes et aux Tuamotu où le désenclavement de ces îles nécessite des liaisons intérieures renforcées.
    - Troisièmement, la restructuration et le renfort de l'attractivité de l'île de Tahiti et plus largement de l'archipel des Iles-du-Vent, grâce à un rééquilibrage opéré entre espaces urbanisés, activités économiques, lieux de culture et de loisir. La préservation de l'environnement, la lutte contre les pollutions, la transition énergétique, les déplacements, font l'objet de politiques novatrices et résolument tournées vers l'avenir.

- Un ensemble de cartographies reprenant les points forts du SAGE et concernant tout le territoire, le Fenua et les archipels. On trouvera l'état des lieux, l'analyse des forces et des faiblesses, les défis en enjeux, les scénarios d'aménagement et le scénario de référence retenu à partir duquel est construit le Projet d'aménagement et de développement durable (PADD), les schémas d'implantation des équipements d'intérêt territorial, les zonages de la trame verte et bleue et enfin, des blocs-diagramme de principes d'aménagement.

Le Ministre de l'aménagement du territoire et des transports interinsulaires et le service de l'urbanisme sont disponibles pour organiser des échanges et répondre aux interrogations qui seraient formulées lors de votre analyse.

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

Edouard FRITCH

GOUVERNEMENT DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE
LE PRÉSIDENT

AVIS

Vu les dispositions de l'article 151 de la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 modifiée, portant statut d'autonomie de la Polynésie française ;

Vu la saisine n° **7701/PR du 28 octobre 2019** du Président de la Polynésie française reçue le **12 novembre 2019**, sollicitant l'avis du CESEC sur **le schéma d'aménagement général de la Polynésie française (SAGE)** ;

Vu le projet d'avis de la commission « Développement du territoire » en date du **10 décembre 2019** ;

Le Conseil économique, social, environnemental et culturel de la Polynésie française a adopté, lors de la séance plénière du **11 décembre 2019**, l'avis dont la teneur suit :

I - OBJET DE LA SAISINE

Le Président de la Polynésie française soumet à l'avis du Conseil Economique, Social, Environnemental et Culturel de la Polynésie française (CESEC), le Schéma d'Aménagement Général de la Polynésie française (SAGE).

II - CONTEXTE DU SAGE

Le SAGE, dans sa version soumise à l'avis du CESEC, fait suite à plusieurs tentatives des gouvernements qui ont précédé de préparer le développement du Pays dans un document prévisionnel formel.

Le CESEC relève qu'en février 1991, sous l'égide du ministère du budget, du plan et de l'aménagement du territoire, un document prévisionnel intitulé *« Schéma d'aménagement général et d'équipement de la Polynésie française, des options pour 2013 »* a été adopté. Ce Schéma prévoyait déjà plusieurs *scenarii* mettant en avant le confortement du grand Papeete, la déconcentration des Iles-Sous-le-Vent et des Tuamotu-Ouest et le développement adapté de tous les archipels.

En janvier 1993, le Pacte de Progrès fixait des objectifs et faisait également de nombreuses propositions de développement.

La loi organique n° 2011-918 du 1er août 2011 a expressément inséré, dans son article 12, de nouvelles dispositions dans la loi statutaire n° 2004-192 du 27 février 2004 modifiée portant statut d'autonomie de la Polynésie française, en vue de doter la Polynésie française d'un Schéma d'aménagement général.

La loi du pays n° 2012-17 du 13 août 2017 a ainsi porté *modification du code de l'aménagement dans le cadre de l'élaboration du schéma d'aménagement général de la Polynésie française (SAGE).*

L'article LP 111-3 du Code de l'aménagement modifié par cette loi du pays précise que « *le développement durable organise la satisfaction des besoins de développement et de santé des générations présentes sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs* ».

Le projet de SAGE, devant encore être amendé avant son passage à l'Assemblée de la Polynésie française, est le résultat de 7 années de travail et de concertation. Ce délai peut sembler relativement long, mais s'expliquerait, selon les rédacteurs, par des changements de gouvernements durant cette période et l'importance des enjeux que recouvre le SAGE.

III - OBJECTIFS DU SAGE

Le document soumis à l'avis du CESEC est le Livre II dénommé Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du Fenua.

Il s'agit de la seconde partie du SAGE dont le Livre I porte sur « Le diagnostic, les enjeux, l'état initial de l'environnement et la justification des choix de développement et d'aménagement »[1] articulés selon les archipels. Ce Livre I, document de 538 pages, aspire à être « *le socle, aussi exhaustif et objectif que possible, sur lequel est construit le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du SAGE et ses déclinaisons dans les Schémas d'archipels* ».

[1] CF. http://www.urbanisme.gov.pf/IMG/html/ep/SAGE/sage-sept19/0.1%20LIVRE%201.compressed.pdf

Le Schéma d'Aménagement Général (SAGE) « *propose une vision du développement du Fenua dans 20 ans, qui se veut à la fois ambitieuse et réaliste, et repose sur les 6 grands principes suivants :*

1. *Favoriser le rayonnement régional et mondial du Fenua à partir de sa capitale renouvelée et de polarités secondaires ;*
2. *Favoriser un développement équilibré de ses cinq archipels fondé sur leurs spécificités ou atouts propres, pour que chaque habitant puisse y réaliser l'essentiel de son parcours de vie ;*
3. *Organiser un meilleur fonctionnement des archipels basé sur des liaisons renforcées entre capitale et pôles secondaires ;*
4. *Aménager le Fenua pour le rendre plus habitable tout en préservant son environnement exceptionnellement riche mais fragile ;*
5. *Renforcer la cohésion sociale et culturelle de la société polynésienne ;*
6. *Préparer le Fenua aux impacts du changement climatique afin de réduire sa vulnérabilité et améliorer sa résilience face aux catastrophes naturelles.* ».

Il s'agit de présenter de manière synthétique les évolutions que la Polynésie française doit favoriser et mettre en œuvre, pour tenir compte des évolutions de la société (démographie, environnement, comportements sociaux, évolutions technologiques…), afin d'assurer son développement harmonieux, son ouverture vers le monde, ainsi qu'une juste redistribution des richesses.

Elles impliquent tout à la fois des changements de comportements individuels, des recherches de solutions et d'innovations, des activités nouvelles, des infrastructures originales, des modes de consommation différents.

Le PADD présente ces évolutions sous le prisme de trois singularités que présente une collectivité d'outre-mer comme la Polynésie française, à savoir l'insularité, l'habitabilité et la vulnérabilité.

IV - OBSERVATIONS ET RECOMMANDATIONS

Le projet de SAGE, et plus précisément de PADD, soumis à l'avis du Conseil Economique, Social, Environnemental et Culturel appelle de sa part, les observations suivantes :

A – Observations générales sur le document

1. <u>Un délai d'étude et des consultations insuffisants</u>

La vision du développement de la Polynésie française présentée par le SAGE et le PADD s'étale sur une période de vingt années.

Elle engage la génération actuelle comme la prochaine sur des choix stratégiques qui guideront l'organisation territoriale, culturelle, environnementale, urbanistique, énergétique du Pays de manière conséquente.

Si l'ensemble des documents qui forment ce schéma ont été élaborés durant de nombreux mois par des organismes spécialisés dans leurs domaines de compétence et à la pointe de l'évolution des pratiques de développement à travers le monde, les Polynésiens n'ont pas encore pleinement pris la mesure des changements projetés.

En effet, de nombreux concepts échappent encore à leur compréhension tant en raison de la technicité des termes employés, que de l'appréhension globale des évolutions envisagées et des conséquences que ces dernières pourraient avoir dans leur quotidien.

Le document transmis précise qu'une « *consultation dans les 5 archipels du Fenua, du 24 septembre au 10 octobre 2018 (…) a permis d'enrichir ses principales orientations avant de les présenter pour validation* ». Quinze jours ont ainsi été laissés aux archipels pour s'exprimer.

A cet égard, la Fédération des Associations de Protection de l'Environnement (FAPE) relevait, dans ses observations et doléances[2], que *« la forme adoptée était particulièrement critiquable : la lecture et l'analyse d'un dossier très volumineux écrit uniquement en français, certes numérique, mais peu accessible à tout un chacun, dans les îles éloignées en particulier, pour les personnes n'utilisant pas l'internet, parlant exclusivement tahitien, maîtrisant mal l'expression écrite et pour lequel les réunions explicatives directes, organisées sans grande communication, ont été réduites au strict minimum (à savoir une réunion par archipel !), et ce, avec des créneaux très réduits, dans le temps et dans l'espace, pour la formulation des observations. Pour les Tuamotu, le SAGE est consultable uniquement à Papeete et pour les autres archipels au siège de la circonscription administrative c'est-à-dire sur une seule île* ».

L'enquête publique du SAGE, a été ouverte du 7 octobre au 6 novembre 2019, par l'arrêté n° 966/PR du 18 septembre 2019.

Enfin, la réglementation applicable au CESEC ne prévoit qu'un mois à l'institution pour émettre un avis.

La durée totale laissée à la société civile pour étudier ce schéma de plusieurs centaines de pages (538 pages pour le Livre I, 118 pages pour le PADD des IDV, 104 pages pour le PADD des ISLV, 100 pages pour le PADD des Australes, 106 pages pour le PADD des Marquises, 103 pages pour le PADD des Tuamotu-Gambier[3]) a été de dix semaines, ce qui s'avère, pour la majorité des lecteurs qui ne seraient pas au fait des notions développées, excessivement court.

Certains spécialistes, tels que les organismes de recherche scientifique ou les compagnies aériennes, auditionnés par le CESEC, n'ont pas été consultés dans le cadre des travaux préparatoires et plusieurs entités consultées ont fait part d'observations qui n'ont pas été prises en compte.

Il en est également ainsi de la FAPE qui a présenté des remarques en matière de ressources marines, d'énergie et de services publics environnementaux.

Il en est de même des observations produites par l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature (UICN) relatives à l'exploitation du phosphate de Makatea ou à la prise en compte des enjeux environnementaux dans le SAGE.

Le CESEC regrette qu'un tel document, essentiel pour les choix de développement du Pays, n'ait pas fait l'objet de modes de consultations plus innovants et plus participatifs, favorisant la discussion avec la société civile dans son ensemble.

Il aurait été appréciable que soient transmis les comptes-rendus des comités de pilotage et des comités techniques afin de prendre connaissance des observations régulièrement relevées. La véritable audience des consultations n'est pas mesurée et présentée.

[2] Courrier de la FAPE réceptionné le 14 novembre 2019

[3] Il convient de noter que les parties I et II de chaque PADD des archipels sont identiques dans chaque document.

Le CESEC déplore qu'aucun bilan du précédent Schéma d'Aménagement Général et d'Equipement de la Polynésie française qui devait prendre fin en 2013 n'ait été présenté.

2. <u>Une absence de données financières.</u>

La majorité des préconisations présentées dans le document soumis à l'avis du CESEC concerne des grands projets (ports, aéroports, rénovations urbaines, développement d'infrastructures publiques, activités économiques, transition énergétique…).

Ainsi, il est envisagé la construction (ou l'adaptation) de plusieurs aéroports à vocation internationale (aux Marquises, à Rangiroa, aux Australes), la création ou l'aménagement d'infrastructures portuaires, de nouvelles activités économiques basées sur des technologies innovantes, l'acquisition de moyens de transport nouveaux que ce soit par voie terrestre (bus), maritime (navettes, navires) ou aérienne (hélicoptères).

Les actions dont la mise en œuvre est proposée sur les vingt prochaines années peuvent ainsi se chiffrer en milliards de francs pacifiques.

Les rédacteurs ont avancé une estimation de 200 milliards de francs CFP pour la réalisation de l'ensemble des mesures inscrites au PADD, sans en préciser la répartition.

Plusieurs des activités préconisées sont d'ores et déjà considérées comme non rentables par les auteurs du SAGE, ce qui sous-entend une intervention des collectivités et donc le risque d'augmentation de la dette et des contributions individuelles pesant sur les particuliers ou les entreprises.

La lecture de précédents schémas permet de donner quelques enveloppes budgétaires nécessaires à la réalisation des préconisations.

A titre d'exemple, le Schéma directeur des déplacements durables interinsulaires 2015-2025 présente une prise en charge par le Pays à hauteur de 32 milliards 350 millions de francs CFP répartie sur 10 ans. Ce chiffre ne tient compte que de 9 opérations :

- La réhabilitation des aérodromes du Pays ;
- La réhabilitation des infrastructures maritimes ;
- Le balisage de 9 pistes aéronautiques ;
- L'extension de la piste de Fakahina ;
- La nouvelle piste d'Apataki ;
- Les10 stations mobiles de stockage de carburant ;
- La gestion des aérodromes de Raiatea, Bora Bora et Rangiroa en cas de transfert au Pays.

A ces dépenses d'investissement, il convient d'ajouter l'ensemble des frais liés à l'exploitation des aéroports ou aérodromes envisagés dans le PADD et notamment ceux qui, de par la volonté d'en internationaliser certains, sont relatifs aux obligations de sécurité, de biosécurité et de contrôle des passagers.

A titre d'exemple, le projet de loi du pays portant modification de la délibération n° 2000-12 APF du 13 janvier 2000 modifiée, relative à la modernisation et au développement des transports routiers, soumis à l'avis du CESEC en 2018[4], précise que « *les négociations qui se sont déroulées*

[4] Avis n° 03/2018 du 9 octobre 2018

dans le cadre de la prochaine délégation de service public ont fait ressortir un besoin de financement par le Pays de 860 millions de francs pour la première année ».

Les conditions de financement ne sont pas précisément définies, alors que les communes ont déjà des difficultés à assumer leurs obligations issues du Code Général des Collectivités Territoriales.

Il ne s'agit ici que de quelques exemples des financements envisagés sur quelques secteurs spécifiques.

Le CESEC regrette que le document soumis à son avis ne présente aucune étude de faisabilité, aucune étude économique sur les retombées de chacune des actions envisagées, ni aucune budgétisation, tant en matière de fiscalité qu'en matière de dépenses publiques. Le tout sans précision quant au rôle espéré des acteurs institutionnels et privés potentiels concernés.

3. Une absence de priorisation et d'organisation des actions

Le SAGE et le PADD se présentent comme une vision à long terme, de projets tendant à une évolution harmonieuse et bénéfique pour la Polynésie française.

Les préconisations et projections sont faites selon les trois singularités précisées ci-dessus qui, parfois, s'entremêlent entre elles.

Cela se comprend, tant chacun des sujets traités est indissociable des autres, et que l'avancement des uns a des conséquences sur l'avancement des autres.

Néanmoins, le CESEC regrette qu'aucune priorisation, secteur par secteur, n'ait été avancée dans le SAGE.

De toute évidence, certaines actions envisagées sont dépendantes des autres. Ainsi, les aménagements aéroportuaires, s'ils visent à une internationalisation, doivent être anticipés par des équipements d'accueil des touristes et des résidents. De la même façon, les constructions de logements doivent être anticipées par des réseaux routiers et des équipements publics.

Le CESEC recommande que cette priorisation soit effectuée dans les meilleurs délais afin de permettre à tous les intervenants de pouvoir faire leurs prévisions budgétaires, techniques, humaines nécessaires à la mise en chantier des actions retenues.

4. Des schémas préalables et de la cohérence nécessaires des différents outils juridiques

Le PADD du Fenua, comme ses déclinaisons par archipel, recommandent la rédaction de plusieurs schémas devant présenter les besoins de la Polynésie française dans plusieurs matières et présenter des solutions pour régler les problématiques.

Doivent ainsi être rédigés par le Pays ou les archipels :
- le Schéma directeur de l'Habitat ;
- le Schéma directeur du Foncier ;
- le Schéma directeur des voiries publiques ;
- les Schémas directeurs d'alimentation en eau potable ;
- le Schéma directeur des carrières ;
- le Schéma directeur des routes de désenclavement et chemins de randonnées (ISLV) ;

- le Schéma directeur de l'assainissement des IDV ;
- le Schéma directeur de gestion des déchets ;
- le Schéma directeur de réorganisation et d'optimisation du fonctionnement du port ;
- le Schéma de développement urbain (SCOT) ;
- le Schéma directeur de la navigation de plaisance ;
- le Schéma de développement touristique aux Marquises.

Par ailleurs, ont déjà été notamment rédigés :
- le Schéma directeur des transports collectifs et de déplacement durable ;
- le Schéma directeur des déplacements durables interinsulaires ;
- le Schéma directeur d'aménagement numérique ;
- le Schéma directeur des énergies renouvelables ;
- la Stratégie de développement touristique.

Les délais de rédaction de l'ensemble de ces schémas directeurs (plusieurs mois voire plusieurs années) et la mise en cohérence des différents outils juridiques évoqués méritent une attention particulière. Ainsi, on peut relever que les schémas essentiels portant sur le foncier et sur l'habitat, conditionnant une partie importante des actions programmées par le SAGE, ne sont toujours pas en vigueur.

Il n'est pas précisé si le SAGE, tel que rédigé aujourd'hui, tient compte de l'ensemble des schémas et plans de développement déjà en vigueur. Au contraire, il a été affirmé par les rédacteurs que les schémas à venir devaient prendre en compte ses préconisations.

Le CESEC constate que certains schémas récents ne sont déjà plus en adéquation avec le SAGE.

A titre d'exemple, lors de l'examen du projet de Code de l'énergie, il était précisé que la Polynésie française s'était assignée un objectif minimum de 75% de production électrique issue de l'exploitation des énergies renouvelables à échéance 2030 (article LP. 111-2).

Or, le PADD soumis à l'avis du CESEC prévoit, pour ce qui le concerne, d' « *atteindre 50% d'énergie renouvelable dans son mix énergétique à l'horizon 2040* ».

La cohérence entre les différents outils de prévision est nécessaire pour garantir la sécurité juridique et l'opérationnalité des dispositifs. **Le CESEC recommande de s'assurer que les plans et schémas récents ou à venir, y compris les PGA, PGEM et PPR, soient bien en conformité avec les recommandations du SAGE et que la priorité soit accordée à la rédaction de ceux du foncier et de l'habitat.**

B – Observations spécifiques par grandes thématiques

Le PADD tel que soumis à l'avis du CESEC ne traite que de l'aspect général des évolutions envisagées, à l'échelle de la Polynésie française.

Chaque Schéma d'archipel vient ensuite préciser les orientations retenues au niveau des îles. Ce niveau de détail est essentiel à la compréhension précise de l'évolution du Pays telle qu'envisagée par le SAGE.

Le CESEC constate que le PADD du Fenua, tel que soumis à son avis, ne peut être appréhendé qu'à la lecture conjointe des Schémas d'archipels, rendant l'étude d'autant plus complexe au regard des délais.

Compte-tenu des délais contraints dont dispose l'institution pour émettre un avis, seuls quelques grands sujets seront évoqués.

1. Les transports

Les différents PADD prévoient un grand nombre de mesures destinées à améliorer les conditions d'un transport vers et à travers la Polynésie française que ce soit au niveau aérien, maritime ou terrestre.

Il en est ainsi de la création de nouveaux aéroports destinés à recevoir du trafic international (Rangiroa, Nuku A Taha), de la mise en service d'une nouvelle compagnie inter-archipels, de l'installation d'héliports, de lignes maritimes interinsulaires mixant le fret et les passagers (cargos mixtes), de lignes du bus ou de réaménagements routiers sur Tahiti.

La question du développement des transports est, pour le CESEC, le point essentiel de tout projet de développement d'une collectivité comme la Polynésie française.

A cet égard, le CESEC recommande de définir les obligations de service public en matière de transport interinsulaire et d'instaurer une continuité territoriale.

1.1 aériens

Concernant les évolutions envisagées portant sur l'internationalisation de certains aéroports, le CESEC s'interroge sur les coûts conséquents des investissements et sur les frais de fonctionnement annexes engendrés par leur exploitation. Les spécialistes interrogés estiment que la rentabilité d'un aéroport ne débute qu'à compter de 2 touchés par jour et 1 million de passagers par an.

Le choix entre un aéroport de dégagement, caractérisé par une utilisation très périodique, et un aéroport destiné à accueillir de façon régulière des passagers est essentiel dans la fixation des critères d'aménagement.

Il convient de s'interroger dès à présent sur les capacités d'hébergement et de transport des passagers (transports inter-îles ou rapatriement vers Tahiti) qui pourraient être déroutés sur Rangiroa (non prévu par le PADD des Tuamotu-Gambier), ou accueillis aux Marquises.

Par ailleurs, le CESEC rappelle que la mise en service, dans chaque archipel présentant un besoin en la matière, des moyens d'évacuation sanitaire d'urgence (notamment un hélicoptère aux Marquises pouvant également être mutualisé entre plusieurs utilisateurs - EDT, OPT, CPS, administrations, tourisme…) doit s'inscrire comme une priorité.

Enfin, il convient d'engager une étude et de prévoir un contrôle des réquisitions de la Caisse de Prévoyance Sociale (CPS) en matière d'EVASAN non urgentes pour rationaliser les coûts du transport aérien pour la Caisse.

1.2 maritimes

De nombreuses problématiques ont été soulevées par les professionnels. Elles portent notamment sur :

- les coûts engendrés par l'acquisition de navires mixtes neufs dans le cadre d'une réhabilitation de l'armement local,
- l'absence de fret au retour des îles.

Le développement des activités de production, notamment agricole, ainsi que le transport de passagers, à partir des archipels éloignés vers Tahiti et entre les archipels eux-mêmes, constituent des pistes d'amélioration de la rentabilité et d'optimisation du transport maritime.

Le CESEC recommande de revoir les conditions d'accompagnement financier du remplacement de l'armement local pour partie obsolète, en concertation avec les professionnels concernés, afin de favoriser l'acquisition de navires mixtes neufs pouvant règlementairement embarquer plus de 12 passagers.

1.3 terrestres

La question des transports terrestres est étroitement liée à celle de l'urbanisation. Dans ce domaine encore, le SAGE recommande la rédaction d'un schéma directeur des voiries publiques.

Ce secteur est également lié à la problématique foncière, au regard de la rareté des emprises disponibles pour élargir les voies de circulation ou aménager des pistes réservées aux transports en commun ou aux vélos.

L'incitation au covoiturage, l'adaptation des horaires d'écoles, de bureaux, voire des commerces sont des mesures envisageables, alors que la seule « *politique de stationnement restrictive au centre de l'agglomération* » ne pourra être comprise et appliquée par la population que dans le cas de la construction de parking relais aux abords de l'agglomération, sous réserve que les transports en commun soient fiables et sécurisés.

L'instauration de services administratifs déconcentrés, sous la forme de guichets uniques à l'extérieur de l'agglomération, ainsi que le développement de l'e-administration, doivent être favorisés pour limiter les déplacements vers la ville.

En complément des préconisations reproduites en annexe et portant sur le développement des transports routiers, le CESEC rappelle la nécessité :

- **d'élargir la route de ceinture de Punaauia à Paea ;**
- **de revoir les conditions de circulation dans le centre-ville et finaliser l'étude de la route de contournement ;**
- **de limiter le recours aux ronds-points et dos d'âne et, pour ces derniers, respecter la réglementation applicable[5] ;**
- **de créer des parkings à la périphérie des agglomérations ;**
- **d'achever au plus vite l'aménagement des pistes cyclables autour de Tahiti.**

2. <u>Les liaisons internet et téléphoniques</u>

Les axes de développement de ces liaisons sont basés quasi exclusivement sur la mise en service de câbles sous-marins notamment entre l'Amérique du Sud et l'Asie.

Pourtant, lors des auditions, il a été précisé que le maillage satellitaire devrait nécessairement être maintenu, et d'autres technologies utilisées (4G, WiFi, Wimax) pour pouvoir connecter certaines zones non câblées de la Polynésie.

L'intérêt principal de ces évolutions est de développer des services numériques permettant de rapprocher les populations entre elles mais surtout des services indispensables desquels elles sont éloignées.

[5] Cf. Arrêté n° 1355 CM du 10 novembre 1986 fixant les normes relatives aux ralentisseurs de vitesse communément nommés "dos d'âne"

Pour rappel, en matière de santé, lors de l'examen du projet de Schéma Directeur de l'Aménagement Numérique[6] de la Polynésie française, l'institution avait estimé que « *le dossier médical partagé (DMP) et la télémédecine sont deux dispositifs majeurs qui doivent constituer des priorités en matière de numérique* », et qu'il convenait d'adopter la réglementation polynésienne de télémédecine et d'envisager la solution d'une valise satellitaire (en s'inspirant du système canadien), qui permettent la prise en charge et le suivi médical d'un patient des îles par un médecin basé à Tahiti.

Le récent drame qui a touché les îles Marquises en octobre 2019 démontre l'urgence de développer l'accès à cette évolution numérique, pour le bien-être et la sécurité des habitants.

En matière d'éducation, le CESEC a eu plusieurs fois l'occasion d'insister sur la nécessité d'un développement de l'enseignement à distance, et d'équiper l'ensemble des établissements scolaires des moyens de le pratiquer[7].

Le CESEC réitère ses préconisations en la matière et insiste pour que soient enfin mis en œuvre la télémédecine, le télé-enseignement et l'e-administration au bénéfice des îles éloignées, tout en réduisant la facture des services Internet et en favorisant l'accès au WIFI dans les espaces publics (administrations, parcs …).

Par ailleurs, dans le secteur du tourisme, l'Institution avait recommandé que « *les zones et les établissements touristiques soient mieux desservis et deviennent des lieux prioritaires pour bénéficier du déploiement du haut débit et de la fibre optique (Ftth[8])* ».

3. L'économie bleue

La pêche et l'aquaculture sont présentées comme des activités de développement d'avenir qu'il faut soutenir.

En matière de pêche, la Polynésie française dispose d'une zone économique exclusive de plus de 5 millions de km², qu'elle souhaite étendre, et de ressources qu'il convient de protéger et d'exploiter de manière raisonnée.

Le CESEC plaide pour le développement d'une pêche semi-industrielle, respectueuse des ressources disponibles, et permettant aux populations locales de pouvoir subvenir à leurs besoins.

Il recommande que l'activité de navires de pêche soit régulée dans certaines zones, en concertation avec les communes, ceci afin de préserver les ressources halieutiques de la Polynésie et permettre aux espèces marines de se renouveler.

La filière aquacole est notamment portée par le projet de ferme aquacole de Hao. Selon les observations de la FAPE, l'intérêt et l'efficacité de ce projet poseraient de sérieuses questions environnementales qui ne sont pas levées par le SAGE.

Dans son rapport d'autosaisine sur « L'avenir de la Polynésie française face à une gouvernance durable de son patrimoine marin »[9] et au-delà du retard pris dans la formalisation du projet, le CESC de l'époque émettait déjà un doute sur le choix des espèces dont la production et la commercialisation sont envisagées (valeur ajoutée, délai de maturité) et sur les conséquences du

[6] Avis n° 75/2017 du 21 mars 2017
[7] Avis n° 73/2017 du 31 janvier 2017 relatif au projet de Charte de l'Education
[8] *Fiber To The Home*
[9] Rapport n° 2015/152 du 21 janvier 2015

projet pour l'environnement, au risque de mettre en péril toute la filière aquacole et surtout perlicole.

Le CESEC considère que d'autres alternatives pourraient être étudiées par ailleurs sur l'atoll de Hao et notamment la possibilité de créer un véritable pôle de déchargement, de transformation et d'exportation de poissons pêchés hors des eaux polynésiennes, pour ne pas amenuiser les stocks disponibles localement.

Enfin, le SAGE devrait mettre l'accent sur des exploitations gérées par des Polynésiens, à échelle humaine, notamment dans le domaine de la crevette, voire du « rori » (holothurie ou concombre de mer) ou du « pahua » (bénitier), et des poissons dont les élevages peuvent être réalisés dans les lagons des atolls.

Le CESEC recommande par ailleurs :

- **d'aménager des espaces maritimes spécifiques (mouillage de courte durée notamment à Moorea et Bora Bora) pour les charters touristiques, les pêcheurs et la population distincts de ceux des navires de plaisance (mouillages pour de longues périodes) ;**
- **de construire des infrastructures d'accueil terrestres (sanitaires, bennes à ordures…) ;**
- **de mettre en place un établissement d'enseignement des métiers de la mer ;**
- **d'améliorer le maillage des réseaux de communication maritime ;**
- **et d'inciter les propriétaires de friches touristiques à les réhabiliter.**

4. L'urbanisme, l'équipement, le logement et le cadre de vie

Le SAGE se montre très optimiste en matière de création de logements pour les 20 prochaines années puisqu'il est prévu la sortie de terre de 20.000 logements, soit 1.000 par an.

Les données actuelles de l'opérateur principal du Pays, l'Office Polynésien de l'Habitat (OPH) montrent qu'un effort particulier devra être fait pour assurer cet objectif.

Il convient de prendre en compte, au-delà des besoins nouveaux dus à l'accroissement démographique, les rénovations des actuels logements insalubres, dont le chiffre annoncé est de 10.000 uniquement sur Papeete.

L'OPH a de plus insisté sur la difficulté de disposer d'emprises foncières « de qualité », c'est-à-dire ne nécessitant que peu de dépenses d'aménagement.

Le CESEC recommande également que soit définie une véritable politique du logement en Polynésie française, tenant compte des particularités de chaque type de population, y compris les plus démunies, afin d'assurer à tous un droit au logement à la hauteur de leurs moyens, y compris en octroyant, à prix symbolique, des logements décents aux ménages ne pouvant assurer un loyer. La mixité sociale doit être favorisée pour ne pas créer des ghettos.

Le CESEC préconise et confirme les mesures suivantes en vue de favoriser ces secteurs :

- **revoir les lieux, horaires et conditions d'accès aux services publics[10] ;**
- **adapter les normes de construction au contexte local ;**

[10] Cf. Délibération n° 91-62 du 10 mai 1991 complétant le code de l'aménagement de la Polynésie française en matière de dispositions permettant de rendre accessibles aux personnes handicapées à mobilité réduite, la voirie, les établissements recevant du public et les grands programmes d'habitation

- **réduire la pression fiscale sur les logements ;**
- **faciliter l'accès aux prêts immobiliers (taux 0 pour les logements sociaux) ;**
- **mettre en œuvre sans délai le schéma directeur des infrastructures sportives ;**
- **insonoriser des infrastructures sportives afin de pouvoir accueillir les groupes de danse.**

En tout état de cause, le CESEC insiste pour que les logements sociaux soient desservis de manière optimale par les transports en commun.

Cette politique de logement doit être réfléchie avec les communes afin de garantir le raccordement des logements aux réseaux et services communaux (stations d'épuration, collecte des ordures, eau, etc).

Enfin, la restructuration en cours des missions de l'OPH et la régularisation des sommes non payées par les locataires doivent être poursuivies. Un contrôle strict des bénéficiaires, actuels et à venir, de logement sociaux devra également être organisé afin d'éviter tout détournement des mesures sociales par le biais notamment des loyers réévalués.

5. Artisanat et agriculture

Le CESEC considère que ces secteurs doivent être valorisés et confirme leur place et leur importance dans le SAGE.

Il rappelle notamment la nécessité :
- **d'aménager des espaces d'exposition permanents et dédiés à des évènements spécifiques (tels que foires agricoles, salons de l'artisanat…) dans chaque commune de Polynésie ;**
- **de limiter le recours aux pesticides, interdire ceux reconnus nocifs pour la population, et former les professionnels et particuliers à l'agriculture biologique ou raisonnée.**

6. Economie, énergie

Le CESEC estime que les mesures visant à réduire la dépendance énergétique de la Polynésie française doivent être notamment accompagnées par :
- **l'installation des bornes de recharges des véhicules électriques ou hybrides ;**
- **l'instauration de prêts à taux 0 à destination des entreprises comme des particuliers pour leur équipement en panneaux photovoltaïques et l'habitat à énergie positive ;**
- **le développement de la filière du véhicule autonome ;**

Enfin, le CESEC rappelle sa volonté, maintes fois réitérée, de voir étendu, en Polynésie française, le bénéfice de la Contribution au Service Public de l'Electricité (CSPE).

7. L'environnement

L'ensemble des actions d'envergure posées par le SAGE aura un impact non négligeable sur l'environnement. Les constructions, extensions, aménagements de terrains, en montagne, en plaine ou en bord de mer doivent être envisagés au regard de leur impact environnemental.

Il s'agira de prévoir les conditions d'extractions, de remblaiements, de recyclage au maximum des matériaux de déconstruction, notamment à partir et à l'intérieur les îles. Au même titre, des opérations de revégétalisation devront être planifiées avant le début des travaux.

La création de ports ou de marinas devra prendre en compte les capacités de traitement des eaux usées ainsi que l'impact sur le milieu marin.

Le choix de l'emplacement des Centres d'Enfouissement Technique devra être concerté avec les collectivités et les associations de protection de l'environnement, notamment s'agissant des lieux dont la protection est envisagée. Une véritable filière de récupération et de traitement des matières dangereuses devrait être organisée au sein des îles (piles, batteries, huiles usagées …).

L'exploitation des forêts doit être envisagée dans une perspective de gestion durable par leur régénération, tout en assurant un circuit de vente favorisant le recours aux essences locales, et une protection des espèces rares et en danger.

Le CESEC recommande que, dans chaque projet envisagé, l'aspect environnemental soit priorisé tant au stade la réalisation qu'après sa réalisation.

En tout état de cause, le CESEC insiste pour que la prise en considération des enjeux du changement climatique prévale avant toute prise de décisions.

V - CONCLUSION

Après plusieurs années de développement sans réelle appréhension globale, la Polynésie française est à un carrefour de sa croissance qui tient tant de l'importance de sa place pour la France et dans le Pacifique, que de l'augmentation de sa population et l'impérieuse nécessité de développer ses îles en maintenant, dans la mesure du possible, ses habitants sur leur archipel d'origine, dans un environnement qui peut, à plus ou moins long terme, être en danger.

Plusieurs tentatives de plan de développement ont été faites au cours des années pour mener à bien une vision globale de ce à quoi pourrait ressembler le Fenua dans les années à venir.

Le Schéma d'Aménagement Général de la Polynésie française tente de présenter une vision du développement du Pays et des nombreuses opérations devant mener aux résultats escomptés.

Le document soumis à l'avis du CESEC, qui n'est qu'une partie du SAGE, est présenté comme prescriptif à l'égard notamment des collectivités dont les Plans Généraux d'Aménagement devront tenir compte des orientations proposées.

Dans le même temps, il s'imposera également au gouvernement actuel, dans ses choix de politiques publiques et d'interventions.

Celles-ci devront être accompagnées dans cette mise en œuvre et en ce sens, le CESEC reconnaît la nécessité de la mise en place d'une Agence d'aménagement et de développement durable des territoires.

Enfin, pour être efficace et cohérent sur une durée aussi longue que prévue, soit vingt années, il devrait s'imposer à tous les gouvernements à venir, sous peine de remettre en cause ses lignes directrices, voire des actions déjà entreprises.

Le CESEC est conscient que le SAGE représente une vision d'ensemble dont les modalités précises, techniques ou financières, ne sont, pour l'heure, que très peu définies au-delà des quelques schémas directeurs déjà en vigueur, sous réserve qu'ils soient eux-mêmes en cohérence avec lui.

En outre, le développement et l'aménagement doivent être guidés par les enjeux de lutte contre le changement climatique et ses conséquences sur les réalités économiques, sociales et environnementales.

L'interdépendance entre le Polynésien et son patrimoine naturel et culturel est particulièrement forte.

Le cadre normatif devrait traduire cette préoccupation et favoriser une trajectoire d'évolution en harmonie avec les aspirations et les valeurs des Polynésiens, dans le respect de leurs traditions et de leur histoire.

Cette démarche doit également s'inscrire sur un socle commun d'objectifs avec les autres pays et territoires du Grand Pacifique.

Le CESEC rappelle enfin, en annexe au présent avis, certaines des recommandations qu'il a pu faire lors de l'étude de divers plans et projets de lois du pays soumis à son examen qu'il souhaite voir prises en compte.

Tel est l'avis du Conseil économique, social, environnemental et culturel sur le Schéma d'Aménagement Général de la Polynésie française.

ANNEXE

ANNEXE - Rappel des précédentes préconisations du CESEC portant sur les thématiques développées dans le SAGE

	Référence	Objet	Domaine	Préconisations
Avis	**N° 2018/7 du 11 décembre 2018**	**projet de « loi du pays » instituant un code de l'énergie de la Polynésie française et précisant le contenu des titres I et II**	**ENERGIE**	A ce titre, le CESC encourage le Pays à fortement inciter voire à obliger toute nouvelle construction de moyenne et grande taille à prévoir des systèmes de climatisation compatibles avec le système de SWAC. Dans cette continuité, il invite les autorités publiques à fortement inciter voire à assujettir toute nouvelle construction de toiture à supporter des installations photovoltaïques. Le CESC espère que la codification présentée rassure les investisseurs. Néanmoins, actuellement estimé à un peu moins de 40%, le CESC doute que le seuil d'utilisation des énergies renouvelables de 75% , c'est à dire un quasi doublement de la production actuelle, puisse être atteint sans qu'aucun pallier ne soit précisé afin d'inciter les producteurs à l'atteindre. Le CESC invite le Pays à formaliser un Plan Pluriannuel d'Investissements en vue de clarifier les besoins réels et les moyens d'y parvenir. Le CESC plaide pour l'externalisation de la mission auprès d'une Autorité Administrative Indépendante, à intégrer aux missions actuelles de l'Autorité polynésienne de la concurrence, afin d'assurer son indépendance vis-à-vis de l'autorité concédante qu'est le Pays. Le CESC estime qu'effectivement d'autres réglementations doivent être adaptées pour inciter le recours aux énergies renouvelables notamment en ce qui concerne les règles d'urbanisme et de constructions (favoriser les appartements traversants, les installations photovoltaïques sur les toits, prévoir le raccordement aux futurs SWAC, etc). Le CESC recommande au gouvernement de solliciter l'application de la Contribution au Service Public de l'Electricité à la Polynésie française au nom du principe d'égalité entre les collectivités d'outre-mer. Le CESC souhaite également que le mécanisme de péréquation permettant aux usagers des îles éloignées de bénéficier d'un tarif de l'énergie supportable soit correctement étudié dans la continuité des recommandations de la Commission de Régulation de l'Energie de 2015 et ne soit plus géré « in house » par la société EDT. Le CESC invite le gouvernement à engager dès aujourd'hui des discussions avec les représentants des entreprises du Pays et les représentants des consommateurs afin d'étudier l'ensemble des dispositions fiscales, douanières et tarifaires en mesure de favoriser le développement des productions d'énergies à partir d'énergies renouvelables tout en diminuant le coût du poste lié à l'électricité dans les charges ou dépenses des ménages, notamment des plus modestes. Il recommande également que l'ensemble du processus d'accès aux énergies renouvelables soit analysé et amélioré dans un double objectif de simplification et de sécurisation tant pour les particuliers que pour les entreprises.
Avis	**N° 03/2018 du 09 octobre 2018**	**projet de « loi du pays » portant modification de la délibération 2000-12 APF du 13 janvier 2000 modifiée relative à la modernisation et au développement des transports routiers en Polynésie française**	**TRANSPORTS ROUTIERS**	Le CESC constate que la déficience et le mauvais fonctionnement des transports en commun terrestres réguliers et scolaires subsistent depuis de nombreuses années et que les voies de circulation se caractérisent par un phénomène de congestion qui s'accroît. Il rappelle que le rôle de la puissance publique est de favoriser une évolution des transports et des déplacements profitables à tous et de s'assurer qu'ils contribuent à un développement durable et équilibré de notre territoire. La mise en place de la prochaine délégation de service public de transport terrestre en commun en fin d'année représente un enjeu majeur, d'autant qu'elle s'inscrit à l'orée d'une réforme de la politique de transports qui s'est traduite en 2017 par l'approbation d'un schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables (2016-2035). En 2016, le CESC avait déjà attiré l'attention des autorités publiques dans son avis n°60/2016 relatif à l'approbation du schéma directeur des transports précité, sur l'impérieuse nécessité de rendre plus attractifs les transports publics terrestres collectifs afin qu'ils deviennent une véritable alternative à l'automobile. La mise en œuvre de la délégation de service public ne permettra pas d'atteindre cet objectif si les obligations des parties prévues dans la prochaine convention de délégation ne sont pas équilibrées et respectées. A ce titre, l'évolution des aménagements et des infrastructures conditionnent pour une large part l'amélioration des transports publics en commun réguliers et scolaires. La délégation de service public ne pourra fonctionner que si le Pays effectue les aménagements indispensables (réseau routier, installation d'abris et arrêts de bus, aires de stationnement, zones de retournement, etc.) et que le délégataire honore ses engagements. L'instauration d'une contribution financière forfaitaire prévue dans le texte examiné a pour principal objet de rééquilibrer les obligations réciproques et d'aider le prochain délégataire de service public à satisfaire aux exigences de qualité.

				Les impacts environnementaux du secteur des transports terrestres sont loin d'être négligeables et le CESC considère nécessaire l'instauration de mesures favorisant l'intermodalité et les modes de déplacement doux. Le CESC préconise la mise en place d'un dispositif permanent de suivi d'exploitation de la délégation de service public ainsi que d'un système de surveillance pour l'amélioration de la qualité du service public rendu par le délégataire. Par ailleurs, le CESC recommande que les objectifs et actions programmées dans le schéma directeur des transports collectifs et des déplacements approuvés par l'assemblée en 2017 se traduisent par des réalisations concrètes. A ce titre, et au vu des attentes de l'ensemble de la population, il préconise qu'un rapport annuel officiel soit présenté devant l'assemblée de la Polynésie française et rendu public, afin de rendre compte de l'évolution du service public de transport collectif terrestre en Polynésie française ainsi que de la mise en œuvre du schéma directeur des transports et déplacements durables sur l'île de Tahiti. Le CESC rappelle par ailleurs, que la puissance publique doit veiller à la bonne organisation des transports dans leur ensemble : transport routiers, transports maritimes et transports aériens.
Avis	**N° 2018/105 du 19 janvier 2018**	**projet de « loi du pays » portant modification de la délibération n° 99-217/APF du 2 décembre 1999 relative à l'habitat social en Polynésie française et instituant un régime d'aide sociale à la reconstruction du logement en cas de calamité naturelle**	**FONCIER LOGEMENT URBANISME**	Pour les organisations de professionnels du bâtiment, les PPR sont discutables et certaines zones géographiques actuellement classées en zone rouge mériteraient une contre-expertise permettant de confirmer ou d'infirmer la conformité d'un tel classement. Le CESC préconise une analyse et une appréciation plus fine du risque, avant de les classer définitivement en zone rouge dans des PPR. Le CESC recommande que des solutions d'adaptation, de réhabilitation et de mises aux normes des habitations concernées soient étudiées, en concertation avec les populations et l'ensemble des parties prenantes. La situation des îles basses, notamment dans l'archipel des Tuamotu, mérite un examen particulier. (P 4) Le CESC recommande d'harmoniser les conditions, critères et seuils de revenus et moyennes économiques en faveur d'une plus grande cohérence dans l'attribution des prestations sociales et des aides au logement. Par ailleurs, la politique de l'habitat est étroitement liée à des problématiques sociales et de solidarité. Elles doivent s'inscrire dans une réflexion globale favorisant une meilleure cohérence et coordination des aides publiques. (P 5)
Avis	**N° 2017/99 du 9 novembre 2017**	**projet de « loi du pays » portant diverses mesures en faveur de l'accessibilité foncière**	**FONCIER LOGEMENT URBANISME**	Le CESC estime que l'intérêt de nombreuses familles doit guider les communes et le Pays afin qu'une solution soit trouvée pour leur permettre de réaliser des routes de désenclavement pour accéder à leurs terres. Le CESC considère en effet que l'intérêt général ne doit pas toujours passer par les grands projets d'opérateurs financiers. le CESC précise que la promotion de tout projet d'intérêt général destiné à dynamiser l'activité économique, à favoriser le développement des loisirs et du tourisme, à réaliser des logements et des équipements collectifs, à développer les secteurs de l'agriculture et de l'élevage… doit être encouragée. Ce projet de loi du pays apporte une réponse juridique adaptée à la valorisation des terres non encore exploitées aujourd'hui. Qu'il s'agisse de logements, d'agriculture, de tourisme ou de tout autre projet de développement, ce cadre règlementaire permettra de remédier à l'absence de disponibilité foncière et d'ouvrir des voies d'accès aux terres aujourd'hui non accessibles. Le CESC adhère à ce projet de texte mais souligne la nécessité de sauvegarder l'intérêt des familles touchées par les projets de développement mis en oeuvre sur leurs parcelles foncières ou à proximité. De même, il souhaite que l'accompagnement financier des projets de développement soit renforcé, notamment dans le secteur primaire. Enfin, le CESC rappelle la nécessaire concertation entre les politiques publiques des communes et celles du Pays afin d'assurer la cohérence des projets menés dans le cadre de l'aménagement des territoires.
Avis	**N° 2017/92 du 24 août 2017**	**projet de délibération portant approbation de la**	**ENVIRONNEMENT**	Le CESC préconise des mesures et notamment : - La mise en place de solutions adaptées au contexte polynésien et la réflexion sur des solutions novatrices (double réseau chez les particuliers par exemple) pour assurer la potabilisation de l'eau pour tous ainsi que son assainissement ;

		politique sectorielle de l'eau de la Polynésie française		- La diminution des coûts exorbitants induits par le traitement et la distribution de l'eau pour le consommateur final (branchement aux réseaux communaux, harmonisation des tarifs de l'eau par île…) ; - Une meilleure information des usagers ; - La formation des agents communaux ; - Le renforcement des échanges et de la communication des communes entre elles, ainsi qu'avec les autorités du Pays et de l'Etat.
Avis	**N° 2017/75 du 21 mars 2017**	**projet de délibération portant approbation du Schéma directeur d'aménagement numérique de la Polynésie française**	**ECONOMIE ET SERVICES NUMERIQUES**	Le CESC attire l'attention des pouvoirs publics sur les principales observations et recommandations suivantes : - Le CESC reconnaît que le SDAN représente un enjeu de taille pour la Polynésie française, où les spécificités géographiques, climatiques et humaines peuvent accentuer l'intérêt pour le secteur numérique et ses potentialités. Son élaboration est incontournable pour assurer le bon développement du numérique en Polynésie française ; - Le SDAN est un document qui se veut stratégique. Or, les liaisons régionales entre la Nouvelle Calédonie et Tahiti par câble optique sous-marin ainsi que la liaison internationale entre la Chine et le Chili, ne sont pas évoquées dans le projet de SDAN. Ces liaisons stratégiques avec le câble Honotua permettraient de faire de la Polynésie française un « hub » international ; - Il est nécessaire d'identifier et chiffrer les besoins urgents en matière d'éducation, de protection de l'enfance, de santé, de développement économique (tourisme), etc. Le CESC plaide en faveur d'une meilleure appréciation des besoins selon les archipels, selon les catégories d'usagers et les types d'usages ; - Il convient de fixer des priorités en matière de déploiement des infrastructures en fonction des zones géographiques et des usages du numérique dans les différents secteurs d'activités. A ce titre, il avait été évoqué dès 2007, l'établissement de zone(s) franche(s) pour des entreprises internationales, qui n'apparaissent pas dans le projet de SDAN ; - Le CESC préconise que le projet de SDAN fixe des objectifs chiffrés et prévoit l'établissement de bilans d'exécutions relatifs aux différentes propositions d'actions ; - Le CESC recommande de définir et mettre en œuvre les conditions d'une véritable régulation du secteur du numérique.
Avis	**N° 60/2016 du 19 juillet 2016**	**projet de délibération portant approbation du schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables de l'île de Tahiti**	**TRANSPORTS**	Le CESC estime toutefois que ce projet de planification est trop schématique sur le long et moyen terme et pas assez directif sur le court terme. Aussi, l'institution souhaite attirer l'attention du Pays sur les priorités suivantes : - la restructuration du réseau routier avec une voie dédiée aux transports en commun est un préalable dans le cadre de la mise en place de ce schéma directeur, - la spécialisation des transports scolaires doit être une action qui doit être rapidement mise en oeuvre, - le principe de *« multimodalité »* des transports basé sur l'existence de parkings aux entrées urbaines, avec accès à des transports en communs, satisferait ainsi l'accès aux établissements scolaires et aux commerces. Il faudra toutefois réserver une voie de contournement pour assurer le transit routier interurbain, - les transports en commun ne peuvent constituer une alternative à l'automobile que s'ils remplissent les critères indispensables que sont la capacité de transport et la disponibilité, la tarification, la sécurité des usagers, des infrastructures et équipements adaptés, l'accessibilité sans discrimination, la ponctualité et la régularité, le confort et l'hygiène, - l'aménagement des horaires, la mise en place d'un site propre, la meilleure organisation de flux de circulation urbains sont des facteurs étroitement liés qu'il faut reconsidérer, - cette mesure d'organisation des transports publics doit pouvoir se référer à un document cadre tel que le Schéma d'aménagement général ou SAGE, outil de planification attendu pour mettre en perspective l'aménagement du Pays au regard de son développement économique, redonner de la visibilité aux acteurs économiques et aider à mettre en cohérence les différentes politiques sectorielles du Pays.
Avis	**N° 49/2016 du 25 février 2016**	**dossier relatif à la stratégie de développement touristique de la Polynésie française pour la période 2015-2020**	**TOURISME**	Le CESC estime qu'une prise de conscience collective est nécessaire pour assurer le succès du développement touristique. Cette démarche est d'autant plus importante que le Pays met en avant un « projet de société » fondé sur la culture polynésienne et son environnement naturel. Le CESC recommande donc de lancer une campagne d'information pour favoriser cette prise de conscience de l'importance de la filière touristique et d'un tourisme durable et culturel, proche des Polynésiens. (P 4) Le CESC estime également que les décideurs politiques doivent s'assurer qu'il y ait une bonne cohérence entre le positionnement choisi pour notre destination et les autres variables marketing : prix, distribution, communication etc. (P 6)
Rapport	**N° 2015/152 du 21 janvier 2015**	**« L'avenir de la Polynésie française face à une gouvernance durable de son patrimoine marin »**	**ECONOMIE BLEUE** ***TRANSPORTS***	**<u>Les enjeux économiques</u>** Quand bien même la longueur du trait de côte de la Polynésie française est de 4500 Km, il serait nécessaire qu'une « loi littoral » à l'instar de la métropole, soit instituée en Polynésie française. Pour être efficace, elle devra obligatoirement être assortie des moyens nécessaires à son application. (P 11) **<u>Les infrastructures portuaires</u>** Le CESC recommande que le schéma directeur du Port autonome précité soit acté afin de palier les problèmes de sécurité et de surveillance (Pont de Motu Uta, circulation à l'intérieur de la zone portuaire et sur le plan d'eau) et de définir les orientations du Pays en matière d'infrastructures portuaires. L'approbation d'un tel schéma directeur

				est primordiale en termes de visibilité et de priorité. Préalablement, ce schéma doit prendre en considération l'impact environnemental des ouvrages portuaires dans les îles, de leur conception à leur réalisation. De manière générale et dans un souci d'objectivité, le CESC préconise que l'étude de projets sensibles (quant à leur implantation, localisation, etc.) tels que celui de Faratea, soit confiée à des organismes indépendants qui tiennent compte des critères techniques et de l'avis des populations et des anciens. Il est grand temps que les pouvoirs publics statuent clairement sur le sort de certains projets comme Faratea. Bien conscient que le Pays ne peut revenir sur certains choix du passé, le CESC considère qu'il est indispensable qu'un bilan soit dressé et que les projets les moins viables soient définitivement abandonnés ou réorientés. Enfin, certains archipels, tels que celui des Marquises, connaissent un potentiel économique très important car ils constituent d'immenses zones de pêche à développer. Eu égard à cette forte potentialité, le CESC recommande qu'une large réflexion soit menée pour développer un pôle économique (en particulier dans le secteur primaire) aux îles Marquises, dont l'aménagement d'un port de pêche dédié à la pêche hauturière. En tout état de cause, le CESC préconise que les ouvrages portuaires à venir soient à la mesure des potentialités économiques de la zone géographique concernée. (P 16)
			TOURISME	**<u>Le tourisme</u>** Le CESC adhère au développement de nouvelles niches touristiques et particulièrement d'un éco-tourisme en phase avec la richesse du patrimoine marin polynésien. L'émergence d'un nouveau type de tourisme écologique respectueux du patrimoine marin local doit être soutenue. Le secteur de la pêche sportive constitue à ce titre une autre niche à fort potentiel. Malgré l'immensité de la richesse actuelle du patrimoine marin et touristique de la Polynésie française, le tourisme polynésien souffre de manque d'activités et de prestations à proposer. Les acteurs économiques doivent se doter des moyens nécessaires pour développer toutes les activités de proximité tournées vers la mer (surf, pirogue, hobbie cat, voile). A ce titre, le CESC recommande la mise en place d'une politique de soutien (défiscalisation, aides à l'emploi, etc.), applicable sur l'ensemble de la Polynésie française, en faveur de tous les acteurs touristiques, et notamment éco-touristiques lié à la mer. Pour garantir son succès, les tarifs des transports aériens doivent faire l'objet d'une attention particulière car ils constituent un frein au développement du tourisme. (P 20) **<u>L'exploitation des ressources marines</u>** <u>La pêche hauturière</u> Comme indiqué supra, le CESC a pris note que la présence de navires étrangers dans les eaux polynésiennes est une réalité et que pour le gouvernement, la solution la plus opportune serait d'autoriser leur présence en contrepartie du paiement de redevances au profit du Pays, comme jusqu'en 2006. Le CESC considère qu'il s'agit d'une solution de facilité pour assurer une ressource fiscale au Pays. Il a bien conscience que les politiques passées ont été un échec et que les tentatives de développement n'ont pas atteint les résultats escomptés ayant entrainé l'ouverture de la zone aux étrangers et la construction de palangriers non adaptés en Chine ou en Corée. Fort de cet échec, la Polynésie française doit définir une nouvelle stratégie globale de développement en matière de pêche hauturière, pas forcément plus onéreuse mais beaucoup plus proche de la réalité du terrain, en dotant la flottille locale de matériels performants (sonars), en définissant un type de navire fraîche mieux adapté (18-20 m) et un type de navire polyvalent 26 (caseyeur, thonier) pour la pêche fraîche et le congelé qualité sashimi (équipement en tunnel de congélation). Ces propositions constituent autant de solutions simples et concrètes directement inspirées des caractéristiques des navires étrangers présents dans nos eaux (espagnols, coréens ou japonais). Par ailleurs, l'investissement doit être soutenu par une politique de défiscalisation attractive (retour de la défiscalisation nationale), à l'instar de la préconisation du CESC en faveur des projets touristiques tournés vers la mer.

				En outre, il convient de mettre en place un véritable programme de formation de capitaines de pêche avec des formateurs agréés puisqu'à l'heure actuelle, seule une formation de capitaine pour le secteur du commerce est dispensée en Polynésie française. Dans l'attente de la mise en place de cette formation et afin de doter les équipages de « nouvelles recrues » d'une certaine expérience, il pourrait être envisagé de faire appel à des capitaines de l'extérieur, à l'instar des greffeurs japonais ou chinois que l'on avait fait venir dans les années 80 pour former les greffeurs polynésiens. De manière générale, notre immense ZEE (5 millions de km²) recèle des potentialités halieutiques thonières considérables et il ne manque en fait qu'une vraie politique des pêches à construire pour passer du stade artisanal de 6500t/an à un stade semi industriel de 20 000t/an dans un premier temps. (P 25-26) Le statut du pêcheur en poti marara et bonitier, permet aux professionnels de bénéficier d'aides par la défiscalisation du matériel et du carburant. <u>La pêche côtière</u> Afin d'éviter la polémique liée à l'utilisation du carburant détaxé à d'autres fins que la pêche, le CESC préconise la mise en place d'une réglementation spécifique pour l'utilisation des poti marara et bonitiers lors des manifestations nautiques ou pour des transports occasionnels tels que les évacuations sanitaires. (P 29) <u>La pêche lagonaire</u> A la mesure de ses moyens, le Pays devrait accentuer les contrôles en vue du respect de la réglementation afférente à l'installation des parcs à poissons. La prolifération de parcs non autorisés provoquera à terme, la raréfaction de la ressource. De même, l'instauration de quota de prélèvement selon les espèces devrait être mise en place après des études menées par les spécialistes en la matière, sur les espèces concernées, sur la présence ou non de la ciguatera. Cette action devrait éviter le gaspillage et la surpêche et pérennisera la ressource. Par ailleurs, des contrôles devraient être effectués par la direction des ressources marines ou par la direction générale des affaires économiques sur la taille des poissons mis sur le marché. Trop souvent, des poissons de petite taille se retrouvent sur les étals des marchés municipaux ou en bord de route. Le CESC recommande une meilleure organisation des circuits de commercialisation, de la capture du poisson jusqu'au consommateur final. (P 31-32) <u>L'aquaculture</u> Pour ce qui concerne l'exploitation des bénitiers, la Polynésie française devrait s'engager activement dans le développement des marchés asiatiques afin de s'assurer l'exploitation de la croissance future probable de ces marchés. Les entraves réglementaires de la Polynésie sur cette filière doivent être préalablement résolues. En ce qui concerne la ferme aquacole de Hao et compte tenu du peu d'informations sur la portée technique du projet et eu égard à la forte concentration de poissons élevés en cage ou en plein lagon, il est à redouter une concentration de pollution (rejets fécaux, restes d'aliments ou d'intrants non consommés, etc.). Par ailleurs, ce phénomène est déjà observé (cas notamment des élevages de paraha peue en cage à Tautira et Teahupoo). Aujourd'hui, cette pollution est sans trop de conséquences néfastes, du fait notamment de la taille des exploitations actuelles et de la dilution des éléments polluants dans le milieu naturel qui jusqu'à présent, est en capacité d'absorption suffisante. L'espèce dont l'élevage est projeté à Hao est un carnassier et nécessitera l'introduction de farines animales en provenance de l'extérieur. La configuration du lagon de Hao permettra-t-elle l'absorption de la pollution générée par un élevage intensif de poissons ? L'absence de réponse à cette question est angoissante et c'est pourquoi le CESC recommande la plus extrême prudence et une vigilance du Pays dans la conduite de cette opération car à terme, il s'agit ici de la survie du lagon de Hao et de l'héritage laissé aux générations futures. Le CESC, avec le recul de l'expérience passée, recommande la redéfinition précise du Conseil Polynésien de la Mer et du Littoral (CPML) en simplifiant l'organisation des différentes structures en charge de sa gouvernance, afin de rationaliser son fonctionnement. Il préconise que le Conseil Polynésien de la Mer et du Littoral se saisisse du dossier concernant le projet aquacole de Hao en s'appuyant sur des structures d'analyse et de contrôle existantes (IRLM, IRD, IFREMER, CRIOBE) concernant son impact environnemental. (P 35)

				La perliculture Après une croissance trop rapide, et confronté à ce renversement de tendance pour le moins brutal, les producteurs de perles dans leur grande majorité ont multiplié les rencontres entre professionnels pour envisager l'avenir autrement. Le problème du secteur se situe plus particulièrement dans la production et non dans la distribution. Pour cette raison, les mesures préconisées ne concernent que les fermiers. A l'instar des modèles de contingentement (OPEP, De Beers, Quota Australien), l'intérêt d'agir collectivement pour redresser le cours de la perle est devenu un impératif incontournable. Sans pour autant parvenir à un accord sur le niveau de production le meilleur, un consensus a semblé se dégager sur les points et options suivantes : • Le maintien du gel des concessions maritimes, voire un quota pour le collectage. • Chaque producteur devra limiter sa production et l'orienter vers l'amélioration de la qualité s'il entend pouvoir augmenter ses prix et arriver à produire avec profit. • La mise en place d'une à trois structures capables d'imiter le comportement d'un fournisseur unique devient vitale pour l'industrie afin de contrôler la distribution primaire (producteurs/ acheteurs), par le biais de ventes aux enchères par exemple. • Revoir l'organisation des ventes aux enchères locales qui aujourd'hui réunissent en même temps les grossistes, les détaillants et les bijoutiers. Cette méthode ne permet pas de structurer les prix en fonction du rôle que chacun a dans la chaîne de distribution. De ce fait, il serait utile de procéder à deux ventes aux enchères distinctes qui se suivent dans le temps, la première réservée aux grossistes sur invitation contrôlée, et la deuxième ouverte à tous les types d'acheteurs avec des lots de quantités moins importantes et avec un différentiel de prix. • La réduction de la production en amont suppose un contrôle sur le tas des stocks et des fraudes qu'il sera difficile de découvrir sur une étendue géographique aussi vaste que l'Europe. Cet état de fait nous conduit à privilégier la solution d'un contingentement en aval n'impliquant que les perles brutes destinées à l'exportation. Il sera plus facile de respecter un accord s'il est d'autant plus facile d'identifier les fraudeurs qui seront soumis à des représailles immédiates. Pour que le fonctionnement soit efficace il faudra mettre en place quelques obstacles pour empêcher que quelques spéculateurs puissent continuer à exercer une quelconque influence sur le prix des producteurs indépendants ou n'ayant aucune affiliation syndicale. • D'évaluer l'efficacité des mesures adoptées conjointement par le gouvernement et les professionnels et si besoin de les adapter. Il est également nécessaire que ces mesures soient accompagnées d'un contrôle rigoureux qui permettrait pour l'avenir une planification globale de la production. • De mettre en place un outil d'évaluation statistique qui permettrait de rassembler toutes les données existantes afin d'établir des analyses prévisionnelles qui seront la base d'ajustement ou d'orientation du secteur. Les résultats de ces études devront être diffusés à l'ensemble des producteurs afin de leur permettre d'adapter leur stratégie. • Que le Ministère de l'Environnement effectue des analyses annuelles de l'eau des lagons dans lesquels sont installées des exploitations perlicoles, comme cela est déjà fait pour les eaux de baignade, et ce dans le cadre de la protection de l'environnement. Les résultats de ces analyses devront être diffusés très largement aux perliculteurs. • De réaliser rapidement les démarches pour obtenir « l'appellation d'origine simple » pour les perles de culture de Tahiti, ou l'IGP, ou un label. Cette appellation inciterait la production de perles de meilleure qualité qui impose des méthodes de production plus modernes et obligerait les fermes à respecter la charte de qualité. Cette « appellation d'origine simple » renforcerait la confiance des acheteurs. • D'institutionnaliser et renforcer la recherche dans le domaine afin d'améliorer la compétitivité de la perle de Tahiti. • De créer un lieu de rencontres de tous les acteurs de la profession sous forme de salon professionnel de la perle. Il pourrait réunir : - des expositions de produits de fournisseurs d'exploitations perlicoles, - une exposition-vente de bijouterie finie à base de nacre, de perles et dérivés, - des présentations sur tous les thèmes relatifs à l'industrie de la perle suivies de débats qui permettront l'expression et l'émanation d'idées, - la présentation et l'explication des programmes de promotion institutionnelle, - et enfin permettre la rencontre de tous les producteurs. • De mieux exploiter les dérivés nacriers sur les atolls en collaboration avec le Ministère de l'Artisanat. • Que la nouvelle stratégie et les mesures spécifiques, si elles étaient adoptées par l'ensemble des acteurs, permettent de rétablir la confiance des établissements financiers et d'obtenir, par le biais de conventions globales, des financements qui accompagneraient le développement futur de l'industrie. Les mesures envisagées ci-dessus permettraient de redorer l'image de sérieux de la perle de culture de Tahiti qui a été largement ternie depuis quelques années particulièrement par la diffusion, dans les médias, d'une publicité « contre-productive » d'informations sur la surproduction, le contrôle non effectué, et la commercialisation anarchique. Ainsi, pour ce qui concerne la commercialisation de la perle de Tahiti, l'enseignement du bilan et les mesures préconisées par les professionnels vont dans le sens d'une stratégie destinée à assainir et développer l'industrie perlicole sur les dix prochaines années. Cette stratégie qui pourrait constituer la politique sectorielle est axée sur : - la nécessité d'améliorer et uniformiser la qualité du produit. - la limitation du nombre de perles produites et exportées à un taux de croissance de 2 % en moyenne par année d'ici 2024. - avec cette limitation de la production sur les dix années à venir, il peut être prévu raisonnablement un doublement du prix au gramme, soit de 600 FCP début 2014 à 1200 FCP, au minimum, en 2024.

				Le CESC adhère à ces mesures. Seule une prise de conscience de tous les acteurs, un comportement compatible avec cette stratégie de moyen et long terme et l'adhésion à toutes les mesures envisagées peuvent permettre de développer le secteur dans des conditions viables pour tous types d'exploitation confondus. (P 44 à 47) **<u>Les ressources minières</u>** Le CESC a pris la mesure des potentialités minières marines de la Polynésie française qui ne peuvent malheureusement être évaluées pour l'heure avec précision en raison du coût de telles évaluations. En conséquence, il se félicite de la création d'un centre d'expertise réunissant les compétences de l'Etat (IFREMER…) et du Pays (Direction des ressources marines et minières, etc.) chargé d'évaluer et d'étudier les ressources de l'océan. L'avenir de la Polynésie française dépend indéniablement des enjeux stratégiques, économiques, scientifiques liés à l'exploitation de ses richesses marines. Toutefois, la protection excessive de l'environnement, telle que la mise en place de sanctuaires marins ou d'aires marines protégées mal gérées ne doivent surtout pas faire obstacle pour autant aux possibilités d'exploration et d'exploitation futures. Conscient des ressources économiques et sociales que l'exploitation des gisements de phosphate de Makatea et de Mataiva pourraient générer, le CESC préconise que l'éventuelle reprise de leur exploitation fasse l'objet de la plus grande attention sur le plan environnemental, mesurée préalablement par une étude d'impact précise. C'est un préalable incontournable. Le CESC préconise également que les populations concernées soient associées à cette étude afin d'obtenir un plus large consensus. Enfin, le CESC recommande une révision de l'article 47 du statut de 2004 en faveur de la Polynésie française et de son développement économique. (P 66)
			ENERGIE	**<u>L'énergie</u>** Le CESC recommande qu'un effort particulier soit fait pour inciter la population à la pratique des économies d'énergie : celle-ci constitue en effet une mesure réaliste ! Les seules économies d'énergie sont celles que l'on ne consomme pas ! Par ailleurs, dans sa séance du 4 septembre 2014, le CESC a adopté à l'unanimité un vœu relatif aux enjeux de la Contribution au Service Public de l'Electricité (CSPE) en Polynésie française. Ce vœu est en lien direct avec un projet de loi national relatif à la transition énergétique pour la croissance verte. Cette loi majeure fixe des objectifs et met en place des outils opérationnels ainsi que des aides pour faire baisser la facture énergétique de la France et des Français, et lutter contre le réchauffement climatique. Dans ce contexte, le Conseil économique, social et culturel a souhaité appeler de ses vœux l'attention des autorités du Pays, sur les enjeux de l'introduction, en Polynésie française, de la contribution au service public de l'électricité (CSPE). A ce titre, le Conseil économique, social et environnemental (CESE) de la Nouvelle Calédonie et le Comité consultatif, social et économique de Wallis et Futuna se sont associés à notre institution dans une démarche visant à solliciter l'application du dispositif de la CSPE dans les trois collectivités d'outre-mer et ce, dans le cadre d'un objectif de « solidarité nationale à l'égard des zones non interconnectées pour favoriser leur nécessaire rattrapage économique et social ». Le 14 octobre 2014, le projet de loi relatif à la transition énergétique pour une croissance verte a été adopté par l'assemblée nationale. La collectivité de Wallis et Futuna a été intégrée dans le dispositif de la CSPE et notre institution s'en réjouit. Concernant la Polynésie française, le projet de loi prévoit en son article 65 quinquies que le Gouvernement présente au Parlement, avant le 31 décembre 2015, un rapport indiquant quelles mesures spécifiques d'accompagnement il entend développer en faveur de la Nouvelle-Calédonie, de la Polynésie française et de Wallis-et-Futuna, afin de permettre à ces trois collectivités territoriales d'appliquer les principaux dispositifs de la présente loi. Ce rapport étudie tout particulièrement les modalités selon lesquelles ces trois collectivités pourraient bénéficier de la contribution au service public de l'électricité pour leurs productions locales d'électricité. Très prochainement, le projet voté à l'Assemblée nationale le 14 octobre 2014 sera présenté et examiné au Sénat et le CESC espère que des amendements judicieux soient votés et qu'à l'image de Wallis et Futuna, la Polynésie française soit intégrée dans le dispositif de la CSPE. Sans attendre l'adoption finale de ce texte par le Parlement, le CESC recommande que les autorités du Pays, et notamment nos sénateurs, se mettent rapidement en lien avec les autorités de l'Etat afin de mettre tout en œuvre pour l'intégration effective de notre Pays au dispositif de la CSPE au plus tôt.

				L'enjeu est de taille, la Polynésie française ne saurait manquer cette opportunité bénéfique à l'ensemble des polynésiens. (P 85-86) **<u>La ZEE</u>** Assurer la surveillance de la plus grande zone économique française (la ZEE polynésienne) constitue une mission très difficile. Les pressions énormes des flottilles industrielles internationales justifient amplement le maintien voire la multiplication des moyens affectés au contrôle de la zone par la Marine nationale, en Polynésie française. Le CESC préconise l'amélioration de l'usage de l'imagerie satellitaire et le renforcement de la flottille et des moyens humains pour lutter efficacement contre la pêche illicite. Le CESC recommande également d'instaurer l'obligation pour tous les navires de signaler leurs positions à tout moment, tout comme les bateaux de pêche basés en Polynésie. A l'instar de la marine américaine, une révision de la réaffectation des moyens militaires français devient une nécessité compte tenu des enjeux géopolitiques de la région. (P 96)
			ENVIRONNEMENT	<u>Les contraintes du changement climatique appliqué à la PF</u> Le CESC recommande ainsi aux autorités du Pays de solliciter le concours technique et financier de l'Etat et de l'Union européenne afin de travailler de concert avec les institutions, centres de recherches et organismes compétents des 3 collectivités françaises du Pacifique pour réaliser cette étude d'impact (IFREMER, BRGM, IRD, UPF, UNC, etc.) Cette recommandation est d'autant plus importante que le Président de la République s'est déplacé en Nouvelle-Calédonie en novembre 2014, en marge du G20 qui a eu lieu en Australie. Ce déplacement s'est articulé notamment autour de thématiques consacrées spécifiquement aux collectivités françaises d'Outre-mer, et en particulier celle de l'environnement régional. Cette étude apportera, pour les collectivités d'Outre-mer considérées, des réponses aux questions suivantes (liste non exhaustive) : quelles côtes sont et seront affectées par quels aléas naturels (raz-de-marée, cyclones), avec quelle intensité, et suivant quelles fréquences ? Comment les écosystèmes (récifs coralliens) répondent-ils aux forçages météo-marins et en quoi ceux-ci affectent-ils leurs fonctions ? Quels facteurs régissent la résilience et l'adaptation des sociétés ? Et au-delà de favoriser la résilience, comment l'amélioration de la connaissance permet-elle de renforcer les politiques et stratégies de gestion des risques liées à la mer dans le contexte de leur exacerbation par le changement climatique et de fortes pressions liées aux activités humaines ? Une meilleure compréhension des menaces devrait permettre la réduction de nos points faibles et l'adaptation des politiques publiques notamment pour nos compatriotes vivant dans les îles les plus basses. (P 103) **<u>Quelle gouvernance ?</u>** Dans le cadre de l'inscription des îles Marquises au patrimoine mondial de l'UNESCO, le CESC préconise également la révision de la liste des sites officiellement classés en établissant un ordre de priorité (Arrêté n°865 du 23 juin 1952).
Vœu	**N° 02/2014 du 4 septembre 2014**	**enjeux de la contribution au service public de l'électricité (CSPE) en Polynésie française**	**ENERGIE**	L'Outre-mer et bien entendu les collectivités françaises du Pacifique offrent surtout des potentialités importantes dans le secteur des énergies renouvelables. La mise en œuvre d'orientations et de décisions stratégiques requièrent notamment une impulsion politique forte, sur un plan local et national, ainsi qu'une véritable coordination des acteurs publics et privés autour d'ambitions communes. Le CESC émet le vœu que les autorités du Pays s'engagent envers l'Etat dans une démarche visant à permettre à la Polynésie française de se voir appliquer un dispositif de péréquation des tarifs de l'électricité tel que définit dans le cadre de la CSPE.
Rapport	**N° 2013/151 du 31 octobre 2013**	**« l'aménagement des plages publiques en Polynésie française : entre une indispensable**	**TOURISME AMENAGEMENT**	La valorisation de nos plages et de notre littoral requiert : - une organisation et une harmonisation de l'accès à la mer et de l'utilisation des espaces littoraux, vecteurs de cohésion sociale. Cela suppose que le Pays et les communes anticipent les besoins des populations. - la promotion de l'identité culturelle et patrimoniale de ces espaces ; - l'amélioration de la gouvernance de l'ensemble de ce patrimoine notamment par la mise en place d'une instance de pilotage, de réflexion et de concertation le tout dans

		exploitation et valorisation touristiques ? »		une perspective de cohésion, de transversalité, de coordination et une mutualisation des moyens entre les différents acteurs (Etat, Pays, communes). Afin de protéger et de préserver les sites, les milieux et les paysages remarquables du littoral face à la hausse constante des pressions comme l'artificialisation, le CESC préconise que soit assurée une stricte application des textes en vigueur. Le Pays doit par ailleurs être en mesure de maîtriser les pollutions marines et terrestres pour protéger les espèces naturelles notamment par une réglementation adaptée comportant un système répressif bien assimilé, telle que le Rahui. Des objectifs et des priorités pour la protection et le développement équilibré du littoral, notamment dans le cadre d'une loi « littoral », doivent être définis afin de tendre vers une gestion cohérente, intégrée et planifiée des milieux littoraux et de la mer. La continuité écologique entre la terre et la mer doit en effet être mieux considérée. L'aménagement et l'accès à ces espaces en fonction de nombreuses activités doivent s'effectuer dans le cadre d'une politique d'éco-conception au travers d'un texte cadre.

SCRUTIN

Nombre de votants :	……..	41
Pour :	……..	41
Contre :	……..	0
Abstention :	……..	0

ONT VOTE POUR : 41

Représentants des entrepreneurs

01	ANTOINE-MICHARD	Maxime
02	ASIN-MOUX	Kelly
03	BENHAMZA	Jean-François
04	BOUZARD	Sébastien
05	BRICHET	Evelyne
06	GAUDFRIN	Jean-Pierre
07	PALACZ	Daniel
08	PLEE	Christophe
09	REY	Ethode
10	WIART	Jean-François

Représentants des salariés

01	FONG	Félix
02	HELME	Calixte
03	LE GAYIC	Cyril
04	SHAN CHING SEONG	Emile
05	SOMMERS	Edgard
06	SOMMERS	Eugène
07	TERIINOHORAI	Atonia
08	TOUMANIANTZ	Vadim
09	YAN	Tu

Représentants du développement

01	BESINEAU	Rainui
02	BODIN	Mélinda
03	ELLACOTT	Stanley
04	FABRE	Vincent
05	HOWARD	Marcelle
06	LE MOIGNE-CLARET	Teiva
07	OTCENASEK	Jaroslav
08	SAGE	Winiki
09	TEMAURI	Yvette
10	TEVAEARAI	Ramona
11	UTIA	Ina

Représentants de la vie collective

01	FOLITUU	Makalio
02	JESTIN	Jean-Yves
03	KAMIA	Henriette
04	LOWGREEN	Yannick
05	PARKER	Noelline
06	PETERS ép. KAMIA	Léonie
07	PROVOST	Louis
08	SNOW	Tepuanui
09	TEIHOTU	Maiana
10	TIHONI	Anthony
11	TOURNEUX	Mareva

16 (seize) réunions tenues les :
13, 14, 15, 18, 22, 25, 26, 27, 28 novembre, 9 et 10 décembre 2019
par la commission « Développement du territoire »
dont la composition suit :

MEMBRE DE DROIT

Monsieur Kelly ASIN MOUX, Président du CESEC

BUREAU

▪ SOMMERS	Eugène	Président
▪ TIHONI	Anthony	Vice-président
▪ UTIA	Ina	Secrétaire

RAPPORTEURS

▪ FONG	Félix
▪ SNOW	Tepuanui

MEMBRES

▪ BOUZARD	Sébastien
▪ BENHAMZA	Jean-François
▪ BRICHET	Evelyne
▪ CHIMIN	Etienne, Tuaehaa
▪ CHIN LOY	Stéphane
▪ ELLACOTT	Stanley
▪ FOLITUU	Makalio
▪ GALENON	Patrick
▪ HOWARD	Marcelle
▪ LAMOOT	Didier
▪ LE GAYIC	Cyril
▪ LOWGREEN	Yannick
▪ OTCENASEK	Jaroslav
▪ PALACZ	Daniel
▪ PETERS ép. KAMIA	Léonie
▪ PROVOST	Louis
▪ REY	Ethode
▪ SOMMERS	Edgard
▪ TEMAURI	Yvette
▪ TERIINOHORAI	Atonia
▪ TEVAEARAI	Ramona
▪ TOUMANIANTZ	Vadim
▪ WIART	Jean-François

MEMBRES AYANT EGALEMENT PARTICIPE AUX TRAVAUX

▪ BAGUR	Patrick
▪ SAGE	Winiki
▪ TIFFENAT	Lucie

SECRETARIAT GENERAL

▪ BONNETTE	Alexa	Secrétaire générale
▪ NAUTA	Flora	Secrétaire générale adjointe
▪ LARDILLIER	Guillaume	Conseiller technique
▪ FAANA	Vaihere	Secrétaire de séance
▪ NORDMAN	Avearii	Secrétaire de séance

LE CONSEIL ECONOMIQUE, SOCIAL, ENVIRONNEMENTAL ET CULTUREL DE LA POLYNESIE FRANCAISE

Le Président du Conseil économique, social, environnemental et culturel de la Polynésie française,
Le Président et les membres de la commission « Développement du territoire » remercient, pour leur contribution à l'élaboration du présent avis,

Particulièrement,

- Au titre du Ministère du logement et de l'aménagement du territoire, en charge des transports interinsulaires (MLA) :
  - **Monsieur Jean-Christophe BOUISSOU**, ministre
  - **Monsieur Franck LEVAUDI**, conseiller technique

- Au titre du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) :
  - **Monsieur Philippe SCHMIT**, co-animateur du collège « Territoires »

- Au titre de l'Université de la Polynésie française (UPF) :
  - **Monsieur Damien SERRE**, professeur des universités en géographie

- Au titre du Service de l'urbanisme (SAU) :
  - **Monsieur Bernard AMIGUES**, chef de service
  - **Madame Alexandra TEROROTUA**, ingénieure

- Au titre de la Direction des affaires foncières (DAF) :
  - **Madame Loyana LEGALL**, directrice

- Au titre de la Direction de la modernisation et des réformes de l'administration (DMRA) :
  - **Monsieur Eric DEAT**, chef de service

- Au titre de la Direction de l'économie numérique (DGEN) :
  - **Monsieur Karl TEFAATAU**, directeur

- Au titre de l'Office des postes et télécommunications (OPT) :
  - **Monsieur Jean-François MARTIN**, président directeur général
  - **Monsieur Yannick TERIIEROOITERAI**, président de la SAS ONATI
  - **Monsieur Benjamin TEIHOTU**, président de la SAS Fare Rata

- Au titre de Tahiti nui aménagement et développement (TNAD) :
  - **Monsieur Rémi GROUZELLE**, directeur

- Au titre de la Délégation à l'habitat et à la ville (DHV) :
  - **Monsieur Mahieddine HEDLI**, directeur
  - **Madame Frédérique BOBBIA**, responsable du bureau économie de l'habitat

- Au titre de l'Office polynésien de l'habitat (OPH) :
  - **Monsieur Teva CATHALA**, adjoint au directeur de maîtrise d'ouvrage

- Au titre de l'Institut de recherche pour le développement (IRD) :
  - **Monsieur Marc TAQUET**, directeur

- Au titre de la Communauté de communes des îles Marquises (CODIM) :
  - **Monsieur Félix BARSINAS**, président

- Au titre de la SAS Tuira :
  - **Monsieur Mario NOUVEAU**, président
  - **Monsieur Stéphane SOLIA**, collaborateur

- Au titre de l'aéroport de Tahiti :
  - **Monsieur Jean-Michel RATRON**, directeur général

- Au titre d'Air Tahiti Nui :
  - **Monsieur Michel MONVOISIN**, président directeur général

- Au titre d'Islands Airline :
  - **Monsieur Franck MAILLERET**, président

- Au titre du Cluster Maritime :
  - **Monsieur Gérard SIU**, président

- Au titre de l'Aranui 5 :
  - **Monsieur Philippe WONG**, président directeur général

- Au titre du Groupe Martin – la Société de navigation polynésienne :
  - **Monsieur Tutehau MARTIN**, gérant

- Au titre du Groupe Poe Charter Tahiti :
  - **Madame Céline CASAUBON**, représentante

- Au titre du Taporo :
  - **Monsieur Nicolas BRONSTEIN**, représentant

- Au titre de la Scierie Maidexpo :
  - **Monsieur Michel NARDI**, gérant