

Action 3.1 : Revaloriser et mieux contrôler le statut d'aidant fcti'i

Créé en 2019, ce dispositif vise à favoriser le maintien à domicile des personnes âgées dépendantes et/ou des personnes en situation de handicap, en s'appuyant sur l'accompagnement assuré par un proche. Dans ce cadre, une aide financière est versée par la DSFE sous la forme d'une indemnité forfaitaire, actuellement plafonnée à 50 000 FCP par mois.

Le dispositif des aidants fcti'i s'inscrit pleinement dans les réalités sociales et territoriales de la Polynésie française. Il constitue une réponse adaptée aux enjeux liés au vieillissement progressif de la population, tout en tenant compte des contraintes propres à l'insularité, qui rendent parfois difficile l'accès à des structures spécialisées ou à des services d'accompagnement. Par ailleurs, il valorise et soutient les solidarités familiales, particulièrement fortes en Polynésie française, où la cohabitation et l'entraide entre générations occupent une place centrale dans l'organisation de la vie familiale.

1.2.4 Schéma directeur du transport interinsulaire maritime et aérien

Le schéma directeur des déplacements durables interinsulaires fixe les orientations de la Polynésie française concernant l'organisation et le développement des dessertes maritimes et aériennes, dans un souci de limitation du désenclavement de certaines parties du territoire, de développement économique durable et de préservation de l'environnement. Il sert de référence pour harmoniser la programmation des investissements, notamment en matière de matériels, d'infrastructures et d'aides.

La Polynésie française a mis en place des dispositifs de continuité intérieure afin de pallier les conditions géographiques spécifiques de son territoire. Afin de désenclaver les îles éloignées, de participer à l'aménagement du territoire en évitant un exode des populations vers l'île principale de Tahiti et d'assurer un développement économique et social de ces territoires, le gouvernement de la Polynésie française a fait le choix d'attribuer des licences d'exploitation auprès de transporteurs aériens et maritimes fixant des obligations de service public pour ces transports interinsulaires.

Ces obligations ont pour objet d'assurer des services réguliers de transport suffisants au regard des besoins, qui répondent à des exigences de régularité, de fréquence, de qualité de service, de sécurité, et de capacité d'emport (Loi de pays n°2016-3 du 25 février 2016 relative à l'organisation du transport interinsulaire maritime et aérien).

Par ailleurs, pour répondre aux objectifs de résilience climatique fixés par le Schéma d'aménagement général de la Polynésie française (SAGE) et le plan Climat, le Pays s'engage vers un développement raisonné et durable en fixant de nouvelles orientations des transports intérieurs de la Polynésie française, comme le développement du transport maritime intra-archipels à propulsion bas-carbone entre Tahiti et les îles éloignées.

La politique sectorielle dans le domaine maritime couvre trois enjeux majeurs :

Depuis sa création, ce dispositif connaît un succès croissant et un développement particulièrement soutenu. Le nombre de bénéficiaires est en effet passé de 80 demandes prises en charge en 2020 à 300 en 2022, pour atteindre 442 bénéficiaires au 31 août 2025. Cette progression témoigne à la fois de la pertinence du dispositif et des besoins grandissants des familles confrontées à la perte d'autonomie d'un proche.

Afin de tenir compte du contexte de cherté de la vie et de la situation économique des aidants, qui sont dans leur grande majorité sans emploi ou ont dû réduire leur activité professionnelle pour assumer ce rôle, la revalorisation du montant de l'indemnité a été adoptée en novembre 2025 lors du conseil d'administration de la CPS. Ainsi, à compter du 1er janvier 2026, celle-ci est portée à 80 000 FCP par mois. Cette évolution vise à mieux reconnaître l'engagement des aidants familiaux et à renforcer l'attractivité et la pérennité du dispositif.

1. L'enjeu de développement économique durable en favorisant le désenclavement des archipels.

A titre liminaire, il est remarquable de constater que les armateurs desservant les îles des archipels éloignées ont pu maintenir leur activité, aucune faillite n'a été constatée.

La desserte maritime des archipels est un pilier essentiel du développement économique des îles et du maintien de leurs populations pour inverser les flux migratoires et contrer l'exode insulaire.

Le cadre réglementaire a permis la délivrance de licences d'exploitation avec des obligations de service public (OSP) concernant la durée d'exploitation d'un navire, la fréquence des dessertes, l'obligation d'information aux usagers, et l'encadrement des conditions d'exploitation.

Le respect des OSP fait l'objet d'un suivi par la mise en place d'une fiche-qualité de service. Les communes assurent une transmission de ces fiches afin d'informer la direction polynésienne des affaires maritimes (DPAM) de toutes difficultés liées à la desserte maritime.

La procédure de suivi des signalements et de contrôle de la réalisation effective des obligations de service public des opérateurs maritimes s'est poursuivie en 2025. Les principaux manquements aux obligations de service public (OSP) concernent :

5 manquements relatifs à l'obligation de respect des horaires de nuit des opérations de débarquement et d'embarquement (horaires interdits entre 21 h et 5h) des navires dans les îles.

En 2025, le taux de réalisation des touchées minimales fixées par la réglementation s'est établi à 96 %, traduisant un niveau élevé de continuité du service public maritime et une amélioration par rapport au niveau révisé en cours d'exercice.

Par ailleurs, l'année 2025 a vu le lancement d'une étude technico-économique de la desserte maritime de/vers la zone Sud de Tahiti, dans une volonté du gouvernement de répondre rapidement à la nécessité d'améliorer le désenclavement et le

développement de la Presqu'île de Tahiti. L'étude a conclu à une forte demande du développement d'une desserte maritime entre la Presqu'île, Papeete et Moorea, face à la saturation croissante du réseau routier. Les besoins en mobilité passagers sont importants (actifs, scolaires, étudiants), avec une acceptabilité sociale élevée sous réserve de temps de trajet courts, de régularité et d'un coût compétitif. Plusieurs sites portuaires potentiels ont été analysés, présentant des contraintes variables d'accessibilité, de météo et d'aménagement, nécessitant des investissements ciblés. Le fret maritime montre un intérêt sélectif, notamment pour les intrants agricoles et certains flux économiques, mais reste limité par les organisations logistiques actuelles. La réussite du projet repose enfin sur une coordination étroite avec les transports terrestres et les politiques d'aménagement, avant le passage à des scénarios opérationnels en phase 2.

Ces études participeront aux travaux d'élaboration du nouveau schéma directeur de la desserte maritime intérieure. Ce chantier stratégique vise à :

- Renforcer le désenclavement des îles les plus éloignées,
- Mieux adapter l'offre de transport aux besoins réels des populations,
- Accompagner le développement touristique souhaité par le gouvernement, dans une logique équilibrée et durable.

Les réflexions engagées intègrent à la fois les impératifs économiques, sociaux et environnementaux.

Par ailleurs, depuis 2022, la DPAM exerce les fonctions d'autorité maritime d'escale, chargée de statuer sur les demandes d'escales au regard de zones de mouillage prédéfinies. Cette mission repose sur un dispositif articulant gestion opérationnelle, régulation des usages et protection de l'environnement marin.

L'année 2025 a été marquée par deux évolutions structurantes. D'une part, la mise en place d'un réseau d'ambassadeurs, déployé dans un premier temps sur les îles de Raiatea et Taha'a, chargé d'assurer l'information et la communication auprès des usagers et des riverains dans les zones de mouillage réglementées. Ce réseau a vocation à être étendu en 2026 à d'autres îles fortement fréquentées par la plaisance.

D'autre part, après l'ouverture aux paquebots et aux yachts, le téléservice ESCALES a été déployé vers la plaisance depuis le 30 juin 2025, permettant la réservation des points de mouillage pour les navires de moins de 20 mètres. La montée en puissance du téléservice, mis en production progressivement depuis 2023 et homologué en novembre 2025, constitue une mise en œuvre opérationnelle majeure de la gestion des escales. En 2025, 2 867 escales ont été enregistrées, principalement dans les Îles Sous-le-Vent (1 283), les Îles du Vent (692) et les Tuamotu (598), traduisant l'intensité des usages dans ces zones.

Ce dispositif est accompagné d'un cadre réglementaire en cours de construction.

En 2025, 4 arrêtés ont été adoptés afin de réglementer le mouillage et le stationnement des navires dans les îles de Raivavae, Huahine, Raiatea, Taha'a et Moorea.

Par ailleurs, les travaux relatifs à l'élaboration du projet de loi du pays portant sur le règlement général du plan d'eau et de la gestion des escales en Polynésie française sont en voie d'achèvement. Ce texte porte :

- Sur le règlement général de la police du plan d'eau dans l'espace maritime de la Polynésie française qui concernera les règles relatives à la sécurité et de la vitesse de circulation ; au mouillage et au stationnement des navires ; à l'obligation d'assurance ; aux obligations particulières en matière de protection de l'environnement (rejets des eaux usées, grises et noires, de gestion des eaux de ballast, de traitement antisalissure de la coque du navire) ;
- Sur les escales des navires en Polynésie française qui concernera l'accomplissement des formalités d'entrée et de sortie du navire ; l'obligation pour les navires de s'identifier sur le téléservice Escales pour mouiller ou stationner dans une ZMR ; le droit de communication ; la fixation d'une redevance pour le mouillage ou le stationnement des navires en ZMR ;
- Sur les infractions et sanctions.

Parallèlement, les travaux préparatoires au programme d'installation d'ancrages écologiques, soutenu par l'État via le Fonds Vert, ont été poursuivis en 2025. Ils ont porté notamment sur la définition des dispositifs, la préparation des travaux et la commande des équipements pour les zones de mouillage réglementées de Tiarapu Ouest, Raiatea et Taha'a. Ces actions s'inscrivent dans une démarche globale de régulation de l'occupation de l'espace maritime, fondée sur la concertation locale, la définition des règles d'usage et la protection durable des fonds marins.

2. L'enjeu de sécurité maritime et environnementale par la mise en place des réglementations adaptées et mieux appliquées, afin d'assurer en sécurité la libre circulation par voie maritime.

Partant du principe qu'il ne peut y avoir de développement harmonieux et durable sans sécurité ni préservation de l'environnement, la Polynésie française, consciente de la fragilité de ses écosystèmes intervient afin de faire face aux pollutions pouvant être générées par les épaves de navires. Ainsi, 100 millions FCFP sont inscrits annuellement au budget de fonctionnement du Pays pour procéder à la dépollution et au retrait des navires abandonnés ou qui ont fait naufrage et dont les armateurs n'assument pas leurs responsabilités.

Cet objectif est essentiel au développement touristique d'une destination qui se veut exemplaire en termes d'environnement.

Des missions sont organisées chaque année dans les 5 archipels afin de permettre à tous les exploitants de pouvoir présenter leur navire dans des conditions similaires quel que soit leur port d'attache.

Ce choix fort concourt directement à l'amélioration de la sécurité maritime, et permet à la DPAM de garantir à tous un traitement équitable et de limiter les surcoûts souvent importants induits par l'exploitation d'un navire dans une île éloignée.

Pour autant l'augmentation constante du nombre de navires professionnels (en commerce et pêche) à visiter mobilise des moyens humains et financiers conséquents. La planification de ces visites reste difficile et nécessite la participation de tous afin d'optimiser les déplacements des inspecteurs.

Le travail de contrôle et de conseil réalisé par les inspecteurs de la DPAM à bord des navires professionnels est un des axes principaux de l'amélioration de la sécurité maritime.

En 2025, 1084 visites de sécurité ont été réalisées sur des navires professionnels en tenant compte des contre-visites (visite spéciale effectuée pour contrôler la correction d'écarts constatés lors de la visite périodique) et les visites effectuées sur les navires de plaisance support d'une activité commerciale ou de formation (bateau école, club de plongée, navire de location...).

4 navires abandonnés ou épaves ont été retirés du domaine public maritime, en priorité sur des situations présentant un caractère d'urgence, en raison des risques immédiats pour la sécurité de la navigation, les usages littoraux et l'environnement marin.

Parallèlement à ces interventions ciblées, l'année 2025 a été consacrée à la préparation opérationnelle d'un programme de résorption de plus grande ampleur, intégrant l'identification des sites, la priorisation des interventions, ainsi que la consolidation des dispositifs techniques et administratifs nécessaires à son déploiement.

Dans ce cadre, le lancement d'un programme structuré de retrait portant sur 11 épaves est programmé dès début 2026. Cette montée en charge permettra de renforcer significativement l'action du Pays en matière de sécurité maritime et de protection de l'environnement, en traitant de manière anticipée et coordonnée des situations à forts enjeux pour la navigation et les écosystèmes marins.

La résorption des navires abandonnés et des épaves constitue ainsi un axe prioritaire des actions engagées, en cohérence avec les objectifs de sécurité maritime, de préservation de l'environnement et de gestion durable de l'espace maritime.

3. L'enjeu sociétal avec la recherche d'une régulation adaptée et plus lisible permettant une meilleure acceptabilité favorisant la coexistence harmonieuse des multiples activités, en améliorant la sécurité au travail des professionnels de la mer, en accompagnant l'emploi maritime et en rendant l'administration plus simple et plus proche des besoins de tous les partenaires du développement et des différentes politiques publiques.

En matière de renforcement des compétences des marins polynésiens, le dispositif de bourses de formation professionnelle maritime continue, mis en place en 2024, a été poursuivi en 2025.

Piloté par la DPAM, en coopération avec le Service des affaires maritimes de l'État (SAM), le Centre des métiers de la mer de Polynésie française (CMMPF), le Fonds paritaire de gestion et la Confédération des armateurs, ce dispositif cofinancé par le Pays et l'État, via le Fonds d'intervention

maritime, vise à faciliter l'accès à des formations maritimes continues dispensées en France (notamment à Nantes, Saint-Malo et Marseille).

Ces formations permettent aux marins bénéficiaires d'acquérir des qualifications non accessibles localement, en particulier des brevets supérieurs au brevet de capitaine 500 UMS (BC500) et au brevet de mécanicien 750 kW, contribuant ainsi à la professionnalisation des équipages et à la sécurisation de l'exploitation des navires.

En 2025, 10 marins ont bénéficié de ce dispositif. Ce résultat s'inscrit dans une trajectoire pluriannuelle visant à atteindre un niveau stabilisé de 15 bénéficiaires à moyen terme.

Inscrit dans la trajectoire de modernisation de l'administration polynésienne et en résonance avec la stratégie de performance publique PAPA TI'A, le projet Qualité de la DPAM a franchi une étape en 2025. Lancée en 2023, cette démarche structurante visait à ancrer la DPAM dans une culture de la performance et de la transparence, garantissant ainsi un service public fiable et efficient pour l'ensemble des acteurs du secteur maritime.

2025, l'aboutissement par la certification ISO 9001

L'année 2025 a été marquée par le succès de l'audit de certification mené par l'organisme AFNOR. Cette reconnaissance officielle de la norme ISO 9001 : 2015 vient valider la solidité du Système de Management de la Qualité (SMQ) déployé au sein du service. Elle atteste de la maîtrise des processus, qu'ils soient métiers ou supports, et de la pertinence des outils de pilotage.

Elle est le résultat de l'engagement collectif des agents de la DPAM qui ont su s'approprier ces nouveaux standards pour transformer durablement ses pratiques.

Au-delà de la distinction normative, cette certification renforce le lien de confiance avec les usagers et partenaires professionnels. Elle positionne la DPAM comme un acteur public tourné vers l'amélioration continue et la satisfaction des administrés.

Engagée dans la dématérialisation et la simplification de ces processus, la DPAM coordonne la conception et le développement de projets numériques particulièrement ambitieux et structurants tant pour moderniser durablement et efficacement le suivi et la gestion des missions qui lui sont confiées, que pour accompagner les professionnels en les rapprochant de notre administration maritime.

Ainsi, le téléservice REVATUA permettant la dématérialisation des documents du transport maritime intérieur (connaissements, manifestes, plannings prévisionnels d'exploitation des navires et téléversement des autres documents obligatoires) est devenu obligatoire pour les transporteurs fin 2024.

On dénombre aujourd'hui 287 chargeurs professionnels et 371 chargeurs particuliers inscrits au téléservice.

Le téléservice IHITAI quant à lui permet depuis 2022 la gestion et le suivi dématérialisé de la carrière des marins pêcheurs professionnels.

Les capitaines et armateurs peuvent à travers ce logiciel enregistrer les temps de leurs marins en mer. Les marins quant à eux peuvent s'inscrire à des sessions d'examen, visualiser leurs notes en ligne, leurs diplômes et leurs qualifications spécifiant les échéances de renouvellement.

Enfin, deux autres applications sont en cours de développement informatique :

- TE MITI : Téléservice destiné à la gestion et au suivi des « permis bateaux » (permis de conduire les navires de plaisance, option « permis côtier » et « permis hauturier »). Ce service permettra de simplifier et dématérialiser les démarches des usagers, mais également de moderniser les examens pour la délivrance du permis « plaisance ».
- PAHI : Logiciel de gestion des navires immatriculés en Polynésie française.

En matière de prévention des risques et de sensibilisation à la sécurité en mer, la stratégie de communication déployées depuis quelques années a été poursuivie, à travers la mise en œuvre de deux campagnes de communication distinctes.

La première campagne a été conduite en partenariat avec l'association Te Mana o te Moana. Axée sur la prévention des collisions en mer, elle visait à sensibiliser les usagers au

respect des limitations de vitesse et aux risques encourus par la faune marine. Les professionnels de la mer (clubs de plongée, associations, établissements scolaires, professionnels du tourisme et acteurs locaux) ont notamment été ciblés afin de promouvoir les bonnes pratiques de navigation et les comportements responsables permettant de réduire les risques pour les tortues marines, les baleines, les dauphins et les raies mantas.

La seconde campagne de communication, diffusée pendant une durée d'un mois sur la chaîne TNTV, avait pour objectif de rappeler au grand public les comportements à adopter pour naviguer en toute sécurité. Elle s'est matérialisée par le parrainage du programme Hawaiki Nui Vaa, au cours duquel un message court, clair et percutant a été diffusé de manière répétée.

Ces deux campagnes ont contribué à une diffusion élargie et complémentaire des messages de prévention auprès de publics variés, en appui des actions de contrôle et du dispositif réglementaire existant. La communication constitue en effet un levier essentiel pour encourager l'adoption de comportements responsables, renforcer la culture de la sécurité maritime et prévenir les accidents, dans un contexte marqué par la diversification et l'intensification des pratiques nautiques.

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

Le Schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables de l'île de Tahiti a été approuvé par délibération n°2017-73 APF du 17 août 2017. Il a pour objet de présenter les objectifs et orientations qui constituent le cadre de la politique des transports publics du Territoire pour 2016-2035.

La mise en œuvre de ce schéma directeur est envisagée dans le cadre d'un plan d'actions établi sur la base d'hypothèses d'évolution concernant notamment la démographie ainsi que les comportements de déplacement et les trafics.

Les grands objectifs du schéma directeur visent à :

- Planifier et organiser les différentes actions afin de développer un transport public de qualité à Tahiti ;
- Décrire un objectif ambitieux à long terme et décliner les moyens à mettre en œuvre pour répondre aux besoins de déplacements de la population et accompagner les projets de développement économique, touristiques et de transports.

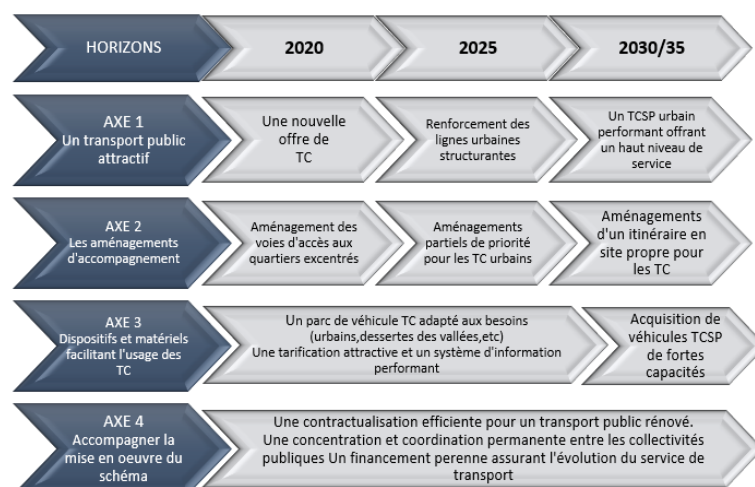
Pour cela le schéma directeur :

- Organise les différentes étapes pour arriver à l'objectif choisi ;
- Estime les ressources nécessaires ;
- Propose une gouvernance et une organisation adéquate.

Les grands axes du programme d'action du schéma directeur des transports collectifs sont les suivants :

Axe 1	Engager un projet de transport public viable et répondant au besoin de la population en termes, d'accès pour tous, d'intermodalité et de préservation de l'environnement
Axe 2	Réaliser les aménagements nécessaires à la mise en œuvre du projet de transport et favorisant de nouveaux comportements de déplacement
Axe 3	Mettre en place les dispositifs et matériels facilitant l'usage régulier des services de transport public par le plus grand nombre
Axe 4	Programmer, suivre et accompagner la mise en œuvre du schéma directeur des transports en commun et des déplacements durables de Tahiti

Plan général du programme d'action du schéma directeur



En 2025, plusieurs actions ont été menées pour satisfaire au programme d'actions ci-avant décrit, notamment :