

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.

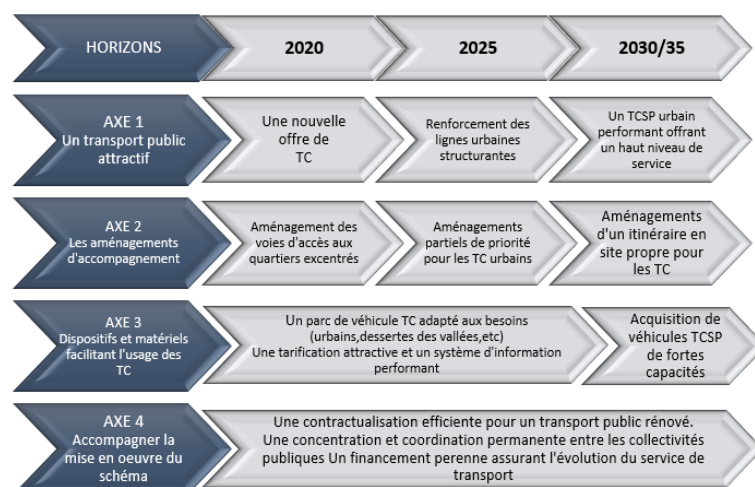
Pour cela le schéma directeur :

- 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 :

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

Dans le cadre de l'amélioration de l'offre de mobilité et de l'adaptation du réseau de transport collectif aux besoins des usagers, plusieurs actions structurantes ont été engagées en 2025. L'avenant n°2 à la convention-cadre n°7142 MET du 22 octobre 2018 relative à la délégation de service public pour l'exploitation du réseau des transports en commun terrestres réguliers et scolaires de Tahiti a été approuvé par arrêté n° 625 CM du 05 mai 2025. De plus, depuis août 2025, une nouvelle ligne expérimentale reliant Paea à Papeete, la ligne 19E, a été mise en service sur le réseau Tere Tahiti afin d'assurer une meilleure desserte des habitants de la commune de Paea. Par ailleurs, une étude de restructuration du réseau de transport en commun à enveloppe kilométrique constante a été réalisée pour permettre la mise en œuvre d'améliorations à court terme. En complément, une étude prospective à plus long terme a été lancée fin 2025 en lien avec l'aménagement de voies réservées aux transports en commun. Enfin, 2025 a également été marquée par la réalisation d'un schéma de mise en accessibilité du réseau de transport en commun et de la zone urbaine de Tahiti pour les personnes à mobilité réduite.

Axe 2 : Réaliser les aménagements nécessaires à la mise en œuvre du projet de transport et favorisant de nouveaux comportements de déplacement

Afin d'accompagner le développement du réseau de transport public et d'accompagner l'évolution des pratiques de mobilité, des actions d'aménagement et de modernisation des infrastructures ont été réalisées en 2025. La rénovation de la gare routière de l'hôtel de ville de Papeete a été enclenchée, une fin des travaux étant prévue dans le courant du premier semestre de 2026. La rénovation de l'arrêt d'Outumaoro à Punaauia a quant à elle été inaugurée en décembre 2025. En complément, les marchés de maîtrise d'œuvre pour la réalisation des futures gares routières de Tipaerui et de la mairie de Punaauia ont été lancés à la suite des études programmatiques conduites en 2024. Par ailleurs, 19 abribus ont été livrés dans le cadre d'un marché à bons de commande attribué en novembre 2024. De plus, sept bornes d'information voyageurs (BIV) dynamiques ont été installées à titre d'expérimentation, qui procurent une information en temps réel de l'arrivée des bus. La DTT a également poursuivi les travaux de maîtrise d'œuvre relatifs à l'aménagement de voies réservées dans l'agglomération de Papeete, en phase d'analyse et de modélisation de trafic. Enfin, 2025 a vu le lancement du schéma directeur des modes actifs de la Polynésie française. Il s'agira d'un outil stratégique couvrant la période 2025-2035 ayant pour objectif de définir une vision globale, cohérente et opérationnelle de promotion des déplacements à pied et à vélo sur l'ensemble du territoire polynésien.

Axe 3 : Mettre en place les dispositifs et matériels facilitant l'usage régulier des services de transport public par le plus grand nombre

Pour faciliter l'usage régulier du transport public et améliorer son attractivité, des dispositifs ont vu le jour en 2025 afin de

moderniser les services proposés aux usagers du réseau Tere Tahiti. En effet, l'approbation de l'avenant n°2 à la convention-cadre n°7142 MET du 22 octobre 2018 a permis d'engager des évolutions structurantes. L'avenant prévoit l'acquisition de 18 nouveaux véhicules de transport en commun dans le but de renforcer la capacité et la qualité de l'offre. Dans cette perspective, une assistance à maîtrise d'ouvrage a également été lancée pour accompagner l'acquisition de matériel roulant destiné au réseau de Tere Tahiti. En outre, une refonte tarifaire a permis la réduction du prix moyen du ticket de bus et l'instauration d'une tarification unique à l'échelle de Tahiti, favorisant ainsi une meilleure accessibilité du service. Enfin, la modernisation de l'information et des services numériques a été accompagnée par la mise en ligne d'un nouveau site internet et d'une nouvelle application mobile, permettant notamment d'accéder à des informations en temps réel sur les temps d'attente et le réseau, mais également de procéder à l'achat en ligne de titres de transport entièrement dématérialisés.

Axe 4 : Programmer, suivre et accompagner la mise en œuvre du schéma directeur des transports en commun et des déplacements durables de Tahiti

En 2025, la DTT a mené des actions permettant d'accompagner le suivi et la mise en œuvre du Schéma directeur. Afin d'analyser avec précision les comportements de mobilité et les parts modales de la population polynésienne, une enquête ménages déplacements de grande ampleur, fondée sur une méthodologie conforme aux standards du CEREMA, a été lancée. La fin de l'étude est prévue en 2026. De plus, l'adoption de l'arrêté n° 1717 CM portant création des instances de gouvernance de la politique de mobilité durable en Polynésie française, le 10 septembre 2025, va renforcer le pilotage du Schéma en associant l'Etat, les services du Pays, les communes et les acteurs de la mobilité dans une démarche de concertation et de co-construction. Par ailleurs, un chef de projet « vélo et modes actifs » a été recruté pour porter les projets de mobilité active. La Semaine de la mobilité au fenua a de nouveau été organisée afin de sensibiliser la population aux enjeux de la mobilité durable et de promouvoir les modes de déplacement alternatifs à l'autosolisme.

Pour 2026, il est prévu :

- La poursuite des projets de voies dédiées aux bus et des bandes cyclables en cours ;
- Une accélération des travaux de mise en accessibilité du réseau de transport public ;
- La maîtrise d'œuvre pour la réalisation des dépôts de bus.

Pour conclure, une AMO pour l'évaluation et la révision du Schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables de l'île de Tahiti a été lancée en 2025. La mission prévoit une version mise à jour du Schéma fin 2026-début 2027. Pleinement intégrée aux orientations du Plan climat de la Polynésie française (PCPF 2030), la révision de ce schéma permettra d'intégrer les propositions issues de la concertation citoyenne « Mobilités au Fenua », d'actualiser les priorités stratégiques à l'aune des enjeux environnementaux, économiques et sociaux actuels, et de définir une feuille de route opérationnelle à l'horizon 2035.

1.2.6 Plan stratégique de réforme du système de gestion des finances publiques de la Polynésie française (RGFP) - Plan d'action n° 2 révisé

L'état d'avancement du plan d'action n°2 (révisé) 2021 – 2025 de la réforme du système de gestion des finances publiques de la Polynésie française (RGFP) établi au 31 décembre 2025 revêt un caractère particulier puisqu'établi au terme de celui-ci.

A cet égard, il est étoffé d'éléments d'appréciation plus développés en termes de bilan et perspectives, notamment au titre des actions qui seront reprises et poursuivies dans le 3ème et dernier plan d'actions prévu pour la période 2026-2027, au sein du plan stratégique de réforme du système de gestion des finances publiques (RGFP) de la Polynésie française planifié sur 10 ans.

L'état d'avancement au 31 décembre 2025 des fiches-actions du PA2 révisé fait apparaître un taux global de réalisation de 64% (contre 51% au 31 décembre 2024), comme suit :

N°	Thématique	% avancement	Nb FA
GT1	Mise en oeuvre des actions "Implémentation de la PBT"	68%	11
GT2	Mise en oeuvre des actions "Code des Finances Publiques"	72%	18
GT3	Mise en oeuvre des actions "Politique achat"	71%	16
GT4	Mise en oeuvre des actions "Patrimoine"	29%	8
GT5	Mise en oeuvre des actions "Satellites"	17%	5
GT6	Mise en oeuvre des actions "SI financier"	54%	20
GT7	Mise en oeuvre des actions "Mobilisation des ressources budgétaires"	71%	7
GT8	Mise en oeuvre des actions "Contrôle interne financier"	73%	6
GT9	Mise en oeuvre des actions "Contrôle externe"	100%	2
GT10	Mise en oeuvre des actions "Exécution budgétaire"	51%	4
GT11	Mise en oeuvre des actions "Diffusion statistiques budget"	100%	1
GT12	Mise en oeuvre des actions "Régulation budgétaire"	97%	6
GT13	Mise en oeuvre des actions "Trésorerie"	100%	1
Toutes thématiques confondues		64%	105

GT1 : Implémentation de la programmation budgétaire triennale (PBT)

Le plan d'actions n°1 (2018-2020) de la RGFP avait permis d'établir le plan de transformation inhérent à « l'implémentation de la programmation budgétaire triennale (PBT) dans le cadre de gestion budgétaire de la Polynésie française ». Le plan d'actions n°2 (2021-2025) avait dès lors pour objectif de mettre en oeuvre celui-ci, en vue d'une entrée en vigueur de la budgétisation à moyen terme en 2026, objectif décalé depuis à 2027.

Au 31 décembre 2025, ce plan de transformation affiche un taux d'avancement global de 67%, en cohérence avec l'échéance arrêtée et ce, pour chacun des items/chantiers concernés :

1. Calendrier de mise en oeuvre de la programmation budgétaire triennale

Au 2nd trimestre 2025, le ministre de l'économie, du budget et des finances a informé le gouvernement de la Polynésie française de l'avancement des chantiers relatifs à l'implémentation de la programmation budgétaire triennale (PBT) et a confirmé l'entrée en vigueur de ce nouveau cadre de gestion budgétaire de la Polynésie française pour le budget primitif 2027.

L'état d'avancement à fin 2025 de l'ensemble des travaux et mesures engagés en ce sens confirme la tenue de cet objectif.

2. Cadrage macroéconomique et macro-budgétaire à moyen terme

L'Institut de la statistique de la Polynésie française (ISPF) a conçu et développé un premier modèle de cadrage macroéconomique à moyen terme (CMMT), dénommé « Tresthor », sur la base des outils de la direction générale du Trésor (DGT) disponibles en open source. Celui-ci a été présenté début mai 2025 au comité de cadrage macroéconomique et budgétaire de la Polynésie française, en vue d'une première expérimentation « à blanc » dès cette année pour la période triennale 2026-2028.

Par ailleurs, une mission d'appui technique in situ conduite par deux experts, l'un de la DGT, l'autre de la Direction générale des finances publiques (DGFIP) a été organisée au mois de mai afin de partager avec le comité l'expérience et le savoir-faire de ces directions en matière de prévision à moyen terme des recettes fiscales.

À fin 2025, le modèle développé par l'ISPF continue de s'enrichir : les paramètres de mise en production sur le scénario triennal 2026-2028 sont ainsi prévus d'être arrêtés à la meilleure réplique historique 2005-2020 et au prolongement 2021-2025 associé, obtenus au 31 janvier 2026.