cesec

'Āpo'ora'a Matutu Ti'a Rau e Mata U'i Nō Pōrīnetia Farāni

Conseil Économique, Social, Environnemental et Culturel de la Polynésie française

- A V I S -

sur le projet de délibération portant approbation du schéma directeur du transport aérien de la Polynésie française 2026-2036

SAISINE DU PRÉSIDENT DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE

Rapporteur :

Monsieur Heirangi NOUVEAU

Adopté en commission le **23 novembre 2026**
et en assemblée plénière le **25 novembre 2026**

115/2026

S A I S I N E

POLYNÉSIE FRANÇAISE

Le Président

N° 8132 /PR
(DAC26202913DL-1)

Papeete, le 29 OCT 2026

à

Madame la présidente du Conseil économique, social, environnemental et culturel

Objet : Consultation sur le projet de délibération portant approbation du schéma directeur du transport aérien de la Polynésie française 2026-2036

Réf. : Loi organique n°2004-192 du 27 février 2004 modifiée portant statut d'autonomie de la Polynésie française
Loi du Pays n° 2016-3 du 25 février 2016 modifiée relative à l'organisation du transport intérieur maritime et aérien

P. J. : 1 projet de délibération
1 exposé des motifs
1 schéma directeur du transport aérien de la Polynésie française 2026-2036

Madame la présidente,

J'ai l'honneur de solliciter l'avis du Conseil économique, social, environnemental et culturel sur le projet de délibération portant approbation du schéma directeur du transport aérien de la Polynésie française 2026-2036 conformément à l'article 151 de la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 (LOPF).

Je vous prie d'agréer, Madame la présidente, l'expression de ma considération distinguée.

Moetai BROTHERSON

GOUVERNEMENT DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE
LE PRÉSIDENT

CESEC
COURRIER ARRIVÉ
N° 1095
30 OCT. 2026
Observations :

EXPOSÉ DES MOTIFS

I/ Contexte de l'élaboration du schéma directeur du transport aérien de la Polynésie française 2026-2036

A/ Un bilan du schéma 2015-2025 appelant une nouvelle planification

Le précédent schéma directeur du transport aérien, couvrant la période 2015-2025, a permis à la Polynésie française de se doter d'un cadre juridique renouvelé, en particulier à travers la loi du Pays n° 2016-3 du 25 février 2016 relative à l'organisation du transport intérieur maritime et aérien, ainsi que d'un premier dispositif de délégation de service public confié à la société Air Tahiti pour la desserte des 34 îles relevant de la zone de désenclavement.

Ce cycle a également permis une reprise en main progressive du secteur par la puissance publique, notamment à la faveur de l'ouverture à la concurrence de certaines lignes et de l'arrivée d'un second opérateur.

L'évaluation de ce cycle a cependant mis en évidence des limites significatives : un défaut d'instrumentation et de suivi, une insuffisante coordination interministérielle et intersectorielle, ainsi qu'une articulation encore incomplète entre la politique de desserte aérienne et les besoins de santé, d'éducation et de développement économique des archipels.

Ces constats ont justifié l'engagement d'une nouvelle planification stratégique, à la fois plus opérationnelle, plus documentée et mieux articulée avec les autres politiques publiques de la collectivité.

B/ La démarche d'élaboration du schéma directeur du transport aérien de la Polynésie française 2026-2036

Par le marché n° 5779/MGT/DAC du 20 août 2025, la Polynésie française a confié au groupement "K-ORA - Aerogestion Miles Plus" l'élaboration du schéma directeur du transport aérien (SDTAI) de la Polynésie française pour la période 2026-2036.

La démarche a reposé sur une méthodologie associant un bilan critique du cycle 2015-2025, un diagnostic externe des facteurs structurants du secteur à l'horizon 2036, une analyse prospective de l'offre, de la demande et du potentiel de croissance du trafic, ainsi qu'une phase de concertation approfondie avec l'ensemble des parties prenantes de l'écosystème aérien (opérateurs, gestionnaires d'aérodromes, services de la Polynésie française, communes et représentants des secteurs de la santé, de l'éducation et du tourisme).

Cette concertation a été conduite au travers d'ateliers thématiques tenus en début d'année 2026, qui ont permis de co-construire et de valider cinq objectifs stratégiques, déclinés en objectifs opérationnels et en actions concrètes, budgétées et assorties d'indicateurs de suivi.

Ces travaux ont été arbitrés lors d'une réunion de restitution tenue à la Présidence le 23 juin 2026, avant la remise du livrable final du schéma directeur, réceptionné le 30 juin 2026.

II/ Présentation du schéma directeur du transport aérien de la Polynésie française 2026-2036

Le SDTAI 2026-2036 n'est pas conçu comme un simple programme d'investissements aéroportuaires, mais comme un cadre directeur de gouvernance du système aérien interinsulaire, destiné à consolider la fonction d'autorité organisatrice de la Polynésie française tant sur le plan normatif que sur celui du pilotage, de l'évaluation et de la programmation financière pluriannuelle.

Il est structuré autour de cinq objectifs stratégiques, d'un dispositif de gouvernance et de

suivi rénové, et d'une programmation budgétaire sur dix ans.

A/ Cinq objectifs stratégiques

Objectif stratégique 1 - Adapter durablement les infrastructures pour accompagner les croissances économiques et touristiques des îles et atolls, dans le respect de l'environnement et de l'adaptation au changement climatique (37 actions)

Cet objectif porte en particulier sur :

- La montée en capacité de l'aéroport de Faa'a, appelé à accueillir 2,5 millions de passagers à l'horizon 2036 ;
- Sur la mise à niveau des aéroports concédés de Bora Bora, Raiatea et Rangiroa ;
- Ainsi que sur la fiabilisation des infrastructures gérées par la direction de l'aviation civile (DAC) et leur transition énergétique.

Objectif stratégique 2 - Repenser les délégations de service public au profit des habitants des îles et atolls, mais aussi des administrations sanitaires et éducatives et des acteurs économiques privés, notamment touristiques (16 actions)

Il s'agit d'intégrer explicitement dans le futur dispositif de délégation de service public (DSP), les besoins d'évacuation sanitaire, de transport scolaire et de développement touristique, et de rehausser les fréquences de desserte des atolls les moins peuplés des Tuamotu.

Objectif stratégique 3 - Favoriser l'émergence d'un pôle d'excellence aéronautique dans l'ensemble des domaines de l'écosystème du transport aérien interinsulaire, dans le cadre de partenariats publics-privés (22 actions)

Cet objectif vise :

- Le renforcement de la formation initiale et continue des personnels navigants et des personnels techniques ;
- La mutualisation de l'assistance en escale et de l'avitaillement ;
- Ainsi que la structuration d'un centre de maintenance mutualisé et d'une fédération des opérateurs basés en Polynésie.

Objectif stratégique 4 - Mettre en œuvre une gouvernance du secteur du transport aérien interinsulaire garantissant un accès partagé à l'information et un pilotage dynamique et agile par le Pays (14 actions)

Il est prévu la mise en place d'un comité politique et de comités techniques par grands domaines (infrastructures, DSP, excellence sectorielle). L'observatoire du transport aérien sera chargé de la collecte et de la diffusion des données du secteur.

Objectif stratégique 5 - Doter le projet Destination Marquises d'infrastructures aéroportuaires internationales et d'une stratégie de desserte permettant de faire des Marquises un pôle économique majeur du Fenua (20 actions)

Cet objectif porte sur l'ouverture de l'aéroport de Nuku-Hiva au trafic international, avec un objectif d'achèvement en 2034, condition de l'accroissement de la fréquentation touristique du territoire au-delà des capacités de l'aéroport de Faa'a.

B/ Une gouvernance et un dispositif de suivi-évaluation renouvelés

Le schéma directeur institue une gouvernance à deux niveaux, associant un pilotage politique interministériel (comité de pilotage) et une fonction d'information et de partage de la donnée assurée par l'observatoire du transport aérien.

Chaque objectif stratégique dispose de son instance de pilotage technique dédiée, notamment

pour les infrastructures, les DSP et le développement de l'excellence sectorielle, avec l'association des communes et des représentants des secteurs de la santé, de l'éducation et du tourisme selon les sujets traités.

Le suivi et l'évaluation du schéma reposent sur trois catégories d'indicateurs de réalisation, de résultat et d'impact définis pour chaque objectif stratégique et opérationnel.

Deux évaluations externes sont prévues, à mi-parcours en 2031 et à l'échéance du schéma en 2036, sur la base de tableaux de bord alimentés annuellement par les données de l'observatoire de l'aérien.

C/ Un budget prévisionnel de 48 milliards de francs CFP sur dix ans

Le coût prévisionnel global du SDTAI 2026-2036 est estimé à 48 milliards de francs CFP, ce montant n'incluant pas l'aéroport de Tahiti-Faa'a.

Chaque fiche action annexée au SDTAI dispose d'un chiffrage et d'un calendrier de dépense de 2026 à 2036 selon 3 sections budgétaires différentes décomposées comme suit :

- 11 503 "jours-hommes" de ressources humaines (soit environ 575 millions de francs CFP sur la base de 50 000 francs CFP par jour) ;

- 32 milliards de francs CFP de dépenses de fonctionnement ;

- 15 milliards de francs CFP de dépenses d'investissement.

L'objectif stratégique n° 5, relatif au projet "Destination Marquises" (aéroport international), concentre la part la plus importante de ce budget, en raison de l'ampleur des investissements aéroportuaires à réaliser à Nuku-Hiva.

Hors ce projet, l'objectif stratégique n°1 concentre une part importante des besoins d'investissement, destinés à la modernisation des infrastructures aéroportuaires. La maîtrise complète de ce budget ne sera possible qu'après l'attribution de la concession de Tahiti-Faa'a au candidat retenu. L'objectif stratégique n°3, quant à lui, mobilise une part significative des besoins de fonctionnement, liés à la structuration de la filière de maintenance et de formation.

La direction de l'aviation civile (DAC), chargée du pilotage de près de 60 % des actions programmées, mobilisera l'essentiel des besoins en personnel identifiés, ce qui appellera un renforcement de ses moyens de pilotage et de contrôle.

III/ Conclusion

Le schéma directeur du transport aérien interinsulaire 2026-2036 a vocation à devenir le cadre de référence de l'action de la Polynésie française dans ce secteur pour la décennie à venir. Il constitue, par son objet et sa portée, un document de planification sectorielle engageant la collectivité sur le long terme.

Il résulte de la combinaison des articles 90 et 102 LOPF que l'approbation de ce document structurant relève de la compétence de l'assemblée de la Polynésie française.

Aussi, un projet de délibération proposera à l'Assemblée de la Polynésie française l'approbation du schéma directeur du transport aérien de la Polynésie française pour les années 2026 à 2036.

Tel est l'objet du projet de délibération que j'ai l'honneur de soumettre à votre avis.

ASSEMBLÉE DE LA
POLYNÉSIE FRANÇAISE

DÉLIBÉRATION N° / APF du
(NOR : DAC26202913DL-3)

portant approbation du schéma directeur du transport aérien de la Polynésie française 2026-2036

L'ASSEMBLÉE DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE

Vu la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 modifiée portant statut d'autonomie de la Polynésie française, ensemble la loi n° 2004-193 du 27 février 2004 modifiée complétant le statut d'autonomie de la Polynésie française ;

Vu loi du Pays n° 2016-3 du 25 février 2016 modifiée relative à l'organisation du transport intérieur maritime et aérien ;

Vu l'avis du Conseil économique, social et culturel en date du

Vu l'arrêté n° /CM du soumettant un projet de délibération à l'Assemblée de la Polynésie française ;

Dans sa séance du

ADOPTE

Article 1er. - Le schéma directeur du transport aérien de la Polynésie française 2026-2036, annexé à la présente délibération, est approuvé.

Article 2. - Le Président de la Polynésie française est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au *Journal officiel* de la Polynésie française.

Fait à Papeete, le

Le Secrétaire Le Président

AÉROGESTION

K Ora

Schéma directeur du transport aérien interinsulaire de la Polynésie française 2026-2036



Contact :
40 53 34 54
contact@k-ora-consulting.com
www.k-ora-consulting.com

La présente version du schéma directeur du transport aérien a été réalisée avec les données transmises par les différents pilotes d'action. Toutes les parties n'ont à ce jour, 30 juin 2026, pas transmis la complétude des informations notamment budgétaires. Ainsi, la présente version est encore soumise à de possibles modifications tant sur les fiches actions que les budgets des Objectifs stratégiques 1 et 3 et 5.

Les équipes de Aerogestion et K Ora tiennent à remercier la DAC et tout particulièrement son Directeur Marangai MOEROA pour sa confiance, sa disponibilité, son grand engagement dans ce travail mais aussi pour nous avoir laissé penser, agir, proposer, consulter, discuter, écrire en toute indépendance et liberté. Cela ne donne que plus de valeur et d'objectivité au présent travail. Nous tenons aussi à remercier la Présidence pour ses arbitrages clairs ainsi que tout l'écosystème pour sa mobilisation dans les phases d'atelier.

SOMMAIRE

RÉSUMÉ EXÉCUTIF 4

INTRODUCTION GÉNÉRALE 7

PARTIE 1 : Articulation méthodologique de la démarche et logique de concertation 9

PARTIE 2 : Bilan critique du schéma 2015-2025 : acquis, limites et enseignements 14

PARTIE 3 : Diagnostic externe et facteurs structurants à horizon 2036 23

PARTIE 4 : Offre, demande et potentiel de croissance à horizon 2036 33

PARTIE 5 : Traduction stratégique et co-construction des orientations au printemps 2026 44

PARTIE 6 : L'évaluation du SDTAI 59

PARTIE 7 : Le budget du SDTAI 61

PARTIE 8 : Principaux points de vigilance pour la réussite du SDTAI 63

CONCLUSION GÉNÉRALE 73

ANNEXES 75

RÉSUMÉ EXÉCUTIF

Le présent rapport livre une synthèse intégrée des travaux réalisés pour élaborer le Schéma directeur du transport aérien interinsulaire de la Polynésie française pour la période 2026-2036 (SDTAI 2026-2036). Il rassemble, dans un ensemble unique, les enseignements méthodologiques, prospectifs, rétrospectifs et stratégiques issus des productions successives réalisées au cours de la mission et des ateliers de concertation. L'ambition n'est pas de juxtaposer des constats hétérogènes, mais de restituer une lecture continue du système aérien polynésien, de ses contraintes, de ses marges de progression et des arbitrages qu'il appelle. Le transport aérien interinsulaire y apparaît moins comme un secteur isolé que comme l'un des nerfs vitaux du territoire : il conditionne l'accès aux soins, la continuité éducative, la circulation des agents publics, l'essor touristique, la résilience économique des archipels et, au fond, la possibilité même d'un fonctionnement cohérent d'un espace insulaire disséminé sur plusieurs millions de kilomètres carrés.

1 **La première leçon qui se dégage de l'ensemble des travaux est de nature institutionnelle.**

Le SDTAI 2026-2036 ne peut pas être conçu comme un simple catalogue d'investissements ou comme une programmation technique des dessertes. Il doit être pensé comme un cadre directeur de gouvernement du système aérien. Les analyses convergent en effet vers un même diagnostic : la Polynésie française a significativement progressé sur le terrain du droit, de la contractualisation et de la formalisation de l'action publique, mais elle demeure incomplètement armée sur le terrain du pilotage, de l'évaluation, de la coordination intersectorielle et de la territorialisation de ses décisions. Le prochain cycle devra donc consolider la fonction d'autorité organisatrice du Pays non seulement en matière normative, mais également en matière d'intelligence de gestion, de suivi de la performance, de hiérarchisation des investissements et d'arbitrage continu entre continuité territoriale, soutenabilité budgétaire et développement.

2 **La deuxième leçon tient à la structure du marché.**

Le réseau interinsulaire polynésien repose sur un nombre limité d'acteurs, sur des infrastructures très inégales, sur des équilibres économiques délicats et sur une dissociation profonde entre quelques axes denses, portés par le tourisme et la concurrence, et un tissu beaucoup plus vaste de dessertes de service public à faible trafic. Cette dualité ne peut plus être traitée à travers une opposition sommaire entre lignes rentables et lignes déficitaires. Elle renvoie, plus profondément, à la géographie du territoire, à la concentration de la population à Tahiti, à la distribution très contrastée des activités économiques et à la dépendance des archipels éloignés envers les fonctions de santé, d'éducation, d'approvisionnement et de représentation administrative. La robustesse du système dépend dès lors de la capacité du SDTAI 2026-2036 à reconnaître cette hétérogénéité et à différencier ses instruments : concurrence régulée sur les axes structurants, service public objectivé sur les lignes d'isolement, programmation aéroportuaire hiérarchisée, solutions adaptées aux micromarchés et articulation plus poussée avec le maritime.

3 La troisième leçon ressort de l'analyse prospective.

Les hypothèses tendancielles à l'horizon 2036 montrent qu'en l'absence de rupture majeure, la croissance du trafic intérieur restera essentiellement tirée par le tourisme et non par la démographie. La population polynésienne, proche de 280 000 habitants, devrait demeurer globalement stable, avec une concentration persistante à Tahiti et dans quelques pôles secondaires. En revanche, le nombre de visiteurs pourrait continuer de progresser, ce qui entraînerait mécaniquement une hausse du trafic interinsulaire, notamment vers les Îles Sous-le-Vent, certains atolls des Tuamotu, les Marquises et les destinations dont l'offre hôtelière ou de pensions est en mesure de monter en gamme. Dans le scénario tendanciel, l'aéroport de Tahiti pourrait approcher 1,09 million de passagers domestiques en 2036 ; dans un scénario volontariste, fondé sur une politique de développement touristique assumée et sur des investissements massifs, les volumes pourraient être portés plus haut en 2036, à 1,21 million de passagers domestiques pour un objectif affiché de 450 000 visiteurs, avec des conséquences majeures sur Faa'a, sur la flotte, sur les aéroports concédés et sur la chaîne de maintenance.

Mais la prospective a également mis en lumière un fait essentiel : le système demeure vulnérable. Un choc externe défavorable, de type crise internationale, flambée énergétique, contraction du tourisme ou tension financière durable, ramènerait très rapidement le réseau à ses fragilités fondamentales. La perspective d'un trafic retombant vers les niveaux observés au début des années 2010, la disparition d'un opérateur, la montée du coût unitaire par siège et la pression croissante sur les subventions publiques rappellent que l'architecture économique du secteur reste étroite. Le SDTAI 2026-2036 doit donc intégrer, dès sa conception, des mécanismes de robustesse : clauses de révision, instruments de régulation conjoncturelle, scénarios de continuité en cas de défaillance d'opérateur, doctrine de maintien des dessertes essentielles, capacité d'intervention publique mieux calibrée et gouvernance de crise plus explicite.

4 La quatrième leçon est territoriale.

Les annexes consacrées à la démographie, à la macroéconomie, à l'offre de transport et aux services publics montrent que le transport aérien ne saurait être pensé indépendamment de l'organisation des archipels. Les collèges, lycées, internats, centres de santé, hôpitaux, centres médicaux, dispensaires, plateformes logistiques, hébergements touristiques, pôles agricoles, perlicoles ou halieutiques composent une carte fonctionnelle qu'il faut rapprocher de la carte aéronautique. Le besoin de mobilité n'est pas homogène : il est plus récurrent et plus structurant là où les services publics sont concentrés, là où les évacuations sanitaires sont fréquentes, là où les élèves sont contraints à l'internat, là où les produits frais doivent atteindre rapidement les marchés, là où les visiteurs peuvent créer un effet de levier économique. Le SDTAI 2026-2036 doit donc raisonner en termes de fonctions territoriales des aérodromes et non plus seulement en termes d'héritage historique des dessertes.

5 La cinquième leçon est stratégique.

Les arbitrages issus des ateliers de concertation tenus en avril 2026 et la validation de cinq objectifs stratégiques donnent une direction claire à la phase de formalisation finale. Cette orientation articule durablement l'infrastructure, la réforme des Délégations de service public (DSP), l'émergence d'un pôle d'excellence aéronautique, la réalisation d'une seconde porte d'entrée en Polynésie française avec l'ouverture à l'international de l'aéroport de Nuku-Hiva aux Marquises et la mise en place d'une gouvernance plus ouverte, plus informée et plus agile. Ce cadrage a le mérite de faire converger les travaux antérieurs : il relie la mise à niveau des plateformes à la croissance économique et touristique ; il réinscrit la continuité territoriale dans les besoins de santé et d'éducation ; il fait de la compétence locale, de la maintenance, de la mutualisation et de la formation des leviers de souveraineté opérationnelle ; enfin, il établit que la donnée, la programmation pluriannuelle et la coordination avec l'État sont des conditions de réussite, et non des sujets périphériques.

En définitive, l'ensemble des analyses a conduit à recommander un SDTAI 2026-2036 construit autour de six impératifs directeurs :

- D'abord, asseoir une gouvernance intégrée, outillée et évaluative.
- Ensuite, refondre le modèle économique et contractuel des dessertes en distinguant clairement les fonctions de marché et les fonctions de service public.
- Troisièmement, hiérarchiser les infrastructures selon leur rôle territorial, leur potentiel de croissance et leur vulnérabilité climatique.
- Quatrièmement, articuler plus étroitement la politique aérienne avec les politiques de santé, d'éducation, de tourisme, d'aménagement et de climat.
- Cinquièmement, doter le territoire d'une stratégie de compétences, de maintenance et de mutualisation propre à sécuriser l'exploitation à long terme.
- Enfin, inscrire la transition environnementale et l'adaptation climatique au cœur du modèle, non comme une contrainte surajoutée, mais comme une condition de soutenabilité du réseau insulaire.

La cohérence du futur SDTAI se jouera dans cette capacité à **tenir ensemble l'urgence du désenclavement, l'exigence de rigueur économique et la nécessité d'une vision de long terme**.

INTRODUCTION GÉNÉRALE

La Polynésie française présente l'une des configurations territoriales les plus exigeantes pour une politique de transport. L'archipel n'est pas seulement éloigné des grands centres mondiaux ; il est d'abord traversé par ses propres distances internes, par la dissémination de ses populations, par l'hétérogénéité de ses économies locales et par la coexistence de besoins de mobilité qui n'obéissent ni aux mêmes temporalités ni aux mêmes logiques de financement. Dans un tel contexte, le transport aérien interinsulaire ne constitue pas une commodité d'appoint. Il est à la fois un outil de présence publique, un instrument de solidarité territoriale, un moteur d'activité, un support d'attractivité et un maillon de sécurité sanitaire. Toute réflexion directrice sur l'avenir du secteur doit donc assumer cette pluralité de fonctions.

Le SDTAI 2026-2036 répond à cette exigence en s'attachant à produire un document directement mobilisable par le Pays, rédigé comme une synthèse autonome et stabilisée, et non comme un commentaire de pièces sources. Son objet est de faire tenir ensemble plusieurs registres d'analyse : le cadrage méthodologique de la mission, l'évaluation critique du cycle 2015-2025, le diagnostic externe qui éclaire les contraintes et opportunités du secteur, la prospective de trafic à horizon 2036 et la traduction stratégique issue des ateliers de co-construction. Chacun de ces registres apporte un éclairage spécifique ; aucun ne suffit à lui seul. Leur mise en cohérence permet en revanche de dégager une doctrine d'action lisible pour la décennie à venir déclinée en objectifs stratégiques consensuels appropriés, objectifs opérationnels consensuels et actions adaptées et pragmatiques permettant un suivi mesurable.

Les travaux préparatoires à la rédaction des actions du SDTAI 2026-2036 – le coeur du document – assument également un principe d'écriture : restituer la matière des travaux dans une logique de continuité narrative et analytique. Il s'agit de suivre le fil du secteur tel qu'il se présente réellement :

- D'abord la manière dont la démarche a été conçue et ajustée
- Ensuite le retour critique sur le schéma précédent ;
- Puis l'inscription du tout dans un environnement politique, économique, social, technologique, environnemental et juridique en mutation rapide ;
- Ensuite les trajectoires possibles de la demande, de l'offre et des infrastructures ;
- Enfin, la transformation de ces enseignements en objectifs stratégiques et opérationnels.

Ainsi comprise, la chronologie documentaire devient une progression intellectuelle : du cadre au bilan, du bilan à la confrontation avec les forces de l'environnement puis à la projection, de la projection à la stratégie.

Au cœur des analyses se trouve une question simple dans sa formulation, mais complexe dans ses implications : comment faire du transport aérien interinsulaire un système plus fiable, plus lisible, plus équitable et plus résilient sans déstabiliser ses équilibres économiques déjà précaires ? Répondre à cette question impose d'éviter deux écueils :

1. Le premier consisterait à raisonner exclusivement en technicien des flux et des infrastructures, comme si les dessertes n'étaient qu'un problème de flotte, de pistes ou de fréquences.
2. Le second consisterait à raisonner exclusivement en aménageur ou en stratège public, au risque d'ignorer les contraintes opérationnelles, industrielles, financières et réglementaires auxquelles les opérateurs et les gestionnaires sont soumis. Un des objectifs structurant du SDTAI consiste précisément à tenir ensemble ces deux rationalités.

Le rapport est structuré en cinq grandes parties, suivies d'une conclusion générale :

01 La première explicite l'articulation des phases de la mission et la logique de concertation qui doit conduire du pré-rapport aux arbitrages stratégiques.

02 La deuxième revient sur le schéma 2015-2025 afin d'en dégager les acquis, les impasses et les enseignements institutionnels.

03 La troisième, restitue le diagnostic externe du secteur et les grands enjeux qu'il fait apparaître pour la décennie à venir.

04 La quatrième examine l'offre, la demande et le potentiel de croissance du secteur à horizon 2036, en distinguant le scénario tendanciel, les variantes de desserte et les scénarios contrastés.

05 La cinquième expose la traduction stratégique opérée au printemps 2026, en particulier à travers les cinq objectifs validés et leur déclinaison opérationnelle.

L'ensemble vise à proposer une vision unifiée et à éclairer, de manière rigoureuse, la formalisation du SDTAI 2026-2036 ventilée en actions pratiques, détaillées, agiles et mesurables.

I. ARTICULATION MÉTHODOLOGIQUE DE LA DÉMARCHE ET LOGIQUE DE CONCERTATION

I.I. Une mission structurée pour conduire du diagnostic à la décision

La démarche d'élaboration du SDTAI 2026-2036 a été conçue comme un processus séquencé, dans lequel chaque phase prépare la suivante sans jamais s'y substituer. Cette logique n'a rien de purement procédural. Elle répond à une nécessité de fond : dans un territoire aussi contraint et aussi sensible que la Polynésie française, le schéma directeur ne peut être ni l'expression d'une intuition politique isolée, ni la simple résultante d'une modélisation technique. Il doit procéder d'une accumulation raisonnée d'éclairages, dans laquelle l'évaluation du passé, l'analyse du contexte, la prospective de trafic et la concertation avec les parties prenantes alimentent progressivement un niveau d'arbitrage plus stratégique.

L'articulation méthodologique retenue repose sur l'évaluation du schéma 2015-2025, l'identification des facteurs d'impact externes au moyen de l'analyse PESTEL et des cinq forces de Porter, la quantification de l'offre, de la demande et du potentiel de croissance, afin de transformer ces acquis en orientations, objectifs et plans d'action. Une telle chaîne logique permet d'éviter deux erreurs fréquentes dans les exercices directeurs : d'une part, décider trop tôt sans base factuelle robuste ; d'autre part, prolonger indéfiniment le diagnostic au point de différer la décision. Le dispositif est donc construit pour faire monter progressivement le niveau de précision tout en ménageant des moments d'arbitrage.

Il convient à ce titre de rappeler que la quantification de l'offre, de la demande et du potentiel de croissance n'est pas conçu comme un rapport clos sur lui-même mais comme un pré-rapport destiné à faire émerger une discussion entre le groupement, la DAC et la Présidence sur les hypothèses, les impacts et les scénarios à soumettre aux séries d'ateliers réalisées en février et avril 2026. Cette précision est essentielle. Elle signifie que la matière prospective n'a pas vocation à être reçue comme une vérité prédictive intangible, mais comme un cadre d'intelligibilité permettant d'organiser la concertation. Le schéma futur ne se construit donc pas à partir d'un scénario imposé, mais d'un ensemble d'hypothèses discutées, hiérarchisées puis retenues au regard de leur réalisme, de leur désirabilité et de leur soutenabilité.

I. ARTICULATION MÉTHODOLOGIQUE DE LA DÉMARCHE ET LOGIQUE DE CONCERTATION

I.2. Le passage d'une logique linéaire à une logique de construction par impacts

La méthodologie retenue s'écarte légèrement de la séquence linéaire classique : analyse des tendances actuelles, élaboration d'un scénario d'offre et de demande, premier cycle d'ateliers, construction de scénarios alternatifs, second cycle d'ateliers, synthèse, recommandations et COPIL. Cette progression classique a le mérite de la clarté, mais elle présente le risque de séparer artificiellement la compréhension des facteurs structurants et la mise en discussion des futurs possibles.

Le choix opéré a consisté à réordonner cette séquence. Désormais, le travail commence par une proposition de facteurs d'impact issus du diagnostic externe ; il se prolonge par l'analyse des tendances actuelles ; il aboutit ensuite à la proposition d'un scénario tendanciel et de scénarios alternatifs mis en débat dans les ateliers. Il se clôt par une synthèse, des recommandations, un choix final de scénario et la finalisation du livrable. Ce déplacement peut paraître modeste dans sa formulation, mais il est décisif en pratique. Il permet de fonder plus explicitement la prospective sur les déterminants observés et de faire apparaître, dès l'amont, la manière dont les politiques publiques, les dynamiques économiques, les contraintes environnementales ou les attentes sociales sont susceptibles d'agir et de modifier les trajectoires de trafic.



Autrement dit, la prospective n'est plus un exercice de projection autonome auquel viendraient ensuite s'agréger des impacts ; elle devient un raisonnement par composition d'impacts. Cette évolution méthodologique est particulièrement pertinente pour le secteur polynésien. Les flux y sont fortement sensibles à des variables exogènes – tourisme international, coût du carburant, santé publique, structuration scolaire, climat, investissements aéroportuaires - qu'il serait artificiel de maintenir à distance du travail de modélisation. La nouvelle séquence replace donc l'analyse de sensibilité au cœur de la construction des scénarios.

I. ARTICULATION MÉTHODOLOGIQUE DE LA DÉMARCHE ET LOGIQUE DE CONCERTATION

I.3. Un processus en trois temps pour passer du pré-rapport au livrable final

Trois temps successifs ont été considérés pour parvenir à la production du présent SDTAI 2026-2036.

1 **Le premier est celui du pré-rapport.**

Il vise à faire émerger une discussion technique et politique avec la DAC et la Présidence sur les éléments à porter au débat. C'est dans ce cadre que sont proposés les impacts issus du PESTEL, l'analyse socio-économique du marché, l'étude de l'offre et de la demande, le scénario fil de l'eau et les premières variantes de croissance ou de rupture. Ce premier temps n'est donc pas une simple remise documentaire ; c'est un temps de stabilisation préalable du débat, destiné à éviter que les ateliers ne deviennent un lieu d'improvisation générale.

2 **Le deuxième temps est celui des ateliers de concertation, réalisés en février puis avril 2026.**

Leur fonction n'est pas de rouvrir intégralement le diagnostic, mais d'éprouver collectivement les hypothèses, de choisir les plus réalistes et d'en préciser les conséquences par grande thématique. Les ateliers ont ici une valeur de traduction.
Ils permettent de passer d'un raisonnement global à une lecture plus fine, au plus près des usages, des contraintes opérationnelles et des besoins sectoriels. Ce passage est capital, car la pertinence d'un schéma directeur ne se mesure pas seulement à la qualité de ses hypothèses générales, mais à la manière dont elles résistent à l'examen des acteurs concernés.

3 **Le troisième temps est celui de la synthèse et de la validation.**

Les résultats des ateliers sont intégrés, les éléments présentés sont retenus, amendés ou écartés. Ce n'est qu'à ce stade que la quantification de l'offre, de la demande et du potentiel de croissance peut être considérée comme véritablement finalisé et qu'elle peut servir de base à la constitution du présent document, celle de la déclinaison stratégique et opérationnelle. Ainsi conçue, la quantification de l'offre, de la demande et du potentiel de croissance n'est pas seulement un travail analytique ; elle est le lieu d'une maturation collective du futur schéma.

I. ARTICULATION MÉTHODOLOGIQUE DE LA DÉMARCHE ET LOGIQUE DE CONCERTATION

I.4. Les ateliers comme dispositif de qualification des hypothèses

Le rôle assigné aux ateliers mérite d'être souligné. Il ne s'agit pas d'une concertation de pure forme, convoquée pour légitimer a posteriori des options déjà arrêtées. Les ateliers sont présentés comme le lieu où les facteurs d'impact validés par la DAC et la Présidence, ainsi que leurs conséquences positives ou négatives, sont exposés aux parties prenantes afin de sélectionner les hypothèses jugées réalistes et utiles. Cette fonction de qualification est centrale. Elle garantit que la prospective n'est pas seulement plausible au regard des données disponibles, mais également praticable au regard des retours du terrain.

Les thématiques retenues pour les ateliers sont issues d'une accumulation antérieure : entretiens bilatéraux réalisés en octobre 2025, analyses documentaires, évaluation du schéma précédent, travaux PESTEL et Porter, analyses socio-économiques et de trafic. Elles ont été construites pour délimiter des champs suffisamment circonscrits pour être discutés utilement dans le temps imparti, tout en couvrant les enjeux majeurs du schéma 2026-2036. Cette manière de procéder est particulièrement judicieuse dans un contexte où les questions à traiter pourraient facilement se disperser entre sujets institutionnels, techniques, sociaux, sanitaires, éducatifs, touristiques, environnementaux ou financiers.

Les ateliers remplissent ainsi une double fonction. D'un côté, ils permettent de sélectionner les hypothèses qui alimenteront le scénario final. De l'autre, ils révèlent les sujets qui devront nécessairement être traduits en orientations stratégiques et en actions dans la phase suivante. Ce second point est déterminant. Un atelier bien mené ne produit pas seulement un tri entre hypothèses ; il fait émerger les enjeux d'action que ces hypothèses rendent inévitables.



I. ARTICULATION MÉTHODOLOGIQUE DE LA DÉMARCHE ET LOGIQUE DE CONCERTATION

I.5. Une clarification bienvenue entre décision publique et apport des opérateurs

La note méthodologique a également le mérite de clarifier la place respective des différentes parties prenantes. Elle distingue explicitement deux familles : celles qui relèvent de la volonté politique ou technique du gouvernant, issues du COPIL ; et celles qui procèdent des besoins et des visions des opérateurs, issues des ateliers. Cette distinction est saine. Elle évite de confondre la concertation avec une délégation implicite de la décision stratégique. Elle rappelle que l'État, la Présidence et la DAC demeurent souverains dans les choix finaux, tout en reconnaissant que la qualité du schéma dépend aussi de sa capacité à capter l'intelligence d'usage des exploitants, des gestionnaires et des acteurs sectoriels.

Une telle clarification est particulièrement importante dans le secteur aérien polynésien, où l'histoire des relations entre la puissance publique et l'opérateur historique a pu nourrir des perceptions de dépendance excessive ou, à l'inverse, de méfiance réciproque. En réaffirmant que le groupement écoute, analyse, propose, formalise et accompagne, mais ne décide pas, le cadre méthodologique remet chacun à sa juste place. La concertation n'est ni une fiction participative, ni un transfert de responsabilité. Elle est un mécanisme d'éclairage de la décision publique.

I.6. La conséquence pour la phase 4 : un schéma qui devra être plus opératoire que déclaratif

L'enseignement principal de cette architecture est clair : le schéma directeur 2026-2036 ne peut pas se contenter d'énoncer des ambitions générales. Il doit traduire, de manière très concrète, les hypothèses retenues, les conséquences admises et les sujets révélés par les ateliers en orientations stratégiques, objectifs opérationnels, plans d'action et programmation pluriannuelle. La méthode retenue crée donc une obligation de précision des analyses préalables pour mettre au jour les arbitrages réels sur les fréquences, périmètres DSP, rôle des hubs, besoins EVASAN, capacités de Faa'a, articulation tourisme-transport, vulnérabilités climatiques,. afin de permettre au schéma directeur d'assurer des choix explicites.

Le rapport qui suit s'inscrit dans cette logique. Il considère la méthode non comme un préambule administratif, mais comme une clé de lecture du fond. Ce qui a été changé dans la manière de conduire la mission renseigne déjà sur ce qu'il faudra changer dans la manière de gouverner le secteur : davantage de mise en relation des impacts, une concertation mieux adossée aux données, une distinction claire entre expertise, dialogue et décision, et une recherche constante d'opérationnalité. C'est à cette condition que le futur schéma pourra passer du statut de document-cadre à celui d'instrument de gouvernement et de pilotage du transport aérien interinsulaire.

2. BILAN CRITIQUE DU SCHÉMA 2015-2025 : ACQUIS, LIMITES ET ENSEIGNEMENTS

2.1. Un schéma ambitieux pour refonder la politique de desserte interinsulaire

Le schéma directeur des déplacements durables interinsulaires 2015-2025 de la Polynésie Française avait été conçu dans une ambition large : assurer la continuité territoriale, réduire les déséquilibres entre archipels, structurer la gouvernance sectorielle et promouvoir un modèle de mobilité cohérent, accessible et durable incluant les modes de transport aérien et maritimes.

Dans son volet aérien, il reposait sur trois grandes finalités : doter le Pays des moyens d'assumer pleinement son rôle d'autorité organisatrice ; améliorer l'efficacité des transports interinsulaires ; faire du transport aérien un levier de développement économique durable. Sur le papier, l'édifice était solide. Il articulait réforme du cadre juridique – pour garantir notamment les mécanismes de mise en œuvre et le financement pérenne de délégations de services de transport (DSP) dans le cadre de la continuité territoriale – , amélioration de la régulation, montée en gamme des infrastructures, recherche d'intermodalité, adaptation des dessertes, évolution des aides à l'investissement et ouverture à certaines opportunités internationales.

Ce cadrage mérite d'être rappelé avec précision, car ce schéma directeur peut paraître avoir été parfois jugé à l'aune de ses seules insuffisances d'exécution. Or l'évaluation montre que les orientations retenues en 2015 étaient, pour une large part, pertinentes.

Elles répondaient à de vrais besoins :

- la nécessité de clarifier la répartition des compétences,
- de sortir d'une relation trop implicite avec l'opérateur historique,
- de mieux encadrer les obligations de service public,
- d'améliorer l'accès aux îles éloignées,
- de rendre le système plus lisible pour les usagers et de penser les infrastructures autrement qu'en simple accumulation de travaux ponctuels.

Le problème majeur n'a donc pas été l'absence d'intuition stratégique. Il a davantage résidé dans l'écart persistant entre l'ambition affichée et les moyens réels de mise en œuvre.

Le schéma n'avait en effet pas prévu de système structuré d'indicateurs de suivi et a dû être relu ex post au moyen d'une grille reconstruite autour de quatre dimensions – réalisation, résultat, impact et moyens. Ce point n'est pas anecdotique. Il montre que le schéma précédent souffrait d'un défaut d'instrumentation dès sa conception. Sans dispositif de mesure intégré, une politique publique peut produire une orientation impulsion, mais elle peine à se traduire par des preuves de réalisation, des courbes d'apprentissage et des ajustements traçables.

2. BILAN CRITIQUE DU SCHÉMA 2015-2025 : ACQUIS, LIMITES ET ENSEIGNEMENTS

2.2. Les acquis majeurs : cadre juridique, DSP, reprise en main publique

1 **Le premier acquis du cycle 2015-2025 est incontestablement normatif et institutionnel.**

Entre 2015 et 2021, le Pays a renforcé son cadre juridique par l'adoption de plusieurs textes structurants, au premier rang desquels la loi du pays du 25 février 2016 relative à l'organisation des transports interinsulaires. Ce corpus a permis de moderniser le régime des dessertes, de clarifier la capacité d'action du Pays comme autorité organisatrice et de préparer la mise en œuvre d'obligations de service public plus formalisées. L'évaluation insiste à juste titre sur ce point : le socle réglementaire ainsi constitué a mis fin à une situation où la politique de desserte reposait trop largement sur des pratiques héritées peu documentées, sur des arrangements implicites et sur une dépendance de fait à l'opérateur historique.

2 **Le deuxième acquis est la mise en place, à partir de 2021, d'une délégation de service public pour le transport aérien interinsulaire.**

Cette DSP, confiée à Air Tahiti pour le lot principal, couvre 32 aérodromes de désenclavement. Elle introduit un cadre contractuel explicite : fréquences minimales, plafonds tarifaires, obligations de service, mécanismes de compensation et création d'un fonds de continuité territoriale alimenté par une contribution de solidarité sur tous les billets aériens domestiques. Le schéma a ainsi contribué à transformer une péréquation interne autrefois portée par Air Tahiti en un dispositif public, plus lisible et plus assumé. Cette évolution est fondamentale. Elle signifie que la solidarité territoriale n'est plus seulement un effet secondaire du modèle économique d'une compagnie, mais un objet de politique publique financé et régulé par le Pays.

3 **Le troisième acquis réside dans la reprise en main plus générale du secteur par la puissance publique.**

L'ouverture à la concurrence sur les lignes de marché libre, réalisée concrètement avec l'arrivée d'Air Moana, et le recentrage du rôle d'Air Tahiti ont modifié en profondeur le paradigme du système. Pendant des décennies, Air Tahiti avait assuré une fonction pionnière, en ouvrant progressivement des lignes, en accompagnant la création d'aéroports et en assumant même parfois des fonctions aéroportuaires périphériques. Avec la combinaison de la crise Covid, des négociations sur la continuité territoriale et de la mise en œuvre des DSP, le Pays a progressivement repris la main sur les grands paramètres de la desserte intérieure. Le marché, quant à lui, est entré dans une phase nouvelle, marquée par la coexistence d'une concurrence sur les axes porteurs et d'un service public contractualisé sur les liaisons fragiles – îles et atolls peu peuplés et/ou éloignés.

2. BILAN CRITIQUE DU SCHÉMA 2015-2025 : ACQUIS, LIMITES ET ENSEIGNEMENTS

2.3. Un bilan contrasté en matière de trafic, de désenclavement et de concurrence

Les effets observables sur le trafic doivent être interprétés avec finesse. Entre 2019 et 2024, le trafic domestique de ou vers Tahiti a fortement progressé, de l'ordre de 20 %, tiré essentiellement par les visiteurs non résidents. Dans le même temps, le trafic cumulé entre Tahiti et les 32 îles relevant de la DSP a également progressé mais de manière beaucoup plus modeste. La DSP semble donc avoir contribué à stopper une érosion lente de certaines dessertes isolées et à redonner de la stabilité à la logique de désenclavement. Cependant, la croissance n'a pas été uniforme : quelques îles, comme Hao, Mangareva et surtout Mataiva, ont concentré une part très importante des gains, ce qui rappelle que les effets de la desserte aérienne de désenclavement restent fortement corrélés aux initiatives économiques locales.

L'ouverture à la concurrence a, quant à elle, produit un effet accélérateur efficace de développement du trafic de passagers sur les principales lignes relevant du marché libre. La baisse des tarifs, l'élargissement de l'offre, l'amélioration des disponibilités et la stimulation de la demande résidentielle ou touristique apparaissent comme des bénéfices tangibles du nouveau contexte. Mais ce résultat a aussi sa contrepartie : après des décennies de monopole, l'arrivée des nouveaux opérateurs aurait mérité une gestion plus harmonieuse afin d'éviter la fragilisation de l'ensemble des acteurs due à une concurrence destructrice sur les marges.

En ce sens, l'évaluation montre que le cycle 2015-2025 a permis une évolution réelle du modèle, mais pas encore sa stabilisation. Le système est devenu plus transparent et plus moderne dans son architecture mais il n'est pas encore pleinement sécurisé dans sa soutenabilité.



2. BILAN CRITIQUE DU SCHÉMA 2015-2025 : ACQUIS, LIMITES ET ENSEIGNEMENTS

2.4. Les limites structurelles : évolution de la gouvernance inaboutie, outils non activés, moyens insuffisants

Le point le plus sévère de l'évaluation concerne sans doute la gouvernance. Plusieurs orientations structurantes sont restées inachevées, non parce qu'elles auraient été dénuées de pertinence, mais parce que leur activation supposait un portage politique, des ressources humaines et une continuité de pilotage qui n'ont pas été réunis. L'exemple le plus emblématique est celui de l'Observatoire du transport aérien. Créé en 2020, il n'est pas devenu opérationnel.

L'instance tripartite État-Pays-Communes prévue pour coordonner l'action publique n'a jamais véritablement vu le jour. Le poste dédié au suivi des DSP n'a pas été pourvu. Les nouvelles structures imaginées par le schéma sont ainsi restées largement sur le papier.

Ce constat ne doit pas être traité comme une simple défaillance administrative. Il révèle une difficulté plus profonde : le système a su produire des textes et des contrats, mais il n'a pas suffisamment consolidé les fonctions permanentes d'animation, d'évaluation, de contrôle et de coordination. En d'autres termes, le schéma a davantage réussi sa réforme normative que sa consolidation opérationnelle.

Ce défaut a entraîné des conséquences directes. Faute d'observatoire actif, de données partagées et d'instances régulières de dialogue, la relation entre opérateurs, administrations, communes et autres politiques publiques est restée fragmentée. Faute de moyens dédiés, la DAC n'a pas pu pleinement assumer toutes les fonctions nouvelles que lui attribuait le schéma.

L'évaluation insiste également sur l'insuffisance des ressources humaines et sur l'absence d'instruments budgétaires ou fiscaux suffisamment ciblés pour soutenir certaines orientations. Là où le schéma visait de nouveaux modes de gouvernance, de nouvelles coopérations avec les communes, une meilleure intégration de l'intermodalité ou des incitations environnementales, l'appareil administratif et budgétaire n'a pas suivi.

Ce décalage constitue l'un des enseignements les plus forts pour le prochain cycle : aucune orientation, même pertinente, ne doit être inscrite sans qu'aient été explicitement prévus les moyens d'en assurer la mise en œuvre et la vie réelle.

2. BILAN CRITIQUE DU SCHÉMA 2015-2025 : ACQUIS, LIMITES ET ENSEIGNEMENTS

Forces	Faiblesses
• **Réseau dense de dessertes et d'infrastructures couvrant l'ensemble des archipels, garantissant une continuité territoriale**. • Cadre réglementaire rénové depuis 2016 et existence d'un dispositif DSP/OSP structurant. • Expérience et savoir-faire technique des équipes locales (DAC, compagnies aériennes, ...). • Dynamique récente de diversification avec l'entrée d'Air Moana, stimulant la concurrence sur les lignes principales. • Volonté politique affirmée de moderniser le secteur et de favoriser la durabilité. • Importance stratégique du secteur pour le développement économique, touristique et sanitaire.	• **Forte dépendance à un opérateur historique (Air Tahiti), limitant la flexibilité et la concurrence effective.** • Vieillissement des infrastructures aéroportuaires, souvent inadaptées aux besoins actuels, notamment d'image touristique et aux normes, • Coûts d'exploitation élevés (carburant, maintenance, contraintes logistiques, faible nombre de vols par jour sur les terrains), limitant la rentabilité des opérateurs. • Manque de données consolidées pour le pilotage (trafic, coûts, satisfaction, performance énergétique). • Gouvernance éclatée et coordination limitée entre le Pays, l'État, les communes et les opérateurs et donc entre politiques publiques. • Insuffisante culture de pilotage de l'intermodalité et de la complémentarité avec le maritime.
Opportunités	**Menaces**
• Croissance du tourisme international et régional à moyen terme, nécessitant un renforcement des capacités aériennes. • Innovation technologique (avions hybrides, biocarburants, digitalisation) offrant des gains d'efficacité énergétique. • Possibilité de mutualisation des investissements avec le maritime et les politiques de désenclavement. • Appui potentiel de bailleurs internationaux (AFD, UE, Banque mondiale) sur la transition énergétique et la connectivité insulaire. • Mise en place effective d'une gouvernance modernisée attendue par tous (Observatoire du transport aérien, cellule d'évaluation).	• Vulnérabilité du secteur aux crises exogènes (pandémies, conflits, hausses du pétrole, grèves). • Dégradation possible de la compétitivité liée à des coûts structurels élevés et à l'obsolescence des équipements. • Risque environnemental élevé peu pris en compte (montée des eaux, exposition des pistes littorales, contraintes climatiques). • Marché étroit et éclaté : équilibre économique difficile pour les liaisons à faible densité. • Risque de déséquilibre entre ouverture du marché et maintien du service public sur les lignes non rentables.

2. BILAN CRITIQUE DU SCHÉMA 2015-2025 : ACQUIS, LIMITES ET ENSEIGNEMENTS

2.5. Intermodalité, territorialisation, rôle des communes : la partie la moins accomplie du schéma

L'un des écarts les plus sensibles entre l'ambition initiale et la mise en œuvre concerne l'intermodalité et la territorialisation des politiques de mobilité. Le schéma 2015-2025 identifiait déjà la nécessité d'une meilleure articulation entre l'aérien et le maritime, ainsi qu'entre les politiques de transport, de santé, d'éducation et de développement local. Pourtant, dans les faits, cette articulation est restée très faible. Aucune stratégie intermodale structurée n'a réellement émergé. Les décisions relatives aux dessertes, aux investissements et aux usages du réseau ont continué de se prendre en silos, avec des effets visibles : ruptures de chaîne logistique, absence de correspondances pensées comme un service, redondances de dépenses et faible capacité à raisonner en mobilité globale.

La territorialisation a connu des difficultés comparables. Les communes, pourtant au plus près des besoins, sont restées sous-mobilisées. Leur connaissance fine des réalités locales, des contraintes de scolarisation, d'accès aux soins, d'activités économiques ou de vulnérabilités sociales n'a pas été intégrée à un niveau suffisant dans la construction et l'ajustement des politiques de desserte. Les intercommunalités ont parfois été identifiées comme des relais possibles, mais sans transfert réel de moyens ou de capacité d'action. Résultat : le système demeure fortement centralisé dans sa logique de programmation, tandis que les initiatives locales peinent à émerger.

Cette faiblesse n'est pas seulement un problème de gouvernance démocratique ; elle affecte directement l'efficacité des politiques de transport. Lorsqu'un schéma ignore ou sous-utilise les niveaux de proximité, il s'expose à des programmations moins fines, à des ajustements plus lents et à une moindre appropriation des décisions. Le prochain SDTAI devra donc corriger cette lacune, non par des formules générales sur la concertation, mais par la mise en place effective d'espaces, de procédures et de financements permettant une participation utile et effective des communes et des acteurs territoriaux.



2. BILAN CRITIQUE DU SCHÉMA 2015-2025 : ACQUIS, LIMITES ET ENSEIGNEMENTS

2.6. Développement économique durable : des intentions justes, des leviers imparfaitement activés

Le troisième grand volet du schéma précédent portait sur le développement économique durable. Il visait notamment à renforcer la structuration des pôles de développement, à mieux cibler les aides à l'investissement, à questionner les moyens de stockage de carburant, à ouvrir certaines perspectives internationales et à faire du transport aérien un levier du développement des archipels. Là encore, l'évaluation conduit à un jugement nuancé.

Certaines orientations étaient justes dans leur principe. Il est cohérent de considérer que l'accessibilité aérienne peut soutenir l'activité économique, le tourisme, la logistique insulaire ou l'ouverture de certaines zones. Il est également pertinent de s'interroger sur la défiscalisation, sur le rôle des carburants, sur les fonctions territoriales de certains aérodromes ou sur l'intérêt d'ouvertures internationales ciblées. Toutefois, plusieurs de ces orientations ont souffert soit d'un calibrage trop abstrait, soit d'un éloignement excessif par rapport aux leviers réels dont le Pays disposait. En matière de défiscalisation « verte », de stockage de carburant ou d'internationalisation de certaines plateformes, les intentions n'ont pas véritablement trouvé leur traduction opérationnelle.

Ce constat appelle une leçon simple : les futurs objectifs économiques du SDTAI doivent être plus étroitement adossés à des évaluations technico-économiques réalistes, à des chaînes de financement identifiées et à une clarification des compétences. À défaut, le schéma risque de reconduire une dissociation entre ambition et faisabilité.

2.7. Les facteurs de succès et d'échec : ce que le système a appris de lui-même

L'analyse transversale de l'évaluation du précédent schéma directeur permet l'identification de quelques facteurs de succès.

- **Le premier est l'adoption d'un cadre juridique moderne**, qui a permis au Pays de légitimer son rôle d'autorité organisatrice et d'instaurer les DSP.
- **Le deuxième est le portage politique de certains chantiers jugés prioritaires**, en particulier lorsqu'ils étaient clairement assumés au sommet de l'exécutif.
- **Le troisième est la capacité du Pays à contractualiser avec des opérateurs privés**, comme l'illustre les DSP aériennes ou la concession de gestion aéroportuaire pour Bora Bora, Raiatea et Rangiroa.

Enfin, on observe une évolution des mentalités institutionnelles, avec le passage progressif d'une logique d'autorisation à une logique plus structurée de régulation.

2. BILAN CRITIQUE DU SCHÉMA 2015-2025 : ACQUIS, LIMITES ET ENSEIGNEMENTS

Les facteurs d'échec sont plus nombreux, et surtout plus structurants. L'évaluation révèle une concertation initiale parfois jugée insuffisante, un pilotage stratégique transversal trop faible, une fragmentation persistante des responsabilités, l'insuffisance de moyens humains dédiés, l'absence d'instruments budgétaires ou fiscaux adaptés à certaines ambitions, les effets des alternances politiques et le caractère parfois trop abstrait ou trop ambitieux de certaines orientations manquant de critères de mesure d'exécution adaptés. Ce faisceau d'explications est précieux. Il montre que les blocages ne proviennent pas d'une cause unique, mais d'un enchaînement de fragilités : un schéma mal outillé, dans un environnement institutionnel fragmenté, porté par des ressources limitées et soumis à des priorités changeantes.

C'est précisément pour cela que le prochain cycle doit moins chercher à multiplier les objectifs qu'à renforcer les capacités de mise en œuvre. Le vrai saut qualitatif n'est pas dans la sophistication supplémentaire du discours stratégique ; il est dans l'équipement du système pour agir, ajuster et durer.

2.8. Les effets transversaux : recentralisation, culture de service public, persistance des inégalités

Au-delà des réalisations formelles, le schéma précédent a produit plusieurs effets transversaux qui méritent d'être conservés à l'esprit. D'abord, il a renforcé le rôle central du Pays dans la structuration des dessertes. Cette recentralisation n'a pas été totalement anticipée, et elle n'est pas dépourvue d'ambiguïtés : elle a amélioré la cohérence de certaines décisions, mais elle a aussi pu réduire la flexibilité locale et accroître la dépendance des communes à des programmations centralisées. Ensuite, le schéma a favorisé une certaine montée en compétences de la DAC, notamment sur le terrain juridique et contractuel. Cependant, cette progression est restée incomplète, faute de renforcement suffisant des fonctions d'analyse, de contrôle et de coordination.

Le schéma a également diffusé une culture de service public plus explicite, à travers les tarifs plafonds pour les résidents, les fréquences minimales et les mécanismes de compensation. Mais là encore, cette culture demeure inachevée tant qu'elle ne s'accompagne pas d'outils d'évaluation, de sanctions, de retour d'expérience et de pilotage par les résultats. Enfin, les inégalités territoriales persistent. Les zones les plus enclavées, notamment la majeure partie des atolls de l'est des Tuamotu, restent structurellement mal desservies ou dépendantes d'équilibres fragiles. La continuité territoriale n'a donc pas été pleinement accomplie ; elle a été mieux encadrée, ce qui n'est déjà pas négligeable, mais elle n'a pas encore trouvé sa forme stabilisée.

2. BILAN CRITIQUE DU SCHÉMA 2015-2025 : ACQUIS, LIMITES ET ENSEIGNEMENTS

2.9. Les préconisations issues de l'évaluation : une feuille de route de méthode autant que de contenu

Les recommandations qu'il est possible de formuler au terme de l'évaluation sont particulièrement éclairantes parce qu'elles portent moins sur la prolifération de nouveaux objectifs que sur la manière de rendre opérantes les orientations futures. Elles invitent d'abord à mieux embarquer les parties prenantes, notamment les communes, dans la conception et la mise en œuvre du prochain schéma. Elles exigent ensuite une véritable programmation budgétaire pluriannuelle, assortie de modalités annuelles de révision et d'une évaluation à mi-parcours. Elles recommandent de concentrer l'effort sur les instruments de pilotage, de gouvernance, de territorialisation et de priorisation, plutôt que sur l'ajout d'intentions nouvelles.

L'évaluation insiste également sur la nécessité d'adosser chaque orientation à une étude technico-économique plus rigoureuse, de renforcer la coordination intersectorielle avec la santé, l'énergie, l'environnement, l'éducation, l'agriculture ou le tourisme, de traiter pleinement les sujets d'infrastructure - au premier rang desquels Faa'a -, de ne pas s'interdire de questionner le modèle du « tout ATR », d'intégrer les effets du changement climatique pour les plateformes littorales et de renforcer les fonctions stratégiques de la DAC. Ces recommandations forment déjà, en creux, le cahier des charges du SDTAI 2026-2036.

2.10. Ce que le bilan 2015-2025 impose à la décennie 2026-2036

L'évaluation du schéma précédent ne conduit donc ni à une condamnation globale ni à une autosatisfaction trompeuse. Elle décrit un cycle de transformation inachevé. Le système a progressé dans la formalisation de l'action publique, dans la contractualisation des dessertes et dans la reconnaissance du caractère stratégique du transport aérien interinsulaire. Mais il n'a pas encore bâti les organes, les outils, les procédures et les alliances nécessaires pour gouverner durablement cette transformation.

La décennie 2026-2036 ne devra pas simplement poursuivre le mouvement ; elle devra le consolider. Cela implique de transformer des créations nominales en institutions actives, des contrats en politiques évaluées, des intentions d'intermodalité en mécanismes concrets, des diagnostics territoriaux en programmations différenciées, des ambitions environnementales en critères de décision, et des relations parfois réactives avec les opérateurs en cadres plus lisibles de coopération et de contrôle. En cela, le bilan 2015-2025 n'est pas seulement un retour sur le passé ; il est déjà une orientation pour l'avenir.

3. DIAGNOSTIC EXTERNE ET FACTEURS STRUCTURANTS À HORIZON 2036

3.1. Une gouvernance politique partagée, structurante et encore instable

Le transport aérien interinsulaire polynésien se déploie dans un cadre institutionnel à la fois très structurant et encore mouvant. La répartition des compétences entre l'État, le Pays et les communes produit une gouvernance nécessairement multi-niveaux.

- Le Pays détient l'essentiel des compétences relatives à l'organisation économique du transport inter-îles, aux licences d'exploitation, aux obligations de service public et à une part croissante de la politique aéroportuaire.
- L'État conserve les missions régaliennes liées à la sécurité, à la navigation aérienne, aux normes et à l'international. Les communes, quant à elles, sont à la fois les relais de proximité des besoins de mobilité et des acteurs déterminants pour l'acceptabilité des projets.

Cette répartition n'est pas seulement juridique. Elle produit des effets très concrets sur la capacité du système à décider vite, à mobiliser des financements, à faire dialoguer les exigences de sécurité avec les ambitions de développement et à articuler les politiques sectorielles.

Le diagnostic insiste sur un point clé : l'équilibre entre l'État et le Pays doit être travaillé avec beaucoup plus de finesse pour les sujets qui engagent simultanément des normes, des investissements, des ambitions internationales ou des financements lourds. Les enjeux liés à Faa'a, à la sécurisation des aides, aux services régaliens, à l'ouverture de certaines plateformes ou à la mobilisation possible de l'AFD dans le cadre de financements de projets d'infrastructures pour lutter contre le changement climatique en sont l'illustration.

La gouvernance des transports au sein du Pays a connu plusieurs reconfigurations de portefeuille entre 2015 et 2025. Les transports interinsulaires, les transports terrestres, les infrastructures et l'aérien international ont été répartis de manière diverse selon les périodes, avant une recentralisation progressive autour de la Présidence pour l'ensemble du transport aérien. Cette histoire administrative n'est pas anecdotique. Elle explique une partie des difficultés de coordination du cycle précédent, mais elle ouvre aussi une opportunité : si la recentralisation s'accompagne de mécanismes de coordination opérationnelle robustes, elle peut produire une gouvernance plus lisible, plus réactive et plus pérenne.

3. DIAGNOSTIC EXTERNE ET FACTEURS STRUCTURANTS À HORIZON 2036

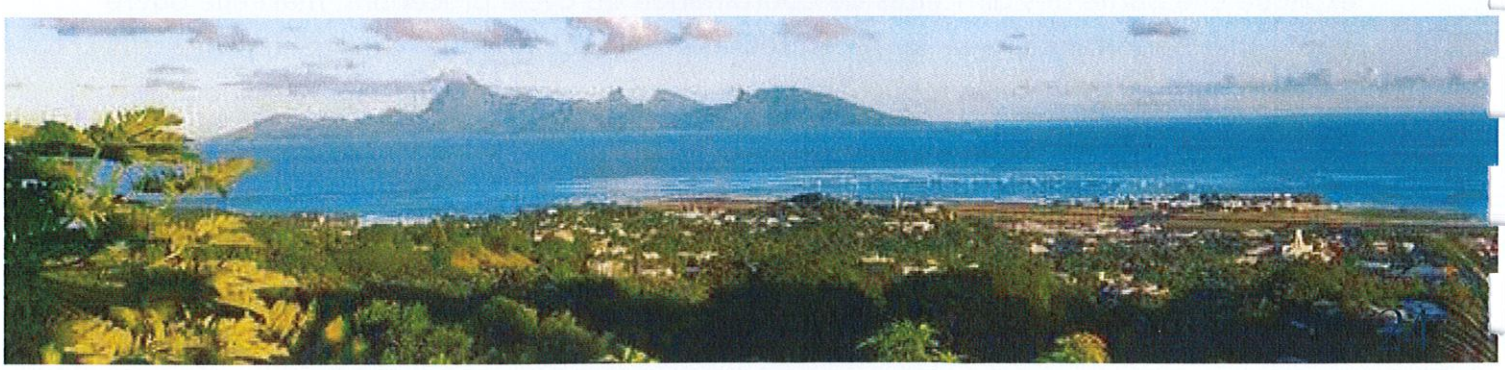
3.2. Communes, observatoires, ADE et Tahiti Tourisme : les acteurs périphériques qui ne peuvent plus rester périphériques

Le diagnostic externe est particulièrement éclairant sur la place des acteurs qui, sans être au centre de la régulation aérienne, conditionnent fortement sa pertinence. Les communes et leurs maires occupent ici une place majeure. Ils connaissent les besoins locaux, portent les demandes des populations, interviennent dans les débats sur les infrastructures et peuvent contribuer à la cohérence entre mobilités scolaires, sanitaires, économiques et de proximité. Pourtant, le manque de dialogue structuré avec le Pays et l'État demeure un grief récurrent. Les intercommunalités existent, mais leurs moyens d'action restent limités.

Le schéma des transports aériens interinsulaires 2026-2036 doit donc aller au-delà de la simple consultation symbolique des tavana et intégrer réellement leur expertise d'usage dans les mécanismes de pilotage.

L'Observatoire du transport aérien constitue un autre révélateur. Son absence de fonctionnement effectif a déjà été pointée par l'évaluation interne ; le diagnostic externe en confirme les conséquences : déficit de transparence, faiblesse des données partagées, absence d'espace pérenne de dialogue, risque de judiciarisation ou de conflictualité médiatique des désaccords entre opérateurs. À l'inverse, la relance d'un observatoire actif offrirait un support précieux pour le suivi de la ponctualité, des coûts, des performances, de la qualité de service, des émissions et des tensions d'exploitation.

L'Agence de Développement Économique et Tahiti Tourisme occupent enfin une place stratégique. L'ADE peut jouer un rôle d'interface entre les projets d'investissement et les réalités de desserte. Tahiti Tourisme, de son côté, intervient déjà dans la structuration de l'offre touristique et dans la compréhension des marchés. Leur intégration plus systématique à la gouvernance sectorielle permettrait d'éviter un défaut de cohérence entre développement touristique, capacités aéroportuaires et réseau intérieur. Le diagnostic est explicite : il ne peut y avoir de politique aérienne robuste sans alignement avec la stratégie touristique.



3.3. Le financement public : entre continuité territoriale, contraintes budgétaires et dépendance à la défiscalisation

L'un des enseignements les plus puissants du diagnostic réside dans la centralité de la question financière. Le transport aérien interinsulaire polynésien demeure structurellement dépendant de l'argent public pour maintenir les dessertes déficitaires, moderniser les plateformes et soutenir, directement ou indirectement, la compétitivité des opérateurs.

Le financement des DSP en fournit la démonstration la plus claire. En 2024, le résultat cumulé des dessertes des deux lots de DSP réalisées par Air Tahiti s'élève à -1.37 milliards de francs CFP - rémunérations du transporteur incluses - (source : Rapport annuel 2024 DSP de chaque lot). Sans ce soutien, un grand nombre de liaisons ne seraient pas économiquement viables.

Le mécanisme des DSP joue un rôle essentiel : il permet de transformer la solidarité territoriale en politique contractuelle explicite. Mais il fait aussi peser une charge durable sur les finances du Pays. Plus le coût du carburant augmente, plus la fréquentation de certaines lignes se tasse, plus les besoins de subvention peuvent croître.

L'arrivée de la concurrence sur les axes rentables a, en outre, réduit la capacité d'Air Tahiti à pratiquer sa péréquation interne historique, ce qui rend le fonds de continuité encore plus crucial. Le diagnostic montre ainsi que la question n'est plus seulement celle du montant absolu des aides, mais celle de leur soutenabilité, de leur ciblage et de leur articulation avec l'ouverture du marché.

À cette dépendance budgétaire s'ajoute la forte importance de la défiscalisation pour le financement des flottes et des infrastructures. Les dispositifs nationaux et locaux ont joué un rôle majeur dans le renouvellement des appareils et dans plusieurs opérations aéroportuaires. Cette situation présente un avantage réel : elle permet de mobiliser des capitaux autrement difficiles à réunir sur un marché insulaire. Mais elle crée aussi une vulnérabilité structurelle.

Toute réforme défavorable des dispositifs de défiscalisation pourrait affecter la capacité du secteur à investir. Aussi, le schéma directeur des transports aériens interinsulaires 2026-2036 doit donc mieux articuler ses priorités avec les instruments fiscaux et financiers disponibles, tout en réduisant autant que possible sa dépendance aux aléas externes.

3. DIAGNOSTIC EXTERNE ET FACTEURS STRUCTURANTS À HORIZON 2036

3.4. Tourisme : moteur de croissance, facteur de saturation, révélateur d'interdépendance

Le tourisme constitue le principal moteur de croissance du trafic interinsulaire. Cette dépendance est à la fois une chance et une fragilité.

- C'est une chance parce que l'augmentation des visiteurs internationaux se traduit directement par davantage de vols intérieurs et de recettes et de meilleures perspectives pour les compagnies.
- C'est une fragilité parce que la demande aérienne domestique devient fortement sensible aux fluctuations du contexte international, à la conjoncture des marchés émetteurs, aux capacités d'hébergement disponibles et à l'expérience globale offerte aux voyageurs.

Le diagnostic révèle plusieurs tendances importantes :

- D'une part, l'ouverture du marché australien ou le redéploiement de certaines liaisons internationales pourraient faire émerger de nouveaux gisements de visiteurs.
- D'autre part, le secteur hôtelier reste concentré sur un nombre limité d'îles, avec des taux d'occupation élevés en haute saison.

Cette tension entre croissance touristique, capacité hôtelière, capacité aérienne internationale et capacité aérienne domestique constitue un nœud stratégique. Un objectif élevé de fréquentation n'a de sens que si les aéroports, les compagnies, les équipements de maintenance, les hébergements et les services associés sont en mesure d'absorber la montée en charge.

Aussi, la croissance touristique ne doit pas seulement être pensée en volume. Elle doit être organisée spatialement.

Les îles déjà saturées ne peuvent absorber indéfiniment l'essentiel de la croissance. À l'inverse, certaines îles moins fréquentées peuvent devenir des relais de développement si les dessertes, les hébergements et les équipements sont mis en cohérence.

Le schéma des transports aériens interinsulaires 2026-2036 doit donc articuler plus finement la stratégie aérienne et la stratégie touristique, sous peine de transformer la croissance en saturation.

3.5. Santé publique : l'EVASAN comme contrainte permanente et comme critère d'organisation du réseau

La question sanitaire occupe une place que les schémas antérieurs n'avaient pas suffisamment assumée. Les EVASAN mobilisent une part très importante des ressources du système et reflètent une évolution lourde des besoins. Le nombre d'évacuations a fortement augmenté entre 2015 et 2024, tandis que leur coût moyen progressait lui aussi. Le vieillissement de la population, l'augmentation des pathologies chroniques, l'insuffisance de certaines offres de soins dans les archipels et les contraintes propres à l'exploitation aérienne se combinent pour accroître la pression sur le dispositif.

La rationalisation de la flotte, la fin de certains mécanismes de vols intégrant des sièges dédiés et la tension sur les moyens civils ont rendu le système plus coûteux et plus rigide. Le recours croissant aux moyens militaires, bien qu'indispensable dans certaines situations, révèle surtout l'insuffisance structurelle d'une solution civile stable et calibrée. Il faut ici mesurer le caractère profondément stratégique de la question : les EVASAN ne sont pas une activité marginale sur laquelle viendrait se greffer le reste du réseau. Elle est l'une des raisons d'être de la continuité territoriale.

Le schéma des transports aériens interinsulaires 2026-2036 doit donc traiter la santé comme une politique co-structurante. Cela implique de mieux hiérarchiser les aérodromes au regard des besoins sanitaires, d'intégrer la logistique EVASAN aux futures DSP, au moins partiellement, pour les EVASAN froides et tièdes nécessitant pas de moyens dédiés affrétés à l'inverse des EVASAN chaudes, de prévoir des capacités dédiées ou semi-flexibles, de travailler le sujet de la typologie des appareils et d'organiser un pilotage transversal entre transport et santé. La robustesse du réseau se jouera aussi sur ce terrain.

3.6. Éducation : la continuité territoriale scolaire comme fonction structurante du transport aérien

La politique éducative entretient avec le transport aérien une relation tout aussi profonde, quoique moins spectaculaire que l'EVASAN. Le maillage des établissements secondaires et post-bac sur un nombre limité d'îles impose des mobilités régulières d'élèves, financées et organisées par la puissance publique. Le diagnostic rappelle que ce transport aérien scolaire représente un coût important, largement supporté par le Pays, et qu'il conditionne l'égalité d'accès à l'éducation pour les jeunes des archipels éloignés. Le diagnostic pointe plusieurs limites : coût élevé des charters, contraintes de pistes, faiblesse de la concurrence sur certains segments, fréquence parfois insuffisante des retours des lycéens, absence de véritable articulation institutionnelle entre éducation et transport :

- Recours limité aux vols commerciaux par la DGEE faute de capacité suffisante
- Absence de passeport mobilité sur les vols domestiques pour les élèves poursuivant leurs études dans l'enseignement supérieur en Polynésie (alors que l'Etat le prend en charge pour les élève étudiant en France)

Or ces limites entraînent des conséquences sociales directes : elles affectent le lien familial, le maintien des parcours de scolarité, l'accès au post-bac et, plus largement, le rapport des familles des archipels à l'école.

Le SDTAI 2026-2036 doit donc intégrer la continuité territoriale éducative comme une fonction à part entière de la stratégie de desserte. Cela suppose non seulement une coordination plus étroite entre DAC, DGEE et État, mais aussi une capacité à relier les décisions de desserte aux choix d'implantation ou d'évolution des infrastructures scolaires. Là encore, le transport ne peut plus être pensé à côté des politiques publiques ; il doit être pensé avec elles.

3.7. Coûts d'exploitation, fournisseurs, flotte : un modèle économique sous forte contrainte industrielle

L'analyse des forces de Porter met en lumière un aspect essentiel du secteur : le poids considérable des fournisseurs et des coûts structurels dans l'économie du transport aérien polynésien. Le carburant, les pièces détachées, la maintenance spécialisée, les motoristes, les constructeurs, les redevances aéroportuaires et les contraintes d'approvisionnement propres à l'insularité exercent un pouvoir élevé sur les compagnies. Le diagnostic est très net : la Polynésie, en tant que marché éloigné et de taille modeste, dispose de peu de leviers pour inverser ce rapport de force. En revanche, les charges fiscales élevées pèsent lourdement sur le résultat net des opérateurs. Ainsi, un ajustement mal contrôlé par le Pays peut annihiler une part importante des bénéfices générés par des initiatives d'innovation ou de maîtrise budgétaire.

La question de la flotte est ici centrale. Les choix d'appareils sont fortement conditionnés par les caractéristiques des pistes, par la volonté de rationalisation des opérateurs, par les possibilités de financement et par les coûts de maintenance. Le modèle du « tout ATR » présente des avantages de standardisation, mais il montre aussi ses limites sur certains terrains, pour certaines missions et dans certaines conditions de flexibilité. Le diagnostic n'appelle pas à une remise en cause brutale de cette logique ; il invite à l'interroger. Le futur schéma devra donc aborder sans tabou la question de la combinaison de flotte, des appareils légers, des solutions mutualisées et des conséquences industrielles de chaque option.

Dans le même temps, la perspective des carburants d'aviation durables et, plus largement, de la transition énergétique, pourrait alourdir les coûts à court ou moyen terme.

Cela ne doit pas conduire à renoncer à la trajectoire environnementale ; cela impose en revanche d'intégrer plus lucidement ses implications économiques dans la planification du secteur.

3.8. Facteurs socioculturels : démographie stable, attentes différenciées, équilibre social interinsulaire

Le diagnostic socioculturel apporte plusieurs éclairages déterminants. La Polynésie n'est pas portée par une forte croissance démographique ; le trafic futur ne pourra donc pas reposer sur une mécanique naturelle d'augmentation de la population.

En revanche, les attentes sociales vis-à-vis de l'accessibilité, des tarifs, de la qualité de service, des EVASAN et de l'équilibre entre Tahiti et les archipels demeurent très fortes. Le transport aérien est un objet de perception sociale et politique autant qu'un service technique.

Cette dimension se retrouve dans la sensibilité des résidents aux prix, dans la pression des élus locaux pour maintenir les dessertes, dans l'importance accordée aux fréquences, dans les attentes autour des services publics et dans les débats sur l'équité territoriale. Le diagnostic montre ainsi que la demande ne doit pas être interprétée seulement sous l'angle du volume. Elle doit être lue aussi comme une demande de justice territoriale, de continuité de vie et de reconnaissance des besoins des archipels.

Le SDTAI 2026-2036 doit donc trouver une formulation politique crédible de cette exigence. Il ne pourra satisfaire tous les territoires selon la même intensité de service, mais il devra rendre explicites les critères de hiérarchisation et démontrer que les arbitrages reposent sur des besoins objectivés plutôt que sur des compromis opaques ou des héritages non réinterrogés.

3.9. Environnement et climat : de la vulnérabilité physique à la nécessité d'une doctrine d'adaptation

Plusieurs aérodromes littoraux sont exposés à la montée des eaux, à l'érosion côtière, à l'intrusion saline, à l'intensification des précipitations et aux phénomènes de submersion. Sur les atolls et les aéroports situés à proximité immédiate du littoral, cette réalité ne peut être reléguée au second plan.

Le Plan Climat 2030 donne un cadre d'ensemble avec un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de renforcement de la résilience territoriale. Mais le diagnostic souligne que l'aérien y demeure encore traité de manière fragmentaire. Les mesures opérationnelles ciblent davantage la route et le maritime, tandis que l'aviation reste abordée par touches : projet Faa'a bas-carbone, étude sur les SAF, diagnostics de vulnérabilité, possibilités d'alignement avec l'AFD et le SEAC-PF. Cette situation crée un paradoxe.

3. DIAGNOSTIC EXTERNE ET FACTEURS STRUCTURANTS À HORIZON 2036

L'aérien est un secteur fortement concerné à la fois par l'atténuation et par l'adaptation, mais il ne dispose pas encore d'une trajectoire sectorielle pleinement formalisée.

Le SDTAI 2026-2036 doit donc opérer un saut qualitatif en la matière. Il faut intégrer des critères climatiques dans la hiérarchisation des investissements, lier plus clairement les financements aéroportuaires à des objectifs environnementaux, organiser le suivi des émissions du secteur, développer des démonstrateurs de sobriété énergétique et inscrire la résilience physique des plateformes parmi les priorités de la programmation pluriannuelle. La question climatique n'est pas un supplément au schéma ; elle en devient l'une des conditions de soutenabilité.

3.10. Cadre juridique et réglementaire : stabiliser les règles pour sécuriser les investissements

Le diagnostic juridique confirme que le secteur a bénéficié d'une modernisation importante depuis 2016. Pour autant, la stabilité réglementaire demeure une préoccupation majeure. Les DSP, les OSP, les tarifs plafonds, les aides à la continuité territoriale, la durée des conventions, la conformité aux normes internationales et la lisibilité des soutiens État-Pays sont autant de paramètres qui influencent directement les décisions d'investissement, de flotte, de maintenance ou d'ouverture de ligne.

Un cadre trop mouvant décourage les investissements et renchérit le risque. Un cadre trop rigide peut, à l'inverse, empêcher l'adaptation du système à des besoins évolutifs. Le défi consiste donc à stabiliser les règles sans figer les outils. Cela plaide pour des conventions plus lisibles, pour des clauses de révision mieux définies plus facilement activables en cas de besoin, pour une doctrine claire sur la répartition des risques entre délégant et délégataire, et pour une coordination plus solide avec l'État sur les sujets régaliens sensibles.

Le SDTAI 2026-2036 doit intégrer ce besoin de sécurité juridique comme un levier de performance. La qualité d'un schéma ne se mesure pas seulement à la force de ses objectifs ; elle se mesure aussi à sa capacité à rendre l'investissement possible et l'action publique crédible dans la durée.



3. DIAGNOSTIC EXTERNE ET FACTEURS STRUCTURANTS À HORIZON 2036

3.II. Les cinq forces de Porter : un marché plus concurrentiel, mais toujours étroit

L'analyse des cinq forces de Porter dessine un paysage concurrentiel nuancé. La rivalité entre concurrents s'est nettement renforcée sur le marché domestique avec l'entrée d'Air Moana. Cette concurrence a fait baisser les tarifs sur les lignes relevant de la libre concurrence, augmenté l'offre et stimulé la demande. Mais elle a également fragilisé les marges des deux compagnies sur un marché limité. Le pouvoir des fournisseurs, on l'a vu, reste élevé.

La menace de nouveaux entrants existe désormais sur le papier, mais elle demeure contenue par les barrières financières, réglementaires et industrielles. Les produits de substitution sont faibles à modérés, sauf sur quelques axes spécifiques comme Tahiti-Moorea ou certaines configurations maritimes.

Le pouvoir des clients est modéré : les touristes peuvent arbitrer davantage grâce à la concurrence, les résidents disposent d'un pouvoir indirect via la pression publique, et les pouvoirs publics eux-mêmes jouent un rôle structurant comme financeurs et acheteurs.

L'intérêt de cette analyse n'est pas seulement de qualifier la concurrence. Elle met en évidence le besoin de tenir ensemble trois objectifs :

- conserver les bénéfices de l'ouverture du marché,
- éviter une guerre des prix insoutenable
- et préserver la capacité du système à financer les dessertes de service public.

Il en résulte une exigence de régulation fine. Le marché domestique polynésien n'est ni un monopole intégral ni un espace de concurrence pure. Il est un secteur hybride, où la puissance publique doit jouer un rôle de cadrage plus élaboré.

3. DIAGNOSTIC EXTERNE ET FACTEURS STRUCTURANTS À HORIZON 2036

3.12. SWOT, grands enjeux et axes d'action : vers une doctrine intégrée

La matrice SWOT condense l'état du secteur de manière synthétique.

- Côté forces, la Polynésie dispose d'un réseau dense, d'un cadre réglementaire rénové, d'un dispositif DSP structurant, de compétences locales réelles, d'une volonté politique de modernisation et d'une importance stratégique du secteur pour le développement, le tourisme et la santé.
- Côté faiblesses, elle reste confrontée à une dépendance à quelques acteurs, à des coûts élevés, à des infrastructures vieillissantes, à une gouvernance éclatée, à une culture incomplète de la donnée et à une faible maturité de l'intermodalité. Les opportunités existent : croissance touristique, innovations technologiques, financements de transition, gouvernance modernisée, coordination renforcée. Les menaces sont tout aussi fortes : crises exogènes, obsolescence des équipements, vulnérabilité climatique, étroitesse du marché, déséquilibre entre ouverture à la concurrence et maintien du service public.

Les grands enjeux qui en découlent sont cohérents avec les objectifs validés en avril 2026 : renforcer la continuité territoriale et le désenclavement, moderniser les infrastructures, engager la transition énergétique, améliorer le modèle économique des DSP, stabiliser l'articulation entre concurrence et cohésion territoriale, renforcer la gouvernance sectorielle et l'intermodalité.

Les axes d'action proposés – gouvernance intégrée, révision du modèle contractuel, modernisation des infrastructures, promotion d'une offre compétitive et durable, développement de l'intermodalité – convergent avec l'ensemble des autres travaux. Cette convergence est un signal positif. Elle signifie que les différentes pièces de la mission aboutissent, par des voies différentes, à un socle stratégique commun.



4. OFFRE, DEMANDE ET POTENTIEL DE CROISSANCE À HORIZON 2036

4.1. Une prospective fondée sur la quantification des déterminants du trafic

L'analyse de l'offre, de la demande et du potentiel de croissance constitue le cœur quantifié de la démarche préparatoire aux ateliers. Son intérêt principal réside dans la tentative d'articuler, de manière rigoureuse, les enseignements du bilan 2015-2025 et les facteurs d'impact issus du diagnostic externe afin de produire des trajectoires crédibles d'activité à horizon 2036. Le travail procède avec prudence : il ne prétend pas prédire l'avenir avec certitude, mais construire des combinaisons cohérentes d'hypothèses permettant d'éclairer l'action publique.

L'originalité de l'exercice tient à la façon dont les composantes du PESTEL doivent être converties en variables opérationnelles.

Les politiques publiques sectorielles deviennent :

- des objectifs de trafic touristique, des périmètres de DSP ou des niveaux de financement ;
- la soutenabilité économique des dessertes se traduit en taux de remplissage, en coûts par siège-kilomètre ou en montants de compensation ;
- la démographie et la répartition spatiale de la population sont projetées ;
- les besoins sanitaires, les mobilités éducatives, la digitalisation, l'innovation des opérateurs, la vulnérabilité climatique des aérodromes ou l'évolution du cadre réglementaire sont autant de facteurs requalifiés en hypothèses de gestion et de trafic.

Ce travail de transposition ne conduit donc pas à une projection strictement statistique, mais aboutit à un raisonnement systémique.

La structure des scénarios étudiés fait apparaître trois futurs contrastés : un scénario tendanciel dit « fil de l'eau », un scénario volontariste et un scénario de choc ou de rupture défavorable. Ce triptyque permet de baliser un espace d'action publique. Le scénario tendanciel mesure ce qui se produirait sans inflexion majeure. Le scénario volontariste explore les effets d'une politique de croissance assumée et stimulée grâce à des financements ad-hoc renforcés. Le scénario défavorable met en lumière la vulnérabilité du système en cas de crise externe ou de contraction durable de ses ressources, comme cela a déjà été observé au début des années 2010. Ce cadre donne à la décision publique des repères d'amplitude plutôt qu'une fausse certitude de précision.

4. OFFRE, DEMANDE ET POTENTIEL DE CROISSANCE À HORIZON 2036

4.2. Le scénario de base : une croissance réelle, mais mesurée et inégalement répartie

Dans le scénario fil de l'eau, l'horizon 2036 se caractérise par une croissance modérée mais continue du trafic domestique. La modélisation retient trois variables explicatives pour le trafic domestique de l'aéroport de Tahiti, hors liaison Tahiti-Moorea : la population de la Polynésie française, le nombre de visiteurs internationaux non résidents et le nombre de compagnies régulières opérant sur le réseau domestique. Le choix d'isoler Tahiti-Moorea est méthodologiquement justifié, car le trafic de passagers a connu sur cette ligne une évolution singulière avec la diminution progressive entre 2006 et 2013 de l'offre consécutive à l'accident d'un avion d'Air Moorea en août 2007.

Les hypothèses centrales du scénario de base sont prudentes.

- La population devrait progresser très faiblement, de l'ordre de 0,1 % par an – valeur observée depuis 2021 – , jusqu'en 2036.
- Le nombre d'opérateurs réguliers devrait rester fixé à deux, avec le maintien d'Air Tahiti et d'Air Moana.
- Le nombre de visiteurs, quant à lui, progresserait de 282 000 en 2025 à 355 000 en 2036.

Dans ce cadre, le trafic domestique total de l'aéroport de Tahiti atteindrait environ 1,01 million de passagers en 2030, puis 1,09 million en 2036, contre 0,94 million en 2025. La croissance serait donc réelle, mais elle ne relèverait pas d'une rupture ; elle prolongerait surtout la dynamique des axes les plus attractifs.

Cette croissance serait très inégalement distribuée. Les lignes vers les Marquises, renforcées par l'effet de concurrence, ainsi que les dessertes des îles à fort potentiel touristique comme Bora Bora, certains atolls des Tuamotu et Maupiti, bénéficieraient davantage de la hausse générale.

À l'inverse, les aéroports du réseau relevant de la DSP des 32 îles n'afficherait qu'une progression contenue, de 0,10 million de passagers en 2025 à 0,12 million en 2036 (trafic des lignes Tubuai-Raivavae, Rurutu-Rimatara et Rangiroa-Mataiva ne relevant pas du trafic des DSP inclus). L'un des rares points singuliers dans cet ensemble serait Mataiva, où le développement touristique observé au cours de ces dernières années devrait se poursuivre.

Ce contraste est capital : il signifie que, même dans un contexte favorable, la croissance spontanée ne réduit pas mécaniquement les inégalités territoriales ; elle tend au contraire à valoriser d'abord les segments déjà les plus dynamiques sur les îles et atolls où l'activité économique et/ou touristique est plus développée.

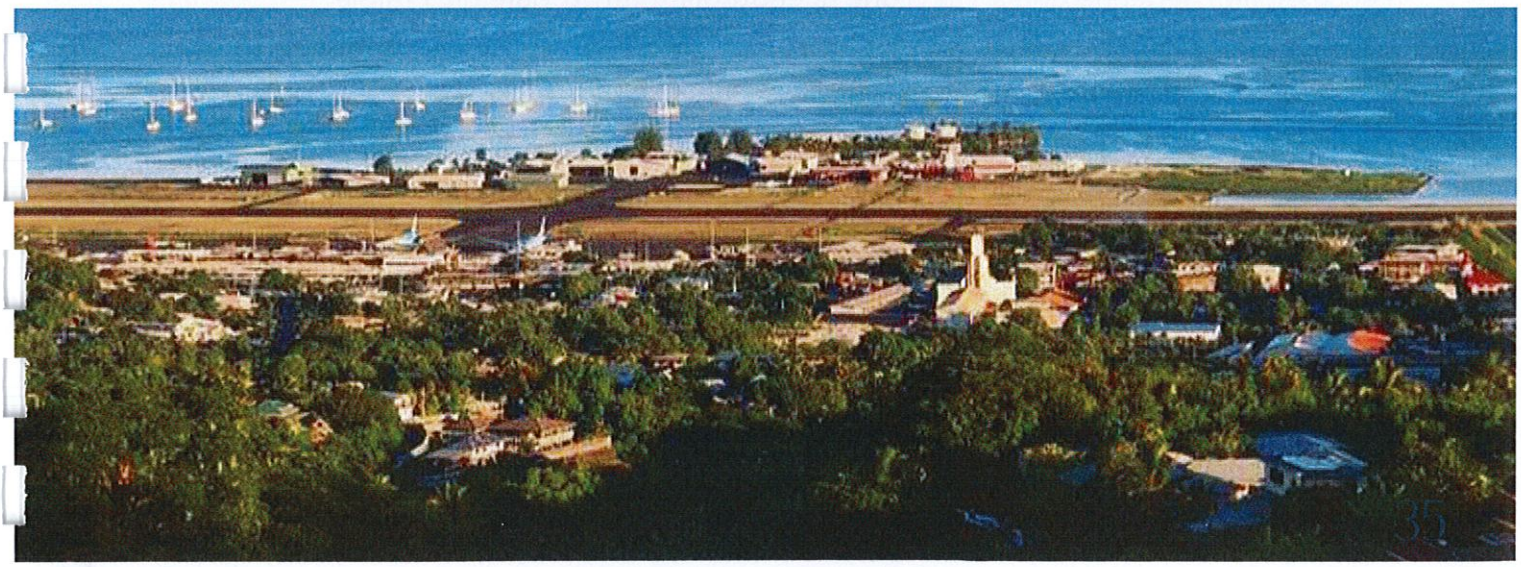
4. OFFRE, DEMANDE ET POTENTIEL DE CROISSANCE À HORIZON 2036

4.3. Un réseau structuré autour de Tahiti, de quelques pôles touristiques et d'un vaste arrière-pays de service public

L'analyse du scénario de base confirme que le système aérien interinsulaire polynésien demeure fortement organisé autour de Tahiti, qui concentre l'essentiel des correspondances, des flux de visiteurs, des services publics et des fonctions logistiques. Autour de ce noyau se distinguent douze aéroports relevant du marché libre relativement dynamiques, puis un ensemble beaucoup plus large d'aéroports à faible trafic relevant principalement de la logique de désenclavement. Cette structure n'est pas nouvelle, mais la modélisation montre qu'elle persiste à horizon 2036 et qu'elle conditionne encore les possibilités d'évolution du réseau.

Le trafic cumulé entre les aéroports relevant du marché libre hors Tahiti progresserait ainsi de 0,20 million de passagers en 2025 à 0,24 million en 2036. Là encore, le développement resterait largement concentré sur le réseau des Îles Sous-le-Vent et sur quelques destinations disposant déjà d'un potentiel touristique affirmé. Raiatea continuerait notamment de jouer un rôle central dans les circulations inter-îles du marché libre. En parallèle, le trafic de fret domestique de Tahiti ne connaîtrait qu'une croissance modérée, passant de l'ordre de 2 000 tonnes en 2025 à environ 2 300 tonnes en 2036. Cette progression mesurée rappelle que le fret aérien, tout en restant essentiel pour certains produits frais et certaines liaisons, n'est pas aujourd'hui le principal moteur économique du système.

La situation des Marquises mérite une attention particulière. Les lignes relevant de la DSP Marquises resteraient proches de 10 000 passagers annuels, la concurrence de la navette maritime armée par la CODIM limitant une partie du potentiel aérien local, notamment lorsque le bateau permet de rejoindre directement les villages desservis – Taioha'e sur l'île de Nuku-Hiva en particulier. Les ratios trafic/population y demeurent inférieurs à ceux observés dans plusieurs îles des Tuamotu-Gambier, où le tourisme ou certaines fonctions spécifiques stimulent davantage l'activité.



4.4. Les variantes de desserte DSP : un champ d'arbitrage entre qualité de service, coûts et acceptabilité territoriale

L'analyse des variantes du scénario de base constitue un levier utile pour la décision publique. Elle montre que, sur le périmètre DSP des 32 îles, l'évolution du trafic d'ici 2036 restera globalement modérée dans tous les cas, sauf exceptions ponctuelles.

Dès lors, le véritable enjeu n'est pas tant celui d'une explosion de la demande que celui du compromis à rechercher entre le niveau de subvention, la qualité du service rendu, la fréquence effective des dessertes, le nombre de terrains opérés, les ruptures de charge et le temps total de déplacement supporté par les usagers.

Six grandes variantes sont étudiées autour du scénario de référence :

1. Le maintien de la desserte fil de l'eau ;
2. Une optimisation du réseau visant à améliorer la rentabilité ;
3. Une desserte resserrée sur une seule île ou un seul atoll par commune ;
4. Un scénario assurant au moins une fréquence hebdomadaire ;
5. Un schéma reposant sur des opérations en Twin Otter avec mini-hubs ;
6. Une option intermodale combinant avion et bateau avec mini-hubs.

L'intérêt de cette comparaison n'est pas seulement financier. Elle met à nu la structure des arbitrages politiques.

Aucun scénario n'apparaît pleinement satisfaisant. Lorsque l'on augmente la fréquence minimale de desserte, en particulier dans les Tuamotu de l'Est, le coût de subvention s'élève rapidement. Lorsque l'on réduit le périmètre ou que l'on concentre la desserte, on améliore certains ratios économiques, mais au prix d'une dégradation de l'accessibilité aérienne directe et d'une acceptabilité territoriale plus faible.

Les scénarios de mini-hubs, qu'ils reposent sur le Twin Otter ou sur l'intermodalité maritime, peuvent réduire certaines dépenses ou offrir des architectures innovantes, mais ils allongent considérablement les temps de voyage, introduisent des ruptures de charge associés à des temps de correspondance potentiellement longs et supposent une très grande fiabilité des moyens basés localement.

Ainsi, un système potentiellement séduisant techniquement sur le papier peut devenir, en pratique, fragile ou socialement difficile à accepter s'il multiplie les correspondances et accroît l'incertitude de déplacement.

4. OFFRE, DEMANDE ET POTENTIEL DE CROISSANCE À HORIZON 2036

4.5. Les enseignements territoriaux des variantes : Australes, Tuamotu Nord, Tuamotu Est

L'analyse différenciée par réseau fait apparaître des enseignements particulièrement utiles.

- Aux Australes, la limitation effective à deux fréquences hebdomadaires par île relevant de la DSP 32 îles (Raivavae et Rimatara) semble globalement cohérente au regard du trafic observé et de sa saisonnalité. Il ne s'agit pas de nier l'importance du service, mais de reconnaître qu'au-delà d'un certain seuil, la hausse des fréquences n'apporterait pas forcément un gain proportionné en utilité collective.

- Dans les Tuamotu du Nord, la question d'Apataki reste singulière et peu résolue : certains scénarios alternatifs, notamment ceux recourant au Twin Otter, n'apportent pas de valeur ajoutée décisive.

- Dans les Tuamotu Est, en revanche, la qualité réelle de la desserte dépend très directement du niveau de subvention que le Pays est prêt à consentir.

Ce dernier point est central. Les Tuamotu Est concentrent les dilemmes du système : faibles densités de population, éloignement, coût élevé de l'exploitation, vulnérabilité logistique, besoins sanitaires récurrents et sensibilité politique très forte à la moindre dégradation de fréquence.

Toute stratégie de rationalisation doit donc être examinée avec une prudence particulière dans cette zone. Aussi, il faudra arbitrer entre fréquences hebdomadaires minimales, nombre d'aéroports desservis, temps total de déplacement acceptable et moyens financiers disponibles, tout en explorant la possibilité de cofinancements ou de synergies avec les directions de la santé et de l'éducation ainsi que, potentiellement, du tourisme.

Cette manière de poser le problème contribue à sortir du faux débat entre statu quo et abandon. Il ne s'agit ni de sanctuariser sans examen chaque configuration existante, ni de considérer que toute contrainte budgétaire justifie une réduction uniforme du service. Il s'agit au contraire de construire une doctrine de desserte par type de territoire, par fonction du déplacement et par niveau de vulnérabilité.

4. OFFRE, DEMANDE ET POTENTIEL DE CROISSANCE À HORIZON 2036

4.6. Le scénario volontariste : les conditions d'un changement d'échelle

Le scénario volontariste repose sur une hypothèse de transformation plus franche du système, articulée autour d'un objectif ambitieux de 450 000 visiteurs à horizon 2036.

Ces chiffres clés donnent immédiatement la mesure du changement : 1,21 million de passagers interinsulaires de ou vers Tahiti, une population totale de 0,29 million d'habitants - légèrement supérieure à celle du scénario fil de l'eau grâce à un nombre accru d'emplois dans le secteur touristique - avec une répartition un peu moins polarisée, et un trafic sur le réseau DSP « 32 îles » pouvant atteindre environ 0,13 million de passagers, avec l'idée d'une desserte d'au moins 2 fois par semaine sur tous les terrains concernés (1,5 seulement vers les atolls des Tuamotu Est, hors Makemo et Hao).

Mais ce scénario ne se réduit pas à une hausse des volumes. Il suppose une modification simultanée de plusieurs paramètres :

- conditions politico-économiques mondiales favorables,
- politique touristique résolue,
- investissements diversifiés dans la flotte,
- augmentation des financements publics,
- rénovation et mise aux normes écologiques des plateformes,
- évolution des OSP,
- amélioration de la répartition de la population entre pôles,
- développement de la télémédecine et de la télé scolarité,
- pressions environnementales mieux intégrées et possibles gains de productivité.

Autrement dit, la croissance forte n'est pas traitée comme un simple prolongement de la tendance : elle est pensée comme le produit d'une stratégie publique cohérente, soutenue et financée.

L'un des résultats les plus parlants de ce scénario concerne la ventilation des visiteurs additionnels. À partir d'un surplus de 95 000 visiteurs par rapport au fil de l'eau, l'analyse estime un trafic interinsulaire additionnel proche de 74 000 passagers, concentré d'abord sur Bora Bora, Raiatea, Huahine, Rangiroa, Maupiti et, à la marge, quelques autres destinations.

Les besoins opérationnels qui en découlent sont considérables avec plus de 700 rotations supplémentaires en 2036, une pression accrue sur les créneaux, sur les capacités de stationnement et sur la maintenance, ainsi qu'un effet de saturation potentielle des principales plateformes.

4. OFFRE, DEMANDE ET POTENTIEL DE CROISSANCE À HORIZON 2036

4.7. Faa'a, Bora Bora, Raiatea, Rangiroa : les plateformes pivots d'un scénario de croissance forte

Dans le scénario volontariste, la question des infrastructures change de nature. Il ne s'agit plus seulement d'entretenir ou de mettre aux normes ; il s'agit de porter le système aéroportuaire pour accompagner la croissance rapide de la demande stimulée par les politiques publiques.

- **L'aéroport de Tahiti-Faa'a apparaît comme le premier verrou.**

Atteindre des niveaux de trafic très supérieurs suppose des investissements structurants sur le terminal passagers, sur la zone de stationnement avion afin de pouvoir augmenter la capacité d'accueil simultané de 3 avions de catégorie C1 (ATR 72 ou équivalent) et d'un avion de catégorie E (avion long-courrier bicouloir) au-delà du niveau actuel, sur les interfaces ville-aéroport et sur une gestion plus régulée de l'activité domestique et surtout internationale (facilitation d'horaires). Une telle perspective renvoie à des choix structurants qui dépassent le simple cadre technique : elle implique une stratégie d'aménagement, de financement et de gouvernance.

- **Bora Bora, Raiatea et, dans une moindre mesure, Rangiroa apparaissent comme les autres plateformes critiques.**

Leur modernisation n'est pas seulement une question de confort ou d'image. Elle conditionne l'absorption des pointes saisonnières, la possibilité d'opérer simultanément pour plusieurs transporteurs, l'amélioration des interfaces au sol et, plus largement, la crédibilité du modèle touristique polynésien. À Bora Bora et à Raiatea en particulier, le scénario de croissance forte exigerait un saut de capacité visible, tant du côté de l'aire de trafic que du terminal de passagers et de ses équipements. Sans cela, les ambitions touristiques se heurteraient rapidement à une contrainte physique.

Ce scénario met également en évidence une réalité économique importante : même avec un volume accru d'activité, rien ne garantit une baisse des tarifs. Les économies d'échelle potentielles sur les frais fixes des compagnies pourraient être compensées par la hausse des charges salariales, des coûts de carburant, des besoins de financement de flotte et des amortissements liés aux investissements aéroportuaires.

En d'autres termes, la croissance ne produit pas automatiquement de l'accessibilité tarifaire ; elle doit être gouvernée pour éviter que ses gains soient intégralement absorbés par la structure de coûts.

4. OFFRE, DEMANDE ET POTENTIEL DE CROISSANCE À HORIZON 2036

4.8. Le scénario de choc ou de rupture défavorable : penser la résilience plutôt que l'optimisme

À l'autre extrémité du spectre, le scénario de choc ou de rupture défavorable rappelle qu'un système aussi dépendant du tourisme international, du coût de l'énergie et de la stabilité économique ne peut se gouverner sérieusement sans doctrine de résilience. Les hypothèses retenues sont sévères : retour à 170 000 visiteurs à horizon 2036 – comme cela a été observé au début des année 2010 – , baisse de la population vers 270 000 habitants, disparition d'un opérateur régulier, réduction des financements, allongement des conventions DSP sans amélioration du service, hausse des coûts par siège et dégradation des OSP.

Les conséquences sont immédiates. Le trafic domestique de Tahiti tomberait autour de 0,66 million de passagers en 2036, soit une perte d'environ 0,43 million de passagers par rapport au scénario de base. Le système se retrouverait à répartir ses frais fixes sur un volume moindre, aggravant mécaniquement les coûts unitaires et la pression sur les comptes d'exploitation. Les charges aéroportuaires, elles, ne pourraient guère diminuer à due proportion, ce qui renforcerait encore la fragilité des opérateurs. Dans cette perspective, la disparition d'un acteur ne constituerait pas une hypothèse marginale, mais un risque crédible voire probable.

La force de ce scénario est de montrer que la continuité territoriale n'est pas seulement un enjeu d'équité ; c'est aussi une question de sécurité systémique. Lorsque le marché se contracte, la tentation est grande de réduire rapidement l'offre ou de laisser jouer la seule logique économique. Or une telle réaction provoquerait une rupture disproportionnée pour les archipels les plus dépendants.

D'où l'intérêt des pistes évoquées, comme la mise en place de mécanismes prévus à l'avance pour éviter la défaillance opérationnelle des dessertes essentielles et garantir un pilotage dynamique du transport aérien interinsulaire en réaction aux crises géopolitiques, économiques, sanitaires, etc.



4. OFFRE, DEMANDE ET POTENTIEL DE CROISSANCE À HORIZON 2036

4.9. Géographie, population et économie : les données de fond d'un réseau éclaté

Les réalités géographiques de Polynésie française – 118 îles et atolls, 76 terres habitées, une zone économique exclusive de plusieurs millions de kilomètres carrés et à peine quelques milliers de kilomètres carrés de terres émergées - produit un effet structurel sur le transport aérien : elle impose l'existence d'un réseau étendu, supporté par de nombreux petits aérodromes, et elle accroît fortement le coût marginal de la desserte des archipels éloignés.

La démographie confirme une concentration massive à Tahiti.
Environ 69 % de la population y réside, et près de 90 % des habitants vivent à moins de 350 kilomètres de l'île principale. La population totale stagne autour de 280 000 habitants depuis la fin des années 2010 et son vieillissement tend à s'accentuer.

Aucune île des Marquises, des Australes ou des Tuamotu-Gambier ne dépasse significativement le seuil 3000 habitants en 2025, même si certains pôles secondaires comme Rangiroa, Nuku-Hiva, Hiva-Oa, Hao, Tubuaï ou Rurutu jouent un rôle régional important.

Cette réalité démographique a une implication décisive : la croissance future du trafic domestique ne viendra pas d'abord de la population, mais des flux touristiques et des besoins de service public (santé, éducation, etc.).

L'économie des îles hors Tahiti repose sur un faisceau d'activités à la fois essentielles et fragiles :

- perliculture,
- pêche,
- cultures vivrières ou transformées,
- élevage,
- artisanat,
- tourisme – îles du Vent et Iles sous le Vent principalement –
- et quelques services locaux.

Là encore, l'hétérogénéité est forte. Les îles les plus matures touristiquement concentrent l'essentiel des capacités d'hébergement marchand. Le reste du territoire dépend d'économies plus fines, plus intermittentes, plus fortement tributaires de l'accessibilité aérienne ou maritime.

Le transport devient alors une condition de possibilité du développement plutôt qu'un secteur venant simplement l'accompagner.

4. OFFRE, DEMANDE ET POTENTIEL DE CROISSANCE À HORIZON 2036

4.10. Santé, éducation, fret : la demande non marchande comme fondement du service aérien

La demande de transport aérien interinsulaire ne se réduit pas au couple visiteurs-résidents. Les flux d'élèves, d'enseignants, de malades, de soignants, d'agents publics, de produits frais et d'usagers des services essentiels composent une demande non marchande, ou partiellement marchande, qui structure profondément le réseau. En matière d'éducation, l'existence d'écoles primaires sur chaque île contraste avec la concentration des collèges, lycées et structures spécialisées sur un nombre plus réduit de sites, ce qui oblige à organiser des mobilités régulières d'élèves internes et ce, plusieurs fois par an. En matière de santé, la répartition des hôpitaux, centres médicaux, dispensaires et postes de secours expose une forte sensibilité du système aux EVASAN.

L'ordre de grandeur est éloquent : environ 1 800 élèves internes, plus de 39 000 évacuations sanitaires annuelles (source : CPS), dont une partie sur vols dédiés, et des besoins d'accès aux services publics. Ces flux imposent une doctrine de desserte qui ne saurait être dictée uniquement par les résultats de fréquentation et la robustesse économique de chaque ligne. Ils justifient au contraire une approche fonctionnelle des infrastructures et des fréquences, dans laquelle le besoin social, sanitaire ou éducatif est reconnu comme une composante centrale de la demande.

Le fret aérien, bien que de volume limité à l'échelle agrégée, remplit quant à lui un rôle critique pour certaines productions et pour l'approvisionnement rapide de plusieurs territoires. Sa prise en compte dans la stratégie future pourrait être plus explicite. Il ne génère pas nécessairement des recettes suffisantes pour devenir le moteur principal du système, mais il peut rendre viables certaines activités insulaires et pourrait mériter d'être intégré aux arbitrages de desserte et d'infrastructure.

4.11. Trois gestionnaires, sept compagnies, une architecture opérationnelle sous tension

L'analyse de l'offre interinsulaire fait ressortir une autre réalité structurante : la fragmentation de la chaîne opérationnelle. Le contrôle aérien est géré par le SEAC (Etat) et trois gestionnaires se partagent les aéroports – ADT pour Tahiti, Fenua Airports pour Bora Bora, Raiatea et Rangiroa, la DAC-PF pour l'essentiel du réseau restant – . Les rôles de supervision de l'État et du Pays demeurent imbriqués : la tutelle technique est gérée par le SEAC et la tutelle économique par la DAC qui met en œuvre la politique publique.

Sept compagnies sont titulaires d'une licence locale, mais la réalité du marché est beaucoup plus concentrée. Air Tahiti et Air Moana assurent les vols domestiques réguliers ; les autres opérateurs interviennent surtout dans le cadre d'opérations charter, d'EVASAN, de vols privés ou de niches particulières.

4. OFFRE, DEMANDE ET POTENTIEL DE CROISSANCE À HORIZON 2036

Cette concentration explique à la fois la solidité relative du réseau principal et sa fragilité systémique : l'indisponibilité d'un appareil, une tension sociale, un problème de maintenance ou logistique, ou encore une difficulté financière chez l'un ou l'autre acteur a des effets immédiats à l'échelle du territoire.

Le futur schéma devra donc tenir ensemble deux nécessités. La première est de préserver un niveau suffisant de concurrence pour contenir les tarifs et améliorer l'offre sur les axes structurants. La seconde est de ne pas ignorer que le système repose sur un socle industriel étroit, où la maintenance, les compétences, le renouvellement de flotte et la disponibilité des infrastructures sont des enjeux au moins aussi importants que la seule structuration des lignes.

4.12. Ce que les prévisions d'activité à l'horizon 2036 impose au futur schéma

La Polynésie française dispose d'un potentiel de croissance réel, mais ce potentiel n'a de sens que s'il est mis en forme par une politique aérienne capable de distinguer ses finalités. Le système doit accompagner le tourisme sans lui être intégralement subordonné ; il doit garantir les dessertes de service public sans entretenir l'illusion d'une neutralité budgétaire ; il doit investir dans les grandes plateformes sans oublier le maintien en conditions opérationnels des petits aérodromes dont la fonction vitale ; il doit encourager l'innovation et la productivité sans dégrader la qualité concrète du service rendu aux archipels les plus vulnérables.

Les variantes de DSP révèlent les choix implicites de la continuité territoriale. Le scénario volontariste montre l'ampleur des investissements à consentir si le territoire veut réellement changer d'échelle. Le scénario défavorable - dont les niveaux de trafic correspondent aux valeurs observées au début des années 2010 - rappelle que la résilience doit être pensée en amont.



5. TRADUCTION STRATÉGIQUE ET CO-CONSTRUCTION DES ORIENTATIONS AU PRINTEMPS 2026

5.1. Des ateliers de février aux arbitrages du mois d'avril

La séance plénière introductive réalisée le 8 avril 2026 marque un moment de bascule dans la préparation du futur schéma. Après la phase d'analyse et après une première série d'ateliers menée en février, le travail est entré dans un registre plus explicitement stratégique. Les enseignements tirés des premiers échanges ont alors été convertis en points d'arbitrage politique, puis en propositions d'objectifs stratégiques servant à faire apparaître les nœuds réels de la décision.

Les arbitrages exposés ont porté sur des sujets particulièrement structurants : le choix de Nuku-Hiva comme second aéroport international dans le Fenua, la stratégie de la desserte aérienne internationale en monocouloir, le niveau de tourisme visé à horizon 2036, le périmètre des DSP, l'inclusion des EVASAN ne nécessitant pas le déploiement de moyens dédiés (EVASAN « froides » et « tièdes ») dans ce périmètre, les fréquences minimales de desserte des îles, ainsi que les grandes options d'infrastructure domestique. Il s'agit donc d'ajustements fondamentaux. Les arbitrages présentés renvoient au cœur même du modèle territorial que le schéma futur entend promouvoir. D'une certaine façon, une vision a été posée. Elle a été déclinée et validée selon les 5 objectifs stratégiques présentés ci-après.
C'est sur cette base que les acteurs de l'écosystème aérien, mais aussi les communes et les différentes directions du Pays se sont retrouvées pour 2 semaines d'ateliers du 13 au 24 avril, dont l'objectif était de s'accorder sur la déclinaison opérationnelle en actions de ces fameux objectifs stratégiques.



5. TRADUCTION STRATÉGIQUE ET CO-CONSTRUCTION DES ORIENTATIONS AU PRINTEMPS 2026

5.2. Cinq objectifs stratégiques validés pour structurer la décennie

Le travail d'avril 2026 aboutit à la validation de cinq objectifs stratégiques :

- **Le premier vise à adapter durablement les infrastructures** pour accompagner la croissance de l'activité économique et touristique des îles et atolls, dans le respect de l'environnement et de l'adaptation au changement climatique.

- **Le deuxième consiste à repenser les DSP** au bénéfice non seulement des résidents, mais aussi des administrations, en particulier de la santé et de l'éducation, ainsi que des acteurs économiques privés, notamment touristiques.

- **Le troisième cherche à faire émerger un pôle d'excellence aéronautique** couvrant l'ensemble de l'écosystème interinsulaire, dans le cadre de partenariats public-privé.

- **Le quatrième porte sur la mise en œuvre d'une gouvernance** garantissant un accès partagé à l'information et un pilotage dynamique et agile du secteur par le Pays.

- **Le cinquième, enfin, concerne l'adaptation des infrastructures aéroportuaires de Nuku-Hiva** à l'accueil de vols réguliers internationaux.

Pris ensemble, ces cinq objectifs dessinent une architecture stratégique permettant de :

- Relier plus explicitement la politique aérienne de désenclavement aux besoins non marchands de santé et d'éducation mais aussi aux stratégies de développement tourstique.
- Placer les infrastructures et la gouvernance au même niveau de priorité, ce qui évite de réduire le schéma à un programme de travaux.
- Garantir la soutenabilité du système au moyen d'une base de compétences, de maintenance, de mutualisation et de professionnalisation locale.
- Intégrer frontalement la contrainte environnementale et climatique dans tous les aspects du transport aérien.

Les analyses antérieures identifiaient déjà ces enjeux ; la plénière d'avril et les arbitrages leur donne une forme stratégique plus resserrée et plus directement actionnable.

5. TRADUCTION STRATÉGIQUE ET CO-CONSTRUCTION DES ORIENTATIONS AU PRINTEMPS 2026

Objectif stratégique 1

Adapter durablement les infrastructures pour accompagner les croissances économiques et touristiques des iles et atolls dans le respect de l'environnement et de l'adaptation du changement climatique

Nombre d'actions : 37

Budget estimatif sur 10 ans en date du 30 juin 2026

Jours Hommes : 1432 JH soit 71,6 M FCFP (sur une base de 50 000 FCFP/jour)
Fonctionnement hors RH : 654,85 M FCFP
Investissements : 6,234 Md FCFP (hors PPI)

Le premier objectif stratégique de ce schéma est conforme à la principale préoccupation issue des diagnostics, à savoir **l'impérieuse nécessité de mettre à niveau les infrastructures aéroportuaires du Pays et d'intégrer dans cette mise à niveau les enjeux d'atténuation et d'adaptation au changement climatique**.

Cela se traduit par un ensemble d'objectifs opérationnels très précis. Le plus structurant concerne **l'aéroport de Faa'a.** Il s'agit de **porter la capacité annuelle de l'aéroport à 2,5 millions de passagers en 2036** – trafic domestique et international cumulés – , avec une capacité d'accueil simultané sensiblement renforcée pour les appareils long-courriers et régionaux, y compris côté domestique. Ce choix indique clairement que le futur schéma ne pourra pas faire l'économie d'une décision forte sur Faa'a. L'aéroport international n'est pas seulement la **principale porte d'entrée du territoire** ; il est **le point nodal qui conditionne l'ensemble du système domestique**. Il n'est ainsi pas à exclure que le Pays ait à demander à l'État et au concessionnaire d'intégrer des éléments supplémentaires au cahier des charges de la concession sorti concomitamment à l'élaboration du présent schéma. En attendant la mise à niveau des capacités, il est attendu de la plateforme de Faa'a qu'elle accompagne la croissance du trafic et l'expérience passager notamment en permettant l'élargissement des horaires de vol vers et en provenance des plus grosses plate formes mais également de favoriser la mise en place de l'enregistrement des passagers de bout en bout.

5. TRADUCTION STRATÉGIQUE ET CO-CONSTRUCTION DES ORIENTATIONS AU PRINTEMPS 2026

Autour de ce premier objectif gravitent d'autres éléments d'aménagement concernant Faa'a :

- **faire de l'aéroport un pôle d'échanges multimodal**: fluidifier les accès terrestres, repenser les surfaces côté ville, intégrer la mobilité douce, etc. En clair, il s'agit de faire de Faa'a un maillon exemplaire de l'évolution en corus de l'offre de mobilité de l'agglomération tout en intégrant l'objectif de réduire les impacts et les nuisances de cette mobilité.
- En matière d'**atténuation et d'adaptation au changement climatique**, il est attendu de la plateforme de Faa'a une certification en ACA5 ainsi que les travaux nécessaires notamment pour améliorer la gestion des eaux pluviales ou la fiabilisation des données météo.

En sus de Faa'a, ce schéma directeur fixe des objectifs sur les **3 principales autres plateformes concédées que sont Bora Bora, Raiatea et Rangiroa**. De la même manière, un certain nombre d'actions visent à mettre à niveau ces structures côté piste comme côté capacité de traitement passagers. Des aménagements relatifs aux besoins d'atténuation et d'adaptation aux évolutions climatiques sont également inclues, au même titre que des objectifs de certification ACA. Concernant l'aéroport de Bora Bora, des évolutions substantielles sont prévues, notamment visant à élargir les horaires d'utilisation de la plateforme, ce qui implique une amélioration de la desserte maritime du motu. Enfin, il est attendu que chacun de ces aéroports joue un rôle moteur dans le développement des mobilités à faible impact sur leur île respective.

Une série d'actions concernent ensuite **les infrastructures aéroportuaires gérées par la DAC**. Ces actions consistent à maintenir la capacité ATR, à fiabiliser les réseaux électriques, de télécommunication et numériques, à déployer des solutions de balisage portatif sur certains atolls pour la réalisation de vols nocturnes d'évacuation sanitaire. Ces éléments visent également à renforcer la sécurité des vols vers ces destinations.

Enfin, une action structurante est dédiée au projet de **transformation des plateformes aéroportuaires en "fournisseurs d'énergies renouvelables"** pour viser l'autonomie énergétique de ces dernières mais également, dans la mesure du possible, fournir de l'énergie aux villages avoisinants.

5. TRADUCTION STRATÉGIQUE ET CO-CONSTRUCTION DES ORIENTATIONS AU PRINTEMPS 2026

L'intérêt de la déclinaison de cet objectif stratégique est double.

- D'une part, elle montre que la politique d'infrastructure ne doit plus être pensée uniquement sous l'angle de la conformité ou du maintien en condition;
- D'autre part, elle relie directement l'infrastructure à des objectifs de réseau, d'exploitation, de sécurité sanitaire et de performance environnementale.

Le risque réside dans l'ampleur des financements à mobiliser, dans la nécessité de hiérarchiser les projets et de séquencer leur réalisation dans le temps au travers de **plans budgétaires pluriannuels**. Mais l'avantage d'une telle formulation est qu'elle rend visible le changement d'échelle nécessaire.
Par ce schéma, les plateformes aéroportuaires sont à leurs places : **outils de développement économiques du Pays et vecteur de la transition écologique.**

Les budgets programmés dans le présent document sont malheureusement incomplets (1).
Outre le fait que nombre des investissements sur les plateformes seront réalisés dans le cadre des concessions et n'apparaissent pas là, une partie des travaux complémentaires concernant Faa'a n'a pas pu être chiffrée.
Toutefois, il est estimé à **4,7 Md FCFP** le budget d'investissements à prévoir, investissements qui représentent la part principale du budget de ce premier objectif stratégique.



(1) les actions suivantes ne sont pas exactement chiffrées ; celles relevant du gestionnaire de FAA'A et donc de la plate forme internationale, les actions relevant de la DTT sur le Pôle d'Echange Multimodal de FAA'A, des apports publics à la formation des technicens aéros, les actions relatives à la construction de l'aéroport de Nuku Hiva.

5. TRADUCTION STRATÉGIQUE ET CO-CONSTRUCTION DES ORIENTATIONS AU PRINTEMPS 2026

Objectif stratégique 2

Repenser les DSP au profit non seulement des habitants des îles et atolls mais aussi des administrations (Santé et Education en particulier) et des acteurs économiques privés notamment touristiques.

Nombre d'actions : 16

Budget estimatif sur 10 ans en date du 30 juin 2026

Jours Hommes : 1182 JH soit 59 M FCFP (sur une base de 50 000 FCFP/jour)
Fonctionnement hors RH : 222 M FCFP
Investissements : 0 FCFP

Le deuxième objectif stratégique opère un déplacement majeur dans la manière de concevoir le service public après la première DSP polynésienne. Il s'agit d'entrer dans **« l'âge de la maturité »**. L'idée n'est plus seulement de garantir un minimum de dessertes aux îles éloignées mais bien d'**intégrer explicitement dans la logique DSP de transport aérien interinsulaire les besoins de la santé, de l'éducation et des acteurs économiques privés, notamment touristiques**. Cette inflexion est décisive, car elle rapproche la politique de desserte de la réalité concrète des usages.
Les objectifs opérationnels associés sont à cet égard particulièrement parlants : refondre la DSP en associant à sa définition la santé et, dans une moindre mesure, la DGEE et le service du tourisme ; revoir les fréquences hebdomadaires et les réseaux ; optimiser la durée des DSP et réviser leur capacité d'adaptation tactique ; revoir la DSP intra-Marquises ; optimiser la gestion des petits aéroports au regard des besoins de maintien en condition opérationnelle, d'investissements et des nécessités de desserte ; adapter le plafond des tarifs résidents pour limiter la pénalisation des populations des îles les plus lointaines peu habitées et peu développées économiquement, notamment dans les Tuamotu de l'est.

Cette orientation forte prolonge directement plusieurs enseignements des phases précédentes. L'évaluation 2015-2025 avait montré les limites d'un schéma qui n'intégrait pas suffisamment la logistique sanitaire et éducative ainsi que la gouvernance interministérielle. Le diagnostic externe a, quant à lui, objectivé l'importance des EVASAN et du transport scolaire. Les ateliers d'avril 2026 en tirent les conséquences. **Les DSP n'apparaissent ainsi plus comme un bloc uniforme, mais comme un instrument adaptable, au service d'une géographie réelle et de besoins hétérogènes et évolutifs.**

5. TRADUCTION STRATÉGIQUE ET CO-CONSTRUCTION DES ORIENTATIONS AU PRINTEMPS 2026

Si cette inflexion est mise en œuvre de manière rigoureuse, elle pourrait **transformer en profondeur la légitimité et l'efficacité du service public aérien**, à condition, toutefois, d'accompagner cette réforme par une **capacité d'évaluation et de pilotage dynamique**, faute de quoi la DSP risquerait de devenir le réceptacle indistinct de demandes multiples sans hiérarchisation claire.

Cette partie du schéma prévoit donc la mise en place d'une DSP transport intégrée prévoyant la quasi-totalité des besoins du Pays (désenclavement, santé, développement touristique, éducation).

C'est pourquoi les résultats attendus de ces actions sont multiples et parfois surprenants. Il s'agit évidemment d'améliorer **la fréquence des vols notamment aux Tuamotu avec 1,5 vol hebdomadaire au minimum dans les atolls peu peuplés des Tuamotu de l'Est et 2 ailleurs.** Les impacts attendusnquant à eux, sont évidemment d'ordres social, éducatif, sanitaire. Ainsi, **une partie de l'investissement financier pourrait être compensée** par une réduction des vols dédiés pour les EVASAN programmées et semi urgentes d'une part et par une programmation des vols DSP articulée sur les besoins scolaires pour le volet Education d'autre part.

De plus il s'agit pour le Pays d'unifier son pilotage et ses achats aériens, visant là une rationalisation des relations avec les opérateurs au bénéfice des 2 parties.
Les dépenses programmées se partagent donc entre fonctionnement et financement des DSP.

Le fonctionnement repose essentiellement sur des ressources de pilotage de la DAC.
Les lignes de financement de DSP sont calculées pour permettre ces évolutions considérables de service. Il est important de noter ici que le financement du Pays repose, pour une large part, sur la taxe de solidarité sur les billets d'avion. Dans un scénario à 450 000 touristes visiteurs annuels, cette contribution sera largement augmentée en évoluant de 887 M XPF en 2025 à 1,14 Md XPF estimés en 2036 si les montants actuels de la taxe de solidarité par passager restent inchangés.

5. TRADUCTION STRATÉGIQUE ET CO-CONSTRUCTION DES ORIENTATIONS AU PRINTEMPS 2026

Objectif stratégique 3

Favoriser l'émergence d'un pôle d'excellence aéronautique dans tous les domaines de l'écosystème du transport aérien interinsulaires dans le cadre de la mise en oeuvre de partenariats publics - privés

Nombre d'actions : 22

Budget estimatif sur 10 ans en date du 30 juin 2026

Jours Hommes : 1380 JH soit 69 M FCFP (sur une base de 50 000 FCFP/jour)
Fonctionnement hors RH : 778 M FCFP
Investissements : 700 M FCFP (appui à la construction du site de maintenance)

Le troisième objectif stratégique introduit une dimension souvent sous-estimée dans les schémas de mobilité : **la question des compétences, de la maintenance aéronautique et des services mutualisés**. L'idée de favoriser **l'émergence d'un pôle d'excellence aéronautique interinsulaire** n'a rien de secondaire. Elle répond en effet à une fragilité structurelle du système polynésien, qui dépend d'un marché du travail étroit, de chaînes d'approvisionnement longues et coûteuses, d'une base industrielle dispersée et d'un marché de l'emploi plutôt en pénurie de compétences aéronautiques. Par ailleurs, empiriquement le "système aérien" polynésien a laissé l'opérateur historique gérer un certain nombre de services au sol sans jamais vraiement adresser la question de l'équité et de l'efficacité de ce fonctionnement. Le présent schéma envisage de mutualiser un certain nombre de ces services pour centrer les opérateurs sur leur coeur de métier et améliorer leur compétitivité.

Les résultats attendus sont d'ordre économiques afin de permettre aux opérateurs d'**améliorer leur compétitivité hors prix et prix** (en jouant notamment sur la maintenance, les PNT et la spécialisation) et d'ordre social afin de **rendre le secteur plus inclusif** des compétences locales.
Les objectifs opérationnels proposés le traduisent très clairement : renforcer et pérenniser la formation initiale des techniciens et des pilotes ; mutualiser l'avitaillement et l'assisatance en escale ; définir et mettre en œuvre un centre de maintenance mutualisé avec des ateliers spécialisés. Derrière ces propositions se joue une question de souveraineté opérationnelle. Plus le territoire sera capable de former en soutenant les centres de formation et, le cas échéant, les opérateurs, de retenir et d'organiser localement ses compétences, plus il réduira son exposition aux tensions de recrutement, aux délais de maintenance, aux coûts importés et aux vulnérabilités de la chaîne logistique.

5. TRADUCTION STRATÉGIQUE ET CO-CONSTRUCTION DES ORIENTATIONS AU PRINTEMPS 2026

Ce troisième objectif a également une portée économique. Il peut contribuer à faire du transport aérien non seulement un coût de desserte, mais aussi **un champ de création de valeur, d'emplois qualifiés et de structuration industrielle à l'échelle du Fenua**.

Il faudra bien sûr veiller à la faisabilité de chaque brique, à la taille critique du marché et aux coopérations régionales possibles. Mais l'inscription de cette dimension dans la stratégie constitue déjà un progrès majeur. Elle repose aussi sur un impératif innovant majeur : **la structuration du secteur par la mise en place et la dotation d'une fédération des opérateurs basés en Polynésie** qui doit devenir le socle des actions mutualisées mais aussi de la structuration de l'organisation sociale des métiers, l'interlocuteur des pouvoirs publics.

Les dépenses programmées dans le cadre de cet objectif stratégique sont de plusieuers ordres :

- Des dépenses de fonctionnement qui visent à structurer la fédération des opérateurs basés et à en faire une organisation professionnelle structurante;
- Des dépenses de fonctionnement visant à opérer les études de Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences (GPEC) du secteur afin d'élaborer les feuilles de routes de développement des compétences initiales et continues du secteur;
- Des dépenses de fonctionnement pour financer les études des achats, métiers, équipements à mutualiser dans la maintenance;
- Des dépenses relatives à l'accompagnement des étudiants / apprenants, des tuteurs en entreprise, le renforcement des outils de développement des compétences;
- Des dépenses relatives à l'appui à l'investissement dans un centre de MRO mutualisé pour accompagner et supporter les investissements privés.





5. TRADUCTION STRATÉGIQUE ET CO-CONSTRUCTION DES ORIENTATIONS AU PRINTEMPS 2026

Objectif stratégique 4

Mettre en œuvre une gouvernance du secteur du transport aérien interinsulaire garantissant un accès partagé à l'information et un pilotage dynamique et agile par le Pays

Nombre d'actions : 14

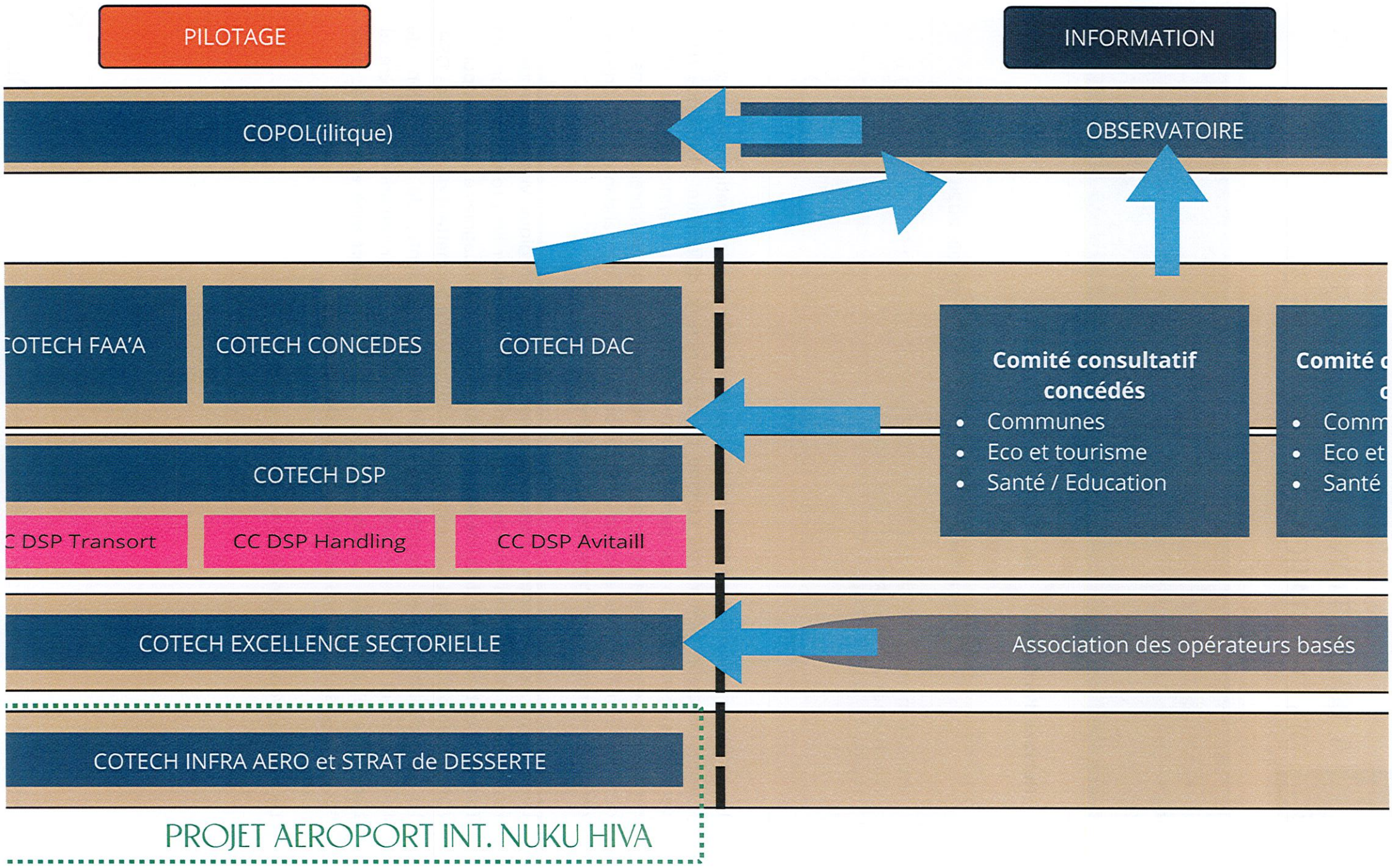
Budget estimatif sur 10 ans en date du 30 juin 2026

Jours Hommes : 2039 JH soit 102 M FCFP (sur une base de 50 000 FCFP/jour)
Fonctionnement hors RH : 343 M F CFP
Investissements : 0 FCFP

Le quatrième objectif stratégique traite d'un **thème clé** que l'évaluation du précédent schéma directeur avait révélé comme particulièrement défaillante : l'absence d'un véritable système de pilotage partagé, l'absence de pilotage interministériel et inter-service, l'absence d'implication des communes et des parties prenantes dans les décisions et même dans la simple information montante et descendante sur l'aerien et enfin "last but not least" l'absence de contrôle des DSP.

Les objectifs opérationnels retenus dans cet objectif stratégique visent à partager, mutualiser et diffuser l'information aéronautique ; à optimiser les programmations en fonction des besoins de desserte et des contraintes des compagnies et des aéroports ; à mettre en place une gouvernance inter-institutionnelle permettant de suivre les DSP, les investissements, les besoins du tourisme, de la santé, de l'éducation, de l'aménagement et de l'intermodalité ; à installer une programmation financière et budgétaire pluriannuelle ; à structurer les outils de gouvernance avec l'État pour sécuriser les services régaliens et la lisibilité des dispositifs.

Le schéma proposé est présenté sur la page suivante.


PILOTAGE
INFORMATION
COPOL(ilitque)
OBSERVATOIRE
COTECH FAA'A
COTECH CONCEDES
COTECH DAC
Comité consultatif concédés
Communes
Eco et tourisme
Santé / Education
COTECH DSP
C DSP Transort
CC DSP Handling
CC DSP Avitaill
COTECH EXCELLENCE SECTORIELLE
Association des opérateurs basés
COTECH INFRA AERO et STRAT de DESSERTE
PROJET AEROPORT INT. NUKU HIVA

5. TRADUCTION STRATÉGIQUE ET CO-CONSTRUCTION DES ORIENTATIONS AU PRINTEMPS 2026

La gouvernance établie ci-avant permet un **pilotage politique interministériel** ainsi que la mise en place d'une **instance générale annuelle de partage sur l'ensemble des actions du SDTAI et des informations aéronautiques**.
L'autre nouveauté réside dans la **structuration des échanges entre la DAC et l'écosystème aérien en général**. L'idée est de passer de relations bilatérales « au fil de l'eau » à une organisation structurée et calendée par champs permettant des espaces de pilotage, des espaces de contrôle et des temps de concertations avec les parties prenantes.

Chaque objectif stratégique bénéficiera de son instance de pilotage parfois sub-déclinée à des champs très spécifiques comme les types d'infrastructures, les DSP, etc.

Ce bloc stratégique est essentiel. Il signifie que le futur schéma reconnaît que la donnée, la coordination et la programmation ne sont pas des fonctions de soutien, mais **des fonctions de commandement.** Sans données consolidées, sans observatoire actif, sans dialogue régulier avec les secteurs connexes, sans mécanisme de révision des priorités et sans doctrine financière pluriannuelle, le système restera condamné à des ajustements partiels essentiellement réactifs. À l'inverse, si cette gouvernance est réellement mise en place, **le Pays disposera d'un levier nouveau pour piloter le secteur avec plus de finesse, de continuité et, chaque fois que cela sera nécessaire, de réactivité et d'agilité.**

Les dépenses affectées à cet objectif sont les conditions de sa réussite. Il s'agit évidemment de **donner à la DAC les moyens de pilotage du schéma et du secteur, de son suivi et de son évaluation**. La DAC doit donc renforcer sa structure de pilotage mais aussi et surtout de contrôle / suivi des DSP. C'est aussi la DAC qui devra bâtir et faire vivre tout le dispositif de gestion (recueil, traitement, partage) des données aéronautiques.
C'est pourquoi les dépenses sont avant tout des dépenses de RH et de fonctionnement et précisément souvent d'AMOA pour la DAC. Il est à noter que **les deux premières années seront cruciales** pour capitaliser sur la dynamique impulsée par la construction du schéma. La mise en mouvement concertée et canalisée des opérateurs est possible et surtout indispensable. Il faut, pour cela, mettre en place ces instances rapidement et les rendre opérationnelles, dynamiques, supportrices.

5. TRADUCTION STRATÉGIQUE ET CO-CONSTRUCTION DES ORIENTATIONS AU PRINTEMPS 2026

Objectif stratégique 5

Fournir au projet DESTINATION MARQUISES des infrastructures aéroportuaires internationales et une stratégie de desserte pour faire des Marquises un pole économique majeur du FENU

Nombre d'actions : 20

Budget estimatif sur 10 ans en date du 30 juin 2026

Jours Hommes : 6000 JH soit 300 M FCFP (sur une base de 50 000 FCFP/jour)
Fonctionnement hors RH : 6 Md FCFP
Investissements : 9,8 Md FCFP
Dislcaimer : ces budgets sont issus des études Marquises et sont des ordres de grandeurs très approximatifs

Le cas de Nuku Hiva aurait pu être traité dans le cadre de l'objectif stratégique n°1 relatif aux infrastructures aéroportuaires. Il a été choisi d'en faire un objectif à part entière, tant le projet est structurant pour le Pays mais aussi tant il réclame des moyens et un pilotage dédié et à la hauteur.

Il s'agit donc de mener le plus vite possible, les opérations permettant de faire de Nuku Hiva un aéroport international, la **2e plateforme aéroportuaire de la Polynésie française**. Cela s'inscrit dans le projet global de promotion de la destination Marquises.
Ce projet structurant pour le Pays s'appuie sur un constat : l'archipel des Marquises, éloigné de Tahiti, présente des caractéristiques géographiques et culturelles singulières, et a fait l'objet d'une inscription au patrimoine mondial de l'UNESCO en 2024.
Pourquoi le plus vite possible ? Parce que l'aéroport de Faa'a est un point bloquant de la fréquentation touristique de la Polynésie. Si cette dernière veut avoir l'opportunité d'accueillir 450 000 touristes en 2036, le projet NUKU HIVA devra être achevé en 2034.

La volonté politique des élus de l'archipel conjugué au souhait des populations de développer leur activité économique constituent les fondements de la réflexion engagée par le Pays au niveau de la Présidence pour évaluer dans quelle mesure les Marquises pourraient constituer une destination touristique à part entière et un « deuxième » pôle économique pour le Pays.

5. TRADUCTION STRATÉGIQUE ET CO-CONSTRUCTION DES ORIENTATIONS AU PRINTEMPS 2026

Ce grand projet, qui se doit être global, se décline selon de nombreux axes - avec des **défis complexes** à résoudre dans des domaines aussi variés que le traitement des déchets, l'approvisionnement en eau potable, la capacité d'accueil en hébergement marchand par exemple - dont le transport aérien n'en est qu'un des aspects.

Dans le cadre de ce projet ambitieux de développement de la destination Marquises, le transport aérien doit en effet pouvoir accompagner la croissance progressive de la demande touristique qui sera majoritairement portée par les visiteurs français et européens et, dans une moindre mesure, américain. **L'ouverture de l'aéroport de Nuku-Hiva à l'international, avec des vols directs vers la Californie opérés au moyen d'avions monocouloirs à long rayon d'action (tel que l'Airbus A321Neo XLR, légèrement plus de 9 heures de vol en ETOPS 180 minutes)** sous réserve de l'adaptation impératives des infrastructures - les dimensions et la résistance de la piste en particulier - constitue donc la base de l'amélioration de l'accessibilité des Marquises.

Les investissements à réaliser sur l'aéroport de Nuku-Hiva sont conséquents sur le plan financier et **l'isolement de l'archipel constitue un défi pour conduire les travaux**. Le succès de ce cinquième objectif stratégique reposera sur **la capacité du Pays à coordonner la gestion de tous des sujets** - dont les infrastructures aéroportuaires et l'acquisition d'une flotte adaptée - en incluant l'ensemble des parties prenantes pendant toute la durée de la conduite du projet de destination Marquises.

Les déclinaisons opérationnelles de cet objectif stratégique sont donc largement liées au séquençage et à la conduite de projet dont les principaux livrables sont :

- l'aéroport opérationnel permettant d'accueillir des monocouloirs Long Range capables de rejoindre la côte ouest américaine.
- une desserte de la polynésie en commençant par les Marquises adaptée à cette nouvelle donne potentiellement impactante pour les DSP.

Les dépenses inscrites au programme de cet objectif sont donc de 3 ordres :

- des dépenses RH de project management pendant au moins 8 ans
- des dépenses d'étude et d'AMOA extérieures
- des grosses dépenses d'investissements tant en infrastructures (travaux) qu'en équipements.

5. TRADUCTION STRATÉGIQUE ET CO-CONSTRUCTION DES ORIENTATIONS AU PRINTEMPS 2026

5.3. Une méthode d'atelier qui prépare déjà la mise en oeuvre

Les ateliers réalisés en avril 2026 ne se sont pas limités à discuter des objectifs ; ils ont aussi cherché à co-construire **le cadre logique du schéma**. L'enchaînement proposé – objectifs stratégiques, objectifs opérationnels, actions, indicateurs d'impact, indicateurs de résultat, indicateurs de réalisation, résultats attendus, calendrier, pilotes, contributeurs, budgets et livrables – constitue **une avancée méthodologique** qui permet de préparer la phase de mise en œuvre autant qu'elle a préparé la phase d'écriture. Le schéma n'est pas conçu comme un texte d'orientation générale ; il est pensé comme **une matrice d'action**.

Cette évolution répond directement aux limites du cycle précédent. Là où le schéma 2015-2025 avait souffert d'une faible instrumentation, le dispositif de 2026 cherche à **construire d'emblée une logique de suivi et de responsabilité**. La demande faite aux participants de venir avec des idées d'action et de s'inscrire dans la durée des séquences de travail va dans le même sens : la co-construction n'est pas cantonnée à un échange d'opinions ; elle est orientée vers la fabrication d'une feuille de route et d'une mise en oeuvre commune à la manière d'un orchestre.

5.4. Le calendrier et l'exigence de clôture

Pour finir, la réunion plénière qui a clôturé les ateliers d'avril 2026 a présenté un calendrier allant jusqu'à la validation définitive du Schéma directeur fin juin 2026. Ce calendrier est important non seulement pour des raisons de pilotage de mission, mais parce qu'il crée une contrainte de clôture. Après des phases d'analyse et de concertation, le système devait entrer dans **une logique de décision et de formalisation**. Cette temporalité courte a obligé à hiérarchiser, à stabiliser des arbitrages et à traduire rapidement la matière produite en schéma lisible.

La qualité du futur SDTAI dépend donc de la capacité à faire de ce calendrier **un vecteur de concentration plutôt qu'un facteur de précipitation.** Avec des choix explicites, les objectifs hiérarchisés et les fiches action correctement renseignées, le schéma final est censé être doté en densité opérationnelle. À défaut, le risque aurait été de reconduire une forme d'inachèvement stratégique. Cela a été l'enjeu du passage d'avril à juin 2026 : **transformer la richesse des analyses en décisions cohérentes et tenables.**

Une fois le schéma achevé commence une periode très critique : celle du démarrage. De cette phase dépend totalement la dynamique que prendra la mise en oeuvre. 3 items sont fondamentaux : la publication de la DSP transport avant le 30 09 2026 qui comme une preuve des promesses, la création de la fédération des opérateurs basés et enfin un dispositif de pilotage robuste à ou autour de la DAC.

6. L'EVALUATION DU SDTAI

Le suivi et l'évaluation du SDTAI doivent servir à :

- éclairer la conduite et le pilotage des actions et ainsi faciliter la prise de décisions, les éventuelles inflexions, renforcements, réorientations ;
- rendre compte de l'exécution, des résultats et des effets d'actions mises en œuvre aux différentes parties prenantes ;
- capitaliser, diffuser et concernant la mise en œuvre d'actions, les résultats et les effets

Le présent schéma est évaluable **in itinere et ex post** selon des indicateurs pré-définis lors de sa conception elle-même.

Le SDTAI dispose de 3 types d'indicateurs:

- **Les indicateurs de réalisation** qui permettent l'évaluation de la réalité du déploiement de ses actions. Ceux-ci sont en annexe.
- **Les indicateurs de résultats**, reliés aux objectifs opérationnels. Ils concernent les résultats à obtenir et suivre sur les publics ou champs concernés par l'objectif opérationnel. Ils sont aussi annexés au présent document.
- **Les indicateurs d'impact** qui visent à évaluer les impacts positifs du secteur aérien sur la société polynésienne. Ils sont reliés aux objectifs stratégiques et présentés ci-dessous.

OS 1 - Adapter durablement les infrastructures pour accompagner les croissances économiques et touristiques des iles et atolls dans le respect de l'environnement et de l'adaptation du changement climatique	• **Evolution du Taux de vols refusés par les aéroport ou les autorités** (base T0 2026) • **Evolution du Taux de refus de slot international** (base T0 2026) • **Evolution du Taux de satisfaction usager des plateformes 2027 - 2031 - 2036** (enquête usager avec base T0 2027) • **Evolution du Taux de satisfaction des professionnels de l'hébergement tourstique 2027 - 2031 - 2036** (enquête avec base T0 2027) • **Evolution de l'Empreinte carbone des infrastructures aéroportuaires de Polynésie française** (base T0 2026)
OS 2 - Repenser les DSP au profit non seulement des habitants des Iles et atolls mais aussi des administrations (Santé et Education en particulier) et des acteurs économiques privés notamment touristiques.	• **Taux de satisfaction des Tavanas 2027 - 2031 - 2036** (enquête 2027, 2031, 2036, base T0 2027) • **Taux de satisfaction des professionnels du tourisme** (enquête 2027, 2031, 2036, base T0 2027) • **Evolution des dépenses aériennes santé et éducation** (base T0 2026) • **Evolution du coût global des DSP Transport aérien / passager transporté** (voyage + Medevac Tiède et froide + scolaire). T0 2025

6. L'EVALUATION DU SDTAI

OS 3 - Favoriser l'émergence d'un pôle d'excellence aéronautique dans tous les domaines de l'éco-système du transport aérien interinsulaires dans le cadre de la mise en oeuvre de partenariats publics - privés	• **Evolution du Nombre d'équivalent temps plein non résident dans le secteur** (TO 2025) • **Evolution du nombre de mois de vacances de poste par nature** - T0 2026 - Enquête observatoire annuel • **Evolution du coût maintenance dans les CR des opérateurs** (base T0 2026) • **Evolution du coût unitaire escale pour opérateurs** (base T0 2026) • **Evolution du nombre d'entreprises rentables du secteur** (Base T0 2026)
OS 4 - Mettre en œuvre une gouvernance du secteur du transport aérien interinsulaire garantissant un accès partagé à l'information et un pilotage dynamique et agile par le Pays	• **Taux d'indicateurs du SDTAI confiormes aux attentes lors des évaluations mis parcours et finales** • **Taux d'absentéisme aux réunions de COPOL, COTECH, Comités de coordination** • **Taux de satisfaction des parties prenantes (Opérateurs, gestionnaires d'aéroport, Tavanas, ministères, opérateurs touristiques) lors des enquêtes évaluatives mi parcours et finales**
OS 5- Fournir au projet DESTINATION MARQUISES des infrastructures aéroportuaires internationales et une stratégie de desserte pour faire des Marquises un pole économique majeur du FENUA	• **Taux de vols refusés par les aéroport ou les autorités** (base T0 2026) • **Taux de refus de slot international** • **Taux de satisfaction usager 2027 - 2031 - 2036** • **Taux de satisfaction des professionnels de l'hébergement tourstique 2027 - 2031 - 2036** • **Evolution du taux de fréquentation touristiques des Iles Marquises** (base T0 2026) • **Evolution du taux de scolarité dans le secondaire aux Iles Marquises** (base T0 2026) • **Evolution du Nombre de clés MArquises** (base T0 2026) • **Evolution du nombre d'actifs occupés aux Marquises** (base t0 2026)

Il est fondamental de noter que la gestion de projet à la DAC ou à ses côtés devra consacrer une partie de ses moyens à collecter les données permettant le calcul des indicateurs de suivi et d'évaluation du schéma directeur, sous la forme de tableaux de bords de suivi et d'évaluation pour chaque objectif stratégique.

Ces tableaux de bord seront communiqués annuellement lors des réunions de l'observatoire de l'aérien et devront être utilisés lors de 2 évaluations externes : l'une à mi-parcours en 2031 et l'autre en 2036.

7. LE BUDGET DU SDTAI

Le SDTAI a fait l'objet d'un chiffrage par action. Chaque fiche action annexée au présent document dispose d'un chiffrage et d'un calendrier de dépense de 2026 à 2036 selon 3 sections budgétaires différentes :

- **Les ressources humaines** : celles-ci sont comptabilisées en Jours Hommes (JH). Ce choix a été fait afin de permettre une comptabilisation précise des temps à passer et ainsi aux managers publics d'opérer des choix entre réaffectation de ressources existantes, recrutements ou externalisation. Ce mode de comptage permet également de mesurer finement les évolutions annuelles.
- **Les dépenses de fonctionnement**
- **Les dépenses d'investissement**

7.1 Coût global du SDTAI

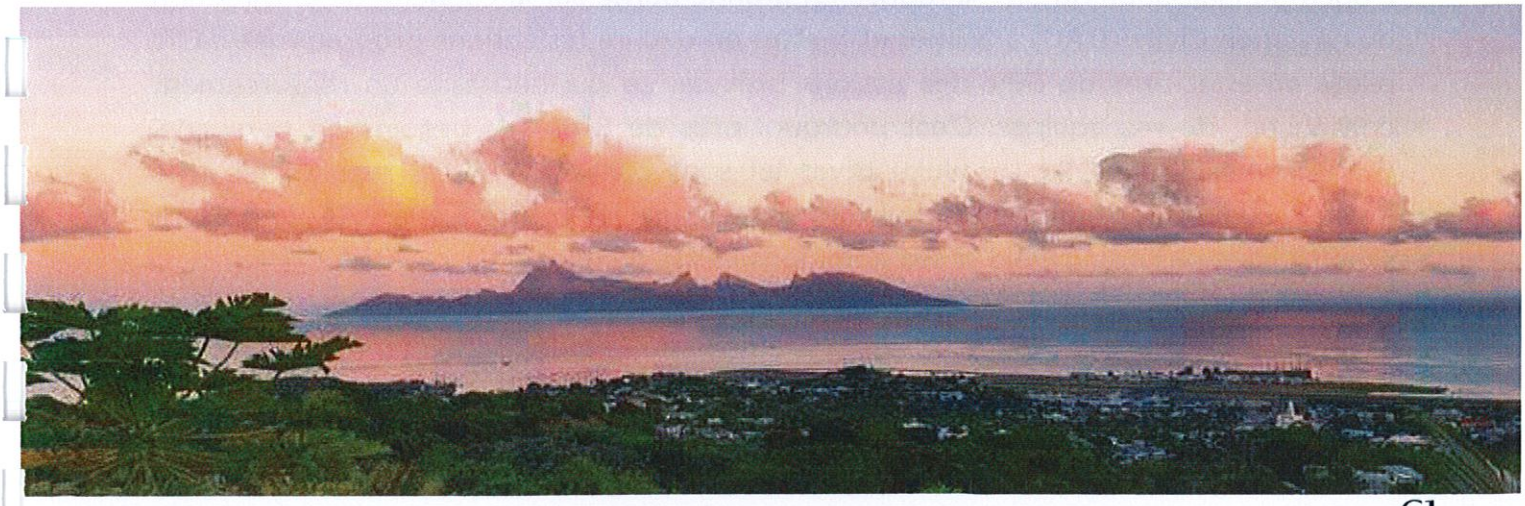
Le coût global du SDTAI tel qu'il est proposé à ce jour se décompose comme suit: présente **un coût prévisionnel approximatif sur les 10 années de 25,35 Md FCFP**, décomposé comme suit:

12 033
jours homme
soit 601,65 M FCFP sur une base de 50 000 FCFP/jour

8 Md
FCFP de dépenses de fonctionnement

16,75 Md
FCFP de dépenses en investissement

Ainsi, le coût prévisionnel total du SDTAI sur les 10 années (2026 - 2036) est estimé à :
25,35 Milliards de Francs CFP



7. LE BUDGET DU SDTAI

7.2 Répartition des moyens à engager

Répartition par Objectif stratégique

Dans les grandes lignes, les éléments ci-dessus permettent de constater que l'OS5 - Fournir au projet DESTINATION MARQUISES des infrastructures aéroportuaires internationales et une stratégie de desserte pour faire des Marquises un pole économique majeur du FENUA - est logiquement l'objectif nécessitant le plus budget le plus important en RH, fonctionnement et investissement, tant le projet est d'ampleur. Il convient de préciser que ce budget porte exclusivement sur le volet aéroportuaire et n'inclut pas les nécessaires investissements, également massifs, qui devront être fait autour de cet aéroport (hébergement, infrastructures routières, eau, déchets, mises en valeur des sites remarquabes etc.).

Si l'on exclu l'OS5, il est intéressant de noter que l'OS 3 – Favoriser l'émergence d'un pôle d'excellence aéronautique dans tous les domaines de l'écosystème du transport aérien interinsulaires dans le cadre de la mise en oeuvre de partenariats publics/privés – concentre à lui seul 39% des moyens en fonctionnement. Il prévoit 2 DSP dites "de mutualisation des services en escale" et un très gros effort sur la montée en compétence du secteur. L'OS1 - Adapter durablement les infrastructures pour accompagner les croissances économiques et touristiques des iles et atolls dans le respect de l'environnement et de l'adaptation du changement climatique -, quant à lui,i est logiquement celui qui mobilise le plus de besoins en investissement puisqu'il est dédié aux infrastructures aéroportuaires et que de grandes mises à niveau sont à opérer.

Répartition par Direction / service financeur

L'opérationnalisation du SDTAI repose en grande partie sur la capacité de la Direction de l'Aviation Civile (DAC) à animer et mettre en oeuvre les actions programmées. Elle pilote en effet près de 60% des actions prévues ce qui nécessite un renforcement conséquent de ses équipes. C'est pourquoi près de 80% des besoins en personnel (RH) estimés (hors OS5 sur Nuku Hiva) lui sont consacrés. Il est rappelé ici avec insistance, que sans moyens d'impulsion, de pilotage, de contrôle à la DAC, le présent schéma n'est pas déployable et ses ambitions inatteignables.

Toutefois, la réussite du SDTAI repose également sur la mobilisation de l'ensemble des acteurs privés (opérateurs et gestionnaires d'aéroport) et publics (MGT, MFT, SDT, DTT, DS, DPE, DGEE) de l'écosystème aérien. La création de la Fédération des opérateurs basés doit permettre une meilleure coordination entre opérateurs et faciliter la mise en oeuvre des actions. Elle mobilise près 15% des besoins prévisionnels en Ressources Humaines (hors OS5).

8. PRINCIPAUX POINTS DE VIGILANCE POUR LA REUSSITE DU SDTAI

8.1. Assumer une doctrine d'ensemble plutôt qu'une addition d'actions

La matière accumulée au cours des différentes analyses ne conduit pas à une simple liste d'actions possibles. Elle appelle une doctrine d'ensemble. Le SDTAI 2026-2036 doit d'abord répondre à une question de principe : **quelle fonction la Polynésie française assigne-t-elle à son système aérien interinsulaire au cours de la décennie à venir ?** Tant que cette question demeure implicite, chaque arbitrage particulier – infrastructure, desserte, tarif, EVASAN, ouverture internationale, maintenance, climat – risque d'être tranché au cas par cas, sans cohérence d'ensemble. À l'inverse, ce schéma définit clairement les fonctions prioritaires du système et doit permettre des décisions opérationnelles hiérarchisées à partir du cadre commun.

Cette doctrine doit reposer sur une hiérarchie simple et intelligible :

- En premier lieu, **le transport aérien est une fonction de continuité territoriale et de sécurité collective** : accès aux soins, à l'éducation, à l'administration, à la justice, aux secours, à l'approvisionnement critique ;
- En deuxième lieu, **il constitue une infrastructure de développement** : il soutient l'économie touristique, les circuits d'échange entre archipels, certaines productions à valeur ajoutée et l'attractivité d'îles ou de pôles secondaires ;
- En troisième lieu, **il est un outil de présence publique et d'aménagement** : il matérialise la capacité du Pays à assurer une égalité d'accès minimale entre des territoires très dissemblables ;
- Enfin, **il devient désormais un moyen de résilience et de transition écologique** : sa conception doit tenir compte du climat, de l'énergie, de la dépendance industrielle et des risques de rupture.

Le SDTAI 2026-2036 permet d'éviter **deux formes de confusion.**

- La première consistant à demander au marché de satisfaire seul des fonctions de solidarité qu'il ne peut économiquement prendre en charge.
- La seconde consistant à étendre indistinctement la logique de service public à l'ensemble du réseau, au risque d'éroder la lisibilité des missions prioritaires et de diluer les moyens.

L'enjeu est de distinguer sans opposer : distinguer les fonctions de marché et les fonctions de service public ; distinguer les aérodromes structurants de ceux qui relèvent d'une desserte essentielle ; distinguer les investissements de capacité et les investissements de résilience ; distinguer enfin les besoins permanents et les besoins saisonniers. **Cette capacité de distinction est la condition d'une politique juste, et non d'une politique uniforme mais qui implique pilotage et évaluations fins.**

8. PRINCIPAUX POINTS DE VIGILANCE POUR LA REUSSITE DU SDTAI

8.2. Hiérarchiser les aérodromes selon leur fonction territoriale réelle

L'un des apports les plus féconds de la synthèse tient à la possibilité de **classer les aérodromes non plus seulement selon des catégories administratives ou des héritages historiques, mais selon leur fonction territoriale réelle.** Une telle hiérarchisation est un des socles du schéma. Elle permet d'adapter les politiques et actions aux rôles, usages, vulnérabilités et potentiels selon les différentes plateformes.

Une première catégorie regroupe les plateformes structurantes, c'est-à-dire celles qui supportent une part décisive des flux, de la connectivité internationale, du trafic intérieur ou des fonctions d'appui régional. Faa'a en serait évidemment le pivot, mais Bora Bora, Raiatea, Rangiroa, Huahine, Nuku-Hiva ou, dans un autre registre, certaines plateformes sanitaires ou logistiques devraient également être considérées au titre de leur rôle stratégique. Ces aérodromes appellent des politiques de capacité, de qualité de service, d'efficacité opérationnelle et de résilience renforcée.

Une deuxième catégorie réunit les plateformes de maillage régional, essentielles pour l'organisation des archipels, pour la desserte des pôles secondaires, pour les flux scolaires et sanitaires, ainsi que pour le soutien à des économies locales structurées. Celles-ci ne relèvent pas seulement de la logique du volume de trafic ; elles assurent la cohérence fonctionnelle d'un ensemble de territoires. Elles méritent donc une attention spécifique en matière de régularité, de maintenance, de sûreté et d'adéquation aux usages.

Une troisième catégorie concernerait les aérodromes de désenclavement, pour lesquels la logique de service public est première. La hiérarchisation ne doit pas conduire à les négliger ; elle doit au contraire permettre de justifier plus solidement les moyens qui leur sont consacrés. Il s'agit d'objectiver les critères qui fondent la priorité : isolement, fréquence des besoins sanitaires, présence d'une population vulnérable, absence d'alternative maritime raisonnable, rôle éducatif, fonction de ravitaillement, exposition aux aléas, rôle de développement local.

Enfin, la hiérarchisation devra intégrer dans le courant de l'exécution de ce schéma **une quatrième dimension transversale : la vulnérabilité climatique**. Un aérodrome peu fréquenté, mais essentiel à un territoire et très exposé à la submersion, peut justifier un investissement prioritaire d'adaptation. À l'inverse, un site moins exposé, doté d'alternatives crédibles, peut relever d'un calendrier différent.

Le grand bénéfice d'une telle doctrine est double : elle rend les arbitrages plus lisibles politiquement et elle permet de relier les investissements à une logique territoriale explicite.

8. PRINCIPAUX POINTS DE VIGILANCE POUR LA REUSSITE DU SDTAI

8.3. Replacer Faa'a au centre de la stratégie sans recentraliser toute la politique aérienne

L'aéroport de Faa'a est l'objet d'une attention particulière, tant **la plateforme concentre les contradictions et les opportunités du système**. Il est la vitrine internationale de la Polynésie française, le principal nœud du réseau interinsulaire, un site d'activité majeur, un espace foncier sous contrainte, une plateforme soumise à des exigences fortes de sûreté, de qualité de service et de transition énergétique. Il est également un goulot.

Toute ambition de croissance touristique, de renforcement des correspondances ou d'ouverture de nouvelles liaisons butera sur les capacités de Faa'a si aucune stratégie claire n'est arrêtée. Or **sa gouvernance ne permet pas une stratégie claire.** Les rédacteurs de ce schéma pensent que la gouvernance actuelle ou telle qu'elle est conduite ne permet pas au Pays de faire valoir ses besoins dans la gestion de la plateforme alors même que ce dernier est dans une situation de dépendance totale à cet équipement.

Il sera sans aucun doute nécessaire de faire évoluer ce point dans les années qui viennent sur la gouvernance de cette infrastructure.

Pour autant, **replacer Faa'a au centre ne doit pas signifier recentraliser toute la politique aérienne autour de Tahiti.** La bonne approche consiste plutôt à distinguer les fonctions de Faa'a. Il doit être pensé comme **un pôle d'entrée et de redistribution**, mais aussi comme **un démonstrateur d'excellence aéroportuaire, énergétique et intermodale**. Cela suppose d'aborder simultanément les questions de capacité terminale, de stationnement avion, de fluidité côté ville, de connexion avec les transports collectifs, de gestion des pointes saisonnières, d'efficacité énergétique, de qualité d'accueil et de coordination entre les activités domestiques et internationales.

Le SDTAI 2026-2036 présente Faa'a comme un projet de système et non comme un simple projet de travaux. Un tel projet devrait relier quatre dimensions.

- La première est fonctionnelle : éviter la saturation et améliorer la qualité du parcours passager.
- La deuxième est économique : sécuriser le rôle de Faa'a dans la croissance du tourisme, dans la compétitivité de la destination et dans la distribution domestique.
- La troisième est environnementale : faire de l'aéroport un site pilote de sobriété énergétique, de production renouvelable, de mobilité décarbonée et de maîtrise des émissions.
- La quatrième est territoriale : empêcher que la modernisation de Faa'a n'absorbe la quasi-totalité de l'attention et des ressources au détriment des plateformes régionales.

8. PRINCIPAUX POINTS DE VIGILANCE POUR LA REUSSITE DU SDTAI

En ce sens, **le traitement de Faa'a doit s'inscrire dans une stratégie de réseau.** Plus Faa'a se renforcera comme nœud, plus il faudra simultanément consolider les plateformes régionales capables d'absorber une part de la croissance, de réduire certaines congestions et de mieux répartir les flux. C'est précisément ce lien entre pôle central et armature secondaire qui permettra d'éviter qu'un projet d'envergure à Tahiti n'aboutisse à une dépendance encore plus forte de tout le système à un seul site.

8.4. Réformer les DSP en les reliant à des besoins objectivés et à des clauses d'adaptation

Les DSP de transport constituent déjà l'ossature de la continuité territoriale. **Le SDTAI 2026-2036 devra désormais les transformer en véritable instrument de politique publique différenciée. Cela implique d'abord de mieux relier les obligations de service public à des besoins objectivés.** Une desserte ne devrait plus être définie uniquement par des fréquences minimales génériques ou par la reconduction d'habitudes historiques. Elle devrait être fondée sur une combinaison explicite de critères : taille et structure de la population, dépendance sanitaire, flux éducatifs, saisonnalité touristique, alternatives maritimes, rôle logistique, exposition aux aléas et niveau de vulnérabilité sociale. C'est le sens de la gouverance mise en place autour des DSP de ce schéma.

Une réforme utile des DSP devrait également introduire des clauses d'adaptation tactique. Le diagnostic montre bien que les besoins ne sont pas fixes : certaines îles peuvent connaître une montée du tourisme, des pics scolaires, des besoins sanitaires ponctuels ou des difficultés liées à la météo. Le cadre contractuel doit donc ménager de la souplesse sans perdre en lisibilité. Cela suppose un système d'indicateurs, des procédures de révision connues à l'avance et un dialogue régulier avec les secteurs concernés.

La question tarifaire devra être traitée avec le même niveau de finesse. Les plafonds tarifaires sont indispensables pour protéger les usagers et pour rendre crédible le principe de service public. Mais leur définition doit être cohérente avec les compensations versées, avec l'évolution des coûts et avec les objectifs sociaux poursuivis. Il pourrait être utile, dans certains cas, de distinguer plus explicitement les logiques tarifaires liées au désenclavement résidentiel, à l'usage sanitaire, aux besoins éducatifs ou à certaines activités économiques structurantes.

Enfin, **les DSP ne pourront être pleinement efficaces que si la puissance publique renforce ses capacités de suivi et d'audit.** Une contractualisation sophistiquée sans fonction de contrôle robuste ne produit qu'une apparence de régulation. Le schéma prévoit donc les ressources, les compétences et les outils permettant à la DAC – ou aux organes qu'elle animera – d'exercer réellement cette fonction.

8. PRINCIPAUX POINTS DE VIGILANCE POUR LA REUSSITE DU SDTAI

8.5. Intégrer la santé, l'éducation et le fret dans une logique d'allocation de capacité

La synthèse des travaux conduit à un déplacement conceptuel important : **la question n'est plus seulement de savoir combien de vols chaque île doit recevoir, mais comment la capacité aérienne disponible doit être allouée entre des usages parfois concurrents.** Santé, éducation, tourisme, déplacements administratifs, résidentiels et économiques se rencontrent sur un même réseau et dans une flotte limitée. Si cette allocation reste implicite, elle produit des tensions récurrentes, souvent traitées dans l'urgence mais aussi et surtout des achats inefficaces. Si elle est au contraire reconnue comme un objet stratégique, elle peut être gouvernée.

Pour la santé, cela signifie qu'il faut intégrer la logistique EVASAN au cœur des décisions de flotte, de fréquence, de hiérarchisation aéroportuaire et de plages horaires potentielles d'exploitation. C'est ce que la mise en œuvre de ce schéma devra s'efforcer de produire. Les transports sanitaires « froids » et « tièdes », en particulier, doivent être l'objet d'une prise en compte plus structurée dans les conventions de service public. Une partie des capacités devra être organisée de manière à éviter que les évacuations programmées ne viennent déstabiliser l'exploitation générale, tout en réduisant le recours excessif à des moyens d'urgence dédiés onéreux.

Pour l'éducation, l'enjeu est analogue. Les besoins de transport scolaire et de mobilité étudiante doivent être reconnus comme une composante stable de la demande, et non comme un supplément géré séparément. Cela suppose des échanges des plus étroits entre la DAC et la DGEE, une meilleure anticipation des calendriers, une réflexion sur les capacités réservées et une connexion plus directe entre les décisions relatives aux établissements et la planification des dessertes.

Le fret, quant à lui, doit être regardé non comme une variable marginale, mais comme une fonction de soutien aux économies locales. Dans plusieurs archipels, il permet la circulation de produits frais, de pièces, de médicaments ou de matériel médical, de petits volumes à forte valeur ou à forte sensibilité temporelle. Dans sa mise en œuvre, ce schéma gagnerait à intégrer la place du fret dans les arbitrages de réseau, dans les priorités d'investissement et dans l'articulation avec le maritime. C'est un angle un peu mort de sa conception. Rapporté au cumul du nombre d'habitants et de visiteur, le trafic de fret aérien annuel domestique reste voisin de 3.7 kg/an depuis 2015 (hors période Covid). Le transport aérien domestique régulier est assuré en monopole par Air Tahiti - Air Moana ne s'étant pas positionné sur ce marché jusqu'à présent - et seul le positionnement revendiqué comme novateur de Motu Link pourrait potentiellement changer la situation de manière significative.

8. PRINCIPAUX POINTS DE VIGILANCE POUR LA REUSSITE DU SDTAI

8.6. Construire une stratégie de compétences, de maintenance et de mutualisation

L'une des plus grandes fragilités du système aérien polynésien réside dans sa dépendance à une base de compétences étroite. Les tensions sur les pilotes, sur les techniciens, sur la maintenance spécialisée ou sur les fonctions d'assistance en escale peuvent générer des effets disproportionnés sur un réseau insulaire. Le SDTAI consacre donc une place forte à la question des ressources humaines et des fonctions industrielles.

Cette stratégie doit articuler **plusieurs leviers.**

- D'abord, renforcer les parcours de formation initiale et continue, en lien avec les opérateurs, les établissements et, le cas échéant, les partenaires régionaux.
- Ensuite, travailler la fidélisation des compétences locales, ce qui renvoie à l'attractivité des métiers, à la sécurisation des volumes d'activité, à la visibilité des trajectoires professionnelles et à la qualité du cadre de travail.
- Troisièmement, développer les mutualisations là où elles peuvent améliorer la robustesse du système : assistance en escale, avitaillement en carburant, mutualisation de certains stocks critiques, dispositifs de formation, voire ateliers de maintenance spécialisés.

La proposition d'un centre de maintenance (MRO) mutualisé, inscrite suite aux ateliers, devra être explorée sérieusement. Même si sa réalisation devra être calibrée au regard du marché, elle répond à une nécessité stratégique : réduire les délais, les coûts d'immobilisation, les dépendances externes et les incertitudes d'exploitation. La Polynésie n'a pas besoin de reproduire un modèle industriel de grande échelle ; elle a besoin de bâtir un socle de compétences et de services adapté à sa taille, mais suffisant pour sécuriser durablement son réseau dans un cadre fiscal adapté.

Une telle orientation aurait en outre une vertu économique et symbolique. Elle permettrait de faire du secteur aérien non seulement un coût d'insularité, mais aussi un domaine de compétence territoriale, de qualification et de création de valeur. Dans la décennie à venir, cette dimension pourrait s'avérer aussi importante que la politique des lignes elles-mêmes.

8. PRINCIPAUX POINTS DE VIGILANCE POUR LA REUSSITE DU SDTAI

8.7. Inscrire la transition environnementale dans une logique de soutenabilité réaliste

La transition environnementale est souvent présentée comme une exigence de principe. Dans le cas polynésien, elle doit être pensée comme **une condition de soutenabilité du système et comme une exigence non négociable par essence polynésienne**. D'une part, les infrastructures sont physiquement exposées aux effets du changement climatique. D'autre part, l'aviation sera de plus en plus confrontée à des exigences de décarbonation, à des coûts énergétiques évolutifs, à des attentes sociales accrues en matière d'acceptabilité environnementale et, enfin, la Polynésie française se veut un éco-territoire et il est fort à penser que cette orientation ne fera que se renforcer.

Le schéma essaie donc de formuler une trajectoire réaliste. D'abord, ne pas promettre une décarbonation abstraite sans instrument, ni calendrier, ni financement. Ensuite, ne pas différer indéfiniment les mesures d'adaptation au motif que la contrainte budgétaire est forte. La trajectoire crédible repose sur plusieurs piliers : hiérarchisation des plateformes exposées, intégration de critères climatiques dans la programmation budgétaire, efficacité énergétique des bâtiments et équipements, projets pilotes sur certaines plateformes, amélioration des données relatives aux émissions, et mobilisation plus explicite des financements verts.

Il faudra aussi accepter qu'une partie des efforts environnementaux se joue dans l'organisation du réseau et non dans la seule technologie. Mieux répartir les flux, réduire certaines inefficiences, améliorer les correspondances, adapter la typologie des appareils aux usages, éviter les doublons de desserte ou les surcapacités inutiles peut produire des gains réels. **La transition ne se résume donc pas à une question de carburant ; elle appelle une conception plus efficiente du système.**

Enfin, **la transition environnementale devra être socialement intelligible.** Si elle est présentée comme un moyen de sécuriser les plateformes, de réduire certains coûts, de rendre les investissements plus robustes et d'améliorer la qualité du service, elle pourra être davantage appropriée.

8. PRINCIPAUX POINTS DE VIGILANCE POUR LA REUSSITE DU SDTAI

8.8. Mettre en place une programmation pluriannuelle réellement arbitrée

Le besoin d'**une programmation financière et budgétaire pluriannuelle** revient dans l'ensemble des travaux comme un leitmotiv, comme impératif. Mais cette programmation doit être arbitrée. Il ne s'agit pas seulement de répartir des enveloppes sur plusieurs exercices. **Il s'agit de relier les priorités du schéma à une trajectoire de financement, à des phasages, à des critères de révision et à une gouvernance de l'investissement.**

La programmation utile doit distinguer au minimum **quatre catégories d'investissements :**

- Les investissements de capacité sur les plateformes structurantes ;
- Les investissements de maintien en condition opérationnelle et de conformité sur les plateformes de maillage ;
- Les investissements d'adaptation climatique ;
- Les investissements associés à la qualité de service, à l'énergie ou à l'intermodalité.

Chaque catégorie pourra être assortie de **critères de priorisation explicites** et d'une articulation claire avec les sources de financement mobilisables : budget du Pays, 3IF, AFD, défiscalisation, concours complémentaires éventuels de l'État, mécanismes verts. La programmation implique également **un mécanisme de revue périodique**. Les conditions de marché, les besoins de santé, les trajectoires touristiques, les contraintes climatiques et les capacités des opérateurs peuvent évoluer. Un schéma pluriannuel doit donc prévoir sa propre plasticité. La bonne approche consiste au contraire à stabiliser les principes d'arbitrage tout en ménageant la possibilité d'ajuster les phasages et les priorités selon des règles transparentes.

Dans cette perspective, **le SDTAI articule étroitement programmation et évaluation**. Chaque grande décision d'investissement devra être relue à l'aune de ses effets attendus et de ses effets constatés afin que la programmation cesse d'être un simple affichage et devienne un outil authentique de gouvernement.

8. PRINCIPAUX POINTS DE VIGILANCE POUR LA REUSSITE DU SDTAI

8.9. Faire de la donnée un bien commun du système aérien polynésien

Tous les rapports et avis convergent sur un point : l**e système souffre d'un déficit de données consolidées, partagées et activement utilisées pour la décision.** Ce déficit affaiblit la régulation, complique le suivi des DSP, obscurcit les débats sur les coûts, rend difficile l'évaluation de l'impact des politiques et entretient des asymétries entre opérateurs, administration et décideurs publics. Le SDTAI 2026-2036 doit donc consacrer la donnée comme un bien commun du système aérien polynésien.

Cela suppose d'abord de **définir clairement quelles données doivent être produites, à quel rythme, dans quels formats et pour quels usages.** Trafic passager, trafic fret, ponctualité, annulations, remplissage, coûts d'exploitation, données EVASAN, flux scolaires, émissions, disponibilité technique, qualité de service, réclamations, incidents, données climatiques, besoins de maintenance : autant de champs qui devraient être organisés dans une architecture commune. Il ne s'agit pas de créer une inflation bureaucratique, mais de doter la décision publique de la matière utile et nécessaire.

L'Observatoire du transport aérien relancé, pourrait jouer un rôle nodal dans cette mise en commun. Mais il devra être plus qu'une instance de discussion. Il devra être un organe de production, de consolidation, d'interprétation et de diffusion de données utiles. Cela renvoie à des moyens humains, à des outils numériques, à des protocoles de remontée d'information et à des garanties de qualité. Une donnée contestée, parcellaire ou inutilisable ne résout rien ; elle peut même aggraver les tensions.

En transformant la donnée en infrastructure de confiance, le schéma présenté vise à **faire progresser notoirement la qualité du dialogue public et privé**. Il vise à aussi rendre plus objectifs des arbitrages qui, jusqu'ici, se sont parfois joués dans l'incertitude ou dans la confrontation d'affirmations peu ou non documentées.

8.10. Organiser la relation avec les opérateurs sur un registre de coopération régulée

Le système aérien polynésien ne peut être gouverné ni contre les opérateurs ni par abandon de la puissance publique devant leurs contraintes. **Il faut donc organiser une relation de coopération régulée.** Cette expression est précsée dans le présent schéma. Elle désigne un cadre dans lequel les opérateurs disposent de visibilité, de règles stables et d'espaces de dialogue, tandis que le Pays conserve pleinement son rôle d'arbitre, de financeur, de régulateur et d'évaluateur.

8. PRINCIPAUX POINTS DE VIGILANCE POUR LA REUSSITE DU SDTAI

Une telle relation suppose plusieurs conditions:

- D'abord, clarifier les sujets relevant de la négociation contractuelle, ceux relevant du pilotage stratégique et ceux relevant du contrôle ;
- Ensuite, distinguer les espaces de concertation des espaces de décision politique ;
- Troisièmement, créer des mécanismes d'alerte et de résolution des tensions avant qu'elles ne dégénèrent en affrontements publics ou en blocages opérationnels ;
- Enfin, faire en sorte que la régulation ne soit pas perçue comme une contrainte extérieure, mais comme le cadre de stabilité indispensable à un marché étroit.

Cette approche est particulièrement importante dans un contexte où la concurrence a introduit de nouvelles tensions, mais aussi de nouveaux bénéfices. Le Pays devra être en mesure de préserver les gains de concurrence sans encourager des stratégies destructrices. Il devra également être capable de soutenir, de contrôler et, au besoin, de réorienter le système lorsque son équilibre collectif sera menacé.

8.II. Donner au schéma une capacité d'appropriation politique et territoriale

Un schéma directeur n'existe véritablement que s'il est approprié. L'appropriation ne renvoie pas seulement à la validation institutionnelle ; elle renvoie à la compréhension, à l'adhésion relative, à la capacité des acteurs à se situer dans le dispositif, à savoir ce qu'il change et pourquoi. Le cycle 2015-2025 a montré qu'un schéma peut être pertinent dans ses grandes orientations tout en restant partiellement extérieur à ceux qui doivent le mettre en œuvre ou le subir. Le SDTAI 2026-2036 a été conçu et et doit être gouverné de manière à permettre son appropriation.

Cela suppose d'abord **un effort de lisibilité.** Les choix de hiérarchisation, les priorités d'investissement, la logique des DSP, les raisons d'un classement d'aérodrome, les mécanismes d'adaptation, les critères de suivi, la place des communes, la relation avec la santé et l'éducation, la stratégie climatique : tous ces éléments doivent être exposés dans une langue claire, sans renoncer à la rigueur technique dans les semaines et mois qui suivent sa finalisation.

L'appropriation suppose ensuite **des espaces réguliers de retour d'expérience.** Les élus locaux, les opérateurs, les services de l'État, les administrations sectorielles, les gestionnaires aéroportuaires et les représentants des usagers doivent pouvoir exprimer les effets concrets du schéma et contribuer à son ajustement. Cette dynamique doit être mise en oeuvre. Enfin, **l'appropriation suppose une forme de constance politique.** Le schéma ne pourra survivre aux alternances et aux reconfigurations institutionnelles que s'il est suffisamment adossé à des procédures, à des instances et à des données partagées pour ne pas dépendre exclusivement d'un portage individuel.

En ce sens, la réussite du SDTAI 2026-2036 n'est pas seulement technique. Elle dépendra de la capacité du Pays à faire de cette stratégie un bien commun de gouvernement, et non la propriété passagère d'une séquence administrative.

9. CONCLUSION GENERALE

L'ensemble des travaux préparatoires au SDTAI 2026-2036 a permis d'énoncer avec clarté ce que le futur schéma doit être. Il ne peut pas se limiter à reconduire les grands équilibres du passé, ni à corriger marginalement certaines insuffisances. **Il doit constituer un saut qualitatif de méthode et de gouvernement**.

Le transport aérien interinsulaire polynésien a atteint un degré de complexité qui interdit les réponses partielles. Les logiques de marché, les besoins de service public, les contraintes sanitaires et éducatives, la vulnérabilité climatique, la dépendance aux financements publics, les ambitions touristiques et les enjeux de compétences locales s'y nouent de manière trop étroite pour que l'on puisse traiter chaque sujet séparément.

1 **La première exigence du futur schéma est donc celle de la cohérence.** Cohérence entre les finalités du réseau et les fonctions des aérodromes ; cohérence entre les investissements et la hiérarchie réelle des besoins ; cohérence entre les politiques de santé, d'éducation, de tourisme, de climat et de transport ; cohérence enfin entre l'ouverture à la concurrence et la protection des missions de service public. Un schéma qui additionnerait des objectifs non hiérarchisés manquerait sa cible. Un schéma qui explicite ses priorités, ses critères de décision et ses conditions de mise en œuvre peut, au contraire, devenir un véritable instrument de pilotage.

2 **La deuxième exigence est celle de l'opérationnalité.** Le bilan 2015-2025 l'a montré avec force : un cadre juridique moderne ne suffit pas si les organes de suivi, les postes dédiés, les observatoires, les mécanismes d'évaluation et la programmation financière ne sont pas effectivement installés. Le SDTAI 2026-2036 doit donc être plus qu'un texte d'orientation. Il doit être un document de conduite de l'action, assorti d'indicateurs, de responsabilités, de calendriers, de mécanismes de révision et de clauses d'ajustement. Sa réussite dépendra moins de la beauté de ses formulations que de sa capacité à organiser l'exécution dans le temps.

3 **La troisième exigence est celle de la différenciation territoriale.** Tous les aérodromes n'ont pas la même fonction. Tous les archipels n'expriment pas les mêmes besoins. Toutes les liaisons ne relèvent pas du même régime économique ni du même niveau de service attendu. Le SDTAI 2026-2036 doit assumer cette diversité. Il doit raisonner en plateformes structurantes, en pôles secondaires, en dessertes de désenclavement, en fonctions sanitaires, éducatives ou logistiques, en complémentarité avec le maritime et en trajectoires propres de modernisation. La justice territoriale ne consiste pas à appliquer partout la même réponse ; elle consiste à apporter des réponses différentes à des situations différentes, dans un cadre explicite et compréhensible

9. CONCLUSION GENERALE

4 **La quatrième exigence est celle de la résilience.** Le système aérien polynésien demeure exposé à un marché résident étroit, aux chocs économiques, aux tensions énergétiques, aux difficultés industrielles, aux défaillances possibles d'opérateurs et à la montée des vulnérabilités climatiques. Le schéma 2026-2036 doit intégrer ces risques de manière native. Cela suppose des dispositifs de continuité, une doctrine de crise, des marges de flexibilité contractuelle, une hiérarchisation climatique des investissements, une réflexion sur les compétences, la flotte et sur la maintenance, ainsi qu'une capacité d'intervention publique plus structurée y compris dans le domaine fiscal. En d'autres termes, le schéma ne doit pas seulement organiser un futur souhaitable ; il devra aussi permettre au système de tenir lorsqu'il sera confronté à un futur défavorable.

5 **La cinquième exigence, enfin, est celle de la souveraineté opérationnelle.** Dans un environnement aussi éloigné et aussi spécifique que celui de la Polynésie française, la solidité du transport aérien dépendra de plus en plus de la capacité locale à former, recruter, fidéliser, maintenir, mutualiser et décider. Le pôle d'excellence aéronautique évoqué dans les ateliers n'est pas un slogan. Il répond à une nécessité profonde : réduire la vulnérabilité d'un système qui repose encore sur trop peu d'acteurs, sur des chaînes d'approvisionnement longues et sur une base de compétences existantes mais qu'il faut consolider.

Si ces exigences sont tenues ensemble, alors le SDTAI 2026-2036 pourra réellement devenir le cadre d'une nouvelle étape de maturité du transport aérien interinsulaire. Il ne s'agira plus seulement de préserver un réseau existant, mais de lui donner une logique plus claire, un financement plus lisible, une gouvernance plus robuste, une articulation territoriale plus juste et une capacité plus forte à accompagner la Polynésie française dans ses choix de développement. Le défi est considérable ; les analyses désormais réunies permettent toutefois d'y répondre avec une base de décision et de régulation plus solide qu'au cours du cycle précédent.

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° **8132/PR du 29 octobre 2026** du Président de la Polynésie française, sollicitant l'avis du CESEC sur **un projet de délibération portant approbation du schéma directeur du transport aérien de la Polynésie française 2026-2036)** ;

Vu la décision du bureau réuni le **2 novembre 2026** ;

Vu le projet d'avis de la commission « Développement et égalité des territoires » en date du **23 novembre 2026** ;

Le Conseil économique, social, environnemental et culturel de la Polynésie française a adopté, lors de la séance plénière du **25 novembre 2026**, l'avis dont la teneur suit :

I – OBJET DE LA SAISINE

Le Président de la Polynésie française soumet à l'avis du Conseil Économique, Social, Environnemental et Culturel de la Polynésie française (CESEC) un projet de délibération portant approbation du schéma directeur du transport aérien de la Polynésie française 2026-2036.

II – CONTEXTE ET OBJECTIFS

La dispersion des îles de la Polynésie française sur une surface de plus de 5 millions de km², les difficultés d'accès à certaines d'entre elles au regard de leur éloignement de la capitale ou de leur géographie, la nécessité d'assurer le transport des populations, leur accès à l'éducation, aux soins, aux services publics comme les échanges commerciaux imposent une organisation des transports aériens et maritimes interinsulaires complexe mais efficiente.

Cette organisation doit également tenir compte des opérateurs, des infrastructures existantes, des configurations techniques et opérationnelles des vols, du marché restreint mais continu, des besoins du secteur du tourisme et des capacités hôtelières.

Le Pays s'est doté d'un schéma directeur des déplacements durables interinsulaires 2015-2025 de la Polynésie française[1]. Ce schéma était alors basé sur trois objectifs et a notamment été suivi de la loi du pays n° 2016-3 du 25 février 2016 relative à l'organisation du transport intérieur maritime et aérien.

Ce schéma directeur 2015-2025 a fait l'objet de nombreuses remarques de la Chambre territoriale des comptes de la Polynésie française[2] (CTC) qui a notamment relevé qu'il était resté essentiellement théorique et qui a émis six recommandations visant à rendre plus efficace et réalisable la mise en œuvre d'un prochain schéma.

Le Pays a ainsi travaillé à l'analyse des résultats du précédent document stratégique, notamment sur ses carences, et ambitionne de réguler, pour les dix années à venir, l'organisation des transports aériens interinsulaires au travers d'un nouveau schéma directeur, axé sur cinq objectifs stratégiques et plus d'une centaine d'actions et évalué à 48 milliards de F CFP, hors aéroport de Tahiti-Faa'a, selon l'exposé des motifs.

Le CESEC relève que, contrairement au précédent, ce schéma sera soumis à l'approbation de l'assemblée de la Polynésie française et qu'il s'appuie sur un diagnostic approfondi du secteur.

III – OBSERVATIONS ET RECOMMANDATIONS

Le projet de délibération portant approbation du schéma directeur du transport aérien 2026-2036 (SDTAI) appelle de la part du CESEC les observations et recommandations suivantes :

1. <u>Un schéma structuré autour de cinq objectifs stratégiques</u>

Le projet de schéma directeur s'articule autour de cinq objectifs stratégiques clairement identifiés :
- Adapter durablement les infrastructures ;
- Repenser les Délégations de Service Public ;
- Faire émerger un pôle d'excellence aéronautique ;
- Mettre en œuvre une gouvernance ;
- Adapter les infrastructures aéroportuaires de Nuku-Hiva.

[1] Arrêté n° 1400 CM du 24 septembre 2015
[2] CTC, 18 septembre 2026, Collectivité de la Polynésie française – Le transport aérien interinsulaire et les délégations afférentes – Exercices 2020 et suivants

Chacun de ces objectifs fait l'objet d'une présentation synthétique et comporte plusieurs fiches portant sur les actions, les livrables, les indicateurs, les budgets prévisionnels et les échéanciers. Cette présentation répond à l'une des principales critiques formulées par la CTC sur le précédent schéma, resté largement théorique faute d'actions chiffrées et d'indicateurs de suivi.

À titre liminaire, l'institution relève que le Pays a approuvé, par arrêtés n° 2211, 2212 et 2213 CM du 19 novembre 2026 pris en conseil des ministres, les principes des futures délégations de service public (transport, avitaillement et assistance en escale) prévues dans le projet de schéma directeur des transports aériens en cours d'étude et avant sa présentation en assemblée plénière du CESEC.

Le CESEC déplore de ne pas avoir été informé, par le Pays auditionné, de la publication imminente des trois arrêtés portant sur ces futures DSP avant même d'avoir émis son avis en assemblée plénière, ni le temps nécessaire à l'étude des cahiers des charges respectifs.

L'institution estime que l'avis de la société civile n'aura dès lors aucune portée.

1.1 Objectif stratégique n° 1 – Adapter durablement les infrastructures pour accompagner les croissances économiques et touristiques des îles et atolls dans le respect de l'environnement et de l'adaptation du changement climatique

Il s'agit ici d'adapter les structures aéroportuaires existantes afin de préparer une augmentation du trafic tant domestique qu'international mais également une adaptation au changement climatique. Le CESEC considère comme essentielle la prise en compte du changement climatique dans la programmation des infrastructures, notamment à Tahiti-Faa'a (diagnostic de vulnérabilité, gestion des eaux pluviales, production d'énergie photovoltaïque).

Plusieurs prévisions de variation des flux de passagers ont été faites préalablement à l'élaboration du schéma.

Selon le scénario « au fil de l'eau », les augmentations du nombre de passagers sont évaluées à 355 000 visiteurs par an et un trafic domestique de 1,09 million de passagers.
Selon le scénario dit « volontariste », 450 000 touristes sont envisagés pour un trafic domestique de 1,21 million de passagers.

Or, cet objectif volontariste, présenté par la Direction de l'Aviation Civile (DAC) comme objectif retenu[3], semble aujourd'hui difficile à atteindre, non pas par manque d'attractivité de la destination, mais par l'insuffisance d'infrastructures d'hébergements pouvant les accueillir.

Ainsi, la Polynésie française a accueilli 261 813 touristes en 2023, dont 217 998 en hébergements terrestres. En juin 2024, 2 709 hébergements terrestres étaient répartis dans tous les archipels et pouvaient accueillir 22 909 personnes[4].

Sur ce point la CTC relevait que « *à défaut d'une analyse capacitaire territorialisée, les choix de desserte, de fréquence, de plateforme et de dimensionnement de la flotte retenus dans le schéma directeur du transport aérien interinsulaire 2026-2036 pourraient reposer sur une demande insuffisamment rapprochée des contraintes réelles du territoire* ».

Si le CESEC ne peut qu'encourager toute mesure visant à augmenter le nombre de touristes, il craint que les prévisions portées par le projet de schéma ne puissent trouver de réalisation au regard des manques importants de structures d'hébergement, notamment aux îles Marquises (cf. infra).

[3] Document présenté au CESEC et à l'APF
[4] Rapport sur le projet de loi du pays portant modification de la loi du pays n° 2018-10 du 29 mars 2018 modifiée portant réglementation en matière d'hébergement de tourisme en Polynésie française – Assemblée de la Polynésie française – n° 79-2024 du 7 août 2024

Par ailleurs, les infrastructures actuelles ne sont ni suffisantes ni assez modernisées pour accueillir ces augmentations de trafic. À Faa'a, les stationnements de gros porteurs manquent, les salles d'embarquement et de débarquement, bien que rénovées, ne pourront gérer un flux supérieur, les parkings extérieurs devront être augmentés.

Le concessionnaire actuel, la société Aéroport de Tahiti, précise par ailleurs que le dimensionnement actuel de la plateforme aéroportuaire permet d'assurer un service suffisant aux volumes de passagers constatés, tout en reconnaissant que des améliorations sont toujours possibles afin d'améliorer la qualité du service rendu. Malgré la fin programmée de sa concession et les incertitudes portant sur son renouvellement, des investissements massifs sont programmés afin d'améliorer l'expérience des voyageurs (terminal domestique, portails automatiques).

Le CESEC rappelle que la concession de l'aéroport de Tahiti-Faa'a devrait prendre fin au début de l'année 2028 et que tout nouvel investissement aussi conséquent devra être validé avec le futur concessionnaire. Aussi, il semble aujourd'hui difficile de se projeter sur une durée de 10 ans, avec des investissements urgents, au regard de l'incertitude qui entoure le renouvellement de la concession.

Dans les îles, il devrait être envisagé de rallonger certaines pistes, d'agrandir les aires de stationnement, de faciliter les accès, de mutualiser les infrastructures existantes.

Pour rappel, le Schéma d'Aménagement Général de la Polynésie française (SAGE) adopté en 2019 prévoyait déjà d'« *aménager progressivement dans d'autres archipels des pistes capables d'accueillir des vols internationaux* »[5], notamment en envisageant d'agrandir la piste de l'aéroport de Rangiroa.

Si ce projet a été abandonné, le gestionnaire des trois aérodromes de Bora Bora, Raiatea et Rangiroa a précisé que son programme d'investissements visant à moderniser les plateformes s'inscrit déjà dans les objectifs du SDTAI, mais rappelle que certains travaux, notamment ceux liés à l'augmentation des hangars et des parkings mais également des capacités maritimes imposent la rédaction de schémas d'aménagements spécifiques.

Le CESEC considère que toutes les évolutions envisagées doivent s'inscrire dans un plan global d'aménagement et de structuration des dessertes concernées. Cet aménagement doit tenir compte des besoins des populations, des contraintes techniques mais également de la nécessité de préparer le Pays au changement climatique et à une possible montée des eaux qui pourrait, à terme, condamner l'accès à de nombreuses pistes.

1.2 Objectif stratégique n° 2 – Repenser les DSP au profit non seulement des habitants des îles et atolls mais aussi des administrations et des acteurs économiques privés notamment touristiques

Actuellement, deux délégations de service public (DSP), prolongées jusqu'au 30 juin 2027, ont été octroyées : l'une portant sur la desserte de 32 aérodromes, l'autre sur la desserte des îles de Ua Pou et Ua Huka aux Marquises.

Ces DSP ont pour objet de permettre la desserte de destinations qui ne présentent pas un caractère de rentabilité suffisant pour les opérateurs. Une subvention du Pays est alors versée au délégataire afin de compenser la perte de profits sur ces destinations. Celle-ci s'élève actuellement à 1,25 milliard de F CFP et est évaluée à 2,4 milliards de F CFP par an.

Le projet de schéma directeur envisage désormais 3 DSP distinctes :
- 1 pour le transport,
- 1 pour l'assistance en escale et la gestion des infrastructures,

[5] Loi du Pays n° 2020-21 du 24 août 2020 portant approbation du schéma d'aménagement général de la Polynésie française (SAGE), p. 18

- 1 pour l'avitaillement des appareils.

Concernant le transport, l'ambition du Pays est de porter le nombre de vols hebdomadaires à 1,5 dans les atolls les moins peuplés et à 2 dans les autres destinations. Le projet prévoit également une aide au prix du billet pour certains résidents des atolls éloignés, dont les bénéficiaires et le coût restent à définir. Le CESEC ne peut qu'encourager ces orientations, de même que la volonté d'intégrer dans la future DSP les besoins de la santé et de l'éducation (évacuations sanitaires, transport scolaire).

Le CESEC relève que le projet ne précise pas le nombre futur d'îles concernées par les DSP, si ce sont les mêmes que celles aujourd'hui desservies dans ce cadre.

La Chambre territoriale des comptes elle-même a rappelé que « *les caractéristiques des pistes, les conditions météorologiques et aérologiques, les limitations de charge, les appareils mobilisables et l'organisation des rotations déterminent directement les conditions d'exploitation des dessertes. Cette approche par plateforme et par faisceau de desserte devrait guider la future génération de DSP prévue en 2027, notamment dans les choix relatifs aux hubs secondaires, aux types d'aéronefs et aux solutions d'intermodalité* ».

Il n'est par ailleurs pas indiqué, dans le projet de schéma directeur, si la DSP portant sur le transport prévoit d'être unique ou allotie.

L'allotissement pourrait permettre de favoriser la concurrence entre les opérateurs. Dans sa contribution écrite, un opérateur plaide d'ailleurs pour des lots cohérents sur les plans territorial, opérationnel et économique, des délais de candidature suffisants et un accès de tous les candidats aux mêmes données que l'opérateur historique. **Le CESEC ne peut qu'encourager cette démarche.**

Néanmoins, l'institution relève que le Pays a finalement approuvé les principes des trois délégations de service public par arrêtés n° 2211, 2212 et 2213 CM du 19 novembre 2026.

Il en ressort que la DSP d'avitaillement, prévue pour 20 ans, n'est pas allotie et regroupe 20 plateformes dont 11 de désenclavement et 9 de libre concurrence, au sein d'un contrat unique.
La DSP d'assistance en escale, d'une durée prévue de 8 ans, est également unique et regroupe 34 îles.
Elle fait écho à la nouvelle DSP du transport, prévue pour 10 ans, qui fait désormais l'objet d'un seul contrat pour ces 34 mêmes îles (contre 2 contrats distincts aujourd'hui).

Une nouvelle fois, le CESEC déplore de ne pas avoir été informé, par le Pays auditionné, de la publication imminente des trois arrêtés portant sur les futures DSP avant même d'avoir émis son avis en assemblée plénière, ni le temps nécessaire à l'étude des cahiers des charges respectifs.

Le CESEC s'interroge sur la capacité à trouver des candidats aux deux DSP autres que celle relative au transport. Pour rappel, l'avitaillement est aujourd'hui assuré par la compagnie Air Tahiti sur la quasi-totalité des destinations et les pétroliers pourraient ne pas se montrer intéressés au regard des faibles volumes concernés. La question du transfert des infrastructures existantes, voire des personnels dédiés, appartenant à l'opérateur historique vers un délégataire différent est un point essentiel qui doit être surveillé lors de la préparation des appels d'offres, notamment concernant les avantages acquis en fonction des conventions collectives concernées.

Le projet de schéma rappelle par ailleurs que « *le transport aérien interinsulaire polynésien demeure structurellement dépendant de l'argent public pour maintenir les dessertes déficitaires, moderniser les plateformes et soutenir, directement ou indirectement, la compétitivité des opérateurs* ».

Le CESEC recommande qu'un contrôle particulier soit effectué sur les tarifs appliqués par un opérateur à un autre, notamment pour l'assistance en escale et l'avitaillement. Les modalités de concours aux activités d'un concurrent ne doivent être basées que sur des coûts réels, voire

l'application d'une marge raisonnable, à l'instar de ce qui est envisagé dans le secteur des télécommunications.

D'une manière générale, la société civile organisée plaide pour une concurrence saine qui doit s'exercer dans un cadre clair et selon les règles précises. Ces règles ne doivent pas venir freiner le développement des concurrents ni les étouffer sous des tarifs prohibitifs ou des lenteurs injustifiées.

La situation financière actuelle des deux compagnies de transport régulier de passagers pose la question du maintien de cette concurrence en l'état. Le recours aux DSP doit permettre aux deux entités présentes d'exercer leur activité de manière sereine et cohérente avec l'intérêt du développement économique, les besoins des populations mais aussi leur propre rentabilité économique.

1.3 Objectif stratégique n° 3 – Favoriser l'émergence d'un pôle d'excellence aéronautique dans tous les domaines de l'écosystème du transport aérien interinsulaire dans le cadre de la mise en œuvre de partenariats public - privé

Cet objectif représente la continuité du projet MRO[6], mis en place depuis 2025 par la compagnie locale Air Tahiti, avec le soutien du Pays et de l'État.

Il vise d'une part à faire émerger des compétences locales en matière de techniques aéronautiques (entretien, réparation, mais également personnels navigants commerciaux, voire pilotes) et, d'autre part, à mutualiser un certain nombre d'opérations afin de faire baisser les coûts (achats de pièces, réparations). Cet objectif peut permettre de créer des emplois qualifiés pour les jeunes Polynésiens et de réduire la dépendance extérieure pour l'entretien des appareils.

Les auditions menées par la commission ont montré que des difficultés existent aujourd'hui dans le partage des pièces détachées et des consommables entre opérateurs et cette solution, mise en œuvre sous la supervision de la puissance publique, permettrait de faciliter les échanges entre les divers intervenants.

Le CESEC préconise que les différents tarifs soient discutés entre opérateurs, clairement connus de tous et contrôlés par la puissance publique. Il préconise également que le futur centre de maintenance soit placé sous une gouvernance neutre, indépendante de tout opérateur, avec des règles d'accès identiques pour tous.

L'institution insiste pour que les métiers de l'aéronautique soient présentés dans les établissements scolaires et que des cursus spécifiques soient mis en place.

1.4 Objectif stratégique n° 4 – Mettre en œuvre une gouvernance du secteur du transport aérien interinsulaire garantissant un accès partagé à l'information et un pilotage dynamique et agile par le Pays

La Chambre territoriale des comptes a récemment rappelé le fait qu'aucun suivi réel du précédent schéma n'avait été mis en place, empêchant ainsi tout contrôle, toute évolution et toute analyse des conditions d'exécution. Elle a constaté que « *le Pays n'a transmis aucune pièce relative à l'existence de tableaux de bord dédiés, de rapports de suivi spécifiques, de bilans intermédiaires ou d'indicateurs consolidés permettant d'apprécier l'état d'avancement du schéma et la réalisation effective de ses orientations* »[7].

Le présent projet de schéma directeur vise à remédier à ces lacunes, notamment en rendant effective une structure de concertation créée en 2020, l'observatoire du transport aérien interinsulaire[8], qui n'a jamais

[6] *Maintenance, repair and overhaul*
[7] Rapport CTC, p. 19, 1.2.3 Un dispositif de gouvernance et de suivi insuffisamment structuré pour assurer un pilotage adapté
[8] Délibération n° 2020-33 APF du 30 juillet 2020 fixant les conditions d'octroi de la licence d'exploitation dans le secteur du transport aérien interinsulaire

été réuni depuis lors. Le CESEC ne peut qu'encourager cette volonté de doter enfin le secteur d'un outil de suivi partagé. Selon les professionnels auditionnés, une première réunion a été tenue en novembre 2026.

Le projet de schéma envisage que cet observatoire soit destinataire de nombreuses données nécessaires à son pilotage : « *trafic passager, trafic fret, ponctualité, annulations, remplissage, coûts d'exploitation, données EVASAN, flux scolaires, émissions, disponibilités techniques, qualité de service, réclamation, incidents, données climatiques, besoins de maintenance* ».

Le CESEC recommande que l'ensemble des données ainsi sollicitées soient précisément détaillées en fonction des entités à même de les fournir (opérateurs privés, services publics de l'éducation, de la santé, Météo France…) et qu'une obligation de transparence soit édictée et contrôlée.

Le pilotage du schéma directeur doit être réparti entre plusieurs comités techniques (COTECH FAA'A, COTECH CONCÉDÉS, COTECH DAC, COTECH DSP, COTECH EXCELLENCE SECTORIELLE, COTECH INFRA AERO ET STRAT DE DESSERTE, comités consultatifs des DSP) sous la supervision d'un comité politique, instance interministérielle.

La Direction de l'Aviation Civile (DAC) sera en charge d'harmoniser l'ensemble de ces instances. Si les prévisions de financement concernent essentiellement le renforcement de ce service, il n'a pas été précisé l'étendue de ses besoins réels en personnel, en matériel, en formation, en infrastructures, en moyens de fonctionnement.

Le CESEC s'interroge sur la disponibilité de personnels pouvant renforcer les effectifs de la DAC qu'il s'agisse de fonctionnaires affectés ou de contractuels dont les recrutements sont par nature limités dans le temps. Si le Pays envisage également l'externalisation de certaines missions, leur évaluation financière n'est pas spécifiquement précisée.

L'institution préconise que la multiplication des comités techniques ne devienne pas un frein à la mise en place du schéma par la rigidité des mécanismes instaurés.

1.5 Objectif stratégique n° 5 – Fournir au projet DESTINATION MARQUISES des infrastructures aéroportuaires internationales et une stratégie de desserte pour faire des Marquises un pôle économique majeur du Fenua

L'objectif stratégique n° 5 envisage de faire de l'aéroport de Nuku-Hiva une plateforme internationale et la deuxième plateforme aéroportuaire de la Polynésie française, et ce à l'horizon 2034. L'objectif est, au-delà de permettre la présence d'un second aéroport dimensionné pour le trafic international en Polynésie française, aéroport par ailleurs « hors d'eau » et donc plus sécurisé en cas d'intempéries majeures, de permettre des liaisons aériennes vers des destinations étrangères (l'exemple de la côte ouest américaine est cité).

Cet objectif stratégique représente la part la plus conséquente des investissements envisagés avec 9,8 milliards de F CFP en investissement et 6 milliards de F CFP en fonctionnement. L'ensemble des infrastructures est attendu pour 2034.

Alors que trois scénarios ont été présentés tant aux élus qu'à la population[9], à savoir une augmentation du nombre de vols des ATR actuels, le déploiement de jets domestiques ou un aéroport international, le projet de schéma soumis à l'avis du CESEC ne présente que le dernier scénario. Or, il ressort des présentations faites par le gouvernement que la majorité des maires marquisiens souhaitent lui donner un rayonnement régional dans un premier temps[10].

[9] https://gouvernement.pf/fr/actualites/aeroport-de-nuku-hiva-trois-scenarios-presentes-aux-hakaiki-des-marquises
[1010] https://www.tntvnews.pf/polynesie/societe/projet-daeroport-aux-marquises-les-hakaiki-optent-pour-loption-regionale-plus-adaptee/

Sur ce point, il convient de préciser que les *Hakaiki* entendent comme « dimensionnement régional » l'ouverture aux jets entre Tahiti et les Marquises, sans liaison directe vers des pays étrangers, celle-ci pouvant le cas échéant être effectuée au départ de Tahiti-Faa'a.

Le Pays a précisé que la concertation se poursuit et que des liaisons internationales directes au départ des Marquises ne constituent pas, à ce stade, une décision arrêtée. **Le CESEC prend acte de la concertation engagée avec les *Hakaiki* et la population, ainsi que du souhait exprimé par eux d'associer les six îles à la gouvernance du projet et de veiller à une répartition équilibrée de ses retombées. Il reviendra au Pays d'en tenir compte.**

Les opérateurs aériens auditionnés estiment pour leur part que l'option dite « régionale » doit effectivement permettre à Nuku-Hiva d'accueillir de nouveaux types d'appareils capables d'emporter plus de passagers mais également plus de fret et dans des délais plus courts. **Le CESEC propose qu'une étude plus précise sur les tarifs pouvant être appliqués soit effectuée afin de s'assurer que l'ensemble du projet soit bénéfique pour la population des îles.**

Ces appareils, de type monocouloirs, devront pouvoir également être utilisés vers d'autres destinations pour être rentabilisés, le cas échéant à l'international, tout en favorisant le développement des îles concernées. Cette évolution est en lien avec l'objectif stratégique n° 1 qui vise à faire évoluer les infrastructures aéroportuaires existantes dans les îles.

Le projet de schéma rappelle les nombreuses contraintes qui pèsent sur un tel projet structurant et notamment celles induites telles que l'approvisionnement en eau potable, l'hébergement marchand, auxquelles il faut rajouter l'apport des matériaux de constructions et le dimensionnement des infrastructures portuaires et routières, l'électrification du site, le traitement des eaux usées, l'hébergement touristique, les disponibilités en termes d'alimentation, d'accueil, de procédures impliquant l'intervention de l'État (douanes, police aux frontières).

Le CESEC considère que le projet d'aéroport international présente plusieurs autres aspects qui n'ont pas été suffisamment étudiés dans ce projet de schéma.

Ainsi, l'ampleur et la durée des travaux, s'ils peuvent apporter de l'emploi pour les marquisiens et notamment les jeunes, pourraient entrainer une désertification des autres îles de l'archipel. Il est à craindre, qu'à terme, l'activité économique induite par la plateforme aéroportuaire ne bénéficie qu'à Nuku-Hiva au détriment des autres îles marquisiennes.

Sur le plan environnemental, les conséquences pourraient s'avérer contradictoires avec l'inscription de l'archipel au patrimoine mondial de l'UNESCO[11].

Le Pays a confirmé que de nombreuses études devaient encore aboutir, notamment celles portant sur l'environnement, mais également en anticipant les enjeux sociétaux et culturels.

Le CESEC considère qu'en l'état, les études portant sur les évolutions envisagées ne sont pas suffisantes. Elles devront être adaptées en fonction du choix final du dimensionnement de l'aéroport prévu et voulu par les élus et la population, le projet actuel ne se basant que sur l'hypothèse d'un dimensionnement international.

Il recommande d'associer les élus, la population comme les associations environnementales et culturelles locales dès l'élaboration des études d'impact.

[11] « Te Henua Enata, les îles Marquises », bien mixte en série inscrit sur la Liste du patrimoine mondial de l'UNESCO le 26 juillet 2024, lors de la 46e session du Comité du patrimoine mondial (New Delhi)

2. Un investissement conséquent mais incertain

L'exposé des motifs du projet de délibération fait état d'un budget global de 48 milliards de F CFP sur 10 ans (hors aéroport de Tahiti-Faa'a).

Néanmoins, le projet lui-même ne mentionne qu'un coût global de 25,35 milliards de F CFP[12]. La différence tient au fait qu'une grande partie des dépenses ne peut être appréhendée car portant sur l'aéroport de Tahiti-Faa'a, dont la concession doit être renouvelée, ainsi que de nombreuses actions non évaluées à ce stade.

Les estimations de l'aéroport des Marquises, poste le plus élevé du projet avec une estimation de plus de 15 milliards de F CFP, sont largement dépendantes d'études techniques à venir et devront être affinées en tenant compte des contraintes spécifiques à l'accès aux îles Marquises.

Plusieurs des 109 fiches actions jointes au projet ne présentent aucune évaluation financière car dépendantes de choix à venir, eux-mêmes effectués selon des études à lancer.

Cette projection du budget global, par nature incertaine, laisse planer un doute sur les capacités de la collectivité, de ses partenaires financiers et des opérateurs concernés à financer l'ensemble des actions envisagées.

Le CESEC préconise de prioriser les dépenses selon les urgences. Une évaluation plus précise est indispensable.

IV - CONCLUSION

Les spécificités géographiques de la Polynésie française imposent une gestion particulière du transport interinsulaire et notamment du transport aérien.

Les besoins de la population ne sont pas toujours compatibles avec les impératifs de sécurité et les possibilités techniques, et la puissance publique se doit néanmoins d'assurer certains services essentiels, surtout dans l'optique de maintenir cette population dans les îles.

Le Pays a élaboré un projet de schéma directeur qui apporte une vision sur les 10 prochaines années de ses ambitions en matière de développement et de structuration du secteur du transport aérien interinsulaire.

Ce projet, largement basé sur des prévisions d'augmentation de la fréquentation touristique qui semblent relativement optimistes au regard des évolutions récentes et surtout de la disponibilité de l'hébergement terrestre dans les années à venir, ambitionne d'adapter les infrastructures aéroportuaires existantes, de rénover le mécanisme des délégations de service public, d'instaurer une gouvernance plus efficace, de développer la formation locale de techniciens, et enfin de créer une seconde porte d'entrée internationale vers la Polynésie française à Nuku-Hiva.

Le CESEC reconnaît la nécessité de regarder les évolutions du transport aérien à l'aune des besoins de la population, des évolutions du tourisme, des enjeux de sécurité, à moyen et long termes, mais insiste sur les priorisations à effectuer dans les choix des actions envisagées, notamment au regard des incertitudes dans le renouvellement de la concession de l'aéroport de Tahiti-Faa'a qui conditionne de nombreuses évolutions souhaitées.

Il rappelle ses recommandations suivantes :

- Inscrire toutes les évolutions envisagées des plateformes aéroportuaires dans un plan global d'aménagement de structures des dessertes concernées, en tenant compte des besoins des populations,

[12] Point 7.1 Le budget du SDTAI, p. 61

des contraintes techniques mais également de la nécessité de préparer le Pays au changement climatique et à une possible montée des eaux qui pourraient, à terme, condamner l'accès à de nombreuses pistes ;
- Effectuer un contrôle particulier sur les tarifs appliqués, notamment dans le cadre des DSP avitaillement et assistance en escale, par un opérateur à un autre ; les baser sur des coûts réels ;
- Établir les tarifs des prestations du futur pôle d'excellence aéronautique par des échanges entre les professionnels et les faire contrôler par la puissance publique ;
- Mettre en avant les métiers de l'aérien auprès des établissements scolaires ;
- Détailler l'ensemble des données devant alimenter l'observatoire du transport aérien en fonction des opérateurs à même de les fournir, en toute transparence ;
- Ne pas complexifier les relations entre le comité politique et les différents comités techniques et comités consultatifs ;
- Mener des études plus approfondies sur les conséquences en termes de prix des billets à destination des îles Marquises ;
- Associer les élus et la population à l'élaboration des études d'impact de l'aéroport de Nuku-Hiva ;
- Prioriser les dépenses selon les urgences et préciser les évaluations budgétaires.

Le schéma directeur du transport aérien doit permettre à la concurrence voulue par le Pays de s'exercer selon des modalités connues de tous les intervenants et fixées selon des critères réels, justifiés et contrôlables par la puissance publique. Il appartient à la puissance publique qui a souhaité l'ouverture à la concurrence du ciel polynésien de s'assurer qu'elle s'exerce de façon saine et selon des règles claires et non discriminatoires.

Au regard des observations et recommandations qui précèdent, le Conseil Économique, Social, Environnemental et Culturel de la Polynésie française émet un avis défavorable au projet de délibération portant approbation du schéma directeur du transport aérien de la Polynésie française 2026-2036.

SCRUTIN

Nombre de votants :	……..	43
Pour :	……..	38
Contre :	……..	01
Abstentions :	……..	04

ONT VOTÉ POUR : 38

Représentants des entrepreneurs

01	BENHAMZA	Jean-François
02	DAFNIET	Frédéric
03	DROLLET	Florence
04	LABBEYI	Sandra
05	PLEE	Christophe
06	ROIHAU	Andréa
07	TREBUCQ	Isabelle
08	TROUILLET	Mere

Représentants des salariés

01	FONG	Félix
02	GALENON	Patrick
03	LE GAYIC	Vaitea
04	ONCINS	Jean-Michel
05	TAEATUA	Edgar
06	TEHEI	Vairea
07	TERIINOHORAI	Atonia
08	TIFFENAT	Lucie
09	YIENG KOW	Diana

Représentants du développement

01	BONNAT	Anne-Sophie
02	LAI	Marguerite
03	MAAMAATUAIAHUTAPU	Moana
04	ROOMATAAROA-DAUPHIN	Voltina
05	TEMAURI	Yvette
06	THEURIER	Alain
07	UTIA	Ina

Représentants de la cohésion sociale et de la vie collective

01	BAMBRIDGE	Maiana
02	CARILLO	Joël
03	CHUNG TIEN	Tahia
04	FOLITUU	Makalio
05	KAMIA	Henriette
06	LUCIANI	Karel
07	PROVOST	Louis
08	RAOULX	Raymonde
09	TEARIKI	Nahiti
10	VITRAC	Marotea

Représentants des archipels

01	BUTTAUD	Thierry
02	NESA	Martine
03	TEIKITEKAHIOHO	Teautaipi
04	WANE	Maeva

À VOTÉ CONTRE : 01

Représentant du développement

01	TEFAATAU	Karl

SE SONT ABSTENUS : 04

Représentants des entrepreneurs

01	NOUVEAU	Heirangi
02	WONG FAT	Edouard

Représentants de la cohésion sociale et de la vie collective

01	NORMAND	Léna
02	PORLIER	Teikinui

6 (six) réunions tenues les :
6, 10, 12, 16 et 23 novembre 2026
par la commission « Développement et égalité des territoires »
dont la composition suit :

MEMBRE DE DROIT

Madame Maiana BAMBRIDGE, Présidente du CESEC

BUREAU

ONCINS	Jean-Michel	Président
WANE	Maeva	Vice-présidente
UTIA	Ina	Secrétaire

RAPPORTEUR

NOUVEAU	Heirangi

MEMBRES

BARSINAS	Marc
DROLLET	Florence
ELLACOTT	Stanley
FOLITUU	Makalio
FONG	Félix
KAMIA	Henriette
LAI	Marguerite
MAAMAATUAIAHUTAPU	Moana
NORMAND	Léna
PLEE	Christophe
POHUE	Patrice
PORLIER	Teikinui
ROIHAU	Andréa
ROOMATAAROA-DAUPHIN	Voltina
SOMMERS	Eugène
TEARIKI	Nahiti
TEIKITEKAHIOHO	Teautaipi
TERIINOHORAI	Atonia
TIFFENAT	Lucie
TROUILLET	Mere
VITRAC	Marotea
WONG FAT	Edouard

SECRÉTARIAT GÉNÉRAL

BONNETTE	Alexa	Secrétaire générale
LARDILLIER	Guillaume	Conseiller technique
NORDMAN	Avearii	Responsable du secrétariat de séance
DIDELOT	Orama	Secrétaire de séance
TEMANUPAIOURA	Romane	Secrétaire de séance

LE CONSEIL ÉCONOMIQUE, SOCIAL, ENVIRONNEMENTAL ET CULTUREL DE LA POLYNÉSIE FRANCAISE

La Présidente du Conseil économique, social, environnemental et culturel de la Polynésie française,

Le Président et les membres de la commission « Développement et égalité des territoires »

remercient, pour leur contribution à l'élaboration du présent avis,

Particulièrement,

- Au titre de la Présidence de la Polynésie française, en charge du tourisme, des transports aériens, de l'égalité des territoires, des affaires internationales, de l'économie numérique et des conséquences des essais nucléaires (PR) :
  - **Madame Orama LEHARTEL**, responsable du département des politiques publiques
  - **Madame Myriam NAMRI**, chargée de mission « aérien »

- Au titre de la Direction de l'aviation civile (DAC) :
  - **Monsieur Marangai MOEROA**, directeur
  - **Madame Maryam CHARREARD**, responsable du département administratif et finances

- Au titre de la Communauté de communes des îles Marquises (CODIM) :
  - **Monsieur Teiki TETAHIOTUPA**, directeur général des services

- Au titre de la Société Aéroport de Tahiti (ADT) :
  - **Monsieur Gwenvaël RONSIN-HARDY**, directeur général

- Au titre de la Société Fenua Airports :
  - **Madame Naïkée MOASEN**, directrice générale

- Au titre d'Air Tahiti :
  - **Monsieur Edouard WONG FAT**, directeur général

- Au titre d'Air Moana :
  - **Monsieur Olivier-Jean BREAUD**, président
  - **Madame Marania BOIXIERE**, directrice générale déléguée
  - **Monsieur Raitini REY**, directeur général délégué