



ASSEMBLÉE DE LA  
POLYNÉSIE FRANÇAISE

*Commission de l'équipement,  
de l'aménagement du territoire et des transports*

# **Rapport d'information portant sur le mouillage des navires de plaisance dans les eaux intérieures de la Polynésie française**

*Présenté par*

*M<sup>me</sup> Marielle KOHUMOETINI, M. Bruno FLORES, M. Mike COWAN,  
M. Edwin SHIRO-ABE PEU, M. Cliff LOUSSAN et  
M<sup>me</sup> Frangélica BOURGEOIS-TARAHU,*

*Représentants à l'assemblée de la Polynésie française  
Rapporteurs de la mission d'information*

# TABLE DES MATIÈRES

<b>Introduction.....</b>	<b>5</b>
<b>CHAPITRE 1 – Des problématiques de gouvernance, de régulation et de fiscalité mal adaptées à la réalité du terrain.....</b>	<b>6</b>
<b>I. Une multiplication des usages maritimes à l’origine de tensions croissantes.....</b>	<b>6</b>
<b>A. La multiplication des conflits d’usages dans les zones de mouillage.....</b>	<b>6</b>
1. Une cohabitation tendue entre pêcheurs, riverains et plaisanciers.....	6
2. Des tensions entre la plaisance privée et la plaisance professionnelle.....	8
<b>B. Des infrastructures inadaptées à la demande croissante.....</b>	<b>10</b>
1. Des infrastructures d’accueil saturées.....	10
2. Des outils de maintenance insuffisants.....	12
<b>C. Le téléservice ESCALES : une solution numérique partagée.....</b>	<b>13</b>
1. Pour les acteurs publics : un outil satisfaisant.....	13
2. Pour les acteurs privés : un outil inadapté à la navigation.....	14
3. Pour la population : un outil encore inconnu.....	16
<b>II. Une réglementation encore trop lacunaire et difficilement appliquée.....</b>	<b>17</b>
<b>A. Une gouvernance imbriquée et fragmentée entre État, Pays et Communes.....</b>	<b>17</b>
1. Un chevauchement de compétences entre autorités locales et autorités de l’État, source de confusion.....	17
2. Un manque évident de coordination.....	20
<b>B. Un faible contrôle du respect de la réglementation.....</b>	<b>21</b>
1. Une absence contestable de contrôle systématique des entrées et sorties des navires.....	21
2. Un manque flagrant de moyens humains, financiers, logistiques et de contrôle.....	23

<b>C. Une fiscalité maritime menant à un sentiment d’injustice et à des tensions.....</b>	<b>23</b>
1. Une contribution insuffisante de la plaisance privée aux charges locales .....	23
2. Une concurrence déloyale entre la plaisance privée et la plaisance professionnelle.....	24
<b>D. Vers une clarification des responsabilités et une meilleure coordination.....</b>	<b>25</b>
1. Entre les autorités locales et les autorités de l’État.....	26
2. Une amélioration des outils de contrôle, de communication et de suivi.....	27
<b>CHAPITRE 2 – Entre préservation de l’environnement et développement de l’économie locale : un équilibre essentiel à trouver.....</b>	<b>29</b>
<b>I. Une gestion du mouillage et des services environnementaux à structurer.....</b>	<b>29</b>
<b>A. Une répartition disparate des infrastructures sur l’ensemble du territoire.....</b>	<b>29</b>
1. Un manque d’infrastructures essentielles du secteur maritime.....	29
2. Un manque d’entretien des corps-morts au détriment des autorités communales.....	30
<b>B. La gestion des déchets, des eaux usées, des navires échoués et des épaves : un enjeu écologique prioritaire.....</b>	<b>31</b>
1. Une gestion des déchets et des eaux usées à développer urgemment.....	31
2. Des navires échoués et des épaves : un danger pour l’environnement.....	32
<b>C. Vers un développement durable des zones de mouillage et du respect de l’environnement.....</b>	<b>34</b>
1. Une structuration des zones de mouillage cohérente et respectueuse de la culture polynésienne.....	34
2. La promotion d’un dialogue et une pédagogie pour une cohabitation harmonieuse.....	35
<b>II. Un développement économique et une structuration nécessaire des activités du secteur maritime.....</b>	<b>36</b>
<b>A. Des déséquilibres économiques à corriger.....</b>	<b>36</b>
1. Des retombées économiques inégalement réparties sur le territoire.....	36
2. Une saturation des infrastructures touristiques et maritimes.....	37

<b>B. Le secteur maritime : un potentiel économique à développer.....</b>	<b>40</b>
<b>1. Un secteur maritime en expansion.....</b>	<b>40</b>
<b>2. Un levier économique d'emploi et d'innovation.....</b>	<b>41</b>
<b>C. Vers une gestion partagée, durable et inclusive du mouillage des navires de plaisance.....</b>	<b>43</b>
<b>1. Une gouvernance renforcée du mouillage des navires de plaisance à l'échelle du pays.....</b>	<b>43</b>
<b>2. Une mise en place d'un modèle fiscal équilibré et équitable.....</b>	<b>44</b>
<b>Les recommandations de la mission d'information.....</b>	<b>46</b>
<b>Remerciements.....</b>	<b>51</b>
<b>Annexes.....</b>	

## INTRODUCTION

Face au développement soutenu de la plaisance en Polynésie française et aux multiples enjeux qu'il suscite en matière de gouvernance maritime, de préservation environnementale et de cohésion sociale, la commission de l'équipement, de l'aménagement du territoire et des transports, a créé le lundi 13 janvier 2025, une mission d'information portant sur le mouillage des navires de plaisance dans les eaux intérieures de la Polynésie française.

Cette initiative traduit la volonté des représentants d'appréhender avec rigueur et lucidité un phénomène aux répercussions à la fois économiques, sociales et écologiques, en plein essor depuis plusieurs années. En effet, selon les données fournies par l'Institut de la statistique de la Polynésie française (ISPF), le secteur de la plaisance et de la croisière connaît une croissance régulière depuis 2015, participant significativement à la création de valeur ajoutée pour l'économie locale. Cette dynamique, si elle constitue une opportunité indéniable, impose également la mise en place de cadres réglementaires adaptés, d'outils de contrôle efficaces et d'infrastructures adéquates afin de garantir une gestion durable, équilibrée et équitable des zones de mouillage.

La mission d'information, composée de treize représentants à l'assemblée de la Polynésie française, dont six rapporteurs, s'attelle ainsi à dresser un état des lieux complet et circonstancié de la réglementation en vigueur, des dispositifs de contrôle existants, ainsi que des pratiques professionnelles et des usages en matière de mouillage des navires de plaisance. Elle s'appuie pour ce faire sur une méthodologie incluant des auditions auprès des autorités du Pays, de l'État et des communes, des consultations avec les associations et les professionnels du secteur, ainsi que des déplacements sur site et une consultation citoyenne. L'objectif est de recueillir une vision transversale, partagée et documentée, capable d'éclairer les choix futurs du législateur polynésien.

La mission porte notamment sur les points suivants : l'analyse de la réglementation relative au mouillage, l'identification et l'évaluation des infrastructures d'accueil, de contrôle et d'entretien des navires (*gestion des entrées et sorties, collecte des déchets, traitement des eaux usées*), la localisation et la caractérisation des zones de mouillage, l'évaluation de la mise en œuvre du téléservice ESCALES, outil de gestion numérique des stationnements nautiques, l'examen des activités menées par les professionnels du secteur, ainsi que l'analyse des relations entre les différents usagers du lagon (*plaisanciers, riverains, pêcheurs, etc.*).

Dans un contexte où une loi du pays visant à rendre obligatoire l'utilisation du téléservice ESCALES est en cours de préparation, la mission d'information a également vocation à formuler des recommandations pratiques et opérationnelles pour accompagner son déploiement, tant sur le plan réglementaire que logistique. Elle entend ainsi contribuer à une clarification du droit applicable, à une meilleure articulation des compétences entre les différentes autorités concernées, et à la définition de modalités de contrôle efficaces, susceptibles de favoriser une gestion harmonieuse des espaces lagonaux.

L'enjeu est d'importance : il s'agit de concilier attractivité touristique, respect de l'environnement, sécurité des navigations et justice sociale dans l'usage partagé du domaine maritime polynésien. Ce rapport se veut donc un outil d'aide à la décision, au service d'une stratégie maritime durable, intégrée et résolument tournée vers l'avenir.

# CHAPITRE 1 :

## Des problématiques de gouvernance, de régulation et de fiscalité mal adaptées à la réalité du terrain

### I. Une multiplication des usages maritimes à l'origine de tensions croissantes

La mission d'information a permis de mettre en exergue la nécessité d'une clarification de la réglementation relative au mouillage des navires de plaisance, suite à l'accroissement des tensions entre les différents usagers du secteur maritime.

#### A. La multiplication des conflits d'usages dans les zones de mouillage

##### 1. Une cohabitation tendue entre pêcheurs, riverains et plaisanciers

En Polynésie française, la mer représente une dimension culturelle, économique et sociale fondamentale. Toutefois, la dynamique actuelle révèle une compétition croissante pour l'occupation du domaine maritime, entre activités traditionnelles, plaisance et tourisme, générant des tensions particulièrement marquées dans les zones de mouillage.

Malgré l'immensité des espaces maritimes polynésiens, les lagons, par leur configuration restreinte et leur importance économique et culturelle, deviennent des lieux de frictions entre les pêcheurs, les riverains et les plaisanciers, qu'ils soient de passage ou résidents.

La croissance significative de la plaisance accentue ces tensions. Par exemple à Tahiti dans la commune de Faavae, la concentration d'environ 80 voiliers perturbe le quotidien des habitants, rendant indispensable la mise en place urgente d'une limitation du nombre de voiliers voire même le retrait définitif de zones de mouillage. En effet, la densité accrue des plaisanciers cause des incidents, parfois graves.

Les auditions des acteurs publics et privés ont mis en lumière notamment dans les communes associées de Vairao et Toahotu des cas d'agressions et des actes de vandalisme, tandis qu'à Huahine, les plaisanciers ont connu des attaques ciblées du type « caillasse » de leur navire. À l'inverse, la commune de Teva i Uta reste relativement épargnée, bénéficiant d'une moindre concentration de navires.

Par ailleurs, aux *Raromata'i*, le chantier naval de Raiatea signale que les frictions entre plaisanciers, pêcheurs et riverains s'exacerbent lorsque les règles de mouillage ou de paiement des redevances ne sont pas respectées. Cette problématique est amplifiée par la présence de navires de location, souvent difficilement identifiables. De plus, l'agence CREOCEAN confirme une hostilité croissante des populations locales à Tahiti, Moorea et Raiatea vis-à-vis d'une plaisance perçue comme intrusive pour ne pas dire invasive, notamment en raison de la durée maximale du séjour des navires<sup>1</sup>, sous le régime de l'admission temporaire (24 mois ou 36 mois selon la longueur du navire)<sup>2</sup>.

La sédentarisation accrue des plaisanciers génère un ressentiment palpable, particulièrement lorsque les voiliers stationnent à proximité des habitations. Sans oublier que la présence prolongée des bateaux dans les lagons, parfois en mauvais état, dégrade l'environnement visuel et aggrave la pression sur les écosystèmes fragiles.

---

<sup>1</sup> Arrêté n° 991 CM du 9 juillet 2020 portant modification de l'arrêté n° 401 CM du 27 mars 2013 modifié fixant les modalités du contrôle douanier de la navigation maritime de plaisance et les conditions d'application du régime douanier de l'admission temporaire aux navires de plaisance français ou étrangers immatriculés hors du territoire de la Polynésie française à usage privé et aux navires équipés et armés pour la recherche scientifique française ou étrangers immatriculés hors du territoire de la Polynésie française.

<sup>2</sup> Régime douanier prévoyant une suspension de tous droits et taxes de douane.

Quant aux maires, ces derniers soulignent une aggravation des tensions, en particulier à Moorea, Bora Bora et Fakarava, où la pression exercée par les voiliers sur les lagons fragilise les activités traditionnelles, notamment la pêche lagonaire. Les élus locaux déplorent également le manque d'outils juridiques (*sanctions par la police municipale*) adaptés pour réguler efficacement les mouillages sur leur territoire maritime.

#### À retenir...

Selon les communes auditionnées, des conflits d'usage se manifestent par :

- l'accapement d'espaces lagonaires à usage traditionnel (pêche, baignade) ;
- la dégradation de sites écologiques sensibles (récifs, coraux) ;
- des risques accrus de pollution et d'accidents.

Par ailleurs, les services de l'État entendus dans le cadre des travaux de la mission d'information, rappellent que la police administrative spéciale de la navigation dans les eaux intérieures reste partagée entre plusieurs autorités (État, Pays, Communes), complexifiant les régulations locales. Ils insistent sur la nécessité d'une coordination renforcée entre les niveaux institutionnels pour limiter les tensions d'usages.

Concernant les îles des Tuamotu-Gambier, la commune de Fakarava a mis en exergue des tensions spécifiques liées à l'utilisation du lagon, considéré par les populations locales comme une "zone de nourriture". L'ancrage des plaisanciers à proximité des commerces perturbe également l'approvisionnement et fragilise l'équilibre économique local. Le comité du tourisme local décrit l'ancrage des navires à proximité des commerces comme un facteur de perturbation du quotidien des habitants de la commune, mais également une cause des ruptures de l'approvisionnement alimentaire dans les commerces de proximité.

La saturation de certains ports et mouillages génère des tensions logistiques : à Rangiroa, les goélettes d'approvisionnement se retrouvent en concurrence directe avec les plaisanciers pour accéder aux infrastructures portuaires limitées, ce qui nuit à l'efficacité des ravitaillements.

En outre, selon la société privée Apataki Carénage, bien que 99 % des plaisanciers respectent l'environnement, certaines incivilités, telles que l'abandon de déchets ou le prélèvement intensif de bigorneaux (coquillage), exacerbent la défiance des populations locales.

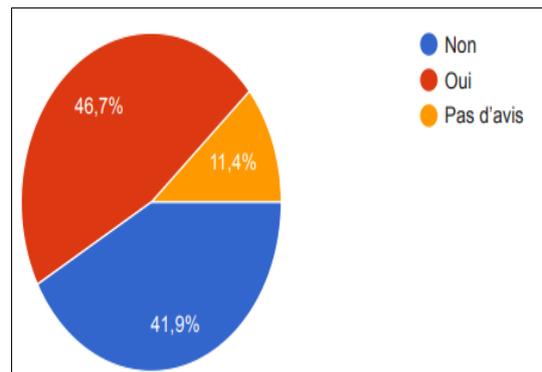
Les services du Pays, tels que la Direction des ressources marines (DRM), constatent une augmentation significative des plaintes locales visant les voiliers stationnés, accusés de nuisances visuelles et d'une appropriation illégitime de l'espace lagonaire. Pour exemple, dans la commune d'Arue, des plaintes récurrentes visent l'usage non autorisé de l'eau douce publique et le dépôt illégal de déchets. Autre exemple parlant, sur l'île de Raiatea : avant l'instauration d'une réglementation stricte à Uturoa, la zone d'Apooiti accueillait entre 80 et 120 navires, alimentant de vives tensions entre les plaisanciers et la population locale.

Quant aux pêcheurs traditionnels, ces derniers ne sont pas épargnés. Résidant aux abords des communes de Tahiti, de Raiatea et de Makemo (particulièrement Mahina, Taputapuatea et Makemo), leurs espaces de pêche sont parfois obstrués par les ancrages sauvages, portant atteinte à une activité économique essentielle pour de nombreuses familles.

La Direction de l'environnement (DIREN) signale également les impacts écologiques dévastateurs des ancrages sur les coraux, accentuant les enjeux de conservation de l'écosystème lagonaire.

Le déficit de régulations locales claires, souligné par la DRM, contribue à l'aggravation de ces conflits d'usage, et l'absence de plans de gestion intégrée limite considérablement la capacité des autorités locales à encadrer efficacement les mouillages et les activités maritimes.

Outre l'analyse issue des auditions des acteurs privés et publics, dans le cadre de cette mission d'information, une consultation citoyenne publiée sur le site de l'assemblée de la Polynésie française, met en lumière les tensions croissantes entre habitants et plaisanciers, notamment dans les îles éloignées. Ainsi, près de 47 % des répondants désignent les plaisanciers comme principaux responsables des conflits d'usage, en raison de nuisances sonores, d'une navigation perturbatrice et de la dégradation de sites naturels prisés.



Les comportements irrespectueux de certains, particulièrement des navires de charter jugés peu encadrés, nourrissent un ressentiment local. Parallèlement, des pénuries en produits de première nécessité sont observées en haute saison, bien que des témoignages nuancent cet impact en soulignant l'adaptation des commerces et les retombées économiques positives.

Malgré ces tensions, une majorité de plaisanciers se montre respectueuse, et la généralisation des critiques est jugée injuste. Le manque de sensibilisation à la culture locale alimente cependant les malentendus. La plaisance, perçue à la fois comme une source de revenus et un facteur de déséquilibre, appelle ainsi à une meilleure régulation et à un dialogue renforcé entre résidents et visiteurs.

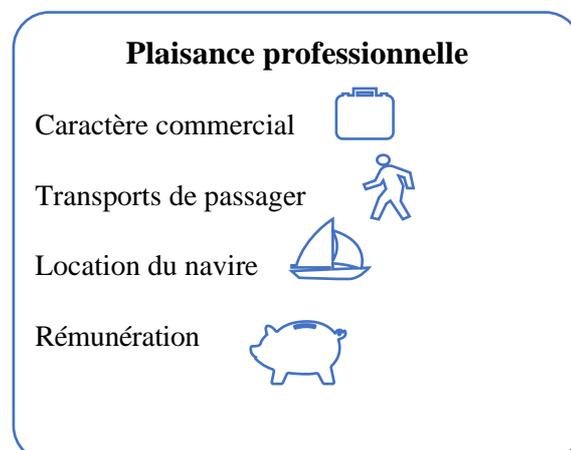
La plaisance apparaît en définitive comme une opportunité économique autant qu'un défi de cohabitation.

## 2. Des tensions entre la plaisance privée et la plaisance professionnelle

Le développement accru du tourisme nautique en Polynésie française exacerbe les tensions entre les plaisanciers privés et les opérateurs professionnels. Cela est notamment visible sur les zones de mouillage les plus attractives, telles que Rangiroa, Fakarava et Bora Bora, selon les avis partagés par les entreprises privées entendues lors des auditions.

Aussi, il apparaît important d'opérer une distinction entre plaisance privée et plaisance professionnelle. En Polynésie française, cette distinction repose sur l'usage du navire, sa finalité (loisir ou activité commerciale) ainsi que sur les réglementations applicables.

**Plaisance professionnelle** : désigne l'exploitation d'un navire à des fins commerciales, notamment pour le transport de passagers ou les activités de charter. Ces navires sont soumis à des normes de sécurité renforcées, de formation des équipages, et à des obligations de déclaration et de contrôle.



**Plaisance privée** : se définit comme l'utilisation d'un navire à des fins personnelles ou de loisir, sans but lucratif. Elle n'est pas soumise aux obligations commerciales, mais doit néanmoins respecter les règles de navigation, les zones de mouillage autorisées et les normes de sécurité.

En Polynésie française, cette activité est encadrée par des arrêtés spécifiques. Par exemple, l'arrêté n° 604 CM du 9 mai 2012<sup>3</sup> régit la délivrance du certificat de pilote lagonaire, requis pour exercer certaines activités lagonaires.

**Plaisance privée**

Navigation de loisir 

Aucune rémunération 

Ces définitions permettent d'établir une distinction claire quant aux obligations administratives, fiscales et sécuritaires applicables aux navires. La Direction polynésienne des affaires maritimes (DPAM) rappelle que les navires professionnels doivent être inscrits au registre des navires de commerce, être soumis à un contrôle technique régulier, et disposer d'une autorisation d'exploitation délivrée par les autorités compétentes.

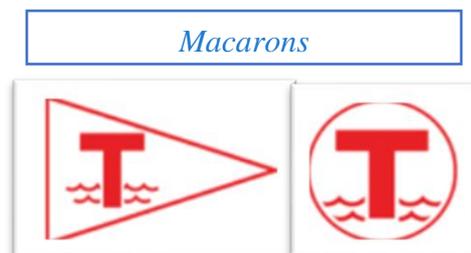
Au cours des auditions, la société Maintenance Marques Services (MMS) a rapporté également que certains voiliers étrangers, sous admission temporaire, proposent des services d'excursion, d'hébergement ou de plongée, sans être soumis aux mêmes obligations fiscales que les prestataires locaux, engendrant une concurrence déloyale. Ce problème est d'autant plus criant dans les îles Marquises, où la rareté des escales techniques perturbe déjà l'approvisionnement.

La saturation croissante des sites entraîne une concurrence directe pour l'accès aux infrastructures, compromettant l'activité économique des prestataires locaux de Tahiti et surtout des îles éloignées.

Selon la DPAM, 62 % des acteurs du secteur estiment que la régulation actuelle est insuffisante pour encadrer efficacement cette coexistence. Le phénomène est aggravé par certains plaisanciers étrangers en admission temporaire, qui exercent illégalement des activités commerciales, telles que des activités d'hébergement, de plongée, ou encore de croisières privées, et cela, sans se soumettre aux obligations fiscales et réglementaires locales. Ce type de concurrence déloyale est particulièrement préoccupant aux Marquises, où les infrastructures portuaires sont limitées.

Pour répondre à ces défis, la société privée Chantier naval de Raiatea recommande de clarifier juridiquement la distinction entre plaisanciers résidents et visiteurs, et de renforcer les contrôles administratifs et fiscaux.

De son côté, le Service du Tourisme (SDT), en partenariat avec la DPAM et Tahiti Tourisme, a mis en place un système de macarons et fanions pour identifier officiellement les charters déclarés<sup>4</sup> (*la grande plaisance, professionnelle et occasionnelle*), bien que la confusion persiste sur le terrain.



<sup>3</sup> Arrêté n° 604 CM du 9 mai 2012 relatif aux programmes de formation, et de certification ainsi qu'aux modalités générales conduisant à la délivrance du certificat de pilote lagonaire

<sup>4</sup> [Définition sur le site du SDT](#): « le charter, est une activité de navigation touristique maritime qui permet à un propriétaire de navire ou à un représentant de louer son bien à la demande et à une ou plusieurs personnes dans des conditions définies par un contrat. Il peut également mettre à la disposition de sa clientèle les services d'un équipage pour une durée déterminée sur des itinéraires pouvant varier dans les termes et selon la périodicité minimale. »

La situation à la Marina Taina illustre également ces tensions. Les riverains dénoncent des nuisances environnementales (*pollution visuelle, déchets*), tandis que les plaisanciers affirment respecter les normes écologiques en vigueur et pointent d'autres sources de pollution.

L'agence CREOCEAN souligne, dans ce contexte, l'absence de gouvernance maritime centralisée et la nécessité de zones de mouillage organisées pour limiter les conflits.

Par ailleurs, des solutions sont expérimentées, notamment à Bora Bora, où la mise en place de zones de mouillage spécifiques, couplée à une gouvernance locale active, a permis de réduire les tensions. Le Port autonome de Papeete recommande également de généraliser ce modèle à d'autres sites.

Enfin, le gouvernement alerte sur les risques à long terme. En effet, le ministère chargé de l'environnement insiste sur la menace que font peser les mouillages anarchiques sur les récifs et les écosystèmes lagunaires, tandis que le ministère chargé des grands travaux rappelle que la préservation environnementale conditionne l'attractivité touristique. Le Ministère de l'économie et des finances souligne quant à lui l'importance de capter les recettes fiscales échappant encore largement aux circuits officiels du fait du développement informel de la plaisance commerciale.

Le développement rapide des activités de plaisance entraîne également une concurrence accrue entre la plaisance privée et la plaisance commerciale, exacerbant les tensions économiques. En effet, les réponses de la consultation citoyenne mettent en lumière une préoccupation majeure concernant l'activité des charters maritimes en Polynésie française. Les participants pointent du doigt une insuffisance des contrôles sur le mouillage, en particulier vis-à-vis des charters opérant illégalement dans des zones sensibles comme Fakarava, les Marquises ou Raivavae. Ces pratiques illégales génèrent un fort ressentiment local, en raison de leur impact négatif sur l'environnement et sur la population locale.

Plusieurs mesures sont ainsi proposées par les personnes ressources auditionnées, afin d'encadrer cette activité, notamment :

- le renforcement des sanctions en permettant la saisie et le démantèlement des navires « hors-la-loi », à l'image de la lutte contre la pêche illégale ;
- imposer des délais stricts de mouillage (24 à 72h) avec une période de carence pour empêcher la monopolisation des zones ;
- instaurer des quotas de navires par baie ou archipel afin d'éviter la surfréquentation ;
- renforcer les effectifs de contrôle, en exigeant des agents formés et présents toute l'année, capables de sanctionner les infractions.

## **B. Des infrastructures inadaptées à la demande croissante**

### **1. Des infrastructures d'accueil saturées**

L'activité nautique en Polynésie française connaît une expansion rapide depuis une dizaine d'années. Selon l'Institut d'émission d'outre-mer<sup>5</sup>, ce sont plus de 700 escales qui sont enregistrées sur le territoire polynésien par an, soit des retombées économiques de plus de 15,2 milliards de F CFP en 2023. Sur la même année, l'ISPF<sup>6</sup> enregistre 40% de touristes de type « plaisance ou yachting ». Cette croissance, dopée par le développement du tourisme haut de gamme, la sédentarisation de certains plaisanciers internationaux et l'augmentation de la plaisance locale, accentue les conflits d'usage dans des lagons aux capacités limitées.

---

<sup>5</sup> IEOM, [Rapport annuel économique de Polynésie française 2023 p.99](#)

<sup>6</sup> ISPF, [Le bilan du tourisme de l'année 2023 n°1447 p.2](#)

La DPAM souligne que les zones de mouillage réglementées restent trop peu nombreuses, soit un peu plus de 12 îles officiellement<sup>7</sup> réglementées pour l'ensemble du territoire polynésien, ce qui incite une grande partie des navires à recourir à des mouillages forains anarchiques.

Concernant les marinas (Taina, Apooiti et Papeete), celles-ci affichent un taux d'occupation de 98% à l'année. Les délais d'attente pour obtenir une place permanente varient de 12 à 24 mois, ce qui pousse de nombreux plaisanciers à ancrer dans des zones non autorisées.

Leurs gestionnaires ont investi près de 900 millions F CFP cumulés entre 2019 et 2024 pour moderniser leurs installations, mais ces investissements restent insuffisants face à la demande exponentielle.

Les prix pratiqués par les gestionnaires des marinas<sup>8</sup> sont relativement élevés. Ainsi, ceux fixés par l'arrêté n° 129 CM du 8 février 2024<sup>9</sup>, pour la Marina Taina, sont les suivants :

- pour un mouillage sur corps-mort, le tarif varie entre 50 000 à 80 000 F CFP/mois ;
- une place à quai peut coûter jusqu'à 150 000 F CFP/mois pour un catamaran de 15 mètres.

Cette pression sur les prix accentue la difficulté d'accès pour les petits plaisanciers locaux, générant un sentiment d'injustice sociale.



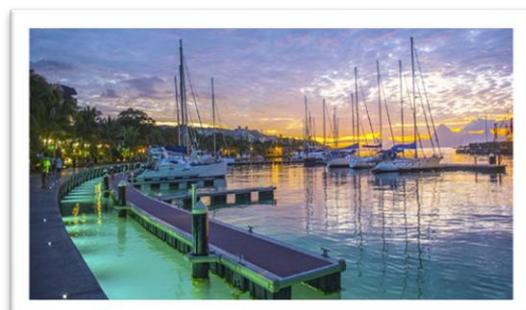
Marina Taina

Source : Site internet Port autonome de Papeete ([Phototèque](#))

Toutefois, les gestionnaires de marinas (*Marina Taina, Marina Apooiti, Marina Papeete*), qui considèrent cette croissance comme une opportunité économique majeure. Le marché du nautisme représenterait en effet selon eux un potentiel de plus de 2 milliards de F CFP de retombées annuelles.

Les autorités publiques insistent sur l'insoutenabilité d'une telle croissance sans contrôle, citant l'augmentation des coûts liés à la surveillance maritime, aux réparations environnementales et aux dépenses d'infrastructure.

L'inadéquation des infrastructures d'accueil et d'entretien apparaît aujourd'hui comme un goulet d'étranglement critique, limitant à la fois le développement maîtrisé du secteur maritime, notamment de la plaisance (privée et professionnelle) et la préservation du patrimoine naturel.



Marina Papeete

Source : Site internet Port autonome de Papeete ([Phototèque](#))

Quant à la capacité totale d'accueil, selon le SDT, les places à quai et les mouillages organisés, n'excède pas 1 700 unités sur l'ensemble de la Polynésie française, contre une estimation de besoins actualisés à plus de 3 000 unités en haute saison (avril à octobre).

<sup>7</sup> DPAM site internet "Escalaes"

<sup>8</sup> Site internet du PAP : [guide des tarifs du PAP 2024 p.13](#)

<sup>9</sup> Arrêté n° 129 CM du 8 février 2024 rendant exécutoire la délibération n° 1-2024 CA-PAP du 25 janvier 2024 du conseil d'administration du port autonome de Papeete fixant les tarifs de la marina Taina

Or, les investissements publics dans les infrastructures portuaires maritimes ont été limités :

- moins de 500 millions F CFP par an en moyenne depuis 2018 ;
- principalement concentrés sur des projets de rénovation (ex : Marina Papeete) et non d'extension.

Quant au poumon économique du Pays, le Port Autonome de Papeete (PAP), principal acteur public portuaire, bien que son schéma directeur<sup>10</sup> y consacre certains projets structurants en matière de plaisance, tels que l'augmentation de l'offre d'infrastructures d'accueil pour les plaisanciers, environ 430 postes seront créés à Tahiti et à Raiatea, dont 20 postes destinés à l'accueil de grands yachts. Le PAP souligne dans ses bilans que ses installations restent prioritairement tournées vers le commerce maritime, reléguant la plaisance à des zones secondaires.

## 2. Des outils de maintenance insuffisants

Outre l'accueil, la maintenance et l'entretien des navires sont également gravement sous-dimensionnés. Le carénage<sup>11</sup> est un passage obligatoire pour les navires de plaisance afin d'assurer leur sécurité et de limiter leur impact environnemental (*exemple : dépôts de peinture antifouling toxique, réparation et changement de pièces*). Cependant, les infrastructures dédiées sont insuffisantes. Ainsi, à Raiatea, le chantier naval est l'un des rares sites opérationnels. Il est cependant limité par la capacité de ses outils de levage obsolètes et une aire de carénage saturée. La demande croissante d'investissements pour moderniser ces infrastructures reste en grande partie insatisfaite, bien que l'entretien soit essentiel pour éviter la pollution des eaux lagonaires.

Selon le gestionnaire de la marina Taina, le budget consacré à l'entretien annuel des mouillages est d'environ 3 millions de F CFP, ce qui paraît largement insuffisant pour garantir une maintenance pérenne pour la structure d'accueil. De plus, les coûts supportés par les usagers sont élevés : un carénage complet peut coûter entre 250 000 et 300 000 F CFP au propriétaire d'un navire, et l'entretien annuel d'un navire représente environ 10 % de sa valeur d'achat.

À ces contraintes économiques s'ajoute une pénurie de professionnels qualifiés pour assurer la maintenance, notamment dans les îles éloignées où l'absence de plongeurs professionnels entrave l'entretien des corps-morts.

En parallèle, le traitement des eaux usées et des déchets demeure problématique, et l'absence de structures adaptées (*stations de vidange, points d'apport volontaires*) contribue à l'aggravation des risques de pollution lagonaire, en contradiction avec les objectifs de préservation fixés par la stratégie de développement touristique : *Fāri'ira'a Manihini 2027 (FM27)*<sup>12</sup>.

La DPAM quant à elle constate un déficit chronique en équipements d'entretien maritime :

- seulement trois aires de carénage opérationnelles, telles que Technimarine à Fare Ute, le Chantier naval de Raiatea, le Chantier naval de MMS à Hiva Oa, et la structure Apataki carénage aux Tuamotu-Gambier ;
- une capacité de levage limitée à 20 tonnes pour la plupart des équipements publics, insuffisante pour les catamarans modernes ou les yachts de grande taille.

---

<sup>10</sup> Site internet du PAP : schéma directeur du PAP p.19.

<sup>11</sup> Définition : action de nettoyer la coque d'un navire en vue de lui redonner ses qualités nautiques.

<sup>12</sup> Délibération n° 2022-99 APF du 8 décembre 2022 portant approbation de la Stratégie de développement touristique de la Polynésie française 2022-2027 intitulée "Fāri'ira'a Manihini 2027, l'accueil qui nous ressemble et nous rassemble (FM27)".

Quelques chantiers navals privés (notamment à Raiatea et à Tahiti) tentent de combler ce manque, en modernisant leurs infrastructures. Toutefois, ces initiatives sont encore peu nombreuses. À Raiatea, les chantiers privés ont investi environ 350 millions F CFP depuis 2020 dans de nouveaux travel-lifts<sup>13</sup> et aires de stockage (cf. photographie ci-contre extraite du site internet de Technimarine).



Cependant, l'offre privée reste concentrée dans les îles de la Société, notamment à Tahiti et Raiatea, laissant de côté les archipels des Tuamotu ou les Marquises, qui sont des points stratégiques des voies de navigation empruntées par les plaisanciers, notamment ceux arrivant du Panama.

Par conséquent, l'insuffisance des infrastructures de maintenance entraîne :

- une augmentation du nombre de bateaux "ventouses" non entretenus, à l'origine de pollutions (*peintures toxiques, présence d'hydrocarbures*) ;
- des risques accrus de naufrages sur les récifs ;
- une perte de recettes touristiques, certains plaisanciers choisissant d'éviter la Polynésie au profit d'autres destinations mieux équipées (*Fidji, Nouvelle-Calédonie*).

Les acteurs publics et privés s'accordent sur l'urgence d'une réponse coordonnée afin de créer de nouvelles marinas publiques, déployer des zones de mouillage écologiques et responsables, et développer des infrastructures d'entretien moderne accessibles à tous les types de navires.

### **C. Le téléservice ESCALES : une solution numérique partagée**

#### **1. Pour les acteurs publics : un outil satisfaisant**

Dans un contexte d'intensification des usages maritimes en Polynésie française, le téléservice ESCALES<sup>14</sup> apparaît comme un instrument numérique crucial pour mieux organiser, réguler et surveiller les activités nautiques.

Son ouverture au public a été prévue pour juin 2025, avec des fonctionnalités de réservation de zones de mouillage et de paiement en ligne. Pour la DPAM, ce téléservice vise à répondre aux problématiques de l'ancrage sauvage, de la gestion des déchets, des eaux usées, et des flux économiques liés à la plaisance. L'objectif est également de limiter les impacts négatifs sur les économies locales insulaires, comme observé à Fakarava.

La Direction de l'équipement (DEQ) souligne que cet outil complète les moyens satellites de surveillance existants et que la création d'une police portuaire pour appuyer ce contrôle est une éventualité.

Quant au SDT, celui-ci insiste sur le fait que le téléservice constitue un outil de régulation indispensable pour un secteur de la plaisance jusque-là développé sans encadrement, générant des tensions avec les populations locales.

<sup>13</sup> Machine marine spécialisée conçue pour soulever et transporter des bateaux dans une marina ou un chantier naval.

<sup>14</sup> [Site de la DPAM](#): présentation du téléservice ESCALES

Pour le GIE Tahiti Tourisme, la plateforme permet de mieux gérer les flux des plaisanciers et de protéger l'environnement. Elle est aussi un moyen d'impliquer davantage les communes et la population dans la gestion de leur espace maritime.

La DRM et la Direction régionale des douanes confirme son utilité pour assurer la traçabilité des mouvements de navires, et faciliter ainsi le contrôle et l'application de sanctions.

À l'échelle locale, de nombreuses communes (*exemples : Punaauia, Fakarava, Rangiroa, Moorea, etc.*) voient dans le téléservice ESCALES un outil de visibilité et de contrôle indispensable, malgré des limites identifiées, notamment l'accès incomplet aux données par les autorités locales et la difficulté à surveiller efficacement les sites sensibles (*exemple : le « Jardin de corail » à Tahaa*). À Bora Bora, la collaboration avec le prestataire privé, Bora Bora Moorings & Services (BBMS), révèle certaines limites pour les petits plaisanciers, en raison du manque de flexibilité face aux aléas météorologiques.

Quant aux ministères du Pays, le ministère chargé des grands travaux affirme que ce dispositif est un modèle pour une gestion durable et collaborative des espaces maritimes, en associant régulation de l'usage, collecte des redevances et préservation environnementale grâce au soutien des fonds verts de l'État. Le ministère chargé de l'environnement rappelle, quant à lui, les risques d'invasion biologique via les coques des navires, et souligne que des infrastructures pour le traitement des déchets (organiques, végétaux, animales) doivent impérativement accompagner la mise en œuvre d'ESCALES, notamment par des systèmes d'incinération adaptés.

S'agissant des services de l'État, le service des affaires maritimes (SAM) considère ESCALES comme une réponse attendue pour structurer le secteur de la plaisance. Ce dispositif permettra non seulement de suivre les itinéraires et les fréquences de visite des navires, mais aussi d'affiner la création de zones de mouillage adaptées et d'améliorer la fiscalité en disposant d'une meilleure connaissance des flux réels. Enfin, le commandant de la Compagnie des archipels de la Gendarmerie en Polynésie française, voit dans ce téléservice un moyen de mieux anticiper les flux, d'améliorer la sécurité maritime et de renforcer la lutte contre les trafics illicites, même si l'accès aux données personnelles reste restreint.

## **2. Pour les acteurs privés : un outil inadapté à la navigation**

Si les acteurs publics saluent globalement l'initiative du téléservice ESCALES, les acteurs privés expriment des réserves importantes sur son adaptation aux réalités opérationnelles de la navigation liée à la plaisance.

Les professionnels du secteur nautique, notamment ceux exerçant l'activité de charter, jugent l'outil inadapté pour plusieurs raisons : une rigidité des réservations en ligne, des contraintes technologiques et des problèmes de contrôle lors des déclarations d'arrivée et de départ des navires de plaisance.

En outre, les conditions d'utilisation du téléservice, notamment l'obligation de réservation 48 heures à l'avance, apparaissent inadaptées aux réalités de la navigation de plaisance, où les conditions météorologiques dictent souvent les itinéraires et les dates d'arrivée.

En effet, plusieurs acteurs, dont la SAS Chantier naval des Iles-Sous-le-Vent (CNISLV) et Maintenance Marqueses Services (MMS), alertent sur l'impossibilité de planifier précisément les escales, soulignant que la variabilité du vent et de la houle rend les arrivées imprévisibles, en particulier pour les voiliers venant de destinations lointaines telles que les Marqueses.

De plus, la méconnaissance du dispositif par les usagers, faute d'information préalable, est pointée du doigt. Le bureau d'études CREOCEAN et certains *tavana*, soulignent également que tous les plaisanciers ne disposent pas d'une connexion internet suffisante pour utiliser le téléservice efficacement, notamment en haute mer.

La critique principale adressée à ESCALES réside ainsi dans sa rigidité. La marina Taina déplore que le système impose une planification stricte, contraire au besoin de flexibilité exprimé par les plaisanciers, tandis que les superyachts recherchent davantage d'espaces privés et de services personnalisés.

De leur côté, la société Nautisport Industries (NSI) et l'agence maritime Tahiti Océan insistent sur le manque d'adaptabilité du dispositif face à l'évolution récente des règles de séjour des navires en Polynésie et à l'absence d'horaires fixes pour les escales des grandes unités.

En dehors de Papeete et Moorea, le cargo-mixte Aranui ainsi que plusieurs comités de tourisme locaux (*Rangiroa, Fakarava et Ua Pou*), relèvent l'absence d'une réglementation uniforme, source de confusion pour les usagers et d'insécurité dans la gestion des flux.

Le Comité de gestion du lagon de Faa'a rappelle que, selon les zones, l'attribution des places peut reposer soit sur une réservation préalable, soit sur le principe du « premier arrivé, premier servi », compliquant encore la planification pour les navigateurs.

Certains acteurs, tels que les sociétés de charter nautique, insistent sur le fait que le dispositif répond relativement bien aux besoins de la grande plaisance mais demeure mal adapté aux embarcations de moins de 20 mètres, qui représentent pourtant une part significative du trafic.

D'autres, comme l'armateur Société de Navigation des Tuamotu (SNT), pointent les conflits d'usage avec les navires commerciaux, dus à une coordination défaillante dans la gestion des dessertes d'approvisionnement.

Enfin, plusieurs structures comme le collectif TEARAI et le CRIOBE de Moorea, dénoncent un manque d'efficacité du contrôle environnemental et une absence de sanctions dissuasives face aux mouillages sauvages et aux risques de pollution.

Le Comité du tourisme de Fatu Hiva réclame des études d'impact pour garantir la préservation des sites naturels, tandis que la Fédération des associations de protection de l'environnement (FAPE) insiste sur la nécessité de renforcer les contrôles en mer.

En parallèle, à Bora Bora, des solutions alternatives sont envisagées, comme un système déclaratif unique par île, inspiré de l'ESTA américain, pour conserver la liberté de mouvement des plaisanciers tout en assurant leur traçabilité. L'application Sea-Watch<sup>15</sup>, en cours de test, propose une autre voie technologique, utilisant des radars et une intelligence artificielle pour suivre les mouvements des navires sans obligation de déclaration manuelle.

### **3. Pour la population : un outil encore inconnu**

La consultation citoyenne organisée par la mission d'information révèle une appropriation limitée de l'outil ESCALES par la population locale, illustrant un déficit manifeste de communication. Plus de la moitié des répondants (52,8 %) déclarent n'avoir jamais entendu parler du dispositif, tandis que 96 % ne l'ont jamais utilisé.

---

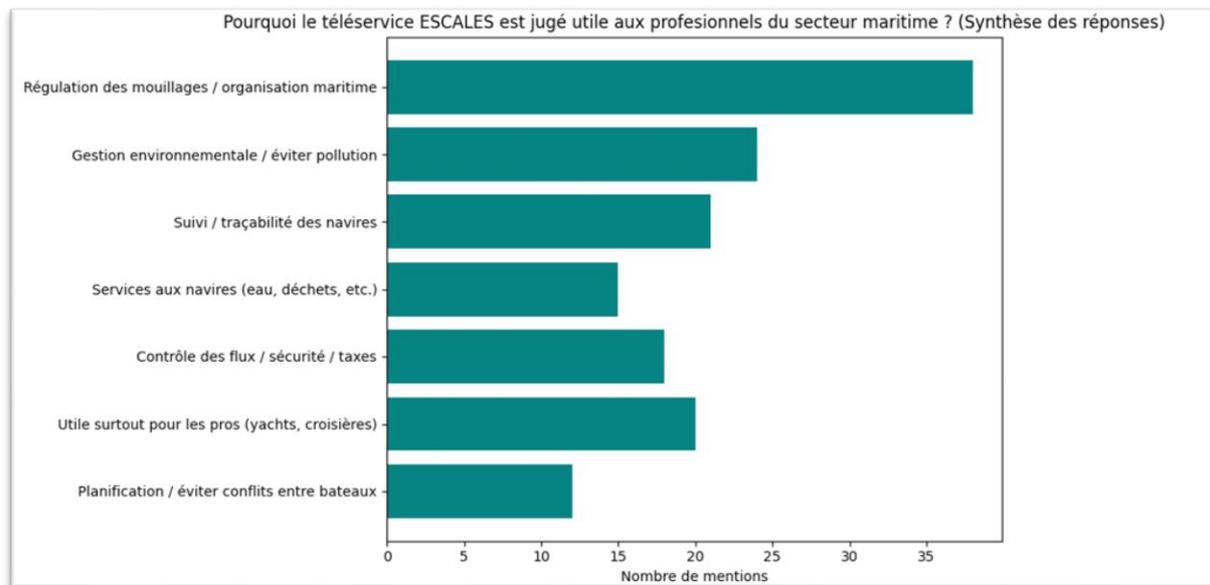
<sup>15</sup> [Site internet](#): ATHANOR Engineering.

Ce constat est corroboré par les retours de plusieurs communes (*Taiarapu-Est, Taiarapu-Ouest, Mahina, Faa'a, Nuku Hiva*), qui ont reconnu avoir été récemment informées du dispositif, souvent par l'intermédiaire d'actions initiées par la DPAM.

Cette faible notoriété du téléservice entrave son déploiement et son acceptation, tant par les collectivités que par les citoyens. Elle souligne la nécessité urgente de renforcer la sensibilisation à travers des campagnes locales et ciblées, valorisant notamment le rôle stratégique du téléservice ESCALES dans la protection des lagons, la gestion durable des ressources maritimes et la régulation des usages de l'espace public maritime.

Les utilisateurs recensés sont principalement des professionnels du secteur maritime (*agents maritimes, opérateurs de charters, croisiéristes, etc.*), suivis d'usagers de la plaisance et de quelques citoyens impliqués dans la gouvernance locale.

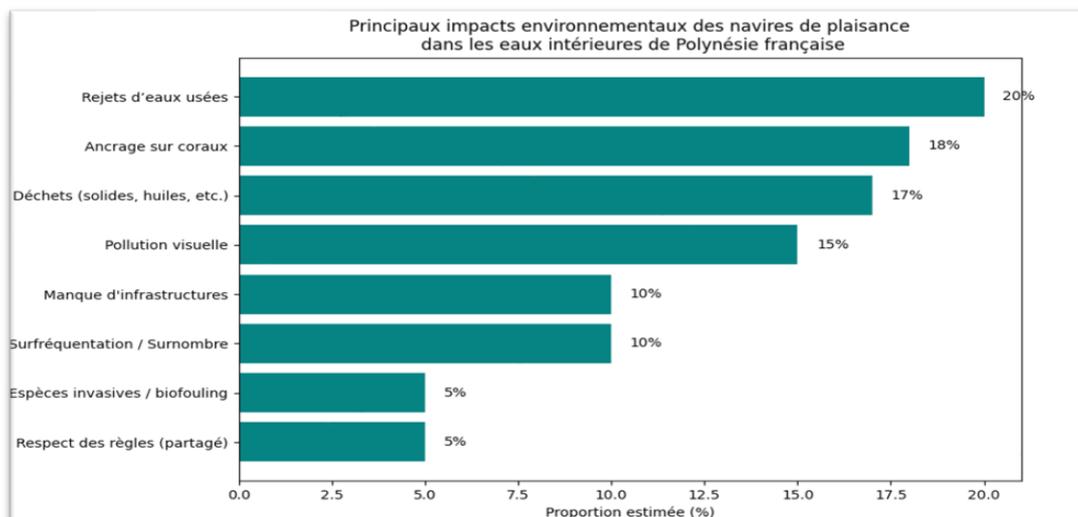
La consultation révèle que l'utilisation du téléservice reste sporadique, souvent motivée par la curiosité plutôt que par une nécessité fonctionnelle. Une demande récurrente d'amélioration de la visibilité, de la clarté et de l'efficacité du téléservice émerge également.



Sur l'utilité du dispositif, 55 % des répondants le jugent utile voire très utile, reconnaissant sa capacité à organiser le stationnement des navires, à limiter les mouillages anarchiques et à favoriser la protection environnementale. À l'inverse, 11,8 % estiment que le téléservice ne présente pas d'utilité notable.

L'impact des navires de plaisance sur l'environnement lagunaire est reconnu par 64,5 % des participants, qui soulignent des problématiques telles que le rejet des eaux usées, la dégradation des coraux par l'ancrage sauvage, et l'introduction d'espèces invasives.

Dans ce contexte, 42 % des répondants considèrent qu'ESCALES peut contribuer à réduire ces pressions environnementales en structurant les flux nautiques, en favorisant l'amarrage dans des zones écologiquement adaptées, et en renforçant le suivi des usages maritimes. Toutefois, son efficacité est conditionnée par l'accompagnement d'infrastructures adéquates (*ancrages écologiques, stations de pompage, dispositifs de collecte des déchets*) et par une gouvernance rigoureuse et équitable.



Enfin, dans un contexte de développement accéléré du tourisme nautique et de l'inscription des îles Marquises au patrimoine mondial de l'UNESCO, l'appropriation collective du téléservice ESCALES constitue un enjeu stratégique. Sa réussite dépendra de l'intensification des actions de communication, de l'amélioration de son accessibilité et de son intégration dans une politique publique cohérente en matière de gestion environnementale et de développement touristique.

## II. Une réglementation encore trop lacunaire et difficilement appliquée

Les travaux de la mission d'information ont permis de mettre en lumière les lacunes actuelles, les défis de gouvernance, les insuffisances en matière de contrôle et les tensions fiscales du Fenua.

### A. Une gouvernance imbriquée et fragmentée entre État, Pays et Communes

La gestion des activités maritimes en Polynésie française souffre d'une structuration complexe et souvent inefficace, caractérisée par un chevauchement des compétences entre les autorités locales et l'État. La Commission Maritime Mixte (CMM), créée en 2019<sup>16</sup>, vise à coordonner les actions des services publics de l'État et du Pays pour assurer le développement harmonieux des activités maritimes. Cependant, malgré cette initiative, de nombreuses communes signalent un manque de coordination et de clarté dans les responsabilités respectives, entraînant des zones d'ombre dans la gestion des mouillages, des contrôles d'entrée et de sortie des navires, ainsi que dans la gestion des déchets et des eaux usées.

#### 1. Un chevauchement de compétences entre autorités locales et autorités de l'État : source de confusion

La gouvernance maritime en Polynésie française repose sur une superposition structurelle des compétences entre l'État, le Pays et les communes, entraînant une complexité institutionnelle préjudiciable à l'efficacité de l'action publique. En effet, cette imbrication des responsabilités, loin de garantir une meilleure gestion partagée, alimente au contraire une confusion juridique et opérationnelle, entravant tant la planification que l'exécution des politiques de gestion des zones de mouillage.

<sup>16</sup> Convention n° 2844 du 30 avril 2019 portant création de la commission maritime mixte État-Polynésie française et fixant les modalités de coordination en matière maritime.

En premier lieu, la délimitation des champs de compétence sur le domaine public maritime de la Polynésie française, qualifiée comme étant « floue » par les personnes ressources auditionnées, entre les trois niveaux d'administration, génère des zones d'ombre dans la régulation et le contrôle. Si la DPAM a été désignée en 2022 comme autorité maritime d'escale en dehors de la circonscription portuaire du Port autonome de Papeete, les communes conservent, en vertu de l'article L.2213-23 du code général des collectivités territoriales (CGCT), la police des baignades et des activités nautiques dans la bande littorale des 300 mètres. Ce morcellement des prérogatives crée une discontinuité de l'autorité sur un même espace lagonaire, rendant l'application des réglementations fragmentaire et inégalitaire selon les territoires.

Ce défaut de clarification entraîne de vives tensions entre les institutions. En effet, le maire de la commune de Faa'a et le collectif Tearai, par exemple, ont communément déploré l'absence de concertation préalable lors de la création de zones de mouillage temporaires durant la crise sanitaire <sup>17</sup>.

Cette initiative unilatérale a donné lieu à des occupations anarchiques de navires, avec des conséquences non seulement sur la sécurité maritime telles que le choix des zones de mouillages les plus exposées aux vents dominants, mais également sur la sécurité aérienne, en raison de la proximité de la piste et en particulier la traversée des deux seuils de piste de l'aéroport international. Plus encore, le collectif Tearai critique l'impact négatif de la réglementation, qui n'a aucunement été précédée d'une étude d'impact environnementale, sur la zone de pêche réglementée « *Moana Na'ina'i* » et sur l'activité des pirogues de loisirs. Ce cas illustre les effets d'une gouvernance maritime cloisonnée.

Par ailleurs, le partage de compétences ne s'accompagne pas toujours des moyens juridiques, humains ou financiers nécessaires à leur mise en œuvre effective. Plusieurs maires, notamment ceux de Taiarapu-Ouest, de Huahine et de Nuku Hiva, soulignent leur impuissance à faire appliquer les règlements relatifs aux zones de mouillage, en raison notamment de l'absence d'agents municipaux assermentés<sup>18</sup>. À Huahine, cette carence de moyens empêche toute action répressive immédiate sur les navires en infraction, tandis qu'à Arue, seuls les bateaux amarrés au Yacht club sont encadrés, laissant les autres sans surveillance ni régulation.

Le manque de coordination interservices accentue encore les dysfonctionnements structurels. La gestion des autorisations d'occupation temporaire (AOT) du domaine public maritime est partagée entre la Direction des affaires foncières (DAF), la DEQ et la DPAM. Toutefois, aucun dispositif centralisé de contrôle ne permet de vérifier l'installation effective des pontons, des corps-morts ou des remblais, laissant ainsi place à des pratiques non conformes et à une régulation lacunaire.

L'exemple de la baie de Phaeton est particulièrement révélateur : bien que le projet mobiliserait un budget de plus de 1,5 milliard F CFP, il demeure à l'arrêt faute d'un arbitrage foncier limpide entre les différents échelons décisionnels.

---

<sup>17</sup> Arrêté n° 650 CM du 2 juin 2020 portant réglementation du mouillage et du stationnement des navires dans les eaux intérieures aux abords des communes de Faa'a et Punaauia.

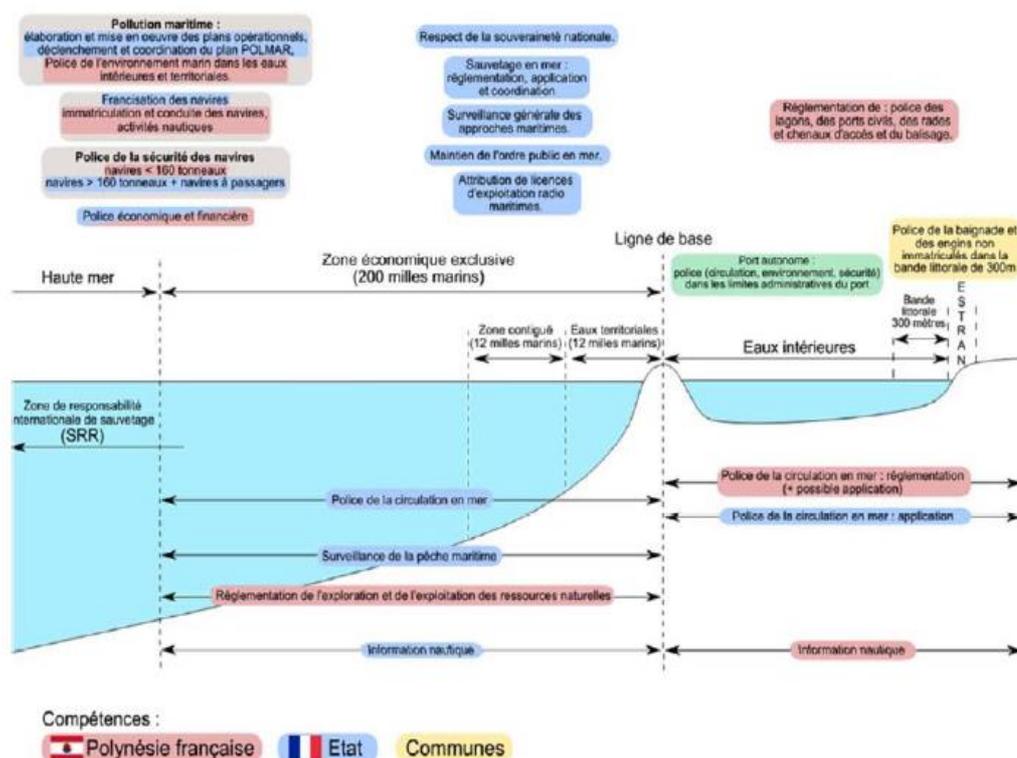
<sup>18</sup> Définition : Agents ayant prêté serment devant le tribunal judiciaire leur permettant de constater des infractions.

Cette superposition des compétences engendre également une dilution des responsabilités, nuisible à la lisibilité et à l'efficacité de l'action publique. À Bora Bora par exemple, la société privée Bora Bora Moorings & Services, gestionnaire des zones de mouillage de l'île<sup>19</sup>, affirme disposer de données plus précises que les autorités publiques sur la présence de navires dans le lagon, signe d'un déséquilibre croissant entre acteurs publics et privés dans la maîtrise de l'information stratégique. L'absence de guichet unique ou de référentiel commun alimente cette dispersion, renforçant les pratiques informelles et affaiblissant l'autorité de l'État comme du Pays et des communes sur le terrain.

Enfin, les contraintes juridiques imposées par le statut d'autonomie de la Polynésie française, complexifient davantage encore les mécanismes de coordination. Sans clarification des compétences et des circuits de décision, la mise en œuvre de politiques cohérentes de gestion du domaine maritime sera compromise.

La Chambre territoriale des comptes (CTC) relevait dans son rapport d'observations définitives portant sur le transport maritime interinsulaire (exercices 2014 à 2018) que « *cette imbrication des compétences, associée à la juxtaposition de deux services distincts, rend difficile l'optimisation des moyens disponibles tant dans les services de l'État que dans ceux du Pays* ».

### Schéma relatif à la répartition des compétences entre le Pays, les communes et l'État, sur le domaine public maritime de la Polynésie française<sup>20</sup>



<sup>19</sup> Arrêtés n°s :

- 10537 MPF du 20 octobre 2017 portant transfert de l'autorisation d'occupation temporaire d'emplacements du domaine public maritime précédemment accordée par arrêté n° 1259 CM du 22 août 2012 à la SARL Bora Bora Marina Yatch Club, sis commune de Bora Bora, commune associée de Nunue, au profit de la SARL Bora Bora Moorings & Services ;
- 2 CM du 3 janvier 2019 portant autorisation d'occupation temporaire d'emplacements du domaine public maritime destinés à l'implantation de 70 corps-morts sis commune de Bora Bora, au profit de la société à responsabilité limitée (SARL) Bora Bora Moorings & Services ;
- 530 CM du 12 avril 2022 portant autorisation d'occupation temporaire d'emplacements du domaine public maritime sis commune de Bora Bora, au profit de la société à responsabilité limitée Bora Bora Moorings & Services.

<sup>20</sup> Rapport d'observations définitives de la Chambre Territoriale des Comptes (CTC) portant sur le « *Transport maritime interinsulaire* » (exercices 2014 à 2018), p. 12.

## 2. Un manque évident de coordination

La gouvernance maritime en Polynésie française souffre d'un déficit de coordination entre les différentes entités administratives impliquées. Cette fragmentation structurelle entrave la mise en œuvre des politiques publiques relatives à la gestion des mouillages et des activités nautiques. À Taha'a par exemple, malgré un long processus de concertation ayant abouti à la délimitation de zones de mouillage avec la DPAM, la non-implication de la DIREN a limité la portée des mesures établies. Cette absence de synergie entre services illustre les failles d'une organisation institutionnelle cloisonnée, dans laquelle chaque acteur agit selon des logiques propres, souvent déconnectées des réalités du terrain. En effet, à Huahine, le coffre d'amarrage mis en place par le Pays, est inutilisé en raison de la forte exposition aux vents.

La multiplicité des autorités compétentes telles que la DPAM, la DEQ, la DAF, la DIREN ou encore les communes, sans coordination effective, engendre des incohérences dans l'application des réglementations. Tandis que la DEQ poursuit ses diagnostics d'infrastructures portuaires, les retards dans le balisage et la vétusté de certaines marinas (*Uturoa, Vaiare*) traduisent une défaillance de la chaîne décisionnelle et opérationnelle. Ce manque de transversalité nuit à l'entretien des équipements, pourtant essentiels au bon accueil des navires de plaisance.

Le morcellement des responsabilités est aggravé par l'insuffisance de moyens humains et techniques dédiés à la surveillance du domaine maritime. Dans de nombreuses communes, les maires dénoncent l'impossibilité logistique de contrôler les entrées et séjours des navires sur leur territoire, faute de moyens humains tels que des agents assermentés et formés, ou de dispositifs numériques de suivi. Les autorités locales ne sont pas informées de l'arrivée des plaisanciers, découvrant les bateaux une fois amarrés dans les baies ou les lagons. Cette absence d'information préalable empêche toute anticipation, toute planification et toute action de régulation concertée.

L'exemple de Bora Bora révèle une situation paradoxale : bien que la gendarmerie soit officiellement compétente pour enregistrer les navires, c'est le gestionnaire privé BBMS qui dispose de données actualisées relatives à la position du navire ainsi que le trajet effectué par ce dernier. Le fait que l'île bénéficie d'une particularité géographique avantageuse liée à l'existence d'une passe unique, facilitant le contrôle des entrées et sorties des navires, est notable. Or, à Manihi ou à Makemo, l'éloignement des passes d'entrée rend la surveillance encore plus difficile, difficulté à laquelle s'ajoute également l'absence de moyens logistiques et de technologies adaptées (*AIS<sup>21</sup>, radars, etc.*) pour repérer les navires en temps réel. Cette carence d'outils partagés et de formation adéquate contribue à un déficit structurel d'efficacité.

Les difficultés sont renforcées par un partage déficient des données entre les services de l'État, les services du Pays et les communes. Les maires d'Ua Pou et de Fakarava relèvent l'absence de centralisation des informations et le faible usage des outils numériques tels qu'ESCALES, dont l'utilisation demeure facultative et marginale. Le manque de mutualisation empêche une vision cohérente du trafic maritime, pourtant indispensable à la préservation des écosystèmes lagunaires sensibles et à la gestion des pics touristiques.

La coordination interinstitutionnelle est d'autant plus déficiente qu'elle n'intègre pas suffisamment les parties prenantes locales. L'absence de consultation alimente un sentiment d'exclusion, nuit à l'acceptabilité des mesures et compromet leur application sur le terrain. Or, la gouvernance maritime, pour être effective, doit s'appuyer sur les acteurs de proximité et sur des démarches participatives.

---

<sup>21</sup> "Automatic Identification System", outil d'aide à la navigation

L'absence de concertation entre les services douaniers, la gendarmerie, les services de biosécurité et les communes, engendre des lacunes dans l'accueil, l'enregistrement et la régulation des navires. Les opérateurs privés comme les sociétés *Galatea* ou *Archipelagoes* dénoncent une administration fragmentée et inefficace, avec des procédures redondantes, complexes et mal adaptées aux réalités locales.

En outre, les obstacles administratifs liés à la lenteur des procédures et à la multiplication des interlocuteurs freinent la réalisation de projets d'intérêt stratégique. Faute de coordination entre les différents services concernés, ces infrastructures tardent à voir le jour, privant les territoires d'outils essentiels au développement touristique et à la sécurisation du domaine maritime.

Enfin, la faiblesse structurelle de la coordination interservices nuit gravement à l'efficacité des contrôles et à la traçabilité des flux. L'absence de procédures harmonisées, l'inaccessibilité des outils de suivi et le manque de formation des agents municipaux affaiblissent la capacité d'action des communes, tout en exposant les milieux marins à des pressions croissantes. L'absence de gouvernance unifiée empêche l'émergence d'une stratégie cohérente de gestion des mouillages, dans un contexte où la fréquentation nautique est en pleine croissance.

En conclusion, le manque de coordination entre les différents niveaux de gouvernance, les services administratifs et les acteurs de terrain, constitue l'un des principaux freins à une gestion durable et efficace du domaine maritime polynésien. Une réforme profonde, fondée sur la clarification des compétences, la mutualisation des moyens et la participation des parties prenantes, apparaît indispensable pour répondre aux enjeux environnementaux, économiques et sociaux du secteur nautique.

## **B. Un faible contrôle du respect de la réglementation**

Malgré la multiplication des dispositifs réglementaires visant à encadrer les mouvements et le stationnement des navires de plaisance, le contrôle effectif de ces flux demeure largement défaillant. Ce constat récurrent, partagé par les autorités locales, les services de l'État et les acteurs du secteur nautique, met en lumière une faille majeure dans la gouvernance maritime, à la fois sur le plan sécuritaire, environnemental et fiscal.

### **1. Une absence contestable de contrôle systématique des entrées et sorties des navires**

L'insuffisance des moyens financiers, humains et logistiques compromet l'application des réglementations existantes. À Fakarava par exemple, bien que la commune ait instauré dès 2018 une réglementation spécifique pour encadrer le mouillage des grands navires, l'absence de moyens de contrôle adaptés empêche toute vérification du respect des zones d'ancrage et des conditions d'amarrage. Cette carence est d'autant plus préoccupante que le téléservice ESCALES, conçu pour permettre l'enregistrement des navires à leur arrivée dans les ports, notamment à Papeete, n'est pas encore systématiquement utilisée, ce qui réduit considérablement la traçabilité des mouvements maritimes.

Les services compétents (*Douane, Police aux frontières (PAF), Gendarmerie maritime*) sont confrontés à une couverture géographique disproportionnée par rapport à leurs capacités opérationnelles : selon la société *Archipelagoes*, seuls douze points d'entrée officiels (*Tubuai, Mangareva, Rangiroa, Tahiti, Moorea, Raiatea, Huahine, Bora Bora, Maupiti, Ua Pou, Nuku Hiva, Hiva Oa*) sur un territoire maritime immense, avec une moyenne de six escales par jour, limitent l'efficacité de la surveillance.

Le système de suivi automatique des navires (AIS), pourtant reconnu comme un outil central de gestion maritime, n'est ni obligatoire pour tous les navires, ni exploité de manière systématique. De ce fait de nombreux plaisanciers peuvent naviguer en toute opacité, notamment ceux qui prolongent leur séjour au-delà de la limite autorisée.

La situation est particulièrement préoccupante dans les îles éloignées, où l'absence de moyens techniques et humains entrave toute forme de contrôle régulier. À Makemo, la commune admet ne pas être en mesure d'enregistrer les flux saisonniers, tandis qu'à Raivavae et Manihi, les maires s'efforcent de pallier ce manque de moyens par des initiatives locales, telles que la déclaration volontaire en mairie. Toutefois, ces mesures reflètent davantage une tentative d'organisation communautaire qu'un cadre juridique contraignant, en raison de leur caractère non coercitif.

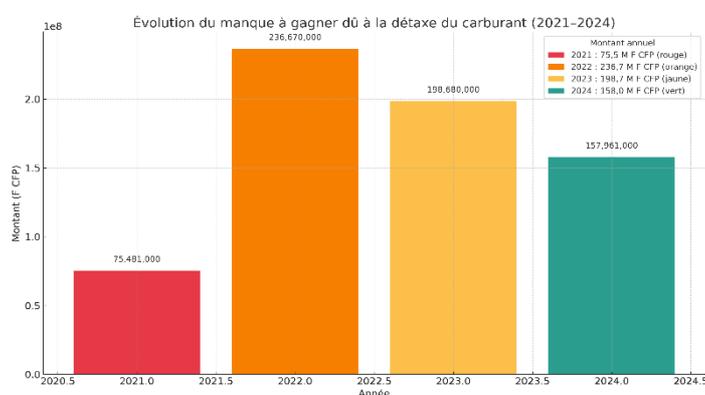
Ainsi, bien que des initiatives locales soient menées, elles demeurent toutefois isolées et dépendantes des volontés locales et des aléas des financements. Le reste du territoire reste souvent dépourvu de toute forme de surveillance continue. À Nuku Hiva, l'encombrement des quais par les annexes des plaisanciers, sans que l'origine des embarcations puisse être identifiée, témoigne de cette désorganisation logistique chronique.

La dépendance du système à des déclarations sur l'honneur à l'entrée et à la sortie du territoire constitue une autre faiblesse structurelle. Ce dispositif, en l'absence de contrôle physique, facilite les comportements opportunistes. Certains plaisanciers contournent délibérément les procédures : à Fatu Hiva, des navires accostent sans déclaration préalable, évitant les ports d'entrée officiels ; ailleurs, des plaisanciers prolongent leur présence au-delà de la durée autorisée, profitant du manque de surveillance pour échapper aux redevances.

Ce déficit de contrôle alimente des pratiques illégales, notamment des mouillages dans des zones interdites, des séjours non déclarés ou des manœuvres de contournement des formalités douanières, et empêche l'application des réglementations environnementales et fiscales. Les inspections de biosécurité, bien qu'imposées par les textes, ne sont pas systématiquement réalisées, notamment dans les archipels éloignés. Par ailleurs, l'absence de structures d'accueil adaptées, telles que des zones de mouillage balisées ou des installations pour le traitement des déchets et des eaux usées, dans la majorité des îles du Fenua, limite l'efficacité des contrôles à terre et accroît les risques pour l'environnement marin.

Sur le plan économique, ce manque de contrôle engendre un déséquilibre croissant entre les avantages accordés aux plaisanciers comme la détaxe sur le carburant<sup>22</sup> ou les pièces importées (*régime d'admission temporaire*) et leur participation réelle aux charges locales. À ce titre, le carburant détaxé l'est à un prix inférieur pour les plaisanciers, soit 130 F CFP par litre contre 150 F CFP par litre pour la population (*hormis les pêcheurs qui paient 42 F CFP par litre*), ce qui représente, selon le ministère de l'économie et des finances, environ 4 à 5 millions de litres de carburant détaxé chaque année pour les navires de plaisance.

### Graphique portant sur le manque à gagner de la Polynésie française relatif à la détaxe sur le carburant<sup>23</sup>



<sup>22</sup> Arrêté n° 425 CM du 17 mars 1999 fixant les conditions de livraison du gazole détaxé destiné à l'avitaillement des navires de plaisance, français ou étrangers à usage privé immatriculés hors du territoire de la Polynésie française et des navires équipés et armés pour la recherche scientifique, français ou étrangers, immatriculés hors du territoire de la Polynésie française

<sup>23</sup> **Source** : Ministère de l'économie, des finances et du budget en charge des énergies, des postes et télécommunications

## **2. Un manque flagrant de moyens humains, financiers, logistiques et de contrôle**

La gestion des zones de mouillage en Polynésie française se heurte à un déficit chronique de moyens humains, financiers et logistiques, entravant l'application des réglementations maritimes et la protection de l'environnement.

Les communes, en première ligne de la gestion locale, sont particulièrement touchées par cette insuffisance de ressources. À Arue par exemple, l'absence d'embarcations propres contraint la municipalité à solliciter des acteurs privés comme les pêcheurs ou les yacht clubs pour assurer un contact avec les plaisanciers. Cette dépendance, couplée à la lenteur des procédures, limite drastiquement la capacité d'intervention, permettant aux contrevenants de quitter les lieux avant toute verbalisation. À Taputapuatea, l'absence de corps-morts, la présence d'épaves et la surveillance exercée par des élus ou des habitants non formés illustrent les limites d'un système où les moyens manquent à tous les niveaux. Cette fragilité structurelle est accentuée par l'absence de gestionnaire en mesure d'attribuer les places de mouillage, de percevoir les redevances et de mettre en œuvre les sanctions nécessaires.

Les services techniques du Pays ne sont guère mieux lotis. En effet, la Direction de la construction et de l'aménagement (DCA), confrontée à l'engorgement des dossiers, n'a obtenu que 4 postes sur les 24 demandés, compromettant ainsi le traitement efficace des autorisations et des permis de construire. Le déficit de moyens humains et logistiques affecte également les services en charge de la surveillance environnementale et de la régulation maritime. Aux Marquises, les sanitaires portuaires sont laissés à la gestion des comités du tourisme, sans contrôle ni coordination, qui doivent suppléer les manques institutionnels en assurant l'accueil ou la maintenance des installations, ce qui transfère des responsabilités techniques à des acteurs non spécialisés. Cette situation révèle l'ampleur du déficit d'encadrement et de financement.

Le manque de personnels qualifiés, notamment d'officiers de police judiciaire, empêche la mise en œuvre de sanctions effectives. C'est notamment ce que déplore le Port autonome de Papeete, qui dans le cadre de la gestion de sa circonscription portuaire, est confronté à la lenteur judiciaire, entravant toute sanction dissuasive et immédiate. L'inaction et les délais administratifs alimentent un sentiment d'impunité et laisse place aux incivilités.

Cette situation est exacerbée par des lacunes majeures dans la coordination entre services. L'absence d'échanges d'informations systématisés entre l'État, le Pays et les communes rend difficile la surveillance des mouvements des navires. Dans les îles telles que Nuku Hiva, Huahine, ou encore Manihi, un voilier peut stationner plusieurs jours sans jamais signaler sa présence, faute de procédure unifiée et d'outils numériques partagés (*tels que l' AIS*). Le morcellement institutionnel et le cloisonnement des compétences alimentent un sentiment d'abandon parmi les élus locaux, qui demeurent dépourvus d'outils décisionnels ou opérationnels adaptés aux enjeux maritimes contemporains.

Face à cette situation critique, les élus locaux plaident pour une mutualisation des moyens, une formation spécifique des agents, et une réforme visant à élargir les compétences de contrôle des communes.

### **C. Une fiscalité maritime menant à un sentiment d'injustice et à des tensions**

#### **1. Une contribution insuffisante de la plaisance privée aux charges locales**

La plaisance privée en Polynésie française représente un secteur en forte croissance, notamment avec l'augmentation du nombre de voiliers fréquentant les zones côtières. Toutefois, cette expansion s'accompagne d'un déséquilibre manifeste dans la répartition des charges publiques, les plaisanciers privés bénéficiant des infrastructures locales sansy contribuer de manière équitable.

En effet, alors que les collectivités supportent les coûts liés à l'entretien des pontons, des corps-morts, à la gestion des déchets ou à la fourniture de services publics tels que l'eau ou les sanitaires, les plaisanciers privés échappent en grande partie aux mécanismes de fiscalisation en vigueur.

La fiscalité maritime actuelle distingue insuffisamment les usages privés des usages professionnels. Alors que les professionnels du secteur maritime sont soumis à des droits d'usage, à des taxes portuaires et à diverses obligations fiscales et sociales, les propriétaires de navires de plaisance bénéficient d'un régime beaucoup plus souple, et notamment de détaxes sur le carburant.

Cette disparité est d'autant plus marquée que les plaisanciers privés profitent des mêmes services et infrastructures que les professionnels. À Huahine par exemple, les tarifs appliqués par la commune sont considérés comme non rentables en raison du refus ou de l'incapacité des plaisanciers à contribuer aux charges afférentes, et ce malgré la mise à disposition de points d'apports volontaires, d'eau potable et de la connexion internet. Ce déséquilibre alimente un fort sentiment d'injustice chez les acteurs économiques et la population locale.

L'absence d'une contribution spécifique des plaisanciers aux charges locales se traduit également par des tensions dans les communautés littorales. Dans la majorité des communes, les élus et les habitants dénoncent l'utilisation gratuite ou faiblement tarifée de services publics (sanitaires, eau, évacuation des déchets) par des usagers qui ne participent ni à l'entretien ni au financement de ces équipements. L'accroissement du nombre de voiliers, combiné à l'absence de redevances spécifiques, exerce une pression croissante sur des infrastructures souvent sous-dimensionnées.

Sur le plan réglementaire, la fiscalité applicable à la plaisance privée souffre d'une inadaptation aux réalités du territoire. La difficile application de l'impôt foncier<sup>24</sup> aux voiliers du fait de la difficulté à établir leur position fixe au 1<sup>er</sup> janvier de l'année, condition préalable à l'imposition, illustre les limites d'un système conçu sans considération des particularités de la navigation de plaisance. C'est notamment ce que relève le ministre de l'économie et des finances, qui propose, sur la base du téléservice ESCALES, de comptabiliser les jours de présence d'un navire sur le territoire et de lui appliquer une taxe fondée sur la durée du séjour et la taille du navire.

Enfin, le développement du téléservice ESCALES, mis en œuvre par la DPAM, représente un outil prometteur pour structurer une fiscalité équitable. Ce dispositif permettrait notamment la réservation de stationnements nautiques et le paiement en ligne des différentes redevances (*eau, déchets, taxe de séjour, etc.*). Toutefois, son efficacité dépendra de sa généralisation à l'échelle du territoire, de son accessibilité technique (*connexion internet notamment*) pour les usagers, et de la capacité des collectivités à l'exploiter pleinement. Sans mécanisme d'adhésion contraignant ni contrôle renforcé, ce dispositif risque de rester marginal et de ne pas répondre aux attentes en matière de justice fiscale et de soutien aux charges locales.

## **2. Une concurrence déloyale entre la plaisance privée et la plaisance professionnelle**

La coexistence entre plaisance privée et plaisance professionnelle en Polynésie française, dans un contexte de faible régulation, engendre une forme manifeste de concurrence déloyale qui fragilise l'équilibre économique du secteur maritime. Les opérateurs professionnels, qu'ils soient affrèteurs, transporteurs maritimes ou prestataires touristiques sont soumis à un corpus réglementaire et fiscal rigoureux : déclaration d'activité, taxes portuaires, licences, normes de sécurité et environnementales, obligations sociales et sanitaires.

---

<sup>24</sup> Site de la DICP : <https://www.impot-polynesie.gov.pf/essentiel/limpot-foncier-sur-les-proprietes-baties>

À l'inverse, les plaisanciers privés, souvent de nationalité étrangère et en admission temporaire, jouissent d'une grande liberté d'action, échappant dans de nombreux cas à toute obligation similaire. Cette asymétrie crée un désavantage concurrentiel, d'autant plus préoccupant qu'elle se double d'un déficit chronique de contrôle sur le terrain.

Dans les zones à forte fréquentation touristique telles que Moorea, Bora Bora, Punaauia, Faa'a ou encore les Marquises, ce déséquilibre se matérialise par des conflits d'usage croissants dans les lagons, où les professionnels peinent à obtenir des espaces réservés, tandis que des mouillages sauvages et prolongés par des voiliers privés obstruent l'accès aux infrastructures publiques ou logistiques. Les maires de communes déplorent l'occupation prolongée des zones portuaires par des plaisanciers privés, qui gênent l'arrivée des cargos ou la desserte des îles. Le manque de régulation différenciée et l'insuffisance des moyens de contrôle alimentent ces tensions territoriales et nuisent à la bonne organisation du secteur.

Sur le plan économique, cette situation compromet la viabilité des acteurs professionnels. Ces derniers doivent non seulement investir dans des équipements conformes aux normes (*accueil, sécurité, gestion des eaux usées, etc.*), mais aussi supporter des charges fiscales et administratives que ne connaissent pas leurs homologues privés. Dans certains cas, des particuliers opérant sous couvert de plaisance privée proposeraient illégalement des prestations commerciales telles que excursions, hébergements ou transports, et ce sans assurance, sans contrôle, ni contribution fiscale.

Ce contournement du cadre légal affaiblit la transparence du marché et décourage l'investissement dans un secteur pourtant stratégique pour le développement touristique durable, comme le souligne le GIE Tahiti Tourisme, qui anticipe une croissance soutenue du tourisme nautique à l'horizon 2030.

Les infrastructures, souvent gérées par des opérateurs privés ou les communes, subissent elles aussi les effets de cette disparité. Les marinas sont tenues à des obligations d'entretien, de gestion des déchets, de sécurité, et doivent s'acquitter de taxes spécifiques. Pendant ce temps, les plaisanciers privés accèdent à ces mêmes installations, parfois gratuitement ou moyennant le paiement de redevances parfois dérisoires, sans en assumer les coûts. Cette iniquité crée un sentiment d'injustice parmi les professionnels du secteur, mais également chez les élus locaux, confrontés à une hausse constante des dépenses publiques sans recettes fiscales compensatoires.

Des initiatives locales tentent néanmoins de rétablir un certain équilibre. À Bora Bora, des dispositifs de surveillance par radar et brigades nautiques ont été mis en place pour mieux contrôler les mouvements des voiliers.

En conclusion, la concurrence déloyale entre plaisance privée et plaisance professionnelle en Polynésie française résulte d'un cadre réglementaire lacunaire et inégalitaire, doublé d'un manque de moyens de contrôle. Pour garantir la pérennité économique du secteur nautique et préserver l'équité entre les acteurs, il est impératif d'adopter une réforme structurelle de la fiscalité maritime, d'établir des règles différenciées claires, et de renforcer la gouvernance interinstitutionnelle.

#### **D. Vers une nécessaire clarification des responsabilités et une meilleure coordination**

La gestion des zones de mouillage en Polynésie française est confrontée à une complexité institutionnelle résultant de la superposition des compétences entre l'État, le Pays et les communes. Cette situation engendre des difficultés en matière de gouvernance et de coordination, affectant l'efficacité des politiques publiques maritimes nécessitant urgemment une clarification des compétences entre les autorités locales et celles de l'État et une amélioration des outils de contrôle, de communication et de suivi.

## 1. Entre les autorités locales et les autorités de l'État

Comme présenté en amont, la gouvernance maritime en Polynésie française repose sur une pluralité d'acteurs (État, Pays, communes, associations, professionnels) dont la coordination reste encore perfectible. Face à la pression croissante exercée par la plaisance, notamment dans les zones sensibles comme Raiatea, Fakarava ou Rangiroa, une clarification des rôles s'impose pour éviter les chevauchements de compétences, les lacunes réglementaires et les conflits d'usage, ou y remédier.

Une priorité identifiée par les collectivités et comités de gestion concerne la coordination entre les acteurs publics et privés. Il s'agit de renforcer la collaboration entre les services du Pays, les communes, l'État, les comités du tourisme et les professionnels du secteur maritime, afin de construire une régulation cohérente, notamment pour la répartition des responsabilités relatives à la sécurité, l'environnement, l'accueil des navires et la perception des redevances. Dans cette optique, le développement d'un cadre de gouvernance partagé, reposant sur un schéma directeur maritime territorial (SDMT), pourrait constituer un levier structurant.

De plus, la limitation de la durée d'admission temporaire des navires de plaisance à un an, notamment, permettrait un contrôle plus efficace des flux et une gestion rationalisée des mouillages. Selon les données de la DPAM, plus de 1 800 unités de plaisance sont présentes chaque année en Polynésie, dont environ 600 navires en longue durée. Une mesure de régulation établie sur la typologie des navires et les besoins territoriaux locaux renforcerait l'équité et la durabilité des usages.

Enfin, un effort commun entre l'État et les autorités locales est requis pour l'harmonisation des réglementations relatives aux mouillages, aujourd'hui fragmentées notamment entre les arrêtés communaux, et les règlements de police portuaire. Une simplification normative, adossée à des outils partagés, renforcerait l'effectivité des règles sur le terrain.

Autre proposition notable émanant de la DAF, qui suggère de confier la gestion du domaine public maritime au Port autonome de Papeete. Cette centralisation partielle des compétences permettrait aux usagers de traiter avec un interlocuteur unique, simplifiant ainsi les démarches administratives et améliorant l'efficacité de la gestion des espaces maritimes. Le Port autonome de Papeete, en tant qu'acteur du développement économique de la Polynésie française, disposerait des infrastructures et des compétences nécessaires pour assumer ce rôle central.

Parallèlement, la DRM plaide pour l'instauration d'un cadre de concertation permanent intégrant l'ensemble des parties prenantes : services de l'État, collectivités locales, associations et acteurs privés. Cette approche participative vise à harmoniser la régulation des mouillages, à anticiper les conflits d'usage et à renforcer l'acceptabilité des réglementations par les communautés locales.

En matière de planification spatiale, le PGEM de Moorea constitue un exemple de réussite. Mis en place en 2004 et révisé en 2017, le PGEM repose sur une concertation territoriale impliquant les autorités locales, les services de l'État, les scientifiques et les usagers du lagon. Il permet une répartition raisonnée des usages (*pêche, aquaculture, loisirs, tourisme, transport, etc.*) et contribue à la planification des infrastructures et des investissements.

Le Président de la Polynésie française, également auditionné, a également la nécessité de renforcer la coordination entre les services de l'État et ceux des communes, notamment pour l'enlèvement des épaves, la biosécurité, la gestion des déchets et la protection des zones sensibles. La mutualisation des moyens est évoquée comme une solution pragmatique pour compenser les faibles capacités d'action de certaines petites communes.

Enfin, la question de la fiscalité liée aux activités maritimes est au cœur des préoccupations. Il est proposé que des taxes de séjour et redevances soient partiellement reversées aux communes pour financer la gestion des zones d'accueil des plaisanciers.

Ces initiatives témoignent d'une volonté commune des autorités locales de clarifier les responsabilités et de renforcer la coordination dans la gestion des zones de mouillage en Polynésie française. La mise en œuvre de ces mesures devrait contribuer à une gouvernance maritime plus cohérente, durable et adaptée aux spécificités locales.

La DIREN insiste sur l'importance de réglementations plus strictes pour limiter l'impact des activités nautiques sur les zones sensibles, notamment en interdisant la navigation dans certaines zones et en limitant le nombre de zones de mouillage pour préserver l'environnement.

Enfin, plusieurs communes, telles que Punaauia, Bora Bora, Huahine ou Nuku Hiva plaident pour une extension des compétences locales en matière de contrôle, de régulation et de sanction. Actuellement, les policiers municipaux se trouvent souvent démunis face à des infractions maritimes en raison de l'absence de compétence pour verbaliser. Le maire de Bora Bora souligne ainsi le besoin urgent d'un renforcement des pouvoirs de police des maires, pour une sanction rapide et immédiate, en lien avec une clarification des prérogatives respectives de la DPAM, des autorités portuaires, de la gendarmerie maritime et des communes.

De nombreuses communes appellent aussi à la création de structures de gouvernance partagée, telles que des comités de gestion maritime ou des conventions partenariales, afin de coordonner les décisions entre acteurs institutionnels et de mieux planifier le développement touristique. Une telle approche permettrait également de mutualiser les ressources pour l'entretien des infrastructures (*corps-morts, marinas, sanitaires, etc.*) et la mise en œuvre de services (*gestion des déchets, sécurité des mouillages, etc.*).

## **2. Une amélioration des outils de contrôle, de communication et de suivi**

La fluidification des flux maritimes, la régulation des mouillages et la préservation de l'environnement en Polynésie française appellent une amélioration résolue des outils de contrôle, de communication et de suivi. Ces enjeux sont d'autant plus pressants que les lacunes observées aujourd'hui compromettent non seulement l'organisation logistique des escales, mais aussi la soutenabilité des écosystèmes lagunaires.

La modernisation des outils de contrôle, de communication et de suivi constitue aujourd'hui un levier stratégique incontournable pour renforcer la gouvernance maritime. Alors que la pression sur les espaces lagunaires ne cesse de croître, tant sous l'effet du développement touristique que de l'augmentation du nombre de plaisanciers, l'amélioration des dispositifs techniques et numériques apparaît comme une condition *sine qua non* pour garantir la fluidité des flux maritimes, assurer la sécurité des navigations et préserver les écosystèmes côtiers.

Face à ces enjeux, la généralisation du système numérique ESCALES, apparaît comme une avancée significative. En permettant une planification harmonisée des escales à l'échelle de l'ensemble des archipels et en garantissant un accès partagé aux données entre les services du Pays et les communes, cet outil offre un socle commun pour une régulation plus efficace et réactive. Le recours à des systèmes de géolocalisation, à des balises connectées et à des applications mobiles intégrées au système ESCALES permettrait d'identifier plus aisément les stationnements abusifs, les épaves ou les navires en situation irrégulière.

Cependant, la modernisation des outils doit s'accompagner d'un renforcement des moyens humains et juridiques. Les services du Pays et les communes soulignent la nécessité de renforcer les effectifs de terrain, notamment dans les zones à haute densité de mouillage comme celles de Punaauia, de Faa'a, des Îles-Sous-le-Vent et des Marquises. Il est également proposé de déléguer une partie des missions d'accueil et de contrôle à des prestataires spécialisés.

L'intégration de capteurs de mesure des rejets (*eaux grises, eaux noires, huiles usées*) dans les zones critiques constitue également une priorité pour limiter l'impact écologique des mouillages.

Enfin, la communication constitue un levier déterminant pour garantir la conformité des comportements. Il est ainsi proposé de diffuser une charte de bonne conduite maritime à l'arrivée des plaisanciers, de former les prestataires locaux aux règles environnementales et de mobiliser des référents maritimes de proximité. Ces derniers joueraient un rôle d'interface entre les institutions, les visiteurs et les populations riveraines, comme le suggèrent *Archipelagoes* et l'association des voiliers en Polynésie française. Des campagnes de sensibilisation thématiques, portées par la DIREN, Tahiti Tourisme et les associations environnementales, doivent être développées sur les réseaux sociaux, les marinas, les aéroports ou à bord des navires.

L'interconnexion des outils est au cœur des recommandations formulées par le Collectif de gestion du lagon de Faa'a, qui appelle à l'intégration de dispositifs de géolocalisation en temps réel, de surveillance des zones sensibles et d'identification des durées de stationnement des navires. Une application mobile connectée au système ESCALES, capable d'alerter les autorités sur des stationnements abusifs, des navires en infraction ou des épaves, renforcerait considérablement les capacités de contrôle local, tout en simplifiant la tâche des gestionnaires portuaires et municipaux.

Cette modernisation des outils techniques ne saurait être pleinement effective sans une montée en compétence des ressources humaines. Plusieurs collectivités insistent sur la nécessité d'assermenter les agents municipaux ou intercommunaux, afin de leur conférer une habilitation légale à verbaliser les infractions maritimes. Cette mesure garantirait une présence accrue sur le terrain et allégerait la charge des services étatiques, souvent débordés.

L'amélioration des outils de contrôle, de communication et de suivi est un pilier central pour une gestion maritime efficace et durable en Polynésie française. La combinaison entre modernisation numérique (*téléservice ESCALES, géolocalisation*), renforcement des moyens humains (*assermentation, présence sur le terrain, etc.*) et actions de communication ciblées (*référents locaux, campagnes éducatives et de sensibilisation*) permettrait de répondre aux défis opérationnels, environnementaux et touristiques. Ces mesures doivent être intégrées dans une stratégie globale de gouvernance, adossée à un cadre juridique clarifié et à une coordination inter-institutionnelle renforcée.



## **CHAPITRE 2 :** **Entre préservation de l'environnement et développement de l'économie locale : un équilibre essentiel à trouver**

### **I. Une gestion du mouillage et des services environnementaux à structurer**

#### **A. Une répartition disparate des infrastructures sur l'ensemble du territoire**

##### **1. Un manque d'infrastructures essentielles du secteur maritime**

La Polynésie française se caractérise par un déficit structurel majeur en matière d'infrastructures maritimes. Ce déficit, à la fois quantitatif et qualitatif, constitue un obstacle majeur à la mise en œuvre d'une politique de gestion durable du domaine public maritime, ainsi qu'à la valorisation économique du nautisme et à la préservation des écosystèmes insulaires.

Malgré l'existence de plus de 270 infrastructures recensées par la DEQ sur l'ensemble du territoire, leur répartition géographique demeure inégalitaire et leur état souvent dégradé, du fait d'un retard d'entretien chronique et d'un sous-investissement public récurrent. Ainsi, les installations portuaires se concentrent principalement dans les pôles touristiques et économiques que sont Tahiti, Moorea, Bora Bora ou Raiatea, tandis que les archipels éloignés, notamment les Tuamotu, les Australes et les Marquises, sont confrontés à une situation de sous-équipement chronique. Cette disparité spatiale engendre des inégalités d'accès aux services portuaires essentiels tels que le ravitaillement, la maintenance, l'évacuation des déchets ou le carénage.

Les carences en équipements spécifiques (*absence de ports à sec, de systèmes d'ancrage normés, de stations de pompage ou d'aires de traitement des eaux usées*) ont des conséquences directes sur la qualité de l'accueil des plaisanciers et sur la conformité environnementale des activités nautiques. À cet égard, la Convention de Barcelone<sup>25</sup> et ses protocoles relatifs à la protection du milieu marin exigent des États parties, dont la France, la mise en place d'infrastructures permettant de prévenir les rejets polluants dans les zones côtières.

Par ailleurs, l'investissement initial requis pour la création d'infrastructures lourdes demeure difficile pour la plupart des communes polynésiennes. Le cas d'une darse pour goélettes estimée à 450 millions F CFP, ou encore d'un carénage de navire coûtant en moyenne 300 000 F CFP annuellement, illustre les freins financiers pesant sur les autorités locales. L'écart entre les recettes générées par l'activité nautique et les coûts d'investissement requis compromet la viabilité économique de telles infrastructures. Cela est d'autant plus vrai que peu de dispositifs de péréquation ou de contractualisation financière permettent aujourd'hui de mutualiser les ressources entre le Pays, les communes et les opérateurs privés.

Dans nombre d'îles, comme à Rurutu, Rangiroa ou Huahine, l'absence de corps-morts opérationnels ou de zones techniques adaptées nuit à la sécurité des mouillages, à la régulation des flux de navires et à l'organisation des services portuaires.

Cette situation entraîne un recours fréquent à des solutions informelles ou au mouillage sauvage, accentuant la pression sur les herbiers, récifs coralliens et habitats lagonaires. De telles incidences écologiques notables entraînent, notamment la prolifération de coliformes (bactéries) dans certaines eaux de mouillage, comme signalé par la société NSI, principal acteur local de la construction navale.

---

<sup>25</sup> Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution, dite « *Convention de Barcelone* », a été adoptée le 16 février 1976 et est entrée en vigueur en 1978. Amendée en 1995, elle a été rebaptisée « *Convention pour la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée* ».

L'inadéquation de l'offre d'infrastructures aux besoins des usagers et à la croissance du nautisme entraîne également des tensions sociales et environnementales croissantes. À Bora Bora ou à Moorea, la saturation des équipements génère des conflits d'usage entre résidents, plaisanciers et pêcheurs, exacerbés par l'absence d'une régulation homogène des pratiques de mouillage. À Fakarava, aucun dispositif de mouillage réglementé n'existe à proximité du village, laissant place à une gestion anarchique des ancrages. Ces constats démontrent l'urgence d'une structuration réglementaire du mouillage, appuyée par des outils de contrôle et de signalétique. Or, des dispositifs tels que le téléservice ESCALES, censé assurer la régulation et la réservation des mouillages, peinent à être opérationnalisés à l'échelle du territoire, du fait d'un défaut de coordination interinstitutionnelle entre services de l'État, du Pays et des communes.

Enfin, l'impact économique de cette désorganisation est inégal selon les territoires. Tandis que des sites comme Rangiroa ou Fakarava bénéficient de l'engagement d'acteurs locaux structurés, d'autres, comme Fatu Hiva, voient passer les plaisanciers sans retombée significative pour les filières locales (*artisanat, hébergement, alimentation*). Cette inégalité territoriale dans la captation des bénéfices du nautisme révèle l'absence d'une stratégie de développement intégrée, adaptée aux réalités de chaque archipel.

## **2. Un manque d'entretien des corps-morts au détriment des autorités communales**

Les corps-morts, dispositifs d'amarrage fixes, jouent un rôle crucial dans la gestion des mouillages en Polynésie française. Ils permettent non seulement d'organiser l'ancrage des navires, mais aussi de protéger les fonds marins des dommages causés par les ancres traditionnelles. Cependant, leur entretien régulier est souvent négligé, principalement en raison du manque de ressources techniques et financières des communes responsables.

Le coût d'installation d'un corps-mort est estimé à environ 1,5 million F CFP, avec un entretien annuel variant entre 20 000 et 30 000 F CFP. Malgré l'existence de prestataires spécialisés dans la pose et l'entretien de ces dispositifs, comme la société Galatée, aucune garantie n'existe quant à leur maintenance régulière. Cette situation entraîne des risques pour la sécurité des navires et pour l'environnement marin, notamment par des ancrages sauvages qui endommagent les écosystèmes sensibles.

La responsabilité de l'entretien des corps-morts incombe à celui qui les a installés (Pays, particuliers, communes, etc.). Toutefois, les communes déplorent le manque d'entretien régulier des corps-morts existants, les incitant nonobstant le manque de ressources, à assumer cette charge. À Tumarua par exemple, des prestataires ont été retenus pour la gestion et l'entretien des zones de mouillage, mais des conflits administratifs et financiers entravent leur efficacité. Le financement de ces installations repose principalement sur le Pays et l'État, les navires ne contribuant pas financièrement, ce qui crée un déséquilibre économique pour les collectivités locales.

La mise en place de Points d'Apport Volontaire (PAV) pour les déchets est en cours dans différentes îles, mais leur mise en place reste progressive et inégale. Cette situation engendre des risques accrus pour la sécurité maritime et l'environnement, notamment en cas de défaillance des installations ou de mouillages anarchiques. À Huahine par exemple, bien que 32 corps-morts aient été installés pour protéger le lagon, leur entretien régulier reste un défi, faute de ressources suffisantes. Les communes, souvent démunies face à ces responsabilités, appellent à un soutien renforcé de la part des autorités territoriales pour assurer une maintenance adéquate des infrastructures existantes.

Le manque d'entretien des corps-morts pose un défi majeur pour les autorités communales. À Uturoa, avant la réglementation, entre 80 à 120 navires étaient stationnés dans la commune d'Apooiti, avec des problèmes identifiés tels que des voiliers abandonnés et des personnes vivant à bord faisant de la location de type Airbnb.

La gestion des corps-morts nécessite une approche progressive et pédagogique, avec une sensibilisation de la population et une coordination entre les différentes parties prenantes.

La répartition des infrastructures maritimes est inégale sur le territoire de la Polynésie française, avec certaines zones particulièrement saturées et d'autres totalement sous-équipées. À titre d'exemple, les marinas de Raiatea, bien que populaires, sont limitées par le nombre de zones de mouillage disponibles, créant ainsi une pression sur les espaces marins restants. Des tensions sont également observées sur des sites comme Bora Bora ou Fakarava, où la concurrence pour les zones d'amarrage entre voiliers et professionnels du secteur nautique génère de fréquents conflits d'usage. Ces tensions sont accentuées par un manque de régulation claire, ce qui amène les plaisanciers à occuper des espaces non autorisés ou à ne pas respecter les règles de mouillage.

À Moorea, les conflits d'usage dans la baie d'Opunohu entre plaisanciers et navires commerciaux illustrent l'absence de planification intégrée. Le manque d'équipements entraîne des stationnements anarchiques, mettant en péril la cohabitation des activités maritimes et la sécurité des usagers. Le CRIOBE alerte sur la saturation des zones de mouillage en haute saison et appelle à une refonte de la réglementation pour encadrer efficacement les flux.

L'entretien des dispositifs de mouillage constitue un défi opérationnel majeur pour les communes polynésiennes, souvent démunies en moyens humains et financiers.

Même dans des communes plus équipées comme Faa'a, les services techniques peinent à assurer le suivi et la maintenance des infrastructures existantes, faute de personnel formé et de budget pérenne dédié. Cette situation fragilise la durabilité des installations mises en place, compromet la sécurité des mouillages et renforce les inégalités entre les communes bien dotées et celles laissées pour compte. Une stratégie territoriale intégrée, associant le Pays, l'État et les collectivités locales, apparaît indispensable pour garantir un entretien pérenne des corps-morts, préserver les milieux marins sensibles et assurer un développement harmonieux du tourisme nautique en Polynésie française.

## **B. La gestion des déchets, des eaux usées, des navires échoués et des épaves : un enjeu écologique prioritaire**

### **1. Une gestion des déchets et des eaux usées à développer urgemment**

La gestion des déchets et des eaux usées issus de la plaisance constitue un défi environnemental en Polynésie française, où les infrastructures sont à la fois rares, dispersées et inégalement réparties sur le territoire. La majorité des îles et atolls ne disposent pas des installations nécessaires pour répondre aux exigences sanitaires et écologiques du traitement des déchets et des effluents liquides des navires de plaisance. Cette situation entraîne des pratiques préoccupantes telles que le rejet direct en mer, avec des conséquences néfastes sur les lagons et la biodiversité.

Dans certaines communes comme Manihi ou Taputapuatea, l'absence de points de collecte spécifiques contraint les plaisanciers à utiliser les dispositifs publics destinés aux habitants, engendrant des risques sanitaires et une surcharge des services municipaux. À Arue et Huahine notamment, les riverains se plaignent de la proximité excessive des voiliers, qui s'approvisionnent en eau illégalement et déposent leurs déchets dans les poubelles du motu. À Mahina, l'absence de contrôle sur les rejets en mer accroît la menace d'une pollution de la baie. Les dispositifs de traitement des eaux usées sont absents ou inefficaces, à l'exception de quelques marinas comme celle de la marina Taina à Punaauia, où des systèmes de pompage ont été installés mais dont la maintenance reste insuffisante. À Bora Bora, une convention a été signée entre la commune et la Polynésienne des eaux, dans le cadre du traitement des eaux usées des plaisanciers, via un système de pompage. Toutefois ce système est limité en pratique puisqu'il est fondé sur le volontariat.

Les chiffres illustrent l'ampleur du problème : en 2023, seul un port à Raiatea disposait d'un point de collecte structuré pour les eaux usées de plaisance, selon la SAS CNISLV. Moorea et Nuku Hiva connaissent des efforts partiels, mais ailleurs l'infrastructure est quasi inexistante.

Le cadre réglementaire impose pourtant, via la convention MARPOL<sup>26</sup>, un rejet au-delà de trois milles nautiques (*soit environ 5 556 km*) des côtes. Cette obligation est cependant largement ignorée, faute de moyens techniques adéquats pour l'appliquer. L'absence de barges de collecte, de stations de pompage ou d'aires d'accueil équipées empêche une mise en conformité effective des navires, même lorsque ceux-ci sont équipés de systèmes autonomes de traitement.

Des initiatives ponctuelles montrent toutefois qu'une amélioration est possible. Le Port autonome de Papeete s'est doté du navire *Vaima 2*, capable de collecter jusqu'à une tonne de déchets flottants. À Manihi, une solution innovante d'élevage de *nape* (poisson lagonaire) a été proposée pour contribuer à la dépollution naturelle des eaux usées.

L'association des voiliers en Polynésie, de son côté, a mis en place un guide de bonnes pratiques environnementales à destination des plaisanciers, comprenant des recommandations sur le tri des déchets et l'entretien des installations sanitaires à bord. Toutefois, ces démarches volontaires, aussi louables soient-elles, restent insuffisantes pour compenser l'absence d'une politique publique coordonnée. La DCA recommande que les communes fassent remonter leurs projets d'équipement via le Schéma d'Aménagement Général de la Polynésie française (SAGE), afin d'obtenir les subventions nécessaires à la mise en œuvre des infrastructures.

Enfin, le principe du « *pollueur-payeur* »<sup>27</sup> constitue une piste envisagée pour financer ces dispositifs. L'instauration de redevances pour la gestion des déchets et des eaux usées à terre permettrait de responsabiliser les plaisanciers tout en garantissant un service pérenne. Certains acteurs plaident également pour une reprise de compétence par le Pays, afin d'harmoniser l'action publique sur l'ensemble du territoire maritime polynésien et d'enrayer une dérive environnementale déjà amorcée.

## 2. Des navires échoués et des épaves : un danger pour l'environnement

En Polynésie française, la question des navires échoués ou abandonnés constitue un problème récurrent et particulièrement préoccupant, tant pour l'environnement que pour la sécurité des usagers du lagon. L'accumulation d'épaves, souvent laissées à l'abandon dans des zones sensibles, met en péril les écosystèmes marins, nuit à l'image touristique du territoire et traduit une carence de moyens et de coordination institutionnelle.

Les îles Sous-le-Vent, notamment Raiatea, Huahine et Bora Bora, sont particulièrement concernées, en raison de l'intensité du trafic nautique et du vieillissement des flottes de plaisance.

Les conséquences environnementales sont multiples : déversement de carburants, de lubrifiants et d'eaux noires dans les lagons, destruction des coraux lors des échouements, prolifération de microplastiques issus des coques en décomposition, etc.

Dans le cadre d'une conférence de presse tenue le 29 mai à Motu Uta<sup>28</sup>, le ministre des Grands travaux, de l'équipement, en charge des transports aériens, terrestres et maritimes, M. Jordy CHAN, a dressé un bilan détaillé de l'action gouvernementale engagée au cours de l'année écoulée en matière de résorption des épaves et navires abandonnés dans nos lagons.

---

<sup>26</sup> Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), principale convention internationale traitant de la prévention de la pollution du milieu marin, entrée en vigueur le 2 octobre 1983 (*Décret n° 83-874 du 27 septembre 1983 portant publication de la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires ensemble deux protocoles et une annexe*), faite à Londres le 2 novembre 1973, telle que modifiée par le protocole de 1978 relative à la dite convention (ensemble une annexe), fait à Londres le 17 février 1978).

<sup>27</sup> Principe visant à imputer au pollueur le coût des dommages environnementaux qu'il génère. Il s'agit de faire en sorte que les coûts de prévention, de réduction ou de répartition de la pollution soient supportés par ceux qui en sont responsables, et non par la collectivité.

<sup>28</sup> Site de la DPAM : <https://www.service-public.pf/dpam/2024/05/29/bilan-de-la-resorption-des-epaves-et-navires-abandonnes-dans-les-lagons-de-polynesie-apres-un-an-de-mandat/>

Le ministre a souligné l'importance cruciale de préserver le domaine public maritime, tant pour la sauvegarde du cadre de vie des populations que pour la poursuite du développement économique du pays. Dès sa prise de fonctions en mai 2023, un programme structuré de retrait des navires hors d'usage a été initié sous son impulsion, en collaboration avec le PAP, la DPAM et l'établissement Grands Projets de Polynésie (G2P).

À ce jour, 14 épaves ont été extraites des lagons pour un montant global avoisinant les 120 millions F CFP, dans les communes de Faa'a, Taiarapu Est, Bora Bora, Uturoa, Papeete, Fakarava et Takaroa. Le dernier chantier en date, portant sur le démantèlement du navire *Tamarii Tuamotu*, échoué à Takaroa depuis 1998, s'est achevé en avril 2024 après quatre mois de travaux intensifs. L'ensemble des opérations a été conduit dans le respect strict des prescriptions environnementales applicables. Par ailleurs, cinq nouvelles opérations de retrait sont d'ores et déjà planifiées à Moorea, Punaauia et Papeete, les procédures juridiques ayant été finalisées et les modalités logistiques étant en cours de mise en œuvre.

Sur le plan contentieux, 17 navires font actuellement l'objet de procédures devant le tribunal administratif de la Polynésie française en vue d'engager la responsabilité des propriétaires pour retrait ou remboursement des frais y afférents. Parallèlement, 32 épaves supplémentaires sont en phase précontentieuse, impliquant des démarches de notification, de mise en demeure et d'identification des propriétaires. Le ministre a réaffirmé la volonté ferme de ses services de poursuivre ces efforts de manière soutenue, en insistant sur la nécessité d'appliquer des sanctions exemplaires à l'encontre des contrevenants. Il a enfin rappelé que ces épaves, outre les dangers qu'elles peuvent représenter pour la navigation, constituent une atteinte inacceptable à la qualité environnementale et à l'esthétique des lagons polynésiens.

Les services du Pays militent pour l'adoption d'un dispositif unique de résorption des épaves, adossé à un fonds spécifique de levée d'épaves alimenté par une taxe affectée sur les droits de port ou les redevances de mouillage. Ce mécanisme permettrait d'assurer un traitement rapide et équitable des navires abandonnés, indépendamment de leur statut juridique.

La question de la prévention reste tout aussi cruciale. Le vieillissement de la flotte de plaisance, avec une moyenne d'âge estimée à 20 ans, combiné à l'absence de contrôle technique obligatoire, génère un risque élevé d'accidents ou d'abandon volontaire. Plusieurs professionnels appellent à une réforme du régime d'immatriculation des navires, qui permettrait de responsabiliser les propriétaires dès l'achat, via un système de caution écologique ou une assurance obligatoire de retrait.

Enfin, la prolifération des épaves représente une menace directe pour le tourisme, pilier économique de la Polynésie. À Taha'a, des opérateurs nautiques ont alerté sur les impacts visuels et olfactifs de plusieurs carcasses flottantes à proximité des zones d'excursion. L'image de carte postale du lagon polynésien ne peut perdurer que si les moyens de préservation sont à la hauteur des enjeux environnementaux et économiques.

**Tableau relatif à la répartition des épaves traitées par zone (2024)**

<b>Zone d'intervention</b>	<b>Nombre d'épaves retirées</b>	<b>Coût estimé (en millions FCFP)</b>
Papeete	2	18
Faa'a	2	15
Taiarapu Est	1	10
Bora Bora	3	25
Uturoa	2	20
Fakarava	2	16
Takaroa	2	16
<b>Total</b>	<b>14</b>	<b>120</b>

## C. Vers un développement durable des zones de mouillage et du respect de l'environnement

### 1. Une structuration des zones de mouillage cohérente et respectueuse de la culture Polynésienne

La gestion des déchets solides et liquides issus de la plaisance représente aujourd'hui un enjeu écologique critique, révélateur des carences structurelles dans l'aménagement portuaire et lagonaire des archipels. La majorité des communes, notamment dans les îles éloignées, ne disposent ni de centres de tri, ni de dispositifs de collecte et de traitement des eaux usées adaptées aux besoins des navires de plaisance. À l'échelle de la Polynésie, moins de 15 % des communes sont dotées d'équipements pour la réception des déchets de bord, ce qui encourage des pratiques illégales comme le rejet direct en mer ou dans les poubelles publiques non prévues à cet effet, avec des conséquences lourdes sur la santé publique et l'équilibre des écosystèmes lagonaires.

Le cas de Mahina illustre cette réalité : aucune infrastructure n'y permet de contrôler ou de gérer les rejets d'eaux usées, alors même que la baie est un site de mouillage prisé. Cette situation génère un risque de pollution organique accru, affectant les récifs coralliens et la biodiversité marine. De même, à Punaauia, bien que la marina de Taina ait investi dans des stations de pompage pour eaux noires, ces installations demeurent sous-utilisées, mal entretenues ou mal connues des usagers.

À ce titre, l'exemple du *Vaima II*, navire de collecte acquis par le Port autonome de Papeete, témoigne d'une prise de conscience naissante. Capable de recueillir jusqu'à une tonne de déchets flottants, ce bateau permet de limiter l'accumulation des plastiques en mer, mais reste isolé dans un paysage institutionnel où la gouvernance est morcelée et les moyens des communes dérisoires.



Source : <https://www.portdepapeete.pf/fr/benediction-du-vaima-2-le-bateau-ramasseur-de-dechets-flottants>

La DPAM a d'ailleurs rappelé la nécessité d'intégrer les projets de gestion des déchets au sein du SAGE afin de cibler les priorités et d'orienter les financements. L'entretien des corps-morts, indispensables pour éviter les ancrages sauvages destructeurs, est également négligé dans la plupart des communes, faute de financement et de coordination interservices.

Enfin, la prolifération de déversements accidentels, tels que celui de l'huile de cuisson dans la baie d'Opunohu à Moorea par le yacht *Hanse Explorer*, met en lumière les lacunes criantes du dispositif actuel de surveillance environnementale. La persistance de ces pratiques souligne la fragilité du cadre réglementaire et l'absence de mécanismes de contrôle robustes, capables de prévenir les atteintes à l'environnement marin.

Il apparaît donc impératif de rappeler aux populations et acteurs du secteur maritime les dispositions protectrices de l'environnement, prévues notamment par le code de l'environnement, et de structurer une politique publique unifiée et ambitieuse, fondée sur le principe du pollueur-payeur, en finançant les infrastructures nécessaires via les redevances des usagers. Une reprise de compétence par le Pays, dans le cadre d'une gouvernance simplifiée et centralisée, pourrait permettre d'atteindre une masse d'investissement, au bénéfice de l'ensemble des communes, à Tahiti ou dans les archipels éloignés.

## 2. La promotion d'un dialogue et une pédagogie pour une cohabitation harmonieuse

Le développement durable du nautisme en Polynésie française implique une gestion concertée des usages du lagon, fondée sur la pédagogie et le dialogue. Cette approche intégrée s'avère aujourd'hui indispensable face à l'intensification des usages, à la croissance du nombre de voiliers (*près de 2 000 unités référencées annuellement selon la DPAM*), et à la pression croissante exercée sur les écosystèmes lagunaires et les communautés littorales.

Dans sa stratégie 2024-2030, la DRM insiste sur la nécessité de créer des cadres de concertation multisectoriels. Ces dispositifs associent les services de l'État, les communes, les associations de plaisanciers, les pêcheurs, les comités de gestion lagunaires et les populations résidentes. L'objectif est d'assurer une co-construction des politiques de mouillage, intégrant les spécificités culturelles, économiques et écologiques de chaque île.

À ce titre, l'organisation systématique d'enquêtes publiques préalables à la création ou à la modification des zones de mouillage devient la norme, permettant de réduire les conflits d'usages et d'accroître l'adhésion sociale.

L'expérience pilote de la commune de Moorea, où une navette municipale assure des visites régulières aux voiliers pour informer, réguler et collecter les redevances, illustre le potentiel d'une présence de terrain active et pédagogique. Ce dispositif a permis de réduire les infractions et d'améliorer la qualité des interactions entre plaisanciers et autorités locales.

Dans le domaine de la sensibilisation, plusieurs campagnes ont été conjointement menées par la DIREN, la DPAM et le GIE Tahiti Tourisme. Ces initiatives prennent la forme de supports multilingues, allant des panneaux pédagogiques aux *flyers* distribués dans les ports d'entrée, en passant par des publications numériques sur les réseaux sociaux.

L'objectif est clair : faire du plaisancier un acteur conscient, informé et respectueux. Certaines communes, comme Fakarava ou Taha'a, ont mis en place des comités lagunaires participatifs, favorisant une gouvernance partagée. À Uturoa, un projet de brigade nautique est en cours pour renforcer le contrôle et encadrer les stationnements prolongés des voiliers.

Au-delà de l'information passive, une pédagogie active est requise. Le Guide Moana<sup>29</sup>, élaboré par la société Chantier naval de Raiatea, propose une charte de bonne conduite traduite en plusieurs langues, visant à responsabiliser les plaisanciers dès leur arrivée.

L'écologie étant indissociable de la cohabitation, la problématique des eaux usées est particulièrement préoccupante. Ces effluents, contenant hydrocarbures, matières organiques et produits détergents, sont souvent rejetés sans traitement dans le lagon, compromettant les équilibres écologiques. Le collectif Tearai alerte sur leur impact sanitaire et environnemental. En réponse, des communes comme Uturoa ou Fakarava militent pour l'installation de stations de vidange écologique dans les mouillages structurés. Le contrôle des vidanges et la mise en place de sanctions sont réclamés par plusieurs acteurs locaux.

Enfin, la différenciation des usagers (*résidents, charters professionnels, grande plaisance*) s'impose comme un axe structurant de la régulation. Elle permettrait d'ajuster les durées de séjour, les redevances, et les obligations environnementales selon le profil du navire, renforçant l'acceptabilité locale et l'équité entre visiteurs et habitants. Le développement harmonieux du nautisme passe donc par une montée en compétence des acteurs insulaires, la professionnalisation des services d'accueil et la diffusion systématique de supports éducatifs. Les communes, en proposant un partage des recettes issues de la gestion des escales, ouvrent la voie à une gouvernance plus équitable et participative, plaçant les communautés locales au cœur de la stratégie nautique.

---

<sup>29</sup> <https://www.calameo.com/read/00054311809011f9f6ef1>

## II. Un développement économique et une structuration nécessaire des activités du secteur maritime

### A. Des déséquilibres économiques à corriger

#### 1. Des retombées économiques inégalement réparties sur le territoire

Le secteur maritime constitue l'un des piliers de l'économie polynésienne, en particulier à travers le tourisme nautique et les activités portuaires. Selon l'IEOM, outre la croisière transpacifique, les retombées économiques de la plaisance (voiliers, yachts) sont estimées à 15,2 milliards F CFP en 2023<sup>30</sup>. Toutefois, l'analyse territoriale révèle une concentration préoccupante des retombées économiques sur les îles les plus urbanisées, telles que Tahiti, Moorea ou encore Bora Bora, qui concentrent la majorité des unités de plaisance (*environ 20 sociétés de charters, confondues pour la grande plaisance, occasionnelle et professionnelle*<sup>31</sup>), au détriment des archipels périphériques (*Marquises, Tuamotu, Australes*). Cette situation génère des fractures territoriales durables et compromet une dynamique de développement homogène à l'échelle du *Fenua*.

À titre d'exemple, la marina Taina à Tahiti gère jusqu'à 136 bouées d'amarrage, contre à peine une vingtaine à Fakarava. Ces écarts se traduisent par une sous-capacité d'accueil et un manque de services adaptés dans les zones reculées, où les navires mouillent librement, en dehors de tout cadre réglementaire structuré. Cette absence de dispositifs de contrôle et d'infrastructures entraîne des tensions locales, des dégradations environnementales et une perte de recettes fiscales pour les communes.

Les coûts élevés d'implantation des infrastructures et d'entretien constituent des freins majeurs à l'investissement, tant public que privé. Cette situation accentue le déséquilibre entre les îles dotées de marinas opérationnelles, notamment à Tahiti, Raiatea et Bora Bora, et celles qui demeurent marginalisées. Ces dernières telles que l'île d'Ua Pou aux Marquises, ou Anaa aux Tuamotu, qui sont privées des bénéfices potentiels du tourisme nautique. Certaines communes, comme Huahine, tentent de mettre en place des zones de mouillage écologiques, mais se heurtent à un manque de moyens techniques et financiers, limitant leur capacité à structurer durablement leur offre maritime.

La gouvernance du domaine public maritime souffre par ailleurs d'un éclatement institutionnel entre différents services de l'État et du Pays (*exemple : DPAM, DEQ, DAF, etc.*), générant des conflits de compétences et ralentissant les projets structurants, comme en témoigne le blocage du projet de marina à la baie de Phaëton. Cette situation est exacerbée par l'absence d'un budget propre pour la Direction de l'équipement, et par le défaut de planification stratégique interinsulaire.

Quant au cadre réglementaire, certaines réglementations, telles que l'arrêté 650 CM de 2020<sup>32</sup>, ont été imposées sans concertation préalable, restreignant l'usage traditionnel du lagon aux abords de la commune du Faaa, par les populations locales et nourrissant un sentiment d'exclusion, comme le souligne le collectif Tearai : « *Nos enfants ne savent plus nager* », déplore un habitant cité lors de cette audition. Le manque de visibilité des maires sur les navires présents dans leur juridiction, en raison de l'absence de données fiables et de la limitation de leur compétence aux 300 mètres littoraux, illustre les insuffisances du cadre juridique actuel.

Enfin, le secteur souffre d'une centralisation excessive des infrastructures et de l'activité économique. Selon le Port autonome de Papeete, 90 % du trafic maritime se concentre autour de Tahiti et de Moorea. Le reste du territoire, qui représente un espace maritime équivalent à la surface de l'Union européenne, demeure largement sous-équipé.

---

<sup>30</sup> IEOM, Rapport économique annuel 2023, Polynésie française, p.95

<sup>31</sup> [Site du SDT](#) : Liste des entreprises détentrices d'une licence de charter

<sup>32</sup> Arrêté n° 650 CM du 2 juin 2020 portant réglementation du mouillage et du stationnement des navires dans les eaux intérieures aux abords des communes de Faa'a et Punaauia

Ce déséquilibre empêche la montée en puissance de filières locales dans les zones éloignées, où les retombées économiques directes restent marginales, voire inexistantes. Par exemple, sur l'île de Fatu Hiva, les plaisanciers ne consomment que très peu de services locaux, préférant s'approvisionner à Tahiti, ce qui limite les effets de levier sur l'économie insulaire.

Aussi, comme évoqué dans les réponses issues de la consultation citoyenne, la plaisance constitue un vecteur de croissance économique et culturelle pour la Polynésie française, bien que ses retombées demeurent inégalement réparties entre les archipels. Générant plus d'un milliard F CFP de retombées annuelles, elle bénéficie principalement aux secteurs de la réparation navale, de l'approvisionnement, de la restauration et des services touristiques. Si certaines îles, notamment les plus éloignées, en tirent profit en attirant un tourisme autonome, d'autres territoires restent en marge de cette dynamique, révélant une disparité territoriale dans l'accès aux bénéfices liés à cette activité.

Il ressort de cette analyse, la nécessité de corriger ces déséquilibres par une stratégie de structuration et de répartition équitable des investissements, reposant sur :

- la décentralisation de l'aménagement portuaire,
- l'harmonisation de la fiscalité maritime,
- la mise en œuvre d'une gouvernance interinstitutionnelle efficace,
- et le soutien aux projets communaux en zones isolées.

Ce rééquilibrage, adossé à une planification stratégique maritime à l'échelle interinsulaire, constitue un levier fondamental pour une croissance inclusive et durable du secteur maritime en Polynésie française.

## **2. Une saturation des infrastructures touristiques et maritimes**

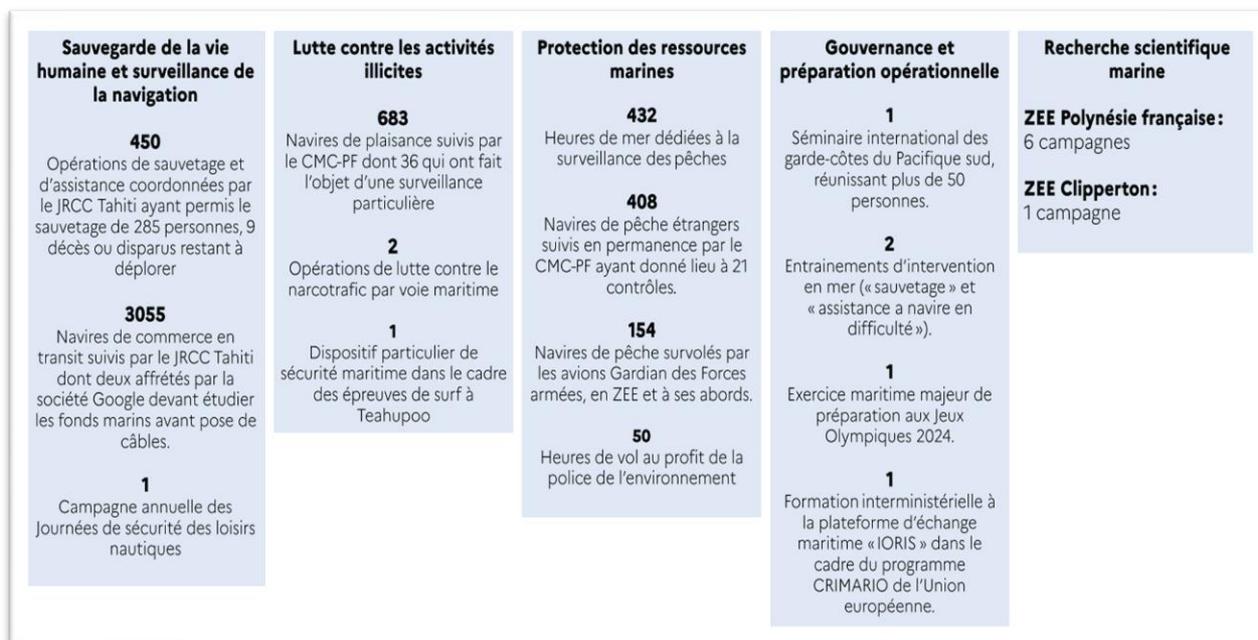
La croissance soutenue du secteur maritime en Polynésie française, en particulier celle du tourisme nautique et de la plaisance, révèle une saturation préoccupante des infrastructures portuaires et touristiques, entravant un développement durable et équilibré de ce secteur stratégique. Bien que des efforts aient été entrepris, notamment à travers le renouvellement de la flotte maritime, la gestion des zones de mouillage demeure fragmentée, marquée par une gouvernance morcelée et des capacités inégalement réparties entre les territoires.

La saturation est manifeste dans les zones les plus fréquentées comme Tahiti, Bora Bora ou Moorea, où le nombre de bouées d'amarrage est largement inférieur aux besoins exprimés. Ce déséquilibre entraîne des pratiques de mouillage illégales et anarchiques, générant des conflits d'usage entre plaisanciers, pêcheurs, opérateurs touristiques et populations locales, tout en exerçant une pression croissante sur les écosystèmes côtiers déjà fragilisés. La congestion des infrastructures se traduit également par un accroissement des risques de sécurité maritime, une détérioration des équipements portuaires et une multiplication des incidents liés aux navires en dérive, souvent non sécurisés.

Les communes, en particulier celles des archipels éloignés, font face à d'importants défis en matière d'entretien et de gestion des installations maritimes, par faute de moyens humains, techniques et financiers. À Ua Pou, par exemple, l'absence de dispositifs de mouillage formels et de services essentiels comme les points d'apport volontaire ou les systèmes de traitement des eaux usées expose les littoraux à une dégradation accélérée. À Mahina, les projets d'infrastructure restent bloqués par des contraintes foncières et environnementales, tandis que l'offre proposée par les entreprises spécialisées dans la construction navale crée un goulet d'étranglement technique étant donné que la demande en maintenance est forte.

Par ailleurs, le manque de contrôle effectif, l'hétérogénéité des réglementations et l'insuffisance des dispositifs de surveillance nocturne limitent fortement l'efficacité de la régulation. Les plaisanciers non déclarés, parfois dépourvus de système de localisation automatique, échappent au contrôle des autorités, augmentant les risques d'activités illicites et compromettant la sécurité des espaces lagonaires.

Le bilan de l'action de l'État en mer au titre de l'année 2024<sup>33</sup> fait le constat suivant, notamment sur la mission de la lutte contre les activités illicites :

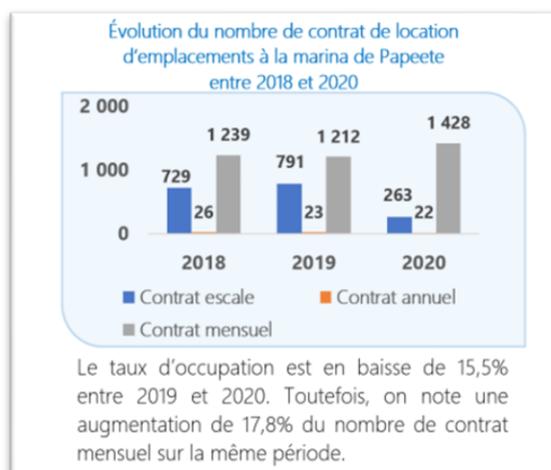


L'occupation moyenne est supérieure à 90 % des capacités dans les ports et marinas pendant la haute saison<sup>34</sup>, avec des taux atteignant 98 % à la marina Taina ou de Papeete. Cette saturation structurelle réduit la fluidité des rotations, limite l'attractivité des ports et allonge les délais d'accès aux services essentiels comme le carénage. L'absence d'infrastructures adaptées dans les îles éloignées, combinée à une concentration excessive des investissements dans les zones centrales, contribue à accentuer les inégalités territoriales et freine la diversification économique des archipels.

Face à ces constats, les initiatives en cours, telles que les extensions portuaires à Uturoa ou à Teahupoo et les projets de bouées écologiques, constituent des pistes prometteuses.

Toutefois, ces réponses ponctuelles demeurent insuffisantes en l'absence d'une planification globale, d'une gouvernance maritime intégrée et d'une coordination renforcée entre les collectivités, les institutions territoriales et les acteurs privés. Une réforme en profondeur du système de gestion des infrastructures maritimes s'impose, appuyée par des investissements ciblés et une régulation stricte des flux pour garantir la résilience économique et environnementale du secteur.

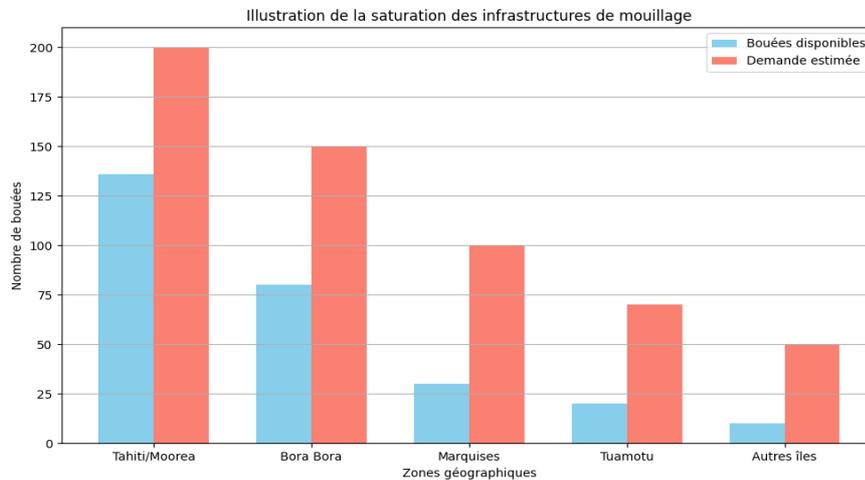
D'autre part, les résultats de la consultation citoyenne mettent en lumière une saturation manifeste des infrastructures d'ancrage en Polynésie française, soulignant l'inadéquation croissante entre l'afflux des navires de plaisance et la capacité d'accueil effective du territoire. Plus des deux tiers des répondants expriment leur insatisfaction à l'égard des dispositifs actuels d'ancrage : corps-morts, bouées ou zones aménagées, qu'ils jugent insuffisants, mal répartis, peu fiables et rarement entretenus.



<sup>33</sup> Bilan 2024 de l'action de l'État en mer, service des affaires maritimes

<sup>34</sup> Image : powerpoint de présentation de l'agence Opuia

La situation est particulièrement critique dans les archipels les plus isolés, tels que les Marquises, les Tuamotu et certaines îles des Raromatai, où l'absence d'infrastructures oblige à des mouillages informels, souvent dans des zones sensibles. Même dans les zones partiellement équipées comme Tahiti ou Bora Bora, les équipements sont décrits comme vétustes et sources de risques sécuritaires : ruptures de corps-morts, usure des lignes de mouillage, absence de contrôle technique et défaut d'assurance sont régulièrement signalés.



*Ce graphique met en évidence le déficit significatif de bouées, en particulier dans les îles éloignées. L'écart entre les infrastructures disponibles et les besoins souligne l'urgence de mieux répartir les investissements et de renforcer la gouvernance maritime locale.*

Cette saturation des installations, couplée à une gestion fragmentaire, alimente non seulement un sentiment d'insécurité chez les plaisanciers, mais génère également des externalités négatives sur l'environnement marin et le tissu social local. Le recours accru aux mouillages anarchiques fragilise les récifs coralliens et alimente les tensions avec les populations résidentes, qui dénoncent une forme de privatisation illégitime du lagon et une pollution visuelle accrue.

Face à ce constat, les citoyens appellent à une réponse structurelle, alliant développement d'infrastructures écologiquement responsables (corps-morts écologiques, signalisation adaptée), entretien régulier, et gestion coordonnée entre les acteurs publics et privés. L'objectif partagé est d'assurer une répartition plus équitable des installations sur le territoire, d'encadrer les stationnements prolongés, et d'introduire une tarification différenciée entre résidents, charters et plaisanciers de passage.

Par ailleurs, bien que certains répondants soutiennent une augmentation des installations pour renforcer la capacité d'accueil, d'autres expriment des craintes quant à la surfréquentation de certaines zones, au risque d'une pression touristique excessive et non maîtrisée. Cette ambivalence illustre la nécessité de concilier impératifs de développement économique et exigences de préservation écologique. Une expansion encadrée, spatialement différenciée et appuyée par une régulation rigoureuse est ainsi recommandée pour éviter la dégradation des milieux naturels tout en favorisant une activité nautique durable et inclusive.

## B. Le secteur maritime : un potentiel économique à développer

### 1. Un secteur maritime en expansion

Le secteur maritime en Polynésie française, ou l'économie bleue<sup>35</sup>, représente un levier stratégique de développement encore largement sous-exploité. Selon l'ISPF, en 2019<sup>36</sup>, l'économie bleue a contribué à hauteur de 5,2 % au produit intérieur brut, soit 28,5 milliards de F CFP, et génère environ 2 949 emplois en équivalent temps plein, représentant 4,5 % de l'emploi salarié, fort de sa diversité sectorielle : pêche, transport interinsulaire, plaisance, croisière, perliculture, maintenance nautique, carénage. Ce secteur illustre un fort potentiel économique qui peine toutefois à s'exprimer pleinement en raison d'une structuration lacunaire.

Certaines dynamiques récentes témoignent d'un essor prometteur : la production halieutique, essentiellement composée de thonidés, a atteint 8 676 tonnes en 2023, dont 60 % de germon, tandis que le transport maritime a enregistré un trafic record de deux millions de passagers, ces chiffres étant cités dans la présentation de l'observatoire du transport maritime intérieur<sup>37</sup>.

La plaisance, quant à elle, a connu une croissance spectaculaire, avec une hausse de 160 % entre 2015 et 2019<sup>38</sup>. Ces performances économiques contrastent cependant avec la réalité du terrain : les infrastructures portuaires demeurent inadaptées, avec un déficit criant de zones de mouillage, l'absence de services de carénage dans de nombreuses îles, et une offre limitée en bornes et équipements portuaires.

En outre, les enjeux environnementaux liés au développement du secteur sont encore peu maîtrisés. La gestion des déchets issus de la plaisance, le traitement des eaux usées et des antifouling posent des risques importants de pollution marine, insuffisamment encadrés à ce jour. À cela s'ajoute une gouvernance fragmentée, marquée par une répartition complexe des compétences entre l'État, le Pays et les communes, qui rend difficile la coordination des politiques publiques et la mise en œuvre d'une réglementation cohérente.

La coexistence de régimes fiscaux inégalitaires, notamment entre les navires "papeetisés" et ceux en admission temporaire prolongée, nourrit un sentiment d'injustice et alimente les tensions entre plaisanciers et autorités du Pays. Dans ce contexte, plusieurs initiatives émergent, et parmi elles, le ministère chargé des grands travaux projette un programme ambitieux d'investissement de 745 millions F CFP pour la mise en place de 540 zones de mouillage d'ici 2026, dont 140 prévues dès 2025 à Raiatea, Tahaa et Tiarapu. Ce phasage stratégique vise à anticiper la montée en puissance du trafic de plaisance tout en réduisant les conflits d'usage. Parallèlement, une réflexion est engagée sur la mise en place d'une écotaxe applicable aux navires en fin de vie et sur la création d'une filière de recyclage des épaves. Aussi, la Déclaration Unique de Plaisance (DUP), lancée en 2023, qui vise à dématérialiser les démarches des plaisanciers, pourrait couvrir 90 % des usagers d'ici 2025.

Certaines communes, telles que Fakarava et Rangiroa, ont également entrepris de limiter les usages maritimes pour protéger les écosystèmes fragiles, amorçant ainsi une approche de gestion durable. Toutefois, ces initiatives, bien que pertinentes, restent dispersées et souffrent d'un manque de coordination.

---

<sup>35</sup> Définition de « L'économie bleue en Polynésie française n° 1315, ISPF » : *l'économie bleue peut englober un grand nombre d'activités selon les secteurs : secteur primaire : pêche et aquaculture en mer, secteur secondaire : transformation des produits de la pêche, construction navale et portuaire, production énergétique, gestion des câbles sous-marins, production d'articles liés aux sports nautiques, secteur tertiaire : commercialisation des produits de la mer, prestations de transport de passagers et de marchandises, prestations nautiques, entretiens portuaire et naval, exploitation des ports, sauvetage en mer, aménagement du littoral, signalisation et cartographie, recherche et développement, formation aux métiers de la mer, prestations de banque et d'assurance, etc.*

<sup>36</sup> Site de l'ISPF, l'économie bleue en Polynésie française n°1315

<sup>37</sup> [Site de la DPAM](#) : L'observatoire du transport maritime intérieur 2024

<sup>38</sup> Site de l'ISPF, l'économie bleue en Polynésie française n°1315

Les lenteurs administratives (*seulement 4 postes créés sur les 24 demandés par la Direction de la construction et de l'aménagement*), l'insuffisance de données consolidées, la centralisation des services de maintenance et l'absence de formations professionnelles spécialisées freinent la montée en compétence des acteurs locaux. La fin programmée de certains dispositifs de défiscalisation fragilise par ailleurs la compétitivité des entreprises et compromet leur capacité d'investissement.

En outre, les réponses issues de la consultation citoyenne témoignent que les activités économiques du secteur maritime contribuent significativement à l'emploi, au tourisme et à la valorisation des savoir-faire locaux. Toutefois, les avis des citoyens sur les activités actuelles sont partagés : 32,9 % se déclarent satisfaits ou très satisfaits, tandis que 23,4 % sont peu ou ne sont pas satisfaits, et 27,1 % soulignent la variabilité des pratiques selon les professionnels.

Les témoignages mettent en lumière une forte hétérogénéité des comportements : si de nombreux opérateurs sont engagés, respectueux de l'environnement et professionnels, d'autres adoptent des pratiques illégales ou nuisibles, comme la pollution, les nuisances sonores, ou la mise en danger de la faune marine. Le développement incontrôlé de certaines activités, notamment dans les zones touristiques très fréquentées, accentue les tensions. Le manque de régulation et de contrôle est un point largement dénoncé. Les citoyens constatent un déséquilibre entre petits acteurs locaux et grandes structures, un flou juridique sur les statuts, ainsi qu'un déficit de concertation et d'infrastructures (marinas, corps-morts, zones d'accueil).

En somme, bien que porteur de croissance, le secteur maritime polynésien reste insuffisamment structuré pour répondre aux défis de cohésion territoriale, de durabilité environnementale et de compétitivité économique. Il apparaît essentiel d'élaborer une stratégie globale, intégrant une gouvernance renforcée, une réglementation harmonisée, des infrastructures modernisées, des formations adaptées, ainsi que des instruments de pilotage et d'évaluation fiables. Cette structuration ambitieuse est une condition *sine qua non* pour faire du secteur maritime un pilier résilient et durable de l'économie bleue en Polynésie française.

## **2. Un levier économique d'emploi et d'innovation**

Dans le cadre de sa stratégie touristique « Fāri'ira'a Manihini 2027 » (FM27), la Polynésie française affirme sa volonté de développer un modèle de tourisme durable, inclusif et respectueux de ses ressources naturelles. L'activité de plaisance, en forte croissance, y est pleinement intégrée, en tenant compte de ses enjeux économiques et environnementaux.

Le FM27 prévoit une structuration renforcée de la plaisance touristique par l'instauration d'une fiscalité spécifique destinée à financer des projets locaux de développement durable. Une réglementation précise encadre les activités, en distinguant notamment la plaisance privée du charter nautique professionnel, et en imposant des mesures strictes de maîtrise des impacts environnementaux, en particulier concernant les rejets en mer.

En outre, cette stratégie projette des actions de formation et de sensibilisation, tant auprès des professionnels du secteur que des populations locales, afin de favoriser une appropriation collective des enjeux du tourisme nautique. L'activité de plaisance s'inscrit ainsi dans une vision plus large d'un tourisme maîtrisé, promouvant le "*slow tourism*"<sup>39</sup>, la préservation des lagons et la création de zones d'activités touristiques respectueuses de l'environnement.

À travers ces orientations, la Polynésie française entend positionner la plaisance comme un levier de développement économique durable, tout en assurant la protection de son patrimoine naturel et culturel.

---

<sup>39</sup> Définition : tourisme alternatif pour un voyage plus respectueux de l'environnement.

En cela, le secteur de la mer s'impose comme un levier stratégique majeur pour la diversification économique, la création d'emplois qualifiés et le développement de l'innovation. Bien que représentant 5,3 % du chiffre d'affaires des entreprises locales et 4 000 emplois en 2019 (*données de la publication n°1315 de l'ISPF*), ce secteur demeure encore insuffisamment structuré. Son potentiel reste conditionné à la mise en œuvre de réformes institutionnelles, d'investissements ciblés et d'une gouvernance maritime cohérente.

La valorisation de l'économie bleue passe par l'adaptation des infrastructures portuaires, la mise en place d'outils numériques (*tels que les téléservices ESCALES ou REVATUA<sup>40</sup>*), ainsi qu'une clarification des compétences entre les différents échelons de gouvernance.

La structuration des mouillages, le suivi administratif des navires et l'instauration de dispositifs fiscaux adaptés, inspirés de modèles internationaux (*exemple : le « cruising permit »*), constituent des pistes prometteuses pour renforcer la compétitivité du secteur tout en garantissant un meilleur ancrage territorial des retombées économiques.

Par ailleurs, le développement des filières de maintenance navale, d'aquaculture, de perliculture ou de logistique portuaire offre des opportunités considérables pour la professionnalisation et l'inclusion économique, notamment dans les archipels éloignés. La montée en puissance d'acteurs privés, comme les chantiers navals de Raiatea ou celui de Nuku Hiva, témoigne d'une dynamique entrepreneuriale réelle mais encore freinée par des blocages fonciers et administratifs, notamment dans l'obtention des autorisations d'occupation temporaire (AOT).

L'innovation constitue également un axe structurant, tels que la cartographie 3D, la traçabilité numérique des navires (*exemple du projet pilote Sea-Watch à Bora Bora*), les bouées écologiques, le traitement intelligent des déchets marins, ou encore l'économie circulaire via le démantèlement des bateaux hors d'usage. Ces avancées nécessitent un soutien public accru, une formation professionnelle adaptée et un encadrement réglementaire plus lisible, à même d'attirer les investissements et de dynamiser un tissu économique encore fragile.

Le schéma d'aménagement général de la Polynésie française<sup>41</sup> prévoit également des projets structurants et adaptés aux spécificités de chaque archipel en matière de plaisance. À titre d'exemple :

- pour les îles Sous-le-Vent : une étude est lancée en 2023 pour installer des mouillages écologiques à Raiatea et Tahaa, et ainsi renforcer les infrastructures du tourisme de luxe (portuaire et aéroportuaire) ;
- pour les îles-du-Vent : le projet du "village tahitien" bien que critiqué, vise à revitaliser le tourisme et prévoit des aménagements pour la plaisance ;
- pour les îles des Tuamotu-Gambier : la construction d'infrastructures pour la plaisance et d'une aire de carénage à Rangiroa ;
- pour les îles Marquises : faciliter l'accès à la plaisance par la rénovation des darses et des quais ;
- pour les îles Australes : développer les liaisons interinsulaire, car l'archipel est peu visité par la plaisance.

Il est en outre précisé qu'au dernier collectif budgétaire<sup>42</sup>, l'assemblée a approuvé l'inscription de plus de 500 millions de F CFP en autorisations de programme dans le cadre de l'installation de mouillages écologiques dans les îles Marquises, à Fakarava, à Rangiroa, à Tahaa, à Raiatea, à Huahine, à Moorea et à Tairapu-Ouest.

Toutefois, les externalités négatives, telles que l'abandon de navires, la pollution lagonaire, la saturation des infrastructures ou encore les tensions sociales autour de l'accès aux ressources marines, ne peuvent être ignorées.

---

<sup>40</sup> *Site de la DPAM : présentation du téléservice Revatua*

<sup>41</sup> Loi du pays n° 2020-21 du 24 août 2020 portant approbation du schéma d'aménagement général de la Polynésie française (SAGE).

<sup>42</sup> Délibération n° 2025-48 APF du 2 avril 2025 relative à la modification n° 1 du budget général de la Polynésie française pour l'année 2025

Ces enjeux appellent une gouvernance concertée, intégrant les collectivités locales, les populations riveraines, les acteurs économiques et les autorités environnementales, afin de garantir un développement inclusif, équitable et durable.

La consultation citoyenne renforce ce constat. Le potentiel économique du secteur est clairement reconnu. Il constitue un levier stratégique pour l'emploi, l'innovation et la dynamisation des territoires insulaires. Les professionnels du nautisme, de la plongée, de la pêche ou du charter jouent un rôle clé dans le tissu économique et social.

Cependant, cette croissance ne pourra être durable qu'à condition d'être encadrée. Les citoyens appellent à une meilleure structuration du secteur, notamment par le développement de formations, la création de zones d'activités réglementées, la mise en place d'infrastructures durables, et des incitations aux pratiques écoresponsables (*taxe pollueur-payeur*). La protection des lagons est jugée prioritaire pour préserver l'attractivité et la pérennité des activités maritimes.

Aussi, les infractions en zones de mouillage illustrent l'urgence d'une régulation renforcée. Près de 44,4 % des répondants déclarent avoir observé des infractions fréquentes, tels que le mouillage dans des zones sensibles ou interdites (*exemple : zone de Vairai*), le non-respect des règles de sécurité (*exemple : vitesse de navigation au-dessus de 5 nœuds à Punaauia*) ou de stationnement, et les comportements irrespectueux envers l'environnement et les usagers locaux. Le manque d'infrastructures pousse parfois les plaisanciers à enfreindre les règles, ce qui engendre une pression croissante sur les écosystèmes et les relations sociales dans les zones côtières.

En définitive, la transition du secteur maritime polynésien vers un modèle intégré et innovant repose sur trois piliers interdépendants : une structuration institutionnelle, une valorisation des compétences locales, et une conciliation entre performance économique et impératifs environnementaux. Sa montée en puissance pourrait ainsi constituer un vecteur déterminant de souveraineté économique pour les territoires insulaires de la Polynésie française.

## **C. Vers une gestion partagée, durable et inclusive du mouillage des navires de plaisance**

### **1. Une gouvernance renforcée du mouillage des navires de plaisance à l'échelle du pays**

La hausse de la plaisance internationale en Polynésie française, conjuguée à l'évolution des pratiques de navigation, appelle à une gouvernance renouvelée du mouillage, fondée sur une gestion adaptée à chaque archipel de la Polynésie, partagée et écologiquement soutenable.

De nombreux acteurs institutionnels et professionnels ont mis en évidence la nécessité impérieuse de clarifier les compétences respectives de l'État, du Pays et des communes en matière de gestion des zones de mouillage. À cet égard, la commune de Mahina relève l'absence de cadre réglementaire univoque et remet en question l'approche actuellement retenue par la DPAM, fondée sur le principe selon lequel « *tout ce qui n'est pas interdit est autorisé* ».

Une telle logique est jugée inadaptée aux enjeux contemporains et appelle, selon la commune, à une révision structurelle. Par ailleurs, le Comité de gestion du lagon de Faa'a souligne la nécessité d'une coordination accrue entre les différentes parties prenantes, une condition essentielle à une gestion efficiente, cohérente et concertée des espaces maritimes.

Par ailleurs, les communes entendues au cours des travaux de la mission d'information, réclament l'implication renforcée de leurs actions. Parmi elles les communes de Bora Bora ou de Taputapuatea proposent d'adosser leur action à des modèles structurants tels que les PGEM (plans de gestion de l'espace maritime).

Enfin, les acteurs privés du secteur maritime, tels que le gestionnaire de la Marina Taina ou Yacht Services Nuku Hiva, appellent à une meilleure coordination entre gestionnaires privés et institutions publiques, afin de prévenir les dérives liées aux ancrages sauvages, d'optimiser l'usage des infrastructures existantes, et de fluidifier les processus d'escale par le biais d'outils numériques (applications de réservation, balisage connecté, AIS).

Quant à la consultation citoyenne, sur les pistes d'amélioration proposées, les participants réclament un dialogue et une coopération entre plaisanciers et populations locales. La gestion des mouillages devrait associer les communes et s'appuyer sur des outils de médiation, d'information et de concertation. Les participants proposent notamment la signalétique pédagogique sur les quais, l'utilisation d'applications locales pour diffuser les règles, ou encore l'organisation d'ateliers participatifs avec les élus et les associations. Une partie des plaisanciers exprime leur volonté de contribuer positivement à la vie locale (*transport solidaire, actions environnementales, etc.*). Enfin, il est recommandé de valoriser la plaisance responsable et de sensibiliser également les résidents aux réalités du tourisme nautique afin de prévenir les tensions et les stigmatisations.

## 2. Une mise en place d'un modèle fiscal équilibré et équitable

Le développement du secteur de la plaisance, bien qu'indéniablement porteur pour l'économie locale, demeure aujourd'hui largement sous-financé au regard des besoins d'investissement dans les infrastructures portuaires. La mise en place d'un modèle fiscal équilibré, transparent et redistributif est donc perçue comme une condition indispensable de soutenabilité, notamment au profit des communes polynésiennes.

De nombreuses communes et associations, à l'instar de Taputapuatea, Bora Bora, Manihi ou encore de l'association des voiliers de Polynésie, ont proposé l'instauration d'une taxe de séjour étendue aux plaisanciers, afin de permettre un retour concret des recettes dans les territoires accueillants. Ce levier fiscal permettrait de soutenir les services publics essentiels, tels que la collecte des déchets, l'entretien des corps-morts ou encore les opérations de surveillance environnementale.

En parallèle, le développement de redevances d'usage liées aux mouillages organisés est largement plébiscité, à l'instar de la proposition du Chantier naval des îles-Sous-le-Vent, visant à confier à un gestionnaire local la perception de ces recettes, dans un cadre contractuel clair. Des professionnels tels que les charters ou l'opérateur Tahiti Océan vont plus loin en appelant à la création d'un « *Cruising Permit* ». Les participants à la consultation citoyenne rejoignent également cet avis, avec la mise en place d'une tarification journalière, spécifiquement destinée aux super yachts, dont les retombées économiques sont estimées aux alentours de 3 millions de F CFP contre 300 000 F CFP pour un touriste classique<sup>43</sup>, afin d'avoir une gestion ciblée et différenciée de la grande plaisance.

Enfin, les ministères concernés préconisent des outils juridiques pour renforcer la régulation, notamment par l'homologation des amendes forfaitaires, sans nouvelle malgré de nombreuses relances du Pays à l'État<sup>44</sup>, mais aussi, la réduction de la durée d'admission temporaire offrant de nombreux avantages aux plaisanciers de passage, tels que l'exonération du carburant de 130 F CFP au lieu de 150 F CFP, une déduction des taxes à l'importation de pièces détachées pour l'entretien ou la réparation des navires<sup>45</sup>, ou encore la déchéance de propriété des navires abandonnés. Ces mesures visent à dissuader les comportements abusifs tout en facilitant l'enlèvement des navires non conformes.

Aussi, la consultation révèle une maturité collective sur les enjeux du mouillage en Polynésie française. En effet, les citoyens ne demandent pas la restriction du nautisme, mais une structuration juste et durable, loin des positions polarisées.

---

<sup>43</sup> IEOM, Rapport économique annuel 2023, Polynésie française, p.99

<sup>44</sup> Informations recueillies notamment lors de l'audition du M. Jordy CHAN, ministre des grands travaux et de l'équipement, le 10 février 2025

<sup>45</sup> Article 142 du Code des douanes en Polynésie française.

Les citoyens appellent à une gouvernance partagée, à une fiscalité utile, à une régulation ferme mais juste, et à une valorisation des comportements responsables. Cette approche intégrée est perçue comme essentielle pour préserver à la fois les lagons, le potentiel économique et social du secteur maritime.

Ce cadre de gouvernance et de fiscalité constitue le socle d'un modèle économique maritime durable, conciliant protection des écosystèmes lagunaires et valorisation des retombées locales. Sa réussite dépendra de l'engagement conjoint des institutions publiques, des communes, des professionnels et des usagers, dans une logique de responsabilité partagée et d'équité sur l'ensemble du territoire polynésien.



## **LES RECOMMANDATIONS DE LA MISSION D'INFORMATION**

Les travaux de la mission d'information portant sur le mouillage des navires de plaisance dans les eaux intérieures de la Polynésie française ont mis en lumière une série d'enjeux urgents. Afin de répondre de manière coordonnée aux dérives constatées, les acteurs auditionnés et les participants à la consultation citoyenne ont formulé des recommandations structurées autour de cinq axes.

Les membres de la mission d'information ont tenu à faire apparaître dans le cadre de ses recommandations, soit :

- le renforcement des actions de contrôle, des sanctions et les moyens nautiques dédiés ;
- l'amélioration de la lisibilité de la répartition des compétences en matière maritime entre les autorités de l'Etat, du Pays et des Communes ;
- la modernisation de la fiscalité concernant les navires de plaisance ;
- le développement de la création des zones maritimes réglementées et en optimiser l'utilisation ;
- le développement et l'amélioration des équipements et infrastructures d'accueil, de maintenance en intégrant des mesures environnementales.

### **1. Renforcer le contrôle, les sanctions et les moyens nautiques dédiés**

Le renforcement des actions de contrôles sur le plan d'eau et notamment en matière de mouillage non autorisé (illicite dans des zones non autorisées ou sans titre d'occupation) sur le domaine public maritime est l'une des premières priorités identifiées.

Les mesures concernent tous les navires, étrangers ou polynésiens, immatriculés en Polynésie française et en dehors du territoire, afin de faire respecter les règles d'utilisation de notre domaine public maritime. Les actions de contrôle peuvent être menées par les officiers de police judiciaire de la gendarmerie nationale comme les agents assermentés de la police municipale désignés. De plus, il peut être relevé les contraventions de grande voirie pour occupation sans autorisation du domaine public maritime par les agents assermentés de la direction de l'équipement.

Les entités privées comme publiques déplorent l'insuffisance des dispositifs actuels de surveillance, tant en ce qui concerne la durée de séjour des navires que les pratiques nuisibles (*rejets, ancrages non autorisés non entretenus, etc.*).

Les membres de la mission d'information préconisent des contrôles accrus et régulier via des référents locaux. Une gradation des sanctions est également soulevée : amendes dissuasives, suspension temporaire de mouillage, voire exclusion en cas de récidive.

Enfin, la mise en place d'un *cruising permit* (permis de croisière) pour les grandes unités est suggérée pour conditionner l'accès aux zones sensibles à des obligations environnementales strictes.

La mission d'information recommande :

- de développer les dispositifs réglementaires adéquats, notamment en définissant les conditions et obligations pour l'accès à des zones maritimes ;
- renforcer les dispositions applicables sur le plan d'eau ;
- d'élaborer un plan de contrôle définissant les actions et mesures à mettre en œuvre ;
- d'obliger les plaisanciers à activer et à se connecter à leur AIS ;
- de prévoir l'instauration d'amendes forfaitaires et la simplification du mode de verbalisation des agents assermentés (*PAP, DEQ, policiers municipaux, gendarmerie*) afin d'améliorer l'efficacité des mesures de répression ;
- de déterminer des sanctions financières et lourdes pour les contrevenants ;

- de mettre en place des sanctions dissuasives et de donner les moyens aux agents assermentés (*policiers municipaux, PAP, DPAM, DEQ, etc.*) ;
- d'augmenter le nombre d'agents assermentés, notamment dans les îles autres que les Îles-du-Vent, afin d'assurer une présence dissuasive de l'autorité publique sur le domaine public maritime ;
- d'accompagner la formation ciblée en matière maritime pour les agents de police municipale ;
- de créer des brigades nautiques ;
- d'allouer des ressources financières aux communes en vue de garantir la continuité et l'efficacité des missions dévolues à leurs brigades nautiques ;
- de former des agents pour assurer le contrôle et la médiation ;
- de créer un cadre adapté pour la désignation d'agents spécifiquement habilités à des missions de contrôle sur le plan d'eau ;
- de créer les conditions et modalités pour la désignation de référents maritimes locaux, par archipel, habilités pour assurer une gestion du plan d'eau sur site dans chaque île fréquentée (*exemple : les référents de la DPAM*) ;
- d'interdire la traversée de l'axe de piste par les voiliers pour des raisons de sécurité aérienne et maritime ;
- dans le cadre de la préservation de l'ordre public, du respect des normes sociales et culturelles locales, et conformément aux dispositions de l'article 222-32 du code pénal, d'interdire le nudisme sur l'ensemble du domaine public maritime de la Polynésie française.

Sur les moyens nautiques requis, les communes, notamment à Raiatea, ont souligné l'inadéquation des moyens actuels pour exercer des missions de contrôle. Cette carence de moyens d'intervention compromet toutes actions de contrôle sur le plan d'eau.

À ce titre, il apparaît essentiel de doter les communes d'un navire-support dédié notamment à des actions de contrôle opérationnel.

La mission d'information propose de :

- prioriser l'acquisition de ces navires dédiés ;
- soutenir les dossiers de demandes de financement présentés notamment à la Délégation pour le développement des communes (DDC) ;
- prévoir un accompagnement adapté pour la constitution du dossier de financement.

La DRD insiste, pour sa part, sur la nécessité de supprimer certaines exonérations fiscales qui favorisent les comportements abusifs, et sur l'établissement d'un cadre légal pour la gestion des navires abandonnés.

## **2. Améliorer la lisibilité de la répartition des compétences en matière maritime entre les différentes autorités publiques**

L'ensemble des auditions a mis en exergue une véritable difficulté dans la détermination comme dans la compréhension réglementaire et opérationnelle de la répartition des compétences en matière maritime pour les différentes autorités.

De manière générale, la mission d'information a relevé que la répartition des compétences apparaît peu lisible, mal connue, et peu ou pas maîtrisée par les différents acteurs. Cela constitue un obstacle majeur à une gouvernance efficiente.

À ce titre, la mission d'information recommande :

- d'élaborer un cadre juridique approprié et harmonisé à l'échelle du Pays définissant précisément les rôles de chaque autorité ;
- d'élaborer et développer une formation opérationnelle ciblée et partagée des élus et agents communaux, et plus généralement, tous les partenaires institutionnels ;

- de créer un outil ou une instance de coordination permanente sur les sujets maritimes partagés notamment dans le cadre du développement du téléservice ESCALES et d'en faire un portail unique d'identification des navires en escales en Polynésie française dès lors qu'ils entrent dans les eaux intérieures de la Polynésie française ;
- de créer une base de données centralisées des mouvements de navires ;
- de former les agents et les plaisanciers à l'utilisation du téléservice ESCALES et du plan d'eau ;
- de rendre obligatoire l'utilisation du téléservice ESCALES pour toutes les catégories de navires ;
- créer un Observatoire Polynésien du Nautisme (OPN), dédié au suivi et à l'analyse du secteur de la plaisance, reposant sur une gouvernance partenariale associant l'État, le Pays, les Communes et les acteurs professionnels concernés ;
- de renforcer, de manière appropriée, les compétences des communes en particulier en matière de contrôle.

### 3. Moderniser et instaurer une fiscalité adaptée

La méconnaissance et la complexité des mesures fiscales en vigueur qui ne sont pas toujours appliquées ou collectées par manque de solution opérationnelle, explique le constat des manquements en matière de perception de recettes.

De nombreuses réflexions ou d'actions nouvelles sont en cours sur ces questions.

La mission d'information recommande :

- de s'appuyer sur le téléservice ESCALES pour garantir une collecte harmonisée et le suivi des différentes taxations ;
- d'instaurer des mesures fiscales incitatives en cohérence avec les orientations stratégiques du tourisme nautique ;
- d'instaurer des mesures tarifaires (taxes, redevances et autres) différenciées notamment selon la taille des navires et la durée de séjour ;
- de favoriser le versement d'un montant de recettes dans le cadre de l'utilisation du téléservice ESCALES ;
- de garantir la transparence dans la répartition des recettes perçues par le Pays au titre de l'utilisation des zones de mouillage, afin d'assurer une gestion équitable et traçable des ressources générées ;
- de réduire la durée de l'admission temporaire à 12 mois ;
- de supprimer les exonérations fiscales favorisant les comportements abusifs (détaxe du carburant pour les navires de plaisance en admission temporaire) ;
- de favoriser l'utilisation du téléservice ESCALES pour le suivi des navires de plaisance sous le régime de l'admission temporaire, lequel peut être complété par l'utilisation conjointe d'un logiciel calqué sur celui de *Sea Watch*, surveillant les entrées et sorties effectives des navires.

### 4. Développer la création des zones maritimes réglementées et en optimiser l'utilisation

L'insuffisance voire l'absence de gestion de notre espace maritime lagonaire en particulier pour réguler le stationnement des navires, a favorisé les pratiques anarchiques, non maîtrisées par les autorités, et ce souvent au détriment des milieux marins de nos lagons et des populations locales.

Les auditions ont démontré que la période de crise sanitaire a exacerbé des tensions de coexistence des usages existants dans l'espace lagonaire. L'absence de suivi et de gestion des espaces occupés par les navires de passage ou résidents a généré une prise de conscience pour améliorer et développer des outils de gestion.

Le ministère des grands travaux et de l'équipement conduit, avec la DPAM, un véritable projet de gestion et de suivi pour l'utilisation planifiée et raisonnée de notre espace maritime lagonaire. Cette approche globale est saluée par une grande majorité des personnes auditionnées, et parfois en insistant sur la protection renforcée des zones sensibles par des réglementations plus strictes.

Ainsi, la mission d'information recommande :

- de consulter les communes et les populations locales concernées pour tout projet d'arrêté de réglementation ou de modification de la réglementation relative au mouillage des navires (*choix des zones, localisation précise de l'implantation des corps-morts*) ;
- de garantir la transparence des démarches engagées en rendant accessibles les résultats aux résidents et aux usagers ;
- de mener systématiquement et finaliser les études environnementales et socioculturelles préalables appropriés spécifiquement pour les zones maritimes définies ;
- de faire du PGEM un levier de coordination territoriale pour la répartition équilibrée des usages et des activités maritimes ;
- d'adapter les dispositifs d'aménagement et les règles d'usage aux spécificités de chaque zone de mouillage ;
- de s'appuyer sur les données relatives à la biodiversité pour orienter et ajuster l'occupation de l'espace maritime.
- de planifier la création ou la réhabilitation d'aires de carénage conformes aux normes environnementales en vigueur, afin de réduire l'impact des rejets issus des opérations d'entretien des navires.
- de garantir une gestion harmonisée par l'autorité maritime d'escales ;
- d'élaborer et mettre en œuvre des chartes de bonnes pratiques visant à favoriser la cohabitation harmonieuse entre les différents usagers du domaine public maritime ;
- d'organiser, sous l'égide de la DPAM, une communication régulière à destination des pêcheurs, des plaisanciers et des opérateurs exerçant sur le plan d'eau, afin de les tenir informés des évolutions réglementaires, techniques ou environnementales les concernant ;
- de renforcer les actions de sensibilisation au respect des pratiques culturelles locales en Polynésie française, notamment en ce qui concerne le rāhui et les coutumes traditionnelles, au travers de supports multilingues ;
- de mettre en place un dispositif de médiation de proximité, tel qu'une ligne d'assistance ou un point de contact dédié, afin de traiter de manière réactive et efficace les conflits survenant in situ entre les usagers du plan d'eau ;
- de mettre en place un programme d'ambassadeurs de la mer ;
- d'interdire le mouillage hors des zones non réglementées ;
- de tenir compte des zones protégées telles que les rāhui dans la détermination et la délimitation des zones de mouillage ;
- de proscrire l'implantation de zones de mouillage à proximité des habitations ou des zones protégées ;
- de financer et prioriser l'installation des ancres écologiques, correctement positionnés et adaptés, notamment dans les îles éloignées ;
- de développer une politique d'information et de signalisation visant à porter à la connaissance des visiteurs les zones interdites à la circulation ou au mouillage.
- de garantir l'entretien et la maintenance des ancres par le Pays afin de sécuriser et d'assurer les installations ;
- de rendre obligatoire la location de navires de charter avec équipage uniquement, afin de sillonner les eaux de notre territoire, celui-ci ayant connaissance des us et coutumes, ainsi que les restrictions de mouillage mis en place par les populations locales. Cette recommandation vise à éviter la location de navires de charter dépourvus d'équipage, représentant un risque pour l'environnement marin (*stationnement illégal dans des zones de mouillage interdites aux moyens d'ancrages forains anarchiques, etc.*) ;
- de créer des dispositifs réglementaires définissant, en collaboration avec les communes, les populations locales concernées, les partenaires associés, les conditions et les modalités d'occupation des zones de mouillage réglementées en :
  - \* fixant un nombre de navires par zones en considération de leur capacité d'accueil au plan écologique ;
  - \* favorisant un aménagement raisonné tenant compte des usages multiples des lagons (*pêche, baignade, plaisance, etc.*) ;
  - \* distinguant les types de navigation (*plaisance, charter, yatching, etc.*) ;

- \* prévoyant une différenciation des zones de mouillage selon les types de navires (*plaisanciers locaux, charters, superyachts*) ;
  - \* créant une cartographie maritime mutualisée des activités maritimes et un registre de déclarations des activités nautiques (*charter, plongées, foils, surf, etc.*) ;
  - \* en examinant avec attention les propositions formulées par les sociétés de charter en matière de réglementation et d'aménagement des zones de mouillage, en faveur notamment de la grande plaisance ;
  - \* définissant des durées de séjour modulables pour **assurer** une répartition équilibrée des flux.
- de promouvoir le développement de la formation locale aux métiers liés aux activités nautiques, afin de renforcer les compétences et de soutenir l'insertion professionnelle dans ce secteur.

## 5. Développer et améliorer les équipements et infrastructures d'accueil, de maintenance en intégrant les mesures environnementales

L'insuffisance des infrastructures d'accueil est unanimement reconnue comme un frein majeur.

La mission d'information recommande :

- d'améliorer et d'accroître les équipements de collecte des déchets et les sanitaires publics ;
- de soutenir et développer les projets de marinas ;
- d'encourager le tri et la collecte délégués au gestionnaire des zones de mouillage ou marinas ;
- d'installer des stations de pompage dans les marinas principales ou autres moyens techniques appropriés près des marinas ou zones de mouillage ;
- d'imposer un registre de rejets pour les grandes unités et trouver un moyen technique permettant de s'assurer que les navires aient bien vidé leurs eaux grises hors du lagon ;
- de moderniser les quais notamment par l'électrification, mais aussi les équipements dédiés au traitement des déchets et des eaux usées, d'accès à l'eau ;
- d'assurer une coordination active entre les services du Pays (*DRD, DPAM, etc.*) et les Communes ;
- de développer et de soutenir la création ou la réhabilitation des infrastructures maritimes telles que les petits quais, les marinas, et les installations liées à l'entretien et à la maintenance des navires notamment dans les zones dédiées aux carénages ;
- de lancer des appels à projets en partenariat public-privé pour le développement de l'activité de carénages ;
- mettre à disposition des emprises foncières appropriées au profit des porteurs de projets concourant au développement de l'activité de carénage en Polynésie française, et soutenir leurs démarches en vue de l'obtention des autorisations d'occupation temporaire (*AOT*) du domaine public ;
- développer, optimiser et mutualiser le recours aux outils numériques (*balise, système information, téléservices tels que ESCALES*) ;
- créer une mesure adaptée obligeant à présenter une certification attestant du nettoyage et de la propreté des coques ;
- limiter et contrôler les rejets d'eaux grises ; identifier et rechercher des solutions techniques innovantes susceptibles d'être mises en œuvre en Polynésie ;
- soutenir les projets de démantèlement et traitement des épaves de navires.

## Remerciements

Les membres de la mission d'information remercient toutes les personnes qui ont contribué à l'élaboration de ce rapport d'information, et notamment :

### Au titre de l'assemblée de la Polynésie française :

M<sup>me</sup> Sylvana TIATOA, représentante  
M<sup>me</sup> Rachelle FLORES, représentante  
M<sup>me</sup> Tahia BROWN, représentante

### Au titre du Pays :

M. Moetai BROTHERSON, président de la Polynésie française en charge du tourisme, des transports aériens internationaux, de l'égalité des territoires, des affaires internationales, de l'économie numérique et des conséquences des essais nucléaires  
M<sup>me</sup> Lisa JUVENTIN, cheffe de service de la Délégation pour le développement des communes (DDC)  
M. Bruno JORDAN, chef de service du tourisme  
M. Jean-Marc MOCELLIN, directeur général du GIE Tahiti tourisme  
M<sup>me</sup> Vaihere LISSANT, directrice marketing et communication de Tahiti tourisme  
M<sup>me</sup> Vanina FARDIN, cheffe de service adjointe de la direction des affaires foncières (DAF)  
M. Warren DEXTER, ministre de l'économie, du budget et des finances en charge des énergies, des postes et télécommunications (MEF)  
M. Serge PUCETTI, directeur régional des douanes (DRD)  
M<sup>me</sup> Catherine CHERVI-DRAN, directrice adjointe de la DRD  
M<sup>me</sup> Solange CALISSI, directrice des impôts et des contributions publiques (DICP)  
M<sup>me</sup> Timeri SOMMERS, directrice de la construction et de l'aménagement (DCA)  
M<sup>me</sup> Elodie ROULLET, directrice adjointe de la DCA  
M. Jordy CHAN, ministre des grands travaux, de l'équipement en charge des transports aériens, terrestres et maritimes et de la décentralisation (MGT)  
M<sup>me</sup> Aurélie MALLET, juriste au ministère des grands travaux, de l'équipement en charge des transports aériens, terrestres et maritimes et de la décentralisation  
M. Jean-Paul LE CAILL, directeur du Port autonome de Papeete (PAP)  
M<sup>me</sup> Marion FORGET, juriste au PAP  
M. Matahi TAURU, chef de site de Moorea du PAP  
M. Auma TEMARII, capitaine de bateau du PAP  
M. Bruno GERARD, directeur de l'équipement (DEQ)  
M. Jérôme PEYRUS, agent de la DEQ (subdivision des Marquises)  
M<sup>me</sup> Mathilde TAUPOTINI, agent de la DAF (subdivision des Marquises)  
M. Taivini TEAI, ministre de l'agriculture, des ressources marines, de l'environnement, en charge de l'alimentation, de la recherche et de la cause animale (MPR)  
M. Romain CHANCELIER, conseiller technique au MPR  
M<sup>me</sup> Catherine ROCHETEAU, directrice de la Direction polynésienne des affaires maritimes (DPAM)  
M. Cédric MARROUAT, chef de projet à la DPAM  
M<sup>me</sup> Taina HELME, juriste à la DPAM  
M. Alexandre VERHOEST, directeur de l'environnement (DIREN)  
M. Gabriel SAO CHAN CHEONG, chef de la cellule « Gestion et Préservation des ressources lagunaires » (CGP) de la Direction des ressources marines (DRM)  
M. Enoha TEROU, capitaine de bateau de la DRM  
M<sup>me</sup> Sarah TANG, secrétaire général de la circonscription des Marquises

## **Au titre des communes :**

M. Amaury CORROLEUR, chargé de mission au Syndicat pour la promotion des communes de Polynésie française (SPCPF)

### *\* Archipel des Îles du Vent*

M. Anthony JAMET, maire de la commune de Taïarapu-Est  
M. Mario SIE, 9<sup>e</sup> adjoint au maire de la commune de Taïarapu-Est  
M. Damas TEUIRA, maire de la commune de Mahina  
M. Oscar TEMARU, maire de la commune de Faa'a  
M<sup>me</sup> Hina KOHUMOETINI, juriste de la commune de Faa'a  
M<sup>me</sup> Ludmilla FAATAU-U, responsable du « pôle opérations » de la commune de Faa'a  
M. Simplicio LISSANT, maire de la commune de Punaauia  
M. Taimana ELLACOTT, directeur de cabinet de la commune de Punaauia  
M. Etienne IOTEFA, chef de la police municipale de la commune de Punaauia  
M<sup>me</sup> Teura IRITI, maire de la commune d'Arue  
M<sup>me</sup> Vatina DEANE, cheffe adjointe de la police municipale de la commune d'Arue  
M. Tetuanui HAMBLIN, maire de la commune de Taïarapu-Ouest  
M. Evans HAUMANI, maire de la commune de Moorea-Maïao  
M<sup>me</sup> Rebecca TETUANUI, maire délégué d'Afareaitu et membre du CGEM  
M<sup>me</sup> Karen MOU, directrice générale des services de la commune de Moorea-Maïao  
M. Olivier POTE, directeur de l'environnement et des services techniques de la commune de Moorea-Maïao  
M<sup>me</sup> Hereiti ARAPARI, responsable du pôle maritime au service de l'aménagement et gestion du territoire de la commune de Moorea

### *\* Archipel des Îles Sous-le-Vent*

M<sup>me</sup> Patricia AMARU, maire de la commune de Tahaa  
M. Rodrigue TEITI, pêcheur de la commune de Tahaa et collaborateur de M. Tevahiarui TERAIRUE, représentant à l'assemblée de la Polynésie française  
M. Toni HIRO, 6<sup>e</sup> adjoint au maire de la commune de Taputapuatea  
M. Myron ROOPINA, 2<sup>e</sup> adjoint au maire de la commune de Taputapuatea  
M. Gérald LACHAUX, 4<sup>e</sup> adjoint au maire de la commune de Taputapuatea  
M. Matahi BROTHERSON, maire de la commune d'Uturoa  
M. Paul BEAUMONT, conseiller municipal de la commune d'Uturoa  
M. Pitori GIBERT, 6<sup>e</sup> vice-président de la communauté de communes de Hava'i et 2<sup>e</sup> adjoint au maire de la commune de Huahine  
M<sup>me</sup> Tania TEMAIANA épouse TEREMATE, 1<sup>e</sup> adjointe au maire de la commune de Huahine  
M<sup>me</sup> Tatiana TAPAO épouse FAAHU, 3<sup>e</sup> adjointe au maire de la commune de Huahine  
M. Moehau COLOMBANI, conseiller municipal de Fare  
M<sup>me</sup> Malissa ITCHNER, directrice générale des services de la commune de Huahine  
M. Gaston TONG SANG, maire de la commune de Bora Bora  
M. Teta PENEHATA, maire délégué d'Anau  
M. Victor ROOMATAAROA, maire délégué de Faanui  
M. Pai AIHO, 5<sup>e</sup> adjoint au maire de la commune de Bora Bora  
M. Luis TAUAROA, 9<sup>e</sup> adjoint au maire de la commune de Bora Bora  
M. Tinorua TETUANUITEFARERII, conseiller municipal de la commune de Bora Bora  
M<sup>me</sup> Mairerauii LEVERD, directrice générale des services de la commune de Bora Bora  
M<sup>me</sup> Manuia TCHAN FA, responsable communication et événementiel de la commune de Bora Bora  
M<sup>me</sup> Vahinearui TUANIA, secrétaire administrative de la commune de Bora Bora  
M. Mike MATAIHAU, capitaine de bateau de la commune de Bora Bora  
M. Iona TERAI, capitaine de bateau de la commune de Bora Bora

*\* Archipel des Tuamotu-Gambier*

M. John DROLLET, vice-président du Syndicat intercommunal à vocation multiple des Tuamotu Gambier (SIVMTG) et maire de la commune de Manihi  
M. Teretino HOUARIKI, directeur général du SIVMTG  
M. Reupena Samuel TAPUTUARAI, maire de la commune d'Arutua  
M. Félix TOKORAGI, maire de la commune de Makemo  
M. Tahuhu MARAEURA, maire de la commune de Rangiroa  
M<sup>me</sup> Martine TETUA, 1<sup>er</sup> adjoint au maire de la commune de Rangiroa  
M<sup>me</sup> Hirinei TEHAAMATAI, directrice générale des services de la commune de Rangiroa  
M. Etienne MARO, maire de la commune de Fakarava  
M<sup>me</sup> Diana TEIVA, maire déléguée de Fakarava  
M. Tahiri TSHONFO AYEE, 1<sup>er</sup> adjoint au maire de la commune de Fakarava  
M<sup>me</sup> Marguerite TOKORAGI, 2<sup>e</sup> adjointe au maire de la commune de Fakarava  
M<sup>me</sup> Marguerite VANAA, conseillère municipale en charge de l'environnement de la commune de Fakarava  
M. Tekurio TUHOA, conseiller municipal en charge de l'équipement de la commune de Fakarava  
M<sup>me</sup> Miri TATARATA, correspondante du comité MAB France de la commune de Fakarava  
M. Calixte YIP, maire de la commune d'Anaa  
M<sup>me</sup> Ella MATAI, secrétaire générale adjointe de la commune d'Anaa  
M. Léonard BROWN, conseiller municipal de Faaite  
M. Samuel FAUURA, maire délégué de la commune d'Ahe  
M. Hugo TATOHURURU, 5<sup>e</sup> adjoint au maire de la commune d'Arutua  
M<sup>me</sup> Vahine MARE, agent technique de la commune de la commune d'Apataki

*\* Archipel des îles Australes*

M. Bruno FLORES, maire de la commune de Raivavae  
M. Frédéric RIVETA, maire de la commune de Rurutu

*\* Archipel des îles Marquises*

M. Benoit KAUTAI, président de la Communauté de communes des îles Marquises (CODIM) et maire de la commune de Nuku Hiva  
M<sup>me</sup> Jeanne-Marie PETERANO épouse KAUTAI, 1<sup>ère</sup> adjointe au maire de la commune de Nuku Hiva  
M. Casimir TAMARII, 2<sup>e</sup> adjoint au maire de la commune de Nuku Hiva  
M. Max PETERANO, 4<sup>e</sup> adjoint au maire de la commune de Nuku Hiva  
M<sup>me</sup> Victorine KAUTAI épouse CIANTAR, 5<sup>e</sup> adjointe au maire de la commune de Nuku Hiva  
M. Gordon FALCHETTO, 6<sup>e</sup> adjoint au maire de la commune de Nuku Hiva  
M. Joseph TAUPOTINI, responsable du service technique de la commune de Nuku-Hiva  
M. Bernard CHIMIN, consultant à la CODIM  
M. Joseph KAIHA, maire de la commune d'Ua Pou  
M. Marc TARRATS, directeur général des services de la commune de Hiva Oa

**Au titre de l'État :**

M<sup>me</sup> Marie FEUCHER, chef du service des affaires maritimes (SAM)  
M. Jean-Marc BAMBRIDGE, commandant de la Compagnie des archipels de la gendarmerie de la Polynésie française  
M. Yannick CHANCERELLE, responsable des sites techniques au CRIOBE de Moorea

**Au titre des associations :**

M. Philippe CABRAL, président du comité du tourisme de Rangiroa  
M. Simeon WONG SANG, représentant du comité de gestion du lagon de Rangiroa  
M<sup>me</sup> Ruaruhina CHONON, agent maritime à Rangiroa  
M<sup>me</sup> Lee RURUA, présidente de l'association PGEM de Moorea

M<sup>me</sup> Elisa BURNS, présidente du comité du tourisme d'Ua Pou  
M. Nicolas JORRE de ST JORRE, président du comité du tourisme de Fakarava  
M<sup>me</sup> Tepoe MAAMAATUAIAHUTAPU, secrétaire du comité du tourisme de Fakarava  
M. Winiki SAGE, président de la fédération des associations de protection de l'environnement (FAPE)  
M<sup>me</sup> Victoire LAURENT, présidente de l'agence d'aménagement et de développement durable des territoires de la Polynésie Française dénommée 'ŌPUA  
M. Richard LACROIX, chargé de l'observatoire et des mobilités de l'agence 'ŌPUA  
M. Arnaud JORDAN, président de l'association des voiliers de Polynésie française  
M. Roland BARFF, président du collectif Tearai  
M. Aitu EWART, juriste du collectif Tearai  
M<sup>me</sup> Maurea MAAMAATUAIAHUTAPU, représentante à l'assemblée de la Polynésie française et membre du collectif Tearai  
M. Félix PUTARATARA, responsable du comité de gestion du lagon de Faa'a  
M<sup>me</sup> Hina KOHUMOETINI, membre du comité de gestion du lagon de Faa'a  
M. Henri TARAHU, membre du comité de gestion du lagon de Faa'a  
M<sup>me</sup> Tehani MAUEAU, présidente de l'association IA VAI MA NOA BORA BORA  
M. Rainui BESINEAU, président du comité du tourisme de Bora Bora  
M. Frédéric FAURA, membre du comité du tourisme de Manihi

### **Au titre des professionnels :**

M. Victor SERRE, gérant de l'agence Tahiti Océan  
M. Alfred LAU, gérant de la SARL Apataki carénages  
M. Hiva OTCENASEK, directeur d'exploitation du port de plaisance de la Marina Taina  
M<sup>me</sup> Brigitte RAVAIL, co-responsable d'agence de la SAS Créocéan  
M<sup>me</sup> Fanny SEGUIN, co-responsable d'agence de la SAS Créocéan  
M. Dominique GOCHÉ, gérant du Chantier naval Raiatea carénages services  
M. Kevin ELLIS, gérant de la société Yacht Services de Nuku Hiva  
M. Philippe WONG, président de la SAS Aranui Croises  
M. Vincent ROCHE, gérant de la SARL Maintenance Marqueses services  
M<sup>me</sup> Nathalie SAVON, présidente de la SAS Chantier naval des îles Sous-le-Vent  
M. Hervé DRIANO, directeur de Nautisports Industries (NSI)  
M. Kito SYLVAIN, gérant associé de la SARL Pacific Moorings Services et gérant de la SARL Bora Bora Moorings & Services  
M. Vincent STURNY, responsable du développement des îles et de l'innovation pour la Polynésienne des eaux ;  
M. Stéphane POULAIN, développeur de la SARL Pacifique Moorings & Services  
M. Heimana TEMAURI, agent de la SARL Bora Bora Moorings & Services  
M. Victor LUSSAN, gérant de la société GALATEA  
M<sup>me</sup> Stéphanie BETZ, co-gérante de la SARL Archipelagoes  
M. Stéphane RENARD, co-gérant de la SARL Archipelagoes  
M<sup>me</sup> Ségolène PICARD, gérante de la SAS Tahiti Yacht Charter  
M. Bertrand MOISSET, gérant de la SAS Tahiti Yacht Charter  
M. François GUAIS, gérant de la SARL Dream Yacht Charter et de la SARL Archipel croisières  
M. Frédéric BANNEVILLE, gérant de la SARL Dream Yacht Charter  
M. Teaki OTTO, capitaine de bateau SARL Dream Yacht Charter  
M. Heimataiki U, capitaine de bateau SARL Dream Yacht Charter  
M<sup>me</sup> Hinamoe COMMINGS, hôtesse SARL Dream Yacht Charter  
M. Alexandre SARFATI, gérant de la SARL Excellence Yacht Tahiti  
M<sup>me</sup> Stéphanie GERVIS, gérant de la SARL Tahiti Voile et Lagon  
M. et M<sup>me</sup> Manutea et Hereiti MONNIER, co-gérants de la société Herevai Charter  
M. David ALLOUCH, gérant de la SARL Sail Tahiti  
M. Sébastien BOULAY, gérant de la société Tahiti Trip Charter  
M. et M<sup>me</sup> Claude et Martine BORDIER, co-gérants de la société Sailing Huahine Voile

M. Alexandre RICHARDOT, gérant de la société Moorings  
M. Lionel DUPREY, gérant de la société Polynésie Croisières  
M. Heimana SALEM, capitaine du navire Saint Xavier Maris Stella IV  
M. Pierre ESTALL, pêcheur professionnel de Rangiroa  
M. Ronald ESTALL, pêcheur à la retraite de Rangiroa  
M<sup>me</sup> Catherine ESTALL, hôtesse navigante de Rangiroa  
M. Benjamin LEPOS, plaisancier de Rangiroa  
M. Heimanu ESTALL, aquaculteur de Rangiroa  
M. Warren NATUA, pêcheur de Rangiroa  
M. Claudio PENA, prestataire d'un centre de plongée de Rangiroa  
M<sup>me</sup> Olivia GUELFY, secrétaire du comité de gestion du lagon de Rangiroa  
M<sup>me</sup> Lucie SANDFORD, représentante du Yacht charter de Rangiroa  
M. Taurama SUN, prestataire nautique de Rangiroa  
M. Ariihohoa AIPITAROI, pêcheur de Rangiroa  
M. Tamatea SNOW, gérant de Rotoava excursion  
M. Heifara FAUURA, manager de FAKATOURS  
M<sup>me</sup> Vaihere PITTMAN, prestataire de Manava nautik  
M. Richard WILLIAMS, skipper de Fakarava  
M. Aldric BONNIZHON, gérant de Fakarava Yacht Services  
M. Lionel WATTEZ, gérant de l'EURL Smile Polynesia  
M. Teva PAARUA, prestataire de Fakarava  
M<sup>me</sup> Bélanda TERAKAUHAU, prestataire de Fakarava Océan  
M. Kavera TEANUANUA, sauveteur en mer et représentant du groupe OPT  
M. Laurent FALCHETTO, pêcheur de Nuku Hiva  
M<sup>me</sup> Cécile MEME, responsable de magasin de Nuku Hiva  
M. Wenceslas FALCHETTO, gérant de société de Nuku Hiva  
M<sup>me</sup> Nicole FAURA, propriétaire hôtelier de Manihi  
M. Teavahiti TUAUNU, représentant des pêcheurs (Fish Kit) de Manihi  
M. Wilfred Tapu FAURA, gérant d'une ferme perlière à Manihi  
M. Gilles MATAOA, gérant d'une ferme perlière à Manihi  
M<sup>me</sup> Fabienne DOMBY, représentante du comité de gestion décentralisé de la perliculture de Manihi  
M. André TUAIRA, pêcheur de Manihi  
M. Jean CHICOU, propriétaire hôtelier de Manihi  
M. Anapa DROLLET, capitaine de bateau de Manihi  
M<sup>me</sup> Catherine PERRY, retraitée d'Apataki  
M<sup>me</sup> Moena HOEFNAGELS, gérante de Pakaka beach lodge  
M<sup>me</sup> Mina ATUAHIVA, femme au foyer d'Apataki  
M<sup>me</sup> Noemie ANGIA, retraitée d'Apataki  
M. Nicolas FLORES, pêcheur d'Apataki  
M. Tahiri TETOHU, pêcheur d'Apataki  
M. Benjamin TETOHU, pêcheur d'Apataki  
M. Tau MARANUI, pêcheur d'Apataki  
M<sup>me</sup> Simone MARANUI, patenté d'Apataki  
M. Jean-Luc TUIRA, pêcheur d'Apataki.



ASSEMBLÉE DE LA  
POLYNÉSIE FRANÇAISE

-----  
*Mission d'information  
portant sur le mouillage des navires  
de plaisance dans les eaux intérieures  
de la Polynésie française*  
-----

**SYNTHESE DES DÉPLACEMENTS  
aux îles Sous-le-Vent  
du jeudi 20 mars au lundi 24 mars 2025**

Par M<sup>me</sup> Marielle KOHUMOETINI et MM. Bruno FLORES et Cliff LOUSSAN, rapporteurs de la mission d'information portant sur le mouillage des navires de plaisance dans les eaux intérieures de la Polynésie française.

**I. Déplacement sur l'île de Raiatea, le vendredi 21 mars 2025**

**a. Visite des zones de mouillage de l'île de Taha'a**

Membres de la délégation de l'assemblée de la Polynésie française :

- M<sup>me</sup> Marielle KOHUMOETINI, rapporteure de la mission d'information ;
- M. Bruno FLORES, rapporteur de la mission d'information ;
- M. Cliff LOUSSAN, rapporteur de la mission d'information ;
- M<sup>me</sup> Sylvana TIATOA, représentante non membre de la mission d'information ;
- M. Rodrigue TEITI, pêcheur et collaborateur de M. Tevahiarui TERAIARUE, membre de la mission d'information.

Représentant de la Direction des ressources marines :

- M. Enoha TEROU, capitaine de bateau.

Représentant de la société Tahiti Yacht Charter :

- Bertrand MOISSET, gérant.

Représentant de la société Dream Yacht Charter :

- François GUAIS, gérant.

Dans la matinée du vendredi 21 mars 2025, les membres de la délégation de l'assemblée de la Polynésie française ont visité la totalité des zones de mouillage de l'île de Taha'a, visite guidée par MM. Bertrand MOISSET et François GUAIS. La visite a eu lieu de 8 h 00 à 11 h 30.

Cette visite a permis de mettre en exergue :

- la confusion entre les navires de la plaisance privée et de ceux des sociétés de charter, suscitant un amalgame au détriment de ces dernières ;
- les difficultés rencontrées par la société Dream Yacht Charter sur les corps morts installés par cette dernière. En effet, le Port autonome de Papeete infligerait des amendes, s'élevant à hauteur de 20 000 francs, lorsque des navires de plaisance privée viennent s'amarrer illégalement sur les corps morts installés et entretenus par cette dernière ;
- la difficile application du téléservice ESCALES à l'activité de charter (liée aux *aléas météorologiques, risque de concurrence et de tensions avec les plaisanciers souhaitant réserver leurs emplacements, etc.*) ;
- l'état de délabrement des infrastructures sanitaires sous la gestion du Port autonome de Papeete (*Uturoa*) ;
- les propositions des zones de mouillage des sociétés de charter afin de développer les activités nautiques (*snorkeling, etc.*) ;
- l'opportunité d'envisager des zones de mouillage dédiées exclusivement aux sociétés de charters ;
- les craintes de la population liées à la pollution tant visuelle qu'environnementale des navires, qui ont conduit à la demande de suppression de la zone de mouillage d'*Utuoone*, située dans la commune associée de *Tiva*, par le maire délégué M. Tevahiarui TERAIARUE ;
- la nécessité d'amorcer un travail pédagogique auprès de l'ensemble des acteurs (*publics, privés, etc.*) sur le potentiel économique que représente l'activité de charter ;
- L'inadaptabilité de certaines zones de mouillage exposées aux vents.

Les sociétés de charter se sont dites prêtes à investir elles-mêmes dans l'installation des corps morts pour le développement de leurs activités, à la journée voire en soirée uniquement, en concertation avec la population et les acteurs publics compétents.

#### **Récapitulatif des demandes des sociétés de charter :**

Identification de la zone	Propositions
<b>1. Hurepiti</b>	Installation de corps morts pour une arrivée tardive de Bora Bora (proche d'un magasin, etc.). Zone localisée dans une baie abritée.
<b>2. Tautau</b>	Installation de corps morts dans une zone éloignée de l'île de Taha'a et de l'hôtel. Zone très fréquentée car proche du jardin de corail référencé dans beaucoup de guide touristique.
<b>3. Motu Tehotu</b>	Installation de corps morts pour un mouillage de jour. Zone protégée des vents du nord et de l'ouest, éloignée de l'île de Taha'a
<b>4. Nord Taha'a</b>	Installation de corps morts pour un mouillage de jour Zone éloignée de l'île de Taha'a et proche des zones de <i>snorkeling</i>
<b>5. Motu Atara</b>	Installation de corps morts. Zone éloignée de l'île de Taha'a et proche des zones de <i>snorkeling</i> .
<b>6. Est Taha'a</b>	Installation de corps morts pour un mouillage sur un fond sablonneux
<b>7. Ha'amene</b>	Installation de corps morts pour un accès aux restaurants et aux commerces du village de Ha'amene.

#### **b. Visite des zones de mouillage de l'île de Raiatea**

Membres de la délégation de l'assemblée de la Polynésie française :

- M<sup>me</sup> Marielle KOHUMOETINI, rapporteure de la mission d'information ;
- M. Bruno FLORES, rapporteur de la mission d'information ;
- M. Cliff LOUSSAN, rapporteur de la mission d'information ;
- M<sup>me</sup> Sylvana TIATOA, représentante non membre de la mission d'information.

Représentant de la Direction des ressources marines :

- M. Enoha TEROU, capitaine de bateau.

Représentant de la société Tahiti Yacht Charter :

- M<sup>me</sup> Ségolène PICARD, gérante ;
- M. Bertrand MOISSET.

Représentants de la société Dream Yacht Charter :

- M. OTTO Teaki, capitaine de bateau ;
- M. U Heimataiki, capitaine de bateau ;
- M<sup>me</sup> COMMINGS Hinamoe, hôtesse.

La visite des zones de mouillage de l'île de Raiatea s'est poursuivie l'après-midi de 11 h 30 à 16 h 00, à bord d'un charter mis à disposition par la société Tahiti Yacht Charter.

Cette visite a permis d'aborder les points suivants :

### **1. Le contexte général**

- La DPAM est informée de la situation et des besoins des sociétés de charter.
- Il existe une nécessité de coopération collective entre les différents acteurs (*administrations, population, entreprises, pêcheurs, etc.*), dans une logique de préservation durable de l'espace maritime, prenant en compte :
  - les préoccupations environnementales,
  - les enjeux économiques,
  - les attentes de la population locale.

### **2. Les zones de mouillage et la réglementation**

- Certaines zones de mouillage ont été proposées sans nuire à d'autres usagers.
- Cependant, un arrêté a été pris sans concertation préalable, ce qui a surpris les opérateurs.
  - Dès la publication de l'arrêté, les professionnels ont contacté la DPAM et les autorités concernées.
  - L'évolution réglementaire annoncée devait intervenir dans un délai de 6 mois à partir de novembre 2023, mais en avril 2025, aucune évolution n'a eu lieu.
  - Absence totale de concertation entre : acteurs publics (*DPAM, communes*), acteurs privés (*sociétés de charter*) et autres parties prenantes (*pêcheurs, habitants...*).

### **3. Le manque de moyens d'encadrement**

- Il n'existe aucun guide officiel de la plaisance, ce qui complique la gestion et l'information des usagers. Le SDT (service du tourisme) travaille actuellement avec la société Créocéan sur l'élaboration d'un tel guide.

### **4. Les conflits d'usage dans les zones de Raiatea**

- Si les plaisanciers mouillent dans les zones de Raiatea, ils peuvent gêner les pêcheurs. La ZPR encadre uniquement la pêche, et non la plaisance, ce qui génère un vide réglementaire.

### **5. La recherche de zones alternatives**

- Il faut trouver un consensus sur de nouvelles zones de mouillage, pour éviter les conflits d'usage.
  - Exemple : zone sud de Raiatea, abritée par le motu des vents :

- Endroit idéal pour le snorkeling.
- Non autorisée actuellement, car se situe à proximité d'un hôtel qui refuse la présence de bateaux.

#### 6. Une volonté de dialogue local

- Des réunions ont été organisées entre tavana (maires) et sociétés de charter : *présentation de données sur les effectifs locaux employés dans ces activités, équipages polynésiens, notamment les capitaines de bateaux.*

#### 7. Autres problèmes identifiés

- Présence importante de zones de stockage de bateaux sédentarisés, sans encadrement clair.
- Le tourisme nautique représenterait 67% de la capacité d'hébergement de Raiatea et Taha'a, ce qui souligne son importance stratégique pour ces îles.

#### 8. Besoins identifiés

- Identification de zones spécifiques pour le snorkeling, pour une meilleure régulation des activités nautiques et touristiques.

#### Récapitulatif des demandes des sociétés de charter :

Identification de la zone	Propositions
<b>1. Naonao</b>	Installation de corps morts, pour un mouillage de jour, à l'ouest du motu et en limite de la zone rahui.
<b>2. Uturoa</b>	Installation de corps morts face à la marina pour un accès à la ville d'Uturoa ( <i>marché, restaurant, boutiques, etc.</i> ).
<b>3. Teavapiti</b>	Zone de repli en cas d'arrivée tardive sur Raiatea.
<b>4. Irihu</b>	Installation de corps morts, pour un mouillage de jour, afin d'accéder au motu Irihu ou pour la baignade.
<b>5. Taputapuatea</b>	Installation de corps pour un mouillage de jour afin d'accéder au marae
<b>6. Oatara</b>	Installation de corps morts, pour un mouillage de jour et accéder au snorkeling derrière le motu.

### **c. Audition de M. Matahi BROTHERSON, maire de la commune de Uturoa**

Membres de la délégation de l'assemblée de la Polynésie française :

- M<sup>me</sup> Marielle KOHUMOETINI, rapporteure de la mission d'information ;
- M. Bruno FLORES, rapporteur de la mission d'information ;
- M. Cliff LOUSSAN, rapporteur de la mission d'information ;
- M<sup>me</sup> Sylvana TIATOA, représentante non membre de la mission d'information.

Représentants de la commune d'Uturoa :

- M. Matahi BROTHERSON, maire ;
- M. Paul BEAUMONT, conseiller municipal.

L'audition a démarré à 17 h 37.

Les membres de la délégation de l'assemblée de la Polynésie française ont auditionné le maire de la commune d'Uturoa ainsi que son conseiller municipal, M. Paul BEAUMONT qui dispose de la délégation de pouvoir en matière de mouillage.

Le projet du maire, lancé en 2022, vise à encadrer les zones de mouillage et les activités nautiques, avec des référents par secteur. Or, les retards administratifs et les tensions entre prestataires, population et autorités ont freiné sa mise en œuvre.

Une démarche pédagogique est jugée indispensable pour apaiser les inquiétudes locales, notamment sur les voiliers qui ne contribuent pas aux charges. Le téléservice ESCALES est perçu comme un bon outil pour une meilleure visibilité sur les arrivées, percevoir les redevances et financer une brigade nautique.

Concernant la réglementation relative au mouillage, des problèmes de zonage, de chevauchement de compétences (DAF, PAP, communes et État), et un manque de pouvoir de sanction pour les maires complexifient la gestion et qui rend difficile toute intervention des autorités locales. Les zones de mouillage dédiées sont demandées par les sociétés de charters, prêtes à investir, mais la coordination entre acteurs publics demeure difficile.

Sur le plan logistique, les infrastructures sont insuffisantes (*gestion des déchets, eaux usées, etc.*) en dehors des marinas. Le traitement des eaux usées et la mise en place d'équipements comme un incinérateur sont envisagés mais techniquement complexes.

Le secteur du tourisme nautique est en fort développement, avec environ 110 prestataires nautiques recensés sur l'île. Toutefois, peu de données officielles sont disponibles. Le maire refuse l'afflux massif de croisiéristes pour éviter des déséquilibres locaux.

Enfin, les conflits d'usage se multiplient, notamment autour des ancrages sauvages, des voiliers abandonnés et d'activités d'hébergement touristique non déclaré (*type Airbnb*). Une approche progressive et concertée est nécessaire pour gérer les corps-morts, les droits d'usage et les rapports entre usagers (*pêcheurs, plaisanciers et riverains*).

L'audition s'est achevée à 19 h 46.

## **II. Déplacement sur l'île de Huahine, le samedi 22 mars 2025**

### **a. Réunion avec le conseil municipal de la commune de Huahine**

#### *Membres de la délégation de l'assemblée de la Polynésie française :*

- M<sup>me</sup> Marielle KOHUMOETINI, rapporteure de la mission d'information ;
- M. Bruno FLORES, rapporteur de la mission d'information ;
- M. Cliff LOUSSAN, rapporteur de la mission d'information ;
- M<sup>me</sup> Sylvana TIATOVA, représentante non membre de la mission d'information.

#### *Représentants de la commune de Huahine :*

- M<sup>me</sup> Tania TEMAIANA épouse TEREMATE, 1<sup>ère</sup> adjointe ;
- M. Pitori GIBERT, 2<sup>ème</sup> adjoint au maire ;
- M<sup>me</sup> Tatiana TAPAO épouse FAAHU, 3<sup>ème</sup> adjointe au maire ;
- M. Moehau COLOMBANI, conseiller municipal de Fare ;
- M<sup>me</sup> Malissa ITCHNER, directrice générale des services.

Les membres de la délégation de l'assemblée de la Polynésie française ont rencontré les membres du conseil municipal de la commune de Huahine. La réunion a démarré à 10 h 03 par une présentation *powerpoint* effectuée par M<sup>me</sup> Malissa ITCHNER, directrice générale des services de la commune de Huahine.

Dès 2012, la commune s'est engagée dans la voie du développement durable du tourisme nautique, dans ses eaux intérieures, qui soit respectueux tant de la population de l'île que la faune et de la flore de ses lagons. Trois grandes phases ont marqué cette évolution :

- ❖ **1<sup>ère</sup> phase (2012–2016)** : aménagement de 3 sites dédiés à l'accueil des plaisanciers à Huahine, financé à 100% par le contrat de projet 2008-2014 au volet "Tourisme nautique aux ISLV" pour un coût de 13 329 339 F CFP :
  - 1 *fare pote'e* d'accueil inauguré en avril 2016 ;
  - 2 pontons flottants ;
    - l'un, pour l'accueil des annexes.
    - l'autre, pouvant accueillir des annexes et des voiliers.
- ❖ **2<sup>ème</sup> phase (2015–2016)** : installation de 16 ancrages permanents écologiques destinés à l'accueil des navires de plaisance, financé à 80% par la dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR) pour un coût de 3 312 790 F CFP.
- ❖ **3<sup>ème</sup> phase (2017–2019)** : mise en place d'un ponton flottant à Haapu pour un coût de 14 415 371 F CFP.

La commune met à disposition de tous les plaisanciers, une connexion wifi gratuite dans ses 7 mairies annexes (*en journée*) et à l'hôtel de ville de Fare (*h24*). Cet accès internet libre permettra aux usagers des navires de plaisance de se connecter à la plateforme ESCALES pour effectuer leur réservation à partir de juin 2025. Au total, 32 ancrages ont été installés.

Cependant, des tensions sociales sont apparues dès 2023, avec plus de 700 personnes demandant le retrait des ancrages, dénonçant une surfréquentation des voiliers. En réponse, un arrêté municipal

interdisant le mouillage dans une bande littorale de 300 mètres a été pris, et ce nonobstant l'incompétence juridique de la commune pour le faire.

Les autorités communales reconnaissent et déplorent leur manque de compétences légales pour réguler et sanctionner immédiatement les comportements des plaisanciers, ce qui alimente la frustration tant des élus municipaux que de la population. Ces comportements sont illustrés comme suit :

- chargement d'eau potable gratuitement sur des compteurs privés ;
- utilisation gratuite des bacs à ordures privés ;
- rejet des eaux grises dans les lagons ;
- proposition de prestations dites "sailing" aux croisiéristes arrivant par paquebot, parfois hors des zones de mouillage autorisées
- les policiers municipaux de la commune constatent régulièrement des ancrages forains dans des zones interdites au mouillage (*présence du câble Honotua*), etc.

Le non-respect des zones rahui, les conflits entre pêcheurs et plaisanciers, et les activités touristiques hors ZM sont régulièrement dénoncés.

Un travail de communication (*QR code, réunions publiques, etc.*) a pourtant été entrepris par la commune, afin de rendre la réglementation accessible pour tous. Cependant, les plaisanciers ne respectent toujours pas la réglementation. Des cas de voiliers abandonnés ou échoués posent également problème.

La réunion s'est achevée à 11 h 40

## **b. Visite des zones de mouillage de l'île de Huahine**

Membres de la délégation de l'assemblée de la Polynésie française :

- M<sup>me</sup> Marielle KOHUMOETINI, rapporteure de la mission d'information ;
- M. Bruno FLORES, rapporteur de la mission d'information ;
- M. Cliff LOUSSAN, rapporteur de la mission d'information ;
- M<sup>me</sup> Sylvana TIATOA, représentante non membre de la mission d'information.

Représentants de la commune de Huahine :

- M<sup>me</sup> Tania TEMAIANA épouse TEREMATE, 1<sup>ère</sup> adjointe ;
- M. Pitori GIBERT, 2<sup>ème</sup> adjoint au maire ;
- M<sup>me</sup> Tatiana TAPAO épouse FAAHU, 3<sup>ème</sup> adjointe au maire ;
- M. Moehau COLOMBANI, conseiller municipal de Fare.

Dans l'après-midi, les membres de la délégation de l'assemblée de la Polynésie française ont visité les zones de mouillage de l'île, à bord du bateau des sapeurs-pompiers de la commune. Cette visite, menée par M. Pitori GIBERT, a démarré à 14 h 00.

Les rapporteurs de la mission d'information ont pu constater les éléments suivants :

### **1. La réduction des mouillages à Fare**

- La zone de Fare comptait autrefois plus de 24 corps morts.
- Leur nombre a été réduit suite à des contestations de la population (*pollution visuelle, etc.*).

### **2. Le cas d'un voilier échoué**

- Propriétaire initial du voilier décédé.

- Le bateau aurait été repris par un jeune polynésien originaire de Huahine.
- Le navire a chaviré suite aux intempéries et est devenu une épave depuis plus de 2 ans.
- Le tribunal a condamné le nouveau propriétaire à une amende.
- Le démantèlement et le retrait du navire seraient facturés à hauteur de plus de 6 millions de F CFP par M. Dominique GOCHÉ, gérant de la société de carénages de Raiatea.

### **3. Les problèmes liés aux mouillages anarchiques des navires**

- Des navires sont ancrés en dehors des zones de mouillage, sur des ancres privées.
- D'autres sont dans les zones autorisées, mais n'utilisent pas les corps morts aménagés.
- Certains utilisent les corps morts aménagés par le Pays mais ne paient pas les redevances.
- Les plaisanciers ne s'acquittent pas des redevances eau et déchets (*soit 1500 F CFP/mois*).
- Certains corps morts restent inoccupés car trop éloignés des zones pratiques (*magasins, eau, etc.*).
- Risques de rupture de câbles sous-marins ou de dommages aux réseaux d'eau.

### **4. Les activités menées par les sociétés de charters**

- Certaines sociétés de charter louent leurs bateaux sans skipper.
- Plusieurs de ces navires sont ancrés illégalement (*hors zone, mouillage sauvage, etc.*).

### **5. La position de la commune**

- Favorable à l'accueil des plaisanciers.
- Souhaite développer un tourisme nautique durable et respectueux de l'environnement et de la population locale.

### **6. La gestion et le suivi des infractions**

- La commune a dressé plusieurs procès-verbaux.
- Aucune suite n'a été donnée par le haut-commissariat.
- Sentiment de démobilisation et d'impuissance face aux incivilités, souvent délibérées, de certains plaisanciers.

### **7. L'amélioration de l'information réglementaire**

- Besoin identifié d'une meilleure signalétique (*panneaux d'information*).
- La commune déploie déjà des efforts en ce sens.

### **8. Le cas d'hébergement flottant illégal**

- Certains navires occupent des corps morts illégalement et servent à de l'hébergement flottant non réglementé.

La visite s'est achevée à 17 h 00.

## **III. Déplacement sur l'île de Bora Bora, du dimanche 23 au lundi 24 mars 2025**

### **a. Échanges avec M. Teiva BUCHIN, gérant de la société Oa Oa Lodge, le dimanche 23 mars 2025**

*Membres de la délégation de l'assemblée de la Polynésie française :*

- M<sup>me</sup> Marielle KOHUMOETINI, rapporteure de la mission d'information ;
- M. Bruno FLORES, rapporteur de la mission d'information ;
- M. Cliff LOUSSAN, rapporteur de la mission d'information ;
- M<sup>me</sup> Rachel FLORES, représentante non membre de la mission d'information.

*Représentant de la société Oa Oa Lodge :*

– M. Teiva BUCHIN, gérant.

Les échanges, qui ont démarré à 18 h 00 ont porté sur les points suivants :

### 1. Prévoir des zones de mouillage de repli (*zones de mouillage de recharge*)

- Cruciales en cas de cyclones ou de conditions météorologiques défavorables.
- Localisation stratégique : à prévoir côté motu, selon les vents dominants (*To'erau, Mara'amu, etc.*).
- Nécessité de guides : fournir des guides détaillés sur les vents et zones sûres.
- Gestion de la sécurité : les plaisanciers doivent avoir des instructions précises en cas de repli.
- Contrôle et surveillance : prévoir des zones de mouillage où les voiliers puissent se regrouper le soir pour faciliter notamment le contrôle (*armes, stupéfiants, etc.*).

### 2. Corps morts et respect des zones de cavitage

- Respect des fonds marins : importance d'éviter les zones de cavitation.
- Choix du type d'ancrage :
  - moins de 10 m de profondeur : ancrage écologique obligatoire.
  - plus de 15 m et fonds vaseux : corps mort en béton imposé.
- Modèle standardisé : un modèle unique pour tous, conçu par des professionnels.
- Connaissance du sol : habitants locaux compétents pour juger des caractéristiques (*longueur, nature du fond*).
- Profondeur faible : Doubler les CM pour plus de sécurité.
- Installation et retrait : Les CM peuvent être retirés par parachute sous-marin (3,5 tonnes en apparent), ou à l'aide de bateaux spécialisés ("chèvres").

### 3. Préconisations

- Analyse des vents dominants pour positionner les ZM.
- Vérification des profondeurs pour adapter les types d'ancrage.
- Besoin d'une expertise technique : drones sous-marins, caméras pour évaluer les installations existantes.
- Respect des ZM par les plaisanciers :
  - Généralement respectées, surtout par les compagnies de charter.
  - Les skippers loueurs respectent aussi les règles.
- Gestion des eaux usées :
  - Gros problème identifié.
  - Pas de solution concrète mise en place actuellement.
  - Le camion de Vaitehi est censé intervenir, mais rien n'a été fait.
- Loyers et gestion financière :
  - En principe, la redevance revient à la société, mais selon certains témoignages, tout reviendrait au Pays.
  - Exemple de Kito aidé par le Pays à hauteur de 3 millions F CFP.
- Conflits d'usage : riverains non consultés, mécontentement croissant, absence de consensus.

### 4. Acceptabilité sociale, économie locale et gouvernance

- **Acceptabilité sociale :**
  - Tolérance si les règles sont claires et respectées.
  - Peur d'une privatisation de l'espace lagunaire.

- **Enjeux économiques :**
  - Familles de Taha'a souhaitent retombées économiques locales.
  - Proposition : placer des corps-morts en face des lieux économiques stratégiques (*restauration, pêche, agriculture*).
  - Objectif : redistribution des richesses à la population locale.
- **Gestion décentralisée :**
  - Proposition : que chaque île ait son propre prestataire, mieux adapté au courant et contexte local.
- **Conflits de compétence :**
  - Certains CM posés dans des zones non favorables au mouillage.
  - Acteurs contraints de passer par la société délégataire, même sans accord local.
  - Exemples de refus de CM pour les particuliers malgré demande formelle.
- **Contrôle des entrées/sorties :**
  - Nécessité de renforcer le contrôle (*repli nocturne, surveillance ciblée*).
  - Proposition : gestion locale (famille ou commune) plutôt que sociétés commerciales.
  - Sécurité : voiliers = vecteurs potentiels de trafic (armes, stupéfiants).
  - Besoin de sensibilisation et d'une police de contrôle spécialisée.
  - Une résolution de l'APF est prévue pour renforcer la compétence de contrôle.

La rencontre s'est achevée à 21 h 00.

#### **b. Réunion avec le conseil municipal de Bora Bora, le lundi 24 mars 2025**

##### Membres de la délégation de l'assemblée de la Polynésie française :

- M<sup>me</sup> Marielle KOHUMOETINI, rapporteure de la mission d'information ;
- M. Bruno FLORES, rapporteur de la mission d'information ;
- M. Cliff LOUSSAN, rapporteur de la mission d'information ;
- M<sup>me</sup> Rachelle FLORES, représentante non membre de la mission d'information.

##### Représentants de la commune de Bora Bora :

- M. Gaston TONG SANG, maire ;
- M. Teta PENEHATA, maire délégué de Anau ;
- M. Victor ROOMATAAROA, maire délégué de Faanui ;
- M. Pai AIHO, 5<sup>ème</sup> adjoint au maire ;
- M. Luis TAUAROA, 9<sup>ème</sup> adjoint au maire ;
- M. Tinorua TETUANUITEFARERII, conseiller municipal ;
- M<sup>me</sup> Maireraarii LEVERD, directrice générale des services ;
- M<sup>me</sup> Manuia TCHAN FA, responsable communication et événementiel ;
- M<sup>me</sup> Vahinearii TUANIA, secrétaire administrative.

##### Autres représentants de la délégation de Bora Bora :

- M<sup>me</sup> Tehani MAUEAU, présidente de l'association IA VAI MA NOA BORA BORA ;
- M. Vincent STURNY, responsable du développement des îles et de l'innovation pour la polynésienne des eaux ;
- M. Kito SYLVAIN, gérant de la SARL Bora Bora Moorings & Services ;
- M. Stéphane POULAIN, développeur de la SARL Pacifique Moorings & Services ;
- M. Heimana TEMAURI, agent de la SARL Bora Bora Moorings & Services ;
- M. Rainui BESINEAU, président du comité du tourisme de Bora Bora.

La réunion a démarré à 9 h 13.

## 1. Origine et développement de l'activité de BBMS

L'activité de BBMS (*Bora Bora Mooring & Services*) a débuté en 2012, dans un contexte post-cyclonique, à l'initiative d'un partenariat initialement centré sur la restauration et l'accueil des plaisanciers au sein du Yacht Club. L'idée fondatrice était que le simple accueil des navires n'était pas suffisant : il fallait aussi offrir des services de qualité (*eau, électricité, réparation, etc.*). Une première autorisation d'occupation temporaire est alors obtenue pour gérer 35 zones de mouillage.

Rapidement, la société développe une approche professionnelle et complète, nouant des partenariats avec Papeete et se positionnant comme acteur clé lors de grands événements nautiques internationaux (*Oyster Rally, World Arc, Yacht Week, Tahiti Pearl Regatta*), démontrant sa capacité à accueillir plus de 60 yachts simultanément. L'équipe allait jusqu'à faire du porte-à-porte pour mieux comprendre les besoins des plaisanciers (*gestion des déchets, carénages, etc.*).

En 2016, la société scinde ses activités (*restauration et nautisme*), et demande le transfert d'AOT de Maikai Marina vers la SARL BBMS. En 2019, trois nouvelles zones de mouillage sont sous la gestion de la SARL BBMS. L'entreprise investit plus de 60 millions de F CFP pour aménager ces zones avec des ancrages écologiques et des corps-morts conformes, installés par des professionnels agréés pour des raisons d'assurance. Elle tente également, sans succès, de mettre en place un système de bouées connectées pour la gestion numérique, pour un coût de 15 millions de F CFP. Le système ne résiste pas à l'environnement marin hostile, malgré son attractivité initiale.

## 2. Innovations technologiques : partenariat avec les sociétés PMS et ATHANOR

BBMS s'associe à la société PMS, entreprise créée en 2021 pour développer des outils de surveillance maritime innovants, comme les bouées connectées détectant l'amarrage des navires. Malgré une première tentative infructueuse, PMS rebondit en collaboration avec ATHANOR, société issue du secteur de la défense, spécialisée dans la surveillance maritime avancée (radars, AIS, détection via avions). Le projet phare de cette collaboration est **SeaWatch**, un système de surveillance continue et exhaustive du lagon, intégrant un suivi en temps réel, un historique des mouvements, et une capacité d'alerte vers les autorités en cas d'infraction (*exemple : mouillage illégal*). Le système repose sur un maillage de radars, balises AIS, et potentiellement des capteurs environnementaux qui mesurent également la qualité de l'eau, les bruits sous-marins, etc.

SeaWatch est présenté comme un complément au téléservice ESCALES. En effet, le téléservice repose sur une déclaration du plaisancier tandis que SeaWatch observe la réalité, permettant ainsi une gestion plus rigoureuse et objective.

## 3. Enjeux réglementaires, environnementaux et de cohabitation

Le développement rapide de la plaisance en Polynésie française, souvent mal encadrée, crée des tensions locales : voiliers mal ancrés, skippers étrangers qui ne connaissent pas l'environnement, les us et coutumes locaux, pollution par absence d'équipements de récupération des eaux usées (grises et noires), conflits d'usage avec les pêcheurs et les prestataires touristiques.

Des efforts sont faits pour :

- exiger la présence de cuves à eaux usées à bord et contrôler leur vidange ;
- intégrer des capteurs environnementaux dans le système SeaWatch.

- impliquer la commune dans le développement durable (*développement de la mobilité électrique, études acoustiques relatives aux impacts des moteurs de bateaux sur l'environnement marin*) ;
- déployer des radars non-invasifs pour couvrir jusqu'à 90 % du lagon, en respectant le cadre juridique (*RGPD, ANFR, etc*) ;
- travailler avec la gendarmerie et le procureur pour que les infractions soient constatées et sanctionnées via alertes et vidéos à l'appui.

M. Gaston TONG SANG souhaite que la commune obtienne une concession maritime complète pour accueillir les plaisanciers dans une marina sans activités polluantes. Il évoque également la responsabilité partagée entre le Pays et les communes pour exercer pleinement la police des baignades, la sécurité et la gestion du domaine public maritime.

Enfin, BBMS affirme que SeaWatch est financé sur fonds propres, sans subvention publique, et peut être répliqué dans d'autres îles, à condition qu'il soit exploité par des acteurs locaux, qui maîtrisent leur environnement.

La réunion s'est achevée à 11 h 30.

### **c. Visite des zones de mouillage de l'île de Bora Bora**

*Membres de la délégation de l'assemblée de la Polynésie française :*

- M<sup>me</sup> Marielle KOHUMOETINI, rapporteure de la mission d'information ;
- M. Bruno FLORES, rapporteur de la mission d'information ;
- M. Cliff LOUSSAN, rapporteur de la mission d'information ;
- M<sup>me</sup> Rachelle FLORES, représentante non membre de la mission d'information.

*Membres de la délégation de Bora Bora*

- M. Gaston TONG SANG, Maire de la commune de Bora Bora ;
- M<sup>me</sup> Romina PINSON, compagne du Maire ;
- M. Luis TAUAROA, 9<sup>ème</sup> adjoint au maire ;
- M. Tinorua TETUANUITEFARERII, conseiller municipal ;
- M<sup>me</sup> Maireraurii LEVERD, directrice générale des services ;
- M<sup>me</sup> Manuia TCHAN FA, responsable communication et événementiel de la commune de Bora Bora ;
- M<sup>me</sup> Vahinearii TUANIA, secrétaire administrative de la commune de Bora Bora ;
- M. Kito SYLVAIN, gérant de la SARL Bora Bora Moorings & Services ;
- M. Stéphane POULAIN, développeur de la SARL Pacifique Moorings & Services ;
- M. Mike MATAIHAU, capitaine de bateau de la commune de Bora Bora ;
- M. Iona TERAÏ, capitaine de bateau de la commune de Bora Bora.

Les membres de la délégation de l'assemblée de la Polynésie française ainsi que celle de Bora Bora ont poursuivi avec la visite des zones de mouillage de la commune. Cette visite a mis en évidence :

- les contrôles effectués par la société BBMS avec deux bateaux patrouillant deux fois par jour ;
- les ancrages anarchiques et permanents de certains plaisanciers ;
- le projet de la commune concernant le développement d'une marina et d'un port à sec ;
- la poursuite du développement économique de l'île au travers d'un tourisme nautique durable.

-----  
*Mission d'information  
portant sur le mouillage des navires  
de plaisance dans les eaux intérieures  
de la Polynésie française*  
-----

## **SYNTHÈSE DES DÉPLACEMENTS DANS L'ARCHIPEL DES TUAMOTU-GAMBIER**

### **I – Déplacement à Rangiroa du 25 au 27 mars 2025**

Membres de la délégation : M<sup>me</sup> Marielle KOHUMOETINI, rapporteure et M. Cliff LOUSSAN, rapporteur.

#### ➤ **Synthèse de la journée du 25 mars :**

##### **a- La rencontre avec le conseil municipale des communes de Rangiroa, Tikehau et Mataiva**

*Représentant de la commune :*

- M. Félix TETUA, conseiller municipal et membre de la mission d'information.

Durant la matinée du 25 mars, s'est tenu le conseil municipal de la commune de Rangiroa, ainsi, les membres de la mission d'information ont rencontré et échangés avec les élus des communes de Rangiroa, Tikehau, Mataiva sur l'objet de leur déplacement.

##### **b- La visite des zones de mouillage délibérées en conseil municipale.**

Au cours de l'après-midi, une première visite des zones de mouillage envisagées par le conseil municipal s'est organisée sur le plan d'eau, durant trois heures. Les zones visitées étaient : le lagon vert, les trois zones définies dans la réglementation en vigueur, ainsi que la zone de mouillage envisagée à *Tiputa*. Durant, cette visite, il a été soulevé que les problématiques liées à l'occupation des zones de mouillage et de leur délimitation ont suscité des échanges entre les différents acteurs de la commune dans l'élaboration des zones de mouillage envisagées en 2024.

#### ➤ **Synthèse de la journée du 26 mars : visite des zones de mouillage réglementées (délibération du conseil municipale de 2024)**

*Représentant de la commune :*

- M. Tahuhu MARAEURA, maire de la commune de Rangiroa.

Le 26 mars 2025, une visite du plan d'eau à Rangiroa a permis de discuter des zones de mouillage et de la gestion des ressources marines, avec un départ à 8h du quai *Ohotu*. Plusieurs sites ont été visités, notamment Sable Rose (10h10), *Otepipi* (11h30), *Motu Papaina* (12h00), et le Lagon Bleu (12h45), pour examiner les projets en cours et les préoccupations locales.

La journée a été marquée par la présentation du Plan de Gestion de l'Espace Maritime (PGEM) et de la Zone de Pêche Réglementée (ZPR), visant à équilibrer la conservation et l'exploitation des ressources marines. Le PGEM prévoit des zones de protection intégrale, des zones de pêche réglementée, et des zones touristiques, notamment pour limiter l'impact environnemental du mouillage

de la grande plaisance. Le Lagon Bleu et la Passe de *Tiputa* ont été au cœur des discussions, avec des propositions de restrictions pour préserver la biodiversité et réguler l'accès.

Les discussions ont également abordé la gestion des infractions, avec des propositions pour renforcer les contrôles et partager à la commune la gestion des contraventions. Le projet d'une police maritime a été évoqué, ainsi que l'amélioration des infrastructures, telles que des pylônes de télécommunications pour la zone de *Papaina* (zone blanche) afin de pouvoir signaler les urgences et des bouées pour la pêche au *oiri*. Le *rahui* en place à la passe de *Tiputa* a également été un point clé, avec des discussions sur les interdictions d'excursions nocturnes pour protéger la biodiversité.

Enfin, des mesures pour résoudre les conflits d'usage et améliorer la sécurité maritime ont été proposées, avec des discussions sur la nécessité de définir des cycles pour la plongée et des zones interdites pour encadrer la navigation. Les prochaines étapes incluent la création d'une police maritime, l'élaboration de nouvelles régulations et le renforcement des mesures de préservation.

### ➤ **Synthèse de la journée du 27 mars : rencontre avec les acteurs économiques à la mairie de Rangiroa**

*Représentant de la commune de Rangiroa :*

- M. Tahuu MARAEURA, maire de la commune de Rangiroa ;
- M<sup>me</sup> Martine TETUA, premier adjoint au maire.

*Acteurs économiques présents :*

- M. Siméon WANG SANG, coordinateur du PGEM de la commune de Rangiroa et pêcheur ;
- M. Pierre ESTALL, pêcheur professionnel de Rangiroa ;
- M. Ronald ESTALL, pêcheur à la retraite ;
- M<sup>me</sup> Catherine ESTALL, hôtesse navigante ;
- M. Benjamin LEPOS, plaisancier ;
- M. Heimanu ESTALL, aquaculteur ;
- M. Warren NATUA, pêcheur ;
- M. Claudio PENA, prestataire d'un centre de plongée ;
- M<sup>me</sup> Olivia GUELFY, secrétaire du comité de gestion ;
- M<sup>me</sup> Lucie SANDFORD, représentante du Yacht charter ;
- M. Taurama SUN, prestataire nautique ;
- M. Ariihohoa AIPITAROI, pêcheur.

Le 27 mars 2025, une réunion a eu lieu à la mairie de Rangiroa avec les membres du comité de gestion du lagon de Rangiroa, de 9h00 à 11h15 pour discuter de la gestion des zones de mouillage des navires de plaisance dans le cadre du projet de plan de gestion de Rangiroa. L'objectif était de réunir les différentes parties prenantes pour échanger sur les propositions de zones de mouillage retenues par le comité et leur impact sur l'environnement et les activités locales.

#### **Points abordés :**

- Composition du comité de gestion : le comité inclut les représentants, tels que des plongeurs, des prestataires d'excursions, des associations environnementales, des pêcheurs, et des acteurs des activités aquacoles et touristiques.
- Propositions de la DPAM : la DPAM a proposé des zones dédiées aux navires de plus de 90 mètres, notamment à la passe de *Tiputa* et des zones de mouillage potentielles à *Ohotu* et *Reporepo*.
- Propositions du comité de gestion : Le comité a suggéré le retrait des mouillages dans des zones sensibles comme le Lagon Bleu et près des parcs à poissons. Il a également proposé d'agrandir les zones de mouillage autour de la marina de *Tiputa* et *du Kia Ora*, tout en modifiant certaines bouées pour convenir aux différentes activités touristiques.
- Plan de navigation en cours d'étude : Des préoccupations ont été soulevées concernant l'entretien des bouées, la concentration des activités nautiques, et la nécessité de surveiller certaines zones pour préserver l'environnement. Le comité a insisté sur l'importance d'études socio-économiques pour évaluer l'impact des zones de mouillage sur l'économie locale.

**Consultation publique et suivi** : les membres de la mission d'information ont encouragé la participation à la consultation publique et ont souligné l'importance des études de faisabilité menées par Créocéan.

**Problématiques de sécurité et régulation** : les participants ont suggéré un contrôle renforcé des activités nautiques non déclarées (*activités pirates*), pour limiter la concurrence déloyale et assurer la sécurité et la durabilité des sites de mouillage.

## **II – Déplacement à Fakarava du 27 au 29 mars 2025**

Membres de la délégation : M<sup>me</sup> Marielle KOHUMOETINI, rapporteure et M. Cliff LOUSSAN, rapporteur.

### ➤ **Synthèse de la journée du 27 mars :**

Représentants de la commune :

- M<sup>me</sup> Diana TEIVA, maire déléguée de Fakarava
- M<sup>me</sup> Marguerite TOKORAGI, deuxième adjointe au maire
- M. Tahiri TSHONFO AYEE, premier maire adjoint

Une première rencontre avec les élus de la commune de Fakarava et les membres de la délégation s'est tenue à la mairie de la commune, afin de définir le programme de la délégation. Ainsi, il a été convenu de rencontrer les acteurs économiques le 28 au matin et de démarrer la visite des zones de mouillage l'après-midi.

### ➤ **Synthèse de la journée du 28 mars :**

#### **a- Rencontre avec les acteurs économiques de la commune**

*Acteurs économique présents :*

- M. Tamatea SNOW, gérant de Rotoava excursion
- M. Heifara FAUURA, manager de FAKATOURS,
- M<sup>me</sup> Vaihere PITTMAN, prestataire de Manava nautik
- M. Richard WILLIAMS, skipper
- M. Aldric BONNIZHON, gérant de Fakarava Yacht Services
- M. Nicolas JORRE DE SAINT JORRE, président du comité du tourisme de Fakarava
- M<sup>me</sup> Tepoe MAAMAATUAIAHUTAPU, secrétaire du comité du tourisme de Fakarava
- M. Lionel WATTEZ, Smile Polynesia
- M. Teva PAARUA, prestataire
- M<sup>me</sup> e Bélinda TERAKAUHAU, prestataire Fakarava Océan
- M. Kavera TEANUANUA, sauveteur en mer et représentant du groupe OPT

*Représentants de la commune et de l'assemblée de la Polynésie française*

- M<sup>me</sup> Diana TEIVA, maire déléguée de Fakarava
- M<sup>me</sup> Marguerite TOKORAGI, deuxième adjoint au maire
- M. Tahiri TSHONFO AYEE, premier maire adjoint
- M<sup>me</sup> Marguerite VANAA, conseillère de la délégation de l'environnement
- M. Tekurio TUHOA, conseiller municipal en charge de l'équipement
- M<sup>me</sup> Maurea MAAMAATUAIAHUTAPU, présidente de la CCBF à l'assemblée de la Polynésie française

Le 28 mars 2025, une réunion s'est tenue à la mairie de Fakarava, réunissant les élus locaux et les acteurs économiques du secteur nautique pour discuter de la régulation des zones de mouillage et des enjeux économiques liés au tourisme nautique.

## **Points abordés :**

### **1. Zones de Mouillage :**

- Un arrêté municipal existe, mais la mise en œuvre reste problématique en raison de l'absence de structures physiques pour gérer efficacement ces zones. La nécessité d'installer des ancrages fixes (corps morts) a été soulignée.
- Un contrôle physique et la présence d'agents dédiés, en particulier le weekend, sont jugés essentiels par les professionnels du secteur.

### **2. Système ESCALES et Téléservice :**

- Bien que le système de gestion à distance des zones de mouillage ait été accueilli favorablement, il a été souligné qu'il doit être accompagné de contrôles physiques réguliers pour s'assurer de l'effectivité des déclarations.

### **3. Impacts économiques et environnementaux :**

- Les acteurs économiques ont exprimé des préoccupations concernant la réduction du nombre de voiliers autorisés, qui pourrait nuire à l'activité touristique et engendrer des pertes d'emplois.
- Des préoccupations environnementales ont été soulevées concernant la gestion des déchets et des rejets d'eaux usées, ainsi que l'impact des activités humaines notamment dans les zones sensibles comme la réserve biosphère.

### **4. Propositions :**

- Clarification des régulations et mise en place de contrôles renforcés *en présentiel* pour éviter les infractions.
- Adoption d'une charte de la plaisance pour promouvoir les bonnes pratiques, y compris pour les prestataires locaux de charter.

### **5. Tourisme de Croisière :**

- L'augmentation des escales des navires de croisière a soulevé des inquiétudes sur la préservation de l'authenticité de Fakarava face au tourisme de masse, avec un appel à une gestion équilibrée entre le développement touristique et la préservation de l'environnement.

### **6. Retrait de la zone de mouillage de Pufana :**

- Il a été décidé de retirer la zone de mouillage de *Pufana* pour mieux réguler les zones maritimes sensibles.

La rencontre a permis de clarifier les défis liés à la gestion des zones de mouillage à Fakarava. Il a été souligné qu'un équilibre entre la protection de l'environnement, le développement du tourisme et la préservation des activités économiques locales est essentiel pour une gestion durable des espaces maritimes. Des mesures concrètes de contrôle et de structuration des zones ont été proposées pour améliorer la situation.

## **b- Visite des zones de mouillage retenues par la DPAM**

La visite a eu lieu de 12h00 à 17h00 et a couvert plusieurs zones de mouillage dans la commune de Fakarava, permettant d'observer les enjeux liés à l'ancrage des voiliers et leurs impacts sur les activités locales.

Les zones de mouillage réglementées se présentent comme suit :

### **1. Zone Rotoava (proche du quai) :**

- Problèmes identifiés : la présence de nombreux voiliers perturbe la tranquillité des riverains et gêne les événements comme les courses de va'a. Les voiliers s'ancrent souvent trop près du littoral, créant des problèmes de circulation et de manœuvre d'accostage pour les navires de dessertes, qui doivent zigzaguer entre eux.

### **2. Zone Hirifa (banc de sable rose) :**

- Observations : cette zone est très prisée des voiliers, avec entre 30 à 60 voiliers présents au mois de mai. Les voiliers laissent leurs déchets sur les *motu*. La zone est un refuge pendant le vent du nord (*Toerau*). Cependant, la zone retenue par la DPAM ne

correspond pas à celle proposée par les acteurs économiques et la mairie, qui avaient proposés une zone pourtant plus reculée et moins exposée.

**3. Zone Tetamanu :**

- Particularités : *Tetamanu* est le deuxième village de Fakarava et dépend largement des activités touristiques comme la plongée, la pêche, les excursions et la pension de famille du *motu*. Le village est particulièrement animé par les activités du club de plongée situé à la deuxième passe sud (*Pahereava*).

**4. Zone Pufana :**

- Situation : une bouée installée dans cette zone appartient à un professionnel de la plongée de *Tetamanu*. Il a été proposé de retirer cette zone de mouillage, car elle est réservée aux activités de plongée et non au stationnement des navires de la plaisance.

**5. Zone Aéroport :**

- Particularité : zone de replis pour les plaisanciers durant le période du *maraamu* (vent du sud). Il s'agit d'une zone non exposée au vent fort.

Cette visite a permis de souligner les défis liés à l'impact des voiliers sur les activités locales et la nécessité de mieux gérer les zones de mouillage pour maintenir l'équilibre entre la tranquillité des riverains, les besoins des professionnels du secteur maritime et la préservation de l'environnement.

**III – Déplacement à Tahanea du 29 au 30 mars 2025**

Membres de la délégation : M<sup>me</sup> Marielle KOHUMOETINI, rapporteure et M. Cliff LOUSSAN, rapporteur.

➤ **Synthèse de la journée du 29 mars :**

**a- Inauguration du *fare pote'e***

En présence de la délégation ministérielle (ministère des Grands travaux), du GIE Tahiti Tourisme et des représentants à l'assemblée de la Polynésie française, les membres de la délégation ont assisté à l'inauguration du *fare pote'e* situé sur le quai de Fakarava.

**b- Départ et visite des zones de mouillage envisagées à Tahanea**

Représentants de la commune de Faaite et de l'assemblée de la Polynésie française

- M. Léonard BROWN, conseiller municipale de Faaite ;
- M<sup>me</sup> Tahia BROWN, représentante à l'assemblée de la Polynésie française ;
- M<sup>me</sup> Maurea MAAMAATUAI AHUTAPU, présidente de la CCBF à l'assemblée de la Polynésie française.

La délégation a quitté Fakarava à 10h00, la traversée a duré 6 heures, en raison d'une mer agitée. À Tahanea, une première visite des zones de mouillage prisées par la petite et la grande plaisance a été organisée avec le gardien de l'île : Jacko. Ainsi, Jacko, également propriétaire de certaines terres de l'atoll, a expliqué qu'il se rend auprès de chaque nouveau navire entrant afin de recueillir des informations (*identités, durée du séjour, autorisation d'entrée accordée par la mairie de Faaite, taxe de séjour*) et explique également aux visiteurs qu'ils ont interdiction d'aller sur les *motu*, car ce sont des propriétés privées.

Ainsi, selon Jacko, au cours de l'année 2024, 240 bateaux ont été recensés à l'intérieur de l'atoll, ayant séjourné entre 1 semaine à 3 mois. Toutefois, il est expliqué que les charters sont les principaux visiteurs, et que le lagon peut comptabiliser 40 navires sur une même période. Il existe des zones de replis durant

le *maraamu* vers *Hotupe* (*située vers la passe sud*), l'un des plus beaux sites de l'atoll et donc très convoité par les yachts de grande plaisance.

Afin d'avoir une meilleure visibilité sur les entrées et sorties de l'atoll, il a été proposé de retirer une zone de mouillage voire de fermer l'une des trois passes de l'atoll afin de préserver les ressources de Tahanea, souvent dépouillées par des visiteurs de passages. La DIREN a été informée de ce souhait, le conseil municipal d'Anaa et la population seront consultés sur cette demande.

Quant au volet culturel et environnemental, il a été expliqué que *Tahanea* détient l'une des espèces rares d'oiseau le « *manu titi* » ou *Kivikivi* (espèce endémique et en voie d'extinction selon UICN), et ayant été étudiée durant 8 mois par un biologiste marin. Aussi, l'île aux oiseaux ou *Toreamanu* est interdite d'accès, car ce motu abrite une vingtaine d'espèces, les plaisanciers ont interdiction d'y aller. De plus, suite à cinq réunions publiques tenues par la commune de Faaite, une discussion autour de la mise en place d'une zone de *rahui* à Tahanea est en cours de réflexion.

#### **IV – Déplacement à Faaite du 30 mars 2025.**

Membres de la délégation : M<sup>me</sup> Marielle KOHUMOETINI, rapporteure et M. Cliff LOUSSAN, rapporteur.

Départ de Tahanea à 7h pour arriver à Faaite à 12h. L'atoll de Faaite, est une zone de replis pour les plaisanciers. En effet, il est envisagé trois zones de mouillage aux abords de la commune de Faaite, l'une située à la passe où une bouée est ancrée, la deuxième en face de l'école et de la mairie de la commune et la dernière, proche de l'aéroport de l'atoll, qui est une zone protégée des vents forts.



ASSEMBLÉE DE LA  
POLYNÉSIE FRANÇAISE

-----  
*Mission d'information  
portant sur le mouillage des navires  
de plaisance dans les eaux intérieures  
de la Polynésie française*  
-----

**SYNTHESE DES DÉPLACEMENTS**  
**sur l'île de Nuku Hiva**  
**du lundi 31 mars au mercredi 2 avril 2025**

Par M<sup>me</sup> Frangélica BOURGEOIS-TARAHU et M. Edwin SHIRO-ABE PEU, rapporteurs de la mission d'information portant sur le mouillage des navires de plaisance dans les eaux intérieures de la Polynésie française.

**I. Réunion avec le conseil municipal de la commune de Nuku Hiva, le mardi 1<sup>er</sup> avril 2025**

Membres de la délégation de l'assemblée de la Polynésie française :

- M<sup>me</sup> Frangélica BOURGEOIS-TARAHU, rapporteure de la mission d'information ;
- M. Edwin SHIRO-ABE PEU, rapporteur de la mission d'information.

Représentants de la commune de Nuku Hiva :

- M. Benoit KAUTAI, maire ;
- M. Casimir TAMARII, 2<sup>ème</sup> adjoint au maire ;
- M. Max PETERANO, 4<sup>ème</sup> adjoint au maire ;
- M<sup>me</sup> Victorine KAUTAI épouse CIANTAR, 5<sup>ème</sup> adjointe au maire ;
- M. Gordon FALCHETTO, 6<sup>ème</sup> adjoint au maire ;
- M. Joseph TAUPOTINI, responsable du service technique.

Représentant de la Circonscription des îles Marquises :

- M<sup>me</sup> Sarah TANG, secrétaire générale.

Représentant de la direction de l'équipement – subdivision des Marquises :

- M. Jérôme PERUS.

Représentant de la direction des affaires foncières – subdivision des Marquises :

- M<sup>me</sup> Mathilde TAUPOTINI.

Acteurs économiques présents :

- M. Laurent FALCHETTO, pêcheur ;
- M<sup>me</sup> Cécile MEME, responsable de magasin ;
- M. Wenceslas FALCHETTO, gérant de société.

Les rapporteurs de la mission d'information ont rencontré quelques membres du conseil municipal de la commune de Nuku hiva, de la Circonscription des îles Marquises, de la direction de l'équipement, de la direction des affaires foncières ainsi que quelques acteurs économiques, résidents sur l'île.

La réunion a démarré à 7 h 54.

Points abordés :

## 1. Organisation actuelle des mouillages et état d'avancement des études

- **Études en cours :**
  - une mission technique est venue sonder les baies proposées par les communes ;
  - étude menée par la DPAM, financée par le fonds vert.
- **Propositions des communes :**
  - en mai 2024, les communes ont transmis leurs propositions de nombre de corps morts ;
  - aucune réponse depuis, ni de la DPAM ni du bureau d'études mandaté par la CODIM.
- **Spécificités locales relevées :**
  - les Marquises constituent l'une des portes d'entrée de la Polynésie française, suscitant notamment des craintes s'agissant des trafics de stupéfiants ;
  - certaines baies ont des contraintes physiques et météorologiques (exemples : *Aakapa, Hakahetau, etc.*) ;
  - des zones comme le nord sont peu couvertes par des propositions de mouillage ;
  - requêtes pour connaître la profondeur et la superficie avant de valider les installations ;
  - nécessité d'un prestataire pour gérer les corps-morts et assurer le lien avec les voiliers.

## 2. Enjeux de régulation, conflits d'usage et gestion environnementale

- **Conflits d'usage et cohabitation :**
  - Tensions entre voiliers et autres usagers (*rameurs, pêcheurs, riverains*) ;
  - Problèmes récurrents de stationnement, de non-respect de la bande littorale, de déchets (eaux noires, excréments), et de nudisme sont évoqués.
- **Volonté de régulation :**
  - Mise en place d'une réglementation « rigide » pour plus de contrôle, à l'image de Tahiti ;
  - Nécessité d'étendre les compétences des maires au-delà de 300 m pour agir sur les incivilités (*jusqu'à 500 m*).
- **Expérience internationale en exemple :**
  - **Galapagos** : obligation d'assurance, durée de séjour limitée, contrôle des épaves ;
  - **Île de Pâques** : guichet unique et contrôle à l'arrivée ;
  - inspirer une gestion coordonnée, avec système d'information centralisé.
- **Zones de mouillage intelligentes :**
  - certaines zones interdites sont respectées malgré leur absence sur les cartes marines (*grâce à la signalétique locale*) ;
  - les voiliers, habitués à des régulations internationales, peuvent s'adapter si la communication est claire.

### 3. Fiscalité, services et infrastructures portuaires

- **Participation des voiliers aux charges :**
  - certains voiliers sont sédentarisés, travaillent sur l'île, et participent aux coûts (*eau et déchets*) ;
  - difficulté à identifier ceux qui paient effectivement les redevances (*soit un forfait de 1 500 F CFP*). La commune est consciente de ce faible montant sollicité, mais qui correspond pour l'heure à la qualité du service rendu. Lorsqu'il sera amélioré, la commune augmentera en conséquence ;
  - pas de statistiques précises à ce jour.
  
- **Services à développer :**
  - manque d'infrastructures portuaires adaptées : besoin de marina, de quais agrandis, de carénage (*récupération des déchets polluants*) ;
  - exemple de Hiva Oa : structure de carénage existante mais non conforme ;
  - projets envisagés : marina pour 30 voiliers, zones pour pêcheurs et paquebots.
  
- **Formation et information :**
  - besoin de formation des polices municipales, notamment en anglais ;
  - harmonisation des informations à destination des voiliers (*via prestataire, panneaux, documents multilingues, etc.*) ;
  - importance d'un système répressif juste mais efficace.
  
- **Capacité de dépense des plaisanciers :**
  - un voilier peut consommer jusqu'à 400 000 F CFP /mois ;
  - volonté des voiliers de payer si les services existent et que la taxe est justifiée.

La réunion s'est achevée à 9 h 34.

## II. Visite des zones de mouillage de l'île de Nuku Hiva, le mardi 1<sup>er</sup> avril 2025

Membres de la délégation de l'assemblée de la Polynésie française :

- M<sup>me</sup> Frangélica BOURGEOIS-TARAHU, rapporteure de la mission d'information ;
- M. Edwin SHIRO-ABE PEU, rapporteur de la mission d'information.

Représentant de la commune de Nuku Hiva :

- M. Benoit KAUTAI, maire.

L'après-midi, les rapporteurs de la mission d'information ont visité quelques zones de mouillage de l'île de Nuku Hiva, visite guidée par M. Benoit KAUTAI, maire de la commune.

La visite a démarré à 14 h 00.

**a. Visite de la baie dite des contrôleurs**

- une dizaine de corps morts envisagés ;
- site peu sollicité par les voiliers.

**b. Visite de la vallée de Hatiheu**

- un débarcadère ;
- projet de construction d'un quai (*études achevées*).

**c. Visite de la vallée de Haaume**

- pas de projet de zone de mouillage car le site est dangereux.

**d. Visite de la vallée d'Aakapa**

- un débarcadère ;
- classée en zone rouge dans le plan général d'aménagement de la commune.

La visite s'est achevée à 17 h 00.

**III. Visite du petit quai des pêcheurs de Taiohae, le mercredi 2 avril 2025**

*Membres de la délégation de l'assemblée de la Polynésie française :*

- M<sup>me</sup> Frangélica BOURGEOIS-TARAHU, rapporteure de la mission d'information ;
- M. Edwin SHIRO-ABE PEU, rapporteur de la mission d'information.

*Représentant de la commune de Nuku Hiva :*

- M. Benoit KAUTAI, maire.

La visite a démarré à 7 h 00.

Points abordés :

- projet de marina en cours, pour un coût estimé à un milliard de F CFP (*coût élevé de la digue*) ;
- demande du maire auprès de la douane d'effectuer des contrôles réguliers des voiliers, afin d'assurer une présence dissuasive ;
- demande de la mairie auprès de l'État afin d'installer une antenne de la douane aux Marquises, compte tenu des trafics de stupéfiants.

La visite s'est achevée à 8 h 00.



ASSEMBLÉE DE LA  
POLYNÉSIE FRANÇAISE

-----  
*Mission d'information  
portant sur le mouillage des navires  
de plaisance dans les eaux intérieures  
de la Polynésie française*  
-----

**SYNTHESE DES DÉPLACEMENTS  
sur l'île de Moorea  
le vendredi 25 avril 2025**

Par MM. Bruno FLORES, Mike COWAN, Cliff LOUSSAN et Edwin SHIRO-ABE PEU rapporteurs de la mission d'information portant sur le mouillage des navires de plaisance dans les eaux intérieures de la Polynésie française.

*Membres de la délégation de l'assemblée de la Polynésie française :*

- M. Bruno FLORES, rapporteur de la mission d'information ;
- M. Mike COWAN, rapporteur de la mission d'information ;
- M. Cliff LOUSSAN, rapporteur de la mission d'information ;
- M. Edwin SHIRO-ABE PEU, rapporteur de la mission d'information ;
- M<sup>me</sup> Teremuura KOHUMOETINI-RURUA, membre de la mission d'information.

*Représentants du Port autonome de Papeete :*

- M. Matahi TAURU, chef de site ;
- M. Auma TEMARII, capitaine de bateau.

Les membres de la mission d'information ont visité la circonscription maritime du Port autonome de Papeete sur l'île de Moorea, visite guidée par M. Matahi TAURU, chef de site.

La visite a démarré à 8 h 50.

Dans les eaux intérieures de l'île de Moorea, la circonscription maritime du Port autonome de Papeete comprend : la marina de Vaiare et les baies de Cook et d'Opunohu<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Arrêté n° 929 CM du 18 juillet 2012 modifié relatif à la circonscription géographique dite « circonscription portuaire » du port autonome de Papeete

## **I. La marina de Vaiare**

### **1. Sur le fonctionnement général de la marina :**

La marina de Vaiare dispose de 90 emplacements à flot et d'environ 50 places sur terre-plein. Les statuts des navires sont variés : certains sont immatriculés à Papeete (*dits "papeetisés"*), d'autres sont admis temporairement, en théorie. Les résidents à bord sont principalement des ressortissants européens, australiens ou néo-zélandais. La douane, bien qu'informée des mouvements via le Port autonome de Papeete, ne réalise pas de contrôle physique systématique. En cas de défaut de permis de sortie, les navires sont exposés à des sanctions, notamment des amendes, voire à un refus d'entrée dans d'autres ports étrangers. La marina accueille également cinq pêcheurs professionnels titulaires d'une licence.

Les tarifs d'amarrage, déterminés par le conseil d'administration du Port autonome de Papeete, s'élèvent à 1 900 F CFP par nuit (*soit environ 35 000 F CFP par mois*) pour un navire habité, incluant également les charges (*eau, électricité et déchets*). Les prix varient selon la taille du bateau. En période de saturation, une procédure prévoit une inscription sur liste d'attente. Toutefois, celle-ci n'existe plus depuis deux ans. Tant que les redevances sont acquittées, aucune limite de durée de stationnement est appliquée. En cas d'impayés, la comptabilité du Port autonome de Papeete entame une procédure de recouvrement, bien que certaines situations demeurent sans solution en raison de l'insolvabilité des usagers.

Des interrogations subsistent quant à l'impact environnemental du projet initial de la marina. Si une étude a bien été menée avant la construction, le projet a été réduit en raison de préoccupations écologiques. Depuis, aucun suivi environnemental régulier n'a été mis en place. Par ailleurs, la marina ne dispose d'aucune installation dédiée au nettoyage des coques, obligeant les usagers à se rendre à Papeete ou à Raiatea pour effectuer ces opérations.

Sur le plan économique, la marina génère environ 35 millions de F CFP de recettes annuelles. Des travaux de rénovation sont envisagés, notamment pour rénover les installations sanitaires et améliorer le système d'assainissement, afin de répondre à l'augmentation du nombre de résidents.

Par ailleurs, deux corps morts supplémentaires ont été installés à proximité immédiate de la passe, constituant une zone de repli en cas de force majeure. Toutefois, ces équipements n'ont pas fait l'objet de contrôles d'entretien depuis 2020.

Enfin, des mouillages anarchiques sont régulièrement observés, notamment devant la mairie de Teavaro.

### **2. Sur les infrastructures de gestion des eaux usées :**

S'agissant des infrastructures d'assainissement, la marina ne dispose pas encore d'un système complet de traitement des eaux usées. Néanmoins, des installations sanitaires sont mises à disposition des usagers. L'alimentation en eau potable et en électricité est assurée via des bornes partagées entre deux bateaux. Les services sont facturés sur la base d'un forfait mensuel, contrairement à Papeete où la facturation s'effectue selon la consommation. Le forfait mensuel s'élève environ à 2 500 F CFP hors taxes pour chaque service. La gestion des déchets est également assurée via un forfait. La commune assure la collecte et le transfert vers la déchèterie de Moorea. Bien que le Port autonome de Papeete assure encore la gestion, une évolution vers une délégation de service public est prévue.

### **3. Sur les épaves :**

Concernant les navires abandonnés, une opération de retrait, autorisée par le tribunal, a permis d'extraire 14 épaves en décembre 2024. Il en reste toutefois trois, dont deux ne peuvent pas être déplacées en raison de l'absence d'autorisation du propriétaire. Ces opérations sont prises en charge par le Port autonome de Papeete, qui peut ensuite engager des procédures de remboursement. La plupart des bateaux occupés dans la marina sont utilisés comme résidences permanentes par leurs propriétaires ou par des habitants de l'île. Il est également suspecté des activités d'hébergement touristique de type Airbnb.

### **4. Sur les sanctions :**

Enfin, l'absence d'agents assermentés sur l'île empêche toute action concrète en matière de sanction ou d'amende. Il est souhaité, localement, qu'une habilitation soit délivrée afin de permettre aux agents présents d'intervenir juridiquement en cas d'infraction.

Globalement, les relations avec les plaisanciers étrangers sont jugées satisfaisantes.

## **II. Les baies de Cook et d'Opunohu :**

Les baies de Cook et d'Opunohu, lieux emblématiques de l'île de Moorea, sont régulièrement fréquentées par des navires de plaisance, des yachts et des paquebots. Si des zones de mouillage ont été prévues pour les paquebots, aucune installation de mouillage adaptée (*coffre d'amarrage*) aux dimensions de ces navires n'a été mise en place, dès lors, ces derniers jettent l'ancre. Néanmoins, il est constaté des mouillages anarchiques de plus en plus fréquents, notamment devant la baie d'Opunohu, prisée des plaisanciers pour son calme et sa beauté naturelle.

Une réflexion a été soulevée sur l'opportunité d'étendre la circonscription maritime du Port autonome de Papeete afin de mieux encadrer ces pratiques. Par ailleurs, les autorités locales souhaitent inciter les habitants à signaler les mouillages non autorisés à travers un numéro vert dédié, dans une logique de participation citoyenne à la préservation du lagon.

Dans ces baies, des navires sédentarisés sont également observés, dont certains présentent des coques visiblement non entretenues. On en recense entre cinq et six à Opunohu. Le site accueille par ailleurs une marina privée dont les loyers, plus élevés (*entre 80 000 et 120 000 F CFP environ par mois*), suscitent des questionnements relatifs à la qualité des services proposés (*sanitaires, traitement des eaux usées, gestion des déchets*) et de ses aménagements (*enrochements et pontons*).

Deux épaves sont à signaler, dont l'une a été acquise par un résident polynésien. Concernant les yachts de passage, certains disposent d'un système technique leur permettant d'éviter l'ancrage forain.

Enfin, la répartition des activités nautiques entre les différentes zones demeure un enjeu de gouvernance locale, notamment à Papetoai, où un espace est dédié au mouillage des sociétés de plongée.

La visite s'est achevée à 11 h 50.



ASSEMBLÉE DE LA  
POLYNÉSIE FRANÇAISE

-----  
*Mission d'information  
portant sur le mouillage des navires  
de plaisance dans les eaux intérieures  
de la Polynésie française*  
-----

**SYNTHESE DES DÉPLACEMENTS**  
**sur l'île de Manihi**  
**du dimanche 27 avril au mardi 29 avril 2025**

Par M. Edwin SHIRO-ABE PEU, rapporteur de la mission d'information portant sur le mouillage des navires de plaisance dans les eaux intérieures de la Polynésie française.

*Le lundi 28 avril 2025*

**I. Réunion avec le conseil municipal de la commune de Manihi**

*Membres de la délégation de l'assemblée de la Polynésie française :*

- M. Edwin SHIRO-ABE PEU, rapporteur de la mission d'information ;
- M. Félix TETUA, membre de la mission d'information.

*Représentants de la commune de Manihi :*

- M. le maire et son conseil municipal

La réunion a démarré à 8 h 02.

Les membres de la mission d'information ont rencontré quelques membres du conseil municipal de la commune de Manihi.

Face à la croissance des activités de plaisance et à l'augmentation du nombre de voiliers fréquentant les lagons de la commune, les autorités locales soulignent l'impérieuse nécessité de mettre en place des zones de mouillage réglementées, assorties de dispositifs de corps morts solides et écologiquement adaptés. Ce dispositif permettrait de canaliser les mouillages dans des espaces dédiés et surveillés, tout en réduisant les ancrages sauvages qui endommagent les fonds marins et échappent à toute forme de contrôle. M. le maire insiste notamment sur l'intérêt d'implanter des corps morts devant la nouvelle marina, quelques-uns en façade immédiate de la mairie, et d'autres au fond du lagon, en veillant à respecter une logique de proximité avec les centres d'activités du village, afin de ne pas décourager les plaisanciers soucieux de bénéficier des services de la commune.

Dans une optique de gouvernance renforcée, la déclaration obligatoire des plaisanciers auprès de la mairie constitue un levier essentiel. Or, en pratique, cette procédure est aujourd'hui peu respectée, en dépit de l'effort d'organisation engagé par la commune et relayé par la Direction polynésienne des affaires maritimes. Les autorités souhaitent par conséquent rendre cette déclaration obligatoire, notamment pour disposer d'une base de données claire (*nationalité, durée de séjour, type de bateau, etc.*) et pouvoir appliquer une redevance proportionnée. À ce titre, la commune envisage de fixer une durée maximale de mouillage de 72 heures, au-delà de laquelle une tarification progressive serait appliquée. Cette mesure serait également étendue à la gestion des eaux usées, avec un dispositif d'incitation au paiement et de sanction des rejets illégaux.

L'aménagement de la future marina, projet structurant pour la commune, s'inscrit dans cette dynamique. Il inclura des services essentiels pour les usagers (*laverie, eau potable, sanitaires, station de mazout, infrastructures de collecte des déchets et traitement des eaux usées*), et vise à répondre à un double impératif : préserver l'environnement lagonaire tout en valorisant une offre d'accueil qualitative et encadrée.

Par ailleurs, plusieurs problématiques sont soulevées : la persistance des mouillages non autorisés dans des zones sensibles, l'utilisation de produits toxiques pour le nettoyage des coques, les rejets d'eaux grises et noires dans les lagons, ou encore les cas de navires abandonnés. Des dispositifs de contrôle (*comme l'obligation d'installer des balises de géolocalisation*) sont à l'étude, notamment pour mieux identifier les situations à risque, prévenir les échouements et limiter les usages frauduleux, notamment en lien avec les inquiétudes locales relatives aux trafics illicites. Ces constats font également écho à une demande récurrente de la population, qui exprime parfois son désaccord lorsque les plaisanciers sont autorisés à s'amarrer dans les zones fréquentées par les résidents, notamment lors de mauvaises conditions météorologiques.

Enfin, la commune souligne la nécessité de porter ces enjeux à un niveau législatif supérieur, en interpellant les députés de la Polynésie française afin que les orientations discutées localement trouvent un écho auprès de l'État. La mise en place d'un encadrement juridique adapté, accompagné d'un renforcement des moyens humains pour la surveillance, le contrôle et la gestion technique des infrastructures, apparaît ainsi comme une condition pour assurer une transition vers une gestion durable, équitable et résiliente des mouillages et des activités nautiques.

La réunion s'est achevée à 9 h 05.

## **II. Réunion avec les acteurs économiques de l'île**

### Membres de la délégation de l'assemblée de la Polynésie française :

- M. Edwin SHIRO-ABE PEU, rapporteur de la mission d'information ;
- M. Félix TETUA, membre de la mission d'information.

### Représentants de la commune de Manihi :

- M. le maire et son conseil municipal.

### Acteurs économiques :

- M. MATAOA Gilles, gérant d'une ferme perlière ;
- M<sup>me</sup> DOMBY Fabienne, représentante du comité de gestion de la perliculture ;
- M. TUAIRA André, pêcheur ;
- M. CHICOU Jean, propriétaire hôtelier ;
- M. FAURA Frédéric, représentant du comité du tourisme ;

- M<sup>me</sup> FAURA Nicole, propriétaire hôtelier ;
- TUAUNU Teavahiti, représentant des pêcheurs (Fish Kit) ;
- M. FAURA Wilfred Tapu, gérant d'une ferme perlière.

La réunion a démarré à 9 h 08 et s'est poursuivie en présence de quelques acteurs économiques de l'île.

La cohabitation avec les activités perlières soulève également de vives inquiétudes. Des cas de destruction de lignes perlières par des voiliers naviguant en dehors des chenaux de navigation ont été signalés. Les perliculteurs demandent à être étroitement associés, ainsi que la population, aux décisions d'aménagement et de détermination des zones de mouillage, notamment concernant les modalités d'évacuation des eaux usées à terre ou en mer. De leur côté, les autorités municipales reconnaissent l'intérêt de ces propositions, tout en soulignant la nécessité d'une consultation de la population et d'un accompagnement adéquat des plaisanciers pour éviter qu'ils ne franchissent les limites fixées.

De plus, la gestion des eaux usées est abordée. Il est proposé d'envisager l'installation de systèmes de pompage au sein de la commune ou de faire appel à des prestataires privés, bien que la rentabilité de cette dernière option reste incertaine dans un contexte de faible fréquentation mensuelle. La problématique environnementale est au cœur des préoccupations, notamment en ce qui concerne l'état des coques des voiliers et les produits chimiques utilisés pour leur nettoyage, dont les effets délétères sur les écosystèmes marins sont avérés.

Le positionnement stratégique des zones de mouillage, à proximité de la mairie, de la marina, de l'aéroport et des pensions de famille, vise à permettre aux plaisanciers un accès direct aux services et infrastructures à terre (*déclaration à la mairie, déchets, approvisionnement, etc.*) tout en optimisant les retombées économiques pour les prestataires locaux. Cette logique est renforcée par la volonté exprimée de valoriser l'offre touristique par une meilleure signalisation, la mise en valeur des sites privilégiés, et l'organisation d'activités culturelles ou artisanales (*groupes de danse, restaurants, excursions, etc.*). Le comité du tourisme travaille déjà en coordination avec le GIE Tahiti Tourisme et le service du tourisme, qui ont contribué au financement de certaines initiatives. Des conventions intercommunales, notamment avec Rangiroa et Fakarava, sont également envisagées pour attirer les plaisanciers vers Manihi et favoriser leur intégration dans les circuits économiques locaux.

Toutefois, plusieurs défis subsistent. La présence prolongée de voiliers au fond des lagons est source de suspicion quant à de possibles trafics illicites. Les policiers municipaux relèvent des mouvements récurrents de navires sans qu'ils soient en mesure d'agir, faute de base légale suffisante. Un encadrement juridique renforcé est jugé indispensable pour permettre à la police municipale de jouer un rôle actif, notamment en matière d'orientation vers les zones de mouillage dédiées et de contrôle des mouillages. La question du coût d'installation des corps-morts selon les caractéristiques techniques (*poinds du navire, orientations des vents, etc.*) a aussi été soulevée, de même que l'enjeu de la pollution visuelle générée par les voiliers.

Dans cette perspective, la valorisation de l'image de Manihi constitue un levier essentiel. L'idée avancée consiste à accueillir à nouveau des paquebots durant une période dédiée, et d'inviter les agences de voyages de Tahiti pour constater les potentialités de l'île. L'objectif est de construire un récit touristique fort autour de la perle noire, tout en structurant une offre adaptée incluant pensions de famille, excursions, visites de fermes perlières et circuits de découverte. La coordination logistique reste néanmoins perfectible, notamment en matière de remorquage des navires et de communication avec les compagnies de croisière, qui restent contraintes par des impératifs de calendrier de voyage, de capacité d'accueil et d'assurance.

Enfin, l'implication de l'ensemble des acteurs (*plaisanciers, perliculteurs, commerçants, hôteliers, excursionnistes, services du Pays, etc.*) est considérée comme une condition de la réussite du projet de structuration du mouillage.

Une réflexion globale et concertée doit ainsi guider les prochaines étapes du développement touristique nautique de Manihi, dans le respect de l'environnement, des activités économiques existantes, et des attentes de la population locale.

La réunion s'est achevée à 10 h 33.

### **III. Réunion avec le conseil municipal de la commune de Ahe**

*Membres de la délégation de l'assemblée de la Polynésie française :*

- M. Edwin SHIRO-ABE PEU, rapporteur de la mission d'information ;
- M. Félix TETUA, membre de la mission d'information.

*Représentants de la commune de Manihi :*

- M. John DROLLET, maire.

*Représentants de la commune déléguée de Ahe :*

- M. le maire et son conseil municipal ;
- les habitants de l'île.

La réunion a démarré à 13 h 12.

Dans le cadre des réflexions menées sur la régulation du mouillage en Polynésie française, plusieurs enjeux ont été soulevés.

La population a manifesté son inquiétude face à l'absence de transparence concernant les activités nautiques dans le lagon. Il est reproché aux navires de ne pas se signaler auprès des mairies, générant un climat de suspicion, notamment autour de la question du trafic de stupéfiants. Si l'accueil des plaisanciers n'est pas rejeté, il est néanmoins conditionné au respect des règles en vigueur et à la préservation de l'environnement marin. Plusieurs habitants estiment indispensable que les plaisanciers soient mieux encadrés, qu'ils soient identifiables et que leur séjour soit déclaré. L'un des obstacles majeurs soulevé à cette visibilité réside dans l'inactivation volontaire de l'AIS par les plaisanciers. Cette pratique entrave le suivi des mouvements maritimes et limite la capacité des autorités à prévenir d'éventuelles dérives. Par ailleurs, la question des navires abandonnés dans les lagons, pour lesquels il est souvent difficile d'identifier les propriétaires, reste un problème persistant.

Plusieurs interrogations ont été soulevées par le maire délégué et les habitants de l'île notamment sur celles de savoir quelle autorité dispose de la compétence pour déterminer les zones de mouillage, installer les ancrages et assumer le coût. Ces questions reflètent encore l'image d'une gouvernance encore floue et fragmentée.

Des initiatives ont toutefois été mises en œuvre : un agent assermenté de la police municipale enregistre les déclarations des plaisanciers, recueille des informations sur le nombre de personnes à bord, la présence d'animaux ou encore la durée du séjour, après autorisation des autorités nationales (JRCC)<sup>1</sup>. Toutefois, l'absence de personnel dédié à la surveillance des entrées et sorties, ainsi que le manque d'information systématique de la mairie, fragilisent l'encadrement de la plaisance.

---

<sup>1</sup> Joint Rescue Coordination Centre

Enfin, la population a insisté sur l'importance d'être associée à la définition des futures zones de mouillage et à l'organisation des couloirs de navigation, afin de garantir une cohabitation harmonieuse entre les usagers du lagon et de préserver les ressources locales. Cette demande de concertation renvoie à un besoin fondamental de légitimation des choix réglementaires à travers un dialogue, garant de l'acceptabilité sociale des mesures à venir.

La réunion s'est achevée à 14 h 16.

*Le mardi 29 avril 2025*

### **Visite des projets de zones de mouillage dans les eaux intérieures de la commune de Manihi**

*Membres de la délégation de l'assemblée de la Polynésie française :*

- M. Edwin SHIRO-ABE PEU, rapporteur de la mission d'information ;
- M. Félix TETUA, membre de la mission d'information.

*Représentants de la commune de Manihi :*

- M. John DROLLET, maire.

*Représentant de la pension Manihi Pearl Village :*

- M. Anapa DROLLET, capitaine de bateau.

Les membres de la mission d'information ont visité les trois zones de mouillage envisagées par la commune de Manihi.

La visite a démarré à 8 h 12.

<b>Tableau récapitulatif des projets de zones de mouillage envisagés</b>		
<b>Localisation de la zone de mouillage</b>		<b>Nombre d'ancrages prévus</b>
<b>1</b>	Secteur 3 Tatetae	4 ancrages
<b>2</b>	Secteur 2 devant le GOD	2 ancrages
<b>3</b>	Hôtel Pearl Beach Ressort	4 ancrages

La visite s'est achevée à 8 h 30.



ASSEMBLÉE DE LA  
POLYNÉSIE FRANÇAISE

-----  
*Mission d'information  
portant sur le mouillage des navires  
de plaisance dans les eaux intérieures  
de la Polynésie française*  
-----

**SYNTHESE DES DÉPLACEMENTS**  
**sur l'île de Apataki**  
**du mercredi 30 avril au vendredi 2 mai 2025**

Par M. Edwin SHIRO-ABE PEU, rapporteur de la mission d'information portant sur le mouillage des navires de plaisance dans les eaux intérieures de la Polynésie française.

**I – Déplacement à Apataki du 30 avril au 2 mai 2025**

Membres de la délégation: MM. Edwin SHIRO-ABE PEU, rapporteur et Félix, Hoa TETUA, membre, de la mission d'information.

- **Synthèse de la journée du 30 avril:**
- **Réunion publique le conseil municipal et les acteurs économiques de la commune de Apataki**

*Représentants de la commune :*

- M. Samuel FAAURA, maire délégué de la commune de Apataki
- M. Hugo TATOHURURU, 5ème adjoint au maire de la commune de Arutua

*Acteurs économiques présents :*

- M<sup>me</sup> Catherine PERRY, retraitée
- M<sup>me</sup> Moena HOEFNAGELS, gérante de Pakaka beach lodge
- M<sup>me</sup> Mina ATUAHIVA, femme au foyer
- M<sup>me</sup> Noemie ANGIA, retraitée
- M<sup>me</sup> Vahine MARE, agent technique de la commune
- M. Nicolas FLORES, pêcheur
- M. Tahiri TETOHU, pêcheur
- M. Benjamlin TETOHU, pêcheur
- M. Tau MARANUI, pêcheur
- M<sup>me</sup> Simone MARANUI, patenté
- M. Jean-Luc TUIRA, pêcheur

Le mercredi 30 avril, une réunion publique s'est tenue à la mairie d'Apataki (*début : 18h10 et fin : 20h17*) en présence du maire délégué, de la population et des acteurs économiques de l'atoll, autour de la régulation du mouillage des navires de plaisance et des projets de développement de l'atoll. La séance a débuté par un mot de bienvenue de *tavana* suivi d'une prière, puis la présentation de la délégation conduite par M. Félix, Hoa TETUA.

Différents points ont été abordés durant cette réunion.

### **1. Projet d'extension de l'aérodrome**

Un point central de la réunion a porté sur l'extension de la piste actuelle de l'aéroport d'Apataki, afin de permettre une desserte hebdomadaire régulière par avion ATR 42 ou ATR72. La population a souligné la nécessité vitale de cette infrastructure, notamment pour faciliter les évacuations sanitaires (EVASAN), encourager l'activité touristique et renforcer le désenclavement. Une pétition est en cours pour appuyer la demande auprès des autorités compétentes. La comparaison avec d'autres atolls moins peuplés mais mieux desservis (*exemple : Takume avec 85 habitants*) a renforcé la légitimité de cette revendication.

### **2. Réglementation du mouillage et gestion des voiliers**

Un large échange a concerné l'absence actuelle de réglementation du mouillage sur l'atoll. La nécessité de définir des zones de mouillage, une durée de séjour limitée (*proposition : 3 jours*), et une taxe de séjour de 200 F CFP par personne et par nuitée (*voire plus selon la durée*) a été largement soutenue. Des problèmes récurrents ont été évoqués : rejets illégaux d'eaux usées dans le lagon, nuisances causées par certains plaisanciers (*notamment le non-respect des usages locaux et des règles de bienséance*), saturation de la marina, et risques de trafic illicite, Apataki étant sur la route maritime entre le Panama et l'Australie, selon les informations communiquées par la population, un voilier a été saisi pour avoir transporté une quantité importante de cocaïne (*environ 800 kg*).

### **3. Gestion environnementale et économique**

Plusieurs habitants ont exprimé leurs inquiétudes quant à la pollution générée par les voiliers (*antifouling, déchets, etc.*). La population souhaite qu'une solution soit trouvée pour que les déchets (*batteries, filets, déchets verts, etc.*) soient exportés vers Tahiti. La mise en place de services de pompage des eaux usées, à la charge des plaisanciers, a également été proposée. En matière économique, les discussions ont abordé les tarifs des concessions maritimes, jugés élevés, la question des redevances spécifiques pour les activités perlières et l'accès aux carburants détaxés pour les artisans-pêcheurs.

### **4. Sécurité maritime et coexistence des activités**

Les habitants ont demandé que la zone de surf soit réglementée, mais aussi le balisage des zones à risque, notamment près des zones de carénage ou près des passes où des requins tigrés sont fréquemment observés. Il a été recommandé de ne pas nourrir les requins pour éviter d'altérer leur comportement naturel, tout en encadrant l'activité de plongée des plaisanciers. Une coordination étroite est souhaitée entre les autorités, les pêcheurs et les acteurs touristiques pour permettre une cohabitation harmonieuse.

### **5. Suivi et contrôles**

L'importance du contrôle du nombre de voiliers, du suivi GPS des embarcations, et de la collaboration entre la commune et la DPAM a été rappelée. La population demande une mise en œuvre rapide de la réglementation. Enfin, la réunion a permis de mettre en lumière les attentes fortes de la population en matière de développement structurant (*extension de l'aéroport*), de protection de l'environnement lagunaire, et de régulation des activités nautiques. Les échanges se sont déroulés dans un climat participatif. Les représentants se sont engagés à relayer les revendications locales et à œuvrer pour l'adoption rapide d'un cadre réglementaire clair et adapté aux spécificités d'Apataki.

## Synthèse de la journée du 1er mai 2025

- **Visite du site technique « Apataki carénage ».**

**Heures : 8h30 – 11h00**

Une visite technique a été réalisée le **jeudi 1er mai 2025**, en présence des représentants de la commune, de la délégation territoriale et des gestionnaire du site de carénage.

### **1. Zone de carénage – État des lieux et perspectives**

La société exploitant l'aire de carénage d'Apataki a présenté ses installations et ses projets de développement. L'infrastructure accueille actuellement **entre 250 et 300 navires par an**, avec une capacité d'accueil de **50 navires simultanés** sur site, en autonomie complète (*eau, électricité, réseaux internet*). Une vingtaine de navires y sont présents de façon permanente pour des besoins de **réparation, d'entretien ou de stationnement**.

Deux navires ont été saisis par les douanes et la police internationale, tandis que deux autres, vétustes et non conformes, attendent une autorisation de destruction par la DPAM, bien que les propriétaires aient donné leur accord. La société a formulé plusieurs demandes, notamment :

- l'installation de 10 corps morts à proximité du site pour permettre l'ancrage sans impact environnemental ;
- la possibilité de durées de mouillage étendues au-delà de 3 jours, nécessaires pour les opérations techniques longues ;
- l'application d'un tarif spécifique au mouillage sur corps morts.

L'entreprise envisage une expansion dans d'autres îles des Tuamotu (*exemple : Rangiroa*), mais souligne le manque d'infrastructures pour la mise en cale sèche. Les équipements actuels (*remorques hydrauliques, berges*) ont été financés sur fonds propres, avec un coût moyen par commande compris entre 1 million et 1,5 million F CFP, hors dispositif de défiscalisation.

### **2. Problématiques logistiques et demandes d'aménagement**

Plusieurs enjeux structurels ont été relevés :

- la lenteur administrative dans le traitement des dossiers, illustrée par le traitement tardif en 2025, d'une demande de rampe déposée en 2022 ;
- des difficultés liées à la desserte aérienne, avec des vols rares ou annulés entre Apataki et Tahiti, compromettant la continuité de service (*exemple : retard de transmission de documents à la CPS*) ;
- une demande de la société pour intervenir dans l'enlèvement d'un voilier échoué sur le récif à Ahe, en attente de validation par la DRM.

L'entreprise souligne la capacité des plaisanciers à investir dans des services de qualité (*réparations, carburants, approvisionnements, etc.*) et l'importance de disposer d'un écosystème maritime sécurisé dans les îles éloignées.

### **3. Zones de mouillage – Projet communal**

**Heures : 11h30 (zones de mouillage), retour à la pension à 12h30.**

À 11h30, la délégation a visité les zones de mouillage envisagées par la commune, dans le cadre d'un aménagement réglementé. Le projet prévoit l'installation de 10 corps morts, répartis comme suit :

- **5 corps morts** situés **entre la balise et le rivage**, à proximité de la marina ;
- **5 autres** placés **après la balise, vers la passe**.

Il est proposé que ces installations soient positionnées hors des zones d'activités sensibles (*pêche artisanale, fermes perlières, sorties de passe*), afin de garantir à la fois la sécurité des plaisanciers et le respect des usages locaux.

Cette visite a permis de confirmer la nécessité d'un encadrement renforcé des activités nautiques, d'un soutien logistique aux opérateurs économiques locaux, et d'une coordination interinstitutionnelle plus efficace pour répondre aux enjeux de développement durable et d'attractivité d'Apataki.



ASSEMBLÉE DE LA  
POLYNÉSIE FRANÇAISE

-----  
*Mission d'information  
portant sur le mouillage des navires  
de plaisance dans les eaux intérieures  
de la Polynésie française*  
-----

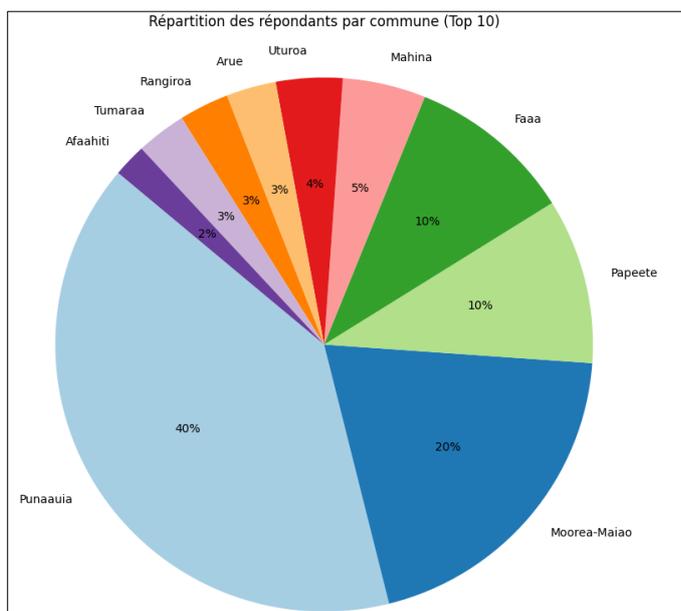
## Synthèse de la consultation citoyenne publiée le 14 mars 2025, de la mission d'information portant sur le mouillage des navires de plaisance dans les eaux intérieures de la Polynésie française

Du 14 mars 2025 au 14 avril 2025, une consultation citoyenne a été mise en ligne, sur le site de l'assemblée de la Polynésie française. Cette consultation a comptabilisé **710** réponses, soit un niveau de participation largement supérieur à ceux observés pour de précédentes missions d'information.

La consultation citoyenne présente 6 volets, conformément au cadre retenu pour cette mission d'information, soit sur le téléservice service, sur la réglementation relative au mouillage des navires de plaisance, sur les infrastructures et la logistique des navires, sur les activités menées par les professionnels du secteur, sur les rapports entre les différents usagers et sur les pistes d'amélioration.

### Sur la commune :

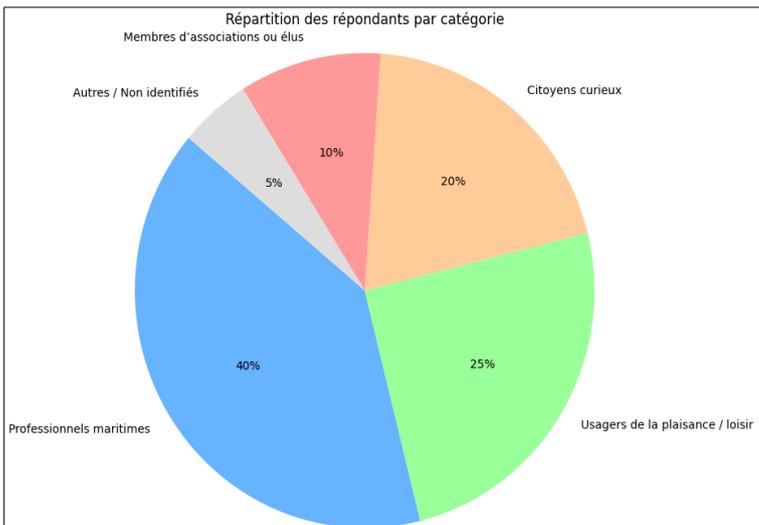
Les répondants proviennent majoritairement de la commune de Punaauia, suivie de Moorea-Maiao, Papeete, Faaa, et Mahina. Ces cinq communes concentrent la majorité des participants à la consultation.



## I- Sur le téléservice ESCALES :

### ➤ *Sur le téléservice ESCALES (connaissance, communication, etc.)*

Sur les 701 réponses apportées, 52,8% du public a répondu ne pas avoir entendu parler de ce téléservice contre 47,2%, et 96% du public n'a pas utilisé ce téléservice. Le téléservice est consulté dans des contextes très variés, allant de la simple curiosité à des usages professionnels avancés, mais il semble encore peu connu ou mal perçu par certains utilisateurs, qui demandent davantage de visibilité, de clarté et d'efficacité.



Les répondants à la consultation citoyenne sont majoritairement des professionnels du secteur maritime (agents maritimes, charters, croisiéristes), suivis par des usagers de la plaisance et quelques citoyens curieux. Quelques participants sont aussi impliqués dans la gouvernance locale ou le suivi des projets publics liés aux mouillages.

De nombreux répondants ont indiqué avoir consulté le téléservice par simple curiosité, sans usage régulier ni professionnel. Certains précisent qu'ils ont entendu parler du service sans l'avoir réellement utilisé. Aussi, une part significative des répondants mentionne un usage dans un cadre professionnel (agent maritimes, agent portuaire, charters nautiques, consultation de l'arrivée des navires ou par l'outil Oracle du Port autonome de Papeete).

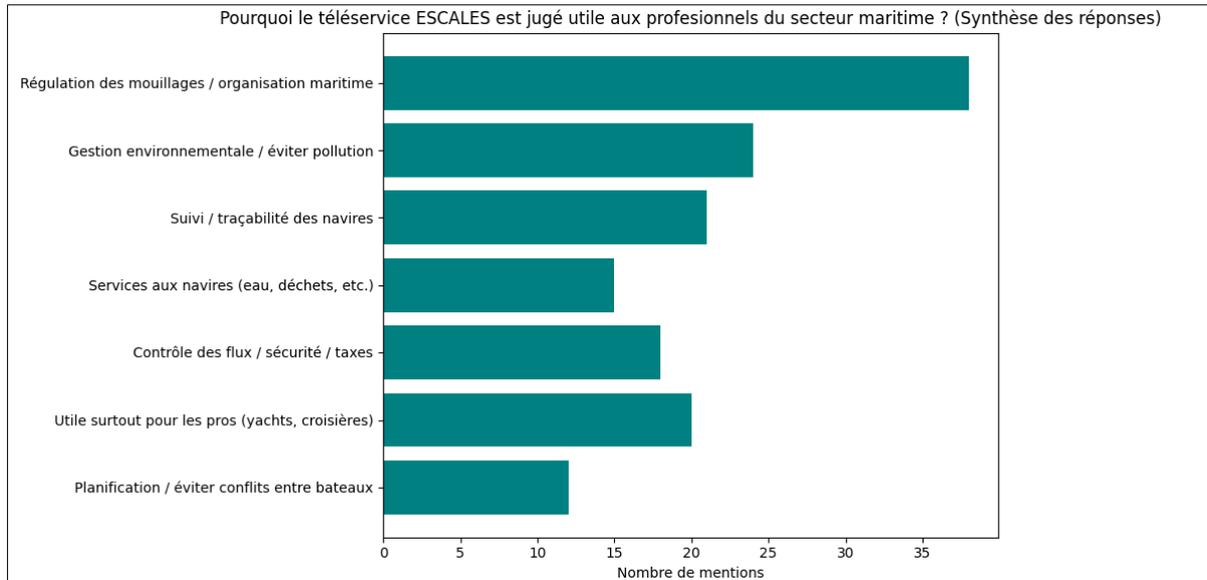
### ➤ *Sur l'utilité du téléservice ESCALES*

Certains usagers utilisent ou ont tenté d'utiliser le service dans un cadre de plaisance ou de croisière, notamment pour, réserver un amarrage ou un mouillage, consulter les zones disponibles (ex. : mouillage à Bora Bora) ou encore se renseigner lors d'un rallye nautique (ex : Rallye Oyster).

Enfin, une minorité évoque une implication lors de réunions avec les communes ou la DPAM autour des projets de mouillage et du projet ESCALE. D'autres internautes mentionnent avoir reçu des informations via des associations de plaisanciers ou médias. Cependant, certains internautes, attendent un dispositif plus efficace en comparaison au système international.

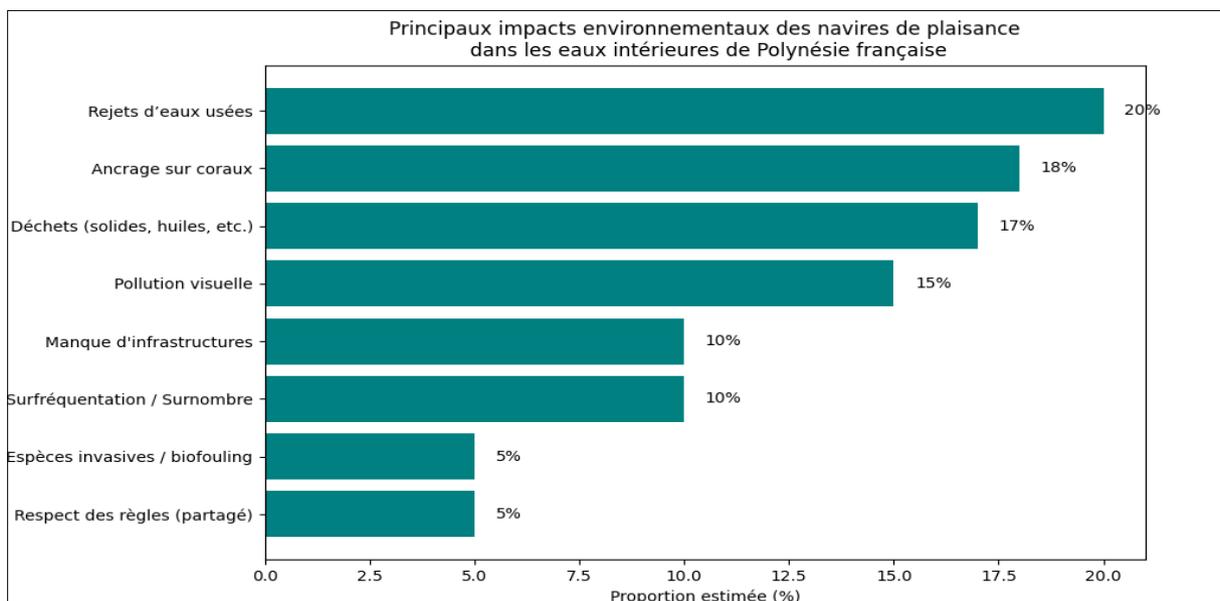
Sur la question de l'utilité de ce téléservice, plus de 55% des répondants jugent le téléservice ESCALES utile voire très utile, contre seulement 11,8% qui le jugent "Non utile". Ce téléservice est majoritairement perçu comme un outil de régulation du mouillage, permettant de mieux organiser le stationnement des navires, notamment dans les zones sensibles ou très fréquentées. Il est aussi vu comme un levier pour protéger l'environnement, collecter les

redevances et assurer un suivi des mouvements maritimes, en particulier pour les gros bateaux et les professionnels du nautisme. Enfin, certains y voient une opportunité d'améliorer les services associés (déchets, eau, sécurité) et éviter les conflits entre usagers.



➤ *Sur le téléservice ESCALES et l'impact environnemental des navires de plaisance*

Ce sont 64,5% des répondants pensent que les navires de plaisance ont un impact sur l'environnement dans les eaux intérieures du Pays, pour diverses raisons. Les navires de plaisance ont un impact environnemental en Polynésie française principalement en raison du rejet direct d'eaux usées dans le lagon, de l'ancrage sur les coraux vivants, et de la pollution due aux déchets (huiles, plastiques, etc.). Leur présence en grand nombre accentue la surfréquentation des zones sensibles, provoque une pollution visuelle, et génère un stress sur les écosystèmes. Le manque d'infrastructures adaptées, comme des zones de mouillage écologiques et des stations de pompage des eaux usées, aggrave la situation. Enfin, l'introduction d'espèces invasives via la coque des bateaux et une application inégale des réglementations participent à ces déséquilibres.



Ce sont 42% des répondants qui pensent que le téléservice ESCALES peut contribuer à réduire cet impact.

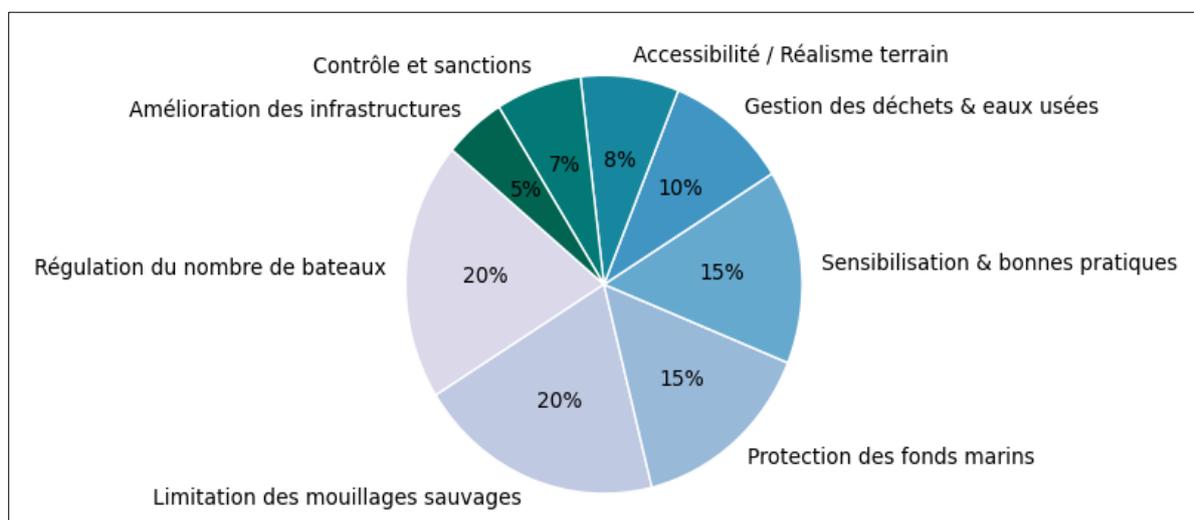
Le téléservice ESCALES peut aider à limiter l'impact environnemental des navires de plaisance en organisant les flux, réduisant les mouillages sauvages, et en encourageant des pratiques plus responsables. Il permet de réserver des zones adaptées (fonds sableux), de maîtriser la fréquentation des sites sensibles, et de renforcer le suivi administratif (identification des navires, durée de séjour, conformité aux normes environnementales). À condition d'être accompagné d'infrastructures appropriées (corps morts, stations de pompage, collecte de déchets) et de contrôles réels, ESCALES devient un outil utile pour protéger les lagons tout en structurant la plaisance. Cependant, il ne remplacera pas des politiques publiques concrètes, et son efficacité dépendra de son accessibilité, de la formation des usagers, et de son application équitable.

## II- Sur la réglementation relative au mouillage des navires de plaisance

Plus de 65% des répondants sont peu voire pas du tout satisfaits de la réglementation en place, car la réglementation actuelle du mouillage des navires de plaisance en Polynésie française est largement perçue comme mal appliquée, mal connue, et inadaptée à la réalité du terrain. Beaucoup dénoncent un manque d'infrastructures (bouées, poubelles, accès à terre), une absence de contrôle, et des disparités importantes entre les communes, ce qui entretient confusion et mécontentement.

Les plaisanciers réclament plus de clarté, d'équité, et une distinction entre résidents, visiteurs de passage et professionnels. En parallèle, des préoccupations environnementales et sociales émergent, face à l'impact de certains mouillages sauvages et à un sentiment croissant d'injustice locale (pollution, occupation du lagon sans contribution).

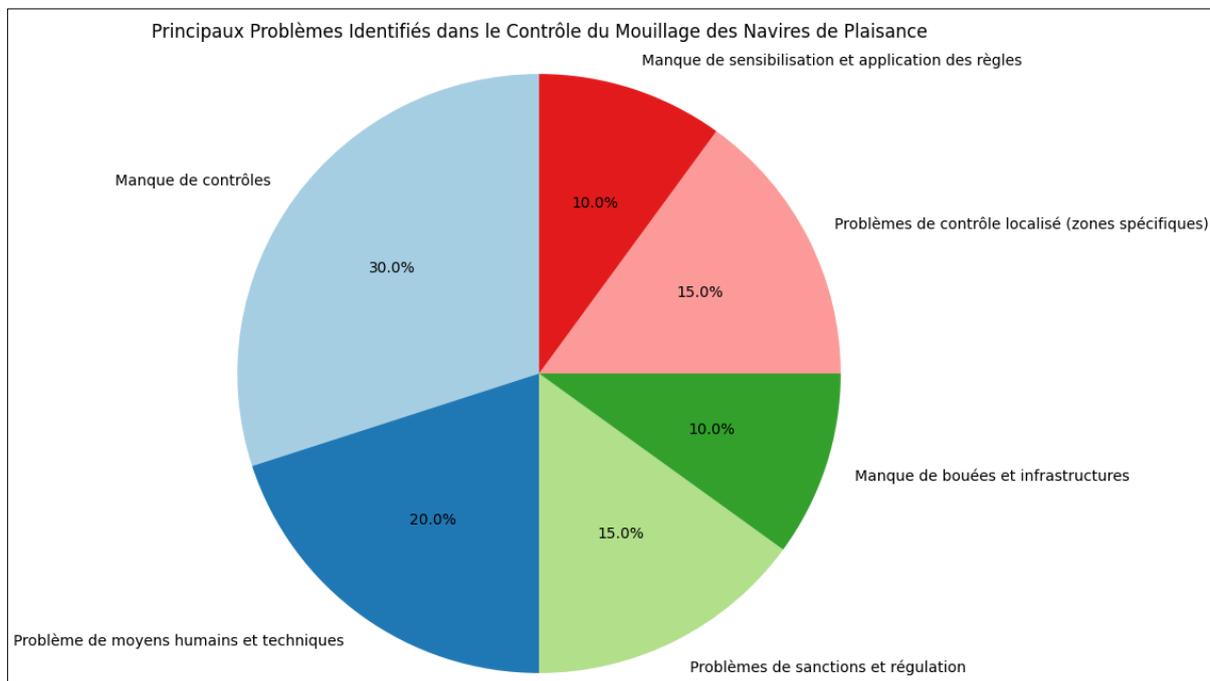
Si beaucoup reconnaissent la nécessité d'un encadrement pour protéger les lagons, ils demandent une réglementation plus cohérente, transparente et concertée, qui tienne compte des réalités maritimes et insulaires.



Thème principal	Pourcentage estimé
✘ Manque de contrôle et application effective	25%
🚫 Règlementation floue, incomplète ou mal communiquée	20%
🚧 Insuffisance d'infrastructures (bouées, accès, déchets...)	18%
🗺️ Inéquité ou incohérence territoriale	15%
🌊 Impact environnemental non maîtrisé / mouillages sauvages	10%
👥 Absence de concertation avec les usagers	7%
🕒 Autres (liberté de navigation, tourisme freiné, etc.)	5%

➤ *Sur le contrôle effectué dans le cadre du mouillage des navires de plaisance*

Il s'agit de 64% des répondants qui se disent peu ou pas du tout satisfaits du contrôle relatif au mouillage des navires de plaisance. Le contrôle du mouillage des navires de plaisance en Polynésie française est jugé largement insuffisant en raison de l'absence d'une réglementation claire, cohérente et bien appliquée, combinée à un manque criant de moyens humains, matériels et financiers. Les rares contrôles sont jugés aléatoires, inégaux selon les îles, parfois excessifs ou au contraire inexistantes, et réalisés par des acteurs non identifiés ou non compétents. Ce flou favorise les abus : mouillages sauvages, pollution, navires abandonnés. Enfin, l'insuffisance d'infrastructures adaptées (corps-morts, zones de mouillage) aggrave le problème, rendant la situation inefficace et frustrante à la fois pour les plaisanciers et les riverains.



➤ *Sur la plaisance et les plaisanciers de manière générale*

Les plaisanciers, généralement respectueux de l'environnement, apportent un soutien économique significatif à la Polynésie, notamment dans les secteurs du tourisme et des services maritimes. Cependant, certains comportements irrespectueux, comme le non-respect des règles locales et la gestion des déchets, créent des tensions. Un meilleur encadrement réglementaire des pratiques de navigation et de mouillage est nécessaire pour concilier les avantages économiques de cette population et la préservation de l'environnement local. Il est aussi essentiel de renforcer la communication et l'information sur les réglementations en vigueur.

➤ *Sur l'autorisation du mouillage des navires de plaisance dans certaines zones réglementées sur l'ensemble des îles de la Polynésie française*

À cette question ; ce sont plus de 72% des répondants qui se disent favorable voire très favorables à ce que chaque île de la Polynésie française dispose d'une réglementation encadrant le mouillage des navires de plaisance pour y autoriser le mouillage dans certaines zones.

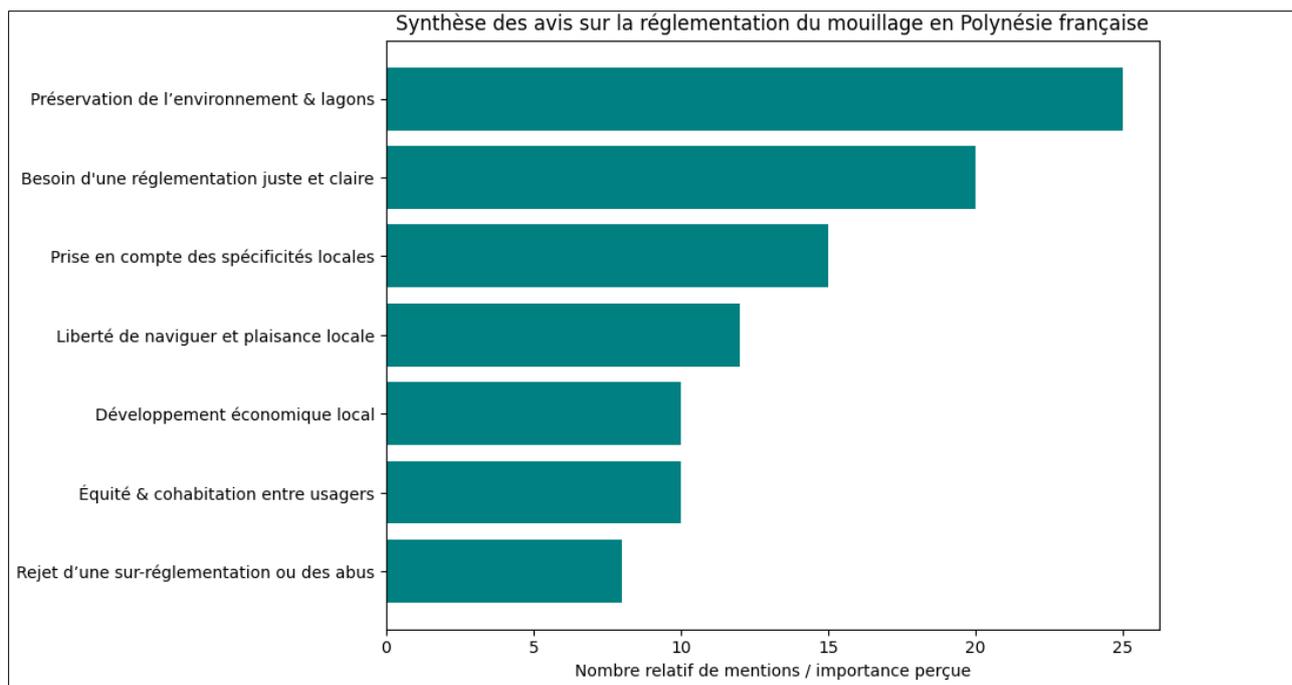
Une large majorité des répondants exprime un besoin urgent de réglementer le mouillage des navires de plaisance en Polynésie française. La protection de l'environnement marin, notamment les lagons, les récifs coralliens et la biodiversité, est au cœur des préoccupations. Les mouillages sauvages, les déchets laissés par certains plaisanciers et la saturation des zones sensibles sont perçus comme des menaces sérieuses pour les écosystèmes, mais aussi pour la souveraineté alimentaire, culturelle et économique du Fenua.

Les habitants souhaitent une réglementation juste, claire et uniforme, qui s'applique à tous les plaisanciers – locaux comme visiteurs – tout en étant adaptée aux réalités et spécificités de chaque île. Beaucoup insistent sur l'importance de confier cette gestion aux communes, qui connaissent leur territoire maritime et peuvent évaluer les capacités d'accueil ou les zones sensibles à préserver.

Il ressort également une forte volonté de préserver la liberté de navigation, en particulier pour les plaisanciers polynésiens, tout en évitant une *sur-réglementation* perçue comme injuste ou excluante. La réglementation devrait permettre une cohabitation harmonieuse entre les différents usagers de la mer, en évitant les conflits avec les riverains, en luttant contre les abus (mouillages anarchiques, navires abandonnés, pollution), et en encourageant le respect mutuel.

En parallèle, plusieurs répondants estiment que ce cadre réglementaire doit s'accompagner de solutions concrètes : installation de corps-morts, services d'accueil (déchets, eau, quai), zones de mouillage bien pensées et étalées pour éviter les concentrations. Il est également proposé de mettre en place une fiscalité équitable, avec des redevances justifiées par des services réels.

Enfin, une partie des réponses exprime une méfiance face à la gestion maritime du domaine public, à laquelle des décisions sont prises mais mal communiquées. La réussite d'une telle réglementation repose donc sur la concertation, la transparence, et le bon sens, avec des règles adaptées mais cohérentes sur l'ensemble du territoire.



➤ *Sur l'interdiction du mouillage des navires de plaisance dans certaines zones réglementées sur l'ensemble des îles de la Polynésie française*

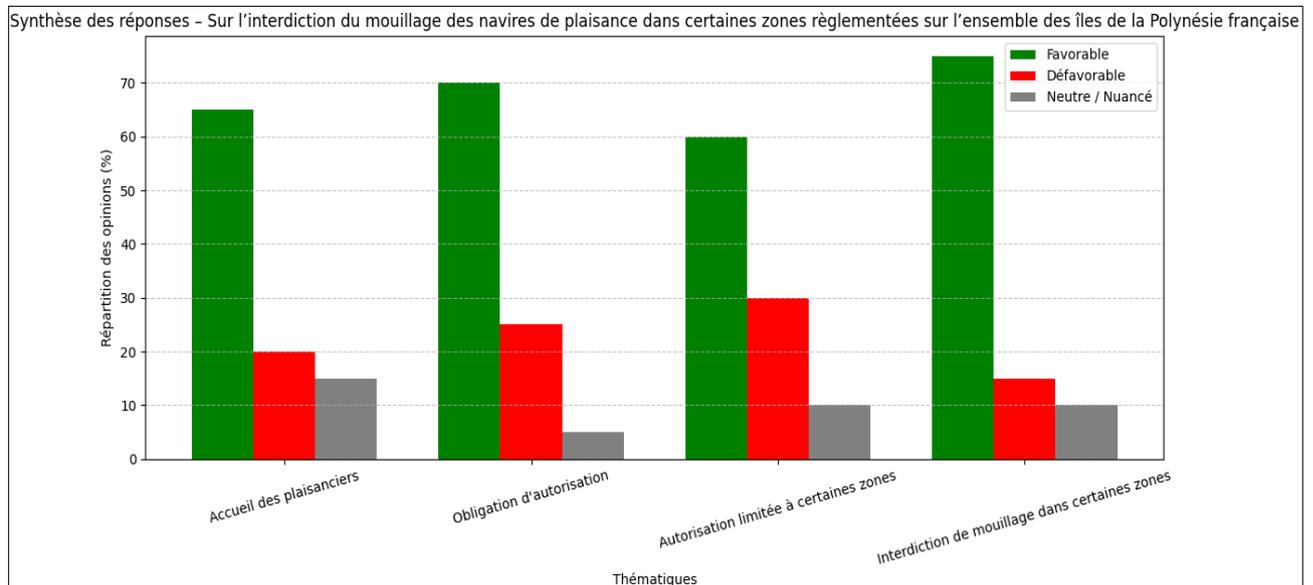
La majorité des répondants (71%) sont favorables et même très favorable à ce que chaque île de la Polynésie française dispose d'une réglementation encadrant le mouillage des navires de plaisance pour y interdire le mouillage dans certaines zones.

La grande majorité des participants se montrent favorables à l'accueil des plaisanciers dans les îles autres que Tahiti et Moorea, à condition que cela soit encadré. Ils insistent sur la nécessité de protéger l'environnement, de respecter les habitants et les usages locaux, et d'éviter un tourisme de masse mal maîtrisé. Les plaisanciers sont les bienvenus, mais leur présence doit être régulée pour préserver la qualité de vie, les écosystèmes et les activités locales. Un accueil structuré avec des infrastructures adaptées et une information claire est largement souhaité.

Concernant l'idée d'un accès au mouillage uniquement sur autorisation, beaucoup y sont favorables si cela permet un meilleur contrôle, une répartition équilibrée des mouillages, et la lutte contre les abus (navires abandonnés, pollutions, comportements irrespectueux). Toutefois, certains craignent une réglementation trop lourde ou pénalisante, notamment pour les locaux ou les plaisanciers respectueux. L'efficacité du système dépendra donc de sa clarté, de sa simplicité et de son application équitable.

La limitation du mouillage à des zones bien définies est également bien accueillie. Les répondants souhaitent que ces zones soient choisies en tenant compte des conditions de navigation (abris, profondeur, courants), et qu'elles soient suffisamment nombreuses pour ne pas restreindre excessivement la liberté de mouiller. Une régulation bien pensée permettrait de préserver les espaces sensibles, d'éviter la saturation et les conflits d'usage, tout en maintenant l'accès pour les plaisanciers.

Enfin, l'interdiction du mouillage dans certaines zones sensibles est largement soutenue, notamment pour des raisons environnementales (protection des coraux, *rahui*, aires marines protégées) ou de tranquillité des riverains. Les participants demandent que ces zones soient définies de manière transparente, cohérente et participative, en associant les communes et les populations locales. Ils insistent aussi sur l'importance d'un traitement équitable entre tous les types de bateaux, qu'ils soient petits voiliers ou grands yachts de luxe.



➤ *Sur la contribution de la plaisance à l'essor économique et culturel de la Polynésie française*

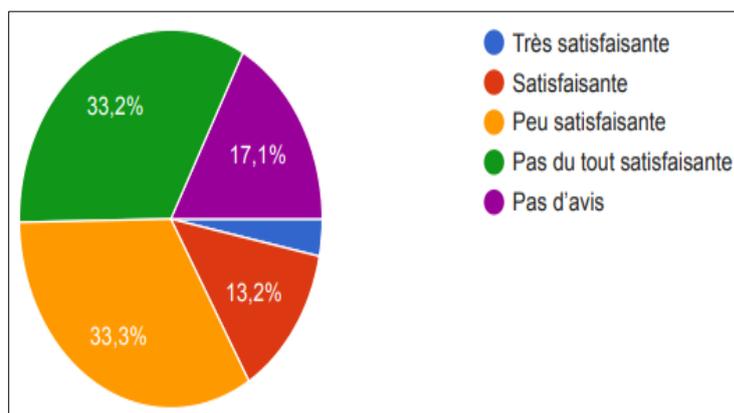
À cette question, la majorité des répondants estiment que la plaisance contribue beaucoup à l'essor économique et culturel de la Polynésie française.

En effet, selon les réponses obtenues, la plaisance en Polynésie française est perçue comme une activité en croissance, qui contribue significativement à l'économie locale, bien que de manière inégale selon les types de bateaux et les îles concernées. Elle génère des retombées économiques notables, estimées entre 1 et 5 milliards F CFP par an, principalement dans les secteurs de la réparation navale, de l'approvisionnement, de la restauration, des services touristiques et du commerce local. Elle permet aussi de dynamiser les économies des îles éloignées, moins accessibles par avion, en attirant un tourisme plus indépendant et dispersé. Sur le plan culturel, son impact est jugé plus limité, bien qu'elle favorise certains échanges humains plus profonds avec la population et contribue à l'image maritime de la Polynésie. Toutefois, la plaisance reste critiquée pour l'absence de fiscalité suffisante, la pollution potentielle, le manque d'infrastructures adaptées, et une faible accessibilité pour la population locale. Une distinction claire est demandée entre les plaisanciers privés, les charters commerciaux et la grande plaisance (*superyachts*), qui génèrent des niveaux de retombées très différents. Enfin, plusieurs voix s'élèvent pour un meilleur encadrement, une gestion durable des zones de mouillage, et une intégration plus équitable de cette activité dans le développement économique et culturel du *Fenua*.

### III- Sur les infrastructures et la logistique des navires

#### ➤ *Sur les installations d'ancrage existantes afin d'immobiliser les navires de plaisance*

Plus de 66% des répondants se disent peu voire pas du tout satisfait des installations d'ancrage existantes afin d'immobiliser les navires de plaisance.



Les installations d'ancrage en Polynésie française, telles que les corps-morts et bouées, sont jugées largement insuffisantes, mal réparties et peu entretenues. Si quelques zones comme Tahiti ou Bora Bora disposent d'équipements, ceux-ci sont souvent vétustes, peu fiables et difficiles d'accès. La majorité des archipels, en particulier les

Marquises, les Tuamotu et certaines îles des Raromatai, ne sont quasiment pas équipées, obligeant les plaisanciers à mouiller de manière informelle, parfois dans des zones sensibles ou interdites. Cette carence en infrastructures pose des problèmes de sécurité et accentue la pression sur les zones naturelles.

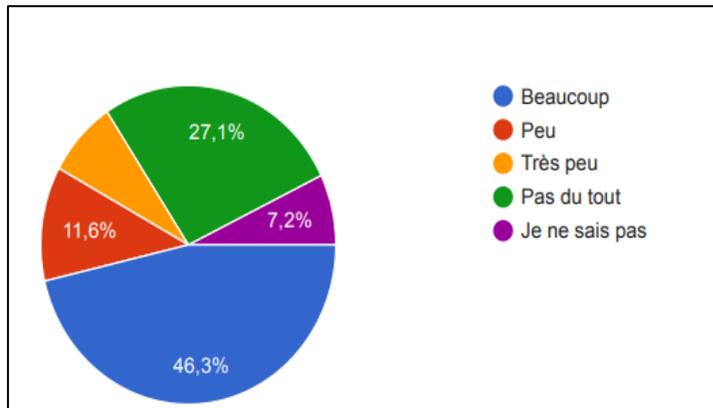
Les installations existantes suscitent de nombreuses critiques : défaut d'entretien, absence de contrôle technique, fiabilité douteuse et aucun système d'assurance en cas de rupture. Ces lacunes créent un sentiment d'insécurité chez les usagers, qui préfèrent parfois se fier à leur propre matériel. Dans certaines zones comme Bora Bora ou Raiatea, des incidents ont été rapportés, notamment des corps-morts rompus ou des lignes de mouillage usées. Le manque de signalisation claire, de gestion structurée et de suivi régulier aggrave cette situation.

Au-delà de l'aspect technique, les conséquences environnementales et sociales sont notables. Le manque d'équipements pousse à des mouillages anarchiques, souvent dans des zones coralliennes fragiles, contribuant à la dégradation des récifs. Ce désordre visible alimente également les tensions avec les populations locales, qui dénoncent une forme d'occupation illégitime du lagon, voire de pollution visuelle. La cohabitation entre résidents, usagers professionnels et plaisanciers de passage devient de plus en plus difficile en l'absence d'un encadrement adapté.

Face à ce constat, les citoyens appellent à une politique d'aménagement plus juste, durable et cohérente. Cela inclut la création de corps-morts écologiques, mieux répartis sur l'ensemble du territoire, avec un entretien régulier et une tarification équitable, notamment entre résidents et bateaux de charter. Des propositions émergent également pour encadrer les stationnements de longue durée, créer davantage de services de base (poubelles, eau, carénage, sécurité à terre), et instaurer une concertation entre usagers et collectivités. Une meilleure régulation permettrait à la fois de protéger les écosystèmes marins et de pacifier les usages du lagon.

➤ *Sur l'augmentation du nombre d'ancrage*

Les avis sont mitigés, 46,3% des répondants sont favorable à leur augmentation tandis que 46% sont peu voire pas du tout favorable.



D'une part, l'augmentation des installations d'ancrage pour les navires de plaisance en Polynésie française soulève des enjeux environnementaux, économiques et sociaux. D'un côté, ces installations, comme les bouées et les corps-morts, sont vues comme un moyen essentiel pour protéger les récifs coralliens et les fonds marins en réduisant le besoin d'ancrer directement sur ces

zones sensibles. Cela permet de préserver la biodiversité marine et d'éviter la dégradation des écosystèmes marins causée par les ancres. De plus, elles offrent une sécurité accrue aux plaisanciers en réduisant les risques de collision et en facilitant la gestion des mouillages dans les zones à forte fréquentation.

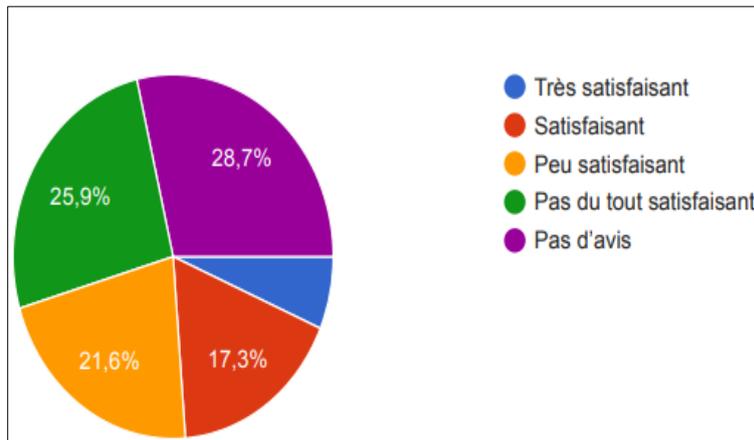
En parallèle, l'augmentation des installations d'ancrage pourrait avoir des bénéfices économiques significatifs. L'accueil d'un plus grand nombre de plaisanciers grâce à des infrastructures adaptées pourrait stimuler l'économie locale en générant des revenus pour les entreprises de services nautiques et touristiques. Ces installations pourraient également créer des emplois dans l'entretien et la gestion des zones de mouillage. Toutefois, il est crucial de veiller à ce que ces installations ne soient pas utilisées comme un prétexte pour augmenter la pression touristique de manière excessive et non contrôlée.

Cependant, plusieurs préoccupations sont soulevées et s'opposent à cette expansion. Car d'autre part, l'augmentation du nombre d'installations d'ancrage pourrait entraîner une surfréquentation de certaines zones marines, générant ainsi une pollution visuelle accrue et affectant l'esthétique des paysages. Les riverains craignent également que cela ne mène à une concentration excessive de navires dans des espaces déjà saturés, détériorant l'environnement local et la qualité de vie. Il est donc nécessaire de trouver un équilibre entre les avantages économiques et la préservation de l'environnement, en évitant une expansion non régulée.

Le cadre réglementaire actuel en Polynésie française impose déjà des restrictions sur le mouillage des navires de plaisance. Certaines zones sont interdites au mouillage pour préserver les écosystèmes sensibles, tandis que des installations d'ancrage existent dans des zones dédiées avec des durées de séjour limitées pour chaque navire. Cette régulation vise à contrôler le nombre de navires et leur impact sur l'environnement. Toutefois, les infrastructures actuelles sont insuffisantes pour répondre à la demande croissante des plaisanciers. Par conséquent, l'augmentation des installations d'ancrage, si elle est bien encadrée et localisée, pourrait offrir une solution pour gérer cette demande tout en préservant l'équilibre écologique et la qualité de vie des résidents.

➤ *Sur le contrôle des entrées et sorties des navires de plaisance sur l'ensemble du territoire*

Sur l'ensemble des participants, 47,5% se disent peu voire pas du tout satisfait du contrôle des entrées et sorties des navires de plaisance.



Les réponses collectées sur le contrôle des navires de plaisance en Polynésie française révèlent une insuffisance globale des mécanismes de surveillance. La vaste étendue du territoire, rend les contrôles complexes à mettre en place. Les ressources humaines et matérielles étant limitées, beaucoup d'îles ne disposent pas des infrastructures nécessaires pour effectuer un

suivi rigoureux des plaisanciers. Cela contribue à une gestion inégale des entrées et sorties maritimes, avec des contrôles sporadiques, voire inexistant, sur certaines zones.

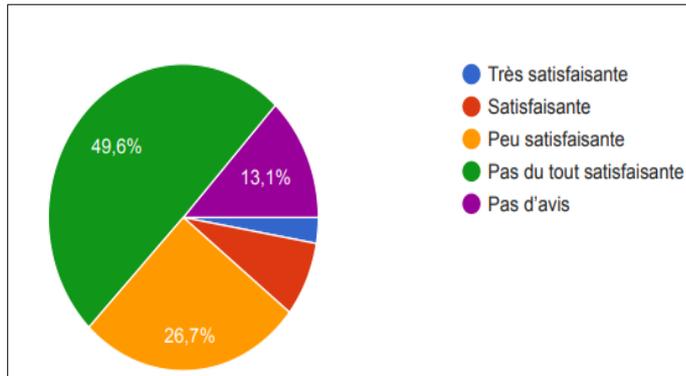
Un des problèmes majeurs soulignés est la facilité avec laquelle certains navires, notamment ceux engagés dans des activités illégales comme le trafic de drogue, échappent à la vigilance des autorités. Bien que des saisies de drogue aient eu lieu, il semble qu'une proportion significative de substances illicites réussisse à passer sous le radar, en raison du manque de moyens de contrôle, notamment dans les îles plus éloignées. Le manque de suivi, en particulier concernant les déchets et les animaux à bord, représente également un risque pour l'environnement et la biodiversité locale.

Les répondants proposent plusieurs solutions pour remédier à cette situation. Parmi celles-ci, l'introduction d'un système de contrôle plus strict, notamment la réintroduction de la "*papeetisation*" pour réguler la durée de séjour des plaisanciers étrangers, est fréquemment mentionnée. Certains suggèrent également de renforcer les patrouilles maritimes et d'investir dans des technologies modernes, telles que les systèmes de suivi par satellite, pour mieux contrôler les mouvements des navires et garantir le respect des règles environnementales et sanitaires.

Enfin, il est largement perçu que la communication entre les autorités et les plaisanciers doit être améliorée, notamment en fournissant des informations claires et transparentes sur les règles en vigueur et en augmentant la sensibilisation. Une coordination accrue entre les services de douane, de gendarmerie et d'immigration, ainsi qu'une meilleure gestion des infrastructures portuaires, sont des mesures essentielles pour garantir une surveillance efficace et une gestion durable des navires de plaisance en Polynésie.

➤ *Sur la gestion des déchets et des eaux usées des navires de plaisance à Tahiti et dans les îles éloignées*

À cette question, plus de 76% des répondants sont peu voire pas du tout satisfait de la gestion des déchets et des eaux usées des navires de plaisance, sur l'ensemble du territoire.



La gestion des déchets et des eaux usées des navires de plaisance en Polynésie française est globalement jugée insuffisante, particulièrement dans les îles éloignées. Les plaisanciers rencontrent des difficultés pour jeter leurs ordures ou vidanger leurs cuves, faute d'infrastructures dédiées. Très peu de marinas disposent de stations de pompage pour les eaux

noires, et l'absence de poubelles ou de points de collecte pousse certains à se débarrasser de leurs déchets de manière inappropriée. Cette situation est d'autant plus mal vécue que, même lorsqu'une redevance est demandée, les services associés sont rarement accessibles ou cohérents d'une commune à l'autre.

En parallèle, l'absence de réglementation harmonisée et de contrôle efficace rend la situation confuse et parfois injuste. Les pratiques varient selon les îles, certaines imposant des règles strictes, d'autres n'offrant aucune solution. Beaucoup dénoncent un manque d'information claire à l'arrivée des plaisanciers et l'absence d'alternatives concrètes pour gérer leurs déchets. Les contrôles sont jugés quasi inexistantes, ce qui encourage les abus, tout en pénalisant ceux qui font l'effort de respecter les bonnes pratiques.

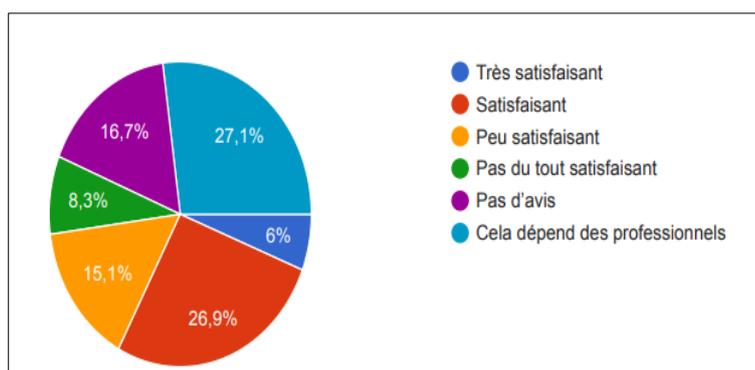
Les plaisanciers rappellent aussi que la pollution visible dans les lagons est très souvent d'origine terrestre : eaux usées non traitées des habitations, pollution agricole, ruissellements lors des pluies, etc. Ils estiment que l'impact de la plaisance reste marginal face à ces sources, même si des efforts supplémentaires doivent être faits. Une partie des critiques envers les bateaux masque en réalité l'absence de traitement adéquat à terre. Les plaisanciers résidents ou responsables souhaitent contribuer à la préservation de l'environnement, mais demandent à ce que cette responsabilité soit partagée équitablement.

Face à ces constats, plusieurs pistes d'amélioration sont proposées : mise en place d'infrastructures adaptées (stations de pompage, points de tri, compostage), création d'une redevance unique redistribuée localement, meilleur accueil et information pour les visiteurs, et renforcement des contrôles. La coopération entre les autorités, les communes, les gestionnaires de marinas et les plaisanciers est essentielle. Protéger les lagons nécessite de structurer la gestion environnementale de manière globale, à terre comme en mer.

#### IV- Les activités menées par les professionnels du secteur

➤ *Sur le constat fait des activités menées par les professionnels du secteur maritime*

Les avis des répondants divergent, car 32,9% sont satisfaits ou très satisfaits, des activités menées par les professionnels du secteur, tandis que 23,1% sont peu ou pas du tout satisfait. Ce qui laisse, 27,1% des répondants qui constatent que les activités menées dépendent des professionnels.



Le secteur maritime en Polynésie française est largement perçu comme un pilier de l'économie locale, en particulier dans les îles. Il génère de nombreux emplois directs et indirects, soutient les familles, valorise les paysages et les savoir-faire locaux, tout en répondant à une forte demande touristique. Les professionnels du nautisme, du

charter, de la plongée ou de la pêche sont reconnus pour leur rôle essentiel dans la dynamisation des archipels. De nombreuses voix saluent leur engagement, leur professionnalisme et leur volonté de transmettre des valeurs de respect du Fenua aux visiteurs.

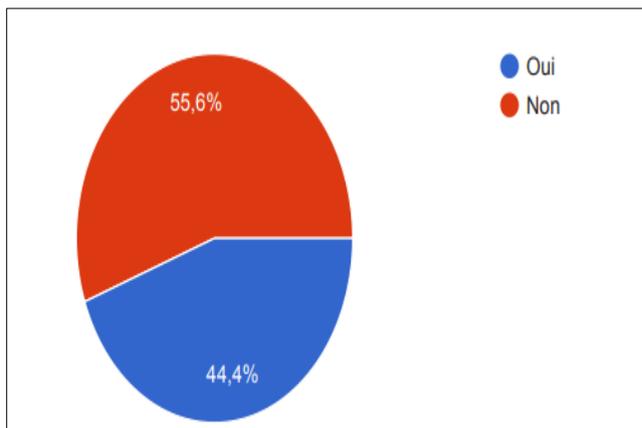
Cependant, les témoignages révèlent une grande hétérogénéité dans les pratiques. Si beaucoup de prestataires respectent les règles et l'environnement, d'autres agissent en dehors du cadre légal ou avec peu de considération pour la sécurité, la faune marine ou les usages locaux. Sont régulièrement dénoncés : non-respect des limitations de vitesse, pollution (déchets, hydrocarbures, bruit), approche intrusive des baleines ou des raies mantas, et présence de prestataires étrangers opérant sans autorisation. Le développement anarchique de certaines activités (jets skis, voiliers privés en "Airbnb", charters de masse) accentue les tensions, notamment dans les zones les plus fréquentées comme Moorea, Raiatea ou Fakarava.

Un constat revient de façon quasi unanime : le manque de contrôle et de régulation. Les citoyens pointent l'absence de surveillance active sur le terrain, des réglementations peu appliquées, et un déséquilibre entre petits acteurs locaux et grosses structures bénéficiant de passe-droits. Le manque d'infrastructures adaptées (corps-morts, carénages, marinas) complique l'organisation du secteur, tout comme l'absence de concertation entre les autorités, les usagers et les professionnels. La complexité administrative et le flou entre statut plaisancier/professionnel accentuent les frustrations et limitent la transparence.

Face à ces enjeux, les participants appellent à une meilleure structuration du secteur : développement de la formation maritime, renforcement des contrôles, création de zones d'activités définies, mise en place d'infrastructures durables, et incitation à des pratiques écoresponsables. Nombreux sont ceux qui soulignent l'urgence de protéger les lagons pour garantir la pérennité des activités maritimes. Le potentiel du secteur est réel, mais sa croissance

ne pourra être durable que si elle s'accompagne d'un cadre clair, équitable, et fermement appliqué.

➤ *Sur les infractions commises par les navires de plaisance dans les zones dédiées au mouillage*



Sur l'ensemble du public, 44,4% ont répondu oui, contre 55,6% pour non à cette question. Pour structurer ce constat, les réponses données font état de zones de mouillage en Polynésie française qui sont fréquemment confrontées à des infractions variées de la part de certains plaisanciers, notamment le mouillage dans des zones interdites ou sensibles telles que les récifs, les chenaux, ou les zones protégées (PGEM). Le non-respect des distances de

sécurité, des vitesses réglementaires et des durées maximales de stationnement est régulièrement observé, tout comme l'utilisation abusive de bouées non prévues pour l'amarrage. Le manque d'infrastructures adaptées (corps-morts en nombre insuffisant, absence de points de vidange ou d'accueil) pousse parfois les plaisanciers à enfreindre les règles par "nécessité", et contribue à une *sur-occupation* de certaines zones comme Taina, Vaiare ou Opunohu.

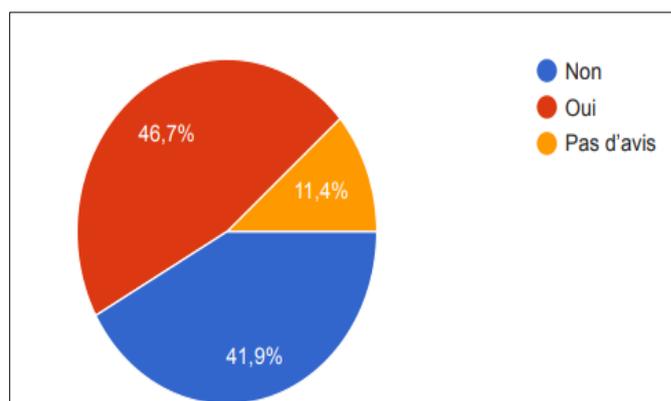
La pollution est un point particulièrement préoccupant : de nombreux témoignages font état de rejets directs d'eaux noires ou grises, de déchets ménagers ou toxiques, d'hydrocarbures, et de l'utilisation de peintures anti-fouling très toxiques. Ces pratiques ont des conséquences visibles sur l'environnement marin : nappes d'huiles, mauvaises odeurs, coraux cassés ou arrachés, destruction d'habitats marins, et même apparition de requins nourris artificiellement dans des zones fréquentées. Les bateaux à l'abandon et les mouillages prolongés sans autorisation se rajoutent à la dégradation du lagon et des espaces partagés.

Enfin, au-delà des infractions techniques, les témoignages soulignent un manque de contrôle et une mauvaise cohabitation entre usagers : nuisances sonores, comportements irrespectueux (*nudisme, ivresse, incivilités*), non-respect des résidents, des rameurs ou des règles culturelles locales. Certains plaisanciers louent leurs bateaux sans autorisation, utilisent les services publics à terre sans participer financièrement, ou jettent leurs déchets sur les quais ou en bord de route. Bien que beaucoup de plaisanciers soient respectueux, ces dérives nuisent à l'image de la plaisance et soulignent l'urgence d'une meilleure régulation, de moyens de contrôle renforcés et d'une approche plus équitable entre usagers terrestres et maritimes.

## V- Les rapports entre les différents usagers

- *Sur les conflits d'usage et d'approvisionnement entre les habitants des îles et les plaisanciers.*

Les avis sont mitigés sur la question des conflits d'usage et d'approvisionnement causés par les navires de plaisance entre les plaisanciers et les habitants. En effet, si 46,7% du public disent oui, 41,9% répondent non.



La présence des plaisanciers génère de fréquentes plaintes liées aux nuisances sonores, notamment en lien avec l'usage de groupes électrogènes, la diffusion de musique à fort volume, ou encore la navigation à grande vitesse de certaines annexes et jets skis. Ces comportements perturbent la tranquillité des lagons, nuisent aux pêcheurs, rameurs, baigneurs, et affectent la biodiversité dans certaines

zones protégées. Les nuisances visuelles sont aussi régulièrement évoquées : la concentration de voiliers au mouillage, parfois jugée excessive, est perçue comme une dégradation du paysage côtier, particulièrement dans des zones prisées comme Hirifa, Moorea ou la baie de Matavai. Cette cohabitation difficile avec les habitants à terre alimente une frustration croissante, surtout lorsque ces navires s'approchent trop près des rivages ou stationnent de manière prolongée.

Aussi, plusieurs témoignages évoquent des comportements jugés irrespectueux de la part de certains plaisanciers : nudité à bord visible depuis la plage, usage sans autorisation de ressources locales (eau, fruits, déchets déposés à terre), non-respect des zones de mouillage réglementées ou des usages coutumiers. Si la majorité des plaisanciers se montre respectueuse, une minorité perçue comme arrogante ou inconsciente des règles locales entache leur image globale. Ce sont surtout les bateaux de charter ou de location, parfois non encadrés, qui sont pointés du doigt. Le manque de sensibilisation à la culture polynésienne ou à la vie insulaire renforce les incompréhensions, créant un fossé entre visiteurs de passage et résidents.

Ainsi, les ruptures de stock dans les commerces de certaines îles éloignées comme celles des Tuamotu ou des Gambier sont régulièrement mentionnées, notamment en haute saison ou après le passage de plusieurs bateaux. Les plaisanciers, souvent en transit long, font des achats importants (fruits, légumes, eau, gaz, carburant), ce qui peut temporairement affecter l'accès des résidents à certains produits de première nécessité. Toutefois, plusieurs témoignages nuancent ces critiques : les commerçants s'adaptent progressivement à la saisonnalité, augmentant leurs commandes, et les plaisanciers contribuent à stimuler l'économie locale par leurs dépenses. D'autres rappellent que les pénuries sont avant tout structurelles et liées à l'irrégularité des bateaux de ravitaillement.

En dépit de ces tensions, de nombreuses voix appellent à ne pas généraliser ou stigmatiser les plaisanciers. Beaucoup d'entre eux cherchent à être discrets, respectueux, et se considèrent eux-mêmes victimes de nuisances locales (musique des « car bass », vitesse des bateaux locaux,

déchets côtiers). Le problème est souvent lié à une mauvaise gestion de la cohabitation plutôt qu'à la seule présence des plaisanciers. Il est donc fréquemment proposé de mettre en place une charte de bonne conduite, une meilleure régulation des mouillages, et une sensibilisation réciproque des usagers de la mer et des riverains. La plaisance est perçue à la fois comme une opportunité économique et un défi d'intégration dans un environnement fragile, ce qui nécessite dialogue, adaptation et respect mutuel.

## **VI- Les pistes d'amélioration**

- *Sur les mesures proposées par les participants à la consultation citoyenne pour améliorer la réglementation relative au mouillage des navires de plaisance.*

L'ensemble des réponses témoigne d'une volonté forte de voir émerger une réglementation du mouillage plus structurée, équilibrée et durable. Ce que demandent les contributeurs n'est pas une interdiction systématique, mais un cadre clair, avec des droits, des devoirs, des services et un véritable projet de cohabitation entre plaisanciers et populations locales. Une telle réglementation, pensée avec les usagers, adaptée aux réalités du territoire et inspirée des bonnes pratiques ailleurs dans le monde, permettrait de préserver l'environnement marin tout en renforçant l'attractivité de la Polynésie française comme destination nautique.

En effet, la consultation citoyenne a permis de mettre en lumière quatre grandes pistes d'amélioration comme suit :

### **1. Vers une réglementation harmonisée, claire et équitable**

L'un des constats les plus récurrents dans les réponses est le manque de clarté et d'uniformité dans la réglementation actuelle du mouillage en Polynésie française. Beaucoup de participants réclament une réglementation **cohérente, centralisée, accessible à tous les plaisanciers**, qu'ils soient de passage ou installés de façon plus durable. Plusieurs estiment que les règles sont aujourd'hui trop éparses, difficilement applicables, voire inadaptées aux réalités locales. Il est ainsi proposé de rassembler toutes les règles dans un seul document, simple à comprendre et traduit si nécessaire. La création d'un "cruising permit", comme cela existe dans d'autres territoires insulaires, est également suggérée pour remplacer ou compléter le système de "papeetisation", afin de réguler le séjour des bateaux de manière progressive et proportionnelle à leur usage et à leur taille. Certains demandent un traitement différencié entre plaisanciers temporaires, voiliers résidents, et professionnels du charter, pour éviter les confusions administratives et assurer une justice réglementaire. D'autres encore soulignent l'importance de prendre en compte les contraintes de navigation dues à la météo et à l'éloignement entre les îles, afin que les règlements restent réalistes et applicables.

### **2. Lier fiscalité, services et infrastructures d'accueil**

La majorité des contributeurs s'accordent à dire qu'une taxe de mouillage ou de séjour est acceptable, voire souhaitable, à condition qu'elle soit accompagnée de services tangibles pour les plaisanciers. Beaucoup dénoncent le manque de poubelles accessibles, de points d'eau, de structures de vidange pour les eaux usées ou encore de bouées d'amarrage sécurisées. Plusieurs remarquent que certains lieux très fréquentés, comme Uturoa, ne disposent même pas d'une poubelle à quai, donnant une image peu accueillante du territoire. D'autres relèvent que les

points de dépôt des déchets sont souvent trop éloignés des lieux de débarquement, ce qui favorise les incivilités environnementales. Il est donc proposé **d'installer des infrastructures simples mais fonctionnelles dans les principales baies, d'aménager davantage de marinas et de zones d'accueil**, notamment dans les archipels éloignés, et d'assurer une équité entre les îles. Une taxe annuelle ou à l'entrée du territoire, modulée selon la taille du navire ou la durée de séjour, pourrait financer ces services. Certains insistent aussi sur la nécessité d'offrir des tarifs raisonnables pour les bouées ou les marinas, et de garantir un minimum de confort et de sécurité, avec des zones de débarquement pour les annexes et un accès facile aux services de base.

### 3. Renforcer les contrôles et limiter les abus

De nombreuses réponses pointent du doigt l'insuffisance des contrôles actuels sur le mouillage, en particulier en ce qui concerne les bateaux en situation irrégulière, les "bateaux-poubelles" abandonnés, ou encore les charters opérant illégalement dans certaines zones. Il existe un fort ressentiment envers les activités commerciales non déclarées, notamment dans des lieux comme Fakarava, les Marquises ou Raivavae, où les charters "sauvages" sont accusés de nuire à la population locale et à l'environnement. Certains suggèrent que les autorités devraient pouvoir saisir et démanteler les navires hors normes, de la même manière qu'elles le font pour la pêche illégale. La mise en place de délais de mouillage stricts revient également fréquemment : par exemple, limiter la durée de mouillage à 24 ou 72 heures, avec un délai de carence avant de pouvoir revenir sur place, permettrait de garantir une rotation des navires et de prévenir l'appropriation durable de certaines zones. Il est aussi proposé d'instaurer des quotas de navires par baie ou archipel, afin d'éviter la surpopulation et ses conséquences environnementales et sociales. Plusieurs participants insistent sur l'importance d'avoir des agents de contrôle formés, présents toute l'année, et capables de verbaliser en cas d'infractions.

### 4. Impliquer les communautés et promouvoir un usage responsable du lagon

Enfin, un thème fort et transversal ressort de nombreuses contributions : celui de la cohabitation entre plaisanciers et populations locales. Plusieurs personnes soulignent que **les tensions autour du mouillage proviennent aussi d'un manque de dialogue, d'informations et de compréhension mutuelle**. Il est ainsi proposé d'installer des panneaux d'information aux sorties de quai pour rappeler les droits et devoirs des plaisanciers, d'impliquer les communes dans la gestion des mouillages, et de créer des moments de médiation ou de concertation avec les habitants. Certains plaisanciers eux-mêmes demandent à pouvoir contribuer positivement, par exemple en transportant des biens vers les îles isolées, en aidant à l'entretien des baies ou en participant à des actions de sensibilisation environnementale. Des idées comme la mise en place d'une "hotline", l'intégration des règles sur une application locale comme Te fenua<sup>1</sup>, ou encore l'organisation d'ateliers collaboratifs avec les *tavana* (maires), les associations et les autorités maritimes sont également évoquées. Plusieurs soulignent qu'avant d'interdire ou de restreindre l'accès au lagon, il faut proposer des alternatives concrètes et valoriser les formes de plaisance durable et respectueuse. La sensibilisation des résidents eux-mêmes à la réalité du tourisme nautique est aussi jugée nécessaire, pour éviter les stigmatisations globales.

---

<sup>1</sup> Site de Te fenua : <https://www.tefenua.gov.pf/>

## BILAN FINANCIER

	Crédits alloués par l'APF en F CFP		Bilan financier en F CFP
Mission d'information portant sur le mouillage des navires de plaisance dans les eaux intérieures de la Polynésie française	2 060 000	<b><u>FRAIS DE TRANSPORT HORS TAHTI :</u></b>	
		Transport aérien (ISLV, Tuamotu, Marquises)	840 443
		Transport maritime (Moorea, Tuamotu)	242 800
		Location de voiture (ISLV)	24 000
		Hébergements, frais de restauration	434 714
		Frais de mission (agents SAJCE)	93 280
		<b><u>AUTRES SERVICES</u></b>	
	Infographie : aucune infographie	0	
<b>Total</b>	<b>2 060 000</b>	<b>Total</b>	<b>1 635 237</b>