



ASSEMBLÉE DE POLYNÉSIE



SUIVI DES RECOMMANDATIONS

MISSION D'INFORMATION

PORTANT SUR LES CONDITIONS D'AMÉLIORATION
DU TRANSPORT SCOLAIRE TERRESTRE AU FENUA

JANVIER 2026



SOMMAIRE

INTRODUCTION	2
---------------------	----------

CHIFFRES-CLÉS DU SUIVI DES RECOMMANDATIONS	3
---	----------

I. BILAN SUR LA MISE EN ŒUVRE DES RECOMMANDATIONS	4
--	----------

1.	Accessibilité et gratuité du transport scolaire	4
2.	Infrastructures et matériel	7
3.	Sécurité et contrôle	11
4.	Formation et professionnalisation	13
5.	Inclusion et besoins spécifiques	15
6.	Gouvernance, réglementation et concertation	17

II. CONSTATS GÉNÉRAUX SUR LE SUIVI DES RECOMMANDATIONS	22
---	-----------

1.	Des avancées significatives dans la mise en œuvre des recommandations	22
2.	Des difficultés opérationnelles et territoriales à mieux accompagner	22
3.	Des orientations pour consolider les acquis et structurer la gouvernance du transport scolaire	23

CONCLUSION GÉNÉRALE	24
----------------------------	-----------



INTRODUCTION

Créée par la **Commission de l'éducation, de la jeunesse et des sports** le 17 janvier 2024, la Mission d'information sur les conditions d'amélioration du transport scolaire terrestre avait pour objectif d'**analyser le fonctionnement de cette politique publique, d'en identifier les difficultés de mise en œuvre et de proposer des pistes d'amélioration.**

En effet, des carences en termes de prise en charge des élèves, de formations des chauffeurs ou encore en termes de vétusté de certaines infrastructures ont été mises en lumière par les auditions successives. Les îles autres que Tahiti, comme Moorea et les archipels éloignés apparaissent particulièrement impactés par les difficultés de mise en œuvre d'une politique de transport scolaire efficace et efficiente.

Le rapport final, remis en juin 2024, comportait quarante-cinq recommandations portant sur des thématiques variées. Dans une logique de suivi et d'évaluation des politiques publiques, et comme le précise l'article 59-2 de notre règlement intérieur, la Commission de l'éducation, de la jeunesse et des sports entreprend dans le présent bilan un suivi de la réalisation des recommandations déterminées il y a un peu plus d'un an. Cette démarche vise

ainsi à mesurer les progrès réalisés et d'identifier les obstacles persistants à la mise en œuvre d'une politique de transport scolaire qualitative, efficace et efficiente.

Ce bilan s'appuie sur le compte rendu de la réunion du 10 septembre 2025 portant sur le suivi des présentes recommandations et sur les données fournies par les principaux ministères impliqués dans la mise en œuvre de la politique de transport scolaire tels que le Ministère des grands travaux, de l'équipement, en charge des transports terrestres et maritimes et de la décentralisation (MGT), le Ministère de l'éducation, de l'enseignement supérieur et de la culture (MEE) et le Ministère de la fonction publique, de l'emploi, du travail, de la modernisation de l'administration, du développement des archipels et de la formation professionnelle (MFT).

CHIFFRES-CLÉS

45 recommandations formulées

5

RÉALISÉES

La recommandation a été pleinement mise en œuvre. Les mesures correspondantes sont effectives et produisent leurs effets.

5

PARTIELLEMENT RÉALISÉES

Une partie de la recommandation a été mise en œuvre, mais certaines composantes restent à compléter ou à étendre.

6

EN RÉFLEXION

La recommandation est reconnue mais non encore engagée. Des discussions, études ou concertations sont en cours.

13

NON RÉALISÉES

Aucune action n'a été engagée à ce jour ou la mesure a été jugée non réalisable dans l'état actuel.

16

EN COURS DE MISE EN ŒUVRE

L'action est engagée et suit son déploiement. Des textes, études ou opérations concrètes sont en cours.





I. BILAN SUR LA MISE EN ŒUVRE DES RECOMMANDATIONS

1. ACCESSIBILITÉ ET GRATUITÉ DU TRANSPORT SCOLAIRE

RECOMMANDATION N°1

Proposer la gratuité du transport sur les circuits scolaires et lignes régulières pour les élèves du secondaire et les étudiants toute l'année, y compris pendant les stages, en utilisant un carnet ou une carte scolaire équipés d'un QR code, sans restriction de nombre de trajets.

Ministères et services pilotes - MEE + MGT.

Statut global - **PARTIELLEMENT RÉALISÉE**

Suivi en fonction du ministère

- **MGT** : Des mesures ponctuelles de gratuité ont été mises en œuvre, notamment durant les Jeux Olympiques 2024 (réseau « Tere Tahiti » gratuit du 26 juillet au 5 août 2024). Un tarif unique de 150 F CFP est appliqué sur l'île de Tahiti depuis avril 2025. Toutefois, la mise en place d'un carnet ou d'un QR code dédié n'a pas été concrétisée du fait notamment de tests peu concluants. Il apparaît que dans la nouvelle tarification, il n'y a pas de ticket à part le ticket secours, il faut alors prendre en agence ou en ligne.
- **MEE** : La gratuité est accordée aux familles qui en font la demande. Le dispositif de QR code reste du ressort du délégataire.

Observations

Malgré des avancées ponctuelles en matière tarifaire, la recommandation n'est pas encore pleinement mise en œuvre. Il serait pertinent de prévoir une modernisation des dispositifs avec notamment le déploiement du carnet ou de la carte scolaire avec QR code limitant l'automatisation et la traçabilité du dispositif.

RECOMMANDATION N°14

Accorder aux communes en charge du transport scolaire terrestre une détaxe sur le carburant ou réévaluer l'indemnité par élève et kilomètre versée aux communes.

Ministères et services pilotes - MEE.

Statut global - **RÉALISÉE - Mesures indirectes engagées.**

Suivi en fonction du ministère

- **MEE** : Le Pays a largement contribué à l'achat de véhicules via la Délégation pour le développement des communes (DDC) et par le biais de subventions aux communes. Les demandes de détaxe proviennent principalement des communes des Tuamotu. Les tarifs de prise

en charge sont en cours de revalorisation, notamment aux Iles sous le vent (Taha'a) et aux Tuamotu (Rangiroa).

Observations

La recommandation n'a pas fait l'objet d'une mesure directe de détaxe ou de révision formelle de l'indemnité kilométrique. Toutefois, des actions indirectes ont été engagées par le Pays pour soutenir les communes, notamment par l'achat de véhicules et l'octroi de subventions. Une formalisation budgétaire et réglementaire reste attendue pour répondre pleinement à l'objectif initial.

RECOMMANDATION N°16

Déployer davantage de distributeurs de tickets ou de titres de transport et introduire des cartes prépayées largement disponibles pour éliminer les paiements en espèces à bord des bus.

Ministères et services pilotes - MGT.

Statut global - **PARTIELLEMENT RÉALISÉE**

Suivi en fonction du ministère

- **MGT** : Trois agences de vente de tickets sont actuellement en activité. Depuis mai 2025, le délégataire est doté d'un nouveau système de billetterie dématérialisée via une application voyageur accessible par téléphone ou site internet. Les distributeurs physiques sont jugés coûteux et obsolètes, compte tenu de la modernisation des solutions numériques. Des cartes prépayées incitatives sont disponibles (110 F CFP contre 150 F CFP pour un ticket unitaire). Aussi, des petits travaux vont être lancés pour aménager l'espace d'attente à la mairie de Papeete. Un projet à long terme est en réflexion pour créer véritablement un point d'accueil qui ne serait plus à la mairie de Papeete mais dans une véritable agence. Ces solutions sont difficiles à implanter et on tend à revenir en arrière au profit de solutions dématérialisées. L'enjeu est de diminuer les flux d'espèces dans les bus. On essaye de favoriser le recours aux titres de multi voyage.

Observations

La recommandation a été partiellement mise en œuvre grâce à la modernisation du système de

billetterie, qui privilégie les solutions numériques. Si les distributeurs physiques n'ont pas été multipliés, leur remplacement par une application mobile et des cartes prépayées constitue une réponse fonctionnelle aux objectifs de simplification et de sécurisation des paiements. Toutefois, l'accessibilité numérique pour tous les usagers (zones non couvertes, publics non connectés) reste un point de vigilance. Malgré des avancées ponctuelles en matière tarifaire, la recommandation n'est pas encore pleinement mise en œuvre. Il serait pertinent de prévoir une modernisation des dispositifs avec notamment le déploiement du carnet ou de la carte scolaire avec QR code limitant l'automatisation et la traçabilité du dispositif.

RECOMMANDATION N°23

Participer à la mise en place de la gratuité du transport scolaire pour tous les élèves et étudiants en proposant une carte multiservice gratuite pour l'année scolaire entière, y compris durant la période de stage.

Ministères et services pilotes - MGT + MEE.

Statut global - **PARTIELLEMENT RÉALISÉE**

Suivi en fonction du ministère

- **MEE** : La gratuité pour les élèves stagiaires défavorisés existe déjà, financée directement par certains établissements. La problématique de la distance entre les stagiaires et les structures d'accueil, combinée à l'absence de véhicule personnel, soulève des enjeux d'accessibilité. Toutefois, le transport des stagiaires ne relève pas du transport scolaire au sens du code de l'éducation.
- **MGT** : Une formule d'abonnement mensuel à 1 500 F CFP est proposée permettant un nombre illimité de trajets. Cette solution est considérée comme une alternative transitoire à la carte multiservice gratuite envisagée.

Observations

La recommandation n'a pas été mise en œuvre dans sa forme initiale. Si des aides ciblées existent dans certains établissements pour des élèves défavorisés, et qu'un abonnement mensuel est proposé, la carte multiservice gratuite et universelle n'a pas encore été instaurée. Le cadre juridique du transport scolaire, tel que défini par le code de l'éducation,

limite l'intégration des périodes de stage dans les dispositifs classiques. Une révision du cadre réglementaire pourrait peut-être permettre d'élargir le périmètre du transport scolaire aux situations de stage, notamment effectuées en dehors des périodes scolaires.

RECOMMANDATION N°27

Améliorer la communication des critères et éléments nécessaires à la carte de transport scolaire et simplifier les démarches d'inscription au transport scolaire.

Ministères et services pilotes - MEE.

Statut global - **RÉALISÉE.**

Suivi en fonction du ministère

- **MEE** : Des supports en FALC (Facile à lire et à comprendre) ont été élaborés pour faciliter l'accès à l'information. Des publications régulières sont diffusées sur les réseaux sociaux (notamment Facebook) ainsi que par des notes adressées aux parents. Les pièces justificatives exigées pour l'inscription au transport scolaire ont été limitées aux documents essentiels tels que la carte CPS, le justificatif de domicile, et le certificat de scolarité.

Observations

La simplification des démarches et l'amélioration de la communication ont été concrètement mises en œuvre par le ministère pilote. L'usage de supports

FALC et la diffusion multicanale des informations témoignent du suivi effectif de la recommandation. La limitation des pièces justificatives constitue une avancée en termes de simplification administrative notable. Il conviendrait cependant de réfléchir à une dématérialisation plus poussée de la procédure d'inscription.

RECOMMANDATION N°32

Permettre aux communes la prise en charge des demandes d'inscription au transport scolaire lors des inscriptions scolaires.

Ministères et services pilotes - MEE.

Statut global - **NON RÉALISÉE.**

Suivi en fonction du ministère

- **MEE** : Les communes ont exprimé des réserves quant à la prise en charge des inscriptions au transport scolaire, invoquant une charge de travail supplémentaire difficilement absorbable dans le cadre des moyens humains et logistiques actuels.

Observations

L'application de la recommandation se heurte à des contraintes opérationnelles au niveau communal. Sans accompagnement technique ou financier, les communes risquent de refuser cette délégation de tâche.



2. INFRASTRUCTURES ET MATÉRIEL

RECOMMANDATION N°2

Envisager la création d'une nouvelle DSP propre au transport scolaire à Tahiti ou une flotte de véhicules terrestres spécifiques, distincts et facilement reconnaissables, comprenant des circuits dédiés exclusivement aux lycées.

Ministères et services pilotes - MGT + MEE.

Statut global - **NON RÉALISABLE.**

Suivi en fonction du ministère

- **MGT** : Le transport scolaire gratuit ne génère pas de recettes, ce qui exclut le recours à une DSP. Il relève donc d'un marché public. La création d'une flotte dédiée est jugée peu efficiente techniquement et financièrement : les véhicules seraient mobilisés seulement 3 à 4 heures par jour. Cette approche est en contradiction avec les recommandations de la Chambre territoriale des comptes, qui préconisent la mutualisation des moyens.
- **MEE** : Une DSP spécifique supposerait que le délégataire finance une part de son activité par les recettes (au moins 30 %). Or, le transport scolaire est actuellement intégralement financé par le Pays via des contrats de marché

public. Pour envisager une DSP scolaire, il faudrait introduire une participation financière des familles, permettant au délégataire de se rémunérer par les recettes générées.

Observations

La mise en place d'une DSP spécifique pour le transport scolaire sur l'île de Tahiti apparaît peu adaptée aux enjeux du transport scolaire. Par ailleurs, la mutualisation des moyens de transport est encouragée pour optimiser l'usage du matériel roulant. Toute évolution vers une DSP nécessiterait une refonte du cadre de financement, incluant une contribution des usagers, ce qui n'est pas envisagé dans le contexte actuel de gratuité.

RECOMMANDATION N°3

Établir des conventions ou contrats pluriannuels avec des transporteurs privés pour mettre en place un système de transport spécifique par établissement scolaire à Moorea et Raiatea, exclusivement dédié aux transports scolaires.

Ministères et services pilotes - MGT + MEE.

Statut global - **EN COURS.**

Suivi en fonction du ministère

- **MGT** : Le ministère appuie techniquement la démarche et travaille à la rédaction d'un projet de DSP pour Raiatea. À Moorea, la mise en œuvre passe par des appels d'offres successifs (septembre 2025, retour attendu en octobre).
- **MEE** : Un appel d'offres relatif au transport scolaire terrestre à Moorea a été lancé le 12 mars 2025. Un appel public à la concurrence a été publié le 30 octobre 2024, avec une date limite de remise des offres fixée au 31 mars 2025.

Observations

La recommandation est en cours de mise en œuvre, avec des procédures formelles engagées à Moorea et une réflexion en cours pour Raiatea. Cependant, il conviendrait de clarifier la distinction entre DSP et marché public selon les modalités de financement.



RECOMMANDATION N°4

Renouveler la flotte de bus en restreignant l'utilisation des dérogations à cette règle.

Ministères et services pilotes - MGT

Statut global - EN COURS.

Suivi en fonction du ministère

- **MGT** : Le renouvellement de la flotte est achevé à 100 % pour le transporteur RTCT, qui assure plus de 65 % du transport scolaire à Tahiti. Le renouvellement est en cours chez les sous-traitants RTU, NTCE et TCCO. L'objectif fixé par le MGT est d'achever le renouvellement complet de la flotte d'ici la fin de l'année 2025.

Observations

La recommandation est en voie de réalisation avec un renouvellement effectif de la flotte pour le principal opérateur. La poursuite du renouvellement chez les sous-traitants constitue la prochaine étape. Des contrôles techniques sont recommandés pour assurer la conformité des véhicules en service et pour assurer la sécurité du transport et des usagers.

RECOMMANDATION N°7

Aménager des terrains ou des aires spécifiques dédiés en tant que points de ramassage scolaire.

Ministères et services pilotes - MGT + MEE.

Statut global - NON RÉALISÉE.

Suivi en fonction du ministère

- **MGT** : Techniquement cette solution apparaît intéressante. Toutefois, sa mise en œuvre est conditionnée à des préalables réglementaires relevant de la compétence du MEE.
- **MEE** : Le cadre réglementaire actuel définit le transport scolaire comme un trajet « de la maison à l'établissement », et non « d'un point de ramassage à l'établissement ». Une cartographie des flux devra être réalisée pour identifier les points de ramassage potentiels. La localisation et la priorisation des arrêts relèvent de la DGEE.

Observations

Si elle reçoit un avis technique favorable, sa mise en œuvre nécessite une révision du cadre réglementaire et une étude territoriale préalable.

RECOMMANDATION N°8

Construire et aménager des abribus de qualité, adaptés à la fréquentation avec une capacité appropriée, identifiables par un code couleur spécifique et accessibles à tous les usagers, y compris les personnes en situation de handicap.

Ministères et services pilotes - MGT + MEE.

Statut global - EN COURS.

Suivi en fonction du ministère

- **MGT** : Un nouvel abribus a été inauguré à Mahana Park. Onze autres abris bus sont prévus dans le cadre d'un programme de construction et d'aménagement s'étalant jusqu'en 2026. La localisation et la priorisation des arrêts scolaires sont effectuées par la DGEE. Il est souligné que la collaboration avec les établissements scolaires et les APE est indispensable pour définir les besoins et évaluer la pertinence des aménagements.
- **MEE** : Confirme l'inauguration du nouvel abribus et la programmation de 11 unités supplémentaires d'ici 2026.

Observations

La recommandation est en cours de mise en œuvre, avec des réalisations concrètes et un programme pluriannuel engagé. La coordination entre les ministères techniques, les autorités éducatives, les établissements et les représentants des familles est essentielle pour garantir l'adéquation des infrastructures aux besoins réels des élèves. Une attention particulière devra être portée à l'accessibilité universelle et à la sécurité des installations.

RECOMMANDATION N°9

Installer des arrêts de bus dans les secteurs densément peuplés d'enfants pour répondre à leurs besoins de transport scolaire.

Ministères et services pilotes - MGT + MEE.

Statut global - **EN COURS.**

Suivi en fonction du ministère

- **MGT** : Par exemple, à Outumaoro (Punaauia), de nouveaux abribus ont été construits et intégrés à l'arrêt de bus principal, avec une surface couverte d'environ 50 m², deux quais de grande capacité, une borne d'information voyageurs et une connexion piétonne sécurisée, afin d'améliorer l'accessibilité et la sécurité des usagers. Ces aménagements permettent notamment l'accueil quotidien d'environ 200 élèves scolarisés du secteur.
- **MEE** : La localisation et la priorisation des arrêts de bus à vocation scolaire sont effectuées par la DGEE, en lien avec les établissements et les réalités territoriales.

Observations

La stratégie d'implantation des abribus progresse à travers un programme pluriannuel d'aménagement. Toutefois, l'analyse des besoins reste centrée sur le transport en commun dans son ensemble. Une approche ciblée sur les flux scolaires, intégrant les contraintes de sécurité, de proximité et de fréquentation des élèves, serait nécessaire pour répondre à la recommandation.

RECOMMANDATION N°10

Ajouter des rotations supplémentaires de bus après 18h jusqu'à 20h30 (toutes les 15 minutes) pour les étudiants de l'UPF et installer un éclairage dans les abris de bus de l'UPF pour assurer la sécurité et le confort des usagers.

Ministères et services pilotes - MGT + MEE.

Statut global - **NON RÉALISÉE.**

Suivi en fonction du ministère

- **MGT** : Les horaires de bus sont inchangés depuis 2021. Les études menées jusqu'à présent ne justifient pas un besoin important d'adaptation spécifique aux horaires universitaires. Toutefois, une réflexion est engagée dans le cadre d'un projet plus large de restructuration du réseau et de ses horaires. L'éclairage de l'abribus situé à l'UPF fait également l'objet d'une étude.
- **MEE** : Constate également l'absence de modification des horaires depuis 2021. Précise que les

lignes concernées relèvent de la compétence de la DTT.

Observations

La recommandation n'a pas été mise en œuvre, bien qu'elle fasse l'objet d'une étude technique. L'adaptation des horaires aux rythmes universitaires pourrait améliorer l'accessibilité et la ponctualité des étudiants, notamment à l'UPF. La prise en compte de cette demande dans les travaux en cours serait opportune, en lien avec les besoins exprimés par les étudiants.

RECOMMANDATION N°17

Envisager d'augmenter le nombre de bus ou d'introduire des bus à étage pour résoudre le problème de saturation. De plus, prévoir des pédibus pour la zone de Papeete pour améliorer le transport.

Ministères et services pilotes - MGT + MEE.

Statut global - **PARTIELLEMENT RÉALISÉE.**

Suivi en fonction du ministère

- **MGT** : Le renforcement des moyens matériels est prévu avec l'arrivée de 18 nouveaux bus en 2026 pour le transport scolaire. Une étude technique est en cours pour évaluer la faisabilité de l'exploitation de bus à étage sur Tahiti. Concernant le pédibus, l'avis technique est favorable. Toutefois, sa mise en œuvre relève de la compétence de la DGEE.
- **MEE** : Les dispositifs de pédibus sont généralement portés par des initiatives citoyennes, associatives ou scolaires. La DGEE peut accompagner ces démarches, mais leur déploiement dépend fortement de l'implication locale, des établissements et des familles.

Observations

La recommandation est partiellement mise en œuvre. L'arrivée de nouveaux bus et l'étude sur les bus à étage témoignent d'un effort d'optimisation du parc roulant. En parallèle, le pédibus représente une alternative pertinente, mais sa mise en œuvre repose sur des initiatives locales. Un soutien institutionnel plus structuré pourrait favoriser le développement de ces initiatives, notamment dans les zones urbaines ou semi-urbaines.

RECOMMANDATION N°18

Équiper les bus d'un éthylotest (nécessaire pour le démarrage des bus et VMT) et d'un chronotachygraphe (pour calculer la durée des trajets).

Ministères et services pilotes - MGT.

Statut global - NON RÉALISÉE.

Suivi en fonction du ministère

- **MGT** : L'installation d'éthylotests antidémarrage et de chronotachygraphes sur les bus scolaires et véhicules de transport collectif n'est pas techniquement réalisable à ce jour.

Observations

L'équipement des bus en dispositifs d'éthylotest antidémarrage et de chronotachygraphe constitue un levier concret pour prévenir les risques d'accidents et garantir le respect des temps de conduite. La Commission invite le MGT à étudier, en lien avec les constructeurs et les transporteurs, les modalités d'une expérimentation pilote afin de sécuriser davantage le service public de transport scolaire.

RECOMMANDATION N°29

Élaborer un cahier des charges pour adapter les caractéristiques des bus aux spécificités démographiques et topographiques de l'île, en tenant compte des besoins des populations ainsi que des contraintes géographiques.

Ministères et services pilotes - MGT.

Statut global - EN COURS.

Suivi en fonction du ministère

- **MGT** : La réglementation actuelle autorise la circulation de différents types de véhicules (trucks, minibus ou autobus urbains) offrant déjà une certaine souplesse d'exploitation. La Direction des transports terrestres a toutefois lancé une étude sur le matériel roulant afin d'adapter le parc de bus aux contraintes topographiques de l'île et d'améliorer la desserte des vallées et des hauteurs. Les résultats de cette étude devraient permettre de mieux définir les caractéristiques techniques attendues pour les futurs véhicules.

Observations

Des travaux sont engagés par la DTT pour adapter le parc de bus aux caractéristiques géographiques du territoire. Néanmoins, un cadrage plus précis, à travers l'élaboration d'un cahier des charges, permettrait de mieux orienter les futurs choix de véhicules et d'assurer une continuité de service sur l'ensemble des zones desservies, notamment dans les vallées et les hauteurs.



3. SÉCURITÉ ET CONTRÔLE

RECOMMANDATION N°6

Augmenter le nombre de contrôleurs au sein de la Direction des Transports Terrestres (DTT) et accroître l'accréditation de contrôleurs pour renforcer la surveillance au sein de la Direction Générale de l'Éducation et des Enseignements (DGEE).

Ministères et services pilotes - MGT + MEE + MFT.

Statut global - **PARTIELLEMENT RÉALISÉE.**

Suivi en fonction du ministère

- **MGT** : Bien qu'aucun concours spécifique n'ait été organisé récemment, trois agents assermentés ont été affectés en 2024 pour assurer des missions de contrôle. Un poste de contrôleur de catégorie C a été transformé en catégorie B pour permettre une montée en compétence. La DTT réalise déjà des contrôles ponctuels sur le transport scolaire et péri-scolaire, bien que cela relève de la compétence de la DGEE. Il est nécessaire d'établir un besoin réel en contrôle dans le transport scolaire pour permettre à la DGEE de quantifier les effectifs nécessaires.
- **ME/DGEE** : Confirme l'organisation récente d'un concours de contrôleurs routiers en 2024. La mise en place de contrôles dédiés nécessiterait la création d'un poste de catégorie B, avec des horaires contraignants (début à 4h, fin après 15h30). Une externalisation auprès d'une société privée est envisagée comme alternative.
- **MFT** : Confirme les concours et les affectations récentes.

État des postes :

- 11 postes de contrôleurs routiers/techniques de véhicules de catégorie B (dont 1 gelé).
- 3 postes de contrôleurs routiers de catégorie C.
- Tous les postes sont occupés par des FPT ou ANT, sauf un poste de catégorie C.

Observations

La recommandation est partiellement mise en œuvre, avec des ressources humaines mobilisées et des ajustements de postes en cours. Toutefois, l'ab-

sence d'un dispositif structuré et dédié au contrôle du transport scolaire limite la réalisation de la recommandation. La clarification des compétences entre la DTT et la DGEE, ainsi que l'évaluation précise des besoins, sont des préalables indispensables. L'alternative d'une externalisation mérite d'être étudiée dans le cadre d'une stratégie globale de sécurisation et de montée en efficience du transport scolaire.

RECOMMANDATION N°35

Organiser des campagnes annuelles de sensibilisation pour informer les élèves, les parents et le grand public sur les règles de sécurité essentielles à respecter dans le cadre des transports scolaires.

Ministères et services pilotes - MEE.

Statut global - **EN COURS.**

Suivi en fonction du ministère

- **MEE** : Des supports vidéo existent déjà pour sensibiliser les élèves aux bons comportements dans les transports scolaires. Les vidéos sont actuellement en cours de mise à jour afin d'être mieux adaptées aux réalités actuelles et aux publics visés.

Observations

La recommandation est partiellement réalisée, avec des outils déjà disponibles et en cours d'actualisation. La mise à jour des supports pédagogiques est essentielle pour garantir leur efficacité. Il serait pertinent d'élargir la diffusion à travers les établissements, les réseaux sociaux et les transporteurs, et d'envisager des formats complémentaires (affiches, animations, interventions en classe) pour renforcer l'impact de la sensibilisation.

RECOMMANDATION N°36

Mettre en place un module pour informer des règles de sécurité dans le bus.

Ministères et services pilotes - MGT + MEE.

Statut global - **RÉALISÉE.**

Suivi en fonction du ministère

- **MGT** : La DTT a mis en place une formation intitulée « Prise en charge des élèves en sécurité dans les transports scolaires » (CGF). La première session a eu lieu en 2024, animée par un agent de la DTT. Cette formation vise à renforcer les compétences des professionnels du transport scolaire en matière de sécurité et de gestion des élèves.
- **MEE** : Indique que ce type de formation est déjà mis en œuvre par les délégataires, dans le cadre de leurs obligations contractuelles. Les opérateurs de transport assurent régulièrement des sessions de sensibilisation et de formation pour leurs chauffeurs et accompagnateurs.

Observations

La recommandation est considérée comme réalisée, avec des actions concrètes menées tant par les autorités publiques que par les délégataires. La formalisation d'un programme de formation spécifique par la DTT participe à renforcer la qualité du service et la sécurité des élèves. Il conviendra de pérenniser ces sessions et d'en assurer le suivi.

RECOMMANDATION N°40

Mettre en place un volet pédagogique destiné aux élèves et aux parents.

Ministères et services pilotes - MEE.

Statut global - **NON ENGAGÉE.**

Suivi en fonction du ministère

- **MEE** : À ce jour, aucune position officielle n'a été exprimée concernant la mise en place d'un observatoire du transport scolaire.

Observations

Une concertation interinstitutionnelle, incluant les services techniques et les acteurs statistiques, pourrait relancer la réflexion autour de cet outil stratégique.

RECOMMANDATION N°41

Réactualiser les vidéos sur les campagnes de sécurité routière (DGEE).

Ministères et services pilotes - MEE.

Statut global - **EN COURS.**

Suivi en fonction du ministère

- **MEE** : La mise en œuvre est en cours. Des scénarios pédagogiques ont été rédigés en collaboration avec la cellule de production de la DGEE pour organiser des simulations dans les établissements scolaires. Ces scénarios visent à sensibiliser les élèves aux bons comportements à adopter dans les transports scolaires, en particulier en matière de sécurité et de respect des consignes.

Observations

La démarche est bien engagée, avec une phase de conception déjà réalisée. La prochaine étape consistera à déployer ces mises en situation dans les établissements, en lien avec les équipes éducatives et les transporteurs. Ces exercices pratiques constituent un levier efficace pour renforcer la sensibilisation des élèves, à condition qu'ils soient régulièrement actualisés et adaptés aux différents niveaux scolaires.



4. FORMATION ET PROFESSIONNALISATION

RECOMMANDATION N°20

Former régulièrement les chauffeurs et accompagnateurs au transport scolaire, avec délivrance de certificats de compétence pour la conduite d'autobus et de minibus, ainsi que formation au PSC1 et au BAFA.

Ministères et services pilotes - MGT.

Statut global - **EN COURS.**

Suivi en fonction du ministère

- **MGT** : Un programme de formation est annexé à la délégation de service public (DSP) pour les transporteurs scolaires. Un travail est en cours avec le CFPA pour structurer un titre professionnel dédié au métier de chauffeur de bus scolaire. Des réflexions sont également menées sur l'AQP (Attestation de Qualification Professionnelle) pour mieux encadrer les compétences requises. Le contexte social souligne les tensions du secteur : une grève des chauffeurs de bus a eu lieu en septembre 2024, illustrant les enjeux liés aux conditions de travail.

Observations

La recommandation est en cours de mise en œuvre, avec des actions engagées sur le volet formation et professionnalisation. Le partenariat avec le CFPA et les travaux sur l'AQP témoignent d'une volonté de structurer le métier et de le rendre plus attractif. Toutefois, les mouvements sociaux récents rappellent l'importance d'agir également sur les conditions de travail, les horaires et de la pénibilité de la profession. Une approche globale, intégrant formation, valorisation et dialogue social, est indispensable pour stabiliser le secteur.

RECOMMANDATION N°21

Permettre la formation au permis poids lourd et de transport en commun à Tahiti et dans chaque archipel.

Ministères et services pilotes - MFT.

Statut global - **EN COURS.**

Suivi en fonction du ministère

- **MFT/CFPA** : Afin de répondre au déficit de chauffeurs, le Centre de formation professionnelle pour adultes (CFPA) a acquis, en avril 2025, un bus pédagogique à la demande de sa tutelle. Un titre professionnel local, Conducteur de Transport en Polynésie française (CTCPF), a ensuite été créé. Cette formation métier, d'une durée de 22 semaines, repose sur un partenariat avec les auto-écoles pour la délivrance du permis de catégorie D, tandis que le CFPA assure la formation professionnelle.

Après l'échec de deux marchés de service, le CFPA a déposé une demande d'agrément pour le groupe lourd (D et E/C). À ce stade, seul l'agrément pour la catégorie D a été accordé, les démarches étant toujours en cours avec un délai estimé à quatre mois.

Depuis le 15 août 2025, une auto-école s'est manifestée pour établir un partenariat et a engagé une procédure de demande d'agrément, ce qui devrait permettre de lancer les premières formations CTCPF dès octobre 2025, avec environ 20 candidats répartis sur deux sessions.

En revanche, le CFPA n'est pas en capacité de répondre à la demande concernant le permis E/C, faute d'agrément et de matériel adapté, notamment d'un poids lourd avec remorque de plus de 7,5 tonnes, inexistant à ce jour sur le territoire.

Observations

La recommandation entre désormais dans une phase opérationnelle, mais reste encore à consolider, avec des avancées portées par le CFPA. La création du titre CTCPF et l'acquisition d'un bus pédagogique constituent des bases structurantes. Toutefois, l'accès au permis poids lourd demeure contraint par les conditions d'agrément et la disponibilité des équipements adaptés, notamment pour le permis E/C qui requiert un véhicule avec remorque de plus de 7,5 tonnes. Le partenariat avec les auto-écoles et la sécurisation des agréments sont donc les leviers essentiels pour stabiliser et pérenniser le dispositif.

RECOMMANDATION N°22

Professionaliser le métier d'accompagnateur.

Ministères et services pilotes - MFT.

Statut global - **NON RÉALISÉE.**

Suivi en fonction du ministère

- **MFT** : La professionnalisation des métiers du transport scolaire relève des services en charge de la formation professionnelle ou initiale. À ce jour, aucune formation spécifique n'a été mise en place. Le CFPA et le SEFI pourraient envisager la création de formations adaptées dans le futur, en fonction des besoins identifiés.

Observations

La recommandation n'a pas encore été engagée, bien que son importance soit reconnue. La structuration d'une filière dédiée permettrait de valoriser les métiers du transport scolaire, d'assurer une montée en compétence des professionnels et de renforcer la qualité du service. Une concertation entre les acteurs de la formation, de l'emploi et du secteur éducatif serait nécessaire pour définir les contenus, les modalités et les débouchés de cette filière.

RECOMMANDATION N°43

Dispenser des formations particulières aux transporteurs d'enfants à besoins particuliers ou en situation de handicap.

Ministères et services pilotes - MEE + MGT.

Statut global - **RÉALISÉE.**

Suivi en fonction du ministère

- **MEE/DGEE** : La formation est déjà mise en œuvre chaque année depuis deux ans, en mars, par la circonscription pédagogique ASH. Elle est assurée par Mme J. Adams et son équipe. Environ 60 transporteurs ont été formés à la prise en charge des élèves en situation de handicap.
- **MGT** : Un travail technique a été réalisé sur le titre professionnel du CFPA, qui intègre cette dimension de prise en charge spécifique. Un travail de généralisation pourrait être engagé pour étendre cette formation à l'ensemble des

transporteurs, en lien avec les établissements de formation.

Observations

La recommandation est déjà mise en œuvre dans le cadre éducatif, avec des résultats. L'intégration de cette compétence dans les formations professionnelles constitue une avancée notable. Pour renforcer l'impact, il conviendrait de systématiser cette formation dans les parcours des chauffeurs et accompagnateurs, en lien avec les délégataires et les organismes de formation. Une coordination interinstitutionnelle permettrait de garantir une couverture complète et homogène sur le territoire.



5. INCLUSION ET BESOINS SPÉCIFIQUES

RECOMMANDATION N°5

Supprimer la règle des 1 km et intégrer le temps de marche réel entre le domicile des élèves et les points de ramassage dans les critères d'accès au transport scolaire.

Ministères et services pilotes - MEE + MGT.

Statut global - **NON RÉALISABLE.**

Suivi en fonction du ministère

- **MEE/DGEE** : La suppression de la contrainte d'une distance minimale de 1 km entre le domicile et l'établissement scolaire entraînerait une augmentation significative du nombre d'élèves transportés, impliquant de ce fait un accroissement important du budget alloué au transport scolaire. Cette mesure nécessiterait donc une réévaluation globale des capacités de financement du dispositif.
- **MGT** : La réglementation relève de la DGEE. Sur avis de la DTT, le maintien du seuil de 1 km favorise les modes actifs (marche, vélo) plutôt qu'une extension du transport en bus, susceptible de générer des micro-déplacements et une congestion du service. Il conviendrait toutefois d'en préciser la définition en tenant compte du trajet réel plutôt que d'une mesure « à vol d'oiseau ».

Observations

La recommandation ne peut être appliquée par suite des réserves exprimées quant à la suppression du critère de distance minimale, compte tenu des impacts budgétaires et logistiques que cela impliquerait. Néanmoins, la règle actuelle du « 1 km » gagnerait à être réévaluée à l'aune des réalités du terrain. Dans certaines communes, la topographie ou l'absence d'aménagements sécurisés rendent le déplacement à pied ou à vélo difficile, voire risqué pour les élèves.

RECOMMANDATION N°33

Permettre aux élèves en garde alternée dès le primaire à être déposés à chacun de leurs domiciles parentaux respectifs.

Ministères et services pilotes - MGT + MEE.

Statut global - **NON RÉALISABLE.**

Suivi en fonction du ministère

- **MGT/DTT** :
 - La compétence relève de la DGEE/MEE.
 - Une carte d'abonnement bus illimité et dézonné a été mise en place depuis le 27 mai 2025, au tarif de 1 500 F CFP par mois.
 - Cette carte constitue une solution de report vers le transport régulier à moindre coût, mais ne permet pas de gérer un plan de transport scolaire variable à la journée.
 - Les solutions techniques actuelles ne permettent pas une telle finesse dans la gestion des trajets.
- **MEE/DGEE** :
 - Le transport scolaire entre deux domiciles n'est pas possible si l'un des domiciles est hors secteur scolaire.
 - Ce type de transport relève de la responsabilité parentale, conformément aux jugements rendus sur ce sujet.

Observations

La recommandation ne peut être mise en œuvre dans le cadre réglementaire et technique actuelle. Le transport scolaire est conçu pour desservir un domicile principal situé dans le secteur scolaire de l'établissement. Les cas de familles recomposées ou séparées nécessitent une organisation individuelle, hors du périmètre du service public de transport scolaire. La carte d'abonnement illimité constitue une alternative partielle, mais ne répond pas à la logique de double domiciliation.

RECOMMANDATION N°42

Soutenir la création d'une société unique centralisant des taxis spécialisés pour le transport scolaire d'enfants à besoins particuliers ou en situation de handicap.

Ministères et services pilotes - MGT + MEE.

Statut global - **EN COURS.**

Suivi en fonction du ministère

- **MGT** : Il existe une offre de transport adapté assurée par ULIS et par la Fraternité chrétienne vers ses centres. Toutefois, l'offre de taxis adaptés n'est pas structurée ni généralisée sur le territoire. En 2025, la DTT a réalisé une étude sur le secteur des taxis, intégrant les besoins spécifiques du transport scolaire adapté. Des réflexions sont en cours pour améliorer la qualité de service et l'accessibilité de cette offre.
- **MEE** : D'un point de vue économique, il est préférable de diversifier les prestataires, plutôt que de centraliser l'offre sur un seul opérateur. Cette approche permettrait de stimuler la concurrence, d'optimiser les coûts et de mieux répondre aux besoins locaux.

Observations

La recommandation est en phase exploratoire, avec des initiatives existantes mais limitées. L'étude menée par la DTT constitue une base utile pour structurer une offre de taxis adaptés, en complément des dispositifs associatifs. La diversification des prestataires, soutenue par le MEE, pourrait favoriser l'émergence d'un réseau plus accessible et réactif. Une coordination entre les acteurs publics, les transporteurs et les familles est essentielle pour garantir la continuité et la qualité du service.

RECOMMANDATION N°44

Étendre le dispositif de transport scolaire sanitaire aux élèves en situation de handicap ou à besoins éducatifs particuliers.

Ministères et services pilotes - MEE + MGT.

Statut global - **EN COURS.**

Suivi en fonction du ministère

- **MEE/DGEE** : Le dispositif est déjà en place via des taxis, mobilisés pour assurer le transport des élèves en situation de handicap ou à besoins éducatifs particuliers. Un bureau d'études a été retenu pour définir un zonage des secteurs de recrutement, en s'appuyant sur les remontées de l'ASH concernant les besoins. Un appel d'offres sera lancé pour formaliser et étendre ce dispositif.
- **MGT** : Le transport sanitaire relève de la compétence de l'ARASS, et non du MGT. Le MGT n'est pas en charge de ce dispositif, mais peut contribuer à sa structuration en lien avec les autorités compétentes.

Observations

La recommandation est en cours de mise en œuvre, avec des actions portées par le MEE. Le recours aux taxis constitue une solution adaptée, mais sa structuration via un zonage et un appel d'offres permettra d'en améliorer la cohérence et la couverture territoriale.

RECOMMANDATION N°45

Allocation aux parents accompagnant leur enfant dans les transports.

Ministères et services pilotes - MEE + MFT.

Statut global - **NON ENGAGÉE.**

Suivi en fonction du ministère

- **MEE/MFT** : Aucun détail ou position officielle n'a été exprimé à ce jour concernant la mise en place d'une allocation dédiée aux parents accompagnateurs. La faisabilité financière et juridique d'une telle mesure reste à étudier.

Observations

La recommandation n'a pas encore été explorée par les ministères concernés.

6. GOUVERNANCE, RÉGLEMENTATION ET CONCERTATION

RECOMMANDATION N°11

Définir clairement les compétences et responsabilités des sociétés de transport, des communes, des établissements scolaires et des parents en ce qui concerne le transport scolaire, à travers un cadre juridique approprié tel qu'un règlement des transports scolaires terrestres.

Ministères et services pilotes - MEE.

Statut global - **EN COURS.**

Suivi en fonction du ministère

- **MEE** : Le MEE travaille à la définition des responsabilités des familles et des élèves. Un règlement intérieur est en cours de rédaction et fera l'objet d'un arrêté. Ce cadre vise à encadrer les comportements dans le bus et les responsabilités parentales avant l'arrivée du véhicule.

Observations

La clarification des rôles permettrait d'éviter les zones grises en cas d'incident. Un règlement harmonisé à l'échelle du Pays faciliterait la coordination entre les acteurs. Des actions de sensibilisation seraient utiles pour accompagner la mise en œuvre du cadre réglementaire.

RECOMMANDATION N°12

Organiser une concertation tripartite entre les communes, les autorités locales et les transporteurs pour discuter et planifier des améliorations, notamment en matière de sécurité, d'infrastructures comme les abribus, et d'équipements dans les bus, dans le but d'assurer une meilleure qualité de service.

Ministères et services pilotes - MGT + MFT.

Statut global - **EN COURS.**

Suivi en fonction du ministère

- **MGT** : La DTT mène un travail continu avec les différentes parties, sur les opérations liées aux bus, aux aménagements et à la sécurité. Une nouvelle gouvernance a été validée en Conseil

des Ministres, le 10 septembre 2025, afin de structurer les échanges.

- **MFT** : Cette concertation tripartite ne relève pas des missions de la Direction du travail. La sécurité des salariés relève de l'employeur, qui doit mettre en œuvre des actions préventives ou correctives, conformément au document d'évaluation des risques professionnels.

Observations

La mise en place d'une gouvernance dédiée constitue une avancée pour structurer les échanges entre acteurs. Une meilleure coordination locale permettrait d'identifier les besoins spécifiques en matière d'infrastructures et de sécurité. La concertation pourrait intégrer des retours d'usagers, afin de renforcer la qualité du service.

RECOMMANDATION N°13

Engager une consultation publique préalable à tout projet de bétonnage de routes traversant des propriétés privées, garantissant ainsi une prise en compte adéquate des préoccupations et des opinions des riverains.

Ministères et services pilotes - MGT.

Statut global - **NON RÉALISÉE.**

Suivi en fonction du ministère

- **MGT** : Les travaux réalisés par la Polynésie concernent exclusivement le réseau viaire relevant du domaine public routier (DPR). La sécurité routière est un critère systématiquement pris en compte dans la conception et la réalisation des aménagements.

Observations

La recommandation ne peut être mise en œuvre dans le cadre actuel des compétences du MGT. Les projets de bétonnage sur des terrains privés nécessitent une approche foncière et réglementaire distincte, relevant potentiellement des communes. La mise en place d'une procédure de concertation publique pourrait être envisagée dans le cadre de ce type de projets.

RECOMMANDATION N°15

Instituer un audit externe tous les trois ans pour évaluer l'efficacité du système de transport scolaire et régulier, incluant la qualité du service, la sécurité, l'état des véhicules et les temps de parcours.

Ministères et services pilotes - MGT + MEE.

Statut global - EN COURS.

Suivi en fonction du ministère

- **MGT** : Dans le cadre de la délégation de service public (DSP), un contrôle qualité trimestriel est déjà en place, assuré par la DTT. Si l'audit envisagé concerne spécifiquement le transport scolaire, cela relève de la compétence de la DGEE/MEE.
- **MEE** : Un appel d'offres est en préparation pour sélectionner un bureau d'études externe chargé de réaliser un audit du transport scolaire.

Observations

La recommandation est en bonne voie, avec des dispositifs de contrôle déjà existants pour le transport régulier et une démarche engagée pour le transport scolaire. L'audit externe prévu permettra de rendre compte des performances du service et d'identifier les axes d'amélioration. Il conviendra de veiller à l'intégration des résultats dans les politiques publiques de mobilité scolaire.

RECOMMANDATION N°24

Participer à la mise en œuvre de la DSP et en assurer le contrôle.

Ministères et services pilotes - MGT.

Statut global - RÉALISÉE.

Suivi en fonction du ministère

- **MGT** : Le Pays a participé à l'amélioration du service de transport public, notamment via la mise en œuvre du tarif unique à 150 F CFP, la dématérialisation des billets et la géolocalisation des bus dans le cadre du réseau Tere Tahiti. Ces évolutions s'inscrivent dans le cadre de la DSP et renforcent la qualité du service régulier.
- **MEE** : La DGEE participe activement aux réu-

nions mensuelles de suivi avec le délégataire et la DTT.

- **MFT** : Afin de garantir le respect des volets sécurité et rémunération des chauffeurs, il est proposé que la DSP intègre explicitement ces critères. Ainsi, les candidats à l'appel d'offres devront répondre à des exigences sociales et professionnelles, renforçant la qualité et la durabilité du service.

Observations

La recommandation est mise en œuvre, avec une coordination active des services et des dispositifs de suivi. Néanmoins, il serait pertinent d'intégrer des critères sociaux dans les appels d'offres afin de garantir une qualité de vie au travail.

RECOMMANDATION N°25

Instituer une commission annuelle pour évaluer les transports scolaires dans les collèges et lycées de MA'OHİ NUI.

Ministères et services pilotes - MEE.

Statut global - EN RÉFLEXION.

Suivi en fonction du ministère

- **MEE/DGEE** : Il est indiqué qu'une analyse approfondie est nécessaire pour déterminer la plus-value potentielle de la recommandation avant toute mise en œuvre.

Observations

Il est pertinent de s'inscrire dans une logique d'évaluation des politiques publiques mais il faut questionner l'efficacité de cette démarche.

RECOMMANDATION N°26

Activer le Comité Territorial des Transports Scolaires afin de coordonner et optimiser les services de transport.

Ministères et services pilotes - MEE.

Statut global - EN RÉFLEXION.

Suivi en fonction du ministère

- **MEE** : Le ministère émet un avis favorable, mais souligne que le texte réglementaire doit être révisé, notamment les articles 8 et 9 de la délibé-

ration n° 79-18 du 29 janvier 1979. Ce comité, composé de représentants publics, d'usagers et de transporteurs, est chargé d'établir le plan territorial des transports scolaires, révisable chaque année et soumis à validation gouvernementale.

Observations

La réactivation du comité permettrait de renforcer la coordination entre les différents acteurs du transport scolaire. La révision du cadre réglementaire est indispensable pour adapter les missions du comité aux réalités actuelles. Ce dispositif pourrait faciliter la remontée des besoins locaux et améliorer la qualité du service.

RECOMMANDATION N°28

Établir un Règlement des transports scolaires terrestres par le Pays (Autorité organisatrice des transports scolaires).

Ministères et services pilotes - MGT.

Statut global - **EN RÉFLEXION.**

Suivi en fonction du ministère

- **MGT** : Le transport scolaire relève du MEE et de la DGEE. La DTT définit les critères techniques : service scolaire, bus aux normes, chauffeur en règle.

Observations

L'absence d'un règlement unifié limite la cohérence et la lisibilité du dispositif à l'échelle du territoire. Un cadre juridique clair permettrait de mieux répartir les responsabilités entre les acteurs et d'assurer un suivi plus rigoureux des prestations.

RECOMMANDATION N°30

Généraliser la présence des accompagnateurs dans les transports scolaires.

Ministères et services pilotes - MEE.

Statut global - **EN RÉFLEXION.**

Suivi en fonction du ministère

- **MEE** : Le transport du secondaire repose en partie sur le réseau régulier. Un essai a été mené, mais la présence d'accompagnateurs augmente

les charges du délégataire, difficilement absorbables. La DSP implique un seul mandataire, ce qui limite le partage de compétences entre la DTT et la DGEE, malgré son intérêt.

Observations

Le coût financier reste un frein à la généralisation du dispositif, notamment dans les zones déjà desservies par le réseau régulier. Une mise en œuvre progressive et ciblée pourrait être envisagée. La présence d'accompagnateurs est par ailleurs indispensable, en particulier pour le second degré, pour garantir la sécurité des élèves et permettre aux chauffeurs d'exercer dans de bonnes conditions.

RECOMMANDATION N°31

Proposer un formulaire de consentement et de responsabilité aux parents lors de l'inscription au service de ramassage scolaire.

Ministères et services pilotes - MEE.

Statut global - **NON RETENUE.**

Suivi en fonction du ministère

- **MEE** : La demande de transport scolaire constitue déjà une démarche parentale explicite, selon le MEE. Un formulaire supplémentaire n'est pas jugé nécessaire.

Observations

Pas d'observations.

RECOMMANDATION N°34

Organiser des réunions d'information pour les élèves transportés, auxquelles sont conviés les parents, la DGEE, l'école et le transporteur, à chaque rentrée scolaire.

Ministères et services pilotes - MEE.

Statut global - **NON RÉALISÉE - PARTIELLEMENT RÉALISABLE.**

Suivi en fonction du ministère

- **MEE** : La rémunération des heures supplémentaires des agents en fin de journée pose une difficulté. Ces réunions peuvent toutefois être intégrées aux temps d'ORS dédiés aux instances existantes (assemblée générale, conseil d'école ou d'établissement).

Observations

Ces réunions renforcent la communication entre les acteurs du transport scolaire et elles offrent un cadre utile pour rappeler les règles de sécurité et recueillir les retours des familles.

RECOMMANDATION N°37

Récolter des données démographiques et topographiques pour personnaliser le service de transport à Moorea, établir des spécifications de bus appropriées, et consulter les usagers pour répondre efficacement à la demande de transport.

Ministères et services pilotes - MEE + MGT.

Statut global - **EN RÉFLEXION.**

Suivi en fonction du ministère

- **MEE** : La DGEE précise que cela relève des compétences communales car il s'agit du transport régulier. Un recensement des élèves des vallées est disponible en ligne (Site : commune-moorea.net).
- **MGT** : La DTT recommande d'analyser finement les dessertes avant de remplacer les bus standards par des minibus, car cela double les coûts d'exploitation

Observations

Le remplacement des bus standards par des minibus doit être évalué avec précision pour éviter une hausse des coûts. La consultation des usagers est essentielle pour ajuster l'offre aux besoins locaux.

RECOMMANDATION N°38

Organiser une concertation tripartite entre la commune, la DGEE et les transporteurs afin de réévaluer les conditions de la convention du transport scolaire, incluant les horaires, les assurances, la fréquence, les tarifs et la durée, dans le but d'optimiser le service.

Ministères et services pilotes - MEE.

Statut global - **EN RÉFLEXION - AVIS FAVORABLE – À PLANIFIER.**

Suivi en fonction du ministère

- **MEE** : Le MEE soutient la démarche, sous ré-

serve de programmer un calendrier de concertation. L'enjeu dépasse le cadre local : une réflexion à l'échelle de toute la Polynésie est nécessaire pour harmoniser les pratiques et optimiser le service.

Observations

La concertation permettrait d'ajuster les conventions aux réalités locales et aux attentes des usagers. La planification d'un calendrier est essentielle pour concrétiser cette démarche.

RECOMMANDATION N°39

Mettre en place un système de distinction entre les sorties des élèves transportés par bus et des autres élèves dans les établissements scolaires actuels, et prévoir deux sorties distinctes pour les futures constructions.

Ministères et services pilotes - MEE.

Statut global - **EN COURS.**

Suivi en fonction du ministère

- **MEE** : Cette mesure sera prise en compte dans les futurs projets de construction d'établissements scolaires.

Observations

La distinction des sorties améliore la sécurité et la fluidité lors des départs scolaires. Son intégration dans les futurs projets de construction permet d'anticiper les besoins logistiques.

RECOMMANDATION N°19

Créer et travailler sur un réel statut professionnel reconnu pour les chauffeurs de bus.

Ministères et services pilotes - MFT.

Statut global - **EN COURS.**

Suivi en fonction du ministère

- **MFT** : La grève des chauffeurs de bus en septembre 2024 a mis en lumière l'absence de statut clair pour ces professionnels et a conduit à la reprise des discussions sur une convention collective du secteur. Le MFT (via la Direction du travail) et le MGT (via la DTT) ont tenté pendant

deux ans d'initier une négociation sectorielle, sans obligation pour les parties.

- Un statut spécifique ou un code des transports permettrait de mieux encadrer les conditions particulières d'exercice : temps de conduite, d'attente, sécurité, rémunération, etc. Des réunions de négociation ont repris fin 2024 et début 2025 avec les syndicats (CSIP, ARO No Porinetia) et les entreprises du secteur (RTCT, NTCE, TCCO, Warren Transport). Le protocole de fin de conflit du 12/09/2024 prévoit la reprise des discussions dès octobre 2024.
- La convention cadre actuelle (n°7142 MET du 22/10/2018) prévoit un réexamen des conditions financières en cas d'évolution

réglementaire, ce qui permettrait d'intégrer les impacts d'un futur statut. Pour les chauffeurs de bus touristiques, des accords d'entreprise sont également envisagés, jugés plus souples qu'une convention collective.

Observations

Un cadre réglementaire et conventionnel plus clair permettrait d'encadrer les conditions de travail et de sécuriser les relations entre employeurs et chauffeurs. À ce stade, les échanges avec les syndicats et les entreprises restent limités et n'ont pas encore permis d'aboutir à une structuration stabilisée de la profession.





II. CONSTATS GÉNÉRAUX SUR LE SUIVI DES RECOMMANDATIONS

1. DES AVANCÉES SIGNIFICATIVES DANS LA MISE EN ŒUVRE DES RECOMMANDATIONS

Un peu plus d'un an après la remise du rapport de la Mission d'information sur le transport scolaire terrestre en Polynésie, le suivi des recommandations met en lumière une dynamique réelle d'engagement de la part des ministères et services concernés. Cette mobilisation traduit la volonté du gouvernement de structurer durablement le service public de transport scolaire et d'en améliorer la qualité sur l'ensemble du territoire.

Plusieurs progrès concrets sont à souligner, notamment dans la simplification de certaines démarches administratives et la modernisation des outils de billetterie. Des supports en langage Facile à Lire et à

Comprendre (FALC) ont été diffusés, les pièces justificatives exigées pour l'inscription au transport scolaire ont été allégées, et des formations spécifiques ont été dispensées aux chauffeurs afin de renforcer la sécurité et la qualité du service.

Parallèlement, la programmation de nouveaux abribus et le renouvellement progressif de la flotte de bus témoignent d'un effort constant pour répondre aux besoins matériels et améliorer le confort des usagers. Ces actions illustrent une démarche d'amélioration continue, même si leur déploiement reste encore inégal selon les îles et archipels.

2. DES DIFFICULTÉS OPÉRATIONNELLES ET TERRITORIALES À MIEUX ACCOMPAGNER

Certaines recommandations connaissent encore des délais de mise en œuvre ou des niveaux d'avancement différenciés, en raison de contraintes techniques, budgétaires ou réglementaires. L'absence d'un cadre réglementaire unifié ou de dispositifs harmonisés à l'échelle du Pays peut ralentir certaines évolutions, tout comme la diversité des situations rencontrées entre Tahiti, Moorea et les archipels.

Les écarts territoriaux restent une réalité à prendre en compte : si Tahiti bénéficie de conditions d'exploitation plus favorables, Moorea et les archipels éloignés doivent composer avec des réseaux routiers plus contraignants et des moyens humains parfois limités. Ces situations appellent une approche différenciée et adaptée aux spécificités locales plutôt qu'une application uniforme des dispositifs.

En outre, la coordination entre les différents acteurs (ministères, communes, transporteurs et établissements scolaires) pourrait encore être renforcée afin d'assurer une meilleure lisibilité et efficacité des

actions menées. Ces ajustements s'inscrivent dans une logique de consolidation progressive et nécessitent un accompagnement technique et financier adapté aux capacités de chaque collectivité.

3. DES ORIENTATIONS POUR CONSOLIDER LES ACQUIS ET STRUCTURER LA GOUVERNANCE DU TRANSPORT SCOLAIRE

Au regard du chemin parcouru, il convient désormais de pérenniser les avancées réalisées et de renforcer la coordination autour d'objectifs partagés. Une actualisation du cadre réglementaire pourrait permettre de clarifier les compétences respectives des acteurs, de mieux encadrer la profession de chauffeur de bus et de reconnaître les spécificités de ce métier essentiel au service public d'éducation.

La création d'espaces de concertation réguliers entre les ministères, les communes et les transporteurs contribuerait à assurer un suivi collectif et à mieux anticiper les besoins opérationnels. La structuration du métier de chauffeur de bus et du métier d'accompagnateur, associée à des formations

certifiantes et à des conditions de travail valorisées, renforcerait la qualité et la fiabilité du service tout en soutenant l'emploi local. C'est une nécessité à réelement engager.

Enfin, la poursuite de la modernisation numérique (billetterie, suivi des trajets) et la planification d'infrastructures accessibles et sécurisées dans toutes les communes doivent rester des priorités à moyen terme. Ces orientations visent à consolider les bases d'un service public de transport scolaire sûr, équitable et adapté aux réalités du territoire polynésien, dans une démarche de coopération continue entre l'État, le Pays, les communes et les usagers.

LE TRANSPORT SCOLAIRE À MOOREA

Le transport scolaire à Moorea est confronté à des difficultés structurelles liées aux contraintes géographiques de l'île et aux limites économiques du modèle actuel. Ces fragilités ont entraîné des perturbations dans les circuits et mettent en évidence la nécessité de repenser l'organisation, le financement et le cadre juridique afin d'assurer la continuité et la qualité du service.

Le prestataire actuellement en charge est présent depuis peu sur l'île et assure également le transport public communal avec les moyens existants. Cette situation interroge sa capacité à répondre durablement aux besoins, notamment en matière de chauffeurs qualifiés, d'état du parc de véhicules et de stabilité économique.

Par ailleurs, le ministère de l'Éducation a lancé un marché public pluriannuel, dont les résultats ne sont pas encore connus, la prestation de ramassage scolaire devant être répartie en deux lots.

Les modalités d'évolution du dispositif, notamment en ce qui concerne le renouvellement de la flotte et l'organisation de la concertation avec les acteurs concernés, devraient être précisées dans ce cadre.

À ce titre, la création d'une société d'économie mixte (SEM) dédiée au transport scolaire constituerait une piste structurante pour sécuriser l'organisation, le financement et la continuité du service public.

CONCLUSIONS

Au terme de ce premier bilan annuel, la Mission d'information sur le transport scolaire terrestre dresse un état des lieux objectif de la mise en œuvre des recommandations formulées en 2024. Si une dynamique d'amélioration est engagée, elle demeure encore insuffisante pour garantir un service public de transport scolaire pleinement structuré et sécurisé.

À la date de janvier 2026, la présence d'accompagnateurs dans les transports scolaires du second degré n'est toujours pas généralisée. Cette situation constitue un enjeu majeur de sécurité : elle limite la prévention des situations à risque, fragilise l'encadrement des élèves et complique les conditions d'exercice des chauffeurs. Une action rapide est désormais indispensable.

Par ailleurs, malgré les efforts engagés, certains bus utilisés pour le transport scolaire, notamment chez des sous-traitants de la RTCT, restent anciens et peu rassurants. Le renouvellement du matériel roulant doit être accéléré afin de répondre aux exigences légitimes de sécurité et de confiance des familles.

Ce bilan met également en lumière la fragilisation du métier de chauffeur de bus. Les conditions de travail et de rémunération demeurent peu attractives, au point que certains professionnels choisissent aujourd'hui d'exercer en métropole, ce qui interroge la pérennité du dispositif à moyen terme.

La Commission de l'Éducation, de la Jeunesse et des Sports salue les avancées réalisées, mais appelle à un renforcement des décisions sur les priorités identifiées. Elle réaffirme son attachement à un transport scolaire sûr, équitable et accessible, condition essentielle de l'égalité des chances pour tous les élèves du Fenua.



COMMISSION DE L'ÉDUCATION, DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR,
DE LA JEUNESSE ET DES SPORTS



MISSION D'INFORMATION
SUR LES CONDITIONS D'AMÉLIORATION
DU TRANSPORT SCOLAIRE TERRESTRE AU FENUA

AVRIL 2024



www.assemblee.pf