

SUIVI des recommandations

Mission d'information sur le transport scolaire terrestre au Fenua



Commission de l'éducation, de la jeunesse et des sports
Janvier 2026



Transport scolaire - Enjeu pour l'égalité des chances

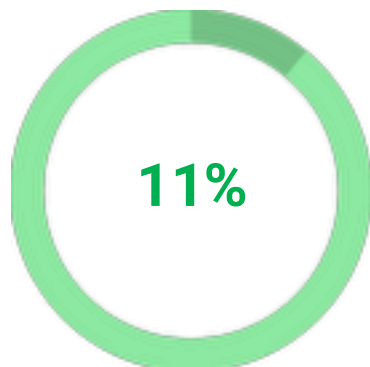
Créée en janvier 2024 par la **Commission de l'éducation, de la jeunesse et des sports**, la **Mission d'information** avait pour objectif d'analyser le fonctionnement du transport scolaire terrestre, d'identifier ses difficultés et de proposer des pistes d'amélioration concrètes.

Des carences significatives ont été mises en lumière : prise en charge insuffisante des élèves, formation inadaptée des chauffeurs, vétusté des infrastructures...

Remis en juin 2024, le rapport final de la mission d'information comportait **45 recommandations**. Ce document présente **le premier bilan d'évaluation de leur mise en œuvre par nos ministères et services**, un peu plus d'un an après leur formulation.

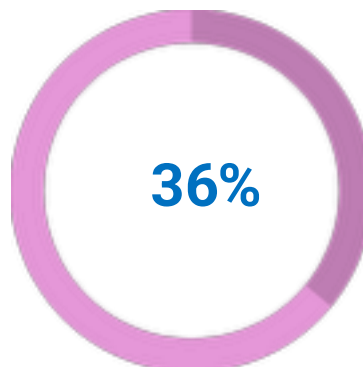


Chiffres-clés du suivi - 45 recommandations



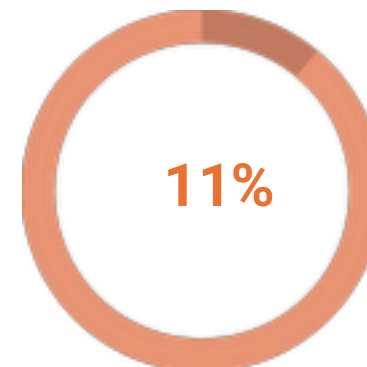
RÉALISÉES

5 mesures déjà mises en œuvre



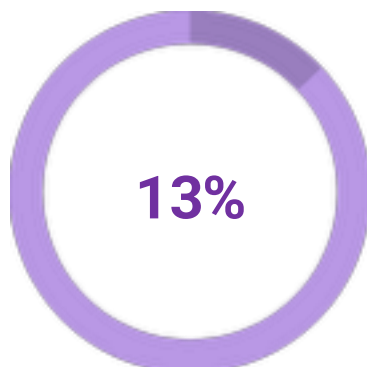
EN COURS

16 mesures en cours de mise en œuvre



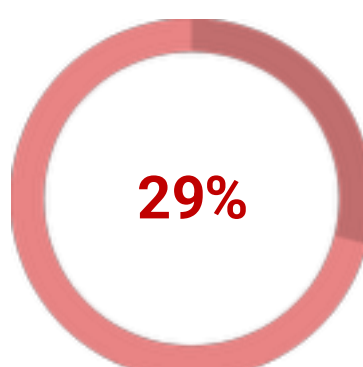
PARTIELLEMENT

5 mesures partiellement réalisées



EN RÉFLEXION

6 mesures en discussions et études



NON RÉALISÉES

13 mesures non engagées

Ces chiffres reflètent **une mobilisation réelle des ministères concernés**, mais révèlent aussi les obstacles opérationnels, budgétaires et réglementaires qui freinent certaines avancées.



Axe 1 : Accessibilité et gratuité

Avancées

- **Des dispositifs de gratuité existent** ce qui permet de limiter les freins financiers à la scolarisation.
- La mise en place d'un **abonnement mensuel illimité** à 1500 XPF constitue une première réponse pour simplifier l'accès au réseau régulier pour les moins de 26 ans.
- **Les démarches d'inscription ont été simplifiées** et mieux expliquées aux familles.

Limites

- **La carte scolaire universelle multiservices** n'est pas déployée pour des raisons techniques et juridiques.
- **Le transport en période de stage** reste insuffisamment intégré dans le dispositif, ce qui pénalise certains élèves. Cela ne relèverait pas de l'éducation.
- **L'accès numérique** (application, QR code) relève du transporteur pour le ministère de l'éducation.



Axe 2 : Infrastructures et matériel

Avancées

Renouvellement de la flotte

Renouvellement achevé à 100 % pour RTCT. Renouvellement en cours chez les sous-traitants RTU, NTCE et TCCO, pour un achèvement fin 2025. **Ce qui n'a pas été fait à la date de janvier 2026.** Arrivée de 18 nouveaux bus prévue pour 2026, et une étude technique pour évaluer la faisabilité des bus à étage sur Tahiti pour répondre aux problèmes de saturation.

Nouveaux abribus

Un nouvel abribus inauguré à Mahana Park. Programme de 11 unités supplémentaires d'ici 2026, intégrant accessibilité universelle et sécurité.

Arrêts adaptés

À Outumaoro, deux abribus avec 50 m² couverts, quais de grande capacité, borne d'information et connexion piétonne sécurisée pour 200 élèves quotidiens.

Étude en cours

Adaptation du parc aux contraintes topographiques des vallées et hauteurs, avec cahier des charges en préparation.

Limites

DSP Transport scolaire

L'absence de flotte scolaire dédiée sur Tahiti limite la lisibilité du service pour les familles.

Points de ramassage

Les points de ramassage ne sont pas encore formalisés dans un cadre clair.

Étudiants UPF

Les horaires universitaires et post-scolaires sont encore peu pris en compte.



Axe 3 : Sécurité et contrôle



Contrôleurs renforcés

3 agents assermentés affectés en 2024 pour des missions de contrôle. Un poste transformé de catégorie C en B pour montée en compétence. Tous les postes de contrôleurs routiers sont occupés, mais la clarification des compétences DTT/DGEE reste nécessaire.



Formation spécialisée

La DTT a lancé une formation « **Prise en charge des élèves en sécurité** » (CGF) en 2024. Première session animée par un agent DTT pour renforcer les compétences des professionnels en matière de sécurité et gestion des élèves.



Sensibilisation active

Supports vidéo existants en cours de mise à jour pour sensibiliser élèves et parents aux règles de sécurité. Scénarios pédagogiques rédigés en collaboration avec la DGEE pour organiser des simulations dans les établissements scolaires.

LIMITES : L'équipement des bus en éthylotests antidémarrage et chronotachygraphes n'est pas techniquement réalisable à ce jour, malgré son importance pour la prévention des risques.



Axe 4 : Formation & professionnalisation

Acquisition d'un bus pédagogique

Le CFPA a acquis un bus pédagogique en avril 2025 pour répondre au déficit de chauffeurs. **Création d'un titre local CTCPF** avec formation métier de 22 semaines.

1

Partenariat avec auto-écoles

Depuis août 2025, une auto-école en partenariat pour le permis D, tandis que le CFPA assure la formation métier. Agrément obtenu pour le permis D, démarches en cours pour finalisation complète.

2

Lancement des formations

Premières formations CTCPF prévues octobre 2025 avec 20 candidats répartis sur deux sessions. Programme structuré pour professionnaliser le secteur et améliorer l'attractivité du métier.

3

Formation aux besoins spécifiques

Formation annuelle organisée depuis deux ans par la circonscription ASH pour la prise en charge d'élèves en situation de handicap. Environ 60 transporteurs formés, avec intégration au titre professionnel du CFPA.

4

L'absence de statut clair limite l'attractivité du métier.

Le métier d'accompagnateur reste peu reconnu et peu formalisé.

Les parcours de formation restent encore fragmentés selon les archipels.



Axe 5 : Inclusion & besoins spécifiques



La garde alternée n'est pas intégrée dans le cadre du transport scolaire.

L'absence d'aide financière aux parents accompagnants constitue un frein pour certaines familles.

La règle du kilomètre ne tient pas toujours compte des réalités topographiques.

Transport adapté **en développement**

Une offre de transport adaptée existe. L'offre de taxis adaptés n'est pas encore structurée ni généralisée, mais une étude de la DTT en 2025 intègre les

besoins spécifiques du transport scolaire adapté. Un bureau d'études a été retenu pour définir un zonage des secteurs de recrutement, en s'appuyant sur les

remontées de l'ASH. Un appel d'offres sera lancé pour formaliser et étendre ce dispositif essentiel.



Taxis spécialisés

Dispositif déjà en place via des taxis pour assurer le transport des élèves en situation de handicap ou à besoins éducatifs particuliers. Structuration via zonage et appel d'offres en cours.



Formation dédiée

Formation annuelle organisée par l'ASH depuis deux ans. 60 transporteurs formés à la prise en charge spécifique. Intégration progressive au titre professionnel du CFPA.



Diversification des prestataires

Approche favorisant la diversification plutôt que la centralisation sur un seul opérateur. Cette stratégie stimule la concurrence, optimise les coûts et répond mieux aux besoins locaux.



Axe 6 : Gouvernance & réglementation



Cadre réglementaire

Règlement intérieur en cours de rédaction par le MEE pour encadrer les comportements dans le bus et les responsabilités parentales. Publication prévue par arrêté pour clarifier les rôles de chaque acteur.



Concertation structurée

Nouvelle gouvernance validée en Conseil des Ministres le 10 septembre 2025. Réunions mensuelles de suivi avec délégataire, DTT et DGEE pour coordonner les actions et améliorer le service.



Évaluation externe

Contrôle qualité trimestriel déjà en place via la DTT. Appel d'offres en préparation pour sélectionner un bureau d'études externe chargé d'auditer le transport scolaire et identifier les axes d'amélioration.

En réflexion :

- **Réactivation du Comité Territorial des Transports Scolaires** pour coordonner et optimiser les services. Révision nécessaire de la délibération n° 79-18 du 29 janvier 1979 pour adapter les missions aux réalités actuelles.
- **L'absence de cadre juridique unifié** limite la cohérence d'ensemble.
- **Les concertations DGEE/Communes/Transporteurs restent encore trop irrégulières** et peu territorialisées.
- **Généralisation des accompagnateurs attendue** mais cela augmente les charges du transporteur.

Constats généraux & orientations

✓ **Avancées**

- **Une dynamique réelle** d'engagement des ministères est enclenchée depuis 2024.
- **Des progrès concrets ont été réalisés** : simplification des démarches, modernisation de la billetterie, formations des chauffeurs, nouveaux abribus et renouvellement progressif des bus.
- **Ces actions traduisent** une volonté d'amélioration continue du service public.

→ **Des orientations à consolider**

- **Consolider** les acquis et actualiser le cadre réglementaire.
- **Renforcer** la concertation et la gouvernance partagée.
- **Structurer et valoriser** les métiers (chauffeurs, accompagnateurs).
- **Poursuivre** la modernisation et le développement d'infrastructures accessibles et sécurisées.

⚠ **Des difficultés persistantes**

- **Des retards persistent** en raison de contraintes techniques, budgétaires et réglementaires.
- **De fortes disparités territoriales** demeurent entre Tahiti, Moorea et les archipels.
- **La coordination entre acteurs** (État, Pays, communes, transporteurs, établissements) reste perfectible.

Conclusion

Une dynamique engagée mais encore incomplète

Des avancées ont été réalisées depuis 2024, mais le dispositif de transport scolaire reste insuffisamment structuré pour garantir partout les mêmes conditions de sécurité et de qualité.

Des priorités urgentes à traiter

L'absence d'accompagnateurs dans les transports du second degré, la vétusté persistante de certains bus, notamment chez des sous-traitants, et la perte d'attractivité du métier de chauffeur constituent des risques majeurs pour la sécurité et la pérennité du service.

Des décisions indispensables pour l'avenir

Renforcer la sécurité sur l'ensemble des parcours, accélérer le renouvellement du matériel roulant et valoriser les métiers du transport scolaire sont désormais des conditions essentielles pour assurer un service public équitable sur tout le territoire.

