

TRAFIC PORTUAIRE 2025



Le Quai du Commerce, Papeete - TAHITI.

Heifara Garbet

TABLE DES MATIERES

1. PREAMBULE	2
2. TRAFIC GLOBAL AU PORT DE PAPEETE	3
2.1 Evolution du trafic global	4
3. LE COMMERCE INTERNATIONAL	7
3.1 La répartition des marchandises	7
3.2 Les vracs liquides	8
3.3 Les conteneurs.....	9
3.4 Les vracs solides	10
3.5 Les moyens de transport des véhicules	11
3.6 Evolution des escales par type de navires	11
4. LA PECHE.....	13
4.1 La pêche internationale	13
4.2 La pêche locale.....	14
5. LA CROISIERE	16
6. LE CABOTAGE LOCAL (hors MOOREA)	18
6.1 Le cabotage au port d'UTUROA	20
7. LE BORNAGE (MOOREA)	21
8. LA PLAISANCE.....	25
8.1 La grande plaisance	25
8.2 La petite plaisance	26
8.2.1 Marina de Papeete	26
8.2.2 Marina de Vaiare	27
8.2.3 Marina d'Uturoa	29
8.2.4 Marina Taina	30

1. PREAMBULE

Depuis sa création en 1962, le Port Autonome de Papeete (PAP) agit comme le poumon vital de la Polynésie française. Il assure une mission stratégique : aménager, gérer et dynamiser un domaine portuaire de plus de 3 700 hectares, s'étendant de Papeete à Moorea, Raiatea et Punaauia.

1. Une vision stratégique : Le Schéma Directeur 2022-2032

L'année 2025 marque une étape charnière dans l'exécution de notre **schéma directeur 2022-2032**.

En effet, toutes les 13 opérations de ce schéma directeur d'un budget global de 32 milliards de francs pacifiques sont à présent toutes lancées de façon effective. Sachant que 2 opérations ont été livrées et mises en exploitation durant cette année 2025 :

- Terminal de croisières de Papeete,
- 1^{ère} moitié du quai du terminal de commerce international de Motu Uta.

Pour rappel, véritable feuille de route décennale, ce plan ambitieux vise à transformer nos infrastructures pour répondre à la croissance des échanges et aux impératifs de la transition écologique. Il ne s'agit plus seulement de gérer des flux, mais de bâtir un port intelligent, durable et intégré à son tissu urbain.

En 2025, plus que jamais, le Port s'affirme comme un acteur moderne et performant, prêt à relever les défis de la connectivité mondiale et du développement durable.

2. 2024-2025 : Des réalisations au service de l'efficience

L'exercice précédent a permis de concrétiser des piliers majeurs de cette stratégie, dont les premiers impacts structurent désormais nos performances de 2025 :

- **Modernisation et Digitalisation** : Le déploiement du guichet unique **FETIA** a révolutionné la fluidité des opérations, optimisant les délais de passage portuaire pour l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique.
- **Rayonnement et Accueil** : La livraison du nouveau **terminal de croisière**, édifice bioclimatique de 2 700 m², offre désormais une porte d'entrée d'excellence au tourisme polynésien, alliant confort moderne et identité culturelle.
- **Capacité et Logistique** : L'**extension du quai de commerce international** renforce notre capacité d'accueil des porte-conteneurs de nouvelle génération, garantissant la fluidité de l'approvisionnement du Pays.

3. Un écosystème à l'écoute de ses clients et usagers

Au cœur d'un complexe où cohabitent plus de **192 entreprises** et **3 500 collaborateurs**, le Port de Papeete dépasse sa fonction technique pour devenir un catalyseur social et économique.

Sa certification ISO 9001 en juin 2025 est venu confirmer sa volonté d'améliorer de façon continue ses services au bénéfice de l'ensemble de la Communauté portuaire polynésienne.

2. TRAFIC GLOBAL AU PORT DE PAPEETE

L'année 2025 marque une évolution l'activité portuaire. Si le commerce international est en léger recul (-2 %), il est vigoureusement soutenu par l'essor historique de la pêche internationale (+78 %). La position centrale de la Polynésie dans le bassin du Pacifique sud et ses liaisons maritimes fréquentes et pérennes vers l'Asie, les Etats-Unis et l'Europe, semble représenter un atout pour les pêcheries internationales.

Débarquement	2023	2024	Var	2025	Var
Commerce international	917 477	990 636	8%	966 360	-2%
Pêche Internationale	1 709	2 531	48%	4 513	78%
Total International	919 186	993 167	8%	970 873	-2%
Pêche locale	7 827	8 107	4%	7 878	-3%
Cabotage	34 878	43 442	25%	44 073	1%
Bornage	32 916	21 569	-34%	21 413	-1%
Total Local	75 621	73 118	-3%	73 364	0%
Total en tonnes	994 807	1 066 285	7%	1 044 237	-2%

Embarquement	2023	2024	Var	2025	Var
Commerce international	28 135	16 872	-40%	16 841	0%
Pêche Internationale	26	554	2031%	922	66%
Total International	28 161	17 426	-38%	17 763	2%
Pêche locale	1 700	1 895	11%	1 260	-34%
Cabotage	278 747	266 713	-4%	274 061	3%
Bornage	115 216	107 015	-7%	109 747	3%
Total Local	395 663	375 623	-5%	385 068	3%
Total en tonnes	423 824	393 049	-7%	402 831	2%

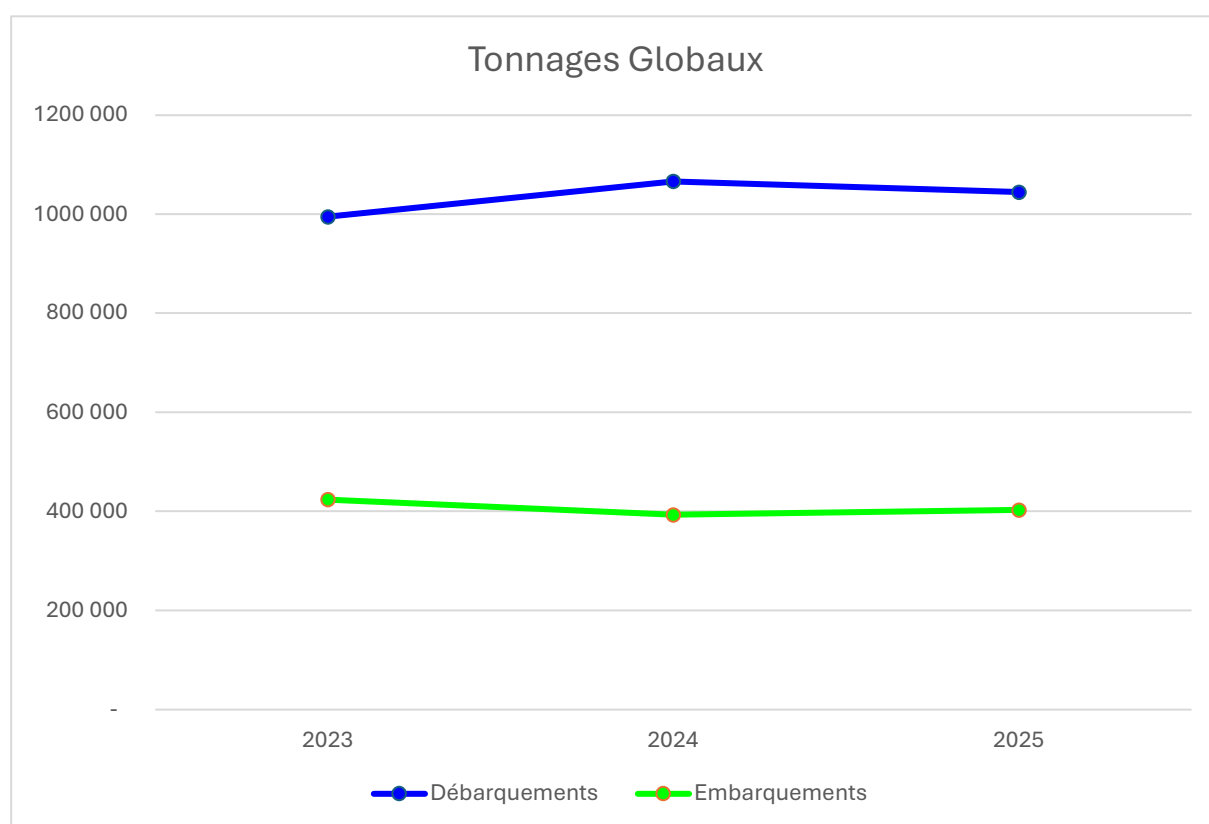
2.1 Evolution du trafic global

Le trafic total s'élève à **1 447 188 tonnes** en 2025 (1 044 356 t au débarquement + 402 831 t à l'embarquement) au niveau de l'international et local. Le transport maritime reste largement dominé par les flux :

- de marchandises débarquées, qu'ils soient d'origine internationale ou domestique, constituent le cœur de l'activité du terminal en captant 72 % du trafic global du port.
- sortants, à destination de l'international ou du réseau local, demeurent minoritaires et ne représentent que 28 % de l'activité globale du port.

Globaux	2023	2024	2025
Débarquements	994 807	1 066 285	1 044 237
Embarquements	423 824	393 049	402 831
Total en tonnes	1 418 631	1 459 334	1 447 068

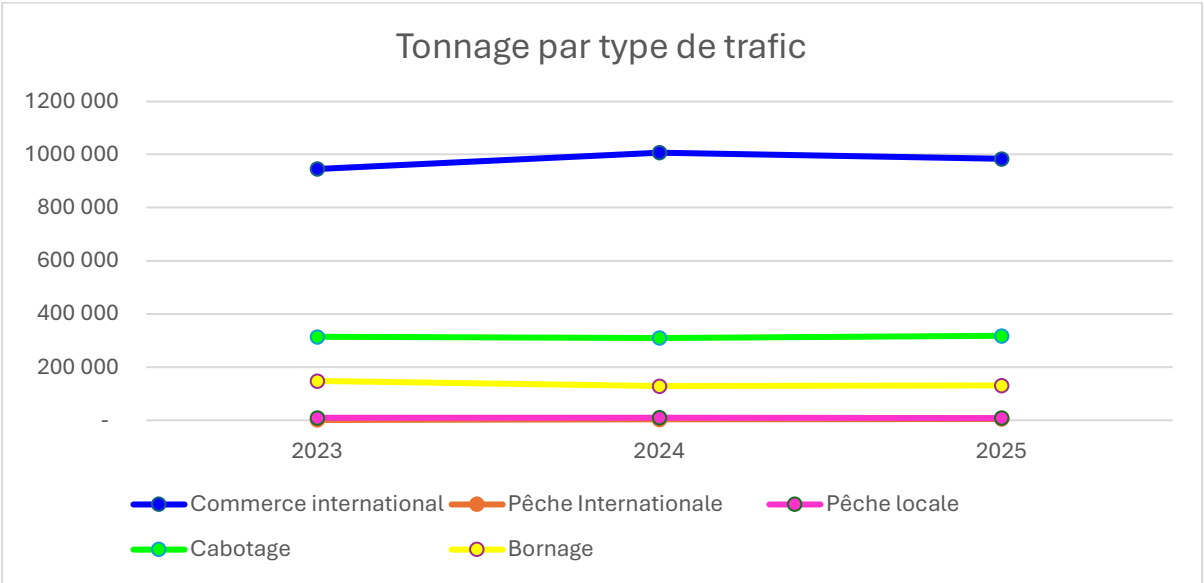
2023	2024	2025
70%	73%	72%
30%	27%	28%



L'activité globale est stable et mature (environ 1,45 million de tonnes), portée par le commerce international qui capte à lui seul plus des deux tiers du trafic maritime.

Trafics	2023	2024	2025
Commerce international	945 612	1 007 508	983 201
Pêche Internationale	1 735	3 085	5 435
Pêche locale	9 527	10 002	9 138
Cabotage	313 625	310 155	318 134
Bornage	148 132	128 584	131 160
Total en tonnes	1 418 631	1 459 334	1 447 068

2023	2024	2025
67%	69%	67%
0%	0%	0%
1%	1%	1%
22%	21%	22%
10%	9%	9%

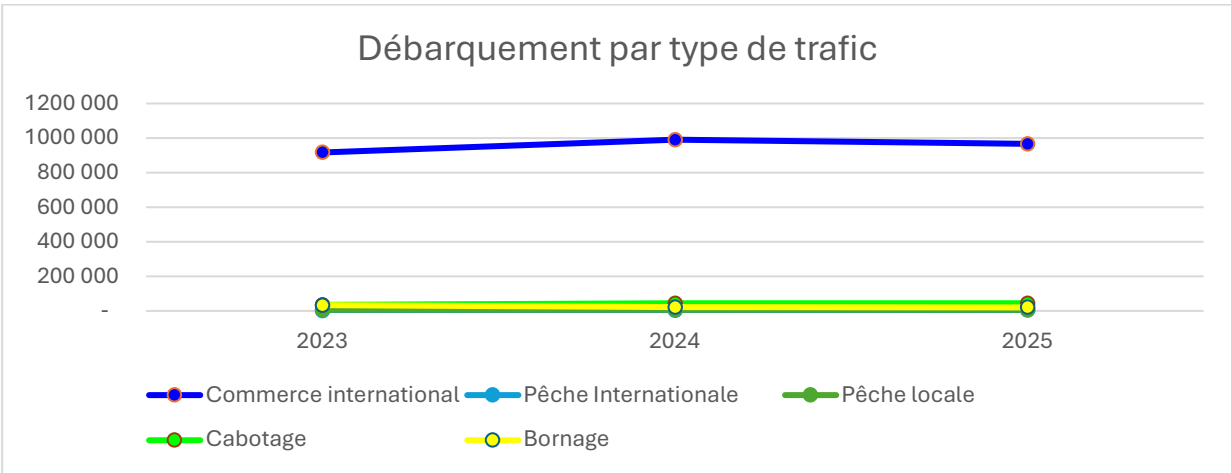


En détails, dominé à plus de 91 % par le commerce international, le débarquement maintient un volume solide au-dessus du million de tonnes malgré une légère baisse en 2025.

Débarquement	2023	2024	2025
Commerce international	917 477	990 636	966 360
Pêche Internationale	1 709	2 531	4 513
Pêche locale	7 827	8 107	7 878
Cabotage	34 878	43 442	44 073
Bornage	32 916	21 569	21 413
Total en tonnes	994 807	1 066 285	1 044 237

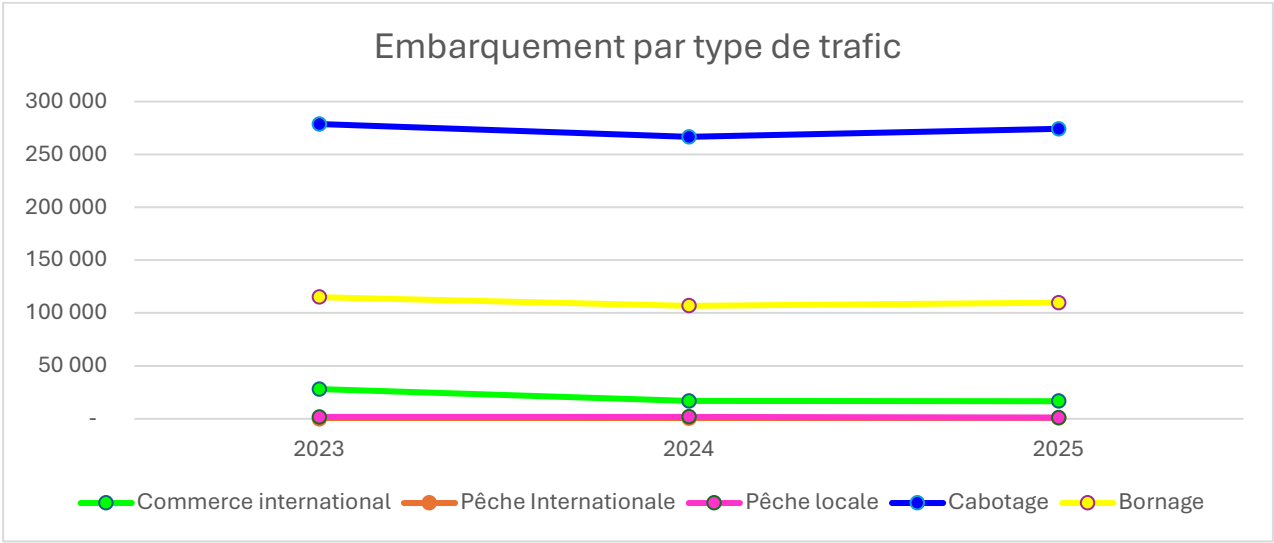
2023	2024	2025
92%	93%	91%
0%	0%	0%
1%	1%	1%
4%	4%	4%
3%	2%	2%

2023	2024	2025
70%	73%	72%

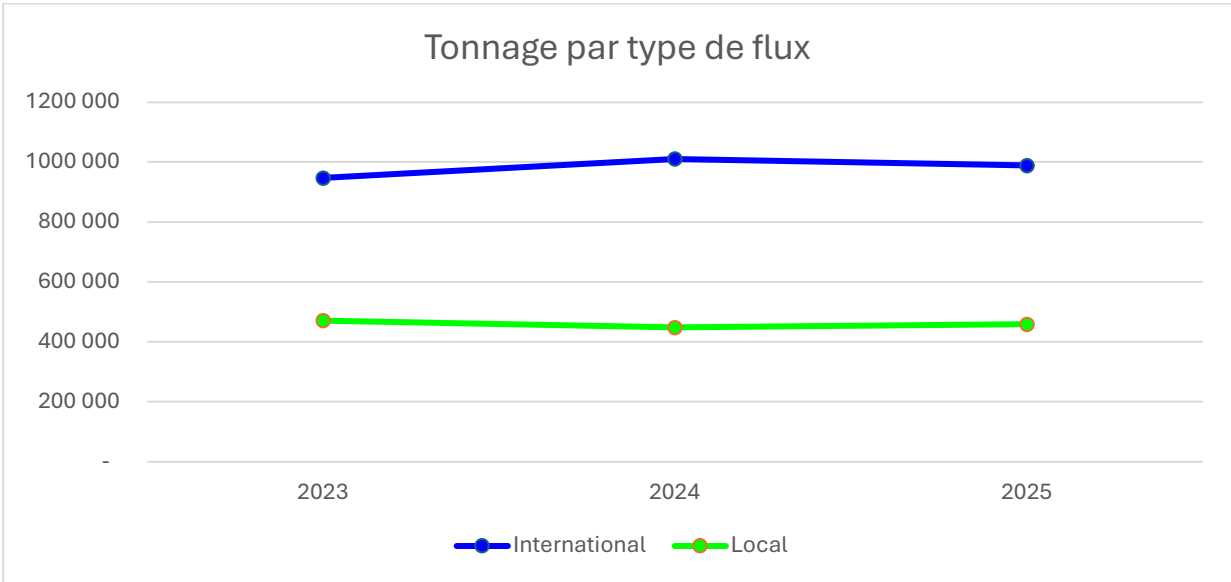


À l'inverse des flux entrants, l'embarquement confie l'essentiel de ses volumes (91 %) au cabotage et au bornage de proximité. Cette dynamique sortante subit toutefois une contraction globale, pénalisée par l'effondrement des exportations internationales malgré le décollage prometteur des flux de pêche.

Embarquement	2023	2024	2025	2023	2024	2025
Commerce international	28 135	16 872	16 841	7%	4%	4%
Pêche Internationale	26	554	922	0%	0%	0%
Pêche locale	1 700	1 895	1 260	0%	0%	0%
Cabotage	278 747	266 713	274 061	66%	63%	65%
Bornage	115 216	107 015	109 747	27%	25%	26%
Total en tonnes	423 824	393 049	402 831	30%	27%	28%



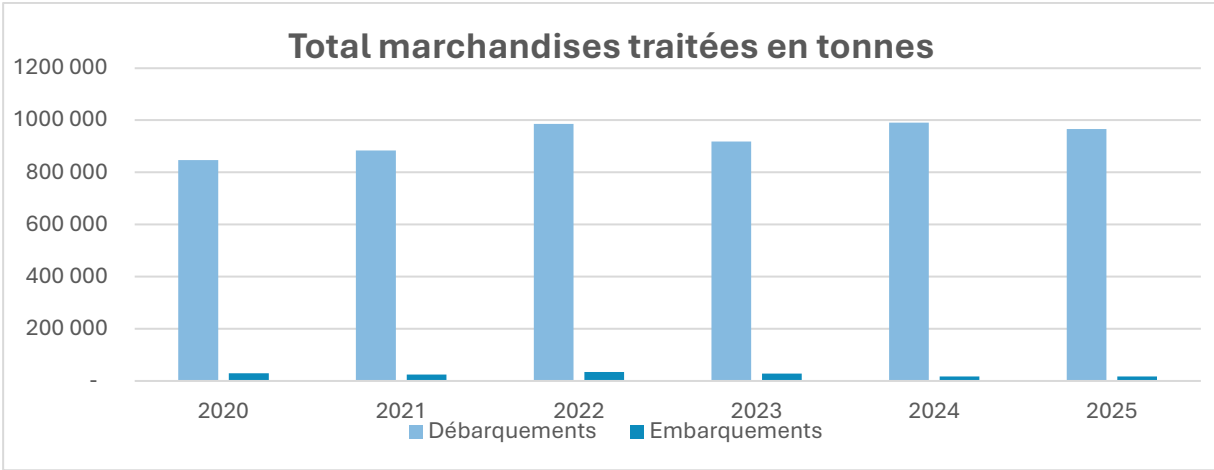
Flux	2023	2024	2025	2023	2024	2025
International	947 347	1 010 593	988 636	67%	69%	68%
Local	471 284	448 741	458 432	33%	31%	32%
Total en tonnes	1 418 631	1 459 334	1 447 068			



3. LE COMMERCE INTERNATIONAL

Le trafic total a connu une progression constante (+4 % puis +12 %), culminant à **1 018 604 tonnes** en 2022. Après une baisse significative de -7 % en 2023, le trafic a retrouvé des couleurs en 2024 (+7 %) avant de se stabiliser légèrement à la baisse en 2025 (**983 201 tonnes**, soit -2 %).

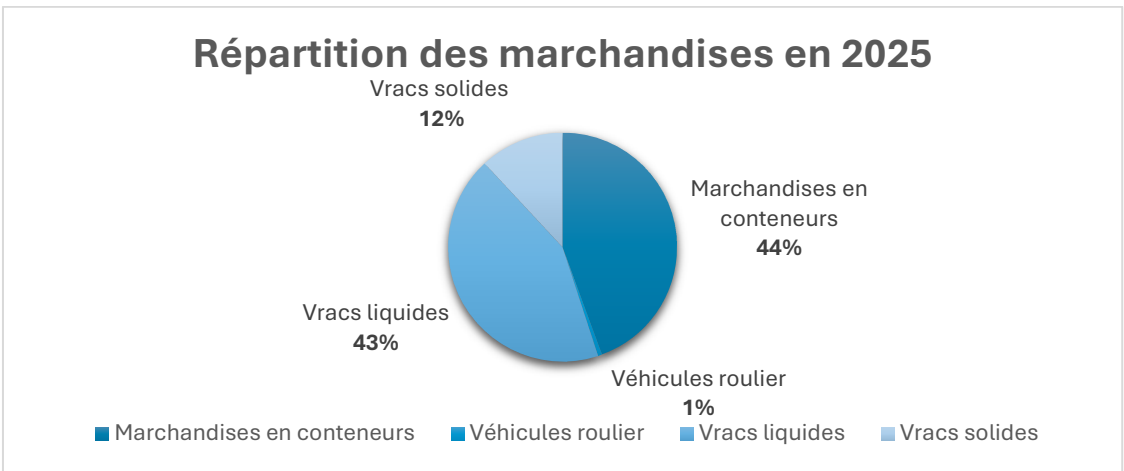
	2020	2021		2022		2023		2024		2025	
Débarquements	846 863	883 901	4%	985 115	11%	917 477	-7%	990 636	8%	966 360	-2%
Embarquements	28 818	24 301	-16%	33 489	38%	28 135	-16%	16 872	-40%	16 841	0%
Total en tonnes	875 681	908 202	4%	1 018 604	12%	945 612	-7%	1 007 508	7%	983 201	-2%



3.1 La répartition des marchandises

Le trafic a passé la barre du million d'unités en 2022, mais la situation diffère selon les marchandises : le transport de vrac se maintient bien, alors que le secteur des véhicules (roulier) est très instable.

	2020	2021		2022		2023		2024		2025	
Marchandises en conteneurs	456192	456 666	0%	455 287	0%	426 971	-6%	459 242	8%	436 248	-5%
Véhicules roulier	6980	9 857	41%	11 958	21%	11 939	0%	9 553	-20%	5 553	-42%
Vracs liquides	349229	329 295	-6%	443 732	35%	408 761	-8%	413 490	1%	423 209	2%
Vracs solides	62979	112 384	78%	107 628	-4%	97 941	-9%	125 223	28%	117 334	-6%
Total en tonnes	875 380	908 202	4%	1 018 605	12%	945 612	-7%	1 007 508	7%	982 344	-2%

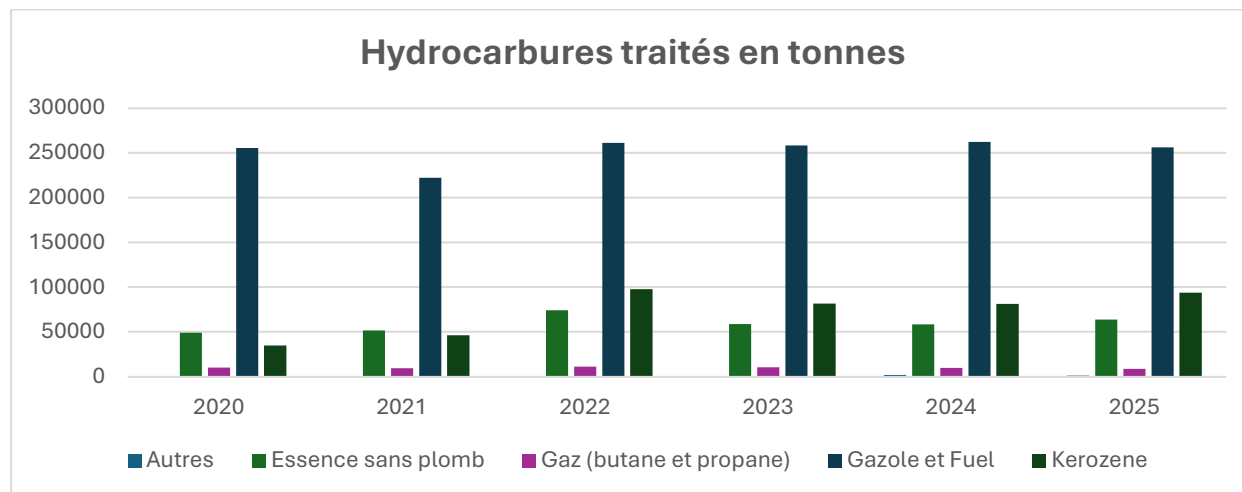


Ainsi les volumes du vrac liquides (soit les hydrocarbures liquides ou gazeux) et des marchandises sont équivalents et représentent à eux seuls 87% des importations en 2025.

3.2 Les vracs liquides

Le secteur des vracs liquides affiche une croissance globale de **+2 %** sur la période, atteignant **423 209 tonnes** en 2025.

	2020	2021		2022		2023		2024		2025	
Autres	-	-	-	-	-	-	-	1 986	-	961	-52%
Essence sans plomb	49 038	51 528	5%	73 909	43%	58 711	-21%	58 445	0%	63 608	9%
Gaz (butane et propane)	10 081	9 490	-6%	11 067	17%	10 471	-5%	9 744	-7%	8 702	-11%
Gazole et Fuel	255 320	222 038	-13%	261 160	18%	258 103	-1%	262 144	2%	256 243	-2%
Kerozene	34 791	46 239	33%	97 596	111%	81 475	-17%	81 172	0%	93 695	15%
Total en tonnes	349 230	329 295	-6%	443 732	35%	408 760	-8%	413 491	1%	423 209	2%



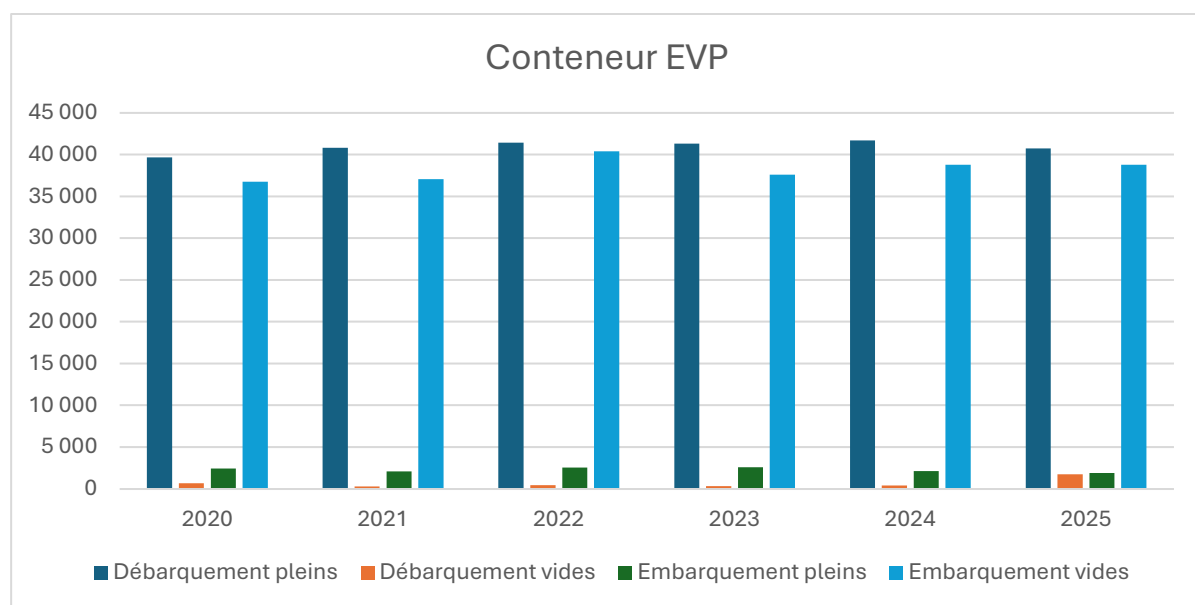
La Polynésie reste donc très dépendante des hydrocarbures essentiellement pour le transport, puisqu'avec l'apport des énergies renouvelables (45% du mix énergétiques) les besoins pour la production d'énergie électrique ne cessent de baisser.

3.3 Les conteneurs

Le trafic total progresse de **+5,8%** sur l'ensemble de la période (passant de 79 480 à 84 062 EVP). Après un pic historique en 2022 (84 772 EVP) et un net coup de frein en 2023 (-4%), l'activité a repris une croissance timide mais constante de +1% par an en 2024 et 2025.

EVP	2020	2021		2022		2023		2024		2025	
Débarquement pleins	39 649	40 800	3%	41 423	2%	41 301	0%	41 686	1%	40 710	-2%
Débarquement vides	676	289	-57%	421	46%	320	-24%	405	27%	1 742	330%
Embarquement pleins	2 414	2 082	-14%	2 553	23%	2 593	2%	2 121	-18%	1 881	-11%
Embarquement vides	36 741	37 049	1%	40 375	9%	37 589	-7%	38 791	3%	39 729	2%

Total EVP	79 480	80 220	1%	84 772	6%	81 803	-4%	83 003	1%	84 062	1%
-----------	--------	--------	----	--------	----	--------	-----	--------	----	--------	----



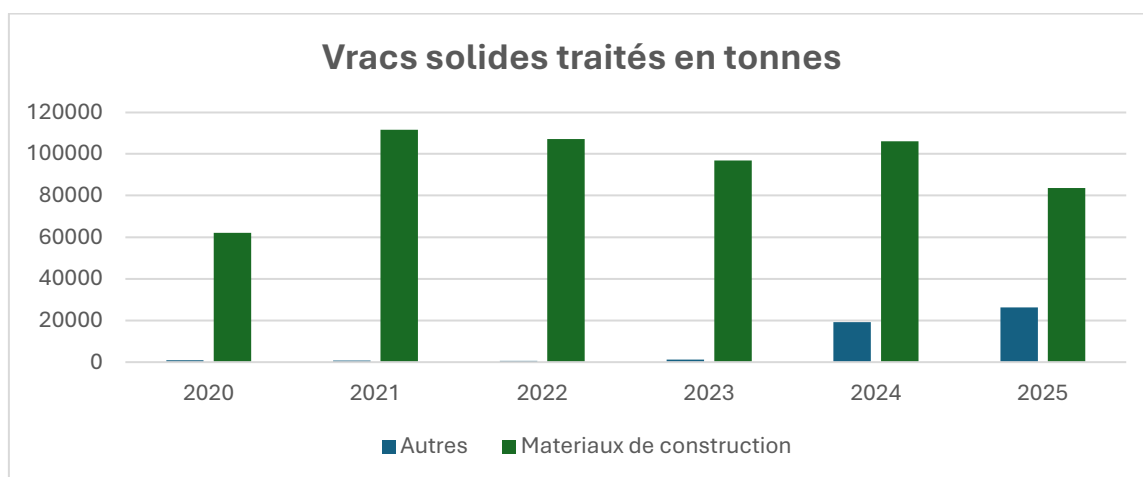
3.4 Les vracs solides

Le recul des volumes de vracs en 2025 ne correspond pas à une baisse structurelle des flux, mais à une modification du mode de transport. Le fret à destination de Tahiti a progressivement basculé d'un acheminement en vrac vers un transport en conteneurs, entraînant un report statistique des volumes vers la filière conteneurisée.

	2020	2021		2022		2023		2024		2025	
Autres	885	722	-18%	562	-22%	1 174	109%	19 242	1539%	26 337	37%
Matériaux de construction	62 093	111 659	80%	107 064	-4%	96 767	-10%	105 978	10%	83 654	-21%
Total en tonnes	62978	112 381	78%	107 626	-4%	97941	-9%	125 220	28%	109 991	-12%

Détails des matériaux de construction,

	2020	2021		2022		2023		2024		2025	
ACIERS & TUYAUX (B)	0	0	0%	6 219	0%	-	-100%	-	0%	6	0%
BOIS & CONTREPLAQUE WB)	5 750	10 425	0%	6 423	-38%	3 128	-51%	6 718	115%	3 087	-54%
CARRELLAGE, CERAMIQUE (B)	-	-	0%	3	0%	1	-67%	-	0%	-	0%
CIMENT (A)	56343	101234	80%	92 922	-8%	93 366	0%	99 260	6%	80 559	-19%
DIVERS (CID)	114	282	147%	126	-55%	46	-63%	232	404%	1	-100%
MATERIAUX DE CONSTRUCTION (B)	-	-	0%	1 497	0%	272	-82%	-	-100%	1	0%

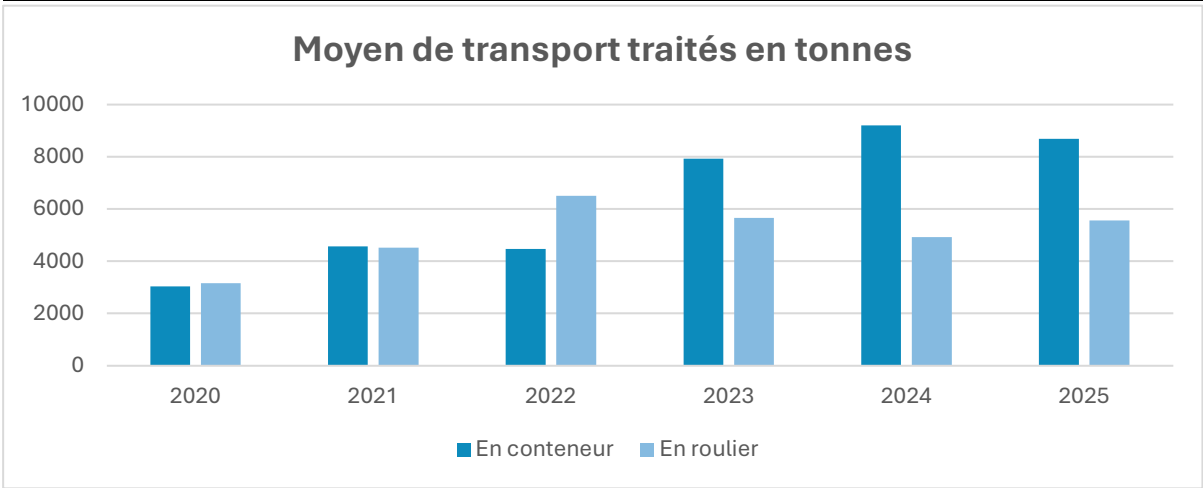


3.5 Les moyens de transport des véhicules

Le volume total d'unités transportées a plus que doublé en 6 ans, passant de 6 183 à **14 240** tonnes. Avec **14 240 tonnes** traitées en 2025 contre **14 120 tonnes** en 2024, le tonnage se stabilise (+1%).

	2020	2021		2022		2023		2024		2025	
En conteneur	3 031	4 562	51%	4 463	-2%	7 925	78%	9 198	16%	8 687	-6%
En roulier	3 152	4 515	43%	6 497	44%	5 657	-13%	4 922	-13%	5 553	13%

Total en tonnes	6183	9 077	47%	10 960	21%	13 582	24%	14 120	4%	14 240	1%
-----------------	------	-------	-----	--------	-----	--------	-----	--------	----	--------	----



3.6 Evolution des escales par type de navires

Escales par type de navire

L'exercice 2025 a été marqué par un recul du nombre d'escales, imputable à deux facteurs principaux :

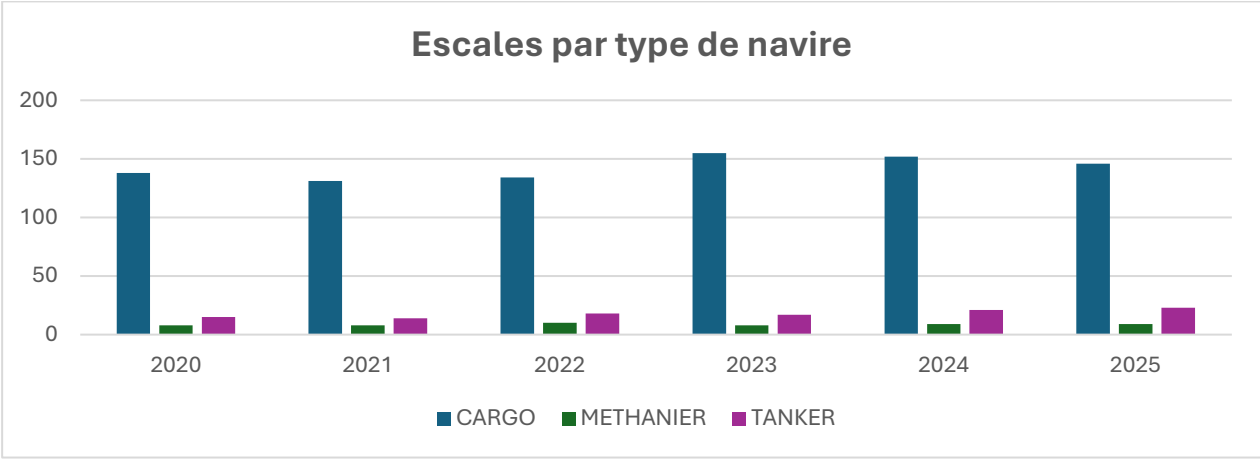
- **La recherche d'économies d'échelle** : La tendance au regroupement des marchandises sur des navires de plus grande capacité s'est intensifiée. Cette stratégie permet d'optimiser les coûts opérationnels en réduisant l'impact des frais de carburant et de manutention par unité transportée (EVP).
- **Des aléas techniques locaux** : Le calendrier maritime a subi d'importantes perturbations logistiques, notamment en raison de l'indisponibilité temporaire d'un des remorqueurs du port de Papeete.

Historiquement, le port de Papeete accueillait des porte-conteneurs de capacités nettement inférieures (souvent entre 1 500 et 2 500 conteneurs). L'introduction de navires comme le *Seattle Express* (capacité de plus de 4 500 à 5 000 EVP) marque un tournant, mais ces escales restent complexes.

Exemple : Le Seattle express, l'un des plus grands navires à franchir la passe de Papeete avec une capacité de 4600 conteneurs, a réalisé 4 escales en 2025 (soit une escale tous les 3 mois).

	2020	2021		2022		2023		2024		2025	
CARGO	138	131	-5%	134	2%	155	16%	152	-2%	146	-4%
METHANIER	8	8	0%	10	25%	8	-20%	9	13%	9	0%
TANKER	15	14	-7%	18	29%	17	-6%	21	24%	23	10%

Total escales	161	153	-5%	162	6%	180	11%	182	1%	178	-2%
---------------	-----	-----	-----	-----	----	-----	-----	-----	----	-----	-----



Tonnage par type de navire

L'activité en tonnage affiche un recul global de **-6 %** en 2025, s'établissant à **950 316 tonnes**. Ce recul est quasi exclusivement porté par le segment cargo et méthanier. En lien avec le recul du climat des affaires (données ISPF), les flux d'importations accusent une baisse corrélée à celle de la santé des secteurs du **BTP** (-3 %) et du **commerce** (-1,5 %).

Ce contexte a limité les volumes de matériaux de construction et de marchandises conventionnelles traités par le port. Quant à l'activité liée au gaz subit une baisse statistique en 2025. Il convient toutefois de préciser que :

- Cette évolution statistique ne reflète pas une baisse de la demande globale au niveau du pays, le marché du gaz demeurant stable en Polynésie.
- Les données présentées concernent exclusivement les opérations réalisées dans la circonscription portuaire du Port Autonome de Papeete. À ce titre, les déchargements effectués par l'opérateur tiers via les installations de Hitia'a ne sont pas intégrés dans ce bilan de tonnage.

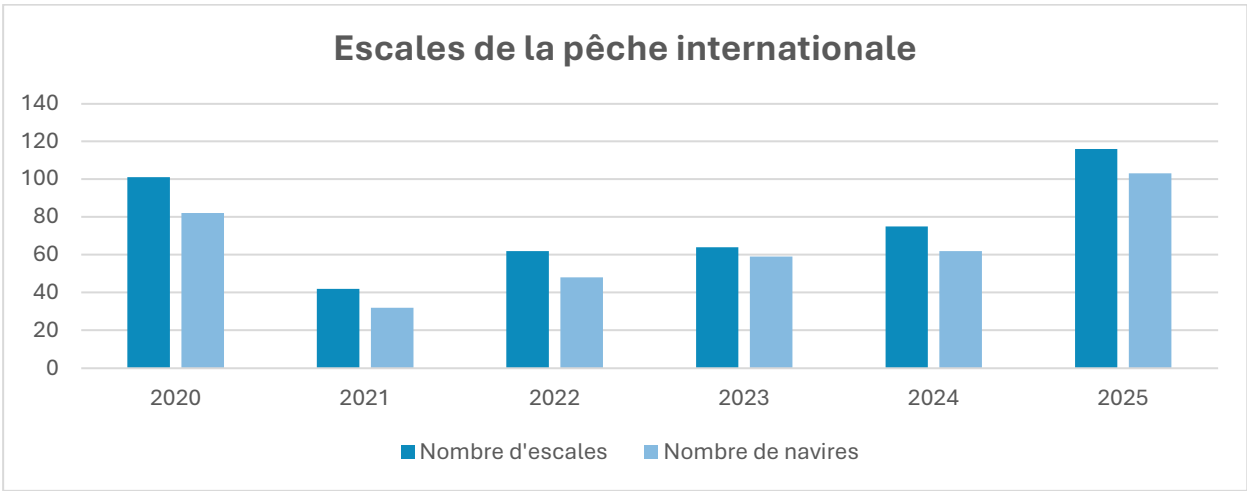
	2020	2021		2022		2023		2024		2025	
CARGO	526 156	578 917	10%	574 878	-1%	536 857	-7%	594 609	11%	527 559	-11%
METHANIER	10 076	9 481	-6%	11 062	17%	10 466	-5%	9 740	-7%	8 702	-11%
TANKER	339 148	319 803	-6%	432 665	35%	398 290	-8%	403 747	1%	414 055	3%
Total en tonnes	875 380	908 201	4%	1 018 605	12%	945 613	-7%	1 008 096	7%	950 316	-6%

4. LA PECHE

4.1 La pêche internationale

Une progression de **+66 %**, avec **103 navires** recensés sur l'exercice 2025 et une hausse massive de **+55 %** en un an, atteignant **116 escales** (contre 75 en 2024).

	2020	2021		2022		2023		2024		2025	
Nombre d'escales	101	42	-58%	62	48%	64	3%	75	17%	116	55%
Nombre de navires	82	32	-61%	48	50%	59	23%	62	5%	103	66%



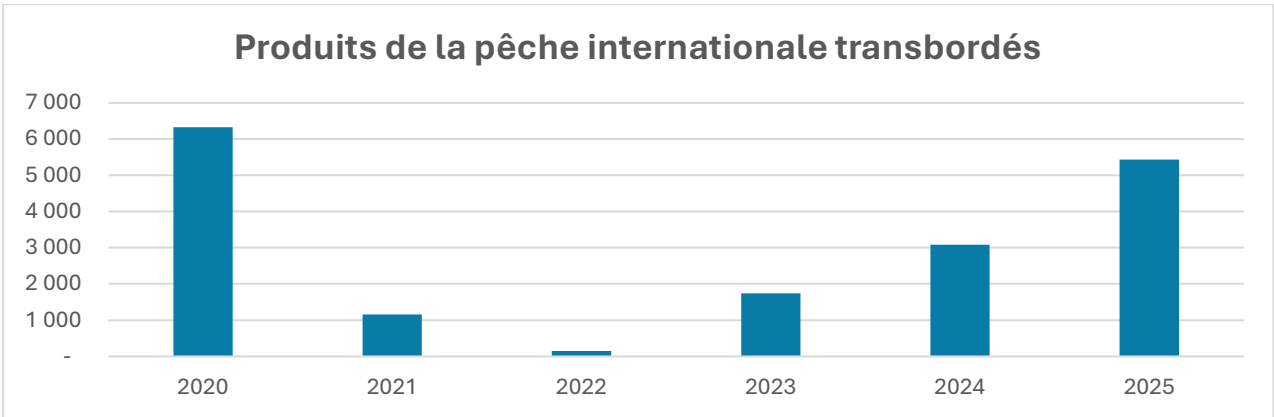
L'exercice 2025 marque une forte accélération du secteur (+76 %, soit 5 435 tonnes). Contrairement au marché local, la présence de flux d'exportation significatifs (922 tonnes) suggère que la Polynésie agit comme une plateforme de réexportation pour la ressource poissonnière hors ZEE vers l'étranger. La Polynésie devient, toute proportion gardée, un hub de la pêche internationale présente en pourtour de la ZEE.

	2020	2021		2022		2023		2024		2025	
Débarquement	5299	943	-82%	145	-	1709	1079%	2531	48%	4513	78%
Embarquement	1025	217	-79%	-	-	26	0%	554	2031%	922	66%

Total	6 324	1 160	-82%	145	-88%	1 735	1097%	3 085	78%	5 435	76%
-------	-------	-------	------	-----	------	-------	-------	-------	-----	-------	-----

**Débarquement concerne les produits de la pêche.*

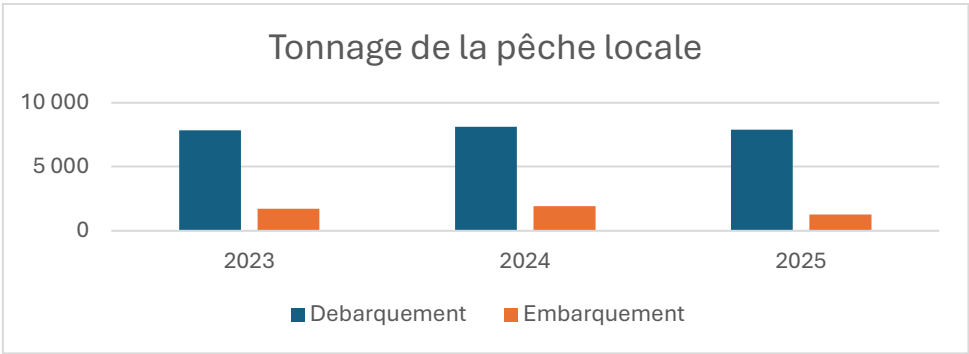
**Embarquement concerne les appâts en provenance de cargos et destinés aux pratiques de pêche des navires étrangers*



4.2 La pêche locale¹

La pêche locale est gérée par la société d'économie mixte « S3P », dont le rapport indiqué pour l'année 2024, une année historique où la filière avait franchi le cap des 10 000 tonnes de poissons traités, l'exercice 2025 marque quant à elle une première inflexion depuis cinq ans de **-8,6 %**.

	2023	2024	2025
Debarquement	7 827	8 107	7 878
Embarquement	1 700	1 895	1 260
Total en tonnes	9 528	10 002	9 138

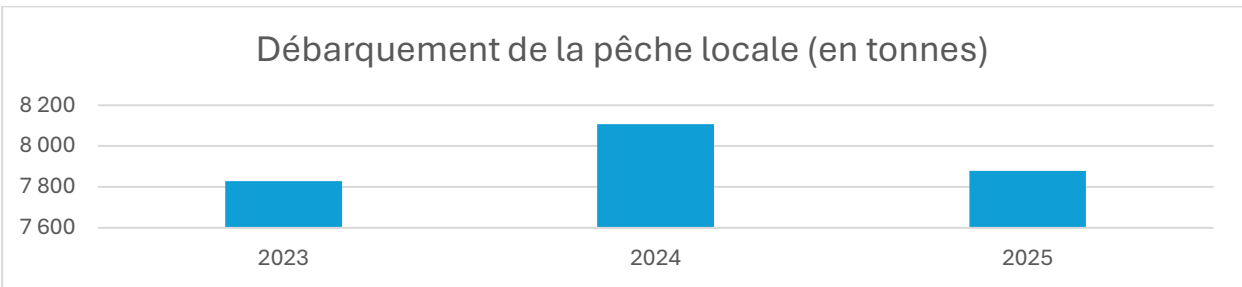


Plus en détails, un comparatif des débarquements de poissons sur les 3 dernières années permettant de mettre en évidence l'inflexion de la pêche locale :

COMPARATIF DE DIRECT (kgs/xpf)						
MOIS	2023		2024		2025	
	QUAI S3P	PAPEAVA	QUAI S3P	PAPEAVA	QUAI S3P	PAPEAVA
JANVIER	401 602,8	58 623,8	425 947,3	122 194,1	269 180,1	190 672,8
FEVRIER	387 062,9	69 522,7	398 957,8	118 759,1	273 585,0	206 582,7
MARS	508 575,1	105 353,5	433 966,7	104 840,9	314 869,9	160 108,1
AVRIL	374 230,9	123 398,9	544 991,1	170 903,8	303 544,2	190 537,0
MAI	652 039,5	168 791,2	624 087,6	182 932,4	437 630,7	261 095,2
JUIN	564 831,5	156 107,3	483 781,8	194 584,1	539 355,4	125 238,2
JUILLET	556 760,0	119 093,4	678 481,3	154 385,0	480 955,0	324 143,7
AOÛT	593 575,2	138 023,8	515 883,1	157 542,4	570 320,3	286 400,5
SEPTEMBRE	640 485,7	111 226,3	470 674,1	241 572,3	465 150,6	239 644,1
OCTOBRE	617 674,2	64 342,0	469 675,9	220 405,6	500 418,9	249 299,5
NOVEMBRE	523 255,9	143 893,2	459 328,6	153 605,8	436 432,2	264 309,9
DECEMBRE	623 282,6	125 713,5	544 346,0	235 107,9	499 231,2	289 671,3
TOTAL	6 443 376,3	1 384 089,6	6 050 121,3	2 056 833,4	5 090 673,5	2 787 703,0

Ramené en tonnes,

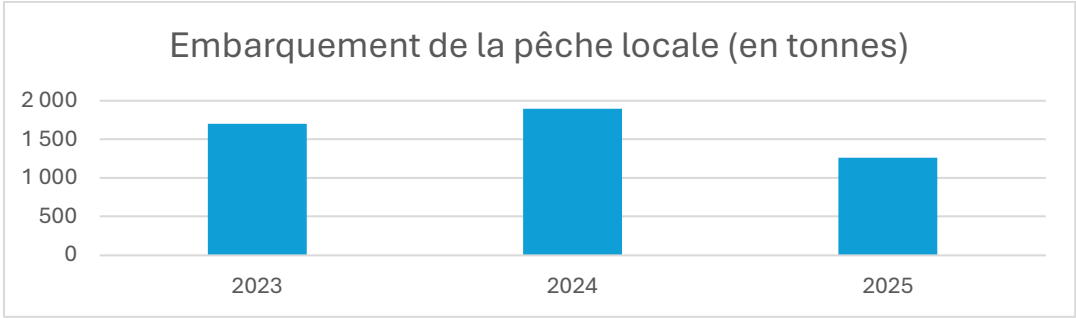
	2023	2024	2025	Debarquement
Total en tonnes	7 827	8 107	7 878	



¹ Les statistiques relatives à la pêche locale sont produites et publiées par la société S3P

Quant à l'embarquement, un effondrement des expéditions de **-33,5 %** en un an. Le volume retombe à **1 260 tonnes**, un niveau nettement inférieur à celui de 2023. En clair, la filière a perdu un tiers de ses capacités d'exportation en l'espace de 12 mois.

	2023	2024	2025	Embarquement
Total en tonnes	1 700	1 895	1 261	



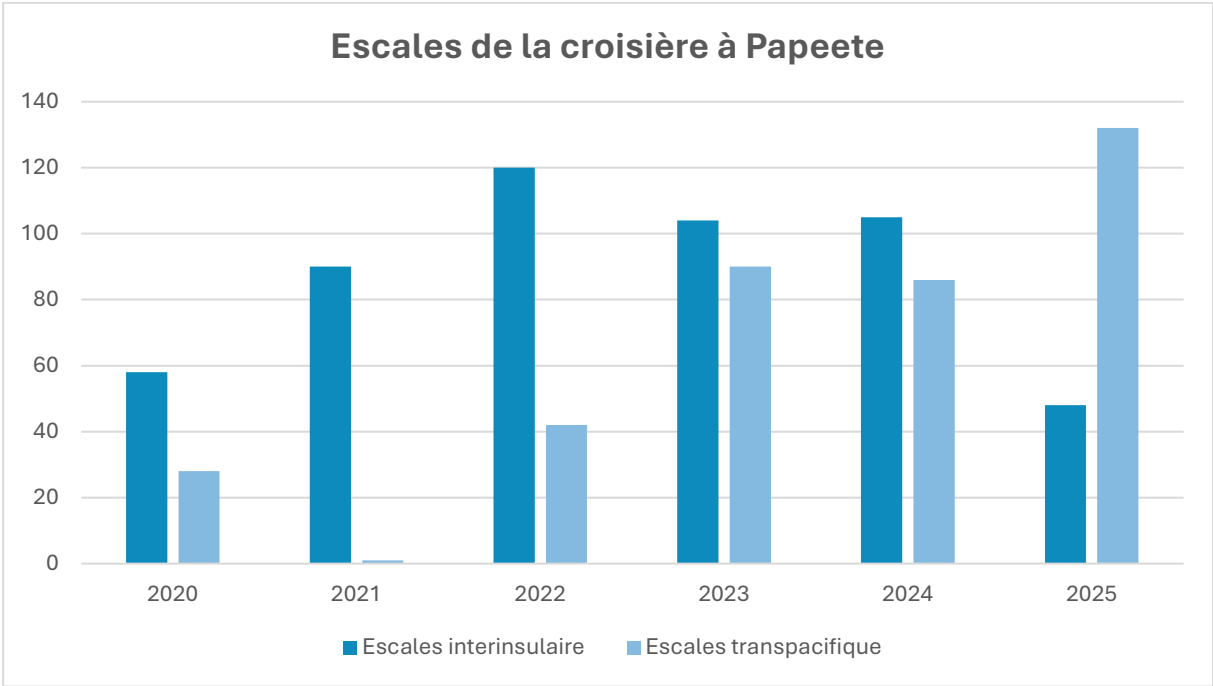
5. LA CROISIERE

Le secteur de la croisière opère en 2025 une mutation structurelle : la Polynésie s'affirme désormais comme un carrefour international majeur :

- **Essor record du Transpacifique (+53 %) :** Le secteur atteint un sommet historique avec **132 escales** (contre 86 en 2024). Cette dynamique repose sur deux piliers :
 - L'ouverture du **nouveau terminal de croisières en février 2025**, optimisant l'accueil des flux importants.
 - La hausse des opérations en **"tête de ligne"** et l'arrivée de navires à grande capacité, générant de fortes retombées sur le tissu local (hôtellerie, commerce)
Exemples notables : L'« Anthem of the Seas » (4 900 passagers), parmi les plus grands navires observés localement, et le « Crown Princess » (3 600 passagers).
- **Repli de l'Interinsulaire (-54 %) :** Les escales chutent à 48 (contre 105 en 2024) suite à deux événements majeurs impactant la flotte locale :
 - Le départ définitif du Wind Spirit.
 - L'arrêt technique (carénage à Singapour) du Paul Gauguin en début d'année.

Le nombre d'escales

	2020	2021		2022		2023		2024		2025	
Escales interinsulaire	58	90	55%	120	33%	104	-13%	105	1%	48	-54%
Escales transpacifique	28	1	-96%	42	4100%	90	114%	86	-4%	132	53%
Total escales	86	91	6%	162	78%	194	20%	191	-2%	180	-6%



L'exercice 2025 se caractérise par un recul du nombre d'escales associé à une meilleure rotation des navires sur la majeure partie de l'année dont la durée moyenne d'une escale est de 2.03j contre 2.31j en 2024. Cette amélioration reste cependant nuancée par les durées plus longues de février et décembre 2025.

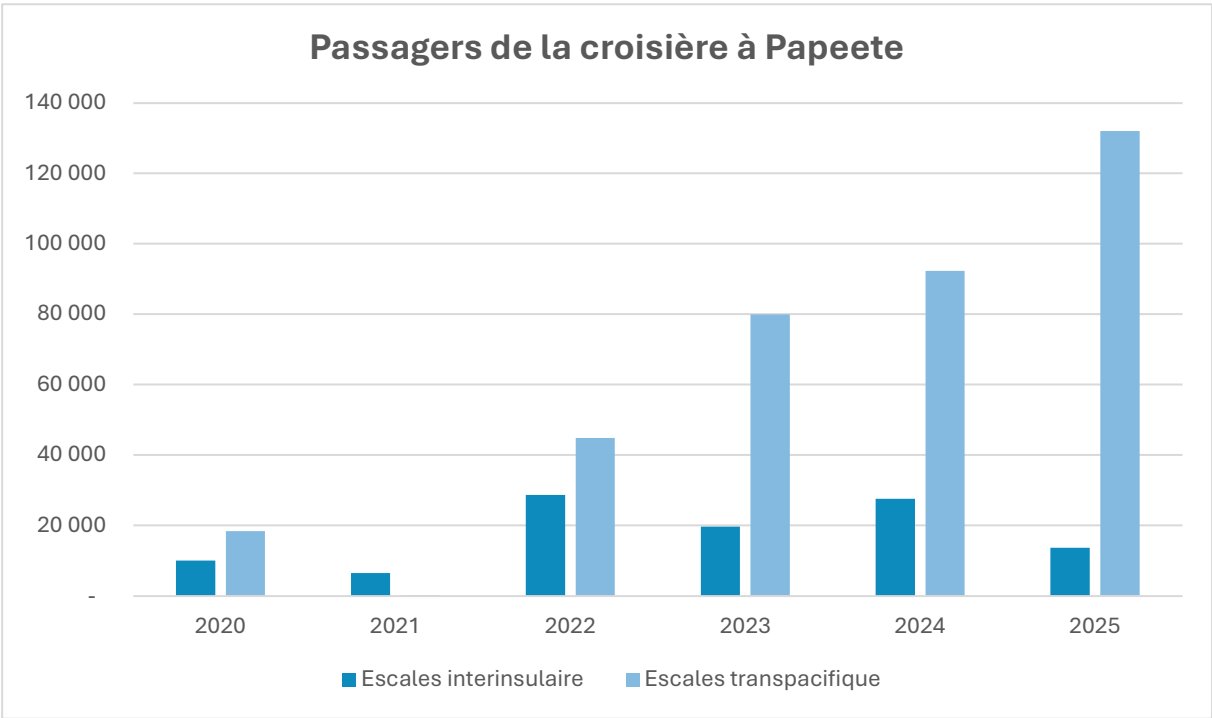
	2 023			2 024			2 025		
	Navires	Escales	Durées (J)	Navires	Escales	Durées (J)	Navires	Escales	Durées (J)
Janvier	6	10	19	13	18	37	13	15	11
Février	9	13	18	15	26	40	12	17	68
Mars	7	17	23	9	18	41	8	15	18
Avril	17	25	32	16	24	52	10	17	20
Mai	6	16	22	4	11	28	5	11	28
Juin	5	17	19	4	12	27	5	12	17
Juillet	4	12	24	4	10	20	6	15	31
Août	4	10	27	5	11	55	5	12	32
Septembre	6	16	20	5	11	50	8	17	18
Octobre	16	23	26	14	21	28	10	20	24
Novembre	10	18	29	10	16	20	8	14	27
Décembre	8	17	48	7	13	44	7	15	71
Total	98	194	307	106	191	442	97	180	365

Le nombre de passagers

L'année 2025 marque un record historique pour la plateforme avec un total de **145 739 passagers**, soit une croissance de **+34 %** en un an.

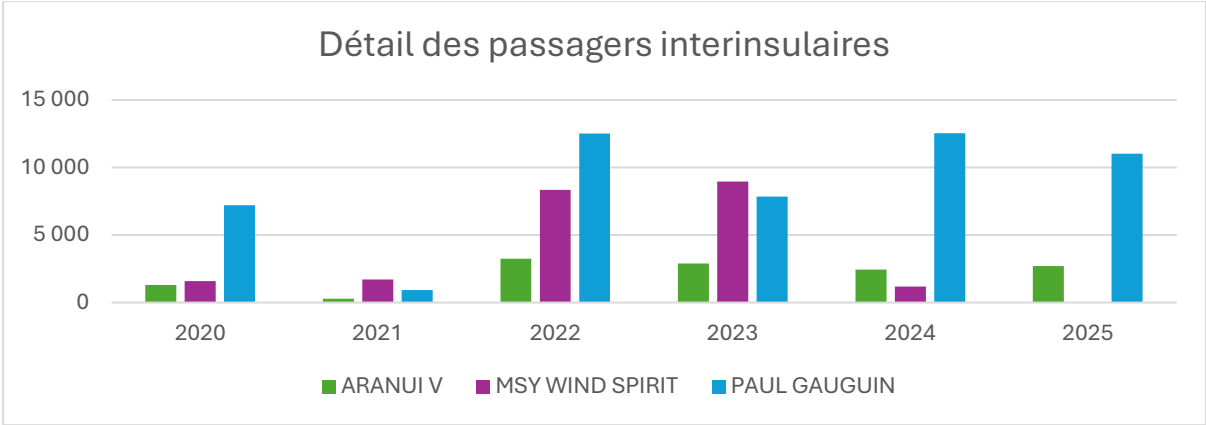
	2020	2021		2022		2023		2024		2025	
Escales interinsulaire	10 062	2 878	-71%	24 059	736%	19 660	-18%	16 111	-18%	13 710	-15%
Escales transpacifique	18 354	192	-99%	44 812	23240%	79 973	78%	92 263	15%	132 029	43%

Total passagers	28 416	3 070	-89%	68 871	2143%	99 633	45%	108 374	9%	145 739	34%
-----------------	--------	-------	------	--------	-------	--------	-----	---------	----	---------	-----



En détail, le nombre de passagers interinsulaires via les navires opérant des escales interinsulaires :

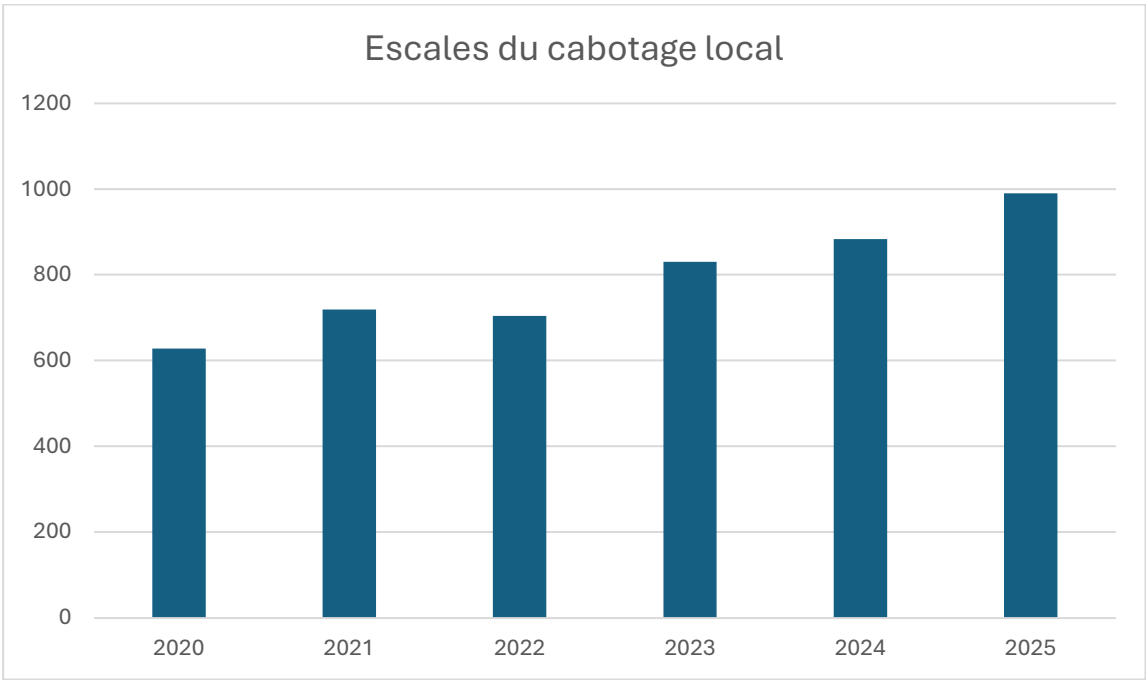
	2020	2021		2022		2023		2024		2025	
ARANUI V	1 292	273	-79%	3 227	1082%	2 871	-11%	2 429	-15%	2 687	11%
MSY WIND SPIRIT	1 582	1 699	7%	8 326	390%	8 956	8%	1 162	-87%	0	-100%
PAUL GAUGUIN	7 188	906	-87%	12 506	1280%	7 833	-37%	12 520	60%	11 023	-12%
Total passagers	10 062	2 878	-71%	24 059	736%	19 660	-18%	16 111	-18%	13 710	-15%



6. LE CABOTAGE LOCAL (hors MOOREA) ²

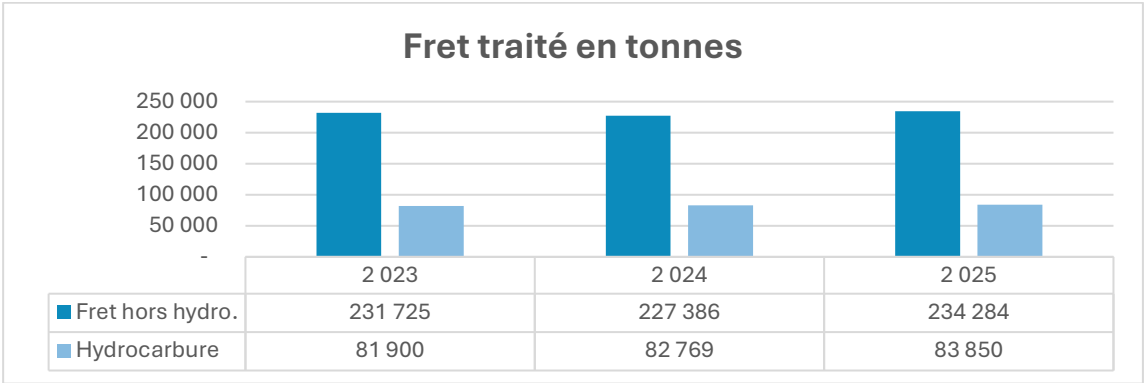
Le secteur connaît une croissance quasi continue sur la période, passant de **628 escales en 2020** à un volume de **990 escales en 2025 sur Papeete**, soit une augmentation globale d'environ **57 %** en 5 ans.

	2020	2021		2022		2023		2024		2025	
Nombre d'escales	628	719	14%	704	-2%	830	18%	883	6%	990	12%

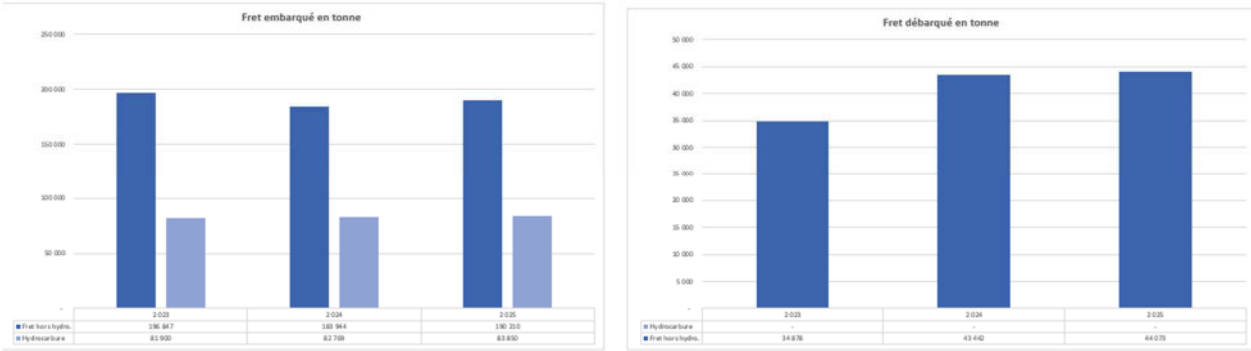


² Les statistiques relatives au cabotage local (hors Moorea) sont produites et publiées par la DPAM

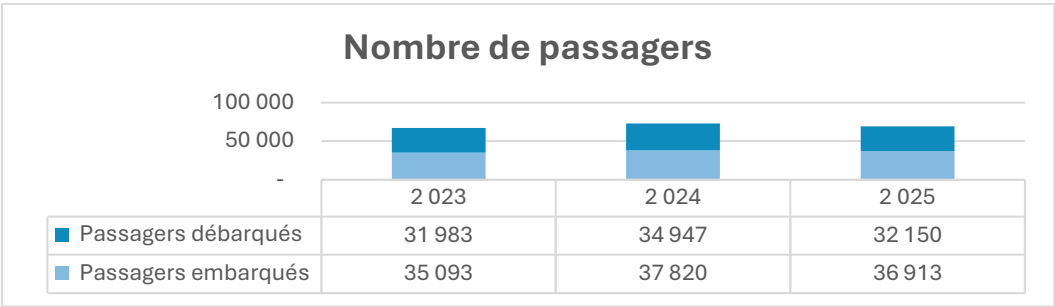
Quant au fret, le fret hors hydrocarbures affiche une légère fluctuation mais reste prédominant avec un pic à 234 284 tonnes en 2025. En parallèle, le volume des hydrocarbures connaît une progression constante et régulière sur la période, passant de 81 900 à 83 850 tonnes.



D’après les données fournies par la DPAM, le fret embarqué est largement dominé par le hors hydrocarbure malgré une légère baisse initiale, tandis que le fret débarqué, exclusivement composé de hors hydrocarbure, progresse nettement pour atteindre 44 073 tonnes en 2025.



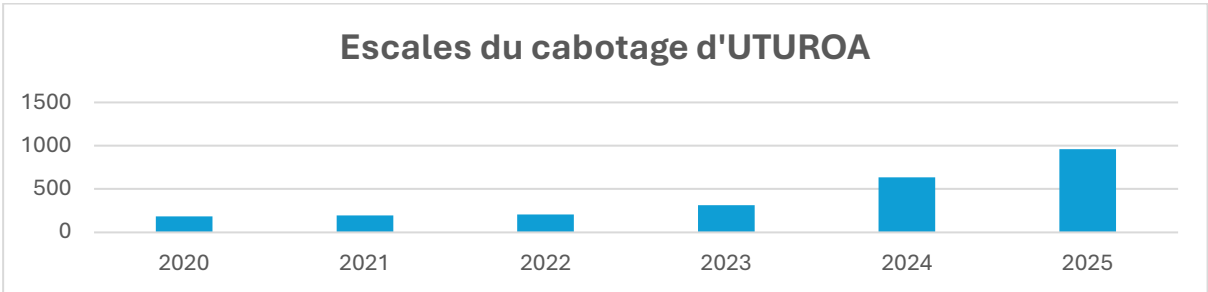
Une évolution du trafic passagers qui atteint son maximum en 2024 avec un total de 72 767 voyageurs, avant de connaître une légère baisse globale l'année suivante. Sur l'ensemble de la période, le nombre de passagers embarqués reste systématiquement supérieur à celui des passagers débarqués.



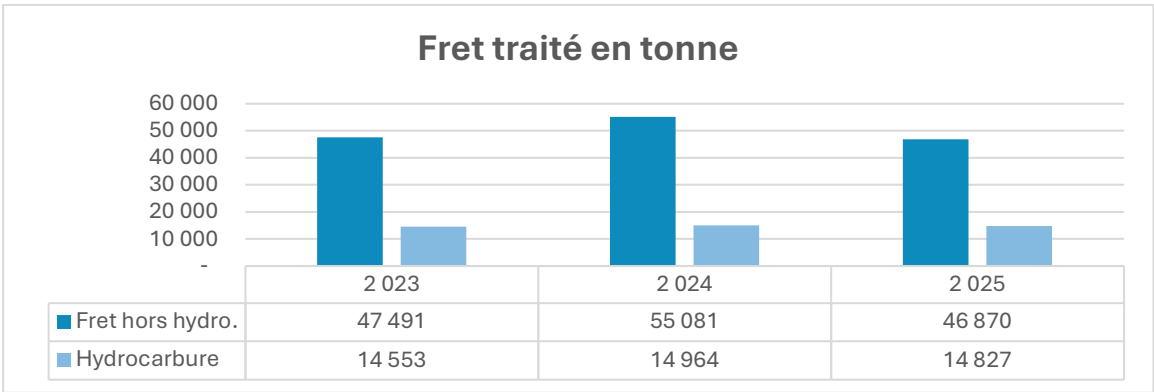
6.1 Le cabotage au port d’UTUROA ³

Le cabotage à Uturoa représente environ **51%** du volume d'escales comparé à celui de Papeete. Contrairement aux données globales qui ont connu un léger creux en 2022, Uturoa affiche une progression **constante** sur chaque exercice.

	2020	2021		2022		2023		2024		2025	
Nombre d'escales	183	195	7%	205	5%	311	52%	633	104%	958	51%



Selon les statistiques transmises de la DPAM, le fret hors hydrocarbures connaît une forte hausse en 2024 pour atteindre **55 081 tonnes** avant de revenir à son niveau initial. Quant aux hydrocarbures, ils maintiennent une remarquable stabilité sur les trois années avec un volume oscillant très légèrement autour de **14 800 tonnes**.

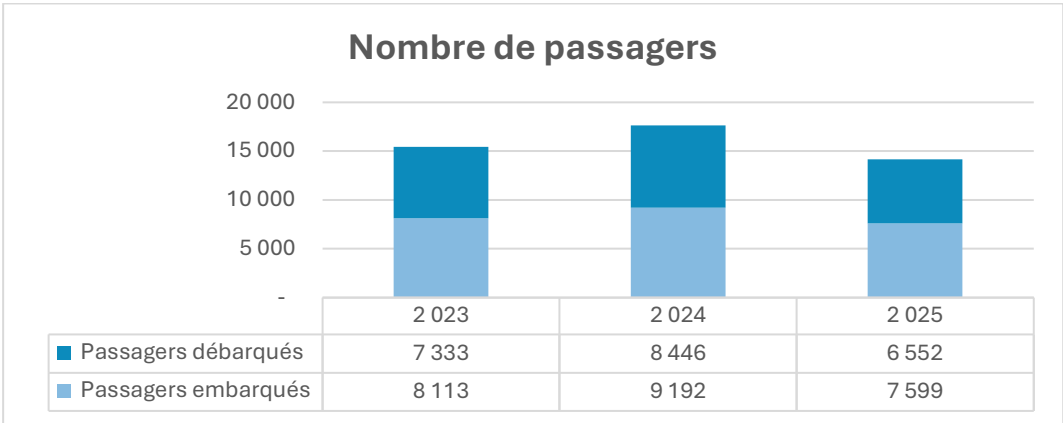


Quant au fret débarqué (uniquement hors hydrocarbures), il progresse de façon linéaire pour atteindre **9 921 tonnes** en 2025, tandis que le fret embarqué est dominé par le hors hydrocarbures avec un pic en 2024, soutenu par un volume d'hydrocarbures restant très stable autour de **14 800 tonnes**.



³ Les statistiques relatives au port d’Uturoa sont produites et publiées par la DPAM

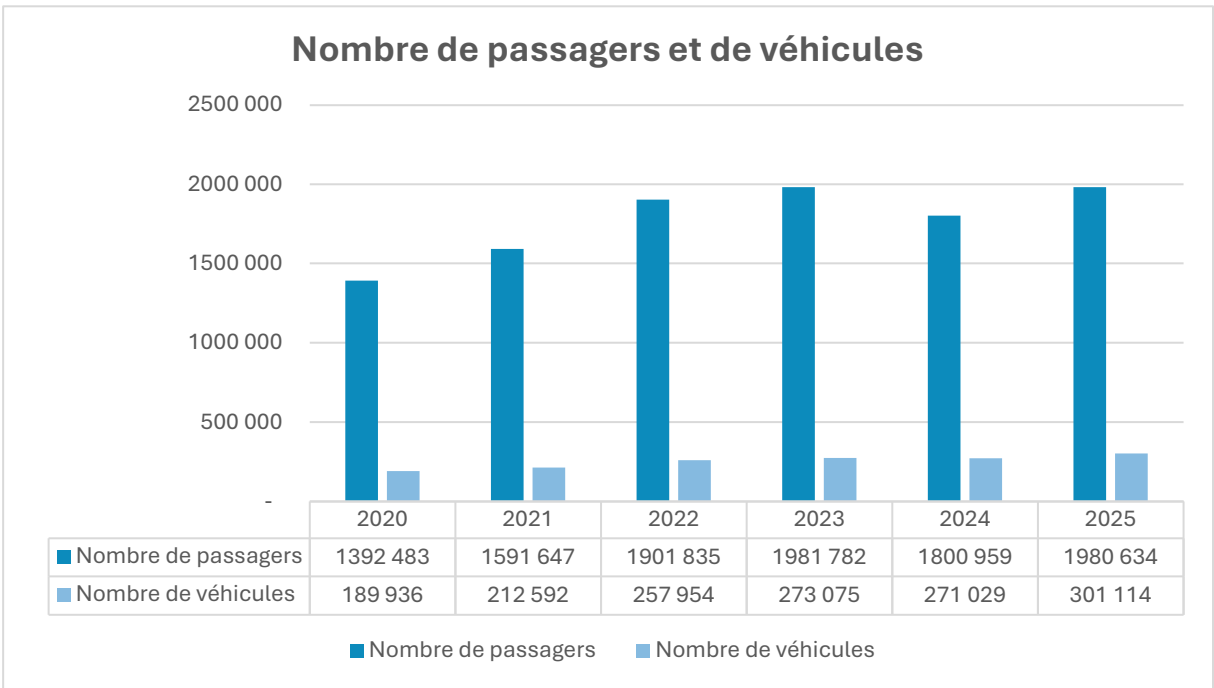
Le trafic passagers connaît une hausse significative en 2024, atteignant un total de **17 638 voyageurs**, avant de reculer en 2025 pour s'établir à son niveau le plus bas de la période. Tout au long de ces trois années, le nombre de **passagers embarqués** demeure systématiquement plus élevé que celui des passagers débarqués.



7. LE BORNAGE (MOOREA)⁴

Le volume de passagers a progressé de **42 %** entre 2020 et 2025. Contrairement aux passagers, le flux de véhicules est plus résilient. La croissance sur 5 ans est de **+59 %**, surpassant celle des passagers.

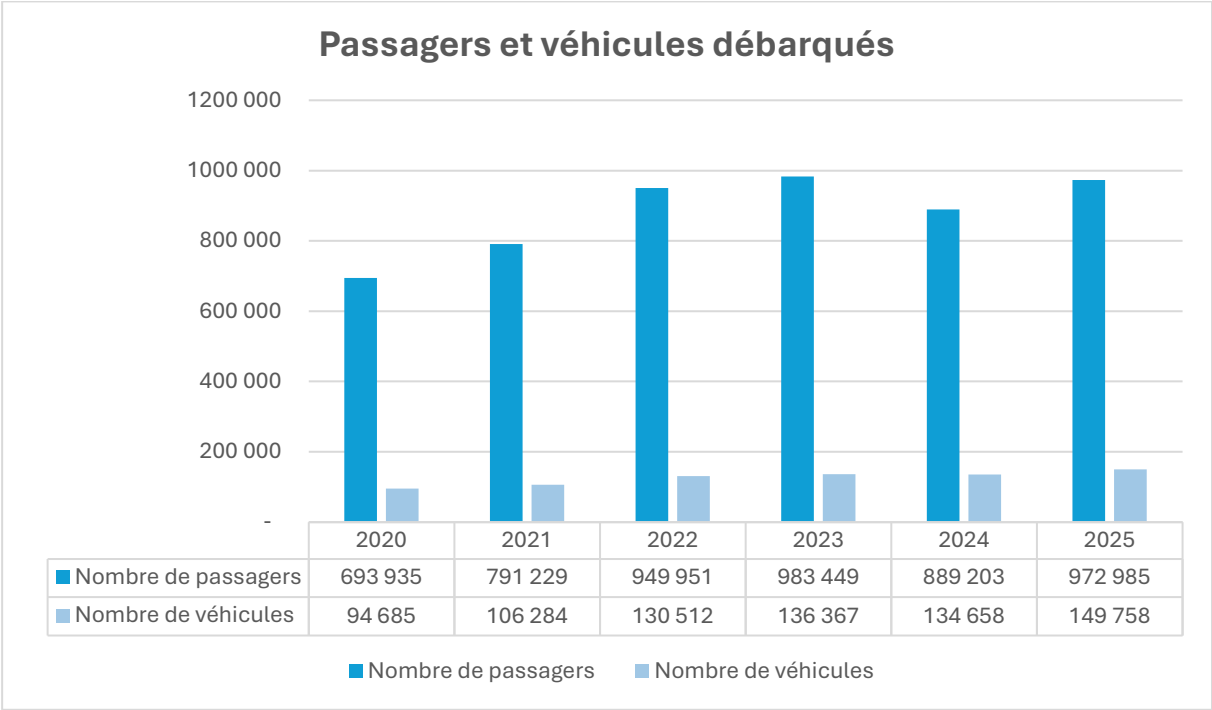
	2020	2021		2022		2023		2024		2025	
Nombre de passagers	1 392 483	1 591 647	14%	1 901 835	19%	1 981 782	4%	1 800 959	-9%	1 980 634	10%
Nombre de véhicules	189 936	212 592	12%	257 954	21%	273 075	6%	271 029	-1%	301 114	11%



Au débarquement, le volume de passagers et véhicules :

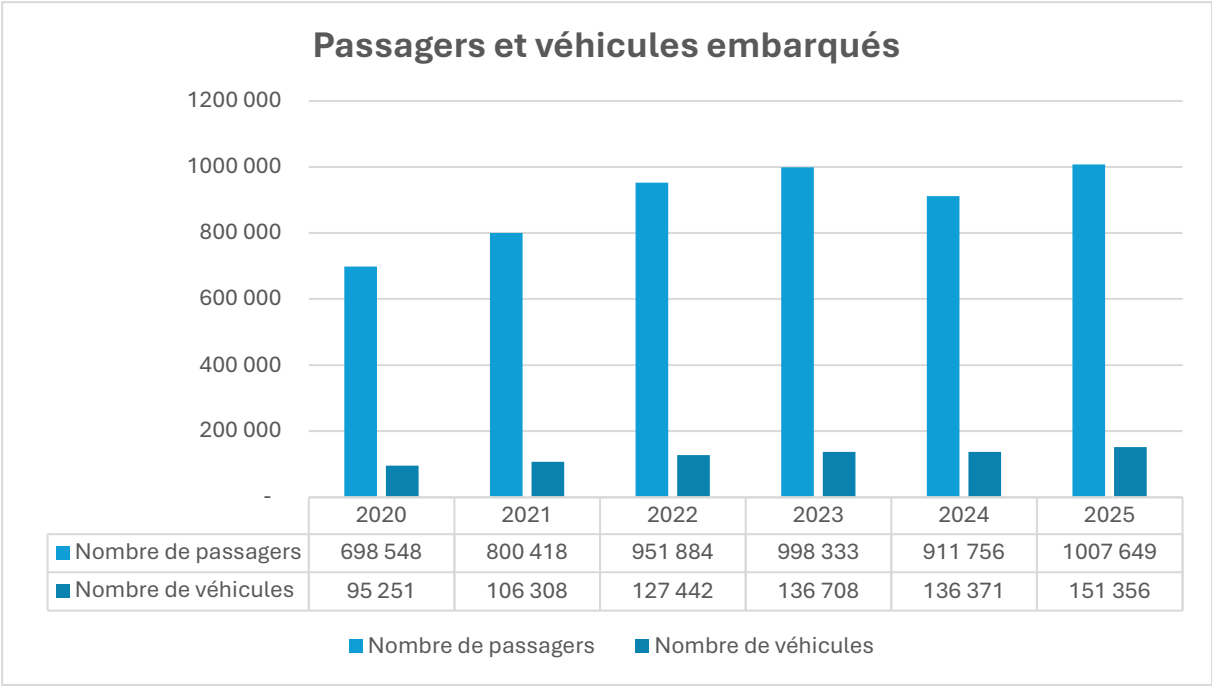
Débarqués	2020	2021		2022		2023		2024		2025	
Nombre de passagers	693 935	791 229	14%	949 951	20%	983 449	4%	889 203	-10%	972 985	9%
Nombre de véhicules	94 685	106 284	12%	130 512	23%	136 367	4%	134 658	-1%	149 758	11%

⁴ Les statistiques relatives au bornage de Moorea sont produites et publiées par la DPAM



A l'embarquement, le volume de passagers et véhicules :

Embarqués	2020	2021		2022		2023		2024		2025	
Nombre de passagers	698 548	800 418	15%	951 884	19%	998 333	5%	911 756	-9%	1 007 649	11%
Nombre de véhicules	95 251	106 308	12%	127 442	20%	136 708	7%	136 371	0%	151 356	11%



Focus sur les volume traités par type de véhicule :

Les voitures représentent de loin le volume de trafic le plus important, suivies par les 2 roues, puis les poids lourds. Pour chaque catégorie et chaque année, le nombre d'embarquements est systématiquement très proche du nombre de débarquements (avec souvent un très léger excédent pour les embarquements). L'année 2025 représente le pic historique de la période pour les voitures et les poids lourds, signifiant une augmentation globale de l'activité de transport.

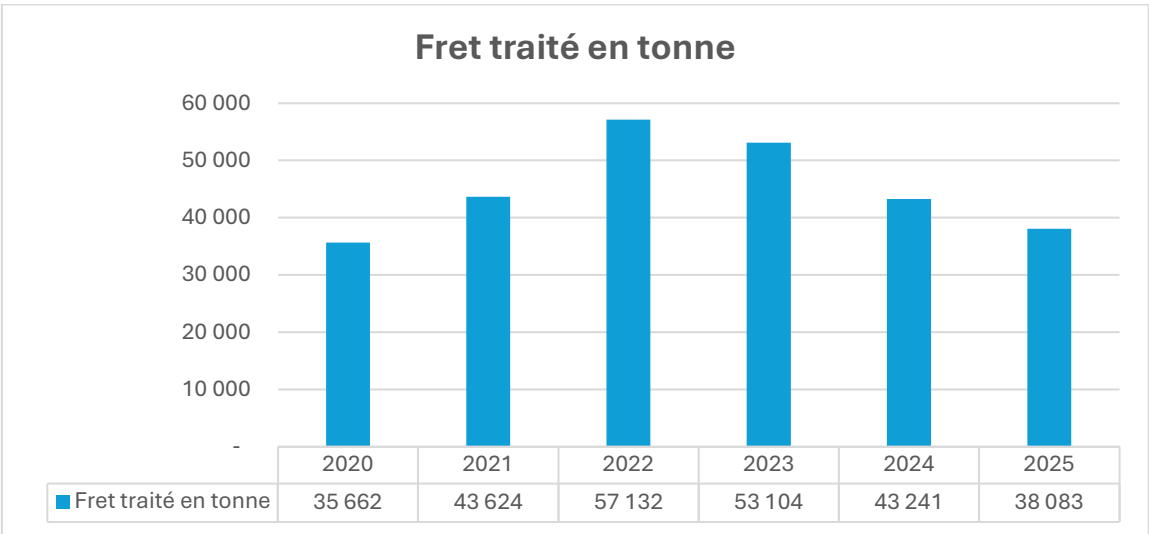
Type de véhicule	Sens	2 020	2 021	2 022	2 023	2 024	2 025
Voitures	E	62 155	67 744	85 166	92 727	98 984	111 607
	D	61 243	67 277	85 031	91 488	97 157	110 390
2 roues	E	54 694	51 738	59 232	68 715	62 550	62 716
	D	54 545	50 572	60 718	67 588	62 718	61 480
Poids lourds	E	7 215	7 054	7 077	7 301	7 161	8 670
	D	6 910	7 054	7 011	7 090	7 093	8 448

*D : Débarquement

*E : Embarquement

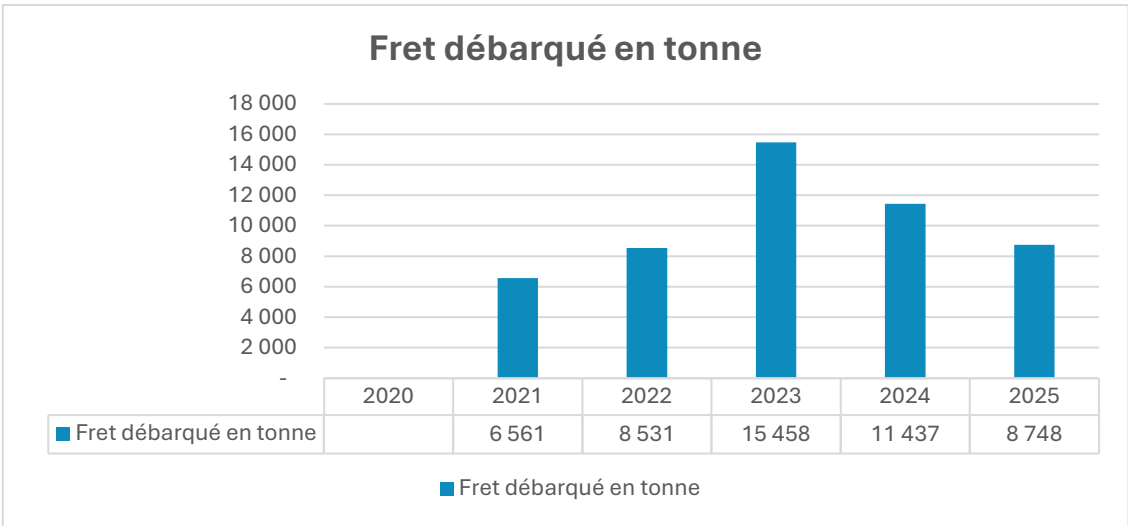
Au volume de fret traité,

	2020	2021		2022		2023		2024		2025	
Fret traité en tonnes	35 662	43 624	22%	57 132	31%	53 104	-7%	43 241	-19%	38 083	-12%



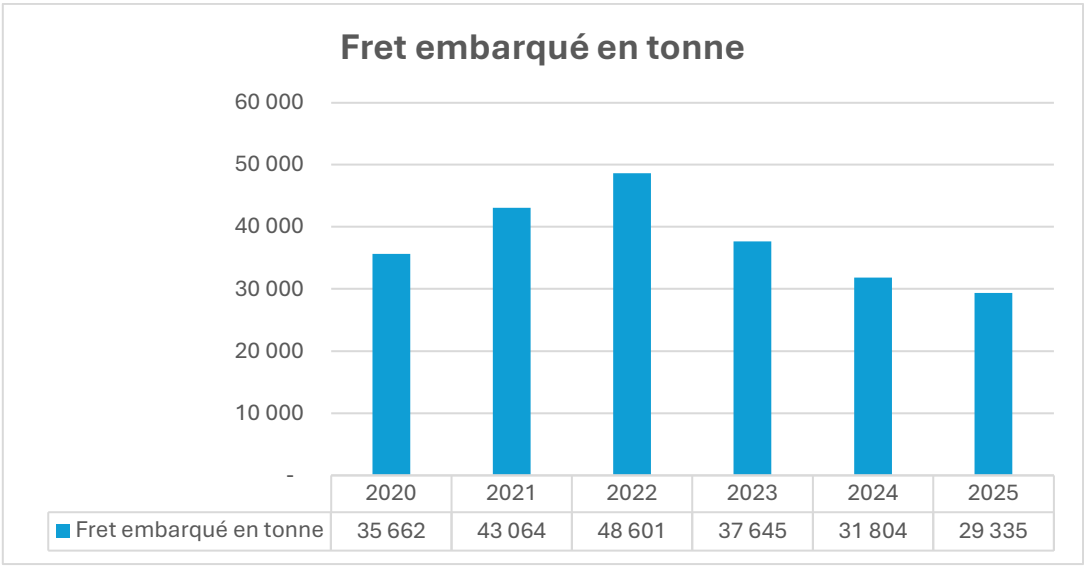
Au débarquement, le volume de fret en tonne :

	2020	2021		2022		2023		2024		2025	
Fret débarqué en tonnes	-	6 561	0%	8 531	30%	15 458	81%	11 437	-26%	8 748	-24%



A l'embarquement, le volume de fret en tonne :

	2020	2021		2022		2023		2024		2025	
Fret embarqué en tonne	35 662	43 064	21%	48 601	13%	37 645	-23%	31 804	-16%	29 335	-8%



8. LA PLAISANCE

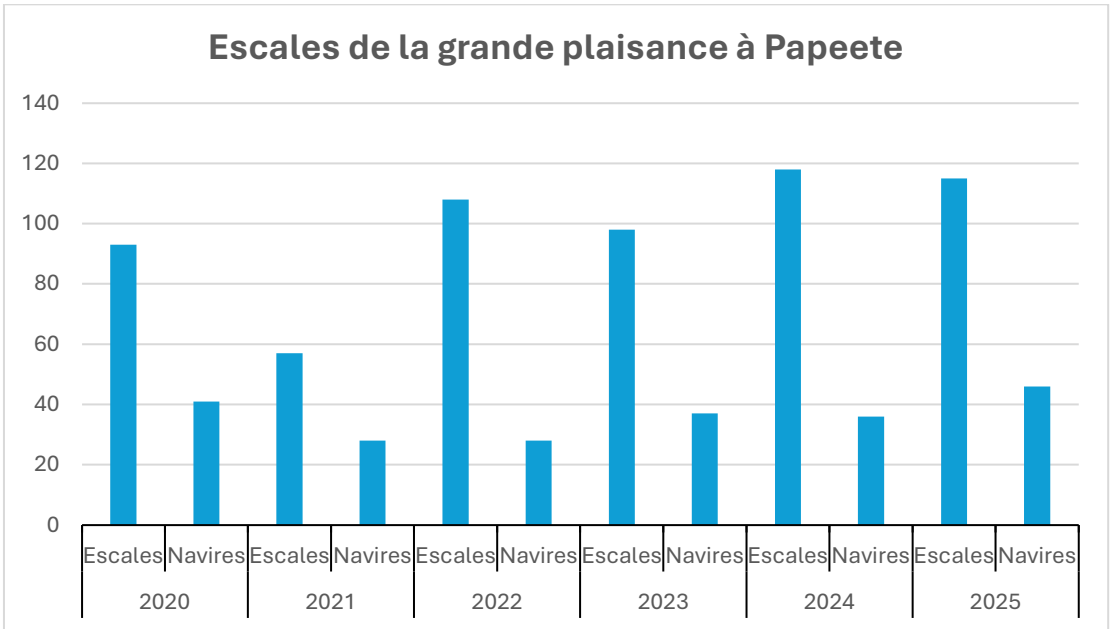
8.1 La grande plaisance

Entre 2020 et 2025, le nombre de navires a augmenté de **12%** et le nombre d'escales de **24%**. Le secteur est donc globalement en croissance.

Avec 118 escales, 2024 s'établit comme l'année de référence en termes de volume de trafic. La flotte (36 navires) a été particulièrement active, avec une moyenne de 3,3 escales par navire, signe d'une forte rotation ou de séjours avec arrêts multiples.

Bien que le nombre d'escales prévues recule légèrement (**115**), le nombre de navires uniques bondit à **46** (soit **+28 %** par rapport à 2024). Cela traduit l'arrivée de **nouveaux yachts** qui intègrent la destination dans leur itinéraire, augmentant ainsi le rayonnement et la notoriété du site auprès d'une clientèle plus variée.

	2020		2021		2022		2023		2024		2025	
	Escales	Navires	Escales	Navires	Escales	Navires	Escales	Navires	Escales	Navires	Escales	Navires
Yachts de passage	93	41	57	28	108	28	98	37	118	36	115	46



	2 023			2 024			2 025		
	Navires	Escales	Durees (J)	Navires	Escales	Durees (J)	Navires	Escales	Durees (J)
Janvier	5	6	67	3	3	11	7	8	19
Fevrier	6	8	72	3	4	12	2	2	5
Mars	6	6	24	5	6	31	3	3	32
Avril	8	11	132	4	6	12	6	6	40
Mai	10	11	89	7	8	17	7	7	72
Juin	11	11	156	8	9	60	13	17	180
Juillet	13	15	119	11	16	88	10	15	102
Août	9	12	52	12	26	106	17	21	97
Septembre	7	8	51	7	13	88	13	18	80
Octobre	6	6	29	7	10	107	7	8	15
Novembre	2	3	19	6	7	40	4	5	21
Décembre	1	1	1	7	10	54	3	5	22
Total	84	98	811	80	118	626	92	115	685

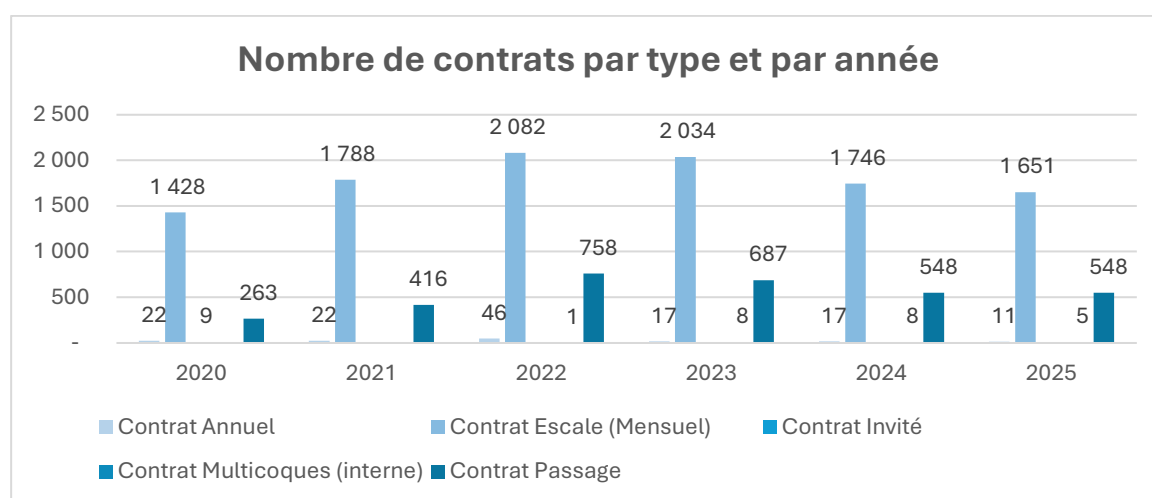
On observe une remontée du nombre de navires (92) et une légère reprise de la durée moyenne. Juin 2025 se distingue comme un mois exceptionnel avec 180 jours de présence pour seulement 17 escales.

8.2 La petite plaisance

8.2.1 Marina de Papeete⁵

Le nombre de yachts et voiliers de passage semble se maintenir à un haut niveau mais le nombre total de contrats et leur durée (annuelle/mensuelle) sont en net recul.

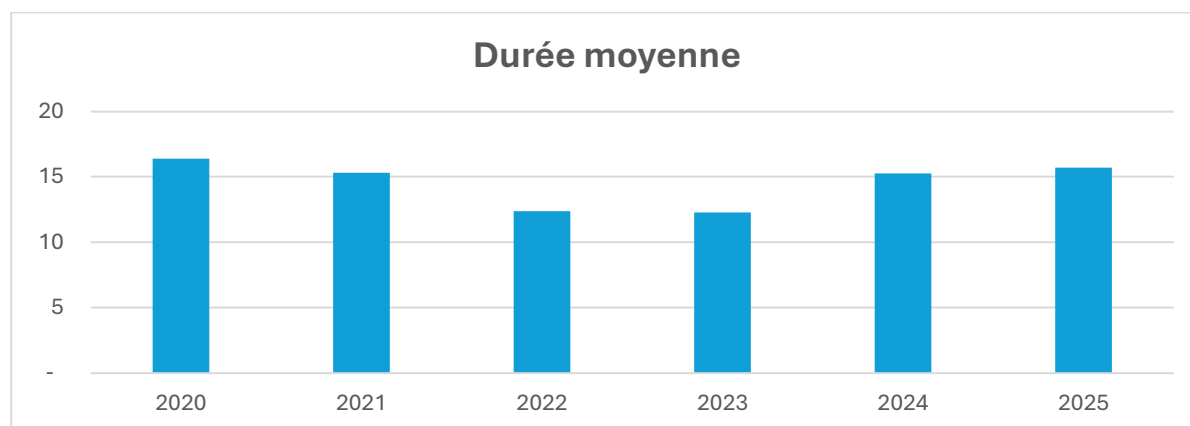
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Contrat Annuel	22	22	46	17	17	11
Contrat Escale (Mensuel)	1 428	1 788	2 082	2 034	1 746	1 651
Contrat Invité	9	-	-	-	-	-
Contrat Multicoques (interne)	-	-	1	8	8	5
Contrat Passage	263	416	758	687	548	548
Total contrats	1 722	2 226	2 887	2 746	2 319	2 215



Durée moyenne de séjour à la marina de Papeete

L'analyse de la durée moyenne de séjour à la marina révèle une augmentation progressive de la durée de nuitée au fil des années.

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Durée moyenne	16	15	12	12	15	16

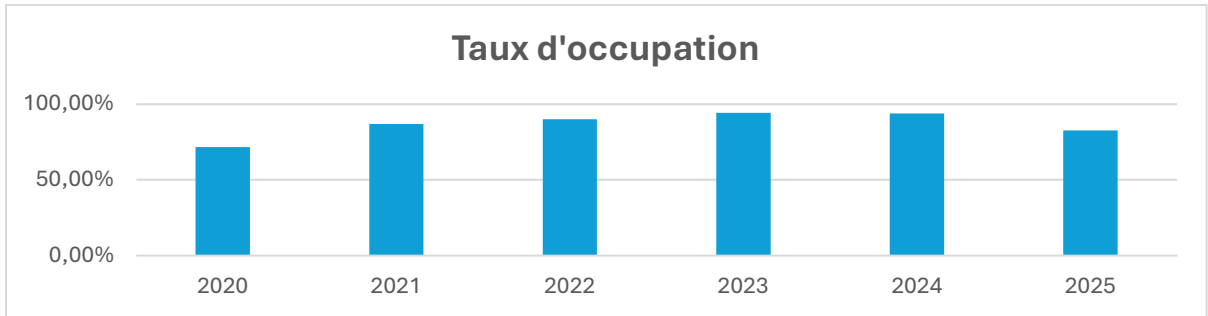


⁵ Les statistiques relatives à la Marina de Papeete sont produites et publiées par le Service exploitation du Port Autonome de Papeete.

Taux d’occupation de la marina de Papeete

Bien que la marina conserve une attractivité constante auprès des usagers, les statistiques d’exploitation de cette année sont marquées par un recul de 11 points. Ce fléchissement s'explique par une évolution du domaine géré plutôt que par une baisse de la demande. En effet, depuis août 2025, le quai de l’épi Sud (ES4) a été réaffecté au service commercial du PAP afin d'optimiser l'exploitation des infrastructures portuaires soumises aux normes ISPS. Ce redéploiement foncier a entraîné la sortie de ce quai du giron de la marina, modifiant de fait l'assiette de calcul des taux d'occupation. Il s'agit donc d'une baisse de capacité nominale délibérée, liée à la nouvelle sectorisation des zones de sûreté du port.

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Taux d'occupation	72%	87%	90%	94%	94%	83%

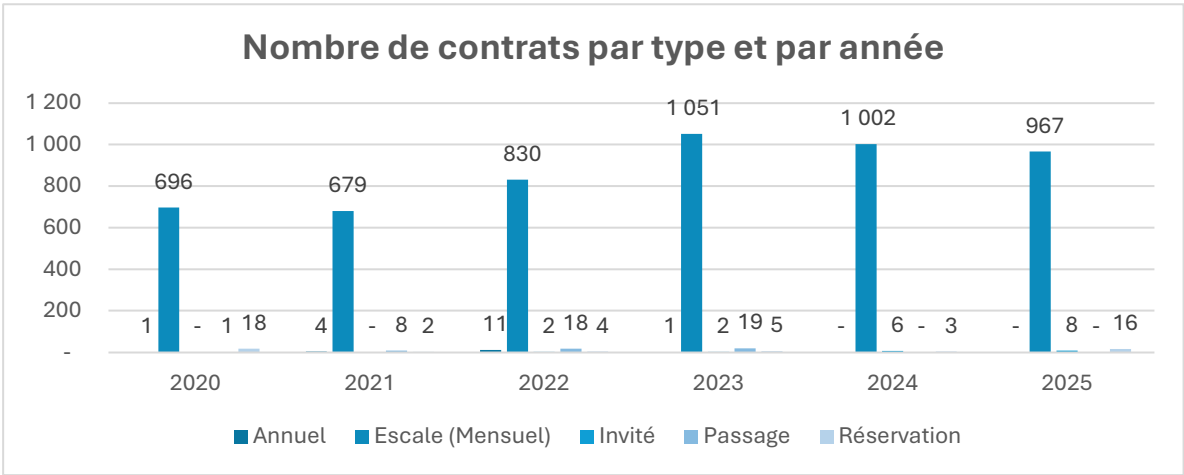


8.2.2 Marina de Vaiare⁶

En 2025, la marina de Vaiare affiche une baisse du volume de ces contrats, **soit 10 points de moins que 2024.**

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Annuel	1	4	11	1	-	-
Escale (Mensuel)	696	679	830	1 051	1 002	967
Invité	-	-	2	2	6	8
Passage	1	8	18	19	-	-
Réservation	18	2	4	5	3	16

Total contrats	716	693	865	1 078	1 011	991
----------------	-----	-----	-----	-------	-------	-----

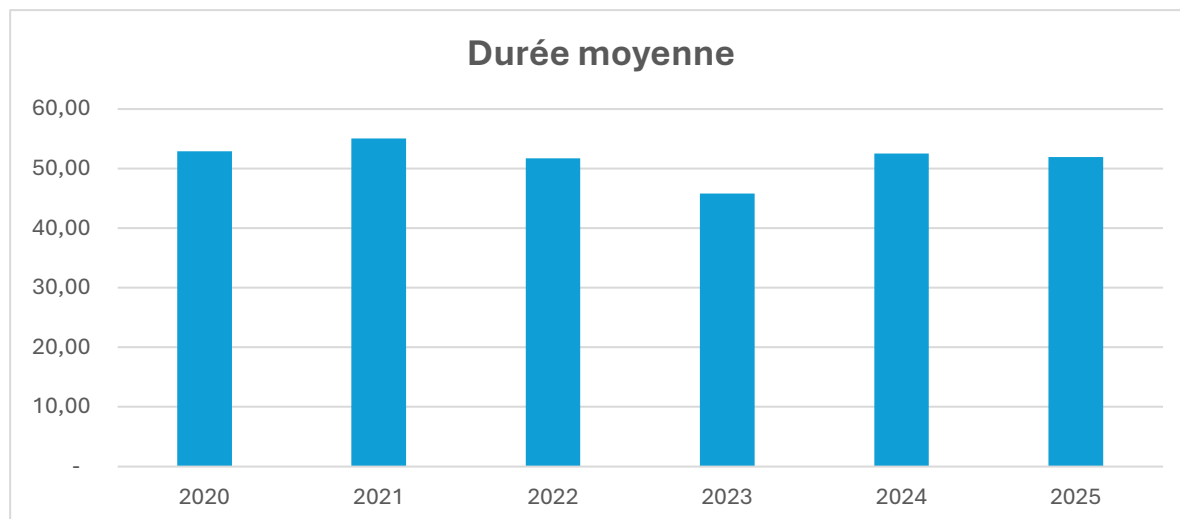


⁶ Les statistiques relatives à la Marina de Vaiare sont produites et publiées par le Service exploitation du Port Autonome de Papeete.

Durée moyenne de séjour à la marina de Vaiare

Malgré tous les changements de contrats et de taux d'occupation, la durée moyenne qu'un bateau passe au port reste **très stable**.

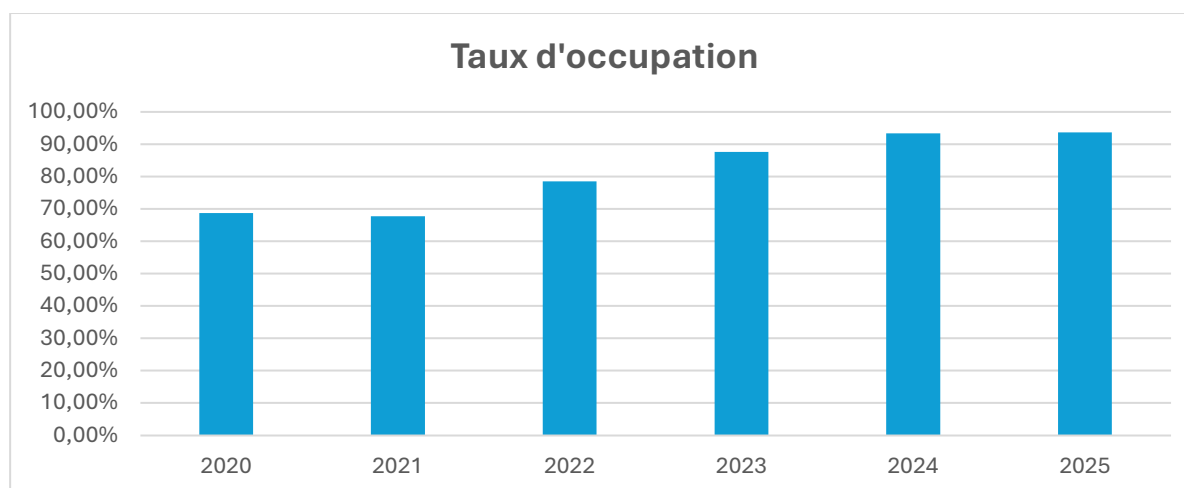
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Durée moyenne	53	55	52	46	52	52



Taux d'occupation de la marina de Vaiare

Le taux d'occupation a bondi de **69% à 94%** en 6 ans. Atteindre **94% d'occupation** signifie que la marina est, en pratique, **complète**.

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Taux d'occupation	69%	68%	78%	88%	93%	94%

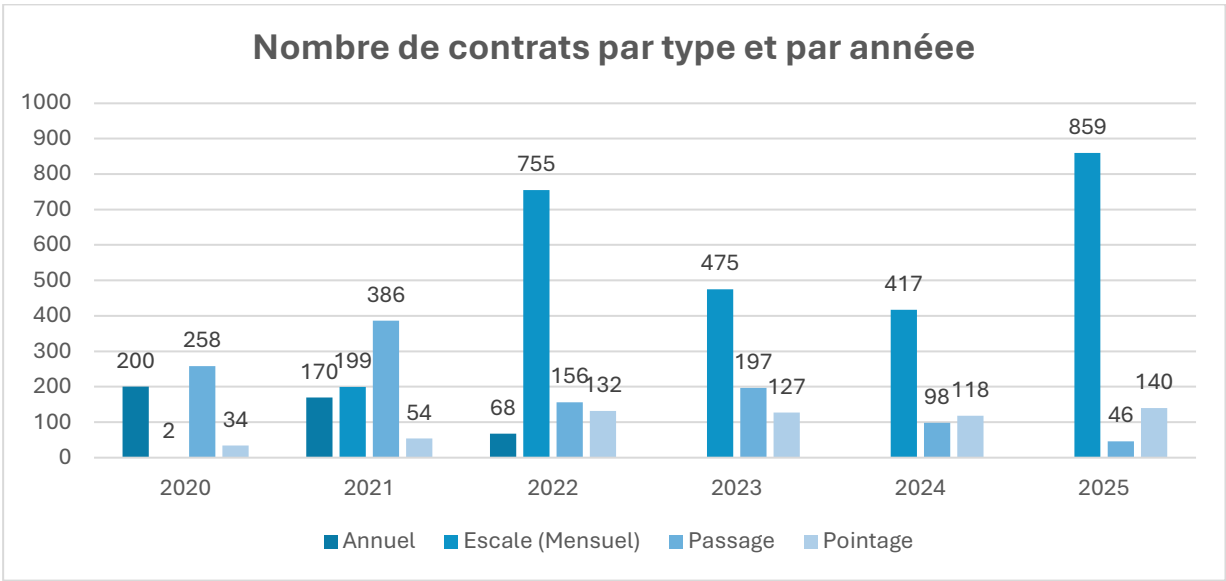


8.2.3 Marina d'Uturoa⁷

Après 2 années de baisse (2023-2024), l'activité connaît un **fort rebond en 2025**. Avec **1 045 contrats**, le volume global retrouve un niveau proche de son record historique de 2022.

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Annuel	200	170	68	-	-	-
Escale (Mensuel)	2	199	755	475	417	859
Passage	258	386	156	197	98	46
Pointage	34	54	132	127	118	140

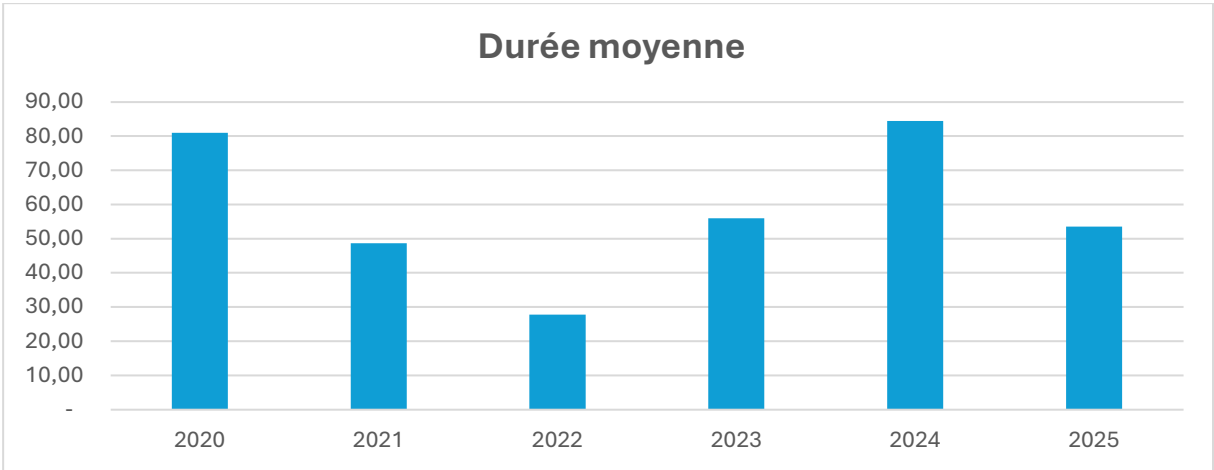
Total contrats	494	809	1 111	799	633	1 045
----------------	-----	-----	-------	-----	-----	-------



Durée moyenne de séjour à la marina d'Uturoa

Après le pic exceptionnel de 2024 (**84 jours**), l'année 2025 représente une **baisse de 37 %** contrairement à 2024.

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Durée moyenne	81	49	28	56	84	53

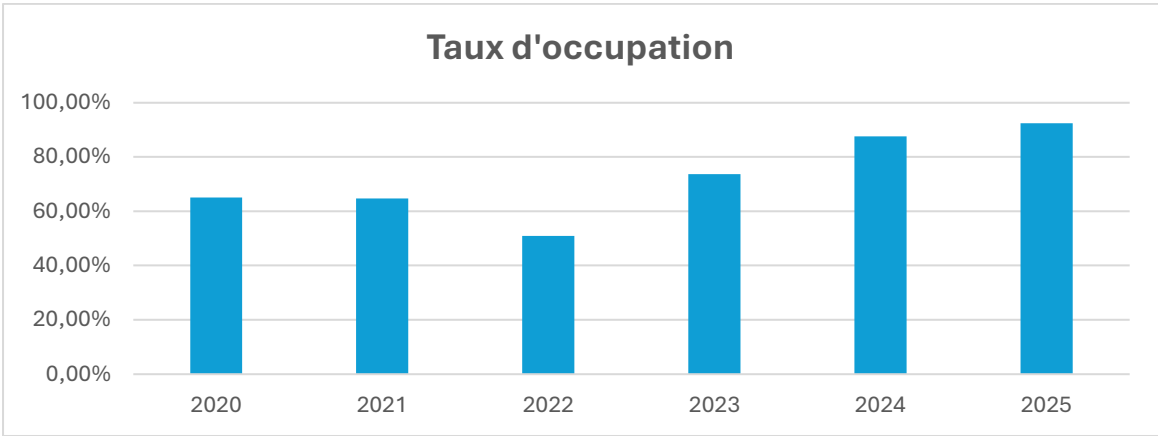


⁷ Les statistiques relatives à la Marina de Uturoa sont produites et publiées par le Service exploitation du Port Autonome de Papeete.

Taux d’occupation de la marina d’Uturoa

On est passé d'une marina à moitié vide en 2022 (51 % d'occupation) à une marina quasiment pleine en 2025 (92 %). Avec **92 % d'occupation**, la Marina d'Uturoa tourne aujourd'hui à plein régime. C'est le meilleur résultat des six dernières années.

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Taux d'occupation	65%	65%	51%	74%	88%	92%



8.2.4 Marina Taina ⁸

Données 2025 non encore communiquées par le délégataire en charge de la gestion et de l’exploitation de cette marina.

⁸ Les statistiques relatives à la Marina de Taina sont produites et publiées par la marina services