



PLAN CLIMAT
de la Polynésie française

Stratégie territoriale

Synthèse à l'attention des décideurs

La stratégie climatique polynésienne doit nous aider à faire face à l'ampleur, l'urgence mais aussi la beauté des défis qui se présentent à nous pour bâtir la Polynésie de demain.

En multipliant les vulnérabilités, la crise climatique pourrait avoir des coûts directs et indirects importants pour notre territoire, notre population et nos activités, qu'il nous faut dès à présent anticiper. Des coûts financiers, mais aussi sociaux, sanitaires et écologiques. Et plus nous tarderons, plus la charge sera lourde car l'espace des solutions se restreint. Rendre le territoire polynésien plus résilient est une nécessité mais offre également de nouveaux chemins pour renouveler le « bien vivre » en Polynésie.

Après avoir identifié les enjeux climatiques dans le diagnostic, et avant de construire le programme d'actions, il est nécessaire de déterminer quels sont les objectifs souhaitables et atteignables. Afin de guider le choix des décideurs, des scénarios prospectifs d'évolution sont présentés ci-après.

Contexte

Comme constaté dans l'état des lieux territorial, l'écart est important entre le contexte actuel et les objectifs à atteindre. L'empreinte carbone polynésienne est d'environ 11 tonnes de CO₂e/hab/an alors que l'objectif est d'atteindre 2 tonnes à l'horizon 2050 pour limiter à 2°C le réchauffement climatique. L'histoire, la géographie et la culture polynésienne représentent cependant des atouts importants.

Le PCPF est une démarche opérationnelle de territoire pour répondre au défi climatique. Le champ d'actions ne se limite pas à l'environnement, mais s'étend à tous les secteurs (transport, agriculture, énergie, économie, etc.) dont les externalités impactent le climat.

Une stratégie partagée

La co-construction de la proposition de stratégie du PCPF a impliqué une importante concertation avec toutes les parties prenantes du territoire afin de garantir une approche participative et collaborative pour aboutir à une feuille de route ambitieuse qui reposent sur des changements importants des modes de vie, à contre-courant des tendances actuelles.

Ce travail partenarial a permis de faire émerger 5 piliers et 24 orientations synthétisées dans cette stratégie, qui devront être déclinées en plans d'actions mis en œuvre d'ici 2030.

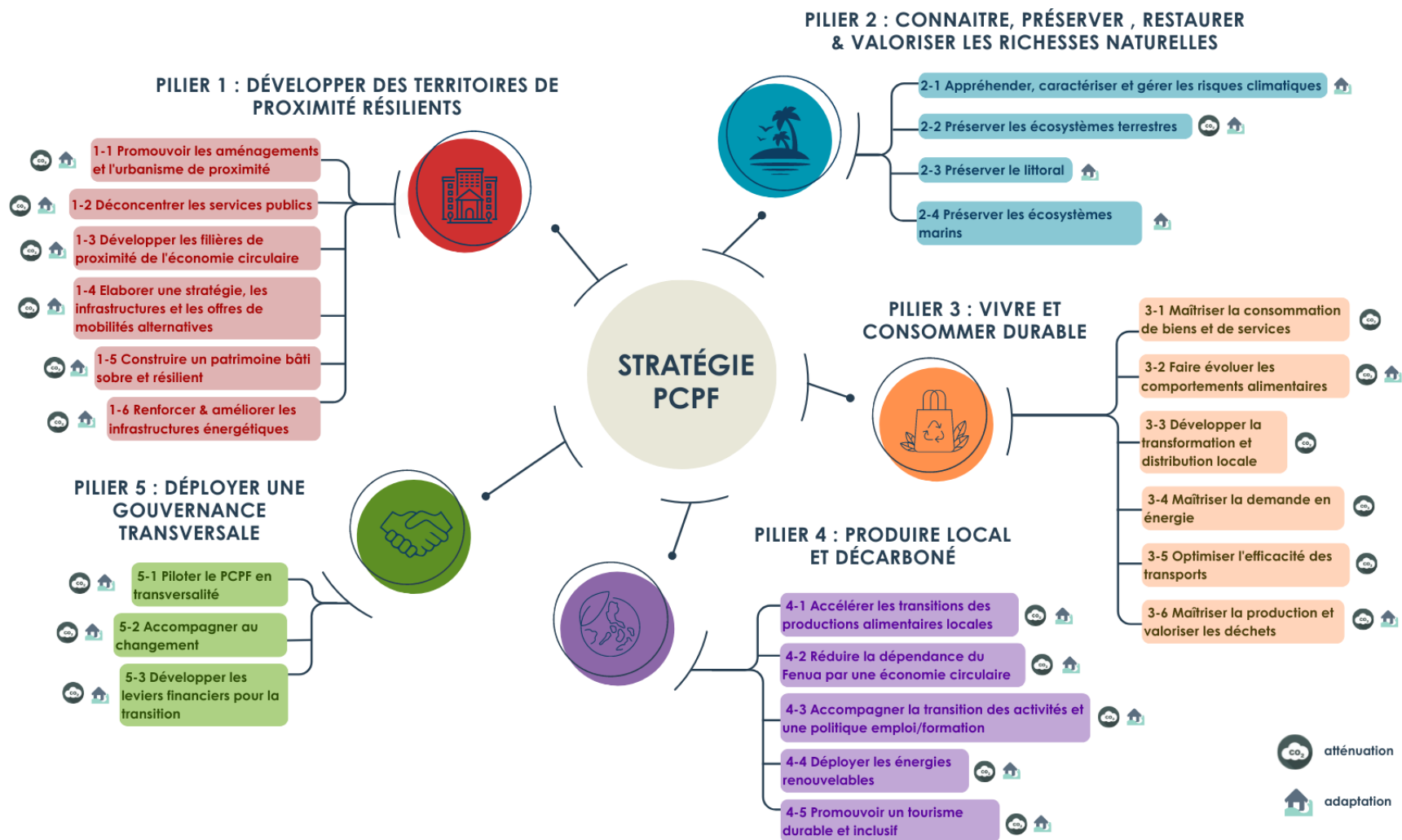
Une approche systémique qui repose sur deux leviers : l'atténuation et l'adaptation

La Polynésie française a un rôle à jouer dans **l'atténuation** des émissions de gaz à effet de serre (GES). Elle a besoin pour cela de définir un scénario ambitieux de transition écologique. Ce document présente cinq propositions de trajectoires, dont une seule devra être retenue dans le plan d'actions du PCPF.

L'autre levier concerne **l'adaptation** aux conséquences du changement climatique. C'est un enjeu incontournable car même un réchauffement « *minime* » entraînera une augmentation du risque climatique. Ce document propose une approche pour doter la Polynésie française d'une « trajectoire d'adaptation » ambitieuse (appelée « FenuAdapt »).

Pour répondre à la complexité des enjeux de la transition écologique et sociétale, la stratégie du PCPF s'appuie sur une logique transdisciplinaire basée sur la co-construction de réponses cohérentes entre elles.

Structure de la proposition de stratégie



Synthèse des 5 scénarios prospectifs d'atténuation

Les projections et différents scénarios **d'atténuation**, résumés dans le tableau ci-dessous, doivent guider le choix des décideurs quant à la déclinaison de la stratégie à retenir à horizon 2030. Parmi ces cinq scénarios, **un seul devra être retenu dans le plan d'actions du PCPF**. Quel que soit la trajectoire globale retenue, il sera nécessaire de la décliner dans un plan d'actions qui précisera les orientations et objectifs de manière opérationnelle dans tous les secteurs d'activité et de veiller ensuite à un suivi régulier.

Informations	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Scénario 4 (A et B)
Descriptif succinct	Trajectoire « attendue » avec les politiques publiques actuelles	Transition forte	Transition très forte	Virage sociétal majeur
Évolution des émissions de GES territoriales	-11%	-32%	-50%	-50%
Évolution de l'empreinte carbone	-13%	-29%	-41%	-50%
Trajectoire « Accord de Paris » (en tonnes de CO₂e/hab/an)	9,7 tonnes	8 tonnes	6,6 tonnes	5,5 tonnes
Compatibilité « Accord de Paris »	NON	NON	NON	OUI
Commentaires	Politique climatique faible avec des efforts qui reposent principalement sur le secteur de la production d'électricité avec le développement ambitieux des énergies renouvelables.	Une volonté politique et citoyenne significative qui conduit à des changements de modes de production et de consommation de l'ensemble de la population, mais insuffisante pour répondre aux enjeux climatiques. Les efforts à consentir sont particulièrement forts en matière de production électrique et de réduction de l'impact carbone des importations (hors alimentaire).	Scénario ambitieux permettant de respecter l'objectif de la contribution déterminée au niveau national (CDN) renforcée qui nécessite un engagement très fort et l'intégration appuyée des enjeux énergie/climat dans toutes les politiques publiques, mais encore insuffisant pour répondre à l'ampleur du défi climatique.	Scénario très ambitieux qui nécessite un changement de paradigme et l'engagement transversal conséquent de tous dès à présent. De nouvelles formes de modes de vie et d'organisation collective se développent, en rupture avec les tendances actuelles. Des variantes sont possibles, avec un scénario 4A qui priorise la transformation du régime alimentaire et le développement des alternatives à la voiture individuelle, et un scénario 4B plus équilibré avec un large spectre d'alternatives aux modes de consommation actuels.

Le volet **adaptation** au changement climatique, non quantifiable, doit lui aussi répondre à ces ambitions pour aboutir à un territoire véritablement sobre et résilient. Il fait l'objet d'un scénario distinct intitulé « FenuAdapt » qui devra également être décliné dans le plan d'actions.

LEVIER ATTÉNUATION

Avant de se positionner sur un scénario, il est nécessaire de connaître l'empreinte carbone moyenne actuelle et sa répartition :

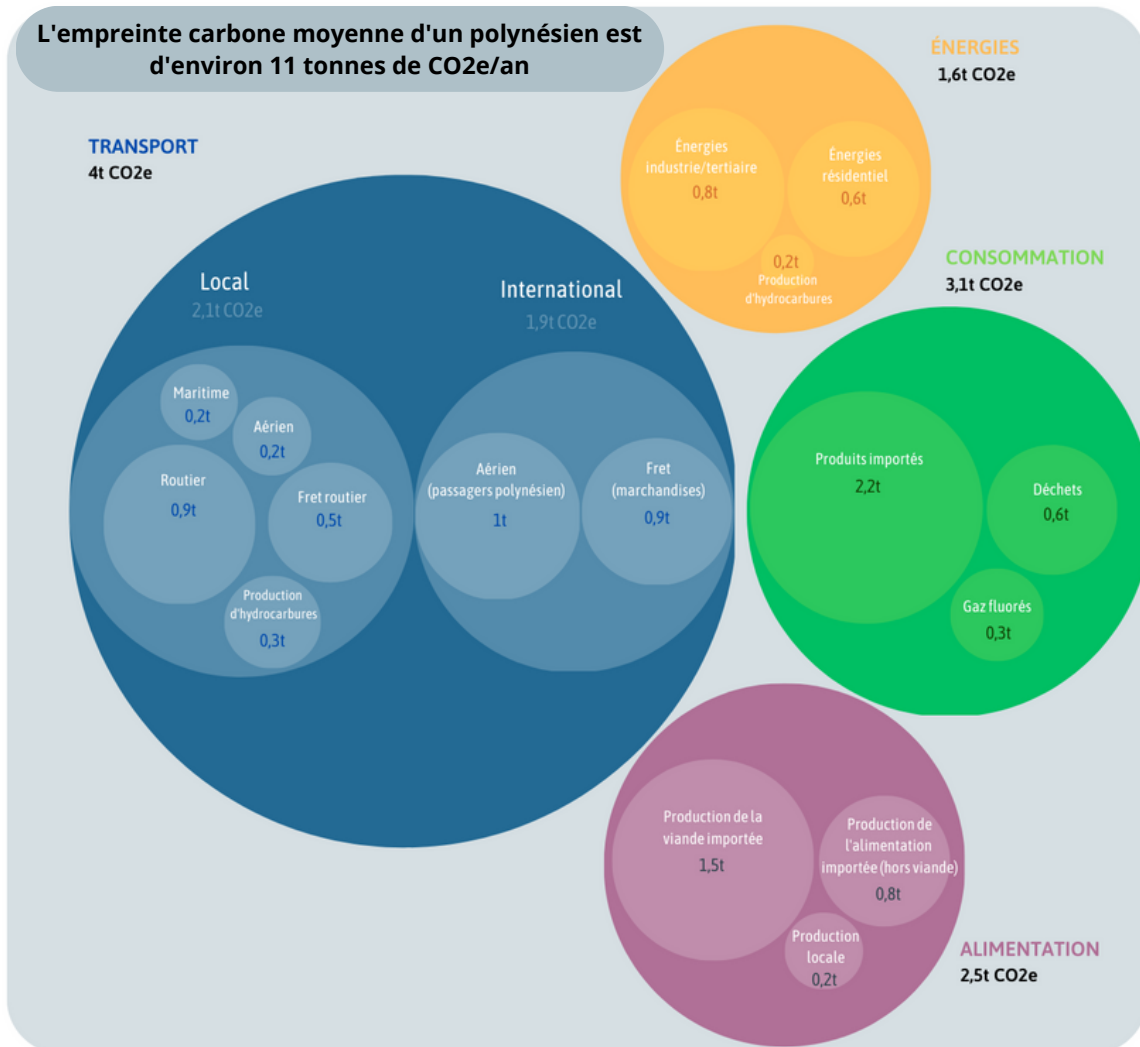


Figure 4. Empreinte carbone moyenne d'un polynésien, 2019. Version actualisée avec les facteurs d'émissions carbone mis à jour en 2023.

Le poste le plus émetteur en termes d'empreinte carbone est celui associé à l'importation des produits liés à la consommation (principalement du matériel électrique et électronique, du ciment ou encore des véhicules), suivi des produits alimentaires qui émettent également une quantité importante de GES lors de leur production.

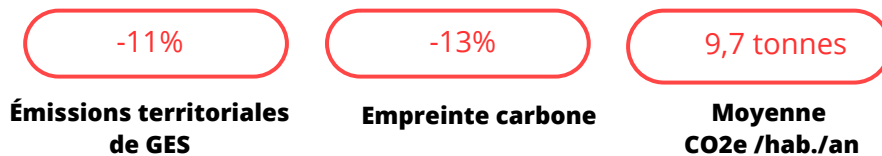
En poursuivant la dynamique actuelle et les politiques sectorielles polynésiennes, les émissions de GES seraient d'environ 9,7 tonnes de CO₂e en 2030 (cf. scénario1 – trajectoire attendue), loin de l'objectif de diviser par 2 nos émissions de gaz à effet de serre comme souhaité par le Conseil des ministres de septembre 2020, visant une réduction de 50% de nos émissions de GES entre 2013 et 2030 pour respecter l'objectif de l'Accord de Paris[1]. **Le Plan Climat doit donc proposer une stratégie et ensuite un plan d'actions qui renforcent l'ambition climatique de l'ensemble des acteurs du territoire.**

[1] L'accord de Paris sur le climat est un traité international sur le réchauffement climatique adopté en 2015 par 191 pays. Il concerne l'atténuation et l'adaptation au changement climatique ainsi que son financement.

Scénario 1 : Trajectoire attendue



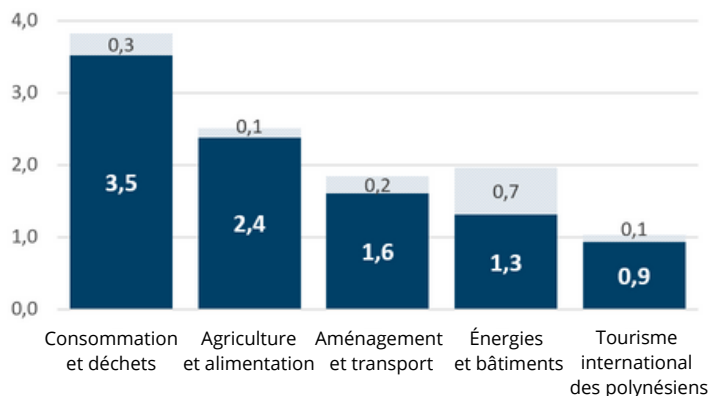
Les ambitions et objectifs affichés dans les politiques publiques et par l'ensemble des acteurs polynésiens ne répondent pas à l'ampleur du défi climatique malgré la volonté affichée.



C'est en particulier par l'atteinte de l'objectif de 60% d'énergie renouvelable dans le mix électrique (hors mobilité) que cette atténuation est rendue possible.

L'absence d'objectifs chiffrés dans les autres domaines ne permet pas d'envisager une baisse significative des émissions de GES, cependant la prise de conscience d'une nécessité d'intégrer l'enjeu climat est bien intégrée par l'ensemble des parties prenantes. Ce scénario prend notamment en compte les évolutions réglementaires (ex : REBPf) et technologiques prévisibles (ex : amélioration de l'efficacité des motorisations et process de fabrication).

Objectifs 2030 (Tonnes de CO2e/hab/an) ■ Économies attendues ▨



OBJECTIFS STRUCTURANTS & PRINCIPAUX LEVIERS D' ACTIONS

Difficulté potentielle



modérée



difficile



maximale

Consommation/Déchets



-Baisse de 10% des émissions carbone liées aux importations (hors alimentaire) et impact carbone des déchets en légère augmentation de 5%



- Politique de prévention et de gestion des déchets ne permet pas de contrebalancer la hausse tendancielle des émissions GES du secteur. La décarbonation progressive des process industriels de fabrication des biens manufacturés au niveau mondial permet de diminuer les émissions liées aux importations.

- Comportements d'achat des consommateurs évoluent peu

Agriculture/Alimentation



-Augmentation de 35% de la production agricole locale
-Stagnation de l'impact carbone de l'alimentation importée



- Mise en œuvre du plan de transition alimentaire et du schéma directeur agricole avec une faible évolution sur les émissions de GES mais un renforcement de la souveraineté alimentaire

Aménagement/Transport



-Besoin de mobilité terrestre en légère augmentation de 5%
-Part modale des transports en commun atteint 5%



- Développement d'un schéma « mobilité » avec faible report modal vers les transports en commun et les modes actifs + développement de l'efficacité des véhicules

- Prise en compte des risques climatiques dans les projets d'aménagement se développe mais reste insuffisante

Énergies/Bâtiments



-Atteinte de 60 % d'énergie renouvelable dans le mix électrique polynésien
-Consommation électrique en légère augmentation de 5%



- Développement du photovoltaïque au sol et sur toiture et optimisation des installations hydroélectriques

- Maitrise de la demande en énergie très limitée

- La réglementation énergétique des bâtiments (REBPf) ne permet pas de contrebalancer suffisamment la hausse tendancielle des émissions de gaz liées à la climatisation

Tourisme international des polynésiens



-Impact carbone du transport aérien local en augmentation de 10%
-Réduction de 10% de l'impact carbone des déplacements aériens internationaux



- Mise en oeuvre de la Stratégie touristique Fari'ira'a Manihini avec faible report des voyages internationaux des polynésiens vers le tourisme local

Scénario 2 : Transition forte

Des changements de modes de production et de consommation de l'ensemble de la population mais très insuffisants pour répondre aux enjeux climatiques.



-32%

Émissions territoriales de GES

-29%

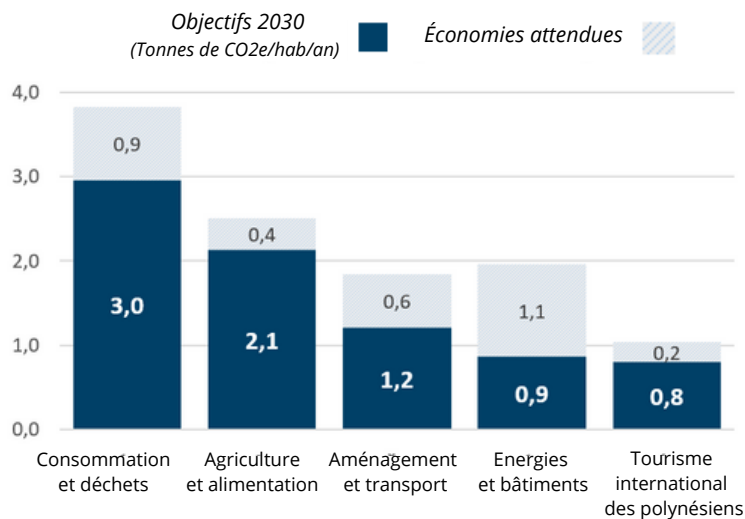
Empreinte carbone

8 tonnes

Moyenne CO2e /hab./an

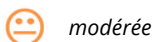
L'atteinte de l'objectif de 75% d'énergie renouvelable dans le mix électrique (hors mobilité) associé à une réduction du trafic routier et l'évolution des comportements de consommation permettent une atténuation significative des émissions de GES.

La transition alimentaire/agricole est également amorcée et l'économie circulaire s'est développée, ce qui permet de limiter les importations et la production de déchets.

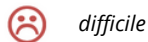


OBJECTIFS STRUCTURANTS & PRINCIPAUX LEVIERS D' ACTIONS

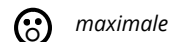
Difficulté potentielle



modérée



difficile



maximale

Consommation/déchets



Baisse de 5% des émissions carbone des déchets et diminution de 20 % de l'impact carbone des importations (hors alimentaire)



- Politique de prévention et de gestion des déchets ambitieuse
- Comportements d'achat des consommateurs évoluent avec le développement de la conscience écologique (sobriété matérielle + produits d'occasion)

Agriculture/Alimentation



-Augmentation de 35% de la production agricole locale
-Diminution de 10% de l'impact carbone de la consommation de viande



- Mise en œuvre du plan de transition alimentaire avec un développement sensible de la souveraineté alimentaire et une diminution non négligeable de la consommation de viande (rouge notamment)

Aménagement/Transport



-Besoin de mobilité terrestre en diminution de 10%
-Report modal de 20%



- Réduction des besoins de mobilité avec le développement du télétravail, la semaine de travail de 4 jours, les services de proximité + développement de la part modale des transports en commun (TCSP) et des modes actifs (vélo+marche)
- Prise en compte des risques climatiques dans les projets d'aménagement renforcée

Énergies/Bâtiments



-Atteinte de 75 % d'énergie renouvelable dans le mix électrique polynésien
-Consommation électrique stable



- Développement du photovoltaïque au sol et sur toiture et optimisation des installations hydroélectriques
- Maitrise de la demande en énergie très limitée
- La réglementation énergétique des bâtiments + campagne d'isolation thermique du bâti existant

Tourisme international des polynésiens



-Impact carbone du transport aérien local en légère augmentation de 5%
-Réduction de 20% de l'impact carbone des déplacements aériens internationaux



- Mise en œuvre de la Stratégie touristique Fari'ira'a Manihini avec un report très partiel des voyages internationaux des polynésiens vers le tourisme local

Scénario 3 : Transition très forte

Un engagement fort de toutes les parties prenantes et l'intégration renforcée des enjeux énergie/climat dans toutes les politiques publiques permettent de diviser par 2 les émissions territoriales de GES mais restent insuffisants pour répondre au défi climatique.



-50%

Émissions territoriales de GES

-41%

Empreinte carbone

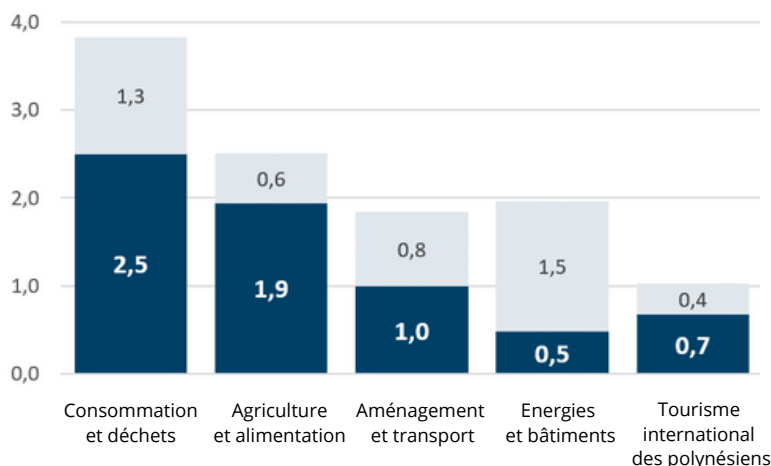
6,6 tonnes

Moyenne CO2e /hab./an

Les efforts sur la mobilité locale, la consommation et la sobriété énergétique s'accroissent largement.

La diminution massive du besoin de mobilité se couple au développement des transports en commun, aux modes actifs et au développement de l'électromobilité. La sobriété énergétique se déploie de manière significative dans tous les secteurs. Des changements profonds de choix de consommation et le développement de la souveraineté alimentaire diminuent significativement le poids carbone de nos importations.

Objectifs 2030 (Tonnes de CO2e/hab/an) ■ Économies attendues ▨



OBJECTIFS STRUCTURANTS & PRINCIPAUX LEVIERS D'ACTIONS

Difficulté potentielle

😊 modérée

😞 difficile

😱 maximale

Consommation/déchets



-Baisse de 40% des émissions carbone des déchets et diminution de 25 % de l'impact carbone des importations (hors alimentaire)



- Politique de prévention et de gestion des déchets très ambitieuse (incinération + compostage notamment) avec un focus sur les gaz liés à la climatisation
- Comportements d'achat des consommateurs évoluent fortement avec le développement de la conscience écologique (sobriété matérielle + produits d'occasion)

Agriculture/Alimentation



-Augmentation de 35% de la production agricole locale
-Diminution de 20% de l'impact carbone de la consommation de viande



- Évolution forte des habitudes alimentaires avec un développement notable de la souveraineté alimentaire et une diminution forte de la consommation de viande (rouge notamment)

Aménagement/Transport



-Besoin de mobilité terrestre en diminution de 34%
-Report modal de 35%



- Développement d'un schéma « mobilité » très ambitieux avec report modal vers les transports en commun et les modes actifs + développement de l'électromobilité + baisse significative des besoins de mobilité avec de nouvelles polarités et mixité fonctionnelle + semaine de 4 jours et télétravail généralisés
- Prise en compte des risques climatiques dans les projets d'aménagement renforcée

Énergies/Bâtiments



-Atteinte de 89% d'énergie renouvelable dans le mix électrique polynésien en incluant le développement de l'électromobilité
-Baisse des consommations d'énergie (résidentiel, tertiaire, industrie) de 10%



- Développement du photovoltaïque au sol et sur toiture + optimisation des installations hydroélectriques
- Maîtrise de la demande en énergie initiée dans tous les secteurs
- La réglementation énergétique des bâtiments + campagne d'isolation thermique du bâti existant

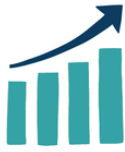
Tourisme international des polynésiens



-Impact carbone du transport aérien local en hausse de 10%
-Réduction de 30% de l'impact carbone des déplacements aériens internationaux



- Mise en oeuvre de la Stratégie touristique Fari'ira'a Manihini avec un report partiel des voyages internationaux des polynésiens vers le tourisme local



Scénario 4A : Virage sociétal avec un effort particulier sur les transports et l'alimentation

De nouvelles formes de modes de vie et d'organisation collective se développent en rupture avec les tendances actuelles. Des changements profonds en matière de régime alimentaire et le développement des alternatives à la voiture individuelle sont prioritaires.

-50%

Émissions territoriales de GES

-50%

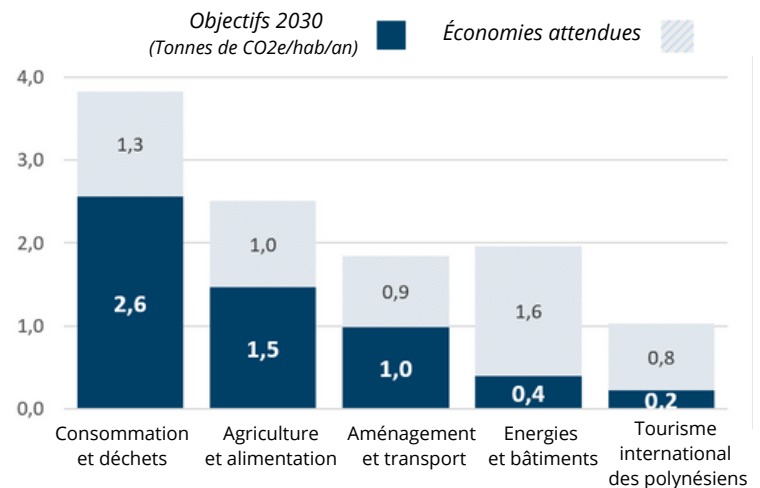
Empreinte carbone

5,5 tonnes

Moyenne CO2e /hab./an

Une vaste prise de conscience associée à des politiques publiques ambitieuses et l'engagement des acteurs économiques pour développer une économie locale et circulaire permet à la Polynésie de rendre son territoire résilient.

Les efforts engagés par tous réduisent la vulnérabilité énergétique et alimentaire et améliorent la santé et le mieux vivre au Fenua. L'accent est mis sur la mobilité et l'alimentation afin de limiter un maximum l'impact carbone de ces secteurs.



OBJECTIFS STRUCTURANTS & PRINCIPAUX LEVIERS D' ACTIONS

Difficulté potentielle

😊 modérée

😞 difficile

😱 maximale

Consommation/déchets



-Baisse de 30% des émissions liées aux déchets et diminution de 25 % de l'impact carbone des importations (hors alimentaire)



- Politique de prévention et de gestion des déchets très ambitieuse avec un encadrement des gaz liés à la climatisation
- Comportements d'achat des consommateurs évoluent en profondeur avec le fort développement de la conscience écologique (sobriété matérielle + produits d'occasion)

Agriculture/Alimentation



-Augmentation de 35% de la production agricole locale
- Diminution de 50% de l'impact carbone de la consommation de viande



- Évolution radicale des habitudes alimentaires avec un développement notable de la souveraineté alimentaire et une diminution radicale de la consommation de viande (rouge notamment)

Aménagement/Transport



-Besoins de mobilité terrestre en diminution de 23 %
-Report modal de 32%



- Développement d'un schéma « mobilité » très ambitieux avec report modal vers les transports en commun et les modes actifs + développement accéléré de l'électromobilité + baisse significative des besoins de mobilité avec de nouvelles polarités et mixité fonctionnelle + semaine de 4 jours et télétravail généralisés
- Les enjeux GES et risques climatiques structurent les projets d'aménagement

Énergies/Bâtiments



-Atteinte de 93 % d'énergie renouvelable dans le mix électrique polynésien en incluant le développement de l'électromobilité
-Baisse des consommations d'énergie (résidentiel, tertiaire, industrie) de 20%



- Développement du photovoltaïque au sol et sur toiture et optimisation des installations hydroélectriques
- Maîtrise de la demande en énergie forte initiée dans tous les secteurs
- La réglementation énergétique des bâtiments + campagne d'isolation thermique du bâti existant

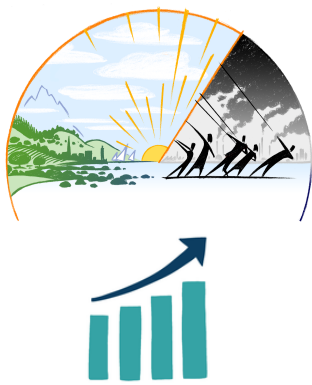
Tourisme international des polynésiens



-Impact carbone du transport aérien local en hausse de 25%
-Réduction de 70% de l'impact carbone des déplacements aériens internationaux

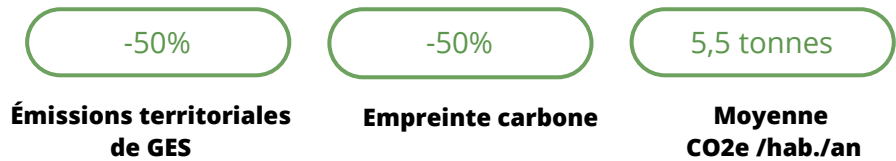


- Mise en oeuvre de la Stratégie touristique Fari'ira'a Manihini avec une baisse drastique des voyages internationaux des polynésiens et un report vers le tourisme local et/ou des destinations internationales moins éloignées



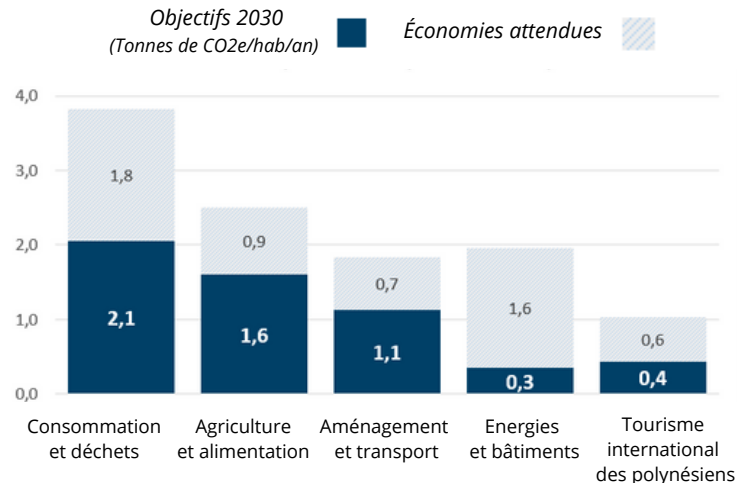
Scénario 4B : Virage sociétal avec un effort particulier sur la consommation

De nouvelles formes de modes de vie et d'organisation collective se développent en rupture avec les tendances actuelles. La division par 2 de l'empreinte carbone s'organise de manière plus différenciée.



Une vaste prise de conscience associée à des politiques publiques ambitieuses et l'engagement des acteurs économiques pour développer une économie locale et circulaire permet à la Polynésie de rendre son territoire résilient.

Les efforts engagés par tous réduisent la vulnérabilité énergétique et alimentaire et améliorent la santé et le mieux vivre au Fenua. L'accent est mis sur le produire et consommer local afin de limiter un maximum l'impact carbone des importations.



OBJECTIFS STRUCTURANTS & PRINCIPAUX LEVIERS D' ACTIONS

Difficulté potentielle

modérée

difficile

maximale

Consommation/déchets



-Baisse de 40% des émissions liées aux déchets et diminution de 40 % de l'impact carbone des importations (hors alimentaire)



- Politique de prévention et de gestion des déchets très ambitieuse avec un encadrement stricte des gaz liés à la climatisation
- Comportements d'achat des consommateurs évoluent en profondeur avec le fort développement de la conscience écologique (sobriété matérielle + produits d'occasion)

Agriculture/Alimentation



-Augmentation de 35% de la production agricole locale
- Diminution de 40% de l'impact carbone de la consommation de viande



- Évolution radicale des habitudes alimentaires avec un développement notable de la souveraineté alimentaire et une diminution très forte de la consommation de viande (rouge notamment)

Aménagement/Transport



-Besoin de mobilité terrestre en diminution de 19%
-Report modal de 27%



- Développement d'un schéma « mobilité » très ambitieux avec report modal vers les transports en commun et les modes actifs + développement fort de l'électromobilité + baisse significative des besoins de mobilité avec de nouvelles polarités et mixité fonctionnelle + semaine de 4 jours et télétravail généralisés
- Les enjeux GES et risques climatiques structurent les projets d'aménagement

Énergies/Bâtiments



-Atteinte de 97 % d'énergie renouvelable dans le mix électrique polynésien en incluant le développement de l'électromobilité
-Baisse des consommations d'énergie (résidentiel, tertiaire, industrie) de 20%



- Développement du photovoltaïque au sol et sur toiture et optimisation des installations hydroélectriques
- Maitrise de la demande en énergie forte initiée dans tous les secteurs
- La réglementation énergétique des bâtiments + campagne d'isolation thermique du bâti existant

Tourisme international des polynésiens



-Impact carbone du transport aérien local en hausse de 20%
-Réduction de 50% de l'impact carbone des déplacements aériens internationaux



- Mise en oeuvre de la Stratégie touristique Fari'ira'a Manihini avec une très forte baisse des voyages internationaux des polynésiens et un report vers le tourisme local et/ou des destinations internationales moins éloignées

LES SCENARIOS PROSPECTIFS D'ATTÉNUATION

A L'HORIZON 2030

	DESCRIPTION	OBJECTIFS CARBONE EN 2030	OBJECTIFS STRUCTURANTS PAR SECTEURS THEMATIQUES					AVANTAGES / OPPORTUNITÉS	POINTS DE VIGILANCE
			Consommation / Déchets	Agriculture / Alimentation	Aménagement / Transport	Énergies / Bâtiments	Tourisme des polynésiens		
S.1 Trajectoire attendue	<p>Politique climatique insuffisante avec des efforts qui reposent principalement sur le secteur de la production d'électricité avec le développement des énergies renouvelables.</p> <p>L'absence d'objectifs chiffrés dans les autres domaines ne permet pas d'envisager une baisse significative des émissions de GES malgré la prise de conscience d'une nécessité d'intégrer l'enjeu climat par l'ensemble des parties prenantes.</p>	<p>Émissions locales de GES : -11%</p> <p>Empreinte carbone : -13%</p> <p>9,7 tonnes CO2e/hab/an</p>	<p>Émissions carbone liées aux importations (hors alimentaire) -10%</p> <p>Impact carbone des déchets +5%</p>	<p>Stagnation de l'impact carbone de l'alimentation importée</p> <p>Production agricole locale +35%</p>	<p>Besoin de mobilité terrestre +5%</p> <p>Part modale des transports en commun / vélo / marche 6%</p>	<p>Énergie renouvelable dans le mix électrique 60%</p> <p>Consommation électrique +5%</p>	<p>Impact carbone du transport aérien local +10%</p> <p>Impact carbone du transport aérien international -10%</p>	<ul style="list-style-type: none"> Investissements publics et privés en faveur du climat relativement faibles L'inaction climatique va potentiellement coûter plus cher à moyen terme Anticipation faible face au risque climatique / énergétique Absence de co-bénéfices significatifs pour la population Absence de cohérence entre les politiques publiques 	
S.2 Transition forte	<p>Des changements de modes de production et de consommation de l'ensemble de la population mais très insuffisants pour répondre aux enjeux climatiques.</p> <p>Le fort développement des énergies renouvelables associé au déploiement d'un transport en commun en site propre (TCSP) et l'évolution des comportements de consommation permettent une atténuation notable des émissions de GES.</p>	<p>Émissions locales de GES : -32%</p> <p>Empreinte carbone : -29%</p> <p>8 tonnes CO2e/hab/an</p>	<p>Émissions carbone liées aux importations (hors alimentaire) -20%</p> <p>Impact carbone des déchets -5%</p>	<p>Impact carbone de la consommation de viande -10%</p> <p>Production agricole locale +35%</p>	<p>Besoin de mobilité terrestre -10%</p> <p>Part modale des transports en commun / vélo / marche 20%</p>	<p>Énergie renouvelable dans le mix électrique 75%</p> <p>Stagnation de la consommation électrique</p>	<p>Impact carbone du transport aérien local +5%</p> <p>Impact carbone du transport aérien international -20%</p>	<ul style="list-style-type: none"> Taux de dépendance énergétique diminué (73%) Co-bénéfices modérés en termes de santé, de loisir, d'amélioration du cadre de vie et de lien social Anticipation faible face au risque climatique / énergétique avec une dépendance encore importante aux hydrocarbures Investissements publics et privés en faveur du climat en légère augmentation (ex : TCSP, EnR et gestion des déchets notamment) 	
S.3 Transition très forte	<p>Un engagement fort de toutes les parties prenantes et l'intégration renforcée des enjeux énergie/climat dans les politiques publiques mais insuffisants pour répondre au défi climatique.</p> <p>Les efforts sur la mobilité locale, la gestion des déchets et la sobriété énergétique s'accroissent largement.</p>	<p>Émissions locales de GES : -50%</p> <p>Empreinte carbone : -41%</p> <p>6,6 tonnes CO2e/hab/an</p>	<p>Émissions carbone liées aux importations (hors alimentaire) -25%</p> <p>Impact carbone des déchets -40%</p>	<p>Impact carbone de la consommation de viande -20%</p> <p>Production agricole locale +35%</p>	<p>Besoin de mobilité terrestre -34%</p> <p>Part modale des transports en commun / vélo / marche 35%</p>	<p>Énergie renouvelable dans le mix électrique 89%</p> <p>Consommation d'énergie -10%</p>	<p>Impact carbone du transport aérien local +10%</p> <p>Impact carbone du transport aérien international -30%</p>	<ul style="list-style-type: none"> Co-bénéfices importants en termes de santé, de loisir, d'amélioration du cadre de vie et de lien social Taux de dépendance énergétique très diminué (65%) Diversification et plus grande robustesse du modèle économique local + création d'emplois attendue Modèle économique et social à revoir en profondeur Investissements publics et privés en faveur du climat augmentent Vigilance concernant l'acceptabilité sociale des mesures Scénario qui concentre l'effort sur certaines thématiques 	
S.4A Virage sociétal	<p>De nouvelles formes de modes de vie et d'organisation collective se développent en rupture avec les tendances actuelles.</p> <p>L'accent est mis sur la mobilité et l'alimentation afin de limiter un maximum l'impact carbone de ces secteurs. Les efforts engagés par tous réduisent la vulnérabilité énergétique et alimentaire et améliorent la santé et le mieux vivre au Fenua.</p>	<p>Émissions locales de GES : -50%</p> <p>Empreinte carbone : -50%</p> <p>5,5 tonnes CO2e/hab/an</p>	<p>Émissions carbone liées aux importations (hors alimentaire) -25%</p> <p>Impact carbone des déchets -30%</p>	<p>Impact carbone de la consommation de viande -50%</p> <p>Production agricole locale +35%</p>	<p>Besoin de mobilité terrestre -23%</p> <p>Part modale des transports en commun / vélo / marche 32%</p>	<p>Énergie renouvelable dans le mix électrique 93%</p> <p>Consommation d'énergie -20%</p>	<p>Impact carbone du transport aérien local +25%</p> <p>Impact carbone du transport aérien international -70%</p>	<ul style="list-style-type: none"> Co-bénéfices importants en termes de santé, de loisir, d'amélioration du cadre de vie et de lien social Souveraineté alimentaire et énergétique renforcée (63%) Diversification et plus grande robustesse du modèle économique local + création d'emplois attendue Rayonnement régional/international fort Modèle économique et social à revoir en profondeur Investissements publics et privés en faveur du climat augmentent Vigilance concernant l'acceptabilité sociale des mesures Scénario qui concentre l'effort sur certaines thématiques 	
S.4B Virage sociétal	<p>De nouvelles formes de modes de vie et d'organisation collective se développent en rupture avec les tendances actuelles.</p> <p>L'accent est mis sur le produire et consommer local afin de limiter un maximum l'impact carbone des importations. Les efforts engagés par tous réduisent la vulnérabilité énergétique et alimentaire et améliorent la santé et le mieux vivre au Fenua.</p>	<p>Émissions locales de GES : -50%</p> <p>Empreinte carbone : -50%</p> <p>5,5 tonnes CO2e/hab/an</p>	<p>Émissions carbone liées aux importations (hors alimentaire) -40%</p> <p>Impact carbone des déchets -40%</p>	<p>Impact carbone de la consommation de viande -40%</p> <p>Production agricole locale +35%</p>	<p>Besoin de mobilité terrestre -19%</p> <p>Part modale des transports en commun / vélo / marche 27%</p>	<p>Énergie renouvelable dans le mix électrique 97%</p> <p>Consommation d'énergie -20%</p>	<p>Impact carbone du transport aérien local +20%</p> <p>Impact carbone du transport aérien international -50%</p>	<ul style="list-style-type: none"> Co-bénéfices importants en termes de santé, de loisir, d'amélioration du cadre de vie et de lien social Souveraineté alimentaire et énergétique renforcée (63%) Diversification et plus grande robustesse du modèle économique local + création d'emplois attendue Rayonnement régional/international fort Modèle économique et social à revoir en profondeur Investissements publics et privés en faveur du climat augmentent Vigilance concernant l'acceptabilité sociale des mesures 	

LEVIER ADAPTATION

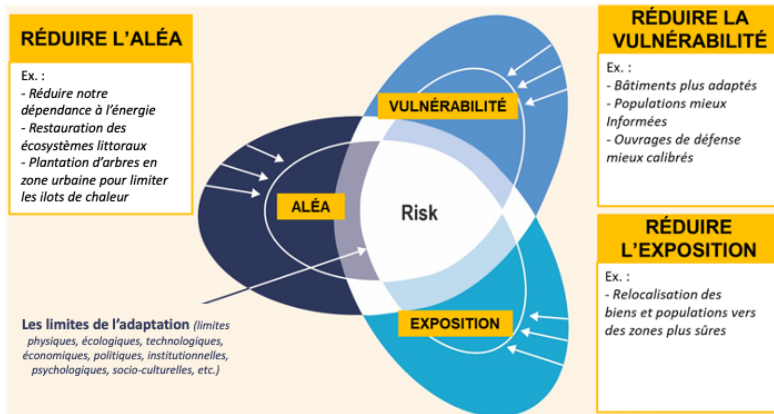


Scénario FenuAdapt : Mise en place d'une trajectoire d'adaptation

En complément du volet atténuation, la Polynésie française met en place les conditions pour construire, en concertation, une trajectoire d'adaptation ambitieuse.

La Polynésie renforce ses connaissances sur les risques climatiques futurs à diverses échelles (territoire/îles) et identifie les combinaisons de solutions envisageables. Elle réduit en parallèle sa vulnérabilité au travers du renforcement des politiques publiques et de la mise en œuvre de diverses actions (systèmes d'alerte, contrôle des processus d'urbanisation, accès équitable aux ressources, travail sur la nature et la localisation du bâti et des infrastructures, etc.).

La Polynésie se dote d'une trajectoire d'adaptation robuste (scientifiquement fondée), concrète (objectifs et priorités clairs), à long terme (horizon de la fin du siècle) et à diverses échelles (territoire, archipels, îles).



OBJECTIFS STRUCTURANTS & PRINCIPAUX LEVIERS D'ACTIONS

Risques climatiques

- Appréhender le risque climatique actuel et futur à toutes les échelles de la Polynésie française



- Analyse systématique du risque climatique (aléas + exposition + vulnérabilité) à diverses échelles : le territoire, les archipels, le niveau insulaire (au travers de l'étude d'îles représentatives de la diversité polynésienne), en considérant 3 pas de temps : l'actuel, la moitié et la fin du siècle.

État des lieux du niveau d'adaptation actuel de la Polynésie

- Caractériser le niveau d'adaptation actuel



- Appréhender le niveau d'adaptation actuel du territoire au travers de six grandes dimensions : la connaissance des risques ; la planification ; la pertinence des actions mises en oeuvre ; les capacités institutionnelles, humaines (expertise) et financières ; la réduction effective du risque ; la mise en place d'une vision à long terme (échelle du siècle).

Passer des solutions à une trajectoire d'adaptation

- Définir les "solutions d'adaptation" et leur(s) combinaison(s) sur le long terme



- Analyser l'efficacité potentielle de diverses mesures visant la protection (lourde et par les écosystèmes), l'accommodation (Fare sur pilotis, abris anti-cycloniques, système d'alerte, etc.) et la relocalisation, et identifier les priorités d'actions.
- Appréhender les combinaisons possibles de solutions dans le temps, à l'interface science-décision-praticiens-populations (?) en définissant de manière concertée des objectifs concrets par secteur et territoire.

Rendre les politiques publiques plus flexibles face au changement climatique

- Améliorer la flexibilité des politiques publiques de gestion du risque climatique



- Mieux intégrer le risque climatique dans les documents et outils de planification qui existent déjà (PPR, PGA, etc.) et renforcer la capacité d'ajustabilité de ces outils au fil de l'évolution des connaissances sur les risques climatiques et des retours d'expérience sur des événements qui surviennent (ex : révision des normes / réglementations, amélioration des processus participatifs, etc.).



PLAN CLIMAT

de la Polynésie française

<http://www.plan-climat-pf.org>
e-mail : contact@plan-climat-pf.org

Soutenu par

