



CESEC

Conseil économique, social, environnemental et culturel de la Polynésie française
'Apo'ora'a Mātutu Ti'arau e Mata U'i nō Pōrīnetia farāni

AVIS

**Sur le projet de loi du pays portant modification de la loi du pays
n° 2016-03 du 25 février 2016 relative à l'organisation du
transport interinsulaire maritime et aérien**

SAISINE DU PRESIDENT DE LA POLYNESIE FRANÇAISE

Rapporteurs :

Messieurs Tepuanui SNOW et Vadim TOUMANIANTZ

Adopté en commission le **15 décembre 2020**
Et en assemblée plénière le **17 décembre 2020**

53/2020

S A I S I N E



Le Président

N° **107839** / PR
(NOR : DAM2020052LP)

Papeete, le **20 NOV. 2020**

à

**Monsieur le Président du Conseil économique,
social, environnemental et culturel de la Polynésie française**

Objet : Consultation sur le projet de loi du Pays portant modification de la loi du Pays n° 2016-03 du 25 février 2016 relative à l'organisation du transport interinsulaire maritime et aérien

P. J. : - 1 projet de loi du Pays
- 1 projet d'exposé des motifs
- 1 projet de modification de la délibération n° 2017-124 APF du 14 décembre 2017 modifiée relative à la licence d'exploitation et aux obligations de service public dans le transport maritime interinsulaire.

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de solliciter l'avis du Conseil économique, social, environnemental et culturel sur le projet de loi du Pays portant modification de la loi du pays n° 2016-03 du 25 février 2016 relative à l'organisation du transport interinsulaire maritime et aérien conformément à l'article 151 de la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.



Edouard FRITCHE



TEXTE ADOPTE N°

ASSEMBLEE DE POLYNESIE FRANCAISE

LOI ORGANIQUE N° 2004-192 DU 27 FEVRIER 2004

SESSION [ORDINAIRE][EXTRAORDINAIRE]

"[ex.2 janvier 2018]"

PROJET DE LOI DU PAYS

(NOR : DAM2020052LP-3)

Portant modification de la loi du pays n° 2016-03 du 25 février 2016
relative à l'organisation du transport interinsulaire maritime et aérien

(Texte phase préparatoire)

L'Assemblée de Polynésie française a adopté le projet de loi du Pays dont la teneur suit :

Travaux préparatoires :

- Avis n°[NUMERO]/CESEC du "[ex.2 janvier 2018]" du Conseil économique, social, environnemental et culturel de la Polynésie française ;
 - Arrêté n°[NUMERO]/CM du "[ex.2 janvier 2018]" soumettant un projet de loi du Pays à l'Assemblée de la Polynésie française ;
 - Rapport n° [NUMERO] du "[ex.2 janvier 2018]" de "[ex. M. Prénom NOM]", rapporteur du projet de loi du Pays ;
 - Adoption en date du "[ex.2 janvier 2018]" texte adopté n°[NUMERO] du "[ex.2 janvier 2018]" ;
 - Décision n°[NUMERO]/CE du "[ex.2 janvier 2018]" du Conseil d'Etat ;
 - Publication à titre d'information au JOPF n° [NUMERO]spécial du "[ex.2 janvier 2018]" .
-



Article LP 1. - La loi du pays n° 2016-03 du 25 février 2016 relative à l'organisation du transport interinsulaire maritime et aérien est modifiée par les articles LP 2 à LP 12 de la présente loi du pays.

CHAPITRE I - ASSURER UNE MEILLEURE LISIBILITE DE LA LOI DU PAYS

Article LP 2. - I. Avant le chapitre I, est inséré un article LP 1-1 rédigé ainsi qu'il suit :

« Article LP 1-1 : Définitions.

Pour l'application de la présente loi du pays et de ses textes d'application, on entend par :

- Transport intérieur : transport de personnes, de biens ou de marchandises à l'intérieur de la Polynésie française ;
- Transport interinsulaire : transport de personnes, de biens ou de marchandises entre deux ou plusieurs îles de la Polynésie française. Ce transport interinsulaire peut, suivant les cas, être un transport intracommunal, un transport intercommunal, voire un transport intra-communauté de communes. On parle également de transport inter-îles ;
- Transport intracommunal : transport de personnes, de biens ou de marchandises entre deux ou plusieurs points d'une même commune. Si la commune comporte plusieurs îles, ce transport intracommunal est également un transport inter-îles ;
- Transport intercommunal : transport de personnes, de biens ou de marchandises entre deux ou plusieurs points de communes différentes. Si ces communes sont situées sur des îles différentes, ce transport intercommunal est également un transport interinsulaire ;
- Transport intra-communauté de communes : transport de personnes, de biens ou de marchandises entre deux ou plusieurs points de communes appartenant toutes à la même communauté de communes.
- Transport régulier : transport de personnes, de biens ou de marchandises entre deux ou plusieurs points de la Polynésie française dont le ou les itinéraires, les points d'arrêt, les fréquences, les horaires et les tarifs sont fixés et publiés à l'avance, et se répètent en général de manière régulière dans l'année.
- Transport à la demande : transport de personnes, de biens ou de marchandises ne correspondant pas à la définition du transport régulier, soit déterminé en partie en fonction de la demande des usagers et dont les règles générales de tarification sont établies à l'avance, soit réalisé à la demande spécifique d'un donneur d'ordre et dont la tarification est fixée entre les parties dans le respect le cas échéant de la réglementation en vigueur. »

II. L'article LP 1 devient l'article LP 1-2.

Article LP 3. - I. Dans l'intitulé de la loi du pays n° 2016-03 du 25 février 2016 et dans l'intitulé du chapitre II, le mot : « interinsulaire » est remplacé par le mot : « intérieur ».

II. Dans l'intitulé du chapitre I, au premier et au quatrième alinéas de l'article LP 2, et au premier, au second et au sixième alinéas de l'article LP 3, le mot : « interinsulaires » est remplacé par les mots : « intérieurs maritimes et aériens ».

III. Au quatrième alinéa de l'article LP 1-2, le mot : « interinsulaire » est supprimé et les mots : « ou d'un marché public » sont ajoutés après les mots : « délégation de service public ».

IV. Au cinquième et septième alinéa de l'article LP 3, le mot : « interinsulaire » est remplacé par les mots : « intérieur maritime et aérien ».

V. Au second alinéa de l'article LP 6, les mots : « public interinsulaire réguliers » sont remplacés par les mots : « intérieur maritime et aérien régulier ».

Article LP 4. - I. Au quatrième alinéa de l'article LP 2, les mots : « La politique des transports publics » sont remplacés par les mots : « La politique publique des transports ».

II. Au quatrième alinéa de l'article LP 3, les mots : « interinsulaire public » sont remplacés par les mots : « interinsulaire et intercommunal d'intérêt général ».

Article LP 5. - Le dernier aliéna de l'article LP 9 est rédigé ainsi qu'il suit :

« Les licences d'exploitation fixent les conditions d'exécution des services et les obligations de service public imposées aux exploitants. Elles peuvent être assorties d'une convention qui en précise les modalités. »

Article LP 6. - Au troisième alinéa de l'article LP 6, les mots « des transports relevant de sa compétence, » sont insérés après les mots « homologue les tarifs », et le mot : « statutaire » est remplacé par les mots : « portant statut d'autonomie de la Polynésie française ».

Article LP 7. - Au second alinéa de l'article LP 10, les mots : « son année de construction et son mode propulsion, » sont insérés avant les mots : « la consistance générale ».

CHAPITRE II - PERMETTRE AUX COMMUNES ET AUX COMMUNAUTES DE COMMUNES D'EXERCER LEUR COMPETENCE EN MATIERE DE TRANSPORT MARITIME OU AERIEN.

Article LP 8. - I. Au second alinéa de l'article LP 1-2, les mots : « ou une autre autorité organisatrice de transport » sont ajoutés après les mots : « la Polynésie française ».

II. Au quatrième alinéa de l'article LP 6 et au second alinéa de l'article LP 7, les mots : « la Polynésie française » sont remplacés par les mots : « l'autorité organisatrice du transport ».

Article LP 9. - I. Le second alinéa de l'article LP 2 est rédigé ainsi qu'il suit :

« Compte tenu de l'étendue de son territoire et de sa répartition géographique, le système de transport intérieur maritime et aérien de Polynésie française doit satisfaire les besoins des usagers, la continuité territoriale, et rendre effectif le transport des biens et des marchandises, et le droit qu'a toute personne de se déplacer, compte tenu des compétences respectives de la Polynésie française, et des communes et le cas échéant de leurs groupements dans le transport intérieur, et ce, sans préjudice de la mise en œuvre des dispositions du deuxième alinéa de l'article L.1803-4 du Code des transports. »

II. Les 2^o), 3^o) et 4^o) de l'article LP 2 deviennent respectivement 3^o), 4^o) et 5^o).

III. Après le 1^o) de l'article LP 2, est inséré un alinéa 2^o) rédigé ainsi qu'il suit :

« 2^o) La coopération entre autorités organisatrices du transport, notamment pour assurer une complémentarité des réseaux d'exploitation au regard des besoins de populations ; ».

Article LP 10. - I. Au 1^o) de l'article LP 3, après le mot « transport », sont ajoutés les mots « relevant de sa compétence ».

II. Le même article est complété in fine d'un alinéa rédigé ainsi qu'il suit :

« 6^o) Assure la coordination et la cohérence des dessertes maritimes et aériennes. »

Article LP 11. - Le second alinéa de l'article LP 9 est remplacé par deux alinéas rédigés comme suit :

« L'exécution des services de transport régulier est assurée par des entreprises titulaires d'une licence d'exploitation délivrée par l'autorité compétente, ou en cas de carence des entreprises privées, par une personne publique.

« L'exécution des services de transport à la demande est assurée par des entreprises titulaires d'une licence d'exploitation délivrée par le Président de la Polynésie française, ou en cas de carence des entreprises privées, par une personne publique. »

CHAPITRE III - ETENDRE LE REGIME DES SANCTIONS A TOUT MANQUEMENT AUX OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC.

Article LP 12. - I. Au second alinéa de l'article LP 11, les mots : « , de non respect des escales ou touchées programmées ou en cas d'escale ou de touchée non autorisée » sont insérés après les mots : « service public ».

II. Le troisième alinéa du même article est remplacé par cinq alinéas rédigés comme suit :

« Peut se voir infliger une amende administrative pouvant atteindre trois pourcents (3 %) de son chiffre d'affaires annuel hors TVA, tout exploitant titulaire d'une licence d'exploitation :

« - qui ne respecte pas les obligations de service public fixées dans sa licence ;

« - ou qui ne respecte pas les escales ou touchées programmées dans le plan de vol initial ou dans l'avis de départ du navire ;

« - ou qui effectue des escales ou touchées non autorisées.

« Cette amende administrative est calculée comme suit : ».

III. Au 1°) et au 2°) du I du même article, les mots : « touchées non effectuées » sont remplacés par les mots : « manquements constatés ».

IV. Au 2°) du I du même article, les mots : « l'indicateur de volume ou de poids » sont remplacés par les mots : « la capacité commerciale autorisée ».

V. Le second alinéa du III du même article est rédigé ainsi qu'il suit :

« Les manquements visés au I ou au II ci-dessus font l'objet de procès-verbaux établis par des agents assermentés de l'autorité organisatrice du transport. Le procès-verbal ainsi que le montant maximum de l'amende encourue sont notifiés à l'exploitant ou la personne en cause, lequel dispose d'un délai d'un mois à compter du lendemain de la notification pour présenter ses observations. A l'expiration de ce délai, l'amende administrative peut être prononcée par l'autorité compétente. La décision motivée est alors notifiée à l'exploitant ou la personne en cause. ».

CHAPITRE IV - DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES.

Article LP 13. - Les dispositions de l'article LP 12 modifiant l'article LP 11 de la loi du pays n° 2016-03 du 25 février 2016 ne s'appliquent qu'aux manquements constatés postérieurement à la promulgation de la présente loi du pays.

Article LP 14. - Les licences d'exploitation délivrées par la Polynésie française sur des dessertes interinsulaires relevant uniquement d'un groupement de communes n'ayant pas encore mis en œuvre sa compétence en matière de transport inter-îles restent valides jusqu'à leur expiration tant que cette compétence en matière de transport inter-îles n'a pas été mise en œuvre par le groupement de communes sur les dessertes concernées.

Délibéré en séance publique, à Papeete, le [ex."2 janvier 2017"]

Le Président

Signé :

EXPOSE DES MOTIFS

Le cadre juridique général du transport interinsulaire a été mis à jour par loi du pays n° 2016-03 du 25 février 2016 mettant en place un encadrement de cette activité concurrentielle de transport par délivrance d'une licence d'exploitation aux opérateurs et proposant une organisation générale du transport interinsulaire maritime et aérien et des missions de service public liées à ce transport interinsulaire.

Avec 4 années de recul sur l'application de cette nouvelle réglementation, il apparaît aujourd'hui que cette loi du pays doit être légèrement modifiée afin :

- D'assurer une meilleure lisibilité de la loi du pays et de ses textes d'application ;
- De permettre aux communes compétentes pour le transport communal et les communautés de communes ayant pris la compétence en matière de « transport inter-îles » d'exercer leur compétence ;
- D'étendre le régime des sanctions, actuellement circonscrit aux seuls défauts ou excès d'escales dans des îles, à l'ensemble des manquements relatifs aux obligations de service public imposées aux opérateurs.

1° - Assurer une meilleure lisibilité de la loi du pays

Afin que chacun sache de quoi il est question lors de l'utilisation de certains termes, il est proposé tout d'abord d'insérer avant l'article LP 1 d'un article LP 1-1 relatif à diverses définitions.

Sont ainsi définis le transport intérieur, le transport interinsulaire, le transport intracommunal, le transport intercommunal et le transport intra-communauté de communes.

Ces termes ne sont pas tous exclusifs les uns des autres, puisqu'un transport interinsulaire peut également être un transport intracommunal (lorsque les deux îles reliées appartiennent à la même commune), un transport intercommunal (lorsque les deux îles reliées n'appartiennent pas à la même commune), ou un transport intra-communauté de communes (lorsque les deux îles reliées ont adhéré à la même communauté de communes).

Au regard de ces définitions, le terme générique qui est adopté pour définir le transport maritime et aérien entre les îles de la Polynésie française est celui de « transport intérieur maritime et aérien », qui comprend à la fois le transport entre les îles mais également le transport d'un point à un autre d'une même île, que cette île soit constituée d'une seule commune ou de plusieurs.

Il est alors proposé de modifier les termes « interinsulaire » ou « interinsulaires » en « intérieur », « intérieurs » ou « intérieurs maritimes et aérien » à divers articles ou intitulé de la loi du pays (article LP 3).

Parmi les définitions, il est également proposé de définir le transport régulier et le transport à la demande, qui s'opposent en terme de régularité des liaisons mais aussi d'autorité déterminant ce transport : un transport régulier est déterminé par une autorité organisatrice du transport ou bien par un opérateur après acceptation par l'autorité organisatrice du transport ; un transport à la demande est déterminé au moins en partie en fonction de la demande des usagers (par exemple mise en place d'une navette entre Nuku Hiva et Ua Pou lors du dernier festival des Îles Marquises) ou bien réalisé à la demande spécifique d'un donneur d'ordre (par exemple affrètement d'un avion ou d'un navire pour un usage privé ou pour le transport des scolaires aux périodes de congés).

L'adjectif « public » est utilisé à de nombreuses reprises dans la loi du pays et sa compréhension peut parfois prêter à confusion : service public, missions de service public, transport public interinsulaire, politique des transports publics. Afin de limiter les risques de méprise entre service public et transport public qui ne recouvrent pas les mêmes définitions juridiques, il est

proposé de parler de politique publique des transports et de transport d'intérêt général (article LP 4 du projet).

Afin de ne pas limiter les modalités d'exécution des missions de service public, il est proposé d'insérer les marchés publics à la suite de la délégation de service public dans le champ d'application de la loi du pays (article LP 3, III du projet).

De même, à l'article LP 9 de la loi du pays n° 2016-3, il est proposé de scinder le dernier alinéa en deux phrases en remplaçant les conditions d'exécution des services publics de transports par les conditions d'exécution des services (article LP 5 du projet).

A l'article LP 6 de la loi du pays n° 2016-3, il est fait mention de la loi organique statutaire qu'il convient de remplacer par la loi organique portant statut d'autonomie de la Polynésie française (article LP 6 du projet).

A l'article LP 10, il est proposé d'inclure l'âge du navire et son mode de propulsion parmi les critères permettant de fixer la durée de la licence d'exploitation (article LP 7 du projet). Ces deux critères sont déjà inclus dans les termes précédemment inscrits dans la loi du pays (consistance du service et conditions de fonctionnement du service de transport assuré par l'exploitant, et respect des disposition du schéma directeur des déplacements durables interinsulaires 2015-2025) comme l'a reconnu le tribunal dans un contentieux avec des armateurs en 2019, mais il apparaît plus clair et plus lisible pour le justiciable de préciser ces critères qui seront définis avec plus de précision par arrêté pris en conseil des ministres.

2° - Permettre aux communes et communautés de communes d'exercer leur compétence en matière de transport

La loi du pays n° 2016-3 du 25 février 2016 a été écrite, en 2016, pour encadrer le transport interinsulaire maritime et aérien relevant de la compétence de la Polynésie française.

Toutefois, certaines communes ou groupements de communes souhaitent mettre en place un transport maritime d'intérêt communal, ou intercommunal lorsque la communauté de communes concernée a choisi de mettre en œuvre la compétence de « transport inter-îles » prévue dans le code général des collectivités territoriales.

Suivant l'article 43 de la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 modifiée portant statut d'autonomie de la Polynésie française, les communes de Polynésie française sont compétentes en matière de « transports communaux », « dans le cadre des règles édictées par l'Etat et par la Polynésie française conformément à leurs compétences respectives ».

Ainsi, les règles générales relatives au transport maritime intérieur doivent être édictées par la Polynésie française – cette matière ne relevant pas de la compétence de l'Etat – afin que les communes et établissements publics de coopération intercommunale puissent organiser et mettre en œuvre le transport relevant de leur compétence.

La Polynésie française ayant souhaité que le transport maritime interinsulaire s'exerce :

- Dans un cadre concurrentiel ;
- Aux risques et périls de l'exploitant ;
- Sous le couvert d'une autorisation administrative préalable ;
- Cette dernière autorisation pouvant comporter des obligations de service public afin que les missions de service public imposées à l'exploitant soient réalisées ;
- Et dans le cadre d'une intermodalité entre modes de transports ;

il convient d'étendre ces notions à l'ensemble du transport intérieur maritime et aérien intérieur, sachant que chaque autorité organisatrice du transport reste maître de la mise en œuvre du transport relevant de sa compétence : autorité délivrant la licence d'exploitation, aides à la personne

et participation au financement des obligations de service public, contrôle du respect des termes de la licence d'exploitation et des obligations de service public.

C'est dans cet optique de mise en œuvre possible par certaines communes ou communautés de communes de leur compétence transport que des modifications sont proposées dans le projet :

- A l'article LP 8 du projet, le remplacement de l'expression « la Polynésie française » par « l'autorité organisatrice du transport » ou l'ajout de cette dernière expression à la première ;
- A l'article LP 9, I du projet, une nouvelle rédaction du second alinéa de l'article LP 2 faisant expressément références aux compétences respectives de la Polynésie française, des communes et de leurs groupements ;
- A l'article LP 9, II et III du projet, d'insérer un alinéa sur la coopération entre autorités organisatrices pour assurer une complémentarité des réseaux d'exploitation au bénéfice des usagers, et de revoir la numérotation de ces alinéas ;
- A l'article LP 10 du projet, de préciser le rôle de la Polynésie française dans la réalisation et la gestion des infrastructures affectées au transport relevant de sa compétence, et dans la coordination et la cohérence des dessertes de transport ;
- A l'article LP 11 du projet, la nécessaire scission en deux alinéas du second aliéna de l'article LP 9 de la loi du pays avec d'une part des services de transport régulier soumis à une licence d'exploitation délivrée par l'autorité organisatrice du transport, et d'autre part des services de transport à la demande, pouvant être effectués par une autorité publique, mais soumis, lorsqu'ils sont effectués par le secteur privé, à la délivrance d'une licence d'exploitation par la Polynésie française (activité réglementée).

3° - Etendre le régime des sanctions à tout manquement aux obligations de service public

Le régime des sanctions est précisé à l'article LP 11 de la loi du pays n° 2016-3 du 25 février 2016.

Suite à une erreur de rédaction aux 1° et au 2° du I de l'article LP 11, seul le non respect du nombre de touchées d'île peut être sanctionné financièrement parmi l'ensemble des obligations de service public qui doivent être respectées : horaires, capacité d'accueil des passagers ou de fret, accueil des PMR, nombre de rotations journalières, mensuelles ou annuelles, ...

Afin de remédier à cette lacune, des modifications sont proposées pour l'ensemble du I de cet article LP 11.

La procédure relative à ces sanctions administratives est également modifiée afin de permettre le prononcé des sanctions par l'autorité organisatrice du transport à la suite de constats réalisés par ses agents.

4° - Mesures transitoires

Deux types de mesures transitoires sont insérés dans cette loi du pays :

- D'une part, les modifications relatives aux sanctions administratives ne pourront s'appliquer qu'à des manquements constatés postérieurement à la promulgation de la présente loi du pays ;
- D'autre part, les licences d'exploitation délivrées par la Polynésie française sur des dessertes interinsulaires relevant uniquement d'une communauté de communes n'ayant pas encore mis en œuvre sa compétence en matière de « transport inter-îles » restent valides jusqu'à leur expiration tant que cette compétence n'a pas été mise en œuvre par la communauté de communes. Il s'agit notamment des liaisons interinsulaires entre Raiatea et Tahaa. Lorsque la présente loi du pays aura été promulguée, et si la communauté de communes souhaite mettre en œuvre sa compétence « transport inter-îles » sur cette liaison, les licences actuelles délivrées par la Polynésie française pourront

être abrogées lors de la délivrance de nouvelles licences par la communauté de commune.

Tel est l'objet du projet de loi du pays que j'ai l'honneur de soumettre à votre approbation.

PROJET DE DELIBERATION

Portant modification de la délibération n° 2017-124 APF du 14 décembre 2017 modifiée relative à la licence d'exploitation et aux obligations de service public dans le transport maritime interinsulaire.

- Article 1er.** - La délibération n° 2017-124 APF du 14 décembre 2017 modifiée susvisée est modifiée par les articles 2 à 10 de la présente délibération.
- Article 2.** - Dans l'intitulé de la délibération, dans l'intitulé du chapitre IV, et aux articles 7, 10, 11, 12 et 14, le mot : « interinsulaire » est remplacé par le mot : « intérieur ».
- Article 3.** - Avant l'article 1^{er}, est inséré un chapitre I rédigé ainsi qu'il suit : « Chapitre I – Dispositions générales ».
- Article 4.** - Au dernier alinéa de l'article 2, les mots : « au service public du transport interinsulaire » sont remplacés par les mots : « aux missions de service public du transport maritime intérieur ».
- Article 5.** - Au premier alinéa de l'article 6 et au second alinéa de l'article 8, les mots : « en charge du transport maritime interinsulaire » sont remplacés par les mots : « instructeur de l'autorité organisatrice de transport ».
- Article 6.** - Au dernier alinéa de l'article 7, les mots : « et à l'autorité organisatrice du transport » sont insérés entre les mots : « maritime intérieur » et les mots : « pour justifier ».
- Article 7.** - Au dernier alinéa de l'article 9, le mot : « administrative » est remplacé par les mots : « organisatrice du transport ».
- Article 8.** - I. Au premier alinéa de l'article 12, les mots : « et à l'autorité organisatrice du transport » sont insérés entre les mots : « transport maritime intérieur » et les mots : « , un rapport d'activité ».
II. Au dernier alinéa du même article, les mots : « Outre l'autorité organisatrice du transport, » sont insérés avant les mots : « Le service ».
- Article 9.** - Au quatrième alinéa de l'article 14, les mots : « des représentants des autorités organisatrices de transport, » sont insérés entre les mots : « membres du gouvernement, » et les mots : « des maires issus ».
- Article 10.** - Dans le tableau intitulé « TUAMOTU DE L'OUEST » figurant au point « Préconisations en terme de desserte régulière sur les liaisons Papeete – Tuamotu du chapitre consacré aux « ARCHIPELS DES TUAMOTU ET DES GAMBIER » dans l'annexe 2 de la délibération, la ligne consacré à l'atoll de Taiaro est supprimée.

<p>DELIBERATION n° 2017-124 APF du 14 décembre 2017 relative à la licence d'exploitation et aux obligations de service public dans le transport maritime interinsulaire. NOR : DAM1721401DL-4 (JOPF du 22 décembre 2017, n° 102, p. 19509) (+ Erratum, JOPF du 19 janvier 2018, n° 6, p. 2007) Modifiée par : Délibération n° 2018-94 APF du 29 novembre 2018 ; JOPF du 7 décembre 2018, n° 98, p. 24045</p>	<p>Propositions de modifications</p> <p>DELIBERATION n° 2017-124 APF du 14 décembre 2017 relative à la licence d'exploitation et aux obligations de service public dans le transport maritime interinsulaire « intérieur »</p>
	<p>(Intitulé du chapitre I à inséré) « Chapitre I – Dispositions générales »</p>
<p>Article 1er.— La présente délibération complète les dispositions de la loi du pays n° 2016-3 du 25 février 2016 susvisée en ce qui concerne l'activité de service marchand de transport maritime, selon une ligne régulière définie, au moyen d'un navire armé au commerce en Polynésie française destiné au transport de marchandises ou de passagers ou mixte.</p>	
<p>Art. 2.— Une licence d'exploitation est délivrée par l'autorité compétente pour un navire, un exploitant de navire et une ligne régulière de transport maritime. En cas modification de l'un de ces critères, l'opérateur doit solliciter le maintien et la modification éventuelle de la licence d'exploitation dans un délai de trente (30) jours ouvrables sous peine de retrait. Toutefois, en cas de panne ou d'avarie sur le navire chargé d'assurer une desserte régulière visée par une licence d'exploitation, et sur demande préalable de l'opérateur, l'autorité compétente peut autoriser l'opérateur à affréter temporairement un autre navire, sur la ligne, le temps nécessaire pour remettre en état de navigation le navire en panne ou en avarie, sans remise en cause de la licence d'exploitation en cours. Chaque licence d'exploitation définit les conditions de participation de l'opérateur au service public du transport interinsulaire.</p>	<p>En cas modification de l'un de ces critères, l'opérateur doit solliciter une nouvelle licence d'exploitation ou la modification de la licence d'exploitation dans un délai de trente (30) jours ouvrables. Toutefois, en cas de panne ou d'avarie sur le navire chargé d'assurer une desserte régulière visée par une licence d'exploitation, et sur demande préalable de l'opérateur, l'autorité compétente peut autoriser l'opérateur à affréter temporairement un autre navire, sur la ligne, le temps nécessaire pour remettre en état de navigation le navire en panne ou en avarie, sans remise en cause de la licence d'exploitation en cours. Chaque licence d'exploitation définit les conditions de participation de l'opérateur aux missions de service public du transport maritime intérieur.</p>
<p>Art. 3.— Font partie d'une ou plusieurs lignes maritimes régulières, toutes les îles habitées au sens du dernier recensement de la population, et à l'exclusion des îles privées et des îles soumises à autorisation particulières. Les îles privées et les îles soumises à autorisation particulière peuvent être desservies par un opérateur titulaire ou non titulaire d'une licence d'exploitation. Lorsque l'opérateur est titulaire d'une licence d'exploitation, la desserte de telles îles non incluses dans sa ligne régulière doit se faire dans le cadre d'un affrètement exceptionnel dûment autorisé par les autorités compétentes prévu à l'article 10 de la présente délibération.</p>	

<p>Les îles de la Polynésie française sont réparties par zones maritimes dans l'annexe 1 de la présente délibération.</p>	
<p>Art. 4.— Les îles desservies par des lignes régulières maritimes sont réparties, sur la base de critères objectifs, pertinents et non discriminatoires (volume du marché, difficulté d'accès, distance et éloignement de l'île, évolution de la population et du développement économique de l'île), en trois catégories :</p> <p>a) Les îles pour lesquelles les conditions d'accès au marché du transport maritime peuvent être facilitées. Tout opérateur peut solliciter la desserte de ces îles dans sa ligne régulière ;</p> <p>b) Les îles pouvant être ajoutées aux dessertes régulières sur autorisation du ministre en charge des transports maritimes, sous réserve de ne pas déséquilibrer les autres dessertes régulières desdites îles ;</p> <p>c) Les îles isolées ou mal desservies en terme de desserte maritime pour lesquelles la mise en place d'une desserte régulière pourrait faire l'objet de dispositions particulières d'exploitation ou de restriction d'octroi de licences afin de maintenir l'équilibre économique de la desserte.</p> <p>Un arrêté pris en conseil des ministres fixe la liste des îles pour chaque catégorie, cette liste étant actualisée en tant que de besoin.</p>	
<p><u>CHAPITRE II - DELIVRANCE ET RETRAIT DE LA LICENCE D'EXPLOITATION</u></p>	
<p>Art. 5.— Une licence d'exploitation ne peut être délivrée qu'à un armateur, personne physique ou morale, ayant son siège social en Polynésie française, exploitant un navire armé au commerce immatriculé en Polynésie française ; en propriété, crédit-bail ou affrètement.</p> <p>La licence d'exploitation est, selon les cas, soit sollicitée par un opérateur remplissant les conditions de l'alinéa précédent, soit soumise à appel à candidatures et mise en concurrence, le cas échéant, en cas de carence de l'initiative privée.</p>	
<p>Art. 6.— Toute personne désirant obtenir ou modifier une licence d'exploitation doit, au préalable, déposer un dossier auprès du service en charge du transport maritime interinsulaire comportant <i>a minima</i> :</p> <p>a) Les éléments relatifs au moyen de transport ;</p> <p>b) Les éléments relatifs à l'exploitation du moyen de transport et le marché visé ;</p> <p>c) Les éléments relatifs au financement du projet.</p> <p>Les éléments visés au point c ci-dessus peuvent ne pas être fournis lorsque le projet vise la desserte d'îles uniquement visées au point a de l'article 4.</p>	<p>Art. 6.— Toute personne désirant obtenir ou modifier une licence d'exploitation doit, au préalable, déposer un dossier auprès du service instructeur de l'autorité organisatrice du transport comportant <i>a minima</i> :</p>

<p>La composition du dossier et les pièces justificatives requises sont précisées par arrêté pris en conseil des ministres.</p>	
<p>Art. 7.— Le retrait de la licence d'exploitation est prononcé par l'autorité compétente, en l'absence de communication d'éléments explicatifs et justificatifs suffisants dans le délai d'un mois après mise en demeure, lorsque :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le titulaire ne remplit plus les conditions relatives à l'octroi de la licence ; - le navire n'est pas mis en service dans les délais convenus en application de l'article 8.II ci-dessous ; - le titulaire n'exploite pas la ligne maritime de manière régulière dans les conditions prévues dans sa licence d'exploitation ; - le navire visé dans la licence d'exploitation ne dispose plus d'un permis de navigation valide, à l'exclusion de la situation visée à la dernière phrase du second alinéa de l'article 2 ci-dessus. <p>Un arrêté pris en conseil des ministres fixe les documents que le titulaire d'une licence d'exploitation doit transmettre annuellement au service en charge du transport maritime interinsulaire pour justifier de sa situation administrative.</p>	<p>Un arrêté pris en conseil des ministres fixe les documents que le titulaire d'une licence d'exploitation doit transmettre annuellement au service en charge du transport maritime « intérieur » « et à l'autorité organisatrice du transport » pour justifier de sa situation administrative.</p>
<p>Art. 8.— I. - La durée d'une licence d'exploitation dans le transport maritime interinsulaire ne saurait excéder la durée d'exploitation prévisible ou la durée normale d'amortissement du navire. En tout état de cause, cette durée ne saurait excéder trente (30) ans pour les navires mus par moteur thermique au regard de la nécessité de réduire les dégagements de gaz à effets de serre. Cette durée est proposée par l'opérateur de manière argumentée dans le cadre de son dossier de demande de licence d'exploitation ; elle est fixée dans la licence par l'autorité compétente après avis technique du service en charge du transport maritime interinsulaire.</p> <p>Un arrêté pris en conseil des ministres détermine les conditions de fixation de la durée de cette licence d'exploitation.</p> <p>II. - La licence d'exploitation précise, en tant que de besoin, la date de mise en service du navire sur la ligne considérée. A défaut de mise en service du navire à la date fixée, la licence d'exploitation délivrée est retirée. Pour un navire d'occasion, la date de mise en</p>	<p>La durée d'une licence d'exploitation dans le transport maritime interinsulaire ne saurait excéder la durée d'exploitation prévisible ou la durée normale d'amortissement du navire. En tout état de cause, cette durée ne saurait excéder trente (30) ans pour les navires mus par moteur thermique au regard de la nécessité de réduire les dégagements de gaz à effets de serre. Cette durée est proposée par l'opérateur de manière argumentée dans le cadre de son dossier de demande de licence d'exploitation ; elle est fixée dans la licence par l'autorité compétente après avis technique du service instructeur de l'autorité organisatrice du transport.</p>

<p>service doit intervenir dans le délai d'un an, prorogeable une seule fois sur la base d'éléments justificatifs probants, à compter de l'obtention de la licence d'exploitation. Pour un navire neuf, la date de mise en service est proposée de manière argumentée par l'exploitant dans son dossier de demande de licence, et ne peut être prorogée qu'à la suite d'éléments justificatifs probants de l'état d'avancement du projet.</p>	
<p>Art. 9. — I. - La licence d'exploitation peut être assortie d'obligations de service public tenant, notamment, à la régularité, la fréquence, la qualité de service, la sécurité, la capacité d'emport, les horaires, l'information des usagers et de l'administration, pour les îles composant la ligne régulière concernée.</p> <p>Les obligations de service public, qui sont précisées dans chaque licence d'exploitation en tant que de besoin, sont définies par île ou archipel en annexe 2 de la présente délibération.</p> <p>II. - Afin de s'assurer de la participation des opérateurs aux missions de service public qu'elle souhaite mettre en œuvre, l'autorité compétente peut, selon les cas, imposer la réalisation d'obligations de service public aux opérateurs ou répartir celles-ci entre opérateurs. Dans le cas de desserte d'îles relevant des points <i>b) et c)</i> de l'article 4 ci-dessus, elle peut également refuser la mise en service d'un matériel de transport, si les infrastructures, les aménagements ou les conditions économiques ne le permettent pas, ou sont susceptibles de générer un déséquilibre structurel de la desserte.</p> <p>III. - Les obligations de service public afférentes à une licence d'exploitation ne peuvent être modifiées, de façon discriminatoire, sur une ligne ou une zone donnée, que dans deux cas limitatifs : la modification des conditions du marché ou l'arrivée d'un nouvel opérateur, ce dernier cas ne pouvant entraîner qu'un allègement des obligations de service public pour les opérateurs déjà présents en raison du partage de la charge qu'elles représentent.</p> <p>IV. - L'autorité administrative doit s'assurer du bon respect des obligations de service public par les opérateurs.</p>	<p>IV. - L'autorité organisatrice du transport doit s'assurer du bon respect des obligations de service public par les opérateurs.</p>

<p>Art. 10.— (remplacée, Dél n° 2018-94 APF du 29/11/2018, article 1er-1°) « Un opérateur maritime peut solliciter une autorisation exceptionnelle à temps dans le cadre d'un voyage spécifique avec un navire de commerce, sous réserve de fournir l'ensemble des justificatifs requis. » Cette autorisation exceptionnelle est délivrée, par l'autorité compétente, uniquement dans les cas suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - défaillance, indisponibilité ou incapacité d'un ou plusieurs moyens de transport interinsulaire de Polynésie française ; - desserte spécifique d'une île privée ou d'une île soumise à autorisation particulière ; - transport de matériels particulièrement lourds ou volumineux ; - transport de scolaires ou de groupes de passagers spécifiques ; - surcroît d'activité sur une île. <p>Dans le cadre de ces autorisations exceptionnelles à temps, l'opérateur ne peut pas prétendre à utiliser du gazole à tarif préférentiel, sauf en cas de remplacement d'un moyen de transport interinsulaire défaillant ou indisponible ou en incapacité d'effectuer sa desserte, en cas de surcroît d'activité sur une île (insérés, Ar n° Dél n° 2018-94 APF du 29/11/2018, article 1er-2°) « non privée ou non soumise à autorisation particulière » ou en cas de transport de passagers.</p> <p>Un arrêté pris en conseil des ministres fixe les dispositions relatives à l'instruction des demandes d'autorisation exceptionnelle à temps, aux pièces justificatives à fournir, à la délivrance de ces autorisations et à leur contrôle.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - défaillance, indisponibilité ou incapacité d'un ou plusieurs moyens de transport interinsulaire intérieur de Polynésie française ; <p>Dans le cadre de ces autorisations exceptionnelles à temps, l'opérateur ne peut pas prétendre à utiliser du gazole à tarif préférentiel, sauf en cas de remplacement d'un moyen de transport interinsulaire intérieur défaillant ou indisponible ou en incapacité d'effectuer sa desserte, en cas de surcroît d'activité sur une île (insérés, Ar n° Dél n° 2018-94 APF du 29/11/2018, article 1er-2°) « non privée ou non soumise à autorisation particulière » ou en cas de transport de passagers.</p>
<p><u>CHAPITRE III - REGIME D'EXPLOITATION</u></p>	
<p>Art. 11.— Tout titulaire d'une licence d'exploitation exploite à ses risques et périls. Il doit tenir une comptabilité conforme aux dispositions du plan comptable général applicable en Polynésie française.</p> <p>Dans le cas où l'opérateur réalise avec la même structure juridique plusieurs activités de transport ou d'autres activités que celles directement liées à l'activité de transport régulier visée par la licence d'exploitation, il doit tenir une comptabilité analytique spécifique par navire, et le cas échéant par ligne de transport réalisée.</p> <p>Les recettes et charges de chaque navire doivent</p>	<p>Les recettes et charges de chaque navire doivent</p>

<p>refléter la réalité de l'exploitation normale d'un opérateur de transport maritime interinsulaire.</p>	<p>refléter la réalité de l'exploitation normale d'un opérateur de transport maritime interinsulaire intérieur.</p>
<p>Art. 12.— (remplacé, Dél n° 2018-94 APF du 29/11/2018, art. 2) « Tout titulaire d'une licence d'exploitation est tenu de présenter, annuellement et au plus tard à la fin du 4e mois suivant la date de clôture des comptes, au service en charge du transport maritime interinsulaire, un rapport d'activité relatif à sa participation au service public ainsi que les statistiques relatives à son activité. Les comptes (bilans, résultats, annexes) doivent être déposés chez un expert-comptable ou un commissaire aux comptes désigné conjointement par le ministre en charge des affaires maritimes et un représentant des armateurs. L'expert désigné sera assisté du service en charge du transport maritime interinsulaire pour l'analyse des comptes. » Un arrêté pris en conseil des ministres fixe la liste des données et des pièces justificatives à fournir et le contenu du rapport d'activité. Le service visé au premier alinéa du présent article s'assure du respect de la réglementation et du respect des dispositions figurant dans chaque licence d'exploitation. Il est habilité à solliciter tout élément complémentaire qu'il estime nécessaire pour l'exercice de sa mission, dès lors que ces informations ne portent pas atteinte au secret des affaires.</p>	<p>Art. 12.— (remplacé, Dél n° 2018-94 APF du 29/11/2018, art. 2) Tout titulaire d'une licence d'exploitation est tenu de présenter, annuellement et au plus tard à la fin du 4e mois suivant la date de clôture des comptes, au service en charge du transport maritime « intérieur » et à l'autorité organisatrice du transport, un rapport d'activité relatif à sa participation au service public ainsi que les statistiques relatives à son activité. Les comptes (bilans, résultats, annexes) doivent être déposés chez un expert-comptable ou un commissaire aux comptes désigné conjointement par le ministre en charge des affaires maritimes et un représentant des armateurs. L'expert désigné sera assisté du service en charge du transport maritime « intérieur » pour l'analyse des comptes. Un arrêté pris en conseil des ministres fixe la liste des données et des pièces justificatives à fournir et le contenu du rapport d'activité. Outre l'autorité organisatrice du transport, Le service visé au premier alinéa du présent article s'assure du respect de la réglementation et du respect des dispositions figurant dans chaque licence d'exploitation. Il est habilité à solliciter tout élément complémentaire qu'il estime nécessaire pour l'exercice de sa mission, dès lors que ces informations ne portent pas atteinte au secret des affaires.</p>
<p>Art. 13.— La licence d'exploitation peut permettre à son titulaire de percevoir les différentes aides et subventions de la puissance publique. L'obtention des exonérations fiscales en matière de consommation de carburant et d'huiles lubrifiantes de bord prévues par la réglementation en vigueur pour les navires de commerce interinsulaire titulaire d'une licence d'exploitation est assujettie d'une part à la réglementation fiscale, et d'autre part au respect des obligations de service public.</p>	
<p>« CHAPITRE IV - OBSERVATOIRE D U TRANSPORT MARITIME INTERINSULAIRE » (créé, Dél n° 2018-94 APF du 29/11/2018, art. 5)</p>	<p>CHAPITRE IV - OBSERVATOIRE D U TRANSPORT MARITIME « INTERIEUR »</p>
<p>Art. 14. (créé, Dél n° 2018-94 APF du 29/11/2018, art. 5) — Il est créé un observatoire du transport maritime interinsulaire chargé de collecter et de diffuser toutes les informations économiques et statistiques disponibles relatives au secteur du transport maritime interinsulaire,</p>	<p>Il est créé un observatoire du transport maritime interinsulaire intérieur chargé de collecter et de diffuser toutes les informations économiques et statistiques disponibles relatives au secteur du transport maritime interinsulaire intérieur,</p>

<p>permettant un meilleur suivi de ces activités et de disposer d'éléments prospectifs.</p> <p>Il peut examiner tout sujet en relation avec le transport maritime interinsulaire, notamment les problèmes rencontrés dans les îles au sujet des dessertes, les aspects relatifs aux infrastructures portuaires, les aspects relatifs à la biosécurité et les aspects relatifs à la protection de l'environnement.</p> <p>Il établit avant la fin du mois de juin de chaque année et sur proposition du service en charge du transport maritime interinsulaire, un rapport d'activité et un diagnostic de l'activité et des problèmes du transport maritime interinsulaire. Ce rapport est présenté en conseil des ministres puis transmis pour information à l'assemblée de la Polynésie française.</p> <p>La composition de l'observatoire du transport maritime interinsulaire est fixée par arrêté pris en conseil des ministres. Il comprend notamment des membres du gouvernement, des maires issus des archipels, des responsables des services et établissements publics, les armateurs titulaires d'une licence d'exploitation, le représentant du Syndicat pour la promotion des communes et des membres de l'assemblée de la Polynésie française représentant les divers archipels.</p> <p>Un arrêté pris en conseil des ministres définit les modalités de fonctionnement de l'observatoire.</p>	<p>permettant un meilleur suivi de ces activités et de disposer d'éléments prospectifs.</p> <p>Il peut examiner tout sujet en relation avec le transport maritime interinsulaire intérieur, notamment les problèmes rencontrés dans les îles au sujet des dessertes, les aspects relatifs aux infrastructures portuaires, les aspects relatifs à la biosécurité et les aspects relatifs à la protection de l'environnement.</p> <p>Il établit avant la fin du mois de juin de chaque année et sur proposition du service en charge du transport maritime intérieur interinsulaire, un rapport d'activité et un diagnostic de l'activité et des problèmes du transport maritime intérieur interinsulaire. Ce rapport est présenté en conseil des ministres puis transmis pour information à l'assemblée de la Polynésie française.</p> <p>La composition de l'observatoire du transport maritime interinsulaire intérieur est fixée par arrêté pris en conseil des ministres. Il comprend notamment des membres du gouvernement, des représentants des autorités organisatrices de transport, des maires issus des archipels, des responsables des services et établissements publics, les armateurs titulaires d'une licence d'exploitation, le représentant du Syndicat pour la promotion des communes et des membres de l'assemblée de la Polynésie française représentant les divers archipels.</p>
<p>« CHAPITRE V - DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES » (intitulé modifié, Dél n° 2018-94 APF du 29/11/2018, art. 3)</p>	
<p>Art. 15 (renuméroté, Dél n° 2018-94 APF du 29/11/2018, art. 4) . — I. - Les licences d'armateur délivrées sous l'empire de la délibération n° 77-47 du 15 mars 1977 modifiée portant création en Polynésie française de la licence d'armateur et fixant certains principes d'organisation des liaisons maritimes interinsulaires restent soumises aux dispositions de la délibération suscitée jusqu'à son abrogation. Ces licences d'armateur arrivent à échéance le 26 février 2018.</p> <p>Les licences d'exploitation amenées à remplacer les licences d'armateur considérées seront délivrées conformément aux dispositions de la présente délibération et de la loi du pays n° 2016-3 du 25 février 2016 susvisée.</p> <p>II. - Pour l'attribution des licences d'exploitation prévues dans la présente délibération, les titulaires actuels de licence d'armateur peuvent conserver la ligne qui leur a été attribuée en terme d'îles desservies, si celle-ci est compatible avec le schéma</p>	

<p>directeur des déplacements durables interinsulaires 2015-2025 de la Polynésie française.</p> <p>Ils ont la possibilité de solliciter l'ajout ou la suppression d'îles à leur desserte régulière, et de faire des propositions à l'administration en ce qui concerne les obligations de service public imposées par la présente délibération.</p> <p>Chaque nouvelle licence d'exploitation, prévue par la présente délibération, entraîne l'abrogation de la licence d'armateur existante.</p> <p>III. - L'administration peut solliciter un opérateur pour transformer une licence d'armateur en licence d'exploitation relevant de la présente délibération, au regard des dispositions de l'article 8 ci-dessus sur la durée de la licence, ainsi qu'au vu des obligations de service public imposées par la présente délibération et des orientations du schéma directeur des déplacements durables interinsulaires 2015-2025 de la Polynésie française.</p>	
<p>Art. 16 (renuméroté, Dél n° 2018-94 APF du 29/11/2018, art. 4) .— La délibération n° 77-47 du 15 mars 1977 modifiée portant création en Polynésie française de la licence d'armateur et fixant certains principes d'organisation des liaisons maritimes interinsulaires est abrogée à compter du 26 février 2018.</p> <p>(ajouté, Dél n° 2018-94 APF du 29/11/2018, art. 6) « La délibération n° 77-46 du 15 mars 1977 modifiée portant création en Polynésie française d'un comité consultatif de la navigation maritime interinsulaire est abrogée. »</p>	
<p>Art. 17 (renuméroté, Dél n° 2018-94 APF du 29/11/2018, art. 4) .— Les dispositions de la présente délibération sont précisées, en tant que de besoin, par arrêté pris en conseil des ministres.</p>	
<p>Art. 18 (renuméroté, Dél n° 2018-94 APF du 29/11/2018, art. 4) .— Le Président de la Polynésie française est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au <i>Journal officiel de la Polynésie française</i>.</p>	
<p>Annexes 1 et 2</p>	<p>Dans le tableau intitulé « TUAMOTU DE L'OUEST » figurant au point « Préconisations en terme de desserte régulière sur les liaisons Papeete – Tuamotu du chapitre consacré aux « ARCHIPELS DES TUAMOTU ET DES GAMBIER » dans l'annexe 2 de la délibération, la ligne consacré à l'atoll de Taiaro est supprimée. car île affectée à la DIREN dont l'accès est soumis à autorisation.</p>

AVIS

Vu les dispositions de l'article 151 de la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 modifiée, portant statut d'autonomie de la Polynésie française ;

Vu la saisine n° **7839/PR du 20 novembre 2020** du Président de la Polynésie française reçue le **même jour**, sollicitant l'avis du CESEC sur **un projet de loi du pays portant modification de la loi du pays n° 2016-03 du 25 février 2016 relative à l'organisation du transport interinsulaire maritime et aérien** ;

Vu la décision du bureau réuni le **23 novembre 2020** ;

Vu le projet d'avis de la commission « Développement du territoire » en date du **15 décembre 2020** ;

Le Conseil économique, social, environnemental et culturel de la Polynésie française a adopté, lors de la séance plénière du **17 décembre 2020**, l'avis dont la teneur suit :

I - OBJET DE LA SAISINE

Le Président de la Polynésie française soumet à l'avis du Conseil Économique, Social, Environnemental et Culturel (CESEC) de la Polynésie française, un projet de loi du pays portant modification de la loi du pays n° 2016-03 du 25 février 2016 relative à l'organisation du transport interinsulaire maritime et aérien.

II - CONTEXTE ET OBJECTIFS

La Polynésie française compte 76 îles et atolls habités dont une majorité éloignée de Tahiti et dispersée sur une surface maritime globale de 5,5 millions de km², équivalente à celle de l'Europe. Cette contrainte géographique oblige les autorités publiques à accorder à la desserte intérieure maritime et aérienne une place essentielle, érigée majoritairement en service public.

Le secteur des transports maritimes et aériens constitue une activité concurrentielle mais complémentaire et reste soumis à l'exercice de missions de service public afin de permettre le désenclavement des archipels éloignés et favoriser le flux des biens et des personnes. En effet, ce secteur constitue l'un des instruments de désenclavement des îles éloignées et isolées, et participe au développement économique et social des archipels.

Aux termes de la Loi organique statutaire de 2004 et du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT), le domaine des transports maritimes et aériens relève d'une compétence partagée entre diverses autorités, en Polynésie française. Le Pays exerce une compétence dite générale (de droit commun), sous réserve des compétences communales (transport intra-communal) voire des communautés de communes et des compétences l'Etat (sécurité et continuité territoriale pour l'essentiel).

La Polynésie française a instauré une première réglementation de l'activité de transport interinsulaire maritime en 1977¹ et aérien en 1999².

En septembre 2015, le Pays a mis en œuvre son premier schéma directeur des déplacements durables interinsulaires 2015-2025.

Ce schéma constatait notamment « *que les opérateurs assurent une fréquence de desserte maritime et/ou aérienne globalement satisfaisante vers et entre Tahiti et les îles. Les principales difficultés pointées concernent les dessertes intérieures intra-communales, (i.e., au sein d'une commune disposant de plusieurs îles) et intra-archipels, notamment pour les communes habitées de plus de 500 habitants ne disposant pas d'aérodromes (Tahuata, Fatu Hiva dans les Marquises, Rapa dans les Australes). Plus globalement, ces dessertes pourraient être améliorées dans tous les archipels.* ».

Depuis, les autorités ont actualisé les précédents dispositifs réglementaires de 1977 et 1999 par la loi du pays n° 2016-03 du 25 février 2016 relative à l'organisation du transport interinsulaire maritime et aérien³.

Les auteurs du projet de texte rappellent que la loi du pays de 2016 a mis « *en place un encadrement de cette activité concurrentielle de transport par la délivrance d'une licence d'exploitation aux opérateurs* » et a posé « *une organisation générale du transport interinsulaire maritime et aérien et des missions de service public liées à ce transport interinsulaire* ».

¹ Délibération n° 77-47 du 15 mars 1977 portant création en Polynésie française de la licence d'armateur et fixant certains principes d'organisation des liaisons maritimes interinsulaires.

² Délibération n° 99-128 APF du 22 juillet 1999 réglementant l'autorisation donnée aux entreprises de transport aérien établies en Polynésie française d'exercer une activité de transport.

³ Avis du CESEC n° 16/2015 du 15 janvier 2015 sur un projet de loi du pays relatif à l'organisation du transport interinsulaire maritime et aérien.

A l'issue de cinq années de pratique du texte, l'exposé des motifs indique que « *cette loi du pays doit être légèrement modifiée afin* :

- *D'assurer une meilleure lisibilité de la loi du pays et de ses textes d'application ;*
- *De permettre aux communes compétentes pour le transport communal et les communautés de communes ayant pris la compétence en matière de « transport inter-îles » d'exercer leur compétence ;*
- *D'étendre le régime des sanctions, actuellement circonscrit aux seuls défauts ou excès d'escapes dans des îles, à l'ensemble des manquements relatifs aux obligations de service public imposées aux opérateurs. ».*

Enfin, l'avis du Conseil d'Etat sollicité par le Pays sur les compétences respectives de la Polynésie française et des communes a été pris en compte dans ce projet de texte.

III - OBSERVATIONS ET RECOMMANDATIONS

Le projet de loi du pays soumis à l'examen du CESEC appelle les observations et recommandations suivantes :

A titre liminaire, le CESEC regrette que le dispositif projeté n'ait pas fait l'objet d'une consultation préalable des acteurs concernés, en l'occurrence les communes, les communautés de communes et les opérateurs privés de transport maritime et aérien.

Déjà dans son avis de 2015 concernant le projet de loi du pays relatif à l'organisation du transport interinsulaire maritime et aérien⁴, le CESEC estimait « *qu'une procédure de concertation de tous les acteurs concernés doit être pleinement mise en œuvre. Le principe même de la concertation doit être inscrit au sein du projet de loi du pays* ».

Le CESEC réitère donc cette préconisation qui s'inscrit dans le sens du dialogue et d'un partenariat important dans la réussite de toute évolution réglementaire.

S'agissant des objectifs assignés par le projet de loi du pays, le CESEC observe :

1. Sur la forme, une meilleure lisibilité de la loi du pays

Cet objectif consiste notamment à compléter et préciser le dispositif réglementaire existant par la définition de certains termes. Sont ainsi définies les notions de « *transport intérieur* », de « *transport interinsulaire* », de « *transport intracommunal* », de « *transport intercommunal* » et de « *transport intra-communauté de communes* » et ce, sans que ces termes ne soient exclusifs les uns des autres.

Il est à noter que l'expression générique communément utilisée deviendra le « *transport intérieur maritime et aérien* » et non plus le « *transport interinsulaire maritime et aérien* ».

Une autre précision vient enfin modifier le vocabulaire consacré dans le domaine maritime et aérien afin de mieux encadrer la notion de « *public* ». En effet, l'exposé des motifs relève que :

« L'adjectif «public» est utilisé à de nombreuses reprises dans la loi du pays et sa compréhension peut parfois prêter à confusion : service public, missions de service public, transport public interinsulaire, politique des transports publics. Afin de limiter les risques de méprise entre service public et transport public qui ne recouvrent pas les mêmes définitions juridiques, il est proposé de parler de politique publique des transports et de transport d'intérêt général (article LP 4 du projet). ».

⁴ Avis du CESEC n° 16/2015 du 15 janvier 2015 sur un projet de loi du pays relatif à l'organisation du transport interinsulaire maritime et aérien.

Le CESEC considère que les différentes modifications réglementaires prévues participent à une meilleure compréhension de la réglementation. Il reconnaît que cette clarification est nécessaire à la bonne compréhension des textes par leurs utilisateurs (pouvoirs publics, professionnels des transports et usagers).

Le CESEC préconise également que les présentes modifications de vocabulaire soient reprises dans les projets de texte portant sur la problématique des transports.

Concernant l'article LP 10, le CESEC s'interroge toutefois sur l'opportunité de redéfinir des notions sujettes à un contentieux sur la base d'une décision du Tribunal Administratif, alors que d'après les représentants des armateurs reçus, ledit contentieux « *n'a pas été purgé* », et ferait l'objet d'une procédure d'appel devant la Cour Administrative d'Appel concernée.

2. Sur l'exercice des compétences des communes et des communautés de communes en matière de transports intérieurs maritime et aérien et de la nécessité d'assurer leur accompagnement par tous moyens

2 – a : Une compétence ancienne rappelée par un avis du Conseil d'Etat de 2019

Le deuxième objectif du projet de texte est de permettre aux communes du Pays de pouvoir pleinement exercer leur compétence en matière de transport maritime (organisation et mise en œuvre) en tant qu'autorité organisatrice de transports communaux, en fixant un cadre réglementaire leur permettant l'exercice de cette compétence, qui concerne notamment le transport scolaire.

En effet, l'exposé des motifs précise que conformément à « *l'article 43 de la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 modifiée portant statut d'autonomie de la Polynésie française, les communes de Polynésie française sont compétentes en matière de « transports communaux », « dans le cadre des règles édictées par l'Etat et par la Polynésie française conformément à leurs compétences respectives ».* ».

Les transports communaux maritimes intérieurs ne relevant pas de la compétence de l'Etat, conformément à l'avis du Conseil d'Etat⁵ sollicité par le Pays sur les compétences respectives de la Polynésie française et des communes, il appartient à la Polynésie française d'édicter les règles générales relatives au transport maritime intérieur.

Le Pays ayant défini les conditions d'exercice du transport maritime intérieur (un cadre concurrentiel, le principe d'une activité aux risques et périls de l'exploitant, etc.), celles-ci vont être étendues à l'ensemble du transport intérieur maritime et aérien et notamment aux autres autorités organisatrices du transport, c'est à dire les communes et les communautés de communes.

D'après les rédacteurs du projet de texte, deux communautés de communes seraient intéressées par la mise en place d'un transport inter-îles : celle des Îles Marquises (CODIM) et celle de certaines communes des Îles Sous-Le-Vent dénommée *Hava'i*.

Des consultations menées par l'institution, il apparaît que certaines des communes et des communautés de communes sont réservées quant à leur possibilité d'assurer cette compétence. Il semble en effet que le développement du transport maritime communal soit conditionné par des facteurs liés à l'organisation et aux moyens de ces entités, lesquelles ne seraient pas toujours adaptés.

Le CESEC constate la difficulté de mise en œuvre de la présente décision réglementaire eu égard à l'incapacité humaine, technique et financière de certaines communes à assumer cette compétence.

⁵ Avis du Conseil d'Etat n° 396628 du 26 février 2019 portant sur la répartition des compétences entre la Polynésie française et les communes de Polynésie française en matière de transport maritime interinsulaire.

Ceci étant, il adhère aux dispositions prévues par le projet de texte concernant la coopération entre autorités organisatrices pour assurer une complémentarité des réseaux d'exploitation au bénéfice des usagers (article LP 9, III), et à celles définissant le rôle de la Polynésie française dans la coordination et la cohérence des dessertes maritimes et aériennes (article LP 10).

2 – b : Un cadre juridique qui doit s'accompagner de moyens financiers et d'un soutien technique et humain

Le développement du transport maritime communal est largement conditionné par le soutien et l'accompagnement de moyens financiers, techniques et humains.

A titre d'exemple, les compétences respectives de l'autorité portuaire et de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire dans les îles auraient mérité d'être clarifiées. Ces questions ont été posées dans un rapport de la Chambre Territoriale des Comptes en 2019⁶ et n'auraient toujours pas été traitées.

La formation professionnelle constitue également un volet incontournable dans cet accompagnement.

Afin que ce cadre réglementaire soit opérant et efficace, le CESEC recommande la recherche effective par le Pays d'une coordination et d'un accompagnement accrus avec les différents acteurs communaux et professionnels.

Il pourrait potentiellement être envisagé la création d'un syndicat mixte ouvert, à l'instar de celui mis en place pour le traitement des déchets (Fenua Ma), dont la compétence soulève les mêmes problématiques.

3. Concernant le régime des sanctions à tout manquement aux obligations de service public

Le projet de loi du pays vise également à réparer une erreur de rédaction dans le texte initial en élargissant le champ des infractions constatables. En effet, le gouvernement précise dans son exposé des motifs qu'actuellement « *seul le non respect du nombre de touchées d'île peut être sanctionné financièrement* » et qu'il convient d'étendre cette possibilité à « *l'ensemble des obligations de service public qui doivent être respectées : horaires, capacité d'accueil des passagers ou de fret, accueil des PMR, nombre de rotations journalières, mensuelles ou annuelles, ...* ».

Il s'agit également par ce dispositif d'étendre aux autorités organisatrices du transport autres que la Polynésie française, la possibilité de prononcer des sanctions administratives suite aux constats des manquements réalisés par leurs agents.

Si le CESEC approuve l'insertion de dispositions sur les sanctions applicables, **il recommande une révision du montant des amendes administratives, afin qu'elles soient plus adaptées et proportionnées aux manquements constatés.**

Ces amendes administratives peuvent en effet atteindre 3 % du chiffre d'affaires annuel hors TVA, ce qui correspond au seuil de rentabilité de certains opérateurs.

Par ailleurs, le texte fait référence à la notion de procès-verbaux dressés par des agents assermentés. S'agissant de sanctions administratives, le terme procès-verbal semble inadapté, d'autant plus qu'un agent assermenté ne peut dresser de procès-verbal que sur ce qu'il a personnellement constaté.

⁶ Rapport de la Chambre Territoriale des Comptes du 08 juillet 2019 sur la Collectivité de la Polynésie française - Politique du transport maritime (Exercices 2014 à 2018)

Par exemple, comment seront constatées les défauts de touchée dans les îles par les agents de la DPAM exerçant à Papeete ?

Il convient également que soit prévue la méthode de constat pour les délégations de service public réalisées au niveau des communes ou des communautés de communes.

4. Sur les mesures transitoires

Le CESEC observe que les mesures transitoires soulèvent des incertitudes sur l'évolution du secteur. En effet, les licences d'exploitation délivrées par la Polynésie française sur certaines dessertes interinsulaires prendront fin dès lors que les communautés de communes délivreront de nouvelles licences dans leur champ de compétence (ex. Raiatea et Tahaa).

Le CESEC recommande une meilleure définition des mesures transitoires et de favoriser le dialogue entre les acteurs qui seront potentiellement concernés.

5. Questions subsidiaires au projet de loi du pays

L'examen du projet de texte a soulevé d'autres points de vigilance récurrents, non directement lié à la présente saisine, parmi lesquels :

5 – a : Une révision de la politique tarifaire dans le secteur des transports maritimes et aériens

Le CESEC a bien noté que les armateurs regrettent l'absence de révision dans la politique tarifaire actuelle du fret maritime (tarification forfaitaire du fret par groupe d'îles) et l'absence de réflexion sur la question de la rentabilité de certaines dessertes. Cette dernière préoccupation est également partagée par la principale compagnie aérienne locale.

Concrètement, dans le secteur de l'aérien, les prix sont librement déterminés et une taxe affectée à un Fonds de Continuité Territoriale Aérienne Interinsulaire (FCTAI) devrait prochainement être mise en place. Ce fonds vise à « *pallier par le biais des transports aériens, l'enclavement de la population de la Polynésie française en participant, de manière directe ou indirecte, aux déplacements de ses habitants.* ».

Dans le secteur maritime, alors même que la rémunération des salariés fait l'objet d'une convention collective internationale et que l'activité est censée se réaliser aux risques et périls de l'exploitant, une partie du tarif du fret est fixée unilatéralement par le Pays par arrêté pris en conseil des ministres, après avis de la commission d'examen des tarifs maritimes interinsulaires.

Le CESEC s'interroge sur cette différenciation de traitement.

5 – b : De la continuité territoriale

Dans le cadre du dispositif national de mobilité des Outre-mers de l'aide à la continuité territoriale, le CESEC recommande l'extension de la prise en charge du transport de l'île de résidence jusqu'à Tahiti et, le cas échéant, jusqu'à un autre département ou collectivité d'Outre-mer.

Au vu de l'ensemble de tous ces éléments, le CESEC recommande la révision et la dynamisation du schéma directeur des déplacements durables "intérieurs" 2015-2025 de la Polynésie française ainsi que sa mise en cohérence avec le Schéma d'Aménagement Général (SAGE) de la Polynésie française.

5 – c : De la nécessaire concertation avec les acteurs

Le CESEC a reçu les armateurs qui lui ont fait valoir de nombreuses problématiques d'incohérence et d'impossibilités financières subséquentes à l'existence du schéma directeur 2015-2025 et des textes pris en application dudit schéma directeur.

A ainsi été notamment fourni l'exemple qu'aucun des nouveaux navires immatriculés en Polynésie n'est à charge, et que seuls seraient acquis des navires neufs mixtes.

Pour le transport de marchandises, seuls les navires d'occasion intéresseraient financièrement les armateurs, en permettant leur amortissement, qui serait impossible pour des navires neufs.

Comme rappelé en introduction, le CESEC invite le Pays à prendre en compte les observations des professionnels pour maintenir l'existence d'un secteur privé du transport intérieur.

IV - CONCLUSION

Les transports intérieurs maritimes et aériens constituent des liens vitaux entre les îles de la Polynésie française.

L'amélioration du cadre réglementaire existant, par la mise en place d'une nomenclature, par l'insertion de dispositions permettant aux communes et communautés de communes d'exercer leur compétence en matière de transport, et par l'élargissement du régime des sanctions au manquement aux obligations de service public, s'inscrit dans l'effort global de renforcement juridique du secteur et plus particulièrement, celui du transport maritime.

Si les communes et les communautés de communes ne sont pas davantage accompagnées dans la prise en main effective de cette nouvelle compétence, la société civile organisée estime que le projet de loi du pays n'aura qu'une portée théorique.

Le CESEC est donc favorable à cette évolution nécessaire du cadre réglementaire mais recommande les améliorations suivantes :

- la consultation préalable des parties prenantes et la prise en compte effective de leurs observations ;
- la recherche effective par le Pays d'une coordination et d'un accompagnement accru avec les différents acteurs communaux et professionnels ;
- la révision du montant et des modes d'établissement des amendes administratives ;
- et une meilleure définition des mesures transitoires.

Enfin, le CESEC invite les autorités à entamer des réflexions plus ambitieuses pour répondre aux difficultés structurelles du transport intérieur maritime et aérien. Pour cela, il recommande la révision et la dynamisation du schéma directeur des déplacements durables "intérieurs" 2015-2025 de la Polynésie française, ainsi que sa mise en cohérence avec le Schéma d'Aménagement Général (SAGE) de la Polynésie française.

Tel est l'avis du Conseil Economique, Social, Environnemental et Culturel de la Polynésie française concernant le projet de loi du pays portant modification de la loi du pays n° 2016-03 du 25 février 2016 relative à l'organisation du transport interinsulaire maritime et aérien.

SCRUTIN

Nombre de votants :	39
Pour :	37
Contre :	0
Abstentions :	2

ONT VOTE POUR : 37

Représentants des entrepreneurs

01	BAGUR	Patrick
02	BENHAMZA	Jean-François
03	BOUZARD	Sébastien
04	BRICHET	Evelyne
05	CHIN LOY	Stéphane
06	PALACZ	Daniel
07	PLEE	Christophe
08	REY	Ethode
09	WIART	Jean-François

Représentants des salariés

01	FONG	Félix
02	GALENON	Patrick
03	HELME	Calixte
04	SHAN CHING SEONG	Emile
05	SOMMERS	Edgard
06	SOMMERS	Eugène
07	TERIINOHORAI	Atonia
08	TIFFENAT	Lucie
09	TOUMANIANTZ	Vadim
10	YAN	Tu
11	YIENG KOW	Diana

Représentants du développement

01	BODIN	Mélinda
02	ELLACOTT	Stanley
03	HOWARD	Marcelle
04	LE MOIGNE-CLARET	Teiva
05	TEMAURI	Yvette
06	TEVAEARAI	Ramona
07	UTIA	Ina

Représentants de la vie collective

01	FOLITUU	Makalio
02	KAMIA	Henriette
03	LOWGREEN	Yannick
04	PARKER	Noelline
05	PROVOST	Louis
06	ROOMATAAROA-DAUPHIN	Voltina
07	SNOW	Tepuanui
08	TEIHOTU	Maiana
09	TIHONI	Anthony
10	TOURNEUX	Mareva

SE SONT ABSTENUS : 02

Représentant des entrepreneurs

01 ANTOINE-MICHARD

Maxime

Représentant du développement

01 OTCENASEK

Jaroslav

5 (cinq) réunions tenues les :
25 novembre, 4, 8 et 15 décembre 2020
par la commission « Développement du territoire »
dont la composition suit :

MEMBRE DE DROIT

Monsieur Eugène SOMMERS, Président du CESEC

BUREAU

- | | | |
|------------|---------------|----------------|
| ▪ BOUZARD | Sébastien | Président |
| ▪ BENHAMZA | Jean-François | Vice-président |
| ▪ HOWARD | Marcelle | Secrétaire |

RAPPORTEURS

- | | |
|---------------|----------|
| ▪ SNOW | Tepuanui |
| ▪ TOUMANIANTZ | Vadim |

MEMBRES

- | | |
|-----------------------|---------------|
| ▪ BRICHET | Evelyne |
| ▪ CHIN LOY | Stéphane |
| ▪ ELLACOTT | Stanley |
| ▪ FABRE | Vincent |
| ▪ FOLITUU | Makalio |
| ▪ FONG | Félix |
| ▪ GALENON | Patrick |
| ▪ LE GAYIC | Cyril |
| ▪ LE MOIGNE-CLARET | Teiva |
| ▪ LOWGREEN | Yannick |
| ▪ OTCENASEK | Jaroslav |
| ▪ PALACZ | Daniel |
| ▪ PROVOST | Louis |
| ▪ REY | Ethode |
| ▪ ROOMATAAROA-DAUPHIN | Voltina |
| ▪ SOMMERS | Edgard |
| ▪ TERIINOHORAI | Atonia |
| ▪ TEVAEARAI | Ramona |
| ▪ TIHONI | Anthony |
| ▪ TOURNEUX | Mareva |
| ▪ UTIA | Ina |
| ▪ WIART | Jean-François |
| ▪ YIENG KOW | Diana |

SECRETARIAT GENERAL

- | | | |
|-------------|-----------|--------------------------------------|
| ▪ BONNETTE | Alexa | Secrétaire générale |
| ▪ NAUTA | Flora | Secrétaire générale adjointe |
| ▪ DOS ANJOS | Sébastien | Conseiller technique |
| ▪ NORDMAN | Avearii | Responsable du secrétariat de séance |

LE CONSEIL ECONOMIQUE, SOCIAL, ENVIRONNEMENTAL ET CULTUREL DE LA POLYNESIE FRANCAISE

Le Président du Conseil économique, social, environnemental et culturel de la Polynésie française,
Le Président et les membres de la commission « Développement du territoire » remercient, pour
leur contribution à l'élaboration du présent avis,

Particulièrement,

- ✚ Au titre de la Direction polynésienne des affaires maritimes (DPAM) :
 - **Madame Catherine ROCHETEAU**, directrice
 - **Monsieur Charles TAPUTUARAI**, directeur adjoint

- ✚ Au titre du Syndicat pour la promotion des communes de Polynésie française (SPCPF) :
 - **Madame Ivana SURDACKI**, directrice générale des services
 - **Madame Yseult BUTCHER**, maire de Hao
 - **Monsieur Vai GOODING**, maire des Gambiers
 - **Madame Patricia AMARU**, maire de Taha'a

- ✚ Au titre d'Air Tahiti :
 - **Monsieur Manate VIVISH**, directeur général

- ✚ Au titre de la Confédération des armateurs :
 - **Monsieur Philippe WONG**, président
 - **Monsieur Nicolas BRONSTEIN**, secrétaire général

- ✚ Au titre des armateurs indépendants – Tuhaa pae :
 - **Monsieur Patrice COLOMBANI**, actionnaire