



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 relatif à la contribution territoriale aérienne interinsulaire et sur le projet de loi du pays portant modification de la loi du pays n° 2009-21 relative au cadre réglementaire des délégations de service public de la Polynésie française et de ses établissements publics

SAISINE DU PRESIDENT DE LA POLYNESIE FRANÇAISE

Rapporteurs :

Messieurs Jean-François BENHAMZA et Félix FONG

Adopté en commission le **16 décembre 2020**
Et en assemblée plénière le **17 décembre 2020**

54/2020

S A I S I N E



Le Président

N° 08328 / PR
(NOR : DAC2021928LP)

Papeete, le 04 DEC. 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 relatif à la contribution de continuité territoriale aérienne interinsulaire

P. J. : 1 exposé des motifs
1 projet de loi du Pays

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 relatif à la contribution de continuité territoriale aérienne interinsulaire conformément à l'article 151 de la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004.

Je vous saurai gré de me faire part de votre avis dans le délai de quinze jours (15) **selon la procédure d'urgence** prévue à l'article 151-II alinéa 3 de la loi statutaire.

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



Edouard FRITCH
Edouard FRITCH
GOVERNEMENT DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE
LE PRÉSIDENT



Le Président

N° **08328** / PR
(NOR : DAC2021928LP)

Papeete, le **04 DEC. 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 relatif à la contribution de continuité territoriale aérienne interinsulaire

P. J. : 1 exposé des motifs
1 projet de loi du Pays

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 relatif à la contribution de continuité territoriale aérienne interinsulaire conformément à l'article 151 de la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004.

Je vous saurai gré de me faire part de votre avis dans le délai de quinze jours (15) **selon la procédure d'urgence** prévue à l'article 151-II alinéa 3 de la loi statutaire.

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

Copies :

PR 1
VP 1
SGG 1
REG 1
Min 8

Lexpol :

SCM
DMRA

Edouard FRITCH



EXPOSE DES MOTIFS

Le projet de Loi du Pays ci-joint a pour objet de mettre en œuvre les dispositions de la loi du pays n° 2016-03 du 25 février 2016 relatives aux conditions d'exploitation de l'activité de transporteur dans le secteur aérien public interinsulaire.

La délibération n° 2020-33 APF adoptée le 30 juillet 2020 fixe les conditions d'octroi de la licence d'exploitation dans le secteur du transport aérien interinsulaire.

Afin de compléter le cadre réglementaire imposé par la loi du pays de 2016, il est également proposé la création d'un fonds de continuité territoriale aérienne interinsulaire (FCTAI). Ce fonds a pour objet de pallier par le biais des transports aériens, à l'enclavement de la population de la Polynésie française en participant, de manière directe ou indirecte, aux déplacements de ses habitants.

Le fonctionnement du fond sera encadré par les projets de texte suivants :

- 1 projet de loi du pays relative à la contribution de continuité territoriale aérienne interinsulaire qui fait l'objet du présent exposé des motifs ;
- 1 projet de délibération portant création d'un compte d'affectation spéciale dénommé « fonds de continuité territoriale aérienne interinsulaire » ;
- 1 projet de loi du pays portant création d'une taxe affectée au fonds de continuité territoriale aérienne interinsulaire.

Ce présent projet de texte prévoit d'accorder des compensations financières forfaitaires aux transporteurs aériens titulaires d'une licence d'exploitation opérant des liaisons aériennes soumises à des obligations de service public. Ces compensations prennent la forme d'une contribution financée par le FCTAI.

L'article LP1 du projet de texte présente la définition de l'entreprise de transport aérien public, de l'aérodrome et de la notion de « résident ».

L'article LP2 définit les conditions et les critères d'attributions de la contribution de continuité territoriale aérienne interinsulaire. Cette contribution prend la forme d'une compensation financière destinée au financement de la continuité territoriale aérienne interinsulaire par le biais d'une aide au billet d'avion.

L'article LP3 définit les acteurs et les opérations éligibles aux compensations financières.

La compensation financière est ouverte aux entreprises de transport aérien public titulaire d'une licence d'exploitation délivrée par la délibération n° 2020-33 APF du 30 juillet 2020 et à tous délégataires de service public dans la desserte aérienne interinsulaire.

L'article LP4 définit les conditions d'octroi des compensations financières. Une entreprise de transport aérien public doit justifier un déficit structurel sur les liaisons aériennes soumises à des obligations de service public telles que définit dans la délibération n° 2020-33 APF du 30 juillet 2020 susvisée.

L'article LP5 définit le calcul du montant de la contribution de l'aide. La contribution est calculée sur la base du nombre de passagers résidents transportés. Les passagers « résident » sont les passagers disposant de leur habitation principale et effective en Polynésie française (déterminée au regard de la majeure partie de l'année écoulée).

L'article LP6 prévoit que le service en charge du transport aérien interinsulaire est chargé d'instruire les demandes de contribution au coût des titres de transport aérien interinsulaire des passagers résidents de la Polynésie française.

Dans l'article LP7 il est prévue que les pièces justificatives de l'année en cours et les trois années précédentes relatives aux opérations effectuées par les transporteurs aériens interinsulaires, notamment les titres de transports émis, doivent être conservés et présentés à toute réquisition du service en charge du transport aérien interinsulaire.

Dans l'article LP8 il est prévu que les données comptables des transporteurs aériens réguliers peuvent faire l'objet de contrôle sur l'année en cours et les deux années antérieures.

L'article LP9 décrit la procédure de décision d'attribution de compensation financière qui est composé de 2 phases :

- Examen des critères fixés par la délibération sur les licences d'exploitation ;
- Examen du montant de la demande de compensation financière par la Polynésie française.

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



TEXTE ADOPTE N°

ASSEMBLEE DE POLYNESIE FRANCAISE

LOI ORGANIQUE N° 2004-192 DU 27 FEVRIER 2004

SESSION ORDINAIRE

"[ex.2 janvier 2018]"

PROJET DE LOI DU PAYS

(NOR : DAC2021928LP-3)

Relatif à la contribution de continuité territoriale aérienne interinsulaire

(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]" .
-

CHAPITRE I - DISPOSITIONS GENERALES

Article LP 1. - Dans la présente loi de pays et ses textes d'applications, on entend par :

- Entreprise de transporteur aérien public : toute personne physique ou morale effectuant du transport de personnes, de marchandises ou de fret à titre onéreux par voie aérienne, titulaire d'une licence de transporteur aérien en application de la délibération n° 99-128 APF du 22 juillet 1999, de la loi du pays n° 2016-03 du 25 février 2016 et d'une licence d'exploitation délivrée en application de la délibération n° 2020-33 APF du 30 juillet 2020 ;
- Aérodrome : suivant l'article L600-1 du code des transports « constitue un aérodrome tout terrain ou plan d'eau spécialement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aérodromes ». Les hélistations, hydrosurfaces et hélistations font partie des aérodromes ;
- Passagers « résident » sont les passagers disposant de leur habitation principale et effective en Polynésie française (déterminée au regard de la majeure partie de l'année écoulée).

Article LP 2. - La présente loi du pays a pour objet de définir les conditions et les critères d'attribution de la contribution de continuité territoriale aérienne interinsulaire.

Cette contribution prend la forme d'une compensation financière destinée au financement de la continuité territoriale aérienne interinsulaire en Polynésie française par le biais d'une aide au billet d'avion.

Les compensations financières sont accordées dans le cadre budgétaire annuel.

Article LP 3. - La compensation financière est ouverte à toute entreprise de transport aérien public titulaire d'une licence d'exploitation conformément aux dispositions de la délibération n° 2020-33 APF du 30 juillet 2020 susvisée et à tous délégataires de service public dans la desserte aérienne interinsulaire.

La compensation financière est attribuée pour chaque vol commercial exploitant des liaisons aériennes régulières desservant des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique.

Article LP 4. - Les compensations financières sont attribuées à une entreprise de transport aérien public sur justification de sa part, d'un déficit structurel sur les liaisons aériennes soumises à des obligations de service public telles que définies dans la délibération n° 2020-33 APF du 30 juillet 2020 susvisée.

Les compensations financières de la Polynésie française ne doivent pas introduire de distorsion de concurrence, notamment tarifaires, entre les transporteurs exploitant des liaisons aériennes soumises à des obligations de service public et les autres transporteurs.

TITRE II - MODALITES D'ATTRIBUTION

Article LP 5. - La contribution est calculée sur la base du nombre de passagers résidents transportés.

Le montant maximum de l'aide au billet d'avion est défini par arrêté pris en Conseil des Ministres.

Article LP 6. - Le service en charge du transport aérien interinsulaire est chargé d'instruire les demandes de contribution au coût des titres de transport aérien interinsulaire des passagers résidents de la Polynésie française et d'assurer la liquidation des dépenses.

Article LP 7. - Sans préjudice des obligations plus étendues prévues dans toute autre législation ou réglementation, les documents comptables, ainsi que les pièces justificatives de l'année en cours et les trois années précédentes relatives aux opérations effectuées par les transporteurs aériens interinsulaires, notamment les titres de transports émis, doivent être conservés et présentés à toute réquisition du service en charge du transport aérien interinsulaire.

Article LP 8. - Les données comptables des transporteurs aériens réguliers peuvent faire l'objet de contrôle sur l'année en cours et les deux années antérieures, diligenté par le service en charge du transport aérien interinsulaire. Les transporteurs aériens sont tenus de présenter les pièces justificatives et toutes les informations nécessaires sollicitées dans un cadre de vérification des données.

Article LP 9. - La procédure de décision d'attribution de compensation financière par le Pays pour chaque demande est constituée de deux (2) phases :

- Examen des critères fixés par la délibération sur les licences d'exploitation ;
- Examen du montant de la demande de compensation financière par la Polynésie française.

Le transporteur aérien présente au Ministre chargé du transport aérien interinsulaire une demande de compensation financière au titre de l'article LP4 de la présente loi du pays. Les modalités d'application et les formulaires sont définis dans un arrêté pris en Conseil des Ministres.

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

Le Président

Signé :



Le Président

N° **08350** / PR
(NOR : DAC2022128LP)

Papeete, le **04 DEC. 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° 2009-21 relative au cadre réglementaire des délégations de service public de la Polynésie française et de ses établissements publics

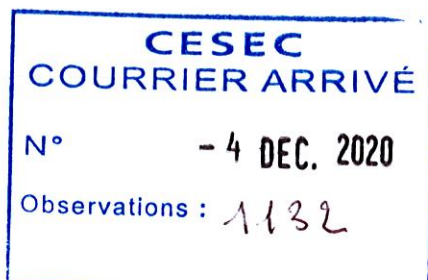
P. J. : 1 exposé des motifs
1 projet de loi du Pays



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° 2009-21 relative au cadre réglementaire des délégations de service public de la Polynésie française et de ses établissements publics conformément à l'article 151 de la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004.

Je vous saurai gré de me faire part de votre avis dans le délai de quinze jours (15) selon la **procédure d'urgence** prévue à l'article 151-II alinéa 3 de la loi statutaire.

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




Edouard FRITCH




Le Président

N° **08350** / PR
(NOR : DAC2022128LP)

Papeete, le **04 DEC. 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° 2009-21 relative au cadre réglementaire des délégations de service public de la Polynésie française et de ses établissements publics

P. J. : 1 exposé des motifs
1 projet de loi du Pays

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° 2009-21 relative au cadre réglementaire des délégations de service public de la Polynésie française et de ses établissements publics conformément à l'article 151 de la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004.

Je vous saurai gré de me faire part de votre avis dans le délai de quinze jours (15) selon la procédure d'urgence prévue à l'article 151-II alinéa 3 de la loi statutaire.

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

Copics :

PR 1
VP 1
Min 8
SGG 1
REG 1
DAC 1

Lexpol :

SCM
DMRA

Edouard FRITZ



EXPOSE DES MOTIFS

La présente loi du pays a pour objet de préciser les dispositions de la loi de pays n°2009-21 relative aux délégations de service public, pour le secteur du transport aérien intérieur.

En effet, il s'agit de préciser le régime des aéronefs et personnels qui sont utilisés par un exploitant pour réaliser à la fois des vols relevant du secteur de libre concurrence, et des vols relevant d'une délégation de service public.

En telle hypothèse, se pose la difficulté liée à la notion de « biens de retour » de la délégation de service public, en raison de la jurisprudence du Conseil d'Etat.

Ainsi, dans son arrêt d'Assemblée « *Commune de Douai* » du 21 décembre 2012, le Conseil d'Etat a estimé que : « (...) dans le cadre d'une délégation de service public ou d'une concession de travaux mettant à la charge du cocontractant les investissements correspondant à la création ou à l'acquisition des biens nécessaires au fonctionnement du service public, l'ensemble de ces biens, meubles ou immeubles, appartient, dans le silence de la convention, dès leur réalisation ou leur acquisition à la personne publique (...) : (...) qu'à l'expiration de la convention, les biens qui sont entrés, en application des principes énoncés ci-dessus, dans la propriété de la personne publique et ont été amortis au cours de l'exécution du contrat font nécessairement retour à celle-ci gratuitement, sous réserve des clauses contractuelles permettant à la personne publique, dans les conditions qu'elles déterminent, de faire reprendre par son cocontractant les biens qui ne seraient plus nécessaires au fonctionnement du service public »¹.

Par cet arrêt, le Conseil d'Etat restreint la liberté contractuelle en indiquant que la catégorie des biens de retour ne dépend plus de la volonté des parties², mais de leur seule qualification de « *biens – meubles ou immeubles – nécessaires au service public* ». Ainsi, tout bien nécessaire au service public doit revenir gratuitement – dès lors qu'il a été amorti – à l'autorité concédante. Cette décision suit les conclusions du Rapporteur public DA COSTA, selon lequel les biens de retour nécessaires au fonctionnement du service sont ceux « *dont la collectivité, par définition, ne pourra pas se passer, sauf à interrompre le fonctionnement du service* »³.

Il est vrai que la convention de l'espèce ne qualifiait de « biens de retour » que les biens nécessaires au fonctionnement du service public dont la création ou l'acquisition avait été mise à la charge du délégataire par la convention de délégation de service public ; cela semblait exclure les biens réalisés ou acquis par le délégataire avant le début du contrat⁴.

¹ CE, 21 décembre 2012, *Commune de Douai*, n° 342788, conclusions B. DA COSTA.

² La détermination des biens de retour a longtemps relevé de la volonté des parties qui définissaient le régime des biens dans le cahier des charges de la concession. Voir en ce sens : A. de Laubadère, *Traité des contrats administratifs* : LGDJ, 1983, t. II, n° 1506. Voir aussi : CE, 4 oct. 1978, *Société marseillaise de crédit* : RDP 1980, p. 1485 ; CE, 5 janvier 1951, *Commune de Lesparou* : Lebon, p. 3 ; CE, 3 juin 1970, *Compagnie du Chemin de Fer de Bayonne à Biarritz*, n° 69985.

³ Cf. conclusions B. DA COSTA sous CE, 21 décembre 2012, *Commune de Douai*, n° 342788 ; voir aussi : N. DOURENS, R. DE MOUSTIER, *Notion de biens de retour dans les concessions de service public*, *Contrats et marchés publics*, n° 6, juin 2019.

⁴ Par ailleurs, la cour administrative d'appel de Lyon et la cour administrative d'appel de Marseille avaient pu juger que les biens que le concessionnaire a affecté au fonctionnement du service public et dont il était propriétaire antérieurement à la conclusion de son contrat ne sont pas, dans le silence des stipulations de celui-ci, des biens de retour : CAA Lyon, 16 févr. 2012, *Sté Télépente des Gets*, n° 10LY02315 ; CAA de MARSEILLE, 9 juin 2016, *Vallée de l'Ubaye*, n° 15MA04083.

Puis, par un arrêt du 29 juin 2018 « *Communauté de communes de la Vallée de l'Ubaye* »⁵, le Conseil d'État, a précisé que ces règles « trouvent également à s'appliquer lorsque le cocontractant de l'administration était, antérieurement à la passation de la concession de service public, propriétaire de biens qu'il a, en acceptant de conclure la convention, affectés au fonctionnement du service public et qui sont nécessaires à celui-ci ; qu'une telle mise à disposition emporte le transfert des biens dans le patrimoine de la personne publique (...) ; qu'elle a également pour effet, quels que soient les termes du contrat sur ce point, le retour gratuit de ces biens à la personne publique à l'expiration de la convention [lorsque les biens ont été amortis ; une indemnisation des biens de retour non amortis à la valeur nette comptable étant prévue⁶] ; que les parties peuvent prendre en compte cet apport dans la définition de l'équilibre économique du contrat, à condition que, eu égard notamment au coût que représenterait l'acquisition ou la réalisation de biens de même nature, à la durée pendant laquelle les biens apportés peuvent être encore utilisés pour les besoins du service public et au montant des amortissements déjà réalisés, il n'en résulte aucune libéralité de la part de la personne publique ».

Pour remédier à ces difficultés dans le cadre du transport ferroviaire pour lequel des exploitants sont propriétaires de biens affectés à la fois au secteur concurrentiel du transport de voyageurs, et à des délégations de service public, le législateur national a limité la qualification de biens de retour aux seuls biens affectés exclusivement à la délégation de service public dans le cadre d'une modification de l'article L2121-17-1 du code des transports.

C'est également le sens de la proposition de loi de pays par l'insertion d'un 3° au chapitre 4 intitulé « Des clauses de la convention de délégation de service public » de la loi du pays n°2009-21 relative aux délégations de service public.

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

⁵ CE, sect., 29 juin 2018, *Communauté de communes de la Vallée de l'Ubaye*, n° 402251 : JurisData n° 2018-011426 ; Contrats-Marchés publ. 2018, comm. 232, note G. Eckert.

⁶ Voir en ce sens : CE, 21 décembre 2012, *Commune de Douai*, précité mais aussi plus récemment : CE, 25 octobre 2017, *Commune du Croisic*, n° 402921.



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 : DAC2022128LP-2)

Portant modification de la loi du pays n° 2009-21 relative au cadre règlementaire des délégations de service public de la Polynésie française et de ses établissements publics

(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. - Il est ajouté un 3° au chapitre 4 intitulé « Des clauses de la convention de délégation de service public » de la loi du pays n° 2009-21 relative aux délégations de service public rédigé comme suit :

« 3° Dispositions particulières aux délégations de service public de transport aérien intérieur

Article LP 20-2 : Sauf stipulation contractuelle contraire, les biens apportés par l'attributaire pour l'exécution d'un contrat de service public et concourant, dès l'origine, concomitamment et substantiellement à l'exploitation de services de transport aérien de voyageurs ne faisant pas l'objet d'un contrat de service public, n'entrent pas dans la propriété de l'autorité délégante pendant la durée du contrat ou à son terme.

Article LP 20-3 : Les dispositions de l'article précédent ne sont pas applicables aux biens immobiliers construits sur des terrains appartenant à ladite autorité délégante ».

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

Le Président

Signé :

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° **8328/PR** et n° **8350/PR du 4 décembre 2020** du Président de la Polynésie française reçue le **4 décembre 2020**, sollicitant l'avis du CESEC selon la procédure d'urgence sur **un projet de loi du pays relatif à la contribution territoriale aérienne interinsulaire et le projet de loi du pays portant modification de la loi du pays n° 2009-21 relative au cadre réglementaire des délégations de service public de la Polynésie française et de ses établissements publics ;**

Vu la décision du bureau réuni le **7 décembre 2020 ;**

Vu le projet d'avis de la commission « Développement du territoire » en date du **16 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 :

PREAMBULE

Le CESEC, quatrième institution de la Polynésie française, est obligatoirement consulté sur les projets de textes selon l'article 151 de la loi organique n°2004-192 du 27 février 2004 et contribue à ce titre à la définition des politiques publiques de la Polynésie française.

Le CESEC s'inscrit comme une complémentarité de la vie institutionnelle et civile du Pays, il souhaite être saisi dans des délais qui lui permettent d'émettre des avis circonstanciés et de qualité.

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, deux projets de lois du pays relatifs, d'une part, à la contribution de continuité aérienne interinsulaire et, d'autre part, portant modification de la loi du pays n° 2009-21 du 7 décembre 2009 relative au cadre réglementaire des délégations de service public de la Polynésie française et de ses établissements publics.

II - CONTEXTE ET OBJECTIFS

Eloignée de tout continent, la Polynésie française se compose de 118 îles (dont 76 habitées), dispersées sur une surface maritime aussi vaste que l'Europe. Cette configuration géographique et cette forte dispersion représentent un véritable défi pour l'organisation des transports.

Les contraintes sont nombreuses car il est difficile, onéreux, mais vital de relier entre eux les îles et atolls de Polynésie et d'assurer le transport maritime et aérien intérieur des biens et des personnes, érigé en service public depuis respectivement 1977 et 1992.

En 2019, 726 004 passagers ont été transportés pour 983 002 sièges offerts¹ sur l'ensemble des 46 aérodromes que compte la Polynésie française.

Le désenclavement insulaire constitue un défi majeur et une nécessité à plusieurs égards, économiques, touristiques, sociaux, sanitaires et scolaires.

Ces dernières années, le Pays a engagé des réflexions à moyen et long terme sur les besoins et capacités de développement des transports interinsulaires.

Au travers du Schéma Directeur des Déplacements Durables Interinsulaires 2015-2025, établi en septembre 2015, puis du Schéma d'Aménagement Général et de ses déclinaisons des Plans d'Aménagement et de Développement Durable, le Pays a tracé les contours d'une politique publique en matière de désenclavement des archipels et les moyens d'y parvenir.

Le cadre réglementaire global pour l'organisation du transport interinsulaire maritime et aérien et de l'activité de transporteur public interinsulaire a été mis en œuvre par la loi du pays n° 2016-3 du 25 février 2016.

Cependant, la crise sanitaire d'ampleur mondiale bouleverse ces schémas et les compagnies aériennes sont parmi les premières à en subir les répercussions, économiques, sociales et financières. Les prévisions de l'industrie mondiale estiment que le secteur de l'aviation s'attend à une perte estimée de **84,3 milliards de dollars en 2020**². Au niveau local, la compagnie Air Tahiti qui reste le transporteur aérien interinsulaire principal, ainsi que le 1^{er} employeur du Pays, a subi de plein fouet cette crise sanitaire avec pour corolaire un déficit **prévisionnel qui s'élèverait à 3,5 milliards** de francs en 2020.

¹ Source : Banque de données statistiques, ISPF

² Communiqué du 9 juin 2020 n° 50 de l'Association du transport aérien international (IATA)

Cela étant, la concurrence en matière de transports aériens intérieurs en Polynésie française n'a connu que peu d'évolution au cours des dernières années. Plusieurs petites compagnies ont tenté de s'installer mais sans grand succès, principalement au regard des contraintes et des moyens nécessaires à mettre en place pour assurer une viabilité de l'activité.

Le premier projet de loi du pays vient mettre en place et organiser le versement d'une contribution de continuité aérienne destinée à compenser les pertes structurelles liées à l'exploitation de lignes aériennes non rentables et assurées dans le cadre d'une délégation de service public.

Le second projet vient, quant à lui, préciser la situation des équipements utilisés par le délégataire du service public durant et au terme de la convention le liant à la collectivité.

III - OBSERVATIONS ET RECOMMANDATIONS

L'examen des deux projets de loi du pays soumis à l'avis du CESEC, selon la procédure d'urgence, portant sur le même objet du transport aérien interinsulaire, appelle de sa part, les observations suivantes :

1. Sur l'urgence

Le projet de loi de pays soumis à l'avis du CESEC, relatif à la contribution de continuité territoriale interinsulaire et celui portant modification du cadre des délégations de service public, ont été réceptionnés par le CESEC les 4 et 7 décembre 2020.

Parallèlement, un autre projet de loi du pays portant modification de la loi du pays n° 2016-3 du 25 février 2016 relative à l'organisation du transport interinsulaire maritime et aérien était en cours d'étude par l'Institution³.

Dans un souci de cohérence, le CESEC considère qu'il aurait été préférable de transmettre de façon concomitante les trois projets de textes afin d'en faciliter la compréhension et l'analyse.

Par ailleurs, l'institution regrette de n'avoir pu disposer d'un délai normal d'un mois afin de lui permettre d'examiner les projets de texte plus en profondeur et dans de meilleures conditions. Il désapprouve donc la démarche sur la forme.

En outre, l'urgence n'est démontrée ni par les textes eux-mêmes, ni par les exposés des motifs. Par le biais des médias, le CESEC a pris connaissance que le dispositif de contribution à la continuité territoriale aérienne interinsulaire devrait prendre effet au 1^{er} janvier 2021⁴.

Le CESEC relève par ailleurs que l'exposé des motifs précise qu'une prochaine loi du pays, *portant création d'une taxe affectée au fonds de continuité territoriale aérienne interinsulaire*, doit être soumise au vote de l'assemblée de la Polynésie française. Au regard des délais, il lui semble peu probable que l'ensemble de la réglementation puisse être applicable dès le 1^{er} janvier 2021.

Par ailleurs, le ministre de tutelle a lui-même indiqué que le fonds de continuité territoriale ne serait applicable qu'à compter de juillet 2021.

Le CESEC constate également que tous les acteurs concernés n'ont pas été consultés sur le projet de texte soumis à l'avis du CESEC.

³ Saisine du 20 novembre 2020 par lettre n° 7839/PR

⁴ <https://www.tntv.pf/tntvnews/polynesie/economie/le-budget-general-de-la-polynesie-francaise-pour-2021-adopte/>
<https://outremers360.com/bassin-pacifique-appli/desserte-aerienne-en-polynesie-une-nouvelle-taxe-pour-financer-le-fonds-de-continuite-territoriale-aerienne-interinsulaire>

2. Sur la contribution de continuité aérienne interinsulaire

En préambule, le CESEC rappelle que la continuité territoriale est un principe de service public qui se donne pour objectif de renforcer la cohésion entre différents territoires d'un même État, en compensant les handicaps liés à leur éloignement, un enclavement ou un accès difficile.

Selon le rapport d'information fait au nom de la Délégation aux outre-mer sur la continuité territoriale dans les Outre-Mer⁵, « *le financement du fonds de continuité du transport aérien interinsulaire (FCTAI) pourrait être envisagé par :*

- *une taxe intérieure sur les titres de transports pour le soutien aux déficits structurels ;*
- *une aide de l'État sur la base de l'article L. 1803-4 du code des transports en intra collectivité pour amoindrir le coût du titre de transport aérien et favoriser ainsi la continuité territoriale dans l'esprit de la loi sur l'égalité réelle en Outre-Mer (EROM).*

L'article L. 1803-4 alinéa 3 permet d'appliquer l'aide à la continuité territoriale à l'intérieur d'une même collectivité, en raison des difficultés particulières d'accès à une partie de son territoire ».

La Délégation précise par ailleurs que « *conçus initialement pour maintenir et favoriser les relations des territoires ultra-marins avec l'Hexagone, les dispositifs mis en place gagneraient à être adaptés aux réalités des territoires. L'aide au déplacement ne peut se concevoir uniquement pour des liaisons avec l'Hexagone, une desserte fluide à l'intérieur de ces territoires est aussi nécessaire, particulièrement dans des archipels et participe, au même titre, au principe de continuité territoriale ».*

Le CESEC ne peut qu'encourager le Pays à engager ou poursuivre les discussions avec les autorités de l'Etat afin d'étendre sa participation à la continuité territoriale interinsulaire, qu'elle soit opérée par voie aérienne ou par voie maritime.

2.1 Sur les dispositions générales

2.1.1 Sur la terminologie

Le CESEC constate que la terminologie et les définitions utilisées dans le projet de texte ne correspondent pas à celle du projet de texte portant modification de la loi du pays n°2016-3 du 25 février 2016 précitée.

Le CESEC souhaite que les termes employés soient mis en cohérence avec les autres réglementations relatives aux transports.

Par ailleurs, l'article LP. 1 du projet de loi du pays relatif à la contribution de continuité territoriale interinsulaire apporte de nouvelles définitions.

Ainsi l'« *entreprise de transporteur aérien public* » est définie comme « *toute personne physique ou morale effectuant du transport de personnes, de marchandises ou de fret onéreux par voie aérienne* ».

Le CESEC constate que les termes sont légèrement différents de ceux mentionnés dans le projet de loi du pays relatif à l'organisation du transport interinsulaire maritime et aérien qui mentionne le « *transport de personnes, de biens ou de marchandises* ».

Il recommande que le terme de « *fret onéreux* » soit remplacé par celui de « *biens* » afin d'harmoniser les rédactions.

2.1.2 Sur les bénéficiaires de la compensation

L'article LP. 2 dispose que la contribution de continuité territoriale aérienne interinsulaire « *prend la forme d'une compensation financière (...) par le biais d'une aide au billet d'avion* ».

⁵ http://www.assemblee-nationale.fr/dyn/15/rapports/om/115b2289_rapport-information#_Toc256000023

Cette aide est « *attribuée pour chaque vol commercial exploitant des liaisons aériennes régulières desservant des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique* ».

La compensation financière est ouverte à toute entreprise de transport aérien public titulaire d'une licence d'exploitation et à tous délégataires de service public dans la desserte aérienne interinsulaire, en application de la délibération n° 2020-33 du 30 juillet 2020 (Art. LP 3).

Les bénéficiaires seront donc, à la lecture de ces dispositions, les opérateurs bénéficiant d'une délégation de service public de transport aérien interinsulaires.

Aux termes de cette même délibération, sont réalisées dans le cadre d'une obligation de service public les dessertes des « *aérodromes de désenclavement, situés sur une île de moins de 2 700 habitants et présentant moins de 1 000 mouvements commerciaux par an et moins de 16 000 passagers transportés par an* » (article 4 – 2°).

L'appel d'offres ouvert pour la délégation du service public du transport aérien régulier interinsulaire portait sur 34 îles, scindé en deux lots, l'un pour les Tuamotu, Gambier et Australes, et le second pour les îles de Ua Huka et Ua Pou⁶. Il apparaît que l'appel d'offres pour le Lot 1 a été déclaré infructueux, obligeant le délégant à recourir à une procédure de négociation. Le Lot 2 a été remporté par la compagnie Tahiti Air Charter.

L'appel d'offres a été publié avant que le cadre réglementaire relatif à la compensation des lignes déficitaires n'ait été fixé par le législateur local, renvoyant donc les parties à des conventions bipartites pour l'heure.

2.1.3 Sur les conditions de la compensation

Selon l'article 9-II-3 de la délibération n° 2020-33 précitée, l'autorité compétente peut « *verser, sur justification d'un déficit structurel, une compensation financière à un transporteur aérien sélectionné (...) pour qu'il satisfasse aux normes découlant des obligations de service public imposées par la desserte des aérodromes visés à l'article 4-2°* ».

L'article LP. 7 du projet de loi du pays dispose que « *les compensations financières sont attribuées à une entreprise de transport aérien public sur justification de sa part, d'un déficit structurel sur les liaisons aériennes soumises à des obligations de service public* ».

D'après les rédacteurs, ce déficit structurel sera constaté sur la base de la comptabilité analytique de l'opérateur sélectionné. La comptabilité analytique est un mode de traitement des données financières ayant pour objectif d'expliquer les résultats financiers. Elle permet d'identifier les coûts des différentes fonctions assumées par l'entreprise.

Le CESEC observe à ce titre que la délibération n° 2020-33 du 30 juillet 2020 fixant les conditions d'octroi de la licence d'exploitation dans le secteur du transport aérien interinsulaire dresse une liste de documents budgétaires et comptables qui doivent être remis par les opérateurs au service en charge du transport aérien interinsulaire.

Des arrêtés pris en conseil des ministres précisent également la liste d'autres données et pièces justificatives à fournir et le contenu du rapport d'activité.

Le CESEC n'a pas été en mesure de prendre connaissance de ces projets d'arrêtés.

Ce faisant, il s'interroge sur l'appréciation du caractère structurel d'un déficit en fonction de l'opérateur sélectionné. En effet, il est difficile de comparer l'organisation et les coûts d'une structure de taille modeste, disposant de peu de ressources humaines et de dépenses marketing limitées, avec l'organisation d'une très grande entreprise comme l'est l'opérateur historique.

⁶ Avis d'appel public à la concurrence pour la délégation du service public du transport aérien régulier interinsulaire de 34 îles, JOPF n° 62 du 4 août 2020

A titre de comparaison, la société Air Tahiti dispose d'un effectif de plus de 1000 salariés (pour un chiffre d'affaires de 12.793.000.000 F CFP en 2018) alors que la société Tahiti Air Charter, seule autre compagnie aérienne de la place, ne comprend qu'une dizaine d'employés.

Par ailleurs, le CESEC rappelle que l'opérateur historique a bénéficié et bénéficie encore d'un certain nombre d'avantages fiscaux qui doivent être pris en compte pour déterminer le coût réel, pour la compagnie, de certaines dessertes aériennes interinsulaires (participation du Pays au FPPH, défiscalisation, exonération de droits et taxes de douane des produits destinés aux aéronefs, plus-value sur la revente de certains aéronefs défiscalisés, etc).

Il rappelle également que la compagnie aérienne est composée à 65% par des capitaux privés mais que le secteur public est largement surreprésenté dans ses organes de direction.

Il pourrait être à craindre de voir la compagnie mise en danger financièrement et de passer par une recapitalisation publique, ce qui créera à terme une compagnie publique, qui pourrait être déficitaire de façon structurelle.

Aussi, le CESEC recommande de s'assurer que l'ensemble des charges mais aussi des avantages divers accordés aux opérateurs soit pleinement pris en compte dans l'appréciation des déficits structurels.

A son sens, il conviendrait de tenir compte notamment de leurs masses salariales et des investissements qu'ils ont pu réaliser pour l'accomplissement de leurs obligations de service public. Seules les dépenses strictement imputables aux liaisons entrant dans le champ d'opération de la délégation de service public, réputées déficitaires, devraient être justifiées et retenues.

2.2 Sur les modalités de la compensation

Selon l'article LP. 5 du projet de loi du pays, « *la compensation est calculée sur la base du nombre de passagers résidents transportés* ».

Si la notion de « passager résident » est définie comme « *les passagers disposant de leur habitation principale et effective en Polynésie française (déterminée au regard de la majeure partie de l'année écoulée)* », le CESEC estime la référence à la « majeure partie de l'année écoulée » trop incertaine.

Il recommande qu'une durée minimale soit déterminée pour ne pas laisser cours à l'incertitude et s'assurer que toutes les parties soient informées des données à recueillir auprès des passagers.

Au titre de la continuité territoriale de l'Etat, le CESEC considère qu'il convient de distinguer la notion de résidence pour les habitants des îles autres que Tahiti et les résidents de la Polynésie française.

Dans ce cadre et afin d'éviter toute confusion, le CESEC recommande d'utiliser le terme de « désenclavement » en lieu et place de celui de « continuité territoriale » dans la dénomination de ce Fonds de continuité territoriale aérienne interinsulaire (FCTAI).

S'ajoute que, la contribution versée par la collectivité sera appliquée pour l'ensemble des transports effectués par les délégataires de service public.

Pour le CESEC, ce principe est acquis lorsqu'une aide est accordée pour faciliter les déplacements des populations des îles vers la capitale et retour ou entre les îles elles-mêmes. En revanche, il est moins concevable que le dispositif soit étendu aux transports de touristes, qui ne devraient pas rentrer dans le champ d'application de la délégation, à la charge de la collectivité.

Selon les informations fournies par les rédacteurs du projet, la réduction tarifaire voulue par le Pays varierait entre 30% et 50% du prix courant pour les destinations concernées.

Le prix du billet d'avion à destination des aéroports couverts par la délégation de service public ainsi que le montant de l'aide au billet d'avion doivent être définis par arrêté pris en conseil

des ministres (Art. LP 5, alinéa 2), aussi, le CESEC regrette, une nouvelle fois, n'avoir pas eu connaissance des projets correspondants. Il prend toutefois acte que les négociations avec les opérateurs ont débuté.

En l'état, le CESEC s'interroge sur le principe qu'une autorité publique encadre des tarifs sur des dessertes non couvertes par la délégation de service public et craint qu'elle fausse le régime de la concurrence.

Si le Pays escompterait des réductions de tarifs variant entre 30 et 50%, l'opérateur historique consentirait une première réduction de l'ordre de 10%. Les négociations à venir seront donc essentielles pour la pérennité du dispositif.

Seule l'information concernant l'enveloppe budgétaire estimée a pu être transmise. Il ressort qu'un budget annuel de 950 millions de F CFP sera affecté au Fonds de continuité territoriale aérienne interinsulaire (FCTAI). Cette somme proviendra pour 450 millions de F CFP d'une subvention versée par le Pays et pour 500 millions de F CFP par une contribution de solidarité, impactée sur le prix des billets d'avion inter-îles (à hauteur de 300 F CFP pour les 100 premiers kilomètres à partir de Tahiti et de 900 F CFP pour les trajets au-delà de cette distance).

Un calcul théorique présente une participation prélevée sur les billets d'avion de 810 millions de F CFP (900 F par billet x 900 000 passagers) contre un montant de 500 millions de F CFP présenté par les rédacteurs.

Le CESEC s'interroge sur :

- **la véracité des évaluations financières, sur l'évolution du budget alloué à ce dispositif et sur la pérennisation à long terme des délégations de service public ;**
- la raison qui motive le fait que seule l'île de Tahiti soit concernée par la taxe de 300 F CFP pour une liaison de moins de 100 kms « à partir de Tahiti » (selon les rédacteurs), toutes les îles devant être concernées ;
- la gestion du budget issu de la taxe sur les billets des 900 000 passagers et notamment sur la question de l'affectation d'un éventuel surplus de 300 millions de F CFP au regard du versement effectif de l'aide.

Pour l'heure, les conditions futures du transport interinsulaire dans le cadre de la délégation de service public sont pour le moins floues, tant dans ses conditions que dans son exécution notamment au regard de l'absence de communication à l'institution, du projet de loi du pays portant création d'une taxe affectée au fonds de continuité territoriale aérienne interinsulaire.

En effet, la négociation en cours avec l'opérateur historique laisse planer un doute sur le niveau de réduction des tarifs aériens qu'il sera réellement possible d'atteindre.

Enfin, l'article LP. 6 précise que le service en charge du transport aérien interinsulaire est « chargé d'instruire les demandes de contributions » et « d'assurer la liquidation des dépenses ».

Le CESEC recommande de s'assurer que ledit service dispose des moyens humains et matériels lui permettant de procéder à l'ensemble des analyses comptables, juridiques et économiques des demandes de compensation.

3. Un impact environnemental à considérer

L'accord de Paris (COP 21) approuvé en 2015 par 195 pays de la planète doit inciter la Polynésie Française à soutenir les efforts de réduction de gaz à effet de serre.

L'impact de notre participation, faible à l'échelle mondiale, doit marquer les esprits et les mentalités de la population notamment celle qui est la plus concernée, les Tuamotu et îles basses de nos archipels.

L'aide ainsi octroyée ne s'inscrit pas dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique.

Le CESEC recommande que la recherche de solutions de transport moins impactantes soit favorisée en Polynésie française. Une part du fonds de compensation pourrait ainsi être allouée aux organismes de recherche ou porteurs de projets.

4. Sur la modification de la loi du pays relative aux délégations de service public

Le second projet de loi du pays soumis à l'avis du CESEC vient modifier la loi du pays n° 2009-21 du 7 décembre 2009 relative au cadre réglementaire des délégations de service public de la Polynésie française et de ses établissements publics.

Il introduit, au chapitre 4 intitulé « des clauses de la convention de délégation de service public », un 3° précisant des « *dispositions particulières aux délégation de service public de transport aérien intérieur* ».

Cet article transpose dans la réglementation locale une modification du code des transports nationaux, elle-même issue d'une construction jurisprudentielle du Conseil d'Etat, qui concerne le service public du transport ferroviaire.

Il intègre également une exception à la distinction existant dans le Code de la commande publique entre les biens de retour, les biens de reprise et les biens propres⁷.

Les biens de retour constituent « *les biens, meubles ou immeubles, qui résultent d'investissements du concessionnaire et sont nécessaires au fonctionnement du service public. Dans le silence du contrat, ils sont et demeurent la propriété de la personne publique dès leur réalisation ou leur acquisition* ».

Les biens de reprise sont « *les biens, meubles ou immeubles, qui ne sont pas remis au concessionnaire par l'autorité concédante de droit public et qui ne sont pas indispensables au fonctionnement du service public. Ils sont la propriété du concessionnaire, sauf stipulation contraire prévue par le contrat de concession* ».

Les biens propres sont « *les biens qui ne sont ni des biens de retour, ni des biens de reprise. Ils sont et demeurent la propriété du concessionnaire* ».

Les biens de retour qui ont été amortis au cours de l'exécution du contrat de concession sont intégrés au patrimoine du délégant à la fin de celui-ci.

Localement, la modification ainsi apportée permet de faire en sorte que « *sauf stipulation contraire, les biens apportés par l'attributaire pour l'exécution d'un contrat de service public et concourant, dès l'origine, concomitamment et substantiellement à l'exploitation de services de transport aérien de voyageurs ne faisant pas l'objet d'un contrat de service public, n'entrent pas dans la propriété de l'autorité délégante pendant la durée du contrat ou à son terme* ».

Ainsi, pour ce qui concerne le transport aérien, ces dispositions permettent de considérer que les aéronefs exploités par un opérateur, dans le cadre des opérations couvertes par la continuité territoriale, mais lui permettant en même temps d'assurer le transport de voyageurs sur des îles non concernées par la délégation de service public (12 sur 46), resteront la propriété de cet opérateur à la fin de la concession.

⁷ <https://www.legifrance.gouv.fr/codes/id/LEGIARTI000037705033/2019-04-01/>

Le CESEC regrette que les définitions précises des biens de retour, de reprise ou propres ne soient pas incorporées au texte réglementaire régissant les délégations de service public afin de faciliter la compréhension de l'ajout proposé. Il recommande de les intégrer.

IV - CONCLUSION

Le CESEC a été saisi sur ces projets dans un délai de 15 jours, selon la procédure d'urgence prévue à l'article 151-II de la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004. Il regrette de n'avoir pu disposer d'un délai normal d'un mois afin de lui permettre d'examiner les projets de texte plus en profondeur et dans de meilleures conditions.

L'institution a également constaté qu'une présentation complète du dispositif avait été faite par le ministre en charge du transport aérien interinsulaire à la presse avant même sa transmission à son avis.

Elle désapprouve donc la démarche sur la forme. Par ailleurs, elle regrette l'absence de transmission, dans le cadre de cette saisine, de l'ensemble des projets de textes y afférents et notamment le projet de loi portant création d'une taxe affectée au FCTAI qui aurait permis une étude plus complète.

Le CESEC recommande de :

- Définir de manière plus claire la notion de « résident » ;
- Utiliser, dans l'intitulé et le corps du texte, le terme de « désenclavement » en lieu et place de celui de « continuité territoriale » afin d'éviter toute confusion ;
- Harmoniser les rédactions entre les différentes réglementations ;
- S'assurer que l'ensemble des charges mais aussi des avantages divers des opérateurs soit correctement pris en compte pour l'analyse du déficit structurel ;
- Veiller à ne pas mettre en danger l'opérateur historique ;
- Fixer de manière claire et compréhensible les critères sur lesquels la compensation sera effectuée ;
- Assurer la pérennité du dispositif, dans son aspect budgétaire, a minima sur la durée des délégations de service public consenties ;
- Donner au service en charge du contrôle du dispositif les moyens matériels et humains d'accomplir sa mission de manière efficiente et efficace ;
- Allouer une partie du fonds de compensation aux organismes de recherche ou porteurs de projets dans le secteur du transport écologique.

Enfin, le CESEC encourage le Pays à engager et poursuivre les discussions avec les autorités de l'Etat afin d'étendre sa participation à la continuité territoriale interinsulaire, qu'elle soit opérée par voie aérienne ou par voie maritime.

Au regard de l'incertitude relative aux modalités de financement de la compensation, à son montant, à sa pérennité et à son impact réel en matière de réductions tarifaires au bénéfice de la population, le CESEC ne peut valablement se prononcer sur les projets tels qu'ils lui sont soumis.

Tel est l'avis du Conseil Économique, Social, Environnemental et Culturel sur

- **le projet de loi du pays relatif à la contribution de continuité aérienne interinsulaire ;**
- **le projet de loi du pays portant modification de la loi du pays n° 2009-21 relative au cadre réglementaire des délégations de service public de la Polynésie française et de ses établissements publics.**

SCRUTIN

Nombre de votants :	41
Pour :	40
Contre :	0
Abstention :	1

ONT VOTE POUR : 40

Représentants des entrepreneurs

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

Représentants des salariés

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

Représentants du développement

01	BODIN	Mélinda
02	ELLACOTT	Stanley
03	HOWARD	Marcelle
04	LE MOIGNE-CLARET	Teiva
05	OTCENASEK	Jaroslav
06	TEMAURI	Yvette
07	TEVAEARAI	Ramona
08	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

S'EST ABSTENU : 01

Représentant des entrepreneurs

01 ANTOINE-MICHARD

Maxime

5 (cinq) réunions tenues les :
7, 8, 15 et 16 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

- | | |
|------------|-----------|
| ▪ BENHAMZA | Sébastien |
| ▪ FONG | Félix |

MEMBRES

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

SECRETARIAT GENERAL

- | | | |
|--------------|-----------|--------------------------------------|
| ▪ BONNETTE | Alexa | Secrétaire générale |
| ▪ NAUTA | Flora | Secrétaire générale adjointe |
| ▪ LARDILLIER | Guillaume | 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 du Secrétariat général du gouvernement :

- **Madame Vaitiare FAGU**, secrétaire générale adjointe

✚ Au titre de la Direction de l'aviation civile :

- **Monsieur Georges PUCHON**, directeur
- **Monsieur Manaiva SAGE**, responsable des transports aériens

✚ Au titre d'Air Tahiti et d'Air archipels :

- **Monsieur Manate VIVISH**, directeur général

✚ Au titre de Tahiti air charter :

- **Monsieur Emmanuel BONIFAIT**, directeur d'exploitation
- **Monsieur Gwenaël SORIN**, directeur financier du groupe Degage