

Document mis  
en distribution  
Le 15 NOV. 2018



N° 149-2018

---

# ASSEMBLÉE DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE

---

Enregistré au secrétariat général de l'assemblée le 15 NOV. 2018

## RAPPORT

**SUR LE PROJET DE LOI DU PAYS PORTANT MODIFICATION DE LA DÉLIBÉRATION  
N° 2000-12 APF DU 13 JANVIER 2000 MODIFIÉE RELATIVE À LA MODERNISATION  
ET AU DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS  
ROUTIERS EN POLYNÉSIE FRANÇAISE,**

*présenté au nom de la commission de l'équipement, de l'urbanisme, de l'énergie et  
des transports terrestres et maritimes*

*par M<sup>me</sup> Dylma ARO,*

*Représentante à l'assemblée de la Polynésie française,  
Rapporteure du projet de loi du pays.*

---

Monsieur le Président,  
Mesdames, Messieurs les représentants,

Par lettre n° 7568/PR du 6 novembre 2018, le Président de la Polynésie française a transmis aux fins d'examen par l'assemblée de la Polynésie française, un projet de loi du pays portant modification de la délibération n° 2000-12 APF du 13 janvier 2000 modifiée relative à la modernisation et au développement des transports routiers en Polynésie française.

Dans son article 13, la loi organique du 27 février 2004 modifiée portant statut d'autonomie de la Polynésie française dispose que : « *Les autorités de la Polynésie française sont compétentes dans toutes les matières qui ne sont pas dévolues à l'État par l'article 14 et celles qui ne sont pas dévolues aux communes en vertu des lois et règlements applicables en Polynésie française.* »

Par ailleurs, l'article 43 est venu préciser que les communes de la Polynésie française sont compétentes en matière de transports communaux, dans le cadre des règles édictées par l'État et par la Polynésie française conformément à leurs compétences respectives.

De ce qui précède, en plus de la police de la circulation et du stationnement qui leur incombe en vertu de code général des collectivités territoriales (CGCT), les autorités communales sont désormais compétentes pour organiser le transport de personnes d'intérêt communal, c'est-à-dire « *la desserte de différents points de leur territoire, et le cas échéant par voie de coopération intercommunale, la desserte de différents points de communes adjacentes* » (Conseil d'État – section de l'intérieur – avis n° 373.484 du 26 septembre 2006).

*A contrario*, les autorités de la Polynésie française demeurent compétentes pour « *réglementer* » le transport de personnes en Polynésie française et pour « *organiser* » les services de transport de personnes « *autres que communaux* ».

En matière d'organisation du transport terrestre de personnes et de marchandises, le texte de base est actuellement la délibération n° 2000-12 APF du 13 janvier 2000 modifiée relative à la modernisation et au développement des transports routiers en Polynésie française.

En vertu du statut de notre collectivité, il apparaît que cette réglementation revient à l'assemblée de la Polynésie française, dès lors que ni le conseil des ministres, ni le Président de la Polynésie française ne disposent de compétences particulières dans ces domaines (*article 102 du statut*).

Le présent projet de loi du pays a pour objet de moderniser le chapitre I de la délibération n° 2000-12 APF précitée, relatif aux services publics réguliers de transports de personnes. Les objectifs sont, d'une part, de mettre à jour certaines notions ayant trait à l'exécution de ce service public, et d'autre part, d'intégrer les grands principes mis en avant par le *Schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables de l'île de Tahiti*, adopté par l'assemblée en 2017. Pour ce faire, les articles 1<sup>er</sup> à 12 de la délibération sont remplacés par de nouveaux articles numérotés LP 1<sup>er</sup> à LP 12.

### **1. Correction de dispositions devenues inadaptées**

Défini en 2000, le cadre réglementaire des transports collectifs se doit d'évoluer. À ce titre, deux dispositions figurant dans ce texte doivent être modifiées en priorité.

L'article 5 de la délibération n° 2000-12 APF désigne la Polynésie française comme seule autorité organisatrice de transport. Le nouvel article LP 5 intègre donc les communes et leurs groupements.

L'article 7 dispose quant à lui que le service public des transports relève « *exclusivement du conventionnement* », ce qui est contraire au principe de libre administration des collectivités territoriales. Les futurs articles LP 7 et LP 8 prévoient donc la liberté pour les autorités organisatrices de choisir le mode de gestion de leurs services publics (*comme la régie, déjà réglementée pour les communes par le CGCT*).

## **2. Insertion de nouveaux principes directeurs**

Au-delà des règles d'organisation des transports publics et de répartition des compétences, l'esprit du texte adopté en 2000 était de fixer des principes directeurs de la politique sectorielle menée par le Pays. Livré en 2016, le *Schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables de l'île de Tahiti* a permis de dégager les grands axes d'action qui pourraient utilement être introduits par voie de loi du pays, afin de leur donner une assise solide.

Il est ainsi apparu important de faire une place aux mobilités « douces », comme la marche ou le vélo en ville. À cette occasion, les collectivités investies de ce service public sont renommées « *autorités organisatrices de la mobilité* », compte tenu des initiatives de plus en plus nombreuses des communes polynésiennes en ce sens.

Une autre idée essentielle a été insérée dans l'article LP 5 consistant à inscrire la nécessité d'un dialogue permanent entre les différentes autorités organisatrices de la mobilité, afin d'assurer une cohérence de leurs actions respectives. Il s'agit là d'un premier pas, qui pourrait se concrétiser à terme par un regroupement fonctionnel, par exemple dans le cadre d'un syndicat mixte qui regrouperait dans un premier temps les communes appartenant à la grande zone urbaine de Papeete.

Cette notion de concertation est également reprise dans l'article LP 4, qui prévoit une prise en compte des besoins de déplacements de la population dans la programmation des infrastructures, « *chaque fois que cela est possible* ».

Cette démarche rejoint d'autres politiques sectorielles, comme celle définie par le ministère de la santé pour la période 2016-2025, qui promeut l'activité physique, dont les « *modes actifs* » de déplacement, notamment pour lutter contre le surpoids.

De la même manière, le *Plan climat énergie*, les *Stratégies de développement touristique de la Polynésie française 2015-2020* ou encore la *Charte de l'éducation* issue de la loi du pays n° 2017-15 du 13 juillet 2017, ont chacun proposé des actions en faveur du développement des transports collectifs.

Les articles LP 11 et LP 12 du projet de loi du pays soulèvent par ailleurs la problématique du financement du service public, qui est fondamentale pour l'avenir des transports en commun en Polynésie française.

Ce service public est en effet bien connu pour générer des coûts importants (*surtout compte tenu des surcoûts liés au secteur automobile et à la maintenance en Polynésie française*), rarement couverts par les recettes d'exploitation qu'il génère (*la tarification étant fixée par le Pays, à un niveau relativement raisonnable, compte tenu de la portée sociale de ce service*).

Le projet d'article LP 11 pose le principe du financement par les usagers des transports publics, tout en prévoyant l'hypothèse d'une participation d'autres bénéficiaires directs ou indirects des transports collectifs.

Cette formulation permettrait à terme de prévoir de nouvelles formes de participation des acteurs économiques et des membres de la société, comme c'est le cas par exemple en métropole avec le « versement transport » (*taxe affectée prélevée sur la masse salariale*), ou la prise en charge obligatoire ou volontaire de la moitié des abonnements transports par les employeurs (*en contrepartie d'une exonération de charges sociales*), voire une contribution des automobilistes.

En tout état de cause, l'expérience des années écoulées a démontré que sans financement public, le secteur des transports en commun est voué à l'échec : les transporteurs ne peuvent assurer les services non rentables (*ou préfèrent ne pas les effectuer au profit des services rentables*), tandis que l'administration a des difficultés pour contrôler cette activité. Son action est inefficace car elle ne dispose pas de moyens de coercition en cas de manquements, d'autant qu'aucune alternative n'existe en cas de défaillance des délégataires de service public, compte tenu de la taille réduite du marché et du nombre important de véhicules nécessaires à l'exploitation du service public.

À ce titre, le projet d'article LP 7 évoque des charges imputables aux missions du service public, qui comprennent notamment :

- les investissements importants en véhicules ;
- la non-couverture du coût réel des services réguliers par les recettes d'exploitation, compte tenu de la grille tarifaire définie par l'autorité organisatrice de la mobilité ;
- la tarification avantageuse consentie à certaines catégories sociales de la population, sans compensation tarifaire (*carte jeune, abonnement pour actif, demandeur d'emploi, etc.*) ;
- les pertes induites par la desserte de lignes à faible fréquentation, pourtant indispensable à la mobilité de notre population, y compris durant les heures creuses ;
- les surcoûts induits par la desserte de certaines zones difficiles d'accès (*sur les hauteurs*), notamment celles nécessitant une adaptation des véhicules ;
- les surcoûts induits par le renforcement des lignes en heures de pointe, afin de permettre aux travailleurs et aux élèves de bénéficier de services correspondant au plus près de leur horaire effectif de travail ;
- les mesures mises en place en vue de l'accompagnement des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;
- les mesures mises en place en vue d'assurer l'information aux voyageurs ;
- les mesures mises en place en vue d'assurer la sécurité des usagers, de lutter contre le vandalisme et la fraude ;
- les exigences sociales et environnementales imposées par l'autorité organisatrice.

Eu égard à ces contraintes, le projet d'article LP 12 crée enfin la possibilité d'une compensation financière du Pays en précisant que celle-ci reposera sur des « *paramètres de calcul définis à l'avance, objectifs et transparents [...] de façon à ce qu'aucune compensation ne puisse excéder le montant nécessaire pour couvrir l'incidence financière [desdites contraintes], en tenant compte des recettes perçues et conservées [...] ainsi que d'un bénéfice raisonnable* ».

Le contrat signé avec le délégataire, lequel a été approuvé par arrêté n° 1986 CM du 5 octobre 2018, prévoit un montant de charges et de recettes, qui fera l'objet d'un contrôle par les services techniques du Pays. Des pénalités financières sont également prévues en cas de manquement du délégataire à ses obligations contractuelles.

C'est pourquoi il est devenu urgent d'accorder toute son importance à ce service public, compte tenu du rôle capital des transports dans le raccordement de la population (*souvent modeste ou dépendante, comme les élèves ou les seniors*) aux différents pôles d'activités (*études, travail, commerces, soins, loisirs, etc.*). Aussi, l'instauration d'un financement public a été identifiée comme l'une des conditions *sine qua non* de la réussite de la nouvelle délégation de service public, qui démarrera dès le 1<sup>er</sup> janvier 2019.

### **3. Travaux en commission**

L'examen de ce dossier par la commission de l'équipement, de l'urbanisme, de l'énergie et des transports terrestres et maritimes, lors de sa réunion du 14 novembre 2018, a été l'occasion notamment de rappeler que l'organisation et la gestion du service public des transports tiendraient compte de la répartition des compétences entre le Pays et les communes, opérée par la loi organique statutaire.

La compétence du Pays s'exercera en effet en matière de liaisons intercommunales, tandis qu'il reviendra aux communes d'assurer l'organisation et la gestion des liaisons à l'intérieur de leur territoire respectif.

\* \* \* \* \*

*À l'issue des débats, le projet de loi du pays portant modification de la délibération n° 2000-12 APF du 13 janvier 2000 modifiée relative à la modernisation et au développement des transports routiers en Polynésie française a fait l'objet d'un amendement technique et recueilli un vote favorable unanime des membres de la commission.*

*En conséquence, la commission de l'équipement, de l'urbanisme, de l'énergie et des transports terrestres et maritimes propose à l'assemblée de la Polynésie française d'adopter le projet de loi du pays ci-joint.*

LA RAPPORTEURE

**Dylma ARO**

## TABLEAU COMPARATIF

Projet de loi du pays portant modification de la délibération n° 2000-12 APF du 13 janvier 2000 modifiée relative à la modernisation et au développement des transports routiers en Polynésie française  
(Lettre n° 7568/PR du 6-11-2018)

DISPOSITIONS EN VIGUEUR	MODIFICATIONS PROPOSÉES
DÉLIBÉRATION n° 2000-12 APF du 13 janvier 2000 relative à la modernisation et au développement des transports routiers en Polynésie française	
TITRE - PRÉLIMINAIRE	
<p>Article 1er.— La présente <b>délibération</b> définit les principes dans lesquels s'effectue le transport routier afin de le moderniser et de l'adapter aux besoins du public.</p>	<p>Article LP 1<sup>er</sup>.- <b>Champ d'application</b></p> <p>La présente <b>réglementation</b> définit les principes dans lesquels s'effectue le transport routier afin de le moderniser et de l'adapter aux besoins du public.</p>
TITRE I - Des services de transport terrestre	
<p><b>Art. 2.</b>— Sont soumis à la présente <b>délibération</b> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les services publics réguliers de transport de personnes ;</li> <li>- les services touristiques de transport de personnes, à l'exception des services touristiques assurés par des véhicules de moins de dix places assises dans les îles autres que Tahiti, Moorea, Huahine, Raiatea, Tahaa et Bora Bora ;</li> <li>- les services privés de transport de personnes ;</li> </ul> <p><del>— les services scolaires ;</del></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les services de transport de marchandises.</li> </ul> <p><b>Art. LP 3.</b>— <b>Sont exclus du</b> champ d'application de la présente <b>délibération</b>, les transports assurés avec :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>les véhicules de louage, y compris les ambulances et les voitures de pompes funèbres, lorsque ces véhicules sont utilisés conformément à leur destination finale ;</b></li> <li>- <b>les taxis ;</b></li> <li>- <b>les véhicules de remise ;</b></li> <li>- <b>les véhicules multi-transports.</b></li> </ul>	<p>Article LP 2.- I.- Sont soumis à la présente <b>réglementation</b> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les services publics réguliers <b>et scolaires</b> de transport de personnes ;</li> <li>- les services touristiques de transport de personnes, à l'exception des services touristiques assurés par des véhicules de moins de dix places assises dans les îles autres que Tahiti, Moorea, Huahine, Raiatea, Tahaa et Bora Bora ;</li> <li>- les services privés de transport de personnes ;</li> <li>- les services de transport de marchandises.</li> </ul> <p>II.- <b>N'entrent pas dans le</b> champ d'application de la présente <b>réglementation</b> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>les transports routiers particuliers de personnes avec chauffeur assurés au moyen d'un véhicule de moins de 10 places et les véhicules de service particularisé ;</b></li> <li>- les transports assurés avec les véhicules <b>de location sans chauffeur ;</b></li> <li>- <b>les transports assurés par les ambulances, les véhicules sanitaires et les voitures de pompes funèbres, lorsque ces véhicules sont utilisés conformément à leur destination finale.</b></li> </ul>

DISPOSITIONS EN VIGUEUR	MODIFICATIONS PROPOSÉES
<p><b>CHAPITRE I - Des services publics réguliers de transport de personnes</b></p>	<p><b>Supprimé</b></p>
<p><b>Art. 4.— Les services réguliers de transport de personnes en Polynésie française constituent un service public visant à la mise en œuvre d'un système de transport permettant aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité.</b></p>	<p><b>Article LP 4.- Orientations générales de la politique publique des transports terrestres</b></p> <p><b>I - Le système des transports terrestres de la Polynésie française doit satisfaire les besoins des usagers de se déplacer et de transporter leurs marchandises. Ils ont pour cela la faculté d'exécuter eux-mêmes ce transport ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de leur choix.</b></p> <p><b>Conformément au « Schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables de l'île de Tahiti » et au « Plan climat énergie de la Polynésie française », la mise en œuvre de cet objectif s'effectue dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité et dans le respect des enjeux de limitation ou de réduction des risques, accidents, nuisances, notamment sonores, émissions de polluants et de gaz à effet de serre.</b></p> <p><b>II - La mise en œuvre de cet objectif implique la refonte progressive du service public des transports collectifs offrant aux usagers un moyen de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité, de prix et de coût pour la collectivité.</b></p> <p><b>III - Des mesures particulières peuvent être prises en faveur des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite et leurs accompagnateurs, ainsi qu'en faveur de certaines catégories sociales.</b></p> <p><b>IV - Chaque fois que cela est possible, les besoins de déplacement de la population, notamment dans les zones difficiles d'accès, sont pris en compte dans la programmation des infrastructures.</b></p>
	<p><b>CHAPITRE I - Principes généraux du service public du transport de personnes</b></p>
<p><b>Art. 5.— La Polynésie française est l'autorité organisatrice des services publics réguliers de transport de personnes.</b></p> <p><b>Les maires des communes concernées par l'application de la présente réglementation sont préalablement consultés pour toutes dispositions susceptibles de mettre en cause leurs pouvoirs de police.</b></p>	<p><b>Section I - Autorités organisatrices de mobilité</b></p> <p><b>Article LP 5.- I.- L'institution et l'organisation des services de transport public réguliers et à la demande sont confiées, dans la limite de leur compétence à la Polynésie française, aux communes et à leurs groupements en tant qu'autorités organisatrices de la mobilité conformément aux dispositions énoncées dans le présent chapitre.</b></p> <p><b>II.- Les autorités organisatrices de la mobilité concourent au développement des modes de déplacement terrestres non motorisés et des usages partagés des véhicules terrestres à moteur, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et nuisances affectant l'environnement.</b></p>

DISPOSITIONS EN VIGUEUR	MODIFICATIONS PROPOSÉES
	<p>III.- L'exercice de cette compétence par les différentes autorités organisatrices de la mobilité concernées donne lieu à un dialogue permanent dans l'objectif de favoriser l'intermodalité et le développement des modes de déplacement doux.</p>
<p>Art. 6.— Les services publics réguliers de transport de personnes sont ceux ouverts au public qui assurent la desserte d'une ligne de transport suivant un itinéraire, à des dates et selon des horaires publiés à l'avance, et qui prennent et déposent des personnes en des points de leur itinéraire désignés par l'autorité organisatrice.</p> <p>Un service d'exploitation régulier comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- un itinéraire numéroté ou ligne régulière identifié par un point de départ et un terminus, formant la desserte d'une série d'arrêts matérialisés, toujours identique ;</li> <li>- une grille horaire et un nombre de places offertes minimum ;</li> <li>- un système de tarification.</li> </ul>	<p>Article LP 3.- Définitions</p> <p>Pour l'application de la présente réglementation :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Le « transport privé » de personnes ou de marchandises est organisé pour son propre compte et pour la satisfaction de ses propres besoins par une personne publique ou privée à vocation non touristique et dont le transport n'est pas l'activité principale ;</li> <li>2) Le « transport public » consiste dans tout autre transport de personnes ou de marchandises, à l'exception de ceux relevant d'une autre réglementation ;</li> <li>3) Un « service public régulier de transport routier de personnes » est un service public collectif offert à la place dont les itinéraires, les points d'arrêt, les fréquences, les horaires et les tarifs sont fixés et publiés à l'avance ;</li> <li>4) Le « transport scolaire routier » est un service public régulier de transport routier de personnes. Il peut être exécuté au moyen des services réguliers existants ou d'un « ramassage spécifique » destiné aux élèves d'un établissement scolaire donné ;</li> <li>5) Un « service à la demande » est un service public collectif offert à la place, déterminé en fonction de la demande des usagers et dont les règles générales de tarification sont établies à l'avance.</li> </ol>
	<p>Section II - <u>Modalités générales d'exécution du service public</u></p>
<p>Art. 7.— Les modalités d'exécution de ce service relèvent exclusivement du conventionnement.</p>	<p>Article LP 6.- L'autorité organisatrice de la mobilité choisit le mode de gestion des services de transport public de personnes réguliers et à la demande qu'elle organise, dans le respect de la réglementation en vigueur en Polynésie française.</p> <p>L'autorité organisatrice de la mobilité, si elle n'exécute pas elle-même ces services, s'assure du respect de la condition d'honorabilité prévue à l'article 33.</p>

DISPOSITIONS EN VIGUEUR	MODIFICATIONS PROPOSÉES
	<p>Article LP 7.- Lorsqu'elle décide de ne pas effectuer elle-même ces services, l'autorité organisatrice de la mobilité peut imposer des contraintes particulières de fonctionnement qui ont pour objet de favoriser la mobilité de la population, en particulier dans les quartiers prioritaires et les zones difficiles d'accès, répondant à des exigences de régularité, d'amplitude horaire, de fréquence, de capacité en sièges, de confort, de qualité de service, d'information des voyageurs, de sécurité, de performance sociale et environnementale, dans le respect de la politique tarifaire qu'elle définit.</p> <p>Ces contraintes peuvent induire des charges imputables aux missions du service public des transports collectifs.</p>
	<p>Article LP 8.- En cas de carence de l'offre de transport, notamment suite à une mise en concurrence infructueuse, les autorités organisatrices de la mobilité peuvent faire appel à un transporteur pour effectuer une prestation dont la consistance est fixée à l'avance.</p> <p>Ce transporteur doit être titulaire de l'autorisation mentionnée à l'article 17 ou de l'autorisation délivrée en vertu de la réglementation relative au transport public routier particulier avec chauffeur au moyen d'un véhicule de moins de dix places assises ou inscrit au registre des services privés de transport de personnes mentionné à l'article 23 de la présente réglementation.</p> <p>Il doit se conformer aux obligations relatives au contrôle technique périodique du véhicule prévu par le code de la route, à la condition de capacité professionnelle relative à sa profession et à la condition d'honorabilité mentionnée à l'article 33.</p>
<p><del>Art. 8.— Il est établi entre la personne morale conventionnée et l'autorité organisatrice :</del></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><del>— une convention dont la durée est fonction des prestations demandées par l'autorité organisatrice à la personne morale conventionnée. La convention fixe la consistance générale, les conditions de financement des services, les conditions d'exécution des services publics réguliers de transport de personnes et les sanctions contractuelles en cas d'inexécution ou de mauvaise exécution des obligations respectives de chaque contractant ;</del></li> <li><del>— un cahier des charges, de même durée que la convention fixant la nature, la consistance et les modalités d'exécution des services publics réguliers de transport de personnes, dont la personne morale conventionnée accepte d'assurer l'exploitation. Le cahier des charges fixe notamment la liste et le contenu des services devant être assurés par la personne morale conventionnée. Toute modification significative doit faire l'objet d'un avenant.</del></li> </ul>	<p>Supprimé</p>

DISPOSITIONS EN VIGUEUR	MODIFICATIONS PROPOSÉES
	<b>Section III - <u>Politique tarifaire du service public des transports collectifs</u></b>
<p><del>Art. 9.— Le conventionnement n'est recevable qu'à l'égard des personnes morales régulièrement constituées dont le siège social est situé en Polynésie française.</del></p> <p><del>En toute hypothèse, la qualité de personne morale régulièrement constituée n'emporte pas obligation pour l'autorité organisatrice de contracter.</del></p> <p><del>Seules les personnes morales ayant passé une convention avec l'autorité organisatrice sont susceptibles de bénéficier des avantages, aides, subventions, priorités octroyées ou autorisées par elle.</del></p>	Supprimé
<p><del>Art. 10.— Les personnes morales conventionnées ont la libre gestion de leurs moyens d'exploitation, compte tenu des sujétions imposées par leurs engagements contractuels et la réglementation en vigueur.</del></p>	Supprimé
<p><del>Art. 11.— Les modalités de détermination des tarifs sont définies par l'autorité organisatrice de manière à obtenir l'utilisation la meilleure, sur le plan économique et social, du système de transport correspondant, conformément à la procédure définie dans le cahier des charges.</del></p> <p><del>Tout contrat entre l'autorité organisatrice et une personne morale qui a pour conséquence d'engager des fonds publics ou d'accorder une garantie financière publique est assorti, à peine de nullité, de clauses relatives au contrôle de l'utilisation des fonds engagés ou garantis par cette personne publique.</del></p>	<p><b>Article LP 9.- L'autorité organisatrice de la mobilité définit la politique tarifaire de manière à obtenir l'utilisation la meilleure, sur le plan économique et social, du service public des transports collectifs. Elle fixe ou homologue les tarifs.</b></p> <p>Tout contrat entre l'autorité organisatrice et une personne morale qui a pour conséquence d'engager des fonds publics ou d'accorder une garantie financière publique est assorti, à peine de nullité, de clauses relatives au contrôle de l'utilisation des fonds engagés ou garantis par cette personne publique.</p>
	<b>Article LP 10.- Les conditions dans lesquelles sont exécutées les opérations de transport public permettent une juste rémunération du transporteur assurant la couverture des coûts réels du service rendu dans des conditions normales d'organisation et de productivité.</b>
	<b>Section IV - <u>Financement du service public des transports collectifs</u></b>
<p><del>Art. 12.— De l'attribution des lots d'exploitation.</del></p> <p><del>Les services publics réguliers de transport de personnes sont regroupés par lot. L'autorité organisatrice fixe le nombre et la consistance des lots.</del></p> <p><del>Chaque lot fait l'objet pour son attribution d'une procédure de publicité permettant la présentation de plusieurs offres concurrentes.</del></p>	Supprimé

DISPOSITIONS EN VIGUEUR	MODIFICATIONS PROPOSÉES
	<p><i>Article LP 11.- I.- Le financement des services de transport public régulier de personnes est assuré par les usagers.</i></p> <p><i>II.- Les autres bénéficiaires publics et privés qui, sans être usagers des services de transport public régulier de personnes, en retirent un avantage direct ou indirect, peuvent également être amenés à contribuer au financement de ces services.</i></p>
	<p><i>Article LP 12.- Par dérogation à l'article LP 11, afin de garantir un coût et une qualité de service acceptables pour les usagers, la Polynésie française peut, pour les services relevant de sa compétence, participer à ce financement, notamment sous forme d'une compensation financière forfaitaire.</i></p> <p><i>La mise en œuvre de cette compensation repose sur des paramètres de calcul définis à l'avance, objectifs et transparents.</i></p> <p><i>Ces paramètres sont déterminés de façon qu'aucune compensation ne puisse excéder le montant nécessaire pour couvrir l'incidence financière des contraintes particulières de fonctionnement mentionnées à l'article LP 7, en tenant compte des recettes perçues et conservées au titre de l'exécution du service public ainsi que d'un bénéfice raisonnable.</i></p> <p><i>La compensation prévue au présent article fait l'objet d'une convention entre l'autorité organisatrice de la mobilité et l'opérateur de service public.</i></p>



---

**ASSEMBLÉE DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE**

LOI ORGANIQUE N° 2004-192 DU 27 FÉVRIER 2004

**SESSION [ORDINAIRE OU EXTRAORDINAIRE]**

---

**PROJET DE LOI DU PAYS**

(NOR : DTT1822213LP-4)

portant modification de la délibération n° 2000-12 APF du 13 janvier 2000 modifiée relative à la modernisation et au développement des transports routiers en Polynésie française

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

---

*Travaux préparatoires :*

- Avis n° 3/2018/CESC du 9 octobre 2018 du conseil économique, social et culturel de la Polynésie française ;
  - Arrêté n° 2249 CM du 6 novembre 2018 soumettant un projet de loi du pays à l'assemblée de la Polynésie française ;
  - Examen par la commission de l'équipement, de l'urbanisme, de l'énergie et des transports terrestres et maritimes le 14 novembre 2018 ;
  - Rapport n° ..... du ..... de M<sup>me</sup> Dylma ARO, rapporteure du projet de loi du pays ;
  - Adoption en date du .....
-

**Article LP 1.-** Les articles 1 à 12 de la délibération n° 2000-12 APF du 13 janvier 2000 modifiée relative à la modernisation et au développement des transports routiers en Polynésie française sont supprimés et remplacés par les dispositions qui suivent :

« Article LP 1<sup>er</sup>.- Champ d'application

*La présente réglementation définit les principes dans lesquels s'effectue le transport routier afin de le moderniser et de l'adapter aux besoins du public.*

#### *TITRE I – Des services de transport terrestre*

*Article LP 2.- I.- Sont soumis à la présente réglementation :*

- *les services publics réguliers et scolaires de transport de personnes ;*
- *les services touristiques de transport de personnes, à l'exception des services touristiques assurés par des véhicules de moins de dix places assises dans les îles autres que Tahiti, Moorea, Huahine, Raiatea, Tahaa et Bora Bora ;*
- *les services privés de transport de personnes ;*
- *les services de transport de marchandises.*

*II.- N'entrent pas dans le champ d'application de la présente réglementation :*

- *les transports routiers particuliers de personnes avec chauffeur assurés au moyen d'un véhicule de moins de 10 places et les véhicules de service particularisé ;*
- *les transports assurés avec les véhicules de location sans chauffeur ;*
- *les transports assurés par les ambulances, les véhicules sanitaires et les voitures de pompes funèbres, lorsque ces véhicules sont utilisés conformément à leur destination finale.*

*Article LP 3.- Définitions*

*Pour l'application de la présente réglementation :*

- 1) Le « transport privé » de personnes ou de marchandises est organisé pour son propre compte et pour la satisfaction de ses propres besoins par une personne publique ou privée à vocation non touristique et dont le transport n'est pas l'activité principale ;*
- 2) Le « transport public » consiste dans tout autre transport de personnes ou de marchandises, à l'exception de ceux relevant d'une autre réglementation ;*
- 3) Un « service public régulier de transport routier de personnes » est un service public collectif offert à la place dont les itinéraires, les points d'arrêt, les fréquences, les horaires et les tarifs sont fixés et publiés à l'avance ;*
- 4) Le « transport scolaire routier » est un service public régulier de transport routier de personnes. Il peut être exécuté au moyen des services réguliers existants ou d'un « ramassage spécifique » destiné aux élèves d'un établissement scolaire donné ;*
- 5) Un « service à la demande » est un service public collectif offert à la place, déterminé en fonction de la demande des usagers et dont les règles générales de tarification sont établies à l'avance.*

*Article LP 4.- Orientations générales de la politique publique des transports terrestres*

*I - Le système des transports terrestres de la Polynésie française doit satisfaire les besoins des usagers de se déplacer et de transporter leurs marchandises. Ils ont pour cela la faculté d'exécuter eux-mêmes ce transport ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de leur choix.*

*Conformément au « Schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables de l'île de Tahiti » et au « Plan climat énergie de la Polynésie française », la mise en œuvre de cet objectif s'effectue dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité et dans le*

*respect des enjeux de limitation ou de réduction des risques, accidents, nuisances, notamment sonores, émissions de polluants et de gaz à effet de serre.*

*II - La mise en œuvre de cet objectif implique la refonte progressive du service public des transports collectifs offrant aux usagers un moyen de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité, de prix et de coût pour la collectivité.*

*III - Des mesures particulières peuvent être prises en faveur des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite et leurs accompagnateurs, ainsi qu'en faveur de certaines catégories sociales.*

*IV - Chaque fois que cela est possible, les besoins de déplacement de la population, notamment dans les zones difficiles d'accès, sont pris en compte dans la programmation des infrastructures.*

## *CHAPITRE I - Principes généraux du service public du transport de personnes*

### *Section I - Autorités organisatrices de mobilité*

*Article LP 5.- I.- L'institution et l'organisation des services de transport public réguliers et à la demande sont confiées, dans la limite de leur compétence à la Polynésie française, aux communes et à leurs groupements en tant qu'autorités organisatrices de la mobilité conformément aux dispositions énoncées dans le présent chapitre.*

*II.- Les autorités organisatrices de la mobilité concourent au développement des modes de déplacement terrestres non motorisés et des usages partagés des véhicules terrestres à moteur, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et nuisances affectant l'environnement.*

*III.- L'exercice de cette compétence par les différentes autorités organisatrices de la mobilité concernées donne lieu à un dialogue permanent dans l'objectif de favoriser l'intermodalité et le développement des modes de déplacement doux.*

### *Section II - Modalités générales d'exécution du service public*

*Article LP 6.- L'autorité organisatrice de la mobilité choisit le mode de gestion des services de transport public de personnes réguliers et à la demande qu'elle organise, dans le respect de la réglementation en vigueur en Polynésie française.*

*L'autorité organisatrice de la mobilité, si elle n'exécute pas elle-même ces services, s'assure du respect de la condition d'honorabilité prévue à l'article 33.*

*Article LP 7.- Lorsqu'elle décide de ne pas effectuer elle-même ces services, l'autorité organisatrice de la mobilité peut imposer des contraintes particulières de fonctionnement qui ont pour objet de favoriser la mobilité de la population, en particulier dans les quartiers prioritaires et les zones difficiles d'accès, répondant à des exigences de régularité, d'amplitude horaire, de fréquence, de capacité en sièges, de confort, de qualité de service, d'information des voyageurs, de sécurité, de performance sociale et environnementale, dans le respect de la politique tarifaire qu'elle définit.*

*Ces contraintes peuvent induire des charges imputables aux missions du service public des transports collectifs.*

*Article LP 8.- En cas de carence de l'offre de transport, notamment suite à une mise en concurrence infructueuse, les autorités organisatrices de la mobilité peuvent faire appel à un transporteur pour effectuer une prestation dont la consistance est fixée à l'avance.*

*Ce transporteur doit être titulaire de l'autorisation mentionnée à l'article 17 ou de l'autorisation délivrée en vertu de la réglementation relative au transport public routier particulier avec chauffeur au moyen d'un véhicule de moins de dix places assises ou inscrit au registre des services privés de transport de personnes mentionné à l'article 23 de la présente réglementation.*

*Il doit se conformer aux obligations relatives au contrôle technique périodique du véhicule prévu par le code de la route, à la condition de capacité professionnelle relative à sa profession et à la condition d'honorabilité mentionnée à l'article 33.*

### **Section III - Politique tarifaire du service public des transports collectifs**

*Article LP 9.- L'autorité organisatrice de la mobilité définit la politique tarifaire de manière à obtenir l'utilisation la meilleure, sur le plan économique et social, du service public des transports collectifs. Elle fixe ou homologue les tarifs.*

*Tout contrat entre l'autorité organisatrice et une personne morale qui a pour conséquence d'engager des fonds publics ou d'accorder une garantie financière publique est assorti, à peine de nullité, de clauses relatives au contrôle de l'utilisation des fonds engagés ou garantis par cette personne publique.*

*Article LP 10.- Les conditions dans lesquelles sont exécutées les opérations de transport public permettent une juste rémunération du transporteur assurant la couverture des coûts réels du service rendu dans des conditions normales d'organisation et de productivité.*

### **Section IV - Financement du service public des transports collectifs**

*Article LP 11.- I.- Le financement des services de transport public régulier de personnes est assuré par les usagers.*

*II.- Les autres bénéficiaires publics et privés qui, sans être usagers des services de transport public régulier de personnes, en retirent un avantage direct ou indirect, peuvent également être amenés à contribuer au financement de ces services.*

*Article LP 12.- Par dérogation à l'article LP 11, afin de garantir un coût et une qualité de service acceptables pour les usagers, la Polynésie française peut, pour les services relevant de sa compétence, participer à ce financement, notamment sous forme d'une compensation financière forfaitaire.*

*La mise en œuvre de cette compensation repose sur des paramètres de calcul définis à l'avance, objectifs et transparents.*

*Ces paramètres sont déterminés de façon qu'aucune compensation ne puisse excéder le montant nécessaire pour couvrir l'incidence financière des contraintes particulières de fonctionnement mentionnées à l'article LP 7, en tenant compte des recettes perçues et conservées au titre de l'exécution du service public ainsi que d'un bénéfice raisonnable.*

*La compensation prévue au présent article fait l'objet d'une convention entre l'autorité organisatrice de la mobilité et l'opérateur de service public. »*

Délibéré en séance publique, à Papeete, le

*La secrétaire,*

*Le président,*

Béatrice LUCAS

Gaston TONG SANG