

ASSEMBLÉE
DE LA
POLYNÉSIE FRANÇAISE

Commission de l'équipement,
de l'urbanisme, de l'énergie et des
transports terrestres et maritimes

Papeete, le 21 MAI 2021

N° 63-2021

Document mis
en distribution

Le 21 MAI 2021

RAPPORT

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

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

par Madame et Monsieur les représentants
Joséphine TEAKAROTU et Luc FAATAU

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs les représentants,

Par lettre n° 3189/PR du 6 mai 2021, le Président de la Polynésie française a transmis aux fins d'examen par l'assemblée de la Polynésie française, un projet de délibération portant modification de la délibération n° 2017-124 APF du 14 décembre 2017 modifiée relative à la licence d'exploitation et aux obligations de service public dans le transport maritime interinsulaire.

I. Contexte

La loi du pays n° 2016-3 du 25 février 2016 a encadré l'activité concurrentielle de transport interinsulaire par la délivrance d'une licence d'exploitation aux opérateurs et en proposant une organisation générale du transport interinsulaire maritime et aérien et des missions de service public liées à ce transport interinsulaire.

L'assemblée de la Polynésie française a adopté la loi du pays n° 2021-19 du 13 avril 2021 modifiant cette loi du pays afin :

- d'assurer une meilleure lisibilité de la loi du pays en apportant notamment une définition au transport régulier¹ et au transport à la demande² ou en opérant des modifications d'ordre terminologique telles que le remplacement du mot « *interinsulaire* » par le mot « *intérieur* ». En effet, le terme générique adopté pour définir le transport maritime et aérien entre les îles de la Polynésie française est celui de « *transport intérieur maritime et aérien* », qui comprend à la fois le transport entre les îles mais également le transport d'un point à un autre d'une même île, que cette île soit constituée d'une seule commune ou de plusieurs.

¹ Un transport régulier est déterminé par une autorité organisatrice du transport ou bien par un opérateur après acceptation par l'autorité organisatrice du transport

² Un transport à la demande est déterminé au moins en partie en fonction de la demande des usagers (par exemple mise en place d'une navette entre Nuku Hiva et Ua Pou lors du dernier festival des Îles Marquises) ou bien réalisé à la demande spécifique d'un donneur d'ordre (par exemple affrètement d'un avion ou d'un navire pour un usage privé ou pour le transport des scolaires aux périodes de congés)

- de permettre aux communes compétentes pour le transport communal et les communautés de communes ayant pris la compétence en matière de transport inter-îles d'exercer leur compétence. Suivant l'article 43 de la loi organique statutaire, les communes de Polynésie française sont en effet 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. Ainsi, les règles générales relatives au transport maritime intérieur doivent être édictées par la Polynésie française – cette matière ne relevant pas de la compétence de l'État – afin que les communes et établissements publics de coopération intercommunale puissent organiser et mettre en œuvre le transport relevant de leur compétence.
- d'étendre le régime des sanctions à l'ensemble des manquements relatifs aux obligations de service public imposées aux opérateurs.

II. Modification de la délibération n° 2017-124 APF du 14 décembre 2017

La délibération n° 2017-124 APF du 14 décembre 2017 modifiée précise les modalités d'obtention d'une licence d'exploitation dans le transport maritime interinsulaire et les obligations de service public auxquelles sont soumis les opérateurs attributaires d'une licence d'exploitation.

Dans la continuité des modifications opérées par la loi du pays du 13 avril 2021 précitée et afin d'homogénéiser les textes réglementaires encadrant cette activité essentielle pour les habitants des îles autres que Tahiti, le présent projet de délibération vient également modifier cette délibération du 14 décembre 2017.

En premier lieu, il est proposé d'apporter des modifications qui permettent d'assurer une meilleure lisibilité de la réglementation applicable au transport maritime :

- en remplaçant le mot « *interinsulaire* » par le mot « *intérieur* » afin d'utiliser dans les dispositions de la délibération du 14 décembre 2017 le terme générique adopté également dans la loi du pays du 13 avril 2021 précitée pour définir le transport maritime et aérien entre les îles de la Polynésie française ;
- en insérant un chapitre I dénommé : « *Dispositions générales* » comprenant les articles 1^{er} à 4 de la délibération du 14 décembre 2017 qui avait été oublié lors de son adoption en 2017 alors qu'il existait initialement des chapitres II à V ;
- en modifiant certaines phrases et expressions de l'article 2 de la délibération du 14 décembre 2017 modifiée afin notamment de préciser clairement qu'à la suite de toute modification de navire, d'exploitant du navire ou de ligne maritime desservie par le navire, une demande de nouvelle licence d'exploitation ou de modification de licence doit être effectuée par le titulaire dans un délai de trente jours. Par ailleurs, il est rappelé que la licence d'exploitation définit les conditions de participation de l'opérateur aux missions de service public du transport maritime intérieur.

En second lieu, compte tenu des modifications apportées à la loi du pays du 25 février 2016 précitée qui ont permis aux communes et communautés de communes d'exercer leur compétence en matière de transport, il est proposé de modifier la délibération du 14 décembre 2017 en conséquence. Ainsi, les autorités compétentes de ces collectivités pourront délivrer, en tant que de besoin, des licences d'exploitation à certains opérateurs du transport maritime intérieur. C'est notamment le cas en particulier pour les dessertes maritimes entre Raiatea et Tahaa, la communauté de communes Hava'i ayant opté pour la compétence « *transport inter-îles* ».

Aussi, les expressions « *ministre en charge du transport maritime* » et « *service en charge du transport maritime interinsulaire* » sont remplacés respectivement par les expressions « *autorité délivrant la licence d'exploitation* » et « *service instructeur de l'autorité organisatrice du transport* ».

Il est précisé également que les autorités organisatrices du transport maritime intérieur :

- doivent être destinataires des documents transmis annuellement par l'opérateur à la direction polynésienne des affaires maritimes, des comptes de l'opérateur et de son rapport d'activité ;
- assurent également le respect de la réglementation dans son domaine de compétence ;
- participeront à l'observatoire du transport maritime intérieur afin d'y présenter les rapports d'activité des opérateurs relevant de leur compétence.

En dernier lieu, le présent projet de délibération substitue une nouvelle annexe à l'annexe 1 et modifie l'annexe 2 de la délibération du 14 décembre 2017, afin d'introduire les corrections suivantes :

- indiquer que les atolls de Manuhangi et Anuanurunga sont des atolls privés ;
- supprimer la ligne relative à l'atoll de Taiaro dans le tableau relatif aux préconisations de desserte maritime aux Tuamotu de l'ouest figurant à l'annexe 2 dans la mesure où cet atoll appartient à la Polynésie française et que son accès est strictement encadré pour des raisons environnementales ;
- ajouter dans les obligations liées à la qualité de service des navires de commerce assurant les liaisons maritimes inter-îles aux Marquises, le fait que les navires ne soient pas présents le même jour sur la même île, afin de bien espacer les dessertes aux Marquises ;
- indiquer, concernant la vente par le magasin de bord des navires, dans l'annexe 2 au chapitre « AUSTRALES », que l'obligation de vente à l'aventure concerne les hydrocarbures sur les îles ne disposant pas de station-service.

*

* *

Examiné en commission le 21 mai 2021, et suite à des échanges figurant au compte-rendu, le projet de délibération portant modification de la délibération n° 2017-124 APF du 14 décembre 2017 modifiée relative à la licence d'exploitation et aux obligations de service public dans le transport maritime interinsulaire a 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 délibération ci-joint.

LES RAPPORTEURS

Joséphine TEAKAROTU

Luc FAATAU

TABLEAU COMPARATIF

Projet de délibération portant modification de la délibération n° 2017-124 APF du 14 décembre 2017 modifiée relative à la licence d'exploitation et aux obligations de service public dans le transport maritime interinsulaire (*Lettre n° 3189/PR du 6-5-2021*)

DISPOSITIONS EN VIGUEUR	MODIFICATIONS PROPOSÉES
DELIBERATION n° 2017-124 APF du 14 décembre 2017 relative à la licence d'exploitation et aux obligations de service public dans le transport maritime <i>interinsulaire</i>	DELIBERATION n° 2017-124 APF du 14 décembre 2017 relative à la licence d'exploitation et aux obligations de service public dans le transport maritime <i>intérieur</i>
	CHAPITRE I – DISPOSITIONS GÉNÉRALES
Article 1er.— La présente délibération complète les dispositions de la loi du pays n° 2016-3 du 25 février 2016 susvisée en ce qui concerne l'activité de service marchand de transport maritime, selon une ligne régulière définie, au moyen d'un navire armé au commerce en Polynésie française destiné au transport de marchandises ou de passagers ou mixte.	Article 1er.— La présente délibération complète les dispositions de la loi du pays n° 2016-3 du 25 février 2016 susvisée en ce qui concerne l'activité de service marchand de transport maritime, selon une ligne régulière définie, au moyen d'un navire armé au commerce en Polynésie française destiné au transport de marchandises ou de passagers ou mixte.
Art. 2.— Une licence d'exploitation est délivrée par l'autorité compétente pour un navire, un exploitant de navire et une ligne régulière de transport maritime. En cas modification de l'un de ces critères, l'opérateur doit solliciter le maintien et la modification éventuelle de la licence d'exploitation dans un délai de trente (30) jours ouvrables sous peine de retrait . Toutefois, en cas de panne ou d'avarie sur le navire chargé d'assurer une desserte régulière visée par une licence d'exploitation, et sur demande préalable de l'opérateur, l'autorité compétente peut autoriser l'opérateur à affréter temporairement un autre navire, sur la ligne, le temps nécessaire pour remettre en état de navigation le navire en panne ou en avarie, sans remise en cause de la licence d'exploitation en cours. Chaque licence d'exploitation définit les conditions de participation de l'opérateur au service public du transport interinsulaire .	Art. 2.— Une licence d'exploitation est délivrée par l'autorité compétente pour un navire, un exploitant de navire et une ligne régulière de transport maritime. En cas de modification de l'un de ces critères, l'opérateur doit solliciter une nouvelle licence d'exploitation ou la modification de la licence d'exploitation dans un délai de trente (30) jours ouvrables. Toutefois, en cas de panne ou d'avarie sur le navire chargé d'assurer une desserte régulière visée par une licence d'exploitation, et sur demande préalable de l'opérateur, l'autorité compétente peut autoriser l'opérateur à affréter temporairement un autre navire, sur la ligne, le temps nécessaire pour remettre en état de navigation le navire en panne ou en avarie, sans remise en cause de la licence d'exploitation en cours. Chaque licence d'exploitation définit les conditions de participation de l'opérateur aux missions de service public du transport maritime intérieur .
Art. 3.— Font partie d'une ou plusieurs lignes maritimes régulières, toutes les îles habitées au sens du dernier recensement de la population, et à l'exclusion des îles privées et des îles soumises à autorisation particulières. Les îles privées et les îles soumises à autorisation particulière peuvent être desservies par un opérateur titulaire ou non titulaire d'une licence d'exploitation. Lorsque l'opérateur est titulaire d'une licence d'exploitation, la desserte de telles îles non incluses dans sa ligne régulière doit se faire dans le cadre d'un affrètement exceptionnel dûment autorisé par les autorités compétentes prévu à l'article 10 de la présente délibération. Les îles de la Polynésie française sont réparties par zones maritimes dans l'annexe 1 de la présente délibération.	
Art. 4.— Les îles desservies par des lignes régulières maritimes sont réparties, sur la base de critères objectifs, pertinents et non discriminatoires (volume du marché, difficulté d'accès, distance et éloignement de l'île, évolution de la population et du développement économique de l'île), en trois catégories :	Art. 4.— Les îles desservies par des lignes régulières maritimes sont réparties, sur la base de critères objectifs, pertinents et non discriminatoires (volume du marché, difficulté d'accès, distance et éloignement de l'île, évolution de la population et du développement économique de l'île), en trois catégories :

DISPOSITIONS EN VIGUEUR	MODIFICATIONS PROPOSÉES
a) Les îles pour lesquelles les conditions d'accès au marché du transport maritime peuvent être facilitées. Tout opérateur peut solliciter la desserte de ces îles dans sa ligne régulière ; b) Les îles pouvant être ajoutées aux dessertes régulières sur autorisation du ministre en charge des transports maritimes, sous réserve de ne pas déséquilibrer les autres dessertes régulières desdites îles ; c) Les îles isolées ou mal desservies en terme de desserte maritime pour lesquelles la mise en place d'une desserte régulière pourrait faire l'objet de dispositions particulières d'exploitation ou de restriction d'octroi de licences afin de maintenir l'équilibre économique de la desserte. Un arrêté pris en conseil des ministres fixe la liste des îles pour chaque catégorie, cette liste étant actualisée en tant que de besoin.	a) Les îles pour lesquelles les conditions d'accès au marché du transport maritime peuvent être facilitées. Tout opérateur peut solliciter la desserte de ces îles dans sa ligne régulière ; b) Les îles pouvant être ajoutées aux dessertes régulières sur autorisation de l'autorité délivrant la licence d'exploitation, sous réserve de ne pas déséquilibrer les autres dessertes régulières desdites îles ; c) Les îles isolées ou mal desservies en terme de desserte maritime pour lesquelles la mise en place d'une desserte régulière pourrait faire l'objet de dispositions particulières d'exploitation ou de restriction d'octroi de licences afin de maintenir l'équilibre économique de la desserte. Un arrêté pris en conseil des ministres fixe la liste des îles pour chaque catégorie, cette liste étant actualisée en tant que de besoin.
CHAPITRE II - DELIVRANCE ET RETRAIT DE LA LICENCE D'EXPLOITATION Art. 5.— Une licence d'exploitation ne peut être délivrée qu'à un armateur, personne physique ou morale, ayant son siège social en Polynésie française, exploitant un navire armé au commerce immatriculé en Polynésie française ; en propriété, crédit-bail ou affrètement. La licence d'exploitation est, selon les cas, soit sollicitée par un opérateur remplissant les conditions de l'alinéa précédent, soit soumise à appel à candidatures et mise en concurrence, le cas échéant, en cas de carence de l'initiative privée.	
Art. 6.— Toute personne désirant obtenir ou modifier une licence d'exploitation doit, au préalable, déposer un dossier auprès du service en charge du transport maritime interinsulaire comportant <i>a minima</i> : a) Les éléments relatifs au moyen de transport ; b) Les éléments relatifs à l'exploitation du moyen de transport et le marché visé ; c) Les éléments relatifs au financement du projet. Les éléments visés au point c ci-dessus peuvent ne pas être fournis lorsque le projet vise la desserte d'îles uniquement visées au point a de l'article 4. La composition du dossier et les pièces justificatives requises sont précisées par arrêté pris en conseil des ministres.	Art. 6.— Toute personne désirant obtenir ou modifier une licence d'exploitation doit, au préalable, déposer un dossier auprès du service instructeur de l'autorité organisatrice de transport comportant <i>a minima</i> : a) Les éléments relatifs au moyen de transport ; b) Les éléments relatifs à l'exploitation du moyen de transport et le marché visé ; c) Les éléments relatifs au financement du projet. Les éléments visés au point c ci-dessus peuvent ne pas être fournis lorsque le projet vise la desserte d'îles uniquement visées au point a de l'article 4. La composition du dossier et les pièces justificatives requises sont précisées par arrêté pris en conseil des ministres.
Art. 7.— Le retrait de la licence d'exploitation est prononcé par l'autorité compétente, en l'absence de communication d'éléments explicatifs et justificatifs suffisants dans le délai d'un mois après mise en demeure, lorsque : - le titulaire ne remplit plus les conditions relatives à l'octroi de la licence ; - le navire n'est pas mis en service dans les délais convenus en application de l'article 8.II ci-dessous ; - le titulaire n'exploite pas la ligne maritime de manière régulière dans les conditions prévues dans sa licence d'exploitation ; - le navire visé dans la licence d'exploitation ne dispose plus d'un permis de navigation valide, à l'exclusion de la situation visée à la dernière phrase du second alinéa de l'article 2 ci-dessus.	Art. 7.— Le retrait de la licence d'exploitation est prononcé par l'autorité compétente, en l'absence de communication d'éléments explicatifs et justificatifs suffisants dans le délai d'un mois après mise en demeure, lorsque : - le titulaire ne remplit plus les conditions relatives à l'octroi de la licence ; - le navire n'est pas mis en service dans les délais convenus en application de l'article 8.II ci-dessous ; - le titulaire n'exploite pas la ligne maritime de manière régulière dans les conditions prévues dans sa licence d'exploitation ; - le navire visé dans la licence d'exploitation ne dispose plus d'un permis de navigation valide, à l'exclusion de la situation visée à la dernière phrase du second alinéa de l'article 2 ci-dessus.

DISPOSITIONS EN VIGUEUR	MODIFICATIONS PROPOSÉES
Un arrêté pris en conseil des ministres fixe les documents que le titulaire d'une licence d'exploitation doit transmettre annuellement au service en charge du transport maritime <i>interinsulaire</i> pour justifier de sa situation administrative.	Un arrêté pris en conseil des ministres fixe les documents que le titulaire d'une licence d'exploitation doit transmettre annuellement au service en charge du transport maritime <i>intérieur et à l'autorité organisatrice du transport</i> pour justifier de sa situation administrative.
Art. 8.— I. - La durée d'une licence d'exploitation dans le transport maritime <i>interinsulaire</i> ne saurait excéder la durée d'exploitation prévisible ou la durée normale d'amortissement du navire. En tout état de cause, cette durée ne saurait excéder trente (30) ans pour les navires mus par moteur thermique au regard de la nécessité de réduire les dégagements de gaz à effets de serre. Cette durée est proposée par l'opérateur de manière argumentée dans le cadre de son dossier de demande de licence d'exploitation ; elle est fixée dans la licence par l'autorité compétente après avis technique du service <i>en charge du transport maritime interinsulaire</i>. Un arrêté pris en conseil des ministres détermine les conditions de fixation de la durée de cette licence d'exploitation. II. - La licence d'exploitation précise, en tant que de besoin, la date de mise en service du navire sur la ligne considérée. A défaut de mise en service du navire à la date fixée, la licence d'exploitation délivrée est retirée. Pour un navire d'occasion, la date de mise en service doit intervenir dans le délai d'un an, prorogeable une seule fois sur la base d'éléments justificatifs probants, à compter de l'obtention de la licence d'exploitation. Pour un navire neuf, la date de mise en service est proposée de manière argumentée par l'exploitant dans son dossier de demande de licence, et ne peut être prorogée qu'à la suite d'éléments justificatifs probants de l'état d'avancement du projet.	Art. 8.— I. - La durée d'une licence d'exploitation dans le transport maritime <i>intérieur</i> ne saurait excéder la durée d'exploitation prévisible ou la durée normale d'amortissement du navire. En tout état de cause, cette durée ne saurait excéder trente (30) ans pour les navires mus par moteur thermique au regard de la nécessité de réduire les dégagements de gaz à effets de serre. Cette durée est proposée par l'opérateur de manière argumentée dans le cadre de son dossier de demande de licence d'exploitation ; elle est fixée dans la licence par l'autorité compétente après avis technique du service <i>instructeur de l'autorité organisatrice de transport</i>. Un arrêté pris en conseil des ministres détermine les conditions de fixation de la durée de cette licence d'exploitation. II. - La licence d'exploitation précise, en tant que de besoin, la date de mise en service du navire sur la ligne considérée. A défaut de mise en service du navire à la date fixée, la licence d'exploitation délivrée est retirée. Pour un navire d'occasion, la date de mise en service doit intervenir dans le délai d'un an, prorogeable une seule fois sur la base d'éléments justificatifs probants, à compter de l'obtention de la licence d'exploitation. Pour un navire neuf, la date de mise en service est proposée de manière argumentée par l'exploitant dans son dossier de demande de licence, et ne peut être prorogée qu'à la suite d'éléments justificatifs probants de l'état d'avancement du projet.
Art. 9.— I. - La licence d'exploitation peut être assortie d'obligations de service public tenant, notamment, à la régularité, la fréquence, la qualité de service, la sécurité, la capacité d'import, les horaires, l'information des usagers et de l'administration, pour les îles composant la ligne régulière concernée. Les obligations de service public, qui sont précisées dans chaque licence d'exploitation en tant que de besoin, sont définies par île ou archipel en annexe 2 de la présente délibération. II. - Afin de s'assurer de la participation des opérateurs aux missions de service public qu'elle souhaite mettre en œuvre, l'autorité compétente peut, selon les cas, imposer la réalisation d'obligations de service public aux opérateurs ou répartir celles-ci entre opérateurs. Dans le cas de desserte d'îles relevant des points <i>b) et c)</i> de l'article 4 ci-dessus, elle peut également refuser la mise en service d'un matériel de transport, si les infrastructures, les aménagements ou les conditions économiques ne le permettent pas, ou sont susceptibles de générer un déséquilibre structurel de la desserte.	Art. 9.— I. - La licence d'exploitation peut être assortie d'obligations de service public tenant, notamment, à la régularité, la fréquence, la qualité de service, la sécurité, la capacité d'import, les horaires, l'information des usagers et de l'administration, pour les îles composant la ligne régulière concernée. Les obligations de service public, qui sont précisées dans chaque licence d'exploitation en tant que de besoin, sont définies par île ou archipel en annexe 2 de la présente délibération. II. - Afin de s'assurer de la participation des opérateurs aux missions de service public qu'elle souhaite mettre en œuvre, l'autorité compétente peut, selon les cas, imposer la réalisation d'obligations de service public aux opérateurs ou répartir celles-ci entre opérateurs. Dans le cas de desserte d'îles relevant des points <i>b) et c)</i> de l'article 4 ci-dessus, elle peut également refuser la mise en service d'un matériel de transport, si les infrastructures, les aménagements ou les conditions économiques ne le permettent pas, ou sont susceptibles de générer un déséquilibre structurel de la desserte.

DISPOSITIONS EN VIGUEUR	MODIFICATIONS PROPOSÉES
III. - Les obligations de service public afférentes à une licence d'exploitation ne peuvent être modifiées, de façon discriminatoire, sur une ligne ou une zone donnée, que dans deux cas limitatifs : la modification des conditions du marché ou l'arrivée d'un nouvel opérateur, ce dernier cas ne pouvant entraîner qu'un allègement des obligations de service public pour les opérateurs déjà présents en raison du partage de la charge qu'elles représentent. IV. - L'autorité administrative doit s'assurer du bon respect des obligations de service public par les opérateurs.	III. - Les obligations de service public afférentes à une licence d'exploitation ne peuvent être modifiées, de façon discriminatoire, sur une ligne ou une zone donnée, que dans deux cas limitatifs : la modification des conditions du marché ou l'arrivée d'un nouvel opérateur, ce dernier cas ne pouvant entraîner qu'un allègement des obligations de service public pour les opérateurs déjà présents en raison du partage de la charge qu'elles représentent. IV. - L'autorité organisatrice du transport doit s'assurer du bon respect des obligations de service public par les opérateurs.
Art. 10.— Un opérateur maritime peut solliciter une autorisation exceptionnelle à temps dans le cadre d'un voyage spécifique avec un navire de commerce, sous réserve de fournir l'ensemble des justificatifs requis. Cette autorisation exceptionnelle est délivrée, par l'autorité compétente, uniquement dans les cas suivants : - défaillance, indisponibilité ou incapacité d'un ou plusieurs moyens de transport interinsulaire de Polynésie française ; - desserte spécifique d'une île privée ou d'une île soumise à autorisation particulière ; - transport de matériels particulièrement lourds ou volumineux ; - transport de scolaires ou de groupes de passagers spécifiques ; - surcroît d'activité sur une île. Dans le cadre de ces autorisations exceptionnelles à temps, l'opérateur ne peut pas prétendre à utiliser du gazole à tarif préférentiel, sauf en cas de remplacement d'un moyen de transport interinsulaire défaillant ou indisponible ou en incapacité d'effectuer sa desserte, en cas de surcroît d'activité sur une île non privée ou non soumise à autorisation particulière ou en cas de transport de passagers. Un arrêté pris en conseil des ministres fixe les dispositions relatives à l'instruction des demandes d'autorisation exceptionnelle à temps, aux pièces justificatives à fournir, à la délivrance de ces autorisations et à leur contrôle.	Art. 10.— Un opérateur maritime peut solliciter une autorisation exceptionnelle à temps dans le cadre d'un voyage spécifique avec un navire de commerce, sous réserve de fournir l'ensemble des justificatifs requis. Cette autorisation exceptionnelle est délivrée, par l'autorité compétente, uniquement dans les cas suivants : - défaillance, indisponibilité ou incapacité d'un ou plusieurs moyens de transport intérieur de Polynésie française ; - desserte spécifique d'une île privée ou d'une île soumise à autorisation particulière ; - transport de matériels particulièrement lourds ou volumineux ; - transport de scolaires ou de groupes de passagers spécifiques ; - surcroît d'activité sur une île. Dans le cadre de ces autorisations exceptionnelles à temps, l'opérateur ne peut pas prétendre à utiliser du gazole à tarif préférentiel, sauf en cas de remplacement d'un moyen de transport intérieur défaillant ou indisponible ou en incapacité d'effectuer sa desserte, en cas de surcroît d'activité sur une île non privée ou non soumise à autorisation particulière ou en cas de transport de passagers. Un arrêté pris en conseil des ministres fixe les dispositions relatives à l'instruction des demandes d'autorisation exceptionnelle à temps, aux pièces justificatives à fournir, à la délivrance de ces autorisations et à leur contrôle.
CHAPITRE III - REGIME D'EXPLOITATION Art. 11.— Tout titulaire d'une licence d'exploitation exploite à ses risques et périls. Il doit tenir une comptabilité conforme aux dispositions du plan comptable général applicable en Polynésie française. Dans le cas où l'opérateur réalise avec la même structure juridique plusieurs activités de transport ou d'autres activités que celles directement liées à l'activité de transport régulier visée par la licence d'exploitation, il doit tenir une comptabilité analytique spécifique par navire, et le cas échéant par ligne de transport réalisée. Les recettes et charges de chaque navire doivent refléter la réalité de l'exploitation normale d'un opérateur de transport maritime interinsulaire.	CHAPITRE III - REGIME D'EXPLOITATION Art. 11.— Tout titulaire d'une licence d'exploitation exploite à ses risques et périls. Il doit tenir une comptabilité conforme aux dispositions du plan comptable général applicable en Polynésie française. Dans le cas où l'opérateur réalise avec la même structure juridique plusieurs activités de transport ou d'autres activités que celles directement liées à l'activité de transport régulier visée par la licence d'exploitation, il doit tenir une comptabilité analytique spécifique par navire, et le cas échéant par ligne de transport réalisée. Les recettes et charges de chaque navire doivent refléter la réalité de l'exploitation normale d'un opérateur de transport maritime intérieur.

Art. 12.— Tout titulaire d'une licence d'exploitation est tenu de présenter, annuellement et au plus tard à la fin du 4e mois suivant la date de clôture des comptes, au service en charge du transport maritime <i>interinsulaire</i>, un rapport d'activité relatif à sa participation au service public ainsi que les statistiques relatives à son activité. Les comptes (bilans, résultats, annexes) doivent être déposés chez un expert-comptable ou un commissaire aux comptes désigné conjointement par le ministre en charge des affaires maritimes et un représentant des armateurs. L'expert désigné sera assisté du service en charge du transport maritime <i>interinsulaire</i> pour l'analyse des comptes. Un arrêté pris en conseil des ministres fixe la liste des données et des pièces justificatives à fournir et le contenu du rapport d'activité. Le service visé au premier alinéa du présent article s'assure du respect de la réglementation et du respect des dispositions figurant dans chaque licence d'exploitation. Il est habilité à solliciter tout élément complémentaire qu'il estime nécessaire pour l'exercice de sa mission, dès lors que ces informations ne portent pas atteinte au secret des affaires.	Art. 12.— Tout titulaire d'une licence d'exploitation est tenu de présenter, annuellement et au plus tard à la fin du 4e mois suivant la date de clôture des comptes, au service en charge du transport maritime <i>intérieur et à l'autorité organisatrice du transport</i>, un rapport d'activité relatif à sa participation au service public ainsi que les statistiques relatives à son activité. Les comptes (bilans, résultats, annexes) doivent être déposés chez un expert-comptable ou un commissaire aux comptes désigné conjointement par le ministre en charge des affaires maritimes et un représentant des armateurs. L'expert désigné sera assisté du service en charge du transport maritime <i>intérieur</i> pour l'analyse des comptes. Un arrêté pris en conseil des ministres fixe la liste des données et des pièces justificatives à fournir et le contenu du rapport d'activité. Sans préjudice des pouvoirs de l'autorité organisatrice du transport, le service visé au premier alinéa du présent article s'assure du respect de la réglementation et du respect des dispositions figurant dans chaque licence d'exploitation. Il est habilité à solliciter tout élément complémentaire qu'il estime nécessaire pour l'exercice de sa mission, dès lors que ces informations ne portent pas atteinte au secret des affaires.
Art. 13.— La licence d'exploitation peut permettre à son titulaire de percevoir les différentes aides et subventions de la puissance publique. L'obtention des exonérations fiscales en matière de consommation de carburant et d'huiles lubrifiantes de bord prévues par la réglementation en vigueur pour les navires de commerce <i>interinsulaire</i> titulaire d'une licence d'exploitation est assujettie d'une part à la réglementation fiscale, et d'autre part au respect des obligations de service public.	Art. 13.— La licence d'exploitation peut permettre à son titulaire de percevoir les différentes aides et subventions de la puissance publique. L'obtention des exonérations fiscales en matière de consommation de carburant et d'huiles lubrifiantes de bord prévues par la réglementation en vigueur pour les navires de commerce <i>intérieur</i> titulaire d'une licence d'exploitation est assujettie d'une part à la réglementation fiscale, et d'autre part au respect des obligations de service public.
CHAPITRE IV - OBSERVATOIRE DU TRANSPORT MARITIME INTERINSULAIRE Art. 14.— Il est créé un observatoire du transport maritime <i>interinsulaire</i> chargé de collecter et de diffuser toutes les informations économiques et statistiques disponibles relatives au secteur du transport maritime <i>interinsulaire</i>, permettant un meilleur suivi de ces activités et de disposer d'éléments prospectifs. Il peut examiner tout sujet en relation avec le transport maritime <i>interinsulaire</i>, notamment les problèmes rencontrés dans les îles au sujet des dessertes, les aspects relatifs aux infrastructures portuaires, les aspects relatifs à la biosécurité et les aspects relatifs à la protection de l'environnement. Il établit avant la fin du mois de juin de chaque année et sur proposition du service en charge du transport maritime <i>interinsulaire</i>, un rapport d'activité et un diagnostic de l'activité et des problèmes du transport maritime <i>interinsulaire</i>. Ce rapport est présenté en conseil des ministres puis transmis pour information à l'assemblée de la Polynésie française.	CHAPITRE IV - OBSERVATOIRE DU TRANSPORT MARITIME INTÉRIEUR Art. 14.— Il est créé un observatoire du transport maritime <i>intérieur</i> chargé de collecter et de diffuser toutes les informations économiques et statistiques disponibles relatives au secteur du transport maritime <i>intérieur</i>, permettant un meilleur suivi de ces activités et de disposer d'éléments prospectifs. Il peut examiner tout sujet en relation avec le transport maritime <i>intérieur</i>, notamment les problèmes rencontrés dans les îles au sujet des dessertes, les aspects relatifs aux infrastructures portuaires, les aspects relatifs à la biosécurité et les aspects relatifs à la protection de l'environnement. Il établit avant la fin du mois de juin de chaque année et sur proposition du service en charge du transport maritime <i>intérieur</i>, un rapport d'activité et un diagnostic de l'activité et des problèmes du transport maritime <i>intérieur</i>. Ce rapport est présenté en conseil des ministres puis transmis pour information à l'assemblée de la Polynésie française.

La composition de l'observatoire du transport maritime interinsulaire est fixée par arrêté pris en conseil des ministres. Il comprend notamment des membres du gouvernement, des maires issus des archipels, des responsables des services et établissements publics, les armateurs titulaires d'une licence d'exploitation, le représentant du Syndicat pour la promotion des communes et des membres de l'assemblée de la Polynésie française représentant les divers archipels. Un arrêté pris en conseil des ministres définit les modalités de fonctionnement de l'observatoire.	La composition de l'observatoire du transport maritime intérieur est fixée par arrêté pris en conseil des ministres. Il comprend notamment des membres du gouvernement, des représentants des autorités organisatrices de transport, des maires issus des archipels, des responsables des services et établissements publics, les armateurs titulaires d'une licence d'exploitation, le représentant du Syndicat pour la promotion des communes et des membres de l'assemblée de la Polynésie française représentant les divers archipels. Un arrêté pris en conseil des ministres définit les modalités de fonctionnement de l'observatoire.
--	---

**ASSEMBLÉE
DE LA
POLYNÉSIE FRANÇAISE**

NOR : DAM2120498DL-4

DÉLIBÉRATION N°

/APF

DU

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

L'ASSEMBLÉE DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE

Vu la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 modifiée portant statut d'autonomie de la Polynésie française, ensemble la loi n° 2004-193 du 27 février 2004 modifiée complétant le statut d'autonomie de la Polynésie française ;

Vu le code des transports ;

Vu la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 modifiée sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes ;

Vu la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution, ensemble le décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié sur la sauvegarde et la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution et l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires et son règlement annexé ;

Vu la loi du pays n° 2016-3 du 25 février 2016 modifiée relative à l'organisation du transport intérieur maritime et aérien ;

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

Vu l'arrêté n° 753 CM du 6 mai 2021 soumettant un projet de délibération à l'assemblée de la Polynésie française ;

Vu la lettre n° /2021/APF/SG du portant convocation en séance des représentants à l'assemblée de la Polynésie française ;

Vu le rapport n° du de la commission de l'équipement, de l'urbanisme, de l'énergie et des transports terrestres et maritimes ;

Dans sa séance du

A D O P T E :

Article 1^{er}.- La délibération n° 2017-124 APF du 14 décembre 2017 modifiée susvisée est modifiée conformément aux articles 2 à 14 de la présente délibération.

Article 2.- Dans l'intitulé de la délibération, dans l'intitulé du chapitre IV, aux articles 7, 10, 11, 12, 13 et 14, et au premier alinéa de l'article 8, le mot : « *interinsulaire* » est remplacé par le mot : « *intérieur* ».

Article 3.- Avant l'article 1^{er}, est inséré un chapitre I, comportant les articles 1^{er} à 4, rédigé ainsi qu'il suit : « *Chapitre I – Dispositions générales* ».

Article 4.- I. La première phrase du second alinéa de l'article 2 est rédigée ainsi qu'il suit : « *En cas de modification de l'un de ces critères, l'opérateur doit solliciter une nouvelle licence d'exploitation ou la modification de la licence d'exploitation dans un délai de trente (30) jours ouvrables.* »

II. Au dernier alinéa de l'article 2, les mots : « *au service public du transport interinsulaire* » sont remplacés par les mots : « *aux missions de service public du transport maritime intérieur* ».

Article 5.- Au paragraphe b) de l'article 4, les mots : « *du ministre en charge des transports maritimes* » sont remplacés par les mots : « *de l'autorité délivrant la licence d'exploitation* ».

Article 6.- Au premier alinéa de l'article 6 et au second alinéa de l'article 8, les mots : « *en charge du transport maritime interinsulaire* » sont remplacés par les mots : « *instructeur de l'autorité organisatrice de transport* ».

Article 7.- Au dernier alinéa de l'article 7, les mots : « *et à l'autorité organisatrice du transport* » sont insérés entre les mots : « *transport maritime intérieur* » et les mots : « *pour justifier* ».

Article 8.- Au dernier alinéa de l'article 9, le mot : « *administrative* » est remplacé par les mots : « *organisatrice du transport* ».

Article 9.- I. Au premier alinéa de l'article 12, les mots : « *et à l'autorité organisatrice du transport* » sont insérés entre les mots : « *transport maritime intérieur* » et les mots : « *, un rapport d'activité* ».

II. Au dernier alinéa du même article, les mots : « *Sans préjudice des pouvoirs de l'autorité organisatrice du transport,* » sont insérés avant les mots : « *Le service* ».

Article 10.- Au quatrième alinéa de l'article 14, les mots : « *des représentants des autorités organisatrices de transport,* » sont insérés entre les mots : « *membres du gouvernement,* » et les mots : « *des maires issus* ».

Article 11.- L'annexe 1 de la délibération n° 2017-124 APF du 14 décembre 2017 modifiée est remplacée par l'annexe 1 à la présente délibération.

Article 12.- Au point « *Obligations liées à la qualité de service* » du chapitre « *ARCHIPELS DES MARQUISES* » de l'annexe 2 de la délibération, les mots : « *de ne pas arriver ou stationner le même jour sur une île et* » sont insérés entre les mots : « *les exploitants doivent faire en sorte* » et les mots : « *que chaque île* ».

Article 13.- I. Dans le tableau intitulé « *TUAM. CENTRE* » relatif aux îles concernées et fréquence minimale pour les liaisons Papeete – Tuamotu/Gambier du chapitre consacré aux « *ARCHIPELS DES TUAMOTU ET DES GAMBIER* » de l'annexe 2 de la délibération, les lignes concernant les atolls de ANUANURUNGA et MANUHANGI sont supprimées.

II. Dans le tableau intitulé « *TUAMOTU DE L'OUEST* » figurant au point « *Préconisations en terme de desserte régulière sur les liaisons Papeete – Tuamotu* » du chapitre consacré aux « *ARCHIPELS DES TUAMOTU ET DES GAMBIER* » de l'annexe 2 de la délibération, la ligne consacrée à l'atoll de Taiaro est supprimée.

Article 14.- Au point « *Obligations liées à la vente à l'aventure* » du chapitre « *AUSTRALES* » de l'annexe 2 de la délibération, les mots : « *sur les îles, notamment en qui concerne les hydrocarbures dans le respect de la réglementation en vigueur relative au transport de marchandises dangereuses* » sont remplacés par les mots : « *d'hydrocarbures sur les îles ne disposant pas de station-service* ».

Article 15.- Le Président de la Polynésie française est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au *Journal officiel* de la Polynésie française.

La secrétaire,

Le président,

Béatrice LUCAS

Gaston TONG SANG

ANNEXE 1 : Répartition des îles de Polynésie française par zones maritimes

ILES DU VENT TAHITI MOOREA MAIAO TETIAROA* MEHETIA*	TUAMOTU OUEST AHE APATAKI ARATIKA ARUTUA FAKARAVA KAUEHI KAUKURA MAKATEA MANIII MATAIVA NIAU RANGIROA RARAKA TAKAPOTO TAKAROA TIKEHAU TIKEI TOAU TAIARO*	TUAMOTU CENTRE AIUNUI AMANU ANAA FAAITE HAO HAKAIKI IHEREHERITUE IIKUERU HITI KATIU MAKEMO MAROKAU MARUTEA NORD MOTUTUNGA NIHIRU PARAOA RAROA RAVAHIRE REITORU REKA REKA TAENGA TAIANEA TAKUMI TAUERE TEKOKOTA TEPOTO SUD TUANAKI ANUANURARO* ANUANURUNGA* MANUIANGI* NENGO NENGO* NUKUTUPIPI*
ILES SOUS LE VENT HUAHINE RAIATEA TAIHAA BORA BORA MAUPITI MOPELIA SCILLY* BELLINGHAUSEN* TUPAI*	TUAMOTU EST AKI AKI NUKUTAVAKE PINAKI PUKARUA REAO TATAKOTO TEMATANGI TUREIA VAHITAHU VAIRAATEA VANAVANA FANGATAUFA* MURUROA*	GAMBIER MANGAREVA MARIA Est MATUREIVAVAO MORANE TENARUNGA TENARARO VAHANGA MARUTEA Sud* TARAVAL*
AUSTRALES RIMATARA RURUTU TUBUAI RAIVAVAE RAPA MARIA*	TUAMOTU NORD-EST FAKAHINA FANGATAU NAPIKA PUKA PUKA TEPOTO NORD	
MARQUISES NUKU HIVA UA HUKA UA POU HIVA OA TAHUATA FATU HIVA EIAO* MOTANE* MOTU ONE*		

- : Îles privées ou à accès restreint soumis à autorisation.