

Arrêté n° 988 CM du 16 juin 2022 approuvant le principe de la délégation du service public du transport aérien interinsulaire des îles Marquises

(NOR : DAC22201213AC-1)

Paru in extenso au journal officiel n°49 N du 21/06/2022 à la page 13221 dans la partie ARRETES DU CONSEIL DES MINISTRES

Version en vigueur au 21/06/2022

Le Président de la Polynésie française,
Sur le rapport du vice-président, ministre du logement, de l'aménagement, en charge des transports interinsulaires,
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 complétant le statut d'autonomie de la Polynésie française ;
Vu l'arrêté n° 23-2018 APF/SG du 18 mai 2018 portant proclamation du Président de la Polynésie française ;
Vu l'arrêté n° 650 PR du 23 mai 2018 modifié portant nomination du vice-président et des ministres du gouvernement de la Polynésie française, et déterminant leurs fonctions ;
Vu 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 ;
Vu l'arrêté n° 2299 CM du 15 décembre 2009 pris en application 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 ;
Le conseil des ministres en ayant délibéré dans sa séance du 15 juin 2022,

Arrête :

Article 1er

Est approuvé le principe de la délégation du service public du transport aérien interinsulaire des îles Marquises dont les principales caractéristiques sont décrites dans le rapport de présentation ci-annexé.

Art. 2

Le vice-président, ministre du logement, de l'aménagement, en charge des transports interinsulaires, est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Journal officiel de la Polynésie française.

Fait à Papeete, le 16 juin 2022.

Par le Président de la Polynésie française :

Pour le Président absent :

Le vice-président,
Jean-Christophe BOUISSOU.

Le vice-président,
Jean-Christophe BOUISSOU.

Annexe à l'arrêté n° 988/CM du 16 juin 2022 approuvant le principe de la délégation de service public du transport aérien interinsulaire

RAPPORT RELATIF AUX PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DE LA DELEGATION DE SERVICE PUBLIC AERIENNE INTERINSULAIRE DES ILES MARQUISES EN POLYNESIE FRANCAISE

Annexe à l'arrêté 988/CM du 16 juin 2022

Approuvant le principe de la délégation du service public du transport aérien interinsulaire

Ce rapport, annexe du projet d'arrêté approuvant le principe de la délégation du service public du transport aérien interinsulaire des Iles Marquises constitue le document préalable exigé par l'article LP.3 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 et dont le contenu est précisé par l'arrêté d'application n° 2299 CM du 15 décembre 2009.

1. Présentation du service public du transport aérien

L'activité de transport aérien interinsulaire en Polynésie française constitue une activité de service public. Ce dernier a été consacré en tant que tel par l'Assemblée de la Polynésie française dans sa délibération n° 85-1144 AT du 19 décembre 1985, habilitant le Président à signer le projet de convention pour le développement harmonieux du transport aérien intérieur dont le préambule rappelait sa mission de service public.

Le préambule de ce texte présente par ailleurs l'activité de transport aérien comme un « *outil fondamental de développement économique (...) indispensable au soutien des politiques de désenclavement et de revitalisation des archipels ainsi qu'à la politique de développement touristique définies par le gouvernement du territoire* ».

L'insularité dominante de la Polynésie française sur une surface aussi grande que l'Europe confère aux services aériens réguliers un rôle clé en termes de désenclavement et de développement économique. Le Pays s'est en conséquence doté sur les quarante dernières années d'un réseau aérien constitué de 47 aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique répartis sur l'ensemble des cinq archipels de la Polynésie française.

Depuis 1986, la SA Air Tahiti a mis en place une offre globale de transport aérien desservant les 47 aérodromes de la Polynésie française. La compagnie, dont le Pays est actionnaire a assuré cette offre de service globale en finançant les dessertes déficitaires essentiellement fréquentées par des résidents, par les destinations excédentaires majoritairement fréquentées par les touristes. Cette organisation qui a indiscutablement satisfait à l'objectif de désenclavement des îles a eu pour revers le renchérissement du prix des billets sur les lignes touristiques.

2. La convention de 1990 et les tentatives de DSP

Depuis 1990, la desserte régulière des îles relevait de la convention n° 900970 passée entre le Pays et la société Air Tahiti pour le développement harmonieux du transport aérien interinsulaire, conclue le 5 octobre 1990, et de la convention n° 30648 du 23 octobre 2003 de mise à disposition d'un aéronef de type Twin Otter DHC 6-300 par la Polynésie française dans le cadre du renforcement de la desserte intérieure de l'archipel des îles Marquises par Air Tahiti, lesquelles ont été reconduites quatre fois consécutivement à trois appels à candidatures déclarés infructueux ou sans suite, et dont les échéances ont été fixées au 31 décembre 2015 respectivement.

Après ces quatre tentatives infructueuses de lancement d'une délégation de service public (DSP), l'idée d'une libéralisation du secteur du transport aérien interinsulaire a fini par s'imposer avec la loi du pays n° 2016-3 du 25 février 2016 relative à l'organisation du transport interinsulaire maritime et aérien. Ce texte proclame simultanément le principe selon lequel cette activité de transport interinsulaire s'exerce dans un cadre concurrentiel tout en comportant l'exigence d'obligation de service public (OSP).

3. Les obligations de service public

La délibération n° 2020-33 APF du 30 juillet 2020, vient mettre en place les obligations de service public sur le réseau du transport aérien interinsulaire afin de garantir l'accessibilité et le désenclavement à l'ensemble de la Polynésie française.

Il est donc défini dans ce texte, le principe selon lequel les 47 aérodromes publics de la Polynésie française doivent être desservis par les opérateurs selon une fréquence minimale tenant compte de la population de ces îles, des volumes de trafic passager et de fret nécessaires et de leur accessibilité.

Les aérodromes desservis par des lignes aériennes régulières sont répartis en quatre zones géographiques et en deux catégories, sur la base de critères objectifs, pertinents et non discriminatoires (volume du marché, difficulté d'accès, distance et éloignement de l'île, population de l'île, évolution de la population et du développement économique de l'île).

On distingue ainsi deux catégories d'aérodromes :

Les aérodromes de libre concurrence situés sur une île de plus de 2 700 habitants ou présentant plus de 1 000 mouvements commerciaux par an ou de plus de 16 000 passagers transportés par an, pour lesquels la concurrence peut s'appliquer librement. Les aérodromes de libre concurrence sont les suivants : Moorea, Bora Bora, Huahine, Maupiti, Raiatea, Fakarava, Rangiroa, Tikehau, Hiva Oa, Nuku Hiva, Rurutu, Tubuai.

Les aérodromes de désenclavement, situés sur une île de moins de 2 700 habitants et présentant moins de 1000 mouvements commerciaux et moins de 16 000 passagers transportés par an. Leurs dessertes aériennes régulières sont réalisées **dans le cadre d'une obligation de service public**.

4. Le fonds de continuité territoriale aérienne interinsulaire

Afin de compléter le cadre réglementaire imposé par la loi du pays de 2016, un fonds de continuité territoriale aérienne interinsulaire (FCTAI) a été créé. Ce dispositif est encadré par les textes suivants :

- * la délibération n° 2020-80 APF du 15 décembre 2020 portant création d'un compte d'affectation spéciale dénommé « fonds de continuité territoriale aérienne interinsulaire » (DL-FCTAI) ;

- * la loi du pays n° 2021-24 du 30 avril 2021 relative à la contribution de continuité territoriale aérienne interinsulaire (LP-CCTAI) ;

- * la loi du pays n° 2020-44 du 18 décembre 2020 portant institution d'une contribution de solidarité de la continuité territoriale du transport aérien interinsulaire (LP-CSCTAI).

Ce fonds a pour objet de réduire, par le biais des transports aériens, l'enclavement de la population de la Polynésie française en participant, de manière directe ou indirecte, aux déplacements de ses habitants.

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

Il a été créé une taxe affectée de continuité territoriale aérienne interinsulaire (LPCSCTAI), permettant de participer, de manière directe ou indirecte, aux déplacements des passagers des lignes aériennes régulières interinsulaires. Cette taxe viendra abonder le FCTAI.

Les ressources du fonds sont constituées par :

- * le paiement de la taxe de continuité territoriale aérienne interinsulaire et de ses pénalités ;
- * toutes subventions de la Polynésie française ;
- * la participation de l'Etat à la continuité territoriale intérieure en application du second alinéa de l'article L1803-4 du code des transports.

5. La procédure de passation de la DSP initiale sur le lot 2

Par contrat n° 2150 du 24 mars 2021 il a été confié à la société TAC la délégation de service public de transport aérien sur les îles de Ua Pou et Ua Huka.

Par arrêté n° 657 CM du 12 mai 2022 il a été prononcé la déchéance du contrat n° 2150 du 24 mars 2021.

6. Les principaux éléments du contrat envisagé

Ce nouveau projet de DSP du transport aérien interinsulaire porte sur un lot unique de 2 îles de Ua Pou et Ua Huka aux Marquises en procédure ouverte.

Les candidats devront obligatoirement remettre :

- Une offre de base établie selon les fréquences minimales visées dans le cahier des charges ;
- A titre facultatif, une offre variante proposée par le candidat, comportant des fréquences supérieures aux fréquences minimales visées dans le cahier des charges établies pour chacune des cinq années de la délégation. Le candidat devra alors justifier les évolutions de fréquences, ainsi que l'évolution des coûts et des recettes justifiant le montant de la contribution forfaitaire sollicité.

Durée et entrée en vigueur

La durée de la délégation de service public est fixée à 44 mois à compter du 2 novembre 2022, date prévisionnelle de prise d'effet de la délégation.

Périmètre géographique et fréquences minimales

Conformément au principe évoqué dans le projet de délibération relative aux obligations de service public, le schéma d'organisation est articulé sur un lot unique portant sur la desserte des deux îles suivantes :

- Ua Pou et Ua Huka

Les services doivent être exploités au moyen d'appareils adaptés à la piste de l'aérodrome sur la base des fréquences minimales suivantes.

1.1. Entre Nuku Hiva et Ua Huka :

- Catégorie aérodrome de Ua Huka : 1B
- Les fréquences sont les suivantes : **3 fréquences hebdomadaires toute l'année**

1.2. Entre Nuku Hiva et Ua Pou :

- Catégorie aérodrome de Ua Pou : 1B
- Les fréquences sont les suivantes : **4 fréquences hebdomadaires toute l'année**

1.3. Entre Ua Huka et Ua Pou :

- Catégorie aérodrome : 1B

Les fréquences sont les suivantes : **2 fréquences hebdomadaires toute l'année**

Type d'appareil et opérations aériennes

En termes de type d'appareil et d'opération aériennes le délégataire devra respecter les critères techniques suivants.

Type d'opérations

L'exploitant devra être détenteur d'un certificat de transporteur aérien délivré par le SEAC-PF et d'une licence de transporteur aérien délivrée par la DAC-PF avant le début des opérations.

Type d'appareil

Les services doivent être exploités au moyen d'appareils de type bi turbopropulseur, biturbine ou bimoteur à piston d'une capacité minimum de 5 sièges passagers.

Régime de vol

Les opérations de transport commercial au moyen des appareils détaillés ci-dessus doivent être certifiées dans les conditions de vols aux instruments (IFR- Instruments flight rules). La réalisation de départ et d'approches à vue dans le cadre d'une telle exploitation IFR, devra être décrite dans les procédures de l'exploitant.

Équipage

Les opérations de transport commercial doivent être certifiées en équipage multi pilote.

Ces opérations multi pilote sont indispensables dans l'exécution des approches aux procédures complexes ainsi que dans la gestion de la fatigue sur étapes courtes et rapprochées.

L'équipage est composé d'au minimum deux personnels navigants technique (PNT) tous les deux formés avec un programme de formation théorique et pratique adapté et détenteurs d'une expérience récente adéquate en tant que Pilot Flying (PF) pour exécuter les opérations de départ et d'approche sur les aérodromes de Ua Pou (NTMP), de Ua Huka (NTMU) et de Hiva Oa (NTMN).

Les exigences de formation devront notamment se conformer aux consignes publiées à l'AIP PAC P du Service de l'information aéronautique (SIA). Ces consignes portent les références suivantes pour chacun des aérodromes concernés :

- * AD 2 NTMU pour l'aérodrome de Ua Huka ;
- * AD 2 NTMP pour l'aérodrome de UA Pou ;
- * AD 2 NTMN pour l'aérodrome de Hiva Oa.

Les publications à l'AIP font l'objet de mise à jour régulière par l'autorité de l'aviation civile (DGAC), le candidat devra se conformer à chaque mise à jour de cette publication dès lors que cette dernière impactera l'exploitation des liaisons Inter-Marquises sous obligation de service public.

La détention de la qualification montagne constitue un prérequis à la délivrance de la formation spécifiques aux terrains identifiés ci-dessus pour effectuer du transport public. La justification d'expérience précédente sur les opérations sur ces terrains ou des terrains similaires peut se substituer à ce prérequis après avis sollicité auprès du SEAC-PF.

Dans le cadre des opérations aériennes effectuées sur l'aérodrome de Ua Pou, le candidat devra notamment se conformer aux dispositions de l'arrêté du 21 juin 2019 fixant les conditions relatives aux autorisations d'accès aux aéroports (NOR : TRAA0505200A),

Limitation du nombre d'étapes dans la journée

Dans la construction du Programme de vol, le candidat devra se limiter à un nombre maximum de 8 secteurs par période de service en vol.

Responsabilité et assurance

Il s'agit d'une DSP sur une délégation exclusive de service public assurée aux risques et périls du délégataire.

Compte-tenu des responsabilités qui lui incombent, le futur délégataire sera tenu de souscrire, auprès d'une compagnie, toutes les assurances nécessaires à la couverture des risques induits par l'exploitation du service public délégué.

Définition et modification de l'offre

Le candidat proposera un programme de vols réguliers minimal par faisceau de lignes de desserte aérienne au départ de Tahiti Faa'a à destination d'un aérodrome de désenclavement. Ce programme sera défini en fréquences journalières, hebdomadaires ou mensuelles et en capacités offertes (sièges offerts).

A l'initiative du Pays ou sur proposition du futur délégataire, il sera possible de modifier la consistance et/ou les modalités d'exploitation du service de transport.

Gestion des biens affectés au service

Le Pays met à la disposition du délégataire un ensemble de biens corporels et incorporels. On distingue 3 catégories de biens :

- Un inventaire A regroupant l'ensemble des biens de retour ;
- Un inventaire B regroupant l'ensemble des biens de reprise du contrat ;
- Un inventaire C regroupant l'ensemble des biens propres du délégataire.

Fixation des tarifs plafonds et compensation financière

La convention avec le délégataire fixera les tarifs des destinations compte tenu de l'octroi de la compensation financière sans péréquation des tarifs. Les tarifs plafonds sont fixés dans le cahier des charges de la consultation.

Le délégataire bénéficiera d'une compensation financière conformément aux dispositions du projet de délibération relative au FCTAI évoqué supra.

La compensation financière est fixée pour un montant maximal forfaitaire par ligne déficitaire et ne couvre pas les risques d'exploitation.

Afin de ne pas grever les coûts d'exploitation de la délégation et de favoriser des tarifs plafonnés favorables tant au désenclavement des îles qu'au développement de l'industrie touristique, il est introduit une interdiction de recourir, pour les investissements, à un amortissement de caducité.

Une organisation du contrôle

Une organisation du contrôle de la délégation de service public et un régime de sanctions correspondant sont prévus.

Le Pays disposera d'un droit de contrôle permanent sur l'exécution technique et financière de la délégation. A ce titre, il organise librement tout contrôle.

Le futur délégataire devra répondre à toute demande de communication de pièces émises tant par les agents du Pays que par les personnes ou organismes mandatés par ce dernier.

Un compte d'exploitation et une comptabilité analytique, par ligne aérienne, seront exigés, ainsi que le détail de leur mode d'élaboration (structure tarifaire).

Un comité de coordination de la DSP sera créé et son secrétariat sera assurée par la Direction de l'aviation civile. Un rapport d'activité de la Délégation de service public sera présenté à chaque réunion du comité de suivi et en Conseil des Ministres.

A tout moment, l'autorité délégante peut procéder à toute vérification utile sur place et sur pièces, ou exiger sans délai toute remise de pièces qu'elle jugera nécessaire pour s'assurer que le service est exploité dans les conditions prévues par la convention.

L'absence de production des documents dans les délais impartis constitue une faute contractuelle et un manquement grave sanctionnés par des dispositions pouvant aboutir à la résiliation de la convention.

Enfin, pour éviter toute rupture de continuité du service, le concédant pourra imposer que le délégataire poursuive l'exploitation dans les conditions prévues par la convention jusqu'à la sélection du nouvel exploitant.

7. Calendrier

Le calendrier d'exécution de la délégation de service public est programmé pour s'organiser comme suit :

- Publication de l'AAPC et envoi du règlement de la consultation : 21/06/2022 ;
- Visites des sites : du 01/07/2022 au 08/07/2022 ;
- Phase de Consultation : du 21/06/2022 au 01/08/2022 ;
- Date limite d'envoi des demandes de renseignements : 30/06/2022 ;
- Date limite de remise des candidatures et des offres : 01/08/2022 ;
- Phase de négociation : 29/08/2022 au 16/09/2022 ;
- Désignation du Titulaire : 29/09/2022 ;
- Signature du Contrat : 03/10/2022.