

**Loi du Pays n° 2016-3 du 25 février 2016 relative à l'organisation du transport intérieur maritime et aérien**

(NOR : DAM1402678LP)

*Paru in extenso au journal officiel n°11 NS du 25/02/2016 à la page 548 dans la partie Lois du Pays*

Version en vigueur au 13/04/2021

- Chapitre Ier – Définition du service public et de la politique des transports intérieurs maritimes et aériens ( Art. LP. 1-2 à Art. LP. 8 )
- Chapitre II – Modalités d'exécution du transport public intérieur ( Art. LP. 9 à Art. LP. 11 )
- Chapitre III – Dispositions diverses et finales ( Art. LP. 12 à Art. LP. 13 )

Après avis du haut conseil de la Polynésie française ;  
 Après avis du Conseil économique, social et culturel ;  
 L'assemblée de la Polynésie française a adopté ;  
 La décision du Conseil d'Etat n° 394344 en date du 12 février 2016 ;  
 Le Président de la Polynésie française promulgue la loi du pays dont la teneur suit :

**Article LP. 1-1.— Définitions.** *Rédaction issue de Loi du Pays n° 2021-19 du 13 avril 2021*

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

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

**CHAPITRE IER - DÉFINITION DU SERVICE PUBLIC ET DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS INTÉRIEURS MARITIMES ET AÉRIENS***Rédaction issue de Loi du Pays n° 2021-19 du 13 avril 2021***Art. LP. 1-2.— Champ d'application** *Rédaction issue de Loi du Pays n° 2021-19 du 13 avril 2021*

I - La présente loi du pays s'applique au transport public de personnes, de biens ou de marchandises par voie maritime et aérienne, organisé par la Polynésie française ou une autre autorité organisatrice de transport.

II - Cette activité de transport s'exerce, dans un cadre concurrentiel, par l'attribution d'une autorisation préalable dénommée licence d'exploitation qui fixe, pour chaque licence, les obligations de service public y afférentes. Cette activité est réalisée aux risques et périls de l'exploitant.

Lorsque l'exécution de l'une des missions de service public de transport de personnes ou de marchandises définies à l'article LP. 4 ci-après, sur une desserte spécifique, ne peut être assurée par un transporteur dans les conditions prévues à l'alinéa précédent, l'exécution desdites missions pourra être exercée en régie ou faire l'objet d'une délégation de service public ou d'un marché public.

III - Pour l'application de la présente loi du pays, est considéré comme transport public tout transport de

personnes ou de marchandises, à l'exception de celui organisé pour son propre compte par une personne, publique ou privée, et de ceux relevant d'une autre réglementation.

**Art. LP. 2.— Objectifs de la politique publique des transports intérieurs maritimes et aériens** *Rédaction issue de Loi du Pays n° 2021-19 du 13 avril 2021*

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

La desserte intérieure de la Polynésie française doit viser à atténuer les contraintes liées à l'enclavement ou l'éloignement qui constituent des difficultés structurelles d'accès à certaines parties du territoire et elle doit également tendre à faciliter les échanges humains et économiques et participer au développement et à l'aménagement du territoire en maintenant une occupation sur l'ensemble de ce territoire.

La politique publique des transports intérieurs maritimes et aériens de la Polynésie française vise au développement des modes de transports en prenant en compte leurs avantages et leurs inconvénients respectifs en matière de développement économique et touristique, d'aménagement, de sécurité, de protection de l'environnement, d'utilisation rationnelle de l'énergie et de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants.

Elle est définie dans le schéma directeur visé à l'article LP. 8 ci-après et consiste, selon une logique intermodale, à permettre :

- 1° La complémentarité des modes de transports, ainsi que leur coopération notamment dans le choix d'infrastructures et par l'aménagement des lieux d'échanges et de correspondances ;
- 2° La coopération entre autorités organisatrices du transport, notamment pour assurer une complémentarité des réseaux d'exploitation au regard des besoins de populations ;
- 3° La coopération entre les opérateurs, notamment par la tarification combinée, l'information des usagers et la coordination de l'exploitation des réseaux ;
- 4° L'amélioration de l'efficacité de l'utilisation des réseaux et des équipements existants ;
- 5° Une situation de libre concurrence entre opérateurs.

**Art. LP. 3.— Rôle de la Polynésie française dans l'organisation des transports intérieurs maritimes et aériens** *Rédaction issue de Loi du Pays n° 2021-19 du 13 avril 2021*

Dans le cadre de l'organisation des transports publics intérieurs maritimes et aériens, la Polynésie française :

- 1° Réalise et gère les infrastructures et les équipements affectés au transport relevant de sa compétence et fixe les modalités de leur mise à la disposition des usagers dans des conditions normales d'entretien, de fonctionnement et de sécurité ;
- 2° Organise le transport interinsulaire et intercommunal d'intérêt général ;
- 3° Réglemente les activités de transport intérieur maritime et aérien, et contrôle l'application de la réglementation ;
- 4° Assure le développement de l'information sur les systèmes de transports intérieurs maritimes et aériens ;
- 5° Détermine les modalités de réalisation des études et de recollement des statistiques de nature à faciliter la réalisation des objectifs assignés au système de transport intérieur maritime et aérien ;
- 6° Assure la coordination et la cohérence des dessertes maritimes et aériennes.

**Art. LP. 4.— Contenu de la mission de service public de transport**

Constituent des missions de service public dans le cadre de la présente loi du pays, sans préjudice de l'application des dispositions de la section 7 du chapitre II et du chapitre III du titre préliminaire du livre VIII, de la première partie du code des transports et de l'article 43 de la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 modifiée portant statut d'autonomie de la Polynésie française :

- 1° Le transport des personnes résidentes de Polynésie française entre leur commune de résidence et les autres îles de Polynésie française ;
- 2° Les transports soumis à des réglementations particulières et notamment :
  - a) Le transport scolaire ;
  - b) Le transport sanitaire ;

3° Le transport de biens et marchandises, y compris de déchets, entre des îles de Polynésie française.

#### **Art. LP. 5.— Obligations de service public**

Les obligations de service public ont pour objet, dans le but d'alléger ou de supprimer les contraintes liées à l'enclavement ou l'éloignement, de fournir des services réguliers de transport suffisants au regard des besoins, répondant à des exigences de régularité, de fréquence, de qualité de service, de sécurité, de capacité d'emport et le cas échéant, dans le respect d'une politique tarifaire.

Elles sont définies par délibération de l'assemblée de la Polynésie française pour l'ensemble des opérateurs et sur l'ensemble du territoire de la Polynésie française. Leurs conditions d'exécution sont déterminées dans les licences d'exploitation.

#### **Art. LP. 6.— Financement du service et fixation des tarifs** *Rédaction issue de Loi du Pays n° 2021-19 du 13 avril 2021*

Les exploitants des entreprises de transport intérieur maritime et aérien régulier sont rémunérés par les recettes perçues sur les usagers.

La Polynésie française fixe ou homologue les tarifs des transports relevant de sa compétence, dans les conditions prévues par l'article 90 (6°) de la loi organique portant statut d'autonomie de la Polynésie française.

Les tarifs doivent correspondre à des conditions normales d'exploitation compte tenu des aides et participations de l'autorité organisatrice du transport au financement des obligations de service public.

#### **Art. LP. 7.— Aides à la personne et participation au financement des obligations de service public** *Rédaction issue de Loi du Pays n° 2021-19 du 13 avril 2021*

Sans préjudice des dispositions du second alinéa de l'article L. 1803-4 du code des transports, l'autorité organisatrice du transport :

- 1° Peut octroyer des aides individuelles à caractère social ou à certaines catégories de passagers ;
- 2° Définit les modalités de financement des obligations de service public.

#### **Art. LP. 8.— Schéma directeur**

I - Un schéma directeur des déplacements durables interinsulaires fixe les orientations de la Polynésie française concernant l'organisation et le développement des dessertes maritimes et aériennes, dans un souci de limitation du désenclavement de certaines parties du territoire, de développement économique durable et de préservation de l'environnement.

II - Ce schéma directeur sert de référence pour harmoniser la programmation des investissements, notamment en matière de matériels et d'infrastructures, et la programmation des aides publiques dont les incitations fiscales à l'investissement.

III - Le conseil des ministres arrête le schéma directeur, avant le 31 décembre 2015, dans l'attente de son adoption, en tout ou partie par l'assemblée de la Polynésie française et après consultation du Conseil économique, social et culturel de la Polynésie française, dans le cadre du schéma d'aménagement général de la Polynésie française visé à l'article 49-1 de la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 modifiée portant statut d'autonomie de la Polynésie française.

Le schéma directeur est actualisé au moins une fois tous les dix ans.

### **CHAPITRE II - MODALITÉS D'EXÉCUTION DU TRANSPORT PUBLIC INTÉRIEUR**

*Rédaction issue de Loi du Pays n° 2021-19 du 13 avril 2021*

#### **Art. LP. 9.— Exécution des services** *Rédaction issue de Loi du Pays n° 2021-19 du 13 avril 2021*

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

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

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

#### **Art. LP. 10.— Conditions d'octroi et de retrait des licences d'exploitation** *Rédaction issue de Loi du Pays n° 2021-*

19 du 13 avril 2021

La licence d'exploitation mentionnée à l'article précédent fixe, pour une durée déterminée, fixée notamment en fonction de la durée d'exploitation ou de la durée normale d'amortissement du matériel de transport, son année de construction et son mode propulsion, la consistance générale et les conditions de fonctionnement du service de transport assuré par l'exploitant et le cas échéant les obligations de service public y afférant. Une délibération de l'assemblée de la Polynésie française détermine les conditions d'octroi et de retrait de la licence d'exploitation.

**Art. LP. 11.— Régime des sanctions** *Rédaction issue de Loi du Pays n° 2021-19 du 13 avril 2021*

I - Sanctions administratives en cas de non-respect des obligations de service public, de non respect des escales ou touchées programmées ou en cas d'escale ou de touchée non autorisée.

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

- qui ne respecte pas les obligations de service public fixées dans sa licence ;
- ou qui ne respecte pas les escales ou touchées programmées dans le plan de vol initial ou dans l'avis de départ du navire ;
- ou qui effectue des escales ou touchées non autorisées.

Cette amende administrative est calculée comme suit :

1° Pour le transport de passagers : une somme fixée par arrêté pris en conseil des ministres multipliée par le nombre de passagers que le navire ou l'aéronef est autorisé à transporter et multipliée par le nombre de manquements constatés ;

2° Pour le transport de marchandises : une somme fixée par arrêté pris en conseil des ministres multipliée selon le cas par la capacité commerciale autorisée que le navire ou l'aéronef peut transporter et multipliée par le nombre de manquements constatés.

II - Sanctions administratives en cas d'exploitation sans licence

Est passible d'une amende maximale de 10 millions de francs CFP, toute personne physique ou morale effectuant une activité de transport public sans être titulaire d'une licence d'exploitation valide pour desservir toutes les îles concernées par son activité.

III - Procédure

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

Le montant de l'amende, versé au budget de la Polynésie française, est recouvré comme les créances non fiscales.

IV - Dispositions particulières

Les dispositions du présent article s'appliquent sans préjudice des dispositions prévues à l'article 7 de la délibération n° 77-47 du 15 mars 1977 portant création en Polynésie française de la licence d'armateur et fixant certains principes d'organisation des liaisons maritimes interinsulaire, et à l'article 12 de la délibération n° 99-128 APF du 22 juillet 1999 réglementant l'autorisation donnée aux entreprises de transport aérien établies en Polynésie française d'exercer une activité de transport aérien public, relatives aux pénalités applicables aux entreprises de transport.

Pour l'application du I du présent article, le chiffre d'affaires concerné est celui du dernier exercice clos dont les comptes ont été arrêtés et validés.

### CHAPITRE III - DISPOSITIONS DIVERSES ET FINALES

**Art. LP. 12.— Application aux situations en cours**

Les licences d'exploitation délivrées antérieurement à l'entrée en vigueur de la présente loi du pays conservent leur validité durant vingt-quatre (24) mois à compter de la promulgation de la présente loi du pays, dans la mesure où elles sont compatibles avec le schéma directeur. En cas d'incompatibilité entre ces derniers, l'administration propose aux exploitants la modification de leur licence ou, le cas échéant, constate leur caducité ; cette caducité n'entraîne aucune indemnisation.

**Art. LP. 13.— Coordination avec la réglementation existante**

La délibération n° 77-47 du 15 mars 1977 modifiée portant création en Polynésie française de la licence d'armateur et fixant certains principes d'organisation des liaisons maritimes interinsulaires, la délibération n° 99-128 APF du 22 juillet 1999 réglementant l'autorisation donnée aux entreprises de transport aérien établies en Polynésie française d'exercer une activité de transport aérien public et la délibération n° 79-18 du 29 janvier 1979 portant organisation et financement des transports scolaires routiers, maritimes et aériens à l'intérieur des îles ou inter-îles, restent en vigueur.

Le présent acte sera exécuté comme loi du pays.

Fait à Papeete, le 25 février 2016.

Edouard FRITCH.

Le vice-président,  
Nuihau LAUREY.

Pour le ministre du tourisme,  
des transports aériens internationaux,  
de la modernisation de l'administration  
et de la fonction publique, absent :  
Le ministre de la relance économique,  
de l'économie bleue,  
de la politique numérique  
et de la promotion des investissements,  
Teva ROHFRITSCH.

Le ministre de la relance économique,  
de l'économie bleue, de la politique numérique  
et de la promotion des investissements,  
Teva ROHFRITSCH.

Le ministre de l'éducation  
et de l'enseignement supérieur,  
de la jeunesse et des sports,  
Nicole SANQUER-FAREATA.

Le ministre de l'équipement,  
de l'aménagement et de l'urbanisme  
et des transports intérieurs,  
Albert SOLIA.

Le ministre de la santé  
et de la recherche,  
Patrick HOWELL.

Le ministre de la promotion des langues,  
de la culture, de la communication  
et de l'environnement,  
Heremoana MAAMAATUAIHUTAPU.

---

**Travaux préparatoires :**

- avis n° 244 (2014) HCPF du 17 février 2015 du haut conseil de la Polynésie française ;
  - avis n° 16-2015 CESC du 15 janvier 2015 du conseil économique, social et culturel de la Polynésie française ;
  - arrêté n° 908 CM du 9 juillet 2015 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 13 août 2015 ;
  - rapport n° 86-2015 du 13 août 2015 de M. Joseph Ah-Scha et Mme Dylma Aro, rapporteurs du projet de loi du pays ;
  - adoption en date du 22 septembre 2015 ; texte adopté n° 2015-5 du 22 septembre 2015 ;
  - publication à titre d'information au JOPF n° 79 du 2 octobre 2015.
- 

**Voir toutes les modifications dans le temps :**

- [Loi du Pays n° 2016-3 du 25 février 2016](#), JOPF n° 11 NS du 25/02/2016 à la page 548
  - [Loi du Pays n° 2021-19 du 13 avril 2021](#), JOPF n° 37 NS du 13/04/2021 à la page 2756
- Article LP. 13.- Les dispositions de l'article LP 12 modifiant l'article LP 11 de la loi du pays n° 2016-03 du 25 février 2016 ne s'appliquent qu'aux manquements constatés postérieurement à la promulgation de la présente loi du pays. Article LP. 14.- Les licences d'exploitation délivrées par la Polynésie française sur des dessertes interinsulaires relevant uniquement d'un groupement de communes n'ayant pas encore mis en œuvre sa compétence en matière de transport inter-îles restent valides jusqu'à leur expiration tant que cette compétence en matière de transport inter-îles n'a pas

été mise en œuvre par le groupement de communes sur les dessertes concernées.