160e Année — N° 32 NC

REPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTE - EGALITE - FRATERNITE

11 Août 2011

ISSN 1141 - 4774

JOURNAL OFFICIEL
DE LA POLYNESIE FRANÇAISE

Philippe MACHENAUD-JACQUIER
Mail : philippe.machenaud@mail.pf

PARAISSANT LE JEUDI

Matahiti 160 N° 32 - Numera Hau	TE VE'A A TE HAU NO POLYNESIA FARANI	Mahana 11 no Atete 2011

IMPRIMERIE OFFICIELLE — 43, rue des Poilus-Tahitiens - BP 117 - 98713 PAPEETE — Tél. : 50 05 80 - Télécopieur (Fax) : 50 05 85

NUMERO COMPLEMENTAIRE
au JOPF n° 32 du 11 août 2011

SOMMAIRE

PARTIE OFFICIELLE

ACTES DES INSTITUTIONS DE LA POLYNESIE FRANÇAISE

ARRETES DU CONSEIL DES MINISTRES — **Pages**

Arrêté n° 1161 CM du 9 août 2011 portant approbation du principe de délégation du service public aérien interinsulaire de la Polynésie française. 4236

PARTIE OFFICIELLE

ACTES DES INSTITUTIONS DE LA POLYNESIE FRANÇAISE

ARRETES DU CONSEIL DES MINISTRES

ARRETE n° 1161 CM du 9 août 2011 portant approbation du principe de délégation du service public aérien interinsulaire de la Polynésie française.

NOR : DAC1101395AC

Le Président 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 complétant le statut d'autonomie de la Polynésie française ;

Vu l'arrêté n° 1682 PR du 6 avril 2011 modifié portant nomination du vice-président et des autres 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 ;

Vu la délibération n° 85-1144 AT du 19 décembre 1985 habilitant le Président du gouvernement à signer, au nom du territoire, une convention avec la société Air Polynésie ;

Vu le rapport de présentation n° 32-11 PR du 9 août 2011 présentant les principales caractéristiques de la délégation du service public aérien interinsulaire de la Polynésie française ;

Le conseil des ministres en ayant délibéré dans sa séance du 3 août 2011,

Arrête :

Article 1er.— Est approuvé le principe d'une délégation de service public comme mode de gestion du service public aérien interinsulaire de la Polynésie française et ce, pendant une durée maximale de 10 ans.

Art. 2.— Sont approuvées les orientations principales et les caractéristiques de la délégation telles que décrites dans le rapport de présentation annexé au présent arrêté, et qui seront détaillées et précisées dans le dossier de consultation qui sera remis aux candidats.

Art. 3.— L'arrêté n° 1578 CM du 14 septembre 2010 est abrogé.

Art. 4.— Le ministre du développement des archipels et des transports interinsulaires, en charge de la régénération de la cocoteraie, est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au *Journal officiel* de la Polynésie française.

Fait à Papeete, le 9 août 2011.
Oscar Manutahi TEMARU.

Par le Président de la Polynésie française :
Le ministre du développement des archipels et des transports interinsulaires,
Daniel HERLEMME.

RAPPORT n° 32-11 PR du 9 août 2011 présentant les principales caractéristiques de la délégation de service public aérien interinsulaire de la Polynésie française.

Annexe à l'arrêté n° 1161 CM du 9 août 2011 portant approbation du principe de délégation du service public aérien interinsulaire de la Polynésie française.

Le transport aérien domestique, outil fondamental du développement économique social et culturel des cinq archipels de la Polynésie française relie les 47 îles pourvues d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique.

La desserte régulière des îles relève à ce jour d'une convention n° 9.00970 avec la société Air Tahiti, conclue le 5 octobre 1990 pour une durée de vingt ans, renouvelée par deux fois et dont l'échéance est désormais fixée au 31 décembre 2011.

Suite à la décision du conseil des ministres du 14 septembre 2010 de déléguer le service public aérien interinsulaire de la Polynésie française sous forme de concession de service public aux risques et périls du concessionnaire, pour une durée de 15 ans, ainsi que défini dans le rapport n° 163.10 PR du 13 septembre 2010, un appel à candidatures a été lancé.

Il a été déclaré infructueux par arrêté n° 635 CM du 13 mai 2011.

Il convient, par conséquent, de procéder à la délégation du service public aérien interinsulaire de la Polynésie française à compter du 1er janvier 2012, sur des bases différentes.

I - Le transport aérien régulier interinsulaire de la Polynésie française est un service public

L'actuelle convention signée avec Air Tahiti, approuvée en conseil des ministres le 3 octobre 1990, complète et modifie la convention n° 86-174 pour le développement harmonieux du transport interinsulaire signée entre la Polynésie française et Air Polynésie le 10 février 1986.

L'assemblée territoriale avait, par délibération n° 85-1144 AT du 19 décembre 1985, habilité le Président à signer le projet de convention annexé qui rappelle dans son préambule la mission de service public confiée et qui présente également 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", qui constitue indéniablement un but d'intérêt général.

L'assemblée de la Polynésie française a donc bien reconnu le caractère de service public du transport aérien interinsulaire.

La présente convention comporte en effet :

1. Des soutiens financiers tels qu'une garantie d'exploitation consistant en un agrément au transport aérien pendant 20 ans (article 6, tiret 1), l'aval du territoire sur investissement (article 21), le bénéfice du code des investissements (article 21).

2. Un contrôle étroit de l'exploitation matérialisé par :

- la fixation d'un programme minimal de vols imposé (article 1er) dans un but d'intérêt général ;
- l'agrément du programme annuel d'exploitation (article 2) ;
- l'agrément du programme d'équipements (article 21) ;
- le respect de plafonds tarifaires réglementés (article 17).

L'habilitation du Président à conclure un contrat dont les termes ont été présentés à l'appréciation de l'assemblée a implicitement consacré l'existence du service public, puisque la jurisprudence admet en effet la création d'un service public par un contrat (CE 26 juin 1974 Sté Maison des isolants de France, CE 6 mai 1985 Eurolat).

II - Présentation du service public de transport aérien interinsulaire de la Polynésie française

Le service public vise à assurer la desserte au départ de l'aéroport de Tahiti Faa'a des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique ou à usage restreint, selon un programme minimal de vol ayant pour vocation d'assurer un service public minimal. Le délégataire peut ajouter, à sa convenance, des vols commerciaux.

L'île de Moorea étant déjà desservie par des liaisons maritimes régulières et rapides, elle ne doit donc pas être intégrée à la délégation de service public au départ de Tahiti Faa'a.

Le marché du transport aérien domestique en Polynésie française est actuellement partagé comme suit :

- la desserte régulière est opérée par Air Tahiti, dans le cadre d'une convention conclue avec le pays ;
- le transport à la demande est assuré par les compagnies Air Archipels et Pol'Air. La société Tahiti Helicopters détient également une licence dans ce créneau ;
- la desserte de Moorea (navette) est effectuée par Air Moorea. Elle a été suspendue en octobre 2010.

La desserte régulière interinsulaire s'effectue selon un programme minimal de vols arrêté en conseil des ministres. La société Air Tahiti a la possibilité d'y ajouter des vols commerciaux.

Sur 20 ans d'exploitation, le bilan de la convention pour le développement harmonieux du transport aérien interinsulaire est globalement satisfaisant : grâce à une flotte composée de 10 aéronefs de type ATR (7 ATR 72, 3 ATR 42) appartenant à Air Tahiti, d'un appareil de type Twin-Otter appartenant à sa filiale Air Moorea et aux 3 appareils Beechcraft appartenant à sa filiale Air Archipels, le programme annuel de vol d'Air Tahiti représente aujourd'hui trois fois le programme minimal défini à l'arrêté n° 1136 CM du 25 octobre 1990.

Il faut également considérer que six des quarante-sept aérodromes ne permettent pas aux aéronefs de type ATR de se poser. Ils concernent les îles desservies :

- d'une part, par Air Archipels en Beechcraft, dont la population est inférieure à 500 habitants : Fakahina, Puka Puka, Takume et Apataki ;
- et d'autre part, par Air Moorea en Twin-Otter : Apataki et Ua Huka, dont la population est inférieure à 500 habitants, et Ua Pou, qui en compte 2 158.

Au total, vingt-trois dessertes d'îles peuvent être qualifiées de désenclavement : Celles des six îles précitées ainsi que celles de Ahe, Takapoto Takaroa, Aratika, Faaite, Katiu, Kauehi, Niau, Fangatau, Hikueru, Napuka, Nukutavake, Pukarua, Raroia, Reao, Tatakoto et Vahitahi. Depuis 1990, ces dessertes de désenclavement ont été rendues possibles grâce :

- aux péréquations établies entre lignes excédentaires et lignes déficitaires ;
- aux touristes qui payent leur titre de transport plus cher que les résidents ;
- aux activités de charter ;
- aux plus-values réalisées lors des reventes d'aéronefs, achetés en défiscalisation ;
- et au soutien du pays sous la forme :
  - de la mise à disposition à titre gracieux d'un aéronef de type Twin-Otter pour la desserte inter-Marquises ;
  - d'exonérations douanières au titre de l'agrément au code des investissements, remplacées à partir de 2004 par des aides fiscales à l'exploitation (exonération partielle d'impôt sur les sociétés) pour un montant total de 2,14 milliards F CFP ;
  - et de la prise en charge du fret maritime aller et retour et amortissement des fûts de carburéacteurs dans le cadre du FPPH (Fonds de péréquation des prix des hydrocarbures) qui peut être estimé pour Air Tahiti à 3,17 milliards F CFP.

Page LEXPOL 4 sur 4

En 2010, la compagnie a transporté 735 000 passagers sur le réseau domestique, nombre qui n'a cessé de croître de 1990 jusqu'en 2007, année depuis laquelle elle enregistre une baisse cumulée de 12 %.

Parallèlement à l'évolution du nombre de passagers transportés, le taux de remplissage moyen a baissé de 8,3 points entre 1990 et 2010, passant de 71,2 % à 62,9 %.

La politique tarifaire d'Air Tahiti a conduit à des baisses de tarifs en francs constants de 30 % en moyenne pouvant atteindre 75 % pour des catégories de clientèles données (ex : cartes familles).

Air Tahiti a développé une activité fret, en baisse depuis plusieurs années, pour atteindre 2 643 tonnes en 2010. Ses aéronefs sont convertibles en version tout cargo.

Air Tahiti est le partenaire privilégié mais non exclusif de la Polynésie, ouvrant la possibilité d'une concurrence.

Ses obligations comprennent également :

- la recherche de l'amélioration du service offert à la clientèle au meilleur prix en associant les principaux acteurs économiques du pays ;
- la garantie maximale de la sécurité des vols en assurant notamment une politique active de formation du personnel.

Les services concourant à la sécurité de l'aviation civile font l'objet d'une taxe d'aéroport de 626 F CFP applicable sur 25 des aérodromes polynésiens depuis 1er janvier 2011.

III - Modifications envisagées

Le programme de desserte minimale sera intégré au cahier des charges du délégataire. A cet égard, 11 aérodromes ne faisant pas actuellement partie du programme minimal (car construits a posteriori) seront introduits dans la liste des aérodromes à desservir. L'île de Moorea étant déjà desservie par les liaisons maritimes régulières et rapides, elle ne doit pas être intégrée à la délégation de service public au départ de Tahiti Faa'a.

L'ensemble des plates-formes aéroportuaires permet la réception d'aéronefs de type ATR, à l'exception de 6 pistes. Les propositions du délégataire devront être adaptées à la nature des infrastructures aéroportuaires du pays disponibles dans les Airport information publications (AIP) et aligner l'exploitation de sa flotte sur leurs caractéristiques techniques [nota : les AIP sont publiées par la DGAC en conformité avec les normes et recommandations de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)].

La fixation des tarifs aériens devra prendre en compte le niveau des taxes et redevances aéronautiques applicables depuis le 1er janvier 2011, dont les montants vont croître.

IV - Proposition de recourir à une convention de délégation de service public avec obligations de service public

La gestion en régie sera écartée dans la mesure où la Polynésie française n'a pas vocation à exploiter des services aériens interinsulaires, compte tenu du niveau de technicité inhérent à ce type d'activité et les ressources nécessaires requises, de même que la concession avec biens de retour et biens de reprise dont l'appel à candidatures a été infructueux.

Il vous est proposé de procéder à la délégation du service public du transport aérien interinsulaire sous la forme d'obligations de service public, de manière globale, sans bien de retour ni bien de reprise.

De façon à procéder à une mise en concurrence la plus large possible, il vous est proposé de lancer un appel d'offres ouvert conformément aux dispositions 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.

V - Présentation des principaux éléments du contrat envisagé

Les missions de transport aérien interinsulaires précédemment définies sont déléguées sur la base d'un cahier des charges et d'un programme minimal de vols établis de façon à assurer le désenclavement et le développement économique social et culturel des archipels, pour une période maximale ramenée à 10 ans. En effet, si la durée d'amortissement normale d'un avion se situe entre treize et quinze ans, la plupart des investissements sont désormais réalisés par voie de défiscalisation sur une durée d'environ cinq ans et les aéronefs revendus avant leur dixième année. Il paraît par conséquent opportun de réduire la durée de la délégation de service public à dix ans.

Le délégataire doit être en mesure d'assurer une continuité de service en disposant d'une flotte d'avions apte à répondre, sans interruption de service, aux exigences du programme minimal de vols en terme de fréquences, de sièges offerts, de fret et de courrier.

Le délégataire doit rechercher la meilleure des productivités afin d'offrir des tarifs aériens favorables aux usagers.

A cet égard, il soumet à l'approbation du conseil des ministres des propositions de tarifs de passagers et de fret hors taxes lui permettant d'assurer l'équilibre de l'exploitation dans le cadre d'une péréquation interne à la société et de constituer les capacités d'autofinancement nécessaires aux investissements.

Pour rétablir la vérité des coûts, la prise en charge du fret maritime aller et retour et de l'amortissement des fûts de carburéacteurs, d'un montant de 224 millions F CFP en 2010, ne devrait plus être effectuée.

Aucune compensation financière ne sera accordée au délégataire par le pays.

Enfin, la Polynésie française peut examiner favorablement des contreparties de nature fiscale.

Oscar Manutahi TEMARU.