

AVENANT N°

/ MGT du
(DAC25600745CV)

avenant 2 au Contrat de Délégation de service public du Transport aérien régulier interinsulaire des Îles Marquises en 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 l'arrêté n° 11-2023 APF/SG du 12 mai 2023 portant proclamation du Président de la Polynésie française ;
- Vu l'arrêté n° 815 PR du 3 juin 2024 modifié portant nomination de la vice-présidente et des ministres du gouvernement de la Polynésie française, et déterminant leurs fonctions ;
- Vu l'arrêté n° 819 PR du 3 juin 2024 modifié relatif aux attributions du ministre des grands travaux, de l'équipement, en charge des transports aériens, terrestres et maritimes et de la décentralisation ;
- 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 l'arrêté n° 988 CM du 16 juin 2022 approuvant le principe de la délégation du service public du transport aérien interinsulaire des Îles Marquises ;
- Vu l'arrêté n° 2056 CM du 6 octobre 2022 modifié approuvant le choix du délégataire et le contrat de délégation de service public du transport aérien interinsulaire des îles Marquises en Polynésie française ;
- Vu le Contrat n° 7742 du 10 octobre 2022 de Délégation de service public du transport aérien régulier interinsulaire des Îles Marquises en Polynésie française ;
- Vu l'avenant n° 3570 du 3 mai 2023 du Contrat n° 7742 du 10 octobre 2022 de Délégation de service public du transport aérien régulier interinsulaire des Îles Marquises en Polynésie française ;
- Vu le procès-verbal n° 609 MGT du 7 mai 2025 de la commission de délégation de service public du transport aérien régulier interinsulaire de la Polynésie française en date 24 avril 2025 ,

ENTRE :

La Polynésie française, pour le compte de la Direction de l'aviation civile, représentée par le ministre des grands travaux, de l'équipement, en charge des transports aériens, terrestres et maritimes et de la décentralisation Monsieur Jordy CHAN, ci-après désigné le Délégrant

d'une part,

ET :

La société AIR TAHITI, société anonyme au capital de 2 760 000 000 F CFP immatriculée au RCS de Papeete sous le numéro TPI 58 1 B, dont le siège social est situé à l'Aéroport de Tahiti Faa'a, ci-après désigné le Délégataire

d'autre part,

ÉTANT PRÉALABLEMENT EXPOSÉ QUE

Par arrêté n° 988 CM du 16 juin 2022, le principe du recours à une délégation de service public (DSP) pour assurer le transport aérien régulier interinsulaire des Îles Marquises en Polynésie française a été validé.

Par arrêté n° 2056 CM du 6 octobre 2022 et à la suite de la procédure de passation de la DSP prévue par la réglementation, il a été approuvé le choix de la société AIR TAHITI en qualité de délégataire.

Sur cette base, le contrat n° 7742 du 10 octobre 2022 de Délégation de service public du transport aérien régulier interinsulaire des Îles Marquises en Polynésie française a été passé pour une période de 3 ans et 8 mois.

Le contrat de DSP susmentionné a été modifié par un premier Avenant n° 3570 du 3 mai 2023.

Le présent avenant a pour objet, à la demande du délégant, de procéder à l'augmentation des fréquences de desserte et à l'augmentation de la franchise de bagages tout en impactant cette nouvelle mesure sur la contribution forfaitaire du fonds de continuité territoriale aérienne interinsulaire.

IL EST ARRÊTÉ ET CONVENU CE QUI SUIT

Article 1er. - Modification de l'article 24

Le cinquième alinéa de l'article 24.1 « Contribution forfaitaire du fonds de continuité territoriale aérienne interinsulaire » est modifié ainsi qu'il suit :

« Pour la réalisation des missions telles que définies dans l'Article 3 du présent contrat, le Délégant reversera une contribution forfaitaire du fonds de continuité territoriale aérienne interinsulaire destiné à compenser les pertes du Délégataire dûment justifiées sur l'exploitation de la délégation, et ce, dans la limite de [REDACTED] F FCP TTC ([REDACTED] francs pacifique) par an sauf en cas de modification de l'offre de transport par le Délégant et dans les cas prévus à l'article 27. Le montant de la contribution forfaitaire comprend la somme figurant dans l'annexé 7 à laquelle s'ajoute les taxes, à compter de la date de signature du présent contrat. Les taxes de la Polynésie française liées à la contribution forfaitaire sont à la charge du Pays ».

Article 2. - Nouvelles annexes 2, 3, 5 et 7

Les annexes 2, 3, 5 et 7 du contrat de délégation de service public sont remplacées par les nouvelles annexes 2, 3, 5 et 7 ci-jointes.

Article 3. - Disposition générale

Toutes les autres dispositions du contrat de délégation de service public demeurent inchangées et intégralement applicables.

Article 4. - Nouveaux montants de la contribution forfaitaire

Les nouveaux montants de la contribution forfaitaire pour les exercices 2025 et 2026 sont les suivants :

- [REDACTED] F CFP TTC ([REDACTED] francs CFP) pour l'exercice 2025
- ;
- [REDACTED] F CFP TTC ([REDACTED] francs CFP) pour l'exercice 2026.

Article 5. - Imputation budgétaire

La dépense est imputable au budget du Fonds spécial de continuité territoriale du transport aérien interinsulaire (FCTAI) :

- Budget de la Polynésie française : 100

- Exercice: 2025

- Centre de Travail : 736-F

- Mission : 975

- Programme : 97503

- Article: 611

- Code Tiers : 389

- Budget de la Polynésie française : 100

- Exercice : 2026

- Centre de Travail : 736-F

- Mission : 975

- Programme : 97503

- Article: 611

- Code Tiers : 389

Article 6. - Election de domicile

Pour la présente convention, les parties font élection de domicile à :

Ministère des Grands travaux, de l'Équipement, en charge des Transports aériens, terrestres et maritimes et de la décentralisation

BP 25 51 98713 Papeete - Tahiti

Bâtiment administratif A2 5ème

11 Av. du Commandant Destremau, Papeete 98714, Polynésie française

Tél. : 40 46 80 19

Email : secretariat.mgt@gouvernement.pf - www.presidence.pf

S.A. Air Tahiti

B.P. 314 , 98713 Papeete - Tahiti

Polynésie française - Aéroport de Tahiti

Tél. : 40 86 40 04

Article 7. - Durée du contrat, enregistrement, nombre d'exemplaires

Le présent avenant à la convention est établie, au jour de la signature, pour une période de 18 mois en 4 exemplaires originaux comprenant quatre annexes. Elle peut être dénoncée à tout moment par lettre recommandée avec accusé de réception, moyennant un préavis de trois mois. Elle est exempte de tous droits de timbre et d'enregistrement.

Fait à Papeete, le

Fait à _____, le

Fait à _____, le

Pour la société Air Tahiti
Le Directeur général ¹

Pour la Polynésie française
le ministre
des grands travaux,
de l'équipement,
*en charge des transports aériens,
terrestres et maritimes
et de la décentralisation,*

Édouard WONG FAT

Jordy CHAN

¹ Mention manuscrite « lu et approuvé » avant la signature

ANNEXE 2 : CAHIER DES CHARGES

Le présent cahier des charges a pour objet de définir les obligations de service public du transport aérien intérieur pour les 2 îles suivantes : UA POU et UA HUKA.

OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC DU TRANSPORT AERIEN INTERIEUR

La Polynésie française, en application de la loi du pays n° 2016-3 et de la Délibération n° 2020-33 APF du 30 juillet 2020 établissant les règles pour l'exploitation de services aériens intérieurs en Polynésie française, conformément aux décisions du conseil des ministres, a décidé de fixer, à compter du **2 novembre 2022**, les obligations de service public imposées sur les services aériens réguliers exploités à destination ou depuis les 2 îles suivantes :

- UA POU – Code OACI : NTMP
- UA HUKA – Code OACI : NTMU

Les Obligations de service public, compte tenu notamment de l'éloignement et des difficultés d'accès des îles concernées sont définies ci-après.

A. EN TERMES DE NOMBRE DE FREQUENCES MINIMALES, DE CAPACITÉS OFFERTES, D'HORAIRES, DE TYPE D'APPAREILS ET D'OPÉRATIONS AÉRIENNES :

1. En termes de fréquences minimales

Pour chaque liaison, les candidats devront indiquer la charge marchande offerte ainsi que les capacités de sièges offertes dans les conditions précisées ci-après.

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 : **4 fréquences hebdomadaires toute l'année**

1.2. Entre Nuku Hiva et Ua Pou :

- Catégorie aérodrome de Ua Pou : 1B
- Les fréquences sont les suivantes : **5 fréquences hebdomadaires toute l'année**

1.3. Entre Ua Huka et Ua Pou :

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

Annexe 1 à l'avenant 2 au Contrat n° 7742 du 10 octobre 2022 modifié

2. En termes de capacités offertes minimales

Une capacité minimale doit être offerte sur chaque vol ou sur chaque étape de vol afin de répondre à la demande de trafic de passager.

La capacité minimale, qui s'entend pour les passagers comme la somme des sièges disponibles sur les deux sens d'une liaison doit être déterminée par la « Charge marchande offerte » pour chaque vol ou pour chaque étape ou tronçon d'un vol.

Au départ de chaque aéroport, pour un vol ou pour une étape de vol, les candidats doivent préciser dans leur offre la charge marchande offerte et la masse maximale au décollage du vol ou de l'étape de vol.

3. En termes de capacités offertes supplémentaires

Compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des jours fériés (Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et les retours de vacances d'été), les candidats doivent préciser dans leur offre les capacités minimales supplémentaires proposées pour ces périodes.

4. Pour les vols entre les îles (de point à point)

Les candidats pourront également proposer des vols de point à point entre les îles en sus des destinations mentionnées ci-dessus. Ces vols ne rentrent pas dans le champ de la compensation financière prévu dans la DSP. En ce cas, les candidats devront remettre :

- Les fréquences de ces vols ;
- Les capacités de sièges offerts sur ces vols ;
- Les tarifs « résident » plafond proposé par le candidat sur ces vols.

5. En termes d'horaires :

Les horaires comme la répartition dans le calendrier des différentes capacités feront l'objet d'un protocole d'accord explicite et préalable à l'occasion de chaque saison aéronautique IATA avec la Direction de l'Aviation Civile de la Polynésie française (DAC-PF).

Pour ce faire et préalablement à la mise au point du protocole d'accord ci-dessus, le transporteur fournira ses propositions de programme selon le modèle informatique transmis par la DAC-PF. A défaut d'accord sur le protocole, la décision finale appartiendra à la DAC-PF.

6. En termes de type d'appareil et d'opérations aériennes

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

Annexe 1 à l'avenant 2 au Contrat n° 7742 du 10 octobre 2022 modifié

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 spécifique 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 altiports (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.

B. EN TERMES DE TARIFS

1. Tarifs « résident »

Les passagers bénéficiant des « tarifs résidents » sont les passagers qui justifient par tout document de leur résidence en Polynésie française, ou qui commandent ou réservent leur voyage depuis la Polynésie française.

Les tarifs « résident » s'entendent hors taxes, redevances et frais divers inclus (taxes et redevances « per capita » perçues par l'Etat, les collectivités locales et les autorités aéroportuaires et identifiées comme telles sur le titre de transport).

Annexe 1 à l'avenant 2 au Contrat n° 7742 du 10 octobre 2022 modifié

Les résidents polynésiens bénéficient toute l'année, sur tous les vols, sans restriction de capacité des tarifs publics maximaux suivants :

DESTINATION	TARIF PUBLIC MAXIMUM RESIDENT
De Nuku Hiva vers Ua Huka De Ua Huka vers Nuku Hiva	9 000 F CFP 9 000 F CFP
De Nuku Hiva vers Ua Pou De Ua Pou vers Nuku Hiva	9 000 F CFP 9 000 F CFP
De Ua Huka vers Ua Pou De Ua Pou vers Ua Huka	9 000 F CFP 9 000 F CFP

Les candidats peuvent proposer des offres commerciales sur les vols à des tarifs promotionnels inférieurs au prix maximum mentionné ci-dessus. Toutefois, pour la détermination du montant de la contribution forfaitaire visée au contrat de délégation, seuls seront pris en compte les prix maximum publics offerts par le candidat dans son offre.

En ce qui concerne le tarif de fret appliqué aux résidents, les candidats devront préciser leurs tarifs pour chaque liaison dans leur offre, étant précisé le montant hors taxes facturé à l'utilisateur ne devra pas dépasser les plafonds suivants :

- 200 F CFP du kg au départ de Nuku Hiva ;
- 200 F CFP du kg au départ des îles de Ua Pou ou Ua Huka.

Modification des tarifs

En cas de hausse anormale, imprévisible et étrangère à la volonté des transporteurs des éléments de coûts affectant l'exploitation des liaisons aériennes, ces tarifs maximaux pourront être augmentés au prorata de la hausse constatée, après accord de l'autorité déléguante et, le cas échéant, avis de la commission de délégation de service public. Les tarifs maximums ainsi modifiés seront notifiés aux transporteurs exploitant les services et applicables dans un délai adapté aux circonstances.

Inversement, si la hausse des coûts ayant entraîné les augmentations de tarifs à due concurrence vient à disparaître et après que cette disparition aura été constatée dans les mêmes conditions, notamment de durée, la modification tarifaire intervenue sera annulée dans les mêmes délais après que cette annulation aura été notifiée au transporteur.

- Les passagers résidents devront être assimilés sans limite aux passagers payant le plein tarif pour les conditions d'accès à bord ;
- Les billets des passagers résidents sont modifiables et remboursables sans condition et sans frais supplémentaires ;
- Les places doivent être mises en vente au moins trois mois avant les dates de vols concernés.

2. Commercialisation

L'ensemble des tarifs devront être accessibles et commercialisés de manière permanente et pour la totalité des tarifs proposés aux passagers sur au moins un système international de réservation ainsi que selon chacune des modalités suivantes : centres de réservation, agences de voyage, système internet, comptoirs d'aéroport. Chacun de ces modes de commercialisation doit s'accompagner de la mise à disposition pour l'utilisateur d'une information claire et précise diffusée

Annexe 1 à l'avenant 2 au Contrat n° 7742 du 10 octobre 2022 modifié

sur support papier et support dématérialisé faisant mention des conditions tarifaires en vigueur, exprimées en montants hors taxes et toutes taxes comprises indiquant l'existence de frais de distribution selon le mode retenu.

Les taxes devront être détaillées selon leur affectation et devront être remboursées au client en cas de non utilisation du billet et ce quelle que soit la catégorie du billet.

Les transporteurs devront prendre les dispositions suffisantes afin que soient acceptés, sans quota, les passagers suivants :

- les enfants non accompagnés (UM) au sens de la réglementation IATA, dès l'âge de 4 ans, sans surcharge tarifaire ;
- les passagers à mobilité réduite ou souffrant d'un handicap reconnu (WHCR, WCH, WCHC) au sens de la réglementation IATA. A cette fin, la mise en œuvre de civières agréés devra être démontrée par les transporteurs. Les surcharges tarifaires imposées ne pourront pas être supérieures à la somme des sièges occupés pour le transport de ces passagers.

Pour tout vol dont la durée est supérieure à 1 heure, une chaise de transfert sera disponible dans chaque avion pour permettre l'accès aux toilettes pour les personnes à mobilité réduite.

Les transporteurs accorderont gratuitement une franchise de 10 kilogrammes de bagages par passager, portée à 15 kilogrammes à partir du 1^{er} juillet 2025. Tout kilogramme excédentaire par passager ne pourra donner lieu à un paiement sous quelque forme que ce soit supérieur à 500 F CFP.

3. En termes de continuité du service

Sauf cas de force majeure, le nombre des vols annulés pour des raisons directement imputables au transporteur ne doit pas excéder, par saison aéronautique IATA, 1% du nombre de vols prévus dans le programme d'exploitation de base.

De la même manière, sauf cas de force majeure, le nombre de manquements aux obligations d'amplitudes horaires à destination directement imputables au transporteur ne doit pas excéder, par saison aéronautique IATA, 1% du nombre de vols prévus dans le programme d'exploitation de base.

Tout transporteur qui compte exploiter l'une ou l'autre de ces liaisons doit garantir qu'il l'exploitera pendant au moins douze mois consécutifs.

Les services ne peuvent être interrompus par le transporteur qu'avec un préavis minimal de six mois.

C. MODALITES DE PRESENTATION D'UN TRANSPORTEUR A LA MISE EN ŒUVRE DES OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC

Tout transporteur souhaitant exploiter l'une ou l'autre des liaisons soumises aux obligations de service public susmentionnées devra présenter une description détaillée de la manière dont il entend assurer les services en fournissant, notamment, les éléments qui suivent.

1. Programmes d'exploitation

Les programmes d'exploitation (fréquences, horaires, types d'appareils utilisés, etc.) seront communiqués suivant les diverses périodes mentionnées dans les obligations de service public. Les conditions de lancement des vols supplémentaires seront également précisées.

2. Politique tarifaire

Le transporteur fournira une grille détaillée de ses tarifs (tarifs pleins, tarifs réduits, et modalités d'application) lors de la remise de son offre, dès lors qu'en tout état de cause, le tarif « résident » est respecté.

3. Conditions commerciales d'exploitation

Le transporteur indiquera les dispositions envisagées pour le transport du fret, pour la vente et le système de réservation ainsi que pour l'accueil des enfants non accompagnés (UM) et des passagers à mobilité réduite (PMR) selon les prescriptions des obligations de service public. Il précisera les différentes prestations offertes à bord gratuitement et les accords interlignes permettant des correspondances indifféremment sur le réseau intérieur et international.

4. Conditions techniques d'exploitation

Les dispositions particulières afin d'assurer la possibilité et la régularité des vols (avions et équipages de remplacement notamment) seront détaillées.

Sanctions

Les transporteurs sont informés qu'une exploitation en méconnaissance des obligations de service public susmentionnées peut entraîner, outre les sanctions administratives et/ou juridictionnelles prévues, leur élimination pour une durée d'au moins cinq ans de toute exploitation de services aériens soumis à obligations de service public relevant de la Polynésie française.

5. Informations

Toute demande de documents ou d'informations complémentaires se rapportant aux présentes obligations de service public mentionnées doit être adressée, par courrier postal avec accusé de réception, auprès de :

Monsieur le Directeur de l'Aviation Civile de la Polynésie française

BP 1408 -98713 Papeete -Tahiti

Télécopieur: (689) 40.54.37.80

Adresse courriel : marangai.moeroa@administration.gov.pf