# DIRECTION DE L'AVIATION CIVILE

**RAPPORT DE PRESENTATION**

**DELEGATION DE SERVICE PUBLIC D'AVITAILLEMENT DU TRANSPORT AERIEN INTERINSULAIRE DE LA POLYNESIE FRANCAISE**

**En application des articles LP 3 et 4 de la loi du Pays n°2009-21 du 7 décembre 2009 modifiée, relative au cadre règlementaire des délégations de service public de la Polynésie française et de ses établissements publics et de l'article 1er de l'arrêté n° 2299 du 15 décembre 2009 pris en application de ladite loi du Pays**

## TABLE DES MATIERES

**TITRE I. PRESENTATION DU SERVICE ACTUEL** ..... **3**

**A/ Une mission de service public** ..... **3**

**B/ Le dispositif de desserte en vigueur** ..... **3**

**a. Historique succinct** ..... 3

**b. Objet et périmètre de la DSP en vigueur** ..... 5

**TITRE II. MODIFICATIONS ENVISAGEES** ..... **7**

**TITRE III. LA CONCLUSION D'UN CONTRAT DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC D'AVITAILLEMENT DU TRANSPORT AERIEN INTERINSULAIRE** ..... **10**

**TITRE IV. PRINCIPAUX ELEMENTS DU CONTRAT ENVISAGE** ..... **14**

**TITRE V. PROPOSITIONS SOUMISES A L'APPROBATION DU CONSEIL DES MINISTRES** ..... **17**

**TITRE VI. ANNEXES** ..... **18**

**ANNEXE 1 : PLAN DU PROJET DE CONTRAT** ..... 18

## TITRE I. PRESENTATION DU SERVICE ACTUEL

### Contexte du transport aérien interinsulaire de personnes

### A/ Une mission de service public

L'article LP 4-1° de la loi du pays n° 2016-3 du 25 février 2016 relative à l'organisation du transport intérieur maritime et aérien précise que le transport interinsulaire de personnes, de biens et de marchandises constitue une mission de service public.

D'ailleurs, dans un avis de 2022, le Conseil d'Etat a qualifié la desserte aérienne comme présentant un intérêt stratégique pour la Polynésie française (CE, Avis, n°405912 du 25 octobre 2022).

Compte tenu de la situation géographique particulière de la collectivité, répartie sur un espace maritime d'une superficie comparable à celle de l'Europe, les liaisons aériennes régulières jouent un rôle essentiel dans le désenclavement des îles ainsi que dans leur développement économique. Elles constituent un véritable lien structurant entre les populations, garantissant la continuité de la vie sociale, économique et sanitaire au sein des différents archipels, tout en assurant leur connexion avec l'extérieur.

Afin de répondre à ces enjeux, la Polynésie française a progressivement développé, au cours des quatre dernières décennies, un maillage aérien reposant sur 47 aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, répartis sur les cinq archipels qui composent la collectivité.

Depuis 1986, la société Air Tahiti SA assure une desserte globale de l'ensemble de ces 47 aérodromes. Cette organisation, soutenue par la participation du Pays au capital de la compagnie, repose sur un mécanisme de compensation entre les différentes lignes exploitées : les liaisons déficitaires, principalement utilisées par les populations résidentes, sont financées grâce aux recettes générées par les destinations plus rentables, davantage fréquentées par les visiteurs touristiques.

Si ce modèle a permis d'atteindre l'objectif essentiel de désenclavement des îles et de maintien d'une continuité territoriale, il a également entraîné une augmentation du coût des billets sur certaines lignes à forte fréquentation touristique.

### B/ Le dispositif de desserte en vigueur

#### a. Historique succinct

La crise sanitaire liée à la COVID-19, survenue au début de l'année 2020, est intervenue alors que la Polynésie française engageait une réforme du cadre juridique applicable au transport aérien interinsulaire. Les mesures de confinement mises en œuvre pour limiter la propagation de l'épidémie ont conduit à la suspension, pendant plusieurs semaines, de l'exploitation régulière du réseau domestique par la société Air Tahiti.

Dans le cadre de la reprise progressive des activités aériennes à compter du mois de mai 2020, la Polynésie française et Air Tahiti ont conclu, le 1er juillet 2020, un accord provisoire destiné à assurer la reprise des dessertes aériennes interinsulaires. En vertu de cet accord, la compagnie s'est engagée à rétablir l'ensemble du réseau à compter du 7 juillet et jusqu'au 31 décembre 2020, selon un programme de vols élaboré conjointement avec la collectivité. En contrepartie, une subvention de 450 millions de F CFP lui a été attribuée afin de compenser les conséquences économiques de cette reprise. Cet accord prévoyait également le lancement d'une procédure de délégation de service public destinée à assurer, à compter du 1er janvier 2021, l'exploitation des lignes présentant un déficit structurel.

Dans le prolongement de cette réforme, la délibération n° 2020-33 APF du 30 juillet 2020 a instauré des obligations de service public (OSP) sur le réseau du transport aérien interinsulaire afin de garantir l'accessibilité et le désenclavement de l'ensemble du territoire de la Polynésie française. Elle a notamment procédé à une classification des aérodromes desservis par des lignes régulières en quatre zones géographiques et en deux catégories, selon des critères objectifs tenant notamment à la population, au niveau de trafic, à l'éloignement, aux difficultés d'accès et au développement économique des îles.

Cette délibération distingue, d'une part, **les aérodromes ouverts à la libre concurrence**, situés sur les îles présentant un niveau d'activité suffisant pour permettre l'exercice de la concurrence, et, d'autre part, **les aérodromes de désenclavement** (ADD), desservant les îles les plus isolées, dont les liaisons régulières relèvent d'obligations de service public.

Par arrêté n° 2214 CM du 4 décembre 2020, la première procédure de passation de la délégation de service public relative à la desserte de 34 aérodromes de désenclavement a été déclarée infructueuse pour le lot n° 1, l'offre remise par Air Tahiti ne répondant pas aux exigences fixées par le pouvoir adjudicateur. Afin de garantir la continuité du service public et d'éviter toute interruption des dessertes aériennes, la Polynésie française a conclu un nouvel accord avec Air Tahiti, approuvé par l'arrêté n° 2689 CM du 29 décembre 2020, portant sur la période du 1er janvier au 30 juin 2021.

Dans le cadre de cet accord, la SA Air Tahiti s'est engagée à assurer l'exploitation de l'ensemble du réseau domestique, selon un programme minimal de vols garantissant notamment la desserte des 34 aérodromes de désenclavement. En contrepartie, la Polynésie française a accordé une subvention forfaitaire de 450 millions de F CFP destinée à compenser les déficits résultant de l'exécution de ce programme minimal.

Conformément aux dispositions de l'article 2 de l'arrêté n° 2211 CM du 4 décembre 2020, les dessertes des aérodromes de désenclavement sont assurées dans le cadre de contrats de délégation de service public.

À l'issue de la procédure de passation, deux contrats ont ainsi été conclus avec la société Air Tahiti : le contrat n° 4347 du 17 juin 2021 relatif à la desserte de 32 îles des archipels des Tuamotu-Gambier et des Australes, et le contrat n° 7742 du 17 octobre 2022, relatif à la desserte des îles Marquises.

Initialement conclus pour une durée arrivant à échéance en juin et juillet 2026, ces deux contrats ont été prolongés d'une année afin de reporter leur terme au 30 juin 2027. Cette prolongation répond à la nécessité de disposer des conclusions du schéma directeur du transport aérien interinsulaire, avant de définir les caractéristiques des futures délégations de service public. Elle a permis d'intégrer les orientations stratégiques issues de cette étude afin de concevoir des contrats mieux adaptés aux besoins des populations des îles, aux réalités opérationnelles du transport aérien interinsulaire et aux enjeux de désenclavement du territoire.

Dans cette perspective, il convient d'engager, en amont de cette nouvelle échéance, la procédure de passation des futures délégations de service public afin de garantir leur entrée en vigueur à l'issue des contrats actuellement en cours d'exécution.

### b. Objet et périmètre de la DSP en vigueur

**Périmètre géographique :**

Les délégations de service public du transport aérien interinsulaire permettent la desserte des îles suivantes :

**Contrat n° 4347 du 17 juin 2021 relatif à la desserte de 32 îles des archipels des Tuamotu-Gambier et des Australes** : Ahe, Anaa, Apataki, Aratika nord, Arutua, Faaite, Fakahina, Fangatau, Hao, Hikueru, Katiu, Kauehi, Kaukura, Makemo, Manihi, Mataiva, Napuka, Niau, Nukutavake, Puka Puka, Pukarua, Raroia, Reao, Takapoto, Takaroa, Takume, Tatakoto, Totegegie, Tureia, Vahitahi, Raivavae, Rimatara ;

**Contrat n° 7742 du 17 octobre 2022 relatif à la desserte des îles Marquises** : Ua Pou et Ua Huka.

**Contenu des DSP en vigueur :**

Le contrat revêt la forme d'une délégation de service public exploitée aux risques et périls du délégataire, lequel demeure seul responsable des risques d'exploitation. À ce titre, il est tenu de souscrire l'ensemble des assurances nécessaires à l'exécution du service et de constituer des garanties bancaires destinées à assurer, d'une part, la bonne exécution du contrat et, d'autre part, les obligations liées à son échéance.

Le cahier des charges fixe des obligations minimales de desserte portant principalement sur les fréquences de vols.

Le délégataire doit présenter un programme de vols réguliers par liaison au départ de Tahiti-Faa'a vers chacun des aérodromes de désenclavement, préciser les capacités de transport offertes et garantir une capacité suffisante pour répondre à la demande de trafic. Il dispose de la faculté d'organiser son réseau selon un schéma de dessertes en « point à point » ou en « rotation ». Par ailleurs, la consistance du service et ses modalités d'exploitation peuvent être adaptées en cours d'exécution, soit à l'initiative de la Polynésie française, soit sur proposition du délégataire.

Le contrat organise également le régime des biens affectés au service en distinguant les biens de retour, les biens de reprise et les biens propres du délégataire. Dans le prolongement de l'évolution du cadre juridique des délégations de service public, les aéronefs utilisés simultanément pour les dessertes relevant de la libre concurrence et celles exécutées au titre de la délégation ont été exclus de la catégorie des biens de retour, afin de tenir compte de leur utilisation mixte. En revanche, les autres équipements nécessaires à l'exploitation du service, notamment les matériels d'assistance en escale, demeurent soumis au régime des biens de retour.

S'agissant des conditions économiques de la délégation, la convention fixe des tarifs plafonds applicables aux dessertes du lot unique, sans mécanisme de péréquation tarifaire entre les lignes.

Afin de compenser les contraintes résultant des obligations de service public, le délégataire bénéficie d'une contribution du Fonds de continuité territoriale aérienne interinsulaire. Cette compensation est déterminée sous la forme d'un montant forfaitaire maximal par ligne déficitaire et ne constitue pas une garantie des risques d'exploitation, lesquels demeurent intégralement supportés par le délégataire. Le montant total de cette contribution est plafonné à 900 millions de F CFP par an pour la DSP « 32 îles » et à 291 millions de F CFP par

an pour la DSP « Marquises ». En outre, le contrat interdit le recours à un amortissement de caducité pour les investissements réalisés dans le cadre de la délégation, afin de limiter les coûts d'exploitation et de préserver un niveau tarifaire compatible avec les objectifs de désenclavement et de développement économique.

Enfin, le contrat prévoit un dispositif complet de contrôle de son exécution. La Polynésie française dispose d'un droit permanent de contrôle technique, financier et administratif et peut procéder à toute vérification utile ou solliciter la communication de l'ensemble des documents nécessaires au suivi de la délégation. Le délégataire est notamment tenu de produire une comptabilité analytique par ligne aérienne, un compte d'exploitation détaillé ainsi que l'ensemble des informations relatives à la structure tarifaire. Des sanctions contractuelles pouvant aller jusqu'à la résiliation de la convention sont prévues en cas de manquement aux obligations du délégataire. Enfin, afin d'assurer la continuité du service public, le Pays peut imposer la poursuite de l'exploitation jusqu'à l'entrée en fonction du futur délégataire.

Le projet de délégation de service public d'avitaillement marque une évolution structurelle du périmètre contractuel. Alors que dans les DSP existantes l'avitaillement des aéronefs était une prestation intégrée d'Air Tahiti (« gestion des Escales »), il devient ici un objet contractuel autonome.

Les contrats de DSP en vigueur confient au Délégataire, à titre de prestation accessoire à l'exploitation du transport aérien, la « gestion des Escales », entendue comme l'enregistrement des passagers et l'avitaillement des aéronefs.

Ce traitement en escale recouvre, selon les îles desservies, la vente de billets et de fret, l'enregistrement et l'embarquement des passagers et de leurs bagages, l'acceptation et le chargement du fret, la gestion des devis de masse et de centrage, ainsi que l'avitaillement des aéronefs. Il est assuré par le personnel propre du Délégataire, recruté localement et formé en interne, la sous-traitance étant matériellement inexistante dans les îles.

Le contrat souligne à cet égard l'absence de structure d'assistance au sol alternative sur la plupart des aérodromes concernés, contraignant le Délégataire à assurer seul l'ensemble de ces opérations. L'avitaillement en carburant est lui-même intégré à l'exploitation du Délégataire, qui gère en propre quinze dépôts de carburant répartis dans les archipels.

L'état des lieux réalisé en 2026 recense vingt (20) dépôts actifs hors Tahiti-Faa'a, d'une capacité de stockage cumulée d'environ 736 m³ (de 5 m³ à Huahine à 172,5 m³ à Nuku Hiva), répartis entre plateformes de désenclavement et plateformes de libre concurrence. Ce parc, indispensable à la continuité territoriale, est hétérogène : les AOT de Raiatea et de Rangiroa sont échues depuis le 30 juin 2025, aucune AOT n'est recensée à Huahine, Fakarava, Tubuai, Rurutu et Raivavae, neuf dépôts des Tuamotu-Gambier relèvent d'une même AOT (arrêté n° 1909 PR du 9 septembre 2025) arrivée à échéance le 30 juin 2026, et seuls sept dépôts disposent d'un arrêté d'exploitation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

La chaîne d'approvisionnement repose principalement sur le fret maritime interinsulaire au départ de Papeete, avec des fréquences de desserte très variables et, sur certaines îles, des ruptures de charge supplémentaires (mouillage au large, transbordement lagonaire, transport terrestre). Elle dépend d'un nombre limité d'acteurs amont, tandis que l'accès au carburant demeure inégal selon les opérateurs aériens. Enfin, les données historiques

de consommation de Jet A-1 par plateforme ne sont pas disponibles de manière suffisamment homogène et consolidée pour constituer une donnée contractuelle de référence.

## TITRE II. MODIFICATIONS ENVISAGEES

La nouvelle DSP d'avitaillement ne fait pas l'objet d'un allotissement et regroupe vingt (20) plateformes, dont onze plateformes de désenclavement et neuf plateformes situées en zone de libre concurrence (hors Tahiti-Faa'a), au sein d'un contrat unique comme suit :

- Iles-sous-le-Vent : Bora Bora, Huahine, Raiatea ;

- Tuamotu-Gambier : Apataki, Fakarava, Fangatau, Hao, Makemo, Napuka, Rangiroa, Raroia, Takaroa, Tatakoto, Totégégie, Tureia ;

- Australes : Raivavae, Rurutu, Tubuai ;

- Marquises : Hiva Oa, Nuku Hiva.

L'inclusion des neuf plateformes de la zone de libre concurrence tient à leur rôle d'escale technique de ravitaillement pour la desserte des îles de désenclavement. Le carburant embarqué sur ces plateformes doit couvrir le trajet vers l'île enclavée et, lorsque celle-ci ne dispose pas de dépôt, le trajet retour, ainsi que le carburant nécessaire pour rejoindre un aérodrome de dégagement et les réserves exigées par les règles d'exploitation. Leur approvisionnement conditionne donc directement la capacité d'emport de passagers et de fret, voire la faisabilité même, des liaisons vers les îles enclavées. Ainsi, Ua Pou et Ua Huka, îles de désenclavement, ne sont pas reliées directement à Tahiti et sont desservies par un réseau dédié au départ de Nuku Hiva. Seuls sont inclus les aérodromes de libre concurrence dotés d'un dépôt. Sur ces plateformes, l'obligation de service public du délégataire est limitée à la garantie de disponibilité du carburant pour les aéronefs assurant la desserte du réseau, au bénéfice de l'ensemble des transporteurs.

Compte tenu de la durée de la délégation, le contrat prévoit en outre la faculté, pour le délégant, d'intégrer en cours d'exécution trois (3) plateformes complémentaires au maximum, portant à vingt-trois (23) le nombre maximal de plateformes exploitées. Ces plateformes ne sont pas nécessairement identifiées à la date de la consultation ; le programme d'investissement du Pays réserve toutefois d'ores et déjà trois enveloppes au titre de dépôts potentiels dont l'implantation reste à déterminer (dits « YY », « XY » et « XX »). Leur intégration, précédée d'une analyse contradictoire, constitue une modification du contrat à l'initiative du délégant, susceptible d'ouvrir droit à un réexamen de ses conditions financières.

Le contrat est envisagé pour une durée de 20 ans à compter du 1er juillet 2027, soit jusqu'au 30 juin 2047. Le contrat entre en vigueur à compter de sa notification.

La durée de la DSP Avitaillement est fixée au regard de l'étalement du programme d'investissement intégré à la DSP et de l'amortissement des investissements restant à la charge du délégataire. Le CCTP prévoit en effet que la délégation combine, dans un même cadre contractuel, l'exploitation du service d'avitaillement et la réalisation des travaux de création, de reconstruction, de réhabilitation et de mise en conformité des infrastructures fixes (dépôts de carburant) sur l'ensemble des plateformes du périmètre. Ce programme, financé par la Polynésie française au moyen d'une subvention d'équipement, s'échelonne de 2027 à 2038 selon le calendrier prévisionnel annexé au CCTP, le délégataire assurant par ailleurs, tout au long de la DSP, l'entretien, la maintenance et le renouvellement des moyens d'exploitation à sa charge.

Cette durée de vingt ans permet également d'inscrire dans le cadre contractuel l'évolution progressive du périmètre géographique initial de la DSP. En effet, il est prévu une faculté d'intégrer, en cours d'exécution, trois plateformes complémentaires au maximum, portant le périmètre de vingt à vingt-trois plateformes, sans que ces plateformes soient nécessairement identifiées dès la consultation. Une durée longue est ainsi cohérente avec la nature structurellement évolutive du réseau d'avitaillement et avec l'objectif stratégique de résilience énergétique du réseau aérien interinsulaire assigné à cette DSP (sécurisation des approvisionnements et de l'autonomie de stock sur chaque plateforme).

Les projets de DSP substituent au modèle existant une organisation reposant sur trois délégations distinctes et coordonnées : la DSP Transport, la DSP Assistance en escale et la DSP Avitaillement. Cette séparation vise à distinguer la fonction d'exploitation du transport aérien de la fonction de prestation aéroportuaire, et à garantir un accès non discriminatoire aux services d'assistance en escale pour tout opérateur autorisé à intervenir sur les plateformes concernées.

Le projet de DSP Avitaillement confie à un délégataire unique l'ensemble de la chaîne d'avitaillement en Jet A-1, de l'approvisionnement amont jusqu'à la mise à disposition du carburant sur les plateformes du périmètre.

Cela comprend : l'approvisionnement du carburant, l'organisation des transports et manutentions jusqu'aux dépôts, la réception, le stockage, la conservation de la qualité du produit, la gestion des stocks et la distribution jusqu'au point de remise au délégataire qui est chargé de la mise à bord (Assistance en escale).

Il s'y ajoute la réalisation des travaux de création, de reconstruction, de réhabilitation et de mise en conformité des infrastructures fixes d'avitaillement, ainsi que l'exploitation, le contrôle et la maintenance des installations correspondantes.

Le délégataire est le fournisseur exclusif de carburant aviation Jet A-1 sur l'ensemble des dépôts placés sous sa responsabilité pendant la durée de la délégation, aucun autre opérateur n'étant autorisé à les approvisionner.

La mise à bord physique du carburant dans les aéronefs ne relève pas du périmètre de la DSP Avitaillement.

En effet, sur les plateformes couvertes par la DSP d'Assistance en escale, cette opération est exécutée par son délégataire, sur les plateformes hors du périmètre de la DSP d'Assistance en escale, elle est assurée par un prestataire local disposant des compétences et habilitations nécessaires, mobilisé par le délégataire « Avitaillement ».

Sur les plateformes couvertes par la DSP Assistance en escale, les conditions d'exécution de ces opérations physiques (réception et manutention des contenants, mise en stockage, contrôles qualité opérationnels, distribution et mise à bord) font l'objet d'une convention entre les deux délégataires, soumise à l'approbation préalable de la DAC. Le coût de ces opérations constitue une charge du service d'avitaillement, identifiée distinctement dans la comptabilité analytique et prise en compte dans le prix du service, sans pouvoir donner lieu à une double rémunération ; les études prévisionnelles l'évaluent à 12 F CFP HT par litre de carburant mis à bord. Le recours à ces intervenants ne transfère ni la propriété du carburant, ni la relation commerciale avec les compagnies aériennes.

Le délégataire « Avitaillement » demeure toutefois responsable de la qualité, de la conformité, de la traçabilité et de la disponibilité du carburant jusqu'au point de remise, et

formalise à cet effet des procédures d'interface avec chacun des intervenants chargés de la mise à bord.

Le contrat revêtira, comme les contrats de DSP en vigueur, la forme d'une délégation de service public exploitée aux risques et périls du délégataire, lequel devra souscrire les assurances nécessaires et constituer des garanties bancaires garantissant la bonne exécution du contrat et le respect de ses obligations en fin d'exécution (respectivement 30 et 15 millions F CFP), le cas échéant complétées par une garantie maison-mère. Le délégataire est tenu de constituer, dans un délai d'un (1) mois suivant la notification du contrat, une société dédiée immatriculée au RCS de Papeete, dont l'objet social est strictement limité à l'exécution du contrat.

Le cahier des charges (CCTP) fixe les obligations imposées au délégataire, notamment une obligation de résultat en matière de disponibilité, de conformité, de qualité et de traçabilité du carburant, de continuité du service et d'accès non discriminatoire de tout opérateur aérien autorisé, sous le contrôle de la direction de l'aviation civile.

Le régime des biens affectés au service distingue les biens de retour, les biens de reprise et les biens propres du délégataire. Les biens de retour comprennent les terrains, installations et dépôts mis à disposition par le délégant, ainsi que les ouvrages et équipements réalisés, acquis ou renouvelés par le délégataire et exclusivement affectés au service ; ils appartiennent ab initio à la Polynésie française. Le contrat ne confère pas de droits réels au délégataire, l'occupation des plateformes faisant l'objet de conventions d'occupation distinctes.

La rémunération du délégataire, facturée directement aux compagnies aériennes et autres usagers, distingue le prix du Jet A-1 et le prix du service d'avitaillement. La grille tarifaire, proposée par le candidat et validée par la DAC préalablement à son entrée en vigueur, peut être différenciée par plateforme ou par famille de plateformes, notamment entre la zone de désenclavement (OSP) et la zone de libre concurrence, la logique de péréquation retenue devant être justifiée. Le prix du carburant suit une formule d'indexation adossée aux références internationales représentatives de la chaîne d'approvisionnement, et le prix du service est révisé annuellement, la première révision intervenant le 1er juillet 2028, dans le cadre d'un bilan tarifaire présenté aux compagnies aériennes.

Le service d'avitaillement a vocation à s'autofinancer par la facturation aux usagers : le délégant estime que l'équilibre économique du contrat peut être atteint sans contribution forfaitaire d'exploitation, toute demande en ce sens devant être particulièrement étayée et justifiée par les candidats. Le programme de travaux sur les infrastructures fixes donne lieu au versement d'une subvention d'équipement de la Polynésie française couvrant 100 % du coût des opérations approuvées ; les dépenses ainsi financées sont exclues de l'assiette tarifaire. Le délégataire s'engage par ailleurs sur des objectifs annuels de recettes tarifaires résultant de son compte d'exploitation prévisionnel.

Le contrat comporte une clause de réexamen des conditions économiques et/ou techniques, à l'initiative de chacune des parties ou s'imposant à elles en cas d'événements extérieurs engendrant des pertes ou surcoûts supérieurs à une franchise de vingt millions de F CFP par an (perturbation durable de la chaîne d'approvisionnement, hausse anormale et imprévisible des coûts, pandémie, baisse significative du trafic, changement de législation ou de réglementation), ainsi qu'un rendez-vous obligatoire à mi-parcours du contrat.

En matière de gouvernance, un comité de coordination réunissant le délégant et le délégataire, à caractère consultatif, se réunit selon une périodicité semestrielle ; un comité inter-DSP réunit en outre, une fois par trimestre selon un calendrier établi par la DAC, les gestionnaires des services de transport, d'assistance en escale et d'avitaillement afin de traiter les interfaces opérationnelles, ses relevés de décisions s'imposant aux parties.

Le régime des sanctions repose sur des pénalités (unité de pénalité de 5 000 F CFP HT, valeur septembre 2026, actualisée annuellement), plafonnées annuellement à 10 % des recettes commerciales, assorties d'une procédure accélérée de mise en demeure en cas d'urgence avérée (sept jours, voire un jour) et d'une faculté de mise en régie aux frais et risques du délégataire en cas de défaillance grave ou répétée.

Le contrat organise enfin sa fin anticipée : résolution à défaut de création de la société dédiée ; résiliation pour motif d'intérêt général moyennant un préavis de douze (12) mois, le manque à gagner indemnisable étant plafonné à trois années de résultat net réel proratisées en fonction de la durée résiduelle ; résiliation de plein droit en cas de liquidation judiciaire ; résiliation pour force majeure en cas de suspension supérieure à 120 jours, sans indemnisation du manque à gagner ; résiliation pour faute d'une particulière gravité, selon une liste énumérative.

Le dispositif de contrôle de l'exécution repose sur un pouvoir général de vérification technique, financière et administrative appuyé sur un rapport annuel d'activité, une comptabilité analytique par plateforme, un tableau de bord de performance et des indicateurs financiers d'alerte précoce transmis trimestriellement à la DAC et à un expert-comptable indépendant, les manquements du délégataire demeurant sanctionnés par des pénalités pouvant conduire à la résiliation du contrat.

## TITRE III. LA CONCLUSION D'UN CONTRAT DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC D'AVITAILLEMENT DU TRANSPORT AERIEN INTERINSULAIRE

La gestion d'un service public peut être assurée soit, directement par la personne publique qui en détient la compétence, soit par voie déléguée.

Le recours à une délégation de service public est retenu dès lors que le service d'avitaillement doit être garanti durablement sur un réseau comprenant des plateformes à faible trafic ou structurellement déficitaires, pour lesquelles une simple autorisation d'occupation domaniale ne permettrait pas d'imposer de manière suffisamment robuste la continuité du service, l'égalité d'accès des opérateurs aériens et le maintien d'une capacité opérationnelle sur toute la durée du contrat. La délégation permet à l'autorité délégante de fixer des obligations de service public, des objectifs de résultat et un dispositif de contrôle, tout en confiant à un opérateur spécialisé l'organisation logistique et économique la plus efficiente ; elle permet en outre de réunir dans un même cadre contractuel l'exploitation du service et la réalisation des travaux sur les dépôts.

### Régime juridique du contrat envisagé et périmètre contractuel

Il est proposé la conclusion d'un contrat de DSP en application de la loi du Pays n°2009-21 du 7 décembre 2009 modifiée, relative au cadre règlementaire des délégations de service public de la Polynésie française et de ses établissements publics et de l'arrêté n°2299 du 15

décembre 2009 pris en application de ladite loi pour une durée de vingt (20) ans à compter du 1er juillet 2027, soit jusqu'au 30 juin 2047.

L'article LP 1 de la loi du Pays n°2009-21 du 7 décembre 2009 modifiée susvisée précitée dispose :

*« Une délégation de service public est un contrat par lequel une personne morale de droit public confie, sous son contrôle, la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un délégataire public ou privé, dont la rémunération est substantiellement liée aux résultats de l'exploitation du service.*

*Le délégataire peut être chargé de construire les ouvrages ou d'acquérir les biens nécessaires au service. »*

Le périmètre envisagé de la délégation de service public comprend :

- Iles-sous-le-Vent : Bora Bora, Huahine, Raiatea ;

- Tuamotu-Gambier : Apataki, Fakarava, Fangatau, Hao, Makemo, Napuka, Rangiroa, Raroia, Takaroa, Tatakoto, Totégégie, Tureia ;

- Australes : Raivavae, Rurutu, Tubuai ;

- Marquises : Hiva Oa, Nuku Hiva.

Ce périmètre pourra être étendu, en cours d'exécution, à trois (3) plateformes complémentaires au maximum, soit vingt-trois (23) plateformes au total.

**Durée du contrat**

Comme développé ci-dessus, la durée du contrat de DSP a été définie à vingt (20) ans à compter du 1er juillet 2027. Cette durée de 20 ans est calibrée sur le temps nécessaire à la réalisation du programme d'investissement en infrastructures fixes intégré au contrat (opérations programmées de 2027 à 2038, pour un montant maximal de 2,275 milliards F CFP HT) et à l'amortissement des investissements restant à la charge du délégataire, sur un horizon suffisamment long pour accompagner l'évolution progressive du périmètre géographique (de 20 à 23 plateformes), et sur l'objectif de résilience énergétique du réseau interinsulaire. Le contrat sera assorti d'un tableau d'amortissement démontrant que cette durée n'excède pas le temps raisonnablement escompté par le délégataire pour amortir les seuls investissements restant à sa charge, avec un retour sur les capitaux investis, les biens financés par la subvention d'équipement étant exclus de ce calcul.

**Modalités procédurales**

En application des articles LP 7 et LP 13 de la loi du Pays n°2009-21 du 7 décembre 2009 modifiée précitée et en raison des échéances relatives aux termes des conventions en cours, il est proposé de procéder à la mise en concurrence des opérateurs économiques par voie de recueil d'offres ouvert.

L'avis d'appel public à candidature fera connaître cette intention et précisera, outre les modalités de dépôt des candidatures et des offres (par le dépôt d'une double enveloppe), les critères de sélection tant des candidatures que des offres. Il sera publié au Journal officiel de la Polynésie française, le dossier de consultation étant mis gratuitement à disposition par téléchargement sur le site Lexpol ou sur demande auprès de la DAC.

Les critères de sélection des candidatures sont les suivants :

- **Capacités administratives, économiques et financières** appréciées à partir des documents suivants :
    - Présentation du candidat ou du groupement les cas échéant (avec organigramme structuré du groupement) ;
    - Attestations de régularité sociale délivrée par la caisse de prévoyance sociale (CPS) et fiscale délivrée par l'administration fiscale au 31 décembre 2025 ;
    - KBIS de moins de 3 mois du candidat ou de tous les membres du groupement le cas échéant ;
    - Bilans comptables des 3 derniers exercices du candidat ou de chacun des membres du groupement le cas échéant ;
    - Déclaration sur l'honneur de ne pas être dans un cas d'interdiction d'exercer ni de soumissionner ;
    - Justificatif démontrant le respect de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés conformément aux dispositions de la loi du Pays modifiée n° 2007-2 du 16 avril 2007.

- **Capacités techniques et professionnelles** appréciées à partir des moyens matériels et techniques et des garanties professionnelles en lien avec l'objet de la délégation de service public :
    - Démonstration de l'aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité de traitement des usagers avec la présentation de références significatives ;
    - Présentation du savoir-faire du candidat en matière d'exploitation en rapport avec l'objet de la délégation à partir de références pertinentes vérifiables ;
    - Description des moyens techniques et humains du candidat :Effectifs par catégorie de personnels, qualifications, outillage, matériels, équipements techniques, etc.
    - Démonstration de la capacité à assurer la protection et la valorisation de l'environnement dans un objectif de développement durable avec la présentation de références significatives.

Les candidats doivent en outre satisfaire aux prérequis de capacités professionnelles et techniques définis au CCTP.

A cet effet, une commission de délégation de service public (CDSP) est créée conformément aux dispositions des articles LP 8 à 10 de la loi du Pays n°2009-21 du 7 décembre 2009 modifiée précitée. Elle a pour mission de dresser la liste des candidats admis à présenter une offre et d'émettre un avis sur les offres.

La procédure de consultation ouverte s'organise conformément aux étapes distinctes suivantes :

- Ouverture de l'enveloppe extérieure par la commission CDSP qui dresse la liste des candidats admissibles à l'examen de leur offre ; il n'est pas prévu de limiter le nombre de candidatures ;

- Ouverture de l'enveloppe intérieure par la commission CDSP des candidats admis qui émet un avis motivé, après éventuelles auditions des candidats conformément aux dispositions de l'article LP 12 de la loi du Pays n°2009-21 du 7 décembre 2009 ;

- Négociation avec les candidats par l'autorité délégante en application de l'article LP 14 de la loi du Pays précitée et saisine du Conseil des Ministres du choix auquel elle a procédé.

**Critères de sélection des offres envisagés**

La loi du Pays n°2009-21 du 7 décembre 2009 modifiée précitée n'impose pas la pondération ni la hiérarchisation des critères de sélection.

Il est néanmoins proposé des critères de sélection pondérés.

Les sous-critères sont pondérés d'égale importance entre eux. La règle s'applique également aux sous-sous critères, le cas échéant.

**CRITÈRE 1 : VALEUR TECHNIQUE DE L'OFFRE - PONDÉRATION 65/100**

**1.1 Sécurité, conformité réglementaire et qualité du carburant : pondération 25/100**

Note qualité et conformité présentant le référentiel retenu, l'organisation des contrôles, la traçabilité, le traitement des non-conformités et de la quarantaine, ainsi que les modalités permettant de s'assurer de la qualification des personnels réalisant les opérations physiques.

**1.2 Organisation, exploitation et pilotage du service : pondération 30/100**

Note d'organisation et d'exploitation présentant l'approvisionnement en Jet A-1, la gestion des stocks, les moyens d'exploitation et leur maintenance, l'organisation des interfaces avec la DSP Assistance en escale ou les intervenants locaux, ainsi que les dispositions prévues pour assurer la continuité du service et gérer les situations dégradées.

**1.3 Pilotage de la performance et gouvernance : pondération 10/100**

Note de pilotage et de reporting, comportant un exemple de tableau de bord et présentant les modalités de collecte, de consolidation et de transmission des données.

**CRITÈRE 2 : VALEUR FINANCIÈRE DE L'OFFRE (ÉQUILIBRE ÉCONOMIQUE GÉNÉRAL DU CONTRAT) - PONDÉRATION 35/100**

**2.1 Pertinence de la tarification proposée au regard de la péréquation attendue : pondération 15/100**

Cohérence des tarifs proposés : décomposition du prix au litre faisant apparaître le coût de la molécule, la marge commerciale, les coûts de stockage, de pompage, de livraison et de prestation d'avitaillement, et justification de la logique de péréquation selon la différenciation tarifaire géographique proposée (zone de désenclavement et zone de libre concurrence) ; cohérence et fréquence d'application de la formule de révision des prix.

**2.2 Niveau de fermeté des coûts des travaux et planning de réalisation : pondération 10/100**

Stratégie proposant un niveau de fermeté des coûts des travaux et des conditions d'actualisation ou de révision encadrées par une formule, ainsi qu'un planning optimisé de mise en exploitation des ouvrages réalisés.

**2.3 Cohérence et fiabilité du compte d'exploitation analytique prévisionnel : pondération 10/100**

Cohérence et fiabilité du compte d'exploitation prévisionnel sur vingt ans, y compris des évolutions de périmètre liées à l'achèvement des travaux sur les plateformes, présenté selon la codification analytique des cadres financiers.

Il n'est pas prévu de visites obligatoires. Les sites peuvent être visités par les candidats à leur convenance, à leur frais et sous leur entière responsabilité. Les variantes ne sont pas autorisées, la durée de validité des offres est fixée à 180 jours à compter de la remise des offres finales et la participation à la consultation ne donne lieu à l'attribution d'aucune prime.

**Calendrier procédural prévisionnel**

- Publication de l'AAPC au Journal officiel de la Polynésie française : à l'issue de l'approbation du principe de la délégation par le conseil des ministres ;
- Visites des sites : non obligatoires. Au frais des candidats ;
- Remise des candidatures et des offres initiales : 12 février 2027 à 11 heures (heure de Tahiti) ;
- Phase de négociation : Fin mars 2027 (*à confirmer après admission des candidatures par la CDSP*) ;
- Remise de l'offre finale : Mi-avril 2027 ;
- Décision du Conseil des Ministres : Mai 2027 ;
- Notification du contrat : Juin 2027 ;
- Début d'exploitation : 1er juillet 2027.

## TITRE IV. PRINCIPAUX ELEMENTS DU CONTRAT ENVISAGE

Les principaux éléments du contrat de délégation de service public envisagé en l'espèce sont les suivants :

### 1. Des clauses obligatoires à peine de nullité

L'article LP 18 de la loi du Pays n°2009-21 du 7 décembre 2009 modifiée précitée dispose :

« *Les montants et les modes de calcul des droits d'entrée et des redevances versées par le délégataire à la Polynésie française ou à ses établissements publics délégants doivent être justifiés dans ces conventions*. »

Le contrat ne prévoit pas de droit d'entrée. En contrepartie de l'occupation des espaces, ouvrages et installations aéroportuaires mis à sa disposition, le délégataire verse une redevance d'occupation domaniale annuelle dont la part fixe est déterminée par application des tarifs d'occupation du domaine public de la Polynésie française (vingt-cinq F CFP par m² et par an

pour les activités situées à l'extérieur des aérogares), révisable conformément à l'article 7 de l'arrêté n° 82 CM du 23 janvier 2023 ; les candidats sont en outre invités à formuler une proposition de part variable.

Le délégataire se rémunère par les produits de l'exploitation du service, sur lesquels il s'engage au travers d'objectifs annuels de recettes. Le délégant estimant que l'équilibre économique du contrat peut être atteint sans contribution forfaitaire d'exploitation, une telle contribution ne pourrait être envisagée que sur demande particulièrement étayée d'un candidat ; elle serait alors plafonnée annuellement (Annexe 4.4 du contrat), révisable, et subordonnée à l'interdiction de toute péréquation de résultat avec l'activité commerciale du délégataire. Le programme de travaux donne lieu, quant à lui, au versement d'une subvention d'équipement couvrant 100 % du coût des opérations approuvées par le délégant (Annexe 4.3 du contrat), sur justificatifs et dans la limite des autorisations budgétaires, tout dépassement des montants approuvés demeurant à la charge du délégataire.

L'article LP 19 de la loi du Pays n°2009-21 du 7 décembre 2009 modifiée précitée dispose :

« *La convention stipule les tarifs à la charge des usagers et précise l'incidence sur ces tarifs des paramètres ou indices qui déterminent leur évolution. Ces tarifs sont publiés au Journal officiel de la Polynésie française.* »

La politique tarifaire est fixée par le délégant (CCTP). La facturation adressée aux compagnies aériennes et autres usagers distingue strictement le prix du Jet A-1 et le prix du service d'avitaillement, ce dernier couvrant notamment les opérations physiques réalisées sur les plateformes ainsi que l'entretien et le renouvellement des moyens d'exploitation. Le prix du carburant évolue selon une formule d'indexation proposée par le candidat et validée par la DAC avant la prise d'effet du contrat, adossée au Mean of Platts Singapore (MOPS) Jet A-1, à une référence de parité d'importation depuis la Nouvelle-Zélande et à un suivi du crack spread Jet A-1, complétée d'une composante logistique propre à la Polynésie française. Le prix du service est révisé annuellement à sa date anniversaire, la première révision intervenant le 1er juillet 2028, après concertation avec les compagnies aériennes sur la base d'un bilan tarifaire ; à défaut d'accord, la DAC arrête l'évolution tarifaire.

**2. Une clause résolutoire**

Le contrat comporte une clause de résolution liée à la création, par le délégataire, d'une société dédiée immatriculée au RCS de Papeete, dont l'objet social est strictement limité à l'exécution du contrat, dans un délai d'un (1) mois suivant sa notification. Cette condition revêtant un caractère substantiel pour la Polynésie française, la résolution du contrat peut être prononcée si le délégataire ne justifie pas de cette création, les parties pouvant néanmoins convenir de mesures de remédiation dont le délégataire supporte seul les conséquences financières.

**3. Un périmètre encadré de partage des responsabilités**

Le CCTP (Annexe 1 du contrat) fixe les obligations de résultat du délégataire et la répartition des responsabilités entre l'autorité délégante, qui définit la politique d'avitaillement, valide le programme d'investissement et contrôle l'exécution du service, le délégataire, exploitant à ses risques et périls, et les intervenants chargés des opérations physiques sur les plateformes (délégataire de la DSP Assistance en escale ou prestataire local).

**4. L'absence de droits réels au bénéfice du Délégataire**

Malgré la durée prévisionnelle de vingt (20) ans du contrat, il n'est pas apparu pertinent de conférer des droits réels au Délégataire, les emprises et infrastructures aéroportuaires nécessaires à l'exploitation demeurant mises à disposition dans le cadre de conventions d'occupation temporaire du domaine public distinctes du contrat, et les ouvrages réalisés au titre du programme d'investissement, financés par la subvention d'équipement du Pays, relevant des biens de retour.

**5. Le traitement des biens selon leur nature**

Le contrat prévoit des dispositions précises sur le régime des biens selon leur nature : de retour, de reprise et propres. Les biens de retour comprennent notamment les dépôts, installations et équipements fixes d'avitaillement mis à disposition par le Délégant ou réalisés par le Délégataire, qui appartiennent ab initio à la Polynésie française.

S'agissant des biens de retour, ceux-ci sont remis au Délégant à titre gratuit s'ils sont totalement amortis, et contre paiement de leur valeur nette comptable, nette des reprises de subvention d'équipement, dans le cas contraire. Les biens financés par la Polynésie française lui font ainsi retour gratuitement, sans indemnité, quel que soit le motif de la fin du contrat. Les biens de reprise, quant à eux, demeurent la propriété du Délégataire tant que le Délégant ou son prochain exploitant n'en exercent pas la reprise, celle-ci s'effectuant également à la valeur nette comptable.

**6. Des clauses relatives au contrôle de l'autorité délégante et aux mécanismes coercitifs (pénalités)**

Le contrat prévoit de façon détaillée l'ensemble des modalités de contrôle à plusieurs niveaux par l'autorité délégante (accès aux données, accès aux installations, audit externe, comité de coordination et comité inter-DSP, indicateurs financiers d'alerte précoce) et notamment les termes du rapport annuel réglementaire (Titre VI de la loi du Pays n°2009-21 et article 4 de l'arrêté n°2299). Un régime de pénalités plafonné annuellement à 10 % des recettes commerciales annuelles est également institué, ainsi qu'une procédure de mise en régie en cas de défaillance grave ou répétée.

**7. Des clauses de modification du contrat**

L'article LP 17 de la loi du Pays n°2009-21 du 7 décembre 2009 modifiée précitée précise les cas limitatifs de prolongation du contrat, soit pour un motif d'intérêt général et pour un an maximum, soit, à la demande du délégant, pour la réalisation de nouveaux investissements ou la bonne exécution du service public.

Conformément aux dispositions de la loi du Pays n°2009-21 du 7 décembre 2009, toute modification du contrat entraînant une augmentation du montant global de la valeur du contrat de plus de 5 %, ou constitutive de l'atteinte d'un tel seuil en cumulé, doit être soumise pour avis à la commission compétente avant autorisation de signature de l'avenant par le conseil des ministres.

Le contrat distingue les demandes de modification à l'initiative du Délégant de celles proposées par le Délégataire, et prévoit une clause de réexamen des conditions économiques et/ou techniques, notamment en cas d'extension ou de réduction du périmètre, de changement de législation ou de réglementation, ou de survenance d'événements extérieurs aux Parties, étant entendu qu'une modification du contrat n'induit pas nécessairement une prolongation de celui-

ci. L'intégration de plateformes complémentaires, dans la limite de trois, constitue une modification à l'initiative du Délégant.

**8. Des clauses de résiliation et des conséquences indemnitaires le cas échéant**

Sans préjudice du terme du contrat, celui-ci prévoit des clauses de fin anticipée distinguant :

- la résiliation pour motif d'intérêt général, moyennant un préavis de douze (12) mois et une indemnisation couvrant notamment les pertes subies, la valeur non amortie des biens de retour, nette des reprises de subvention d'équipement, et un manque à gagner plafonné à trois années de résultat net réel, proratisées en fonction de la durée résiduelle du contrat ;
- la résiliation de plein droit en cas de liquidation judiciaire du Délégataire ;
- la résiliation pour faute du Délégataire ;
- la résiliation en cas de force majeure prolongée (suspension de l'exécution supérieure à 120 jours) ;
- la résolution citée au 2. ci-dessus.

**9. Du sort des biens à la fin normale ou anticipée du contrat**

Le contrat comporte plusieurs clauses traitant du sort des biens et du système d'information à la fin normale ou anticipée du contrat, ainsi que du sort du personnel affecté à son exécution, celui-ci devant être obligatoirement repris par le nouvel exploitant conformément aux dispositions de l'article LP 1212-5 du code du travail de la Polynésie française.

**10. Des clauses anticipant le recueil d'informations promptes à réengager une consultation**

Le contrat prévoit que le Délégataire ne peut refuser la communication des informations indispensables à toute opération de remise en concurrence, dans le respect de l'égalité de traitement des candidats, ainsi que des clauses organisant, dans les six derniers mois précédant l'échéance du contrat, la transmission au nouvel exploitant des inventaires de biens et du patrimoine informatique afin de garantir la continuité du service.

Le projet de plan du contrat est annexé au présent rapport de présentation (Annexe 1 du présent rapport).

## TITRE V. PROPOSITIONS SOUMISES A L'APPROBATION DU CONSEIL DES MINISTRES

Au visa de la loi du Pays modifiée n°2009-21 du 7 décembre 2009 modifiée, relative au cadre règlementaire des délégations de service public de la Polynésie française et de ses établissements publics et de l'arrêté n°2299 du 15 décembre 2009, il est soumis à l'approbation du Conseil des ministres :

- le principe de la délégation de service public d'avitaillement du transport aérien interinsulaire pour une durée de vingt (20) ans à compter du 1er juillet 2027 ;

- les caractéristiques des prestations que devra assurer le délégataire et contenues dans le projet de contrat (Annexe 1 du présent rapport) ;

## TITRE VI. ANNEXES

**<u>ANNEXE 1</u>** : **PLAN DU PROJET DE CONTRAT**

**TITRE 1. PRINCIPES GÉNÉRAUX ET DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

ARTICLE 1. Définitions et interprétations des termes employés
ARTICLE 2. FORMATION DU CONTRAT
ARTICLE 3. OBJET
ARTICLE 4. DUREE ET ENTREE EN VIGUEUR
ARTICLE 5. PÉRIMÈTRE GÉOGRAPHIQUE
ARTICLE 6. PIÈCES CONSTITUTIVES DU CONTRAT
ARTICLE 7. RESPONSABILITÉ ET ASSURANCE
ARTICLE 8. GARANTIES FINANCIÈRES

**TITRE 2. CONDITIONS GÉNÉRALES D'EXPLOITATION**

ARTICLE 9. PRÉROGATIVES DU DÉLÉGANT
ARTICLE 10. DROITS ET OBLIGATIONS GENERAUX
ARTICLE 11. SOUS TRAITANCE - SUBDÉLÉGATION
ARTICLE 12. CONTINUITÉ DU SERVICE PUBLIC, FORCE MAJEURE ET CAUSES LÉGITIMES
ARTICLE 13. MODIFICATION DU CONTRAT
ARTICLE 14. GESTION DES DONNÉES
ARTICLE 15. RESSOURCES HUMAINES AFFECTÉES À LA GESTION DU SERVICE DÉLÉGUÉ
ARTICLE 16. GESTION DES BIENS AFFECTÉS AU SERVICE

**TITRE 3. DISPOSITIONS FINANCIÈRES**

ARTICLE 17. REGIME JURIDIQUE DU CONTRAT
ARTICLE 18. NATURE DES RECETTES COMMERCIALES
ARTICLE 19. SUBVENTION D'EQUIPEMENT AU TITRE DES INVESTISSEMENTS
ARTICLE 20. CONTRIBUTION FORFAITAIRE D'EXPLOITATION
ARTICLE 21. REDEVANCE D'OCCUPATION DOMANIALE
ARTICLE 22. COMPTABILITÉ DU SERVICE
ARTICLE 23. REEXAMEN DES CONDITIONS ÉCONOMIQUES ET/OU TECHNIQUES
ARTICLE 24. FISCALITÉ

**TITRE 4. SUIVI ET CONTROLE DE LA GESTION DU SERVICE DÉLÉGUÉ**

ARTICLE 25. VÉRIFICATION ET EXAMEN ANNUEL DE L'EXÉCUTION DU SERVICE
ARTICLE 26. RAPPORTS ANNUELS D'ACTIVITÉ
ARTICLE 27. ACCÈS AUX DONNÉES ET POUVOIR DE CONTRÔLE DU DÉLÉGANT
ARTICLE 28. GOUVERNANCE ET COORDINATION

**TITRE 5. PÉNALITÉS POUR DEFAUT D'EXECUTION**

ARTICLE 29. PÉNALITÉS ET SANCTIONS

**TITRE 6. FIN DU CONTRAT**

ARTICLE 30. RESOLUTION DU CONTRAT
ARTICLE 31. RÉSILIATION SANS FAUTE
ARTICLE 32. RÉSILIATION POUR FAUTE
ARTICLE 33. SORT DES BIENS
ARTICLE 34. REMISE DU SYSTÈME D'INFORMATION
ARTICLE 35. REGLEMENT DES COMPTES EN FIN DE CONTRAT
ARTICLE 36. SORT DES PERSONNELS
ARTICLE 37. TRANSMISSION DE L'EXPLOITATION
**TITRE 7. DISPOSITIONS DIVERSES**
ARTICLE 38. RECOURS CONTRE LE CONTRAT OU SES ACTES DÉTACHABLES
ARTICLE 39. CESSION DU CONTRAT
ARTICLE 40. RÈGLEMENT DES DIFFERENDS ET DES LITIGES
ARTICLE 41. NOTIFICATIONS – MISE EN DEMEURE
ARTICLE 42. VERSION CONSOLIDÉE
ARTICLE 43. SERVICE EN CHARGE DU SUIVI ET DU CONTRÔLE
ARTICLE 44. FORMAT D'ÉCHANGE DES DONNÉES ET DOCUMENTS BUREAUTIQUES
ARTICLE 45. LISTE DES ANNEXES
**ANNEXES AU CONTRAT**
Annexe 1 : Cahier des clauses techniques particulières (CCTP) - Cahier des charges
Annexe 2 : Offre de service du Délégataire
Annexe 3 : Garanties financières - Statuts de la société dédiée
Annexe 4 : Annexes financières (principes comptables, comptes d'exploitation prévisionnels, subvention d'équipement, le cas échéant contribution forfaitaire d'exploitation)
Annexe 5 : Informations du Délégant - Reporting
Annexe 6 : Attestations d'assurance
Annexe 7 : Listes des biens
Annexe 8 : États des lieux à la prise de possession des biens mis à disposition
Annexe 9 : Politique environnementale et qualité du service