

Document mis  
en distribution  
Le 13 AOUT 2015



N° 86-2015

# ASSEMBLÉE DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE

Enregistré au secrétariat général de l'assemblée le

13 AOUT 2015

## RAPPORT

**SUR LE PROJET DE LOI DU PAYS RELATIF À L'ORGANISATION DU TRANSPORT  
INTERINSULAIRE MARITIME ET AÉRIEN,**

*présenté au nom de la commission de l'équipement, de l'urbanisme, de l'énergie et  
des transports terrestres et maritimes*

*par M. Joseph AH-SCHA et M<sup>me</sup> Dylma ARO,*

*Représentants à l'assemblée de la Polynésie française,  
Rapporteurs du projet de loi du pays.*

Monsieur le Président,  
Mesdames, Messieurs les représentants,

Par lettre n° 3956/PR du 9 juillet 2015, le Président de la Polynésie française a transmis aux fins d'examen par l'assemblée de la Polynésie française, un projet de loi du pays relatif à l'organisation du transport interinsulaire maritime et aérien.

Historiquement, les transports interinsulaires maritimes et aériens ont été encadrés par deux délibérations spécifiques qui ont été élaborées et modifiées afin de s'adapter aux nécessités des populations et aux volontés de développement harmonieux des archipels.

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, fixe les conditions d'attribution de la licence d'armateur et régit l'organisation des liaisons maritimes interinsulaires, notamment en termes de capacité des navires, de lignes maritimes, de nombre de touchées et de fréquence des liaisons. Ainsi, dans le cadre d'une ligne qui comprend plusieurs dessertes, un armateur a l'obligation de toucher les îles de la ligne, de sorte que la population des îles éloignées soit approvisionnée malgré son éloignement, la faible population ou les difficultés d'accès (*passee, quai, etc.*).

Les obligations des armateurs sont fixées réglementairement, dans les licences qui leur sont délivrées par arrêté pris en conseil des ministres, après avis du comité consultatif de la navigation maritime interinsulaire<sup>1</sup>, et la juridiction administrative a clairement indiqué que les actes par lesquels les armateurs pouvaient desservir telle ou telle île ne constituent pas des délégations de service public.

Le transport aérien, régi par la délibération n° 99-128 APF du 22 juillet 1999 modifiée, a été encadré par la convention n° 90-970 du 5 octobre 1990 modifiée pour le développement harmonieux du transport interinsulaire, passée entre la Polynésie française et la société anonyme Air Tahiti, qui définit un cadre contractuel entre les parties permettant d'assurer la continuité territoriale à l'intérieur du territoire de la Polynésie française en imposant des obligations de service public au transporteur aérien Air Tahiti, tout en maintenant une liberté du ciel polynésien vis-à-vis d'autres transporteurs potentiels.

Bien que cette convention ne présente pas de durée effective, les parties ont convenu que cette durée était de 20 ans, et ladite convention fut régulièrement prorogée depuis octobre 2010.

Consulté par la Polynésie française, le tribunal administratif de Polynésie française n'a pu se prononcer sur le caractère de délégation de service public ou non de ce contrat, qui en outre n'a pas été revu ou abrogé suite à l'adoption de la loi du pays n° 2009-21 relative aux délégations de service public de la Polynésie française et de ses établissements publics.

Quatre tentatives de mise en place de délégation de service public pour le transport interinsulaire aérien ont eu lieu entre 2010 et 2014 ; elles se sont toutes soldées par un appel d'offres infructueux, ayant occasionné les prorogations susmentionnées de la convention de 1990.

Afin d'éviter tout vide juridique concernant le transport public aérien et pour assurer l'exécution des missions de service public par l'opérateur, au travers du programme minimal de vol et de la convention de désenclavement, le conseil des ministres a convenu de proroger la convention de 1990 et les conventions annexes de désenclavement et de mise à disposition, pour une année supplémentaire, soit jusqu'au 31 décembre 2015<sup>2</sup>.

Compte tenu de cet historique et de la nécessité d'adopter un cadre juridique approprié et conforme aux intérêts de la Polynésie française, et en raison du caractère intermodal du transport interinsulaire en Polynésie française, indispensable pour assurer la continuité territoriale, l'objectif de la présente loi du pays est de définir un cadre « législatif » global pour l'organisation du transport interinsulaire et la définition de l'activité de transport public interinsulaire en Polynésie française.

<sup>1</sup> Le comité consultatif de la navigation maritime interinsulaire, dont la composition est fixée par l'arrêté n° 413 CM du 21 avril 1997 modifié, comprend les ministres en charge respectivement des transports maritimes, du développement des archipels, de la pêche et des finances, le directeur des affaires économiques, le chef de l'arrondissement maritime de la Direction de l'équipement, un représentant de l'assemblée de la Polynésie française par archipel concerné (*Îles-du-Vent, Îles-sous-le-Vent, Îles Tuamotu, Îles Gambier, Îles Marquises, Îles Australes*), 4 membres désignés par la Confédération des armateurs de Polynésie française et 4 membres désignés par les armateurs non syndiqués

<sup>2</sup> Cf. Arrêté n° 1939 CM du 18 décembre 2014

Ce cadre législatif a pour objectif de poser les principes d'organisation du transport interinsulaire dont la compétence échoit à la Polynésie française, sous réserve des compétences communales (*transport intra communal*) et de l'État (*mise en œuvre du principe de continuité territoriale*).

Le chapitre I<sup>er</sup>, comportant les articles LP 1 à LP 8, définit l'activité et le service concerné, en affirmant tout d'abord le caractère concurrentiel de cette activité, soumise à des obligations de service public (*article LP 1*) qui doivent permettre, dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité, de prix et de coût pour les collectivités, d'une part, à l'usager, de se déplacer, et d'autre part, le transport des marchandises à l'intérieur de la Polynésie française.

L'article LP 2 définit les objectifs poursuivis par la Polynésie française dans sa politique publique des transports interinsulaires, sans préjudice des dispositions du Code des transports relatives à la continuité territoriale et dans le respect des compétences des communes reconnues par la loi organique statutaire. Ainsi, en fonction d'un cadre englobant tout à la fois le développement économique et touristique, les contraintes d'aménagement et de sécurité, la protection de l'environnement, l'utilisation rationnelle de l'énergie dans un objectif de réduction des gaz à effet de serre, la politique publique des transports interinsulaires doit permettre :

- la complémentarité des modes de transports dans une logique intermodale ;
- une coopération entre opérateurs au bénéfice des usagers et de la bonne exploitation des réseaux ;
- l'amélioration de l'efficacité de l'utilisation des réseaux, des équipements et des infrastructures ;
- une situation de libre concurrence entre tous les opérateurs, tant maritimes qu'aériens.

L'article LP 3 définit l'intervention de la Polynésie française dans l'organisation du système de transport interinsulaire, et les missions et obligations de service public sont définies aux articles LP 4 et LP 5. L'article LP 5 détermine le cadre général des obligations de service public, à la charge des transporteurs, qui doivent permettre de fournir, dans le cadre adapté à ces modes de transport, des services passagers ou frets suffisants en termes de régularité, de fréquence, de qualité, de sécurité, de tarif et de capacité, de nature à alléger ou supprimer les contraintes liées à l'enclavement ou l'éloignement.

Ces obligations de service public, dont les conditions d'exécution seront déterminées de manière réglementaire dans les licences d'exploitation, seront définies pour l'ensemble des opérateurs et sur l'ensemble de la Polynésie française par une délibération de notre assemblée.

L'article LP 6 précise que le financement du transport interinsulaire repose sur les recettes perçues sur les usagers. En contrepartie des obligations de service public, les tarifs sont librement pratiqués par les armateurs avec homologation de ces tarifs par l'autorité organisatrice des transports<sup>3</sup> ; la Polynésie française se réserve toutefois la possibilité de fixer les tarifs de transport des marchandises dont le transport est pris en charge par le budget du Pays (*notamment les produits de première nécessité*).

Une certaine liberté des prix pouvant induire des coûts élevés pour les usagers, la Polynésie française se réserve la possibilité d'octroyer des aides individuelles à caractère social ou à certaines catégories d'usagers (*article LP 7*), sans préjudice de la participation de l'État à la continuité intérieure pour le transport vers les îles présentant des difficultés particulières d'accès.

Sur ce dernier point, il convient en effet de relever que la participation de l'État sur le plan financier peut être envisagée en application du second alinéa de l'article L1803-4 du code des transports, qui prévoit que : *« L'aide à la continuité territoriale peut aussi financer une partie des titres de transports entre les collectivités mentionnées à l'article L. 1803-2 à l'intérieur d'une même zone géographique ou à l'intérieur d'une même collectivité, en raison des difficultés particulières d'accès à une partie de son territoire. Un arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé de l'outre mer définit les déplacements éligibles à cette aide en application du présent alinéa »*<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> Conformément aux dispositions de l'article 90 (6°) de la loi organique statutaire, le conseil des ministres fixe les règles applicables en matière de prix, tarifs et commerce intérieur

<sup>4</sup> L'arrêté du 13 décembre 2010 pris en application du deuxième alinéa de l'article L. 1803-4 du code des transports et définissant les déplacements éligibles, dispose actuellement que seuls sont éligibles les déplacements effectués à l'intérieur de la Guyane, en transport aérien public régulier, entre les communes de : Cayenne et Maripasoula ; Cayenne et Grand-Santi ; Cayenne et Saül ; Saint-Laurent-du-Maroni et Grand-Santi ; Saül et Maripasoula.

La Polynésie française définit également les modalités de financement des obligations de service public, qui peuvent faire intervenir notamment les opérateurs du transport et l'autorité organisatrice des transports.

L'établissement d'un schéma directeur des déplacements durables interinsulaires est un outil indispensable pour assurer l'efficacité du système de transport interinsulaire intermodal souhaité (*article LP 8*). Un tel schéma directeur est en cours de finalisation pour la période 2015-2025, intégrant les objectifs de développement économique et touristique des îles de la Polynésie française, les besoins en aménagement et en infrastructures, les impératifs en matière de sécurité, de protection de l'environnement et de réduction de la consommation d'énergies fossiles.

Revu au moins tous les dix ans, mais actualisable à échéance plus proche en cas de modification substantielle de facteurs déterminants, un tel schéma directeur servira de base à la fois à la Polynésie française, mais aussi à l'État et aux communes, sans que cela puisse leur être imposé, dans la programmation des infrastructures, des investissements humains et matériels ainsi que la programmation des incitations fiscales.

Ces programmations doivent être harmonisées entre collectivités publiques et avec l'État afin d'être les plus efficaces possibles pour satisfaire les besoins des populations en termes de continuité territoriale et de désenclavement.

Le chapitre II (*articles LP 9 à LP 11*) fixe les modalités générales de l'exécution du service de transport public interinsulaire en Polynésie française :

- comme toute activité commerciale, l'activité de transport public interinsulaire relève du secteur privé, ou en cas de carence du privé, de la puissance publique (*article LP 9*) ;
- cette activité se fera sous le contrôle de l'administration (*article LP 10*), qui délivre une licence d'exploitation aux opérateurs, licence qui fixera la consistance générale du service et ses conditions de fonctionnement, notamment en termes d'obligations de service public (*liaisons, nombre de touchées, fréquence, qualité de service, informations des voyageurs, places offertes ou capacité d'emport de marchandises, etc.*).

L'article LP 11 fixe quant à lui le régime des sanctions applicables en cas de non-respect de la réglementation existante. L'absence de sanctions financières à l'heure actuelle n'a pas permis à la Polynésie française de mettre en œuvre les sanctions existantes, à savoir le retrait ou la suspension de la licence d'exploitation, dans la mesure où l'application de ces sanctions se traduisait *de facto* par une réduction ou une absence de service de transport, préjudiciable pour les populations.

Pour les entreprises disposant régulièrement d'une licence d'exploitation mais ne respectant pas les obligations de service public liées à leur licence, il est proposé d'appliquer une sanction, proportionnée à l'infraction constatée, et ne pouvant pas dépasser 3 % du chiffre d'affaires de l'entreprise.

Lorsqu'une personne morale ou physique réalise du transport interinsulaire sans avoir obtenu préalablement une licence d'exploitation, la sanction maximale sera de 10 millions de francs CFP.

Le chapitre III (*articles LP 12 et LP 13*) regroupe les dispositions diverses et finales.

Une période transitoire de 12 mois est mise en place pour permettre l'adaptation des futures licences avec la nouvelle réglementation et les orientations du schéma directeur ; en cas d'incompatibilité entre la licence d'un opérateur et le schéma directeur, une modification de licence sera proposée à l'opérateur, notamment pour prendre en compte les obligations de service public et leur financement. En cas de refus de l'exploitant, la caducité de la licence pourra être prononcée.

Ainsi, après l'adoption de la loi du pays, les licences d'exploitation en vigueur, qui ne comportent pas de limitation de durée à l'heure actuelle, se verront limitées à 12 mois pour permettre la mise en place des nouvelles licences d'exploitation avec obligations de service public.

L'article LP 13 concerne principalement les textes existants relatifs au transport interinsulaire maritime, au transport interinsulaire aérien et au transport spécifique des scolaires qui restent en vigueur et dont les modalités d'application seront revues à la suite de l'adoption du schéma directeur des déplacements durables interinsulaires.

Les délibérations n<sup>os</sup> 77-47, 79-18 et 99-128 seront modifiées afin d'inclure notamment les obligations de service public afférentes au type d'opérateur, et de lever les contradictions qui pourraient exister entre la présente loi du pays et les dispositions actuelles de ces délibérations.

Ce cadre général de fonctionnement du transport interinsulaire déroge au régime général des délégations de service public définies par la loi du pays n° 2009-21 du 7 décembre 2009 qui, on l'a vu par le passé avec les différents appels d'offres dans le domaine aérien, n'arrive pas à s'appliquer dans le domaine du transport interinsulaire. Il est alors proposé au second alinéa de l'article LP 13 de modifier cette loi du pays afin d'exclure le transport interinsulaire de son champ d'application.

\*  
\* \*

Tel est donc l'objet du projet de loi du pays ci-joint, que les rapporteurs proposent à leurs collègues de l'assemblée de la Polynésie française, au nom de la commission de l'équipement, de l'urbanisme, de l'énergie et des transports terrestres et maritimes, d'adopter.

LES RAPPORTEURS

Joseph AH-SCHA

Dylma ARO



TEXTE ADOPTÉ N° 2015-5 LP/APF

---

## ASSEMBLÉE DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE

LOI ORGANIQUE N° 2004-192 DU 27 FÉVRIER 2004

SESSION BUDGÉTAIRE

---

### LOI DU PAYS

(NOR : DAM1402678LP)

relatif à l'organisation du transport interinsulaire maritime et aérien

L'assemblée de la Polynésie française a adopté le projet de loi du pays dont la teneur suit :

---

*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 M<sup>me</sup> Dylma ARO, rapporteurs du projet de loi du pays ;
  - Adoption en date du 22 septembre 2015 ;
-

## **CHAPITRE I - DÉFINITION DU SERVICE PUBLIC ET DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS INTERINSULAIRES**

### **Article LP 1.-** Champ d'application.

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.

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 interinsulaire 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.

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.

### **Article LP 2.-** Objectifs de la politique publique des transports interinsulaires.

Compte tenu de l'étendue de son territoire et de sa répartition géographique, le système de transport interinsulaire de Polynésie française doit satisfaire les besoins des usagers et rendre effectif le transport des biens et des marchandises, et le droit qu'a toute personne de se déplacer, sous réserve de la compétence des communes de la Polynésie française en matière de transport communal selon les dispositions de l'article 43 de la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 modifiée portant statut d'autonomie de la Polynésie française 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 des transports publics interinsulaires 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 les opérateurs, notamment par la tarification combinée, l'information des usagers et la coordination de l'exploitation des réseaux ;
- 3°) L'amélioration de l'efficacité de l'utilisation des réseaux et des équipements existants ;
- 4°) Une situation de libre concurrence entre opérateurs.

### **Article LP 3.-** Rôle de la Polynésie française dans l'organisation des transports interinsulaires.

Dans le cadre de l'organisation des transports publics interinsulaires, la Polynésie française :

- 1°) Réalise et gère les infrastructures et les équipements affectés au transport 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 public ;
- 3°) Réglemente les activités de transport interinsulaire, et contrôle l'application de la réglementation ;
- 4°) Assure le développement de l'information sur les systèmes de transports interinsulaires ;
- 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 interinsulaire.

**Article 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.

**Article 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.

**Article LP 6.-** Financement du service et fixation des tarifs.

Les exploitants des entreprises de transport public interinsulaire réguliers sont rémunérés par les recettes perçues sur les usagers.

La Polynésie française fixe ou homologue les tarifs dans les conditions prévues par l'article 90 (6°) de la loi organique statutaire.

Les tarifs doivent correspondre à des conditions normales d'exploitation compte tenu des aides et participations de la Polynésie française au financement des obligations de service public.

**Article LP 7.-** Aides à la personne et participation au financement des obligations de service public.

Sans préjudice des dispositions du second alinéa de l'article L. 1803-4 du code des transports, la Polynésie française :

- 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.

#### **Article 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 Economique 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 INTERINSULAIRE**

#### **Article LP 9.-** Exécution des services.

L'exécution des services de transport public, réguliers et à la demande, est assurée par des entreprises titulaires d'une licence d'exploitation délivrée par arrêté pris en conseil des ministres, ou en cas de carence des entreprises privées, par une personne publique.

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

#### **Article LP 10.-** Conditions d'octroi et de retrait des licences d'exploitation.

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, 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.

#### **Article LP 11.-** Régime des sanctions.

I.- Sanctions administratives en cas de non-respect des obligations de service public.

Tout exploitant titulaire d'une licence d'exploitation qui ne respecte pas les obligations de service public fixées par sa licence, peut se voir infliger une amende administrative pouvant atteindre 3 % de son chiffre d'affaires annuel hors TVA et 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 touchées non effectuées.

2°) Pour le transport de marchandises : une somme fixée par arrêté pris en conseil des ministres multipliée selon le cas par l'indicateur de volume ou de poids que le navire ou l'aéronef peut transporter et multipliée par le nombre de touchées non effectuées.

## 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 aux obligations de service public font l'objet de procès-verbaux établis par des agents assermentés de l'administration. Le procès-verbal ainsi que le montant maximum de l'amende encourue sont notifiés à l'exploitant en cause, lequel dispose d'un délai d'un mois pour présenter ses observations. À l'expiration de ce délai, l'amende administrative peut être prononcée, par le ministre en charge des transports. La décision motivée est alors notifiée à l'exploitant.

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 interinsulaires, 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

### Article LP 12.- Application aux situations en cours.

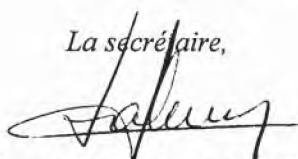
Les licences d'exploitation délivrées antérieurement à l'entrée en vigueur de la présente loi du pays conservent leur validité durant vingt quatre (24) mois à compter de la promulgation de la présente loi du pays, dans la mesure où elles sont compatibles avec le schéma directeur. En cas d'incompatibilité 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.

### Article 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.

Délibéré en séance publique, à Papeete, le 22 septembre 2015

*La secrétaire,*



Loïs SALMON-AMARU

*Le président,*



Marcel TUIHANI