

ASSEMBLÉE  
DE LA  
POLYNÉSIE FRANÇAISE

-----  
Commission de l'équipement,  
de l'urbanisme, de l'énergie et  
des transports terrestres  
et maritimes  
-----

Papeete, le 07 DEC. 2017

N° 170-2017

Document mis  
en distribution

Le - 7 DEC. 2017

RAPPORT

relatif à un projet de délibération relative à la licence  
d'exploitation et aux obligations de service public dans le  
transport maritime interinsulaire,

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

par Madame la représentante Dylma ARO

---

Monsieur le Président,  
Mesdames, Messieurs les représentants,

Par lettre n° 8760/PR du 29 novembre 2017, le Président de la Polynésie française a transmis aux fins d'examen par l'assemblée de la Polynésie française, un projet de délibération relative à la licence d'exploitation et aux obligations de service public dans le transport maritime interinsulaire.

La loi du pays n° 2016-3 relative à l'organisation du transport interinsulaire maritime et aérien a été promulguée le 25 février 2016 au *Journal Officiel* de la Polynésie française.

La présente délibération vient compléter les dispositions de la loi du pays suscitée en ce qui concerne les modalités de délivrance et de retrait des licences d'exploitation, et définir les obligations de service public auxquelles sont assujettis les exploitants de navire de commerce interinsulaire effectuant des liaisons régulières en Polynésie française.

1. Les dispositions générales relatives à la licence d'exploitation

Les articles 1 à 4 de la présente délibération regroupent des dispositions générales relatives à la licence d'exploitation et la desserte interinsulaire maritime et aérienne.

Seuls peuvent obtenir une licence d'exploitation pour effectuer l'activité de service marchand de transport maritime, le propriétaire, le locataire ou l'affréteur d'un navire armé au commerce en Polynésie française pour effectuer du transport onéreux de marchandises, de personnes ou de biens, selon une ligne régulière préalablement définie (articles 1 et 2).

Sont ainsi exclus du champ d'application de cette délibération, les pêcheurs ou autres utilisateurs de navire non armés au commerce, les armateurs ne réalisant pas un service de transport marchand, les opérateurs réalisant du transport onéreux de marchandises ou de personnes de manière occasionnelle ou sur une ligne non régulière en terme de fréquence, comme c'est déjà le cas avec la délibération 77-47 relative à la licence d'armateur.

Une licence d'exploitation concerne un navire, un exploitant et une ligne maritime régulière préalablement définie. Si un de ces critères est modifié, l'opérateur doit solliciter une nouvelle licence d'exploitation. Toutefois, il est prévu, en cas de panne ou d'avarie du navire effectuant la desserte maritime, que l'opérateur puisse être autorisé à assurer la desserte avec un autre navire le temps d'effectuer les réparations nécessaires, sans que cette panne ou indisponibilité du premier navire ne l'oblige à demander une nouvelle licence d'exploitation.

La desserte maritime en Polynésie française est organisée de sorte que l'ensemble des îles habitées, à l'exclusion des îles privées et des îles soumises à autorisation particulière (par exemple Moruroa, Scilly, Bellingshausen, ...), soient desservies par au moins une ligne régulière (article 3). Les îles privées et îles soumises à autorisation particulière ne font donc pas partie des dessertes régulières, mais peuvent être desservies par un opérateur assurant une ligne régulière dans le cadre d'un affrètement spécial autorisé (anciennes dérogations maintenant dénommées autorisations exceptionnelles à temps). Ces îles peuvent également être desservies par d'autres opérateurs, non titulaires d'une licence d'exploitation, sans autorisation particulière.

Les îles de Polynésie française sont réparties en trois catégories sur la base des marchés de transport existant (passagers et/ou fret), l'éloignement de l'île du port principal qui est Papeete et de la difficulté d'accès, et de l'évolution de la population et du développement économique de l'île (article 4) :

1) Les îles pour lesquelles les conditions d'accès au marché peuvent être facilitées : ce sont des îles où le marché du transport maritime interinsulaire est suffisamment important, et dont tout opérateur titulaire d'une licence d'exploitation peut solliciter la desserte dans sa ligne régulière : il s'agit des îles de Moorea, Bora Bora, Raiatea, Huahine et Tahaa ;

2) A contrario, les îles isolées ou éloignées du port principal de Papeete avec un marché restreint en raison d'une population peu importante et d'un faible développement économique ou touristique, ou des îles présentant des contraintes importantes pour la desserte maritime (Rapa, Maupiti, FatuHiva, Tuamotu de l'Est et du Nord-Est, Gambier) : pour ces îles, le marché pourra amener l'autorité administrative à restreindre le nombre de licences d'exploitation, et la desserte pourrait faire l'objet de dispositions particulières d'exploitation si la viabilité économique de la desserte est mise en péril en condition normale d'exploitation ;

3) Les autres îles que celles visées aux points précédents, sont des îles où le marché peut permettre une desserte par plusieurs exploitants, sans toutefois que la concurrence soit libre : l'autorité administrative peut être amenée à restreindre ou refuser la desserte de ces îles à certains opérateurs si les conditions d'exploitation (par exemple tonnage très élevé du navire, présence de plusieurs armements sur la desserte) risquent de déséquilibrer l'équilibre économique des dessertes existantes.

Les dispositions particulières d'exploitation mentionnées au point 2 ci-dessus peuvent par exemple relever d'un tarif préférentiel du carburant utilisé par le moyen de transport, ou une aide financière au fret transporté pour rendre plus accessible la destination ou moins cher l'approvisionnement de l'île, ou également la mise en ligne d'un navire construit par le pays mis en affermage à loyer préférentiel pour viabiliser la desserte envisagée.

Le chapitre II, comportant les articles 5 à 10, détermine les conditions et modalités de délivrance et de retrait de la licence d'exploitation.

Les licences d'exploitation ne peuvent être délivrées qu'à des personnes physiques ou morales installées en Polynésie française, soit après appel à candidatures et mise en concurrence par l'administration, soit sur demande étayée formulée par un opérateur (article 5).

Le contenu du dossier de demande de licence est défini avec précision par un arrêté pris en conseil des ministres, mais contient au minimum les éléments relatifs au moyen de transport (caractéristiques du navire concerné), les éléments relatifs à l'exploitation et le marché visé (l'entreprise demandant la licence d'exploitation, la ligne sollicitée avec les îles et les fréquences de touchées pour le maritime, les parts de marché envisagées) et les éléments relatifs au financement du projet (plan de financement, compte d'exploitation prévisionnel) sachant que ces derniers éléments, servant à juger de la viabilité économique du projet, ne sont pas demandés pour les opérateurs ne comptant desservir que des îles citées à l'article 4a précédent pour lesquelles l'accès au marché est facilité (article 6).

Le retrait de la licence d'exploitation pourra être prononcé par l'autorité administrative, après application d'une procédure contradictoire, dans les cas précis suivant (article 7) :

- Les conditions initiales ayant servi à l'octroi de la licence ne sont plus remplies ;
- Le navire n'a pas été mis en service dans les délais convenus ;
- La ligne maritime concernée n'est pas exploitée de manière régulière ou exploitée dans des conditions différentes de celles prévues dans la licence d'exploitation ;
- Le navire assurant la liaison ne dispose plus de son permis de navigation.

Les licences d'exploitation sont attribuées pour une durée définie, proposée par l'opérateur dans son dossier de demande en fonction de la durée prévisible d'exploitation ou de la durée d'amortissement normale du navire comme spécifié dans la loi du pays n° 2016-3 du 25 février 2016. Au regard des impératifs de la transition énergétique et des orientations du schéma directeur des déplacements durables interinsulaires 2015-2025, la durée de cette licence d'exploitation ne pourra pas excéder 30 ans pour les navires mus par des moteurs thermiques consommant des carburants fossiles (article 8).

Un arrêté pris en conseil des ministres détermine les conditions de fixation de la durée de cette licence d'exploitation, notamment au regard des dispositions du plan comptable général applicable en Polynésie française (notion d'amortissement et d'utilisation d'un bien amortissable), des caractéristiques du navire, de la typologie du navire et des moteurs, du type d'exploitation passée et à venir du navire.

Pour éviter que les opérateurs ne bloquent l'attribution de licences d'exploitation dans des secteurs où la concurrence ne permet pas la multiplication du nombre de licences, il est prévu que la mise en service d'un navire d'occasion doit intervenir dans l'année de l'obtention de la licence, délai prorogeable à 2 ans sur la base d'éléments probants. A défaut, la licence est retirée. Pour des moyens de transport en construction, il revient à l'opérateur de proposer la date prévisible de mise en service du navire, date qui ne peut être prorogée qu'à la suite de la fourniture d'éléments justificatifs probants suivant l'avancement du chantier.

## 2. Les obligations de service public

Conformément à l'article LP 5 de la loi du pays n° 2016-3 du 25 février 2016 suscitée, les licences d'exploitation peuvent être assorties d'obligations de service, servant à préciser la participation de l'opérateur au service public du transport maritime interinsulaire (article 9). Ces obligations de service public sont définies, par île ou archipel en annexes de la présente délibération et concernent notamment la fréquence minimale des liaisons ; la disponibilité minimale en sièges ou en fret ; les horaires de chargement et déchargement des marchandises et certains horaires de transport de passagers (heures de pointe) ; la nécessaire information des usagers et de l'administration sur le planning de la desserte ; la qualité de service à fournir notamment en terme de prise de passagers par les navires de fret, l'espacement entre deux navires desservant une même île, ou l'accès aux personnes à mobilité réduite dans les navires à passagers.

Les fréquences de touchées d'îles indiquées dans ces annexes sont des fréquences minimum pour aider la population : elles peuvent être assurées par un navire ou être réparties entre les différents opérateurs assurant la desserte lorsqu'ils sont plusieurs.

La typologie des navires indiquée dans ces annexes est une typologie optimale visée par l'administration et issue du schéma directeur des déplacements durables interinsulaires, qui doit servir d'indicateurs à terme pour les armateurs mais ne constitue pas en soit une obligation stricte.

## 3. Les autorisations exceptionnelles à temps

L'article 10 encadre quant à lui les autorisations exceptionnelles à temps dans le transport interinsulaire maritime, anciennement dénommées dérogations, qui ne peuvent être accordées que dans certaines circonstances listées. Dans le cadre de ces autorisations exceptionnelles à temps, l'opérateur ne pourra bénéficier du gazole au prix préférentiel du gazole destiné aux navires assurant la desserte interinsulaire régulière, que s'il remplace un moyen de transport régulier défaillant (navire, mais aussi aéronef en cas de grève par exemple), dans le cas de surcroît d'activité sur une île (par exemple : manifestation sportive importante ou développement

de l'activité économique) ou dans le cas de transport autorisé de passagers (par exemple transport scolaire à l'occasion des congés légaux).

#### 4. Le régime d'exploitation des licences

Le chapitre III, regroupant les articles 11 à 13, définit le régime d'exploitation pour les titulaires de licences d'exploitation.

Les titulaires de licence d'exploitation ont l'obligation de tenir une comptabilité conforme au plan comptable général applicable en Polynésie française, avec mise en place d'une comptabilité analytique spécifique lorsque plusieurs activités sont regroupées dans la même société ou bien lorsque celle-ci exploite plusieurs navires (article 11).

Annuellement, les opérateurs doivent fournir à la direction polynésienne des affaires maritimes un rapport d'activité relatif à sa participation au service public et diverses données relatives son l'activité (article 12).

La licence d'exploitation visée par la présente délibération permet à son titulaire de percevoir les différentes aides et subventions publiques (article 13) : aides fiscales à l'investissement, exonérations fiscales pour le carburant et les lubrifiants, règlement direct par l'administration du fret pris en charge par la collectivité, application des dispositions du fonds de régulation des prix des hydrocarbures et du fonds de péréquation des prix des hydrocarbures,....

Dans certains cas particuliers, les dessertes réalisées par les opérateurs peuvent être difficilement viables. Un dispositif d'aide à l'exploitation pourra alors être mis en place, comme il a été mentionné à l'article 4 : ces aides à l'exploitation ne peuvent concerner que les liaisons vers les îles les plus isolées ou les moins bien desservies mentionnées au point c de l'article 4. L'impact précis de chaque nouveau dispositif d'aide à l'exploitation sera mesuré avant la mise en place effective de celui-ci.

Concernant les sanctions, et mise à part les dispositions relatives au retrait de la licence d'exploitation prévues à l'article 7, il n'a pas été prévu de sanctions spécifiques dans la délibération, les sanctions principales existant soit dans la loi du pays n° 20163 du 25 février 2016, soit dans les délibérations douanières sur les huiles et carburants de bord détaxés en cas de non respect des dispositions de ces délibérations fiscales.

#### 5. Les dispositions transitoires

L'article 14 détermine quant à lui les dispositions transitoires relatives à la mise en œuvre de cette délibération : les licences d'armateur actuelles arrivent à échéance le 26 février 2018 suivant les dispositions de la loi du pays relative à l'organisation du transport interinsulaire maritime et aérien, et la délibération cadre actuelle datant de 1977 sur laquelle repose ces licences d'armateur est abrogée à cet effet (article 15).

D'ici là, de nouvelles licences, appelées licences d'exploitation prises sous l'empire de la loi du pays n° 2016-3 du 25 février 2016 et de la présente délibération, viendront remplacer ces licences d'armateur, soit par sollicitation de l'administration, soit après proposition des opérateurs concernés.

#### 6. Les travaux en commission

Les discussions en commission de l'équipement, de l'urbanisme, de l'énergie et des transports terrestres et maritimes, réunie le mardi 6 décembre 2017, ont d'abord porté sur le fait que le présent projet de délibération a fait l'objet de travaux concertés avec l'ensemble des acteurs du secteur, avec pour objectif d'aboutir à un équilibre entre les nécessités du service public de desserte maritime et les intérêts des armateurs.

Le processus de délivrance des licences a également été précisé. En effet, le gouvernement envisage un appel à candidature ouvert aux armateurs. La DPAM étudiera les différentes offres de transport et octroiera les licences d'exploitation.

Enfin, dans le cadre du schéma d'aménagement du transport interinsulaire, le renouvellement de la flotte est un objectif prioritaire. Toutefois, la construction de nouveaux navires ne paraît pas être une solution viable pour les armateurs compte tenu de l'inflation du prix de l'acier. Concernant le rachat de bateaux

existants, les règles de la concurrence et la difficulté de trouver des navires adéquats constituent également des obstacles au renouvellement souhaité.

*À l'issue des débats, le projet de délibération relative à la licence d'exploitation et aux obligations de service public dans le transport maritime interinsulaire, a recueilli un vote favorable des membres de la commission.*

*En conséquence, la commission de l'équipement, de l'urbanisme, de l'énergie et des transports terrestres et maritimes propose à l'assemblée de la Polynésie française d'adopter le projet de délibération ci-joint.*

LE RAPPORTEUR

Dylma ARO

**ASSEMBLÉE  
DE LA  
POLYNÉSIE FRANÇAISE**

-----  
NOR : DAM1721401DL-4

**DÉLIBÉRATION N° 2017-124/APF  
DU 14 DÉCEMBRE 2017**

---

relative à la licence d'exploitation et aux obligations de service public dans le transport maritime interinsulaire

---

**L'ASSEMBLÉE DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE**

Vu la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 modifiée portant statut d'autonomie de la Polynésie française, ensemble la loi n° 2004-193 du 27 février 2004 modifiée complétant le statut d'autonomie de la Polynésie française ;

Vu le code des transports ;

Vu la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 modifiée sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes ;

Vu la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution, ensemble le décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié sur la sauvegarde et la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution et l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires et son règlement annexé ;

Vu la loi du pays n° 2016-03 du 25 février 2016 relative à l'organisation du transport interinsulaire maritime et aérien ;

Vu la délibération n° 90-86 AT du 30 août 1990 modifiée portant aménagement de la fiscalité douanière applicable à certains produits pétroliers destinés à l'alimentation des moteurs des navires de commerce assurant la desserte maritime interinsulaire ;

Vu la délibération n° 90-115 AT du 13 décembre 1990 modifiée portant aménagement de la fiscalité douanière applicable aux huiles lubrifiantes destinées à l'alimentation des moteurs des navires de commerce assurant la desserte maritime interinsulaire ;

Vu délibération n° 2011-13 APF du 5 mai 2011 relative au plan comptable général applicable en Polynésie française ;

Vu l'arrêté n° 1400 CM du 24 septembre 2015 arrêtant le schéma directeur des déplacements durables interinsulaires 2015-2025 de la Polynésie française ;

Vu l'arrêté n° 2256 CM du 29 novembre 2017 soumettant un projet de délibération à l'assemblée de la Polynésie française ;

Vu la lettre n° 4445/2017/APF/SG du 8 décembre 2017 portant convocation en séance des représentants à l'assemblée de la Polynésie française ;

Vu le rapport n° 170-2017 du 7 décembre 2017 de la commission de l'équipement, de l'urbanisme, de l'énergie et des transports terrestres et maritimes ;

Dans sa séance du 14 décembre 2017 ;

## A D O P T E :

**Article 1<sup>er</sup>.**- La présente délibération complète les dispositions de la loi du pays n°2016-03 du 25 février 2016 susvisée en ce qui concerne l'activité de service marchand de transport maritime, selon une ligne régulière définie, au moyen d'un navire armé au commerce en Polynésie française destiné au transport de marchandises ou de passagers ou mixte.

**Article 2.**- Une licence d'exploitation est délivrée par l'autorité compétente pour un navire, un exploitant de navire et une ligne régulière de transport maritime.

En cas modification de l'un de ces critères, l'opérateur doit solliciter le maintien et la modification éventuelle de la licence d'exploitation dans un délai de trente (30) jours ouvrables sous peine de retrait. Toutefois, en cas de panne ou d'avarie sur le navire chargé d'assurer une desserte régulière visée par une licence d'exploitation, et sur demande préalable de l'opérateur, l'autorité compétente peut autoriser l'opérateur à affréter temporairement un autre navire, sur la ligne, le temps nécessaire pour remettre en état de navigation le navire en panne ou en avarie, sans remise en cause de la licence d'exploitation en cours.

Chaque licence d'exploitation définit les conditions de participation de l'opérateur au service public du transport interinsulaire.

**Article 3.**- Font partie d'une ou plusieurs lignes maritimes régulières, toutes les îles habitées au sens du dernier recensement de la population, et à l'exclusion des îles privées et des îles soumises à autorisation particulières.

Les îles privées et les îles soumises à autorisation particulière peuvent être desservies par un opérateur titulaire ou non titulaire d'une licence d'exploitation. Lorsque l'opérateur est titulaire d'une licence d'exploitation, la desserte de telles îles non incluses dans sa ligne régulière doit se faire dans le cadre d'un affrètement exceptionnel dûment autorisé par les autorités compétentes prévu à l'article 10 de la présente délibération.

Les îles de la Polynésie française sont réparties par zones maritimes dans l'annexe 1 de la présente délibération.

**Article 4.**- Les îles desservies par des lignes régulières maritimes sont réparties, sur la base de critères objectifs, pertinents et non discriminatoires (volume du marché, difficulté d'accès, distance et éloignement de l'île, évolution de la population et du développement économique de l'île), en trois catégories :

- a) Les îles pour lesquelles les conditions d'accès au marché du transport maritime peuvent être facilitées. Tout opérateur peut solliciter la desserte de ces îles dans sa ligne régulière.
- b) Les îles pouvant être ajoutées aux dessertes régulières sur autorisation du ministre en charge des transports maritimes, sous réserve de ne pas déséquilibrer les autres dessertes régulières des dites îles.
- c) Les îles isolées ou mal desservies en terme de desserte maritime pour lesquelles la mise en place d'une desserte régulière pourrait faire l'objet de dispositions particulières d'exploitation ou de restriction d'octroi de licences afin de maintenir l'équilibre économique de la desserte.

Un arrêté pris en conseil des ministres fixe la liste des îles pour chaque catégorie, cette liste étant actualisée en tant que de besoin.

## CHAPITRE II - DÉLIVRANCE ET RETRAIT DE LA LICENCE D'EXPLOITATION

**Article 5.-** Une licence d'exploitation ne peut être délivrée qu'à un armateur, personne physique ou morale, ayant son siège social en Polynésie française, exploitant un navire armé au commerce immatriculé en Polynésie française ; en propriété, crédit-bail ou affrètement.

La licence d'exploitation est, selon les cas, soit sollicitée par un opérateur remplissant les conditions de l'alinéa précédent, soit soumise à appel à candidatures et mise en concurrence, le cas échéant, en cas de carence de l'initiative privée.

**Article 6.-** Toute personne désirant obtenir ou modifier une licence d'exploitation doit, au préalable, déposer un dossier auprès du service en charge du transport maritime interinsulaire comportant *a minima* :

- a) les éléments relatifs au moyen de transport ;
- b) les éléments relatifs à l'exploitation du moyen de transport et le marché visé ;
- c) les éléments relatifs au financement du projet.

Les éléments visés au point c ci-dessus peuvent ne pas être fournis lorsque le projet vise la desserte d'îles uniquement visées au point a de l'article 4.

La composition du dossier et les pièces justificatives requises sont précisées par arrêté pris en conseil des ministres.

**Article 7.-** Le retrait de la licence d'exploitation est prononcé par l'autorité compétente, en l'absence de communication d'éléments explicatifs et justificatifs suffisants dans le délai d'un mois après mise en demeure, lorsque :

- le titulaire ne remplit plus les conditions relatives à l'octroi de la licence ;
- le navire n'est pas mis en service dans les délais convenus en application de l'article 8.II ci-dessous ;
- le titulaire n'exploite pas la ligne maritime de manière régulière dans les conditions prévues dans sa licence d'exploitation ;
- le navire visé dans la licence d'exploitation ne dispose plus d'un permis de navigation valide, à l'exclusion de la situation visée à la dernière phrase du second alinéa de l'article 2 ci-dessus.

Un arrêté pris en conseil des ministres fixe les documents que le titulaire d'une licence d'exploitation doit transmettre annuellement au service en charge du transport maritime interinsulaire pour justifier de sa situation administrative.

**Article 8.- I.** La durée d'une licence d'exploitation dans le transport maritime interinsulaire ne saurait excéder la durée d'exploitation prévisible ou la durée normale d'amortissement du navire. En tout état de cause, cette durée ne saurait excéder trente (30) ans pour les navires mus par moteur thermique au regard de la nécessité de réduire les dégagements de gaz à effets de serre.

Cette durée est proposée par l'opérateur de manière argumentée dans le cadre de son dossier de demande de licence d'exploitation ; elle est fixée dans la licence par l'autorité compétente après avis technique du service en charge du transport maritime interinsulaire.

Un arrêté pris en conseil des ministres détermine les conditions de fixation de la durée de cette licence d'exploitation.

II. La licence d'exploitation précise, en tant que de besoin, la date de mise en service du navire sur la ligne considérée. A défaut de mise en service du navire à la date fixée, la licence d'exploitation délivrée est retirée.

Pour un navire d'occasion, la date de mise en service doit intervenir dans le délai d'un an, prorogeable une seule fois sur la base d'éléments justificatifs probants, à compter de l'obtention de la licence d'exploitation.

Pour un navire neuf, la date de mise en service est proposée de manière argumentée par l'exploitant dans son dossier de demande de licence, et ne peut être prorogée qu'à la suite d'éléments justificatifs probants de l'état d'avancement du projet.

**Article 9.-** I. La licence d'exploitation peut être assortie d'obligations de service public tenant, notamment, à la régularité, la fréquence, la qualité de service, la sécurité, la capacité d'emport, les horaires, l'information des usagers et de l'administration, pour les îles composant la ligne régulière concernée.

Les obligations de service public, qui sont précisées dans chaque licence d'exploitation en tant que de besoin, sont définies par île ou archipel en annexe 2 de la présente délibération.

II. Afin de s'assurer de la participation des opérateurs aux missions de service public qu'elle souhaite mettre en œuvre, l'autorité compétente peut, selon les cas, imposer la réalisation d'obligations de service public aux opérateurs ou répartir celles-ci entre opérateurs.

Dans le cas de desserte d'îles relevant des points b) et c) de l'article 4 ci-dessus, elle peut également refuser la mise en service d'un matériel de transport, si les infrastructures, les aménagements ou les conditions économiques ne le permettent pas, ou sont susceptibles de générer un déséquilibre structurel de la desserte.

III. Les obligations de service public afférentes à une licence d'exploitation ne peuvent être modifiées, de façon discriminatoire, sur une ligne ou une zone donnée, que dans deux cas limitatifs : la modification des conditions du marché ou l'arrivée d'un nouvel opérateur, ce dernier cas ne pouvant entraîner qu'un allègement des obligations de service public pour les opérateurs déjà présents en raison du partage de la charge qu'elles représentent.

IV. L'autorité administrative doit s'assurer du bon respect des obligations de service public par les opérateurs.

**Article 10.-** Par exception aux dispositions de sa licence d'exploitation, un opérateur peut solliciter une autorisation exceptionnelle à temps dans le cadre d'un voyage exceptionnel, sous réserve de fournir l'ensemble des justificatifs requis. Cette autorisation exceptionnelle est délivrée, par l'autorité compétente, uniquement dans les cas suivants :

- défaillance, indisponibilité ou incapacité d'un ou plusieurs moyens de transport interinsulaire de Polynésie française ;
- desserte spécifique d'une île privée ou d'une île soumise à autorisation particulière ;
- transport de matériels particulièrement lourds ou volumineux ;
- transport de scolaires ou de groupes de passagers spécifiques ;
- surcroît d'activité sur une île.

Dans le cadre de ces autorisations exceptionnelles à temps, l'opérateur ne peut pas prétendre à utiliser du gazole à tarif préférentiel, sauf en cas de remplacement d'un moyen de transport interinsulaire défaillant ou indisponible ou en incapacité d'effectuer sa desserte, en cas de surcroît d'activité sur une île ou en cas de transport de passagers.

Un arrêté pris en conseil des ministres fixe les dispositions relatives à l'instruction des demandes d'autorisation exceptionnelle à temps, aux pièces justificatives à fournir, à la délivrance de ces autorisations et à leur contrôle.

### CHAPITRE III - RÉGIME D'EXPLOITATION

**Article 11.-** Tout titulaire d'une licence d'exploitation exploite à ses risques et périls.

Il doit tenir une comptabilité conforme aux dispositions du plan comptable général applicable en Polynésie française.

Dans le cas où l'opérateur réalise avec la même structure juridique plusieurs activités de transport ou d'autres activités que celles directement liées à l'activité de transport régulier visée par la licence d'exploitation, il doit tenir une comptabilité analytique spécifique par navire, et le cas échéant par ligne de transport réalisée.

Les recettes et charges de chaque navire doivent refléter la réalité de l'exploitation normale d'un opérateur de transport maritime interinsulaire.

**Article 12.-** Tout titulaire d'une licence d'exploitation est tenu de présenter, annuellement et au plus tard à la fin du 4<sup>e</sup> mois suivant la date de clôture des comptes, au service en charge du transport maritime interinsulaire, un rapport d'activité relatif à sa participation au service public.

Un arrêté pris en conseil des ministres fixe la liste des données et des pièces justificatives à fournir et le contenu du rapport d'activité.

Le service visé au premier alinéa du présent article s'assure du respect de la réglementation et du respect des dispositions figurant dans chaque licence d'exploitation. Il est habilité à solliciter tout élément complémentaire qu'il estime nécessaire pour l'exercice de sa mission, dès lors que ces informations ne portent pas atteinte au secret des affaires.

**Article 13.-** La licence d'exploitation peut permettre à son titulaire de percevoir les différentes aides et subventions de la puissance publique.

L'obtention des exonérations fiscales en matière de consommation de carburant et d'huiles lubrifiantes de bord prévues par la réglementation en vigueur pour les navires de commerce interinsulaire titulaire d'une licence d'exploitation est assujettie d'une part à la réglementation fiscale, et d'autre part au respect des obligations de service public.

### CHAPITRE IV - DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

**Article 14.-** I. Les licences d'armateur délivrées sous l'empire de 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 restent soumises aux dispositions de la délibération suscitée jusqu'à son abrogation. Ces licences d'armateur arrivent à échéance le 26 février 2018.

Les licences d'exploitation amenées à remplacer les licences d'armateur considérées seront délivrées conformément aux dispositions de la présente délibération et de la loi du pays n° 2016-3 du 25 février 2016 susvisée.

II. Pour l'attribution des licences d'exploitation prévues dans la présente délibération, les titulaires actuels de licence d'armateur peuvent conserver la ligne qui leur a été attribuée en terme d'îles desservies, si celle-ci est compatible avec le schéma directeur des déplacements durables interinsulaires 2015-2025 de la Polynésie française.

Ils ont la possibilité de solliciter l'ajout ou la suppression d'îles à leur desserte régulière, et de faire des propositions à l'administration en ce qui concerne les obligations de service public imposées par la présente délibération.

Chaque nouvelle licence d'exploitation, prévue par la présente délibération, entraîne l'abrogation de la licence d'armateur existante.

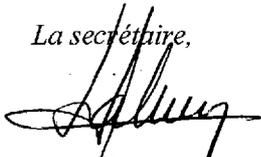
III. L'administration peut solliciter un opérateur pour transformer une licence d'armateur en licence d'exploitation relevant de la présente délibération, au regard des dispositions de l'article 8 ci-dessus sur la durée de la licence, ainsi qu'au vu des obligations de service public imposées par la présente délibération et des orientations du schéma directeur des déplacements durables interinsulaires 2015-2025 de la Polynésie française.

**Article 15.-** 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 est abrogée à compter du 26 février 2018.

**Article 16.-** Les dispositions de la présente délibération sont précisées, en tant que de besoin, par arrêté pris en conseil des ministres.

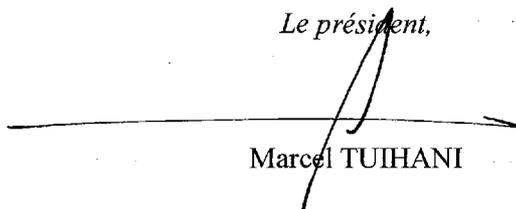
**Article 17.-** Le Président de la Polynésie française est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au *Journal officiel* de la Polynésie française.

*La secrétaire,*



Loïs SALMON-AMARU

*Le président,*



Marcel TUIHANI

**ANNEXE 1 : Répartition des îles de Polynésie française par zones maritimes**

**ILES DU VENT**

TAHITI
MOOREA
MAIAO
TETIAROA*
MEHETIA*

**ILES SOUS LE VENT**

HUAHINE
RAJATEA
TAHAA
BORA BORA
MAUPITI
MOPELIA
SCILLY*
BELLINGHAUSEN*
TUPAI*

**AUSTRALES**

RAIVAVAE
RIMATARA
RURUTU
TUBUAI
RAPA
MARIA*

**MARQUISES**

FATU HIVA
HIVA OA
NUKU HIVA
TAHUATA
UA HUKA
UA POU
BIAO*
MOTANE*
MOTU ONE*

**TUAMOTU OUEST**

AHE
APATAKI
ARATIKA
ARUTUA
FAKARAVA
KAUEHI
KAUKURA
MAKATEA
MANIHI
MATAIVA
NIAU
RANGIROA
RARAKA
TAIARO
TAKAPOTO
TAKAROA
TIKEHAU
TIKEI
TOAU

**TUAMOTU NORD-EST**

FAKAHINA
FANGATAU
NAPUKA
PUKA PUKA
TEPOTO NORD

**TUAMOTU CENTRE**

AMANU
ANAA
FAATTE
HAO
HARAIKI
HIKUERU
HITI
KATIU
MAKEMO
MAROKAU
MARUTEA NORD
NIHIRU
RAROA
RAVAHERE
REKA REKA
TAENGA
TAHANEA
TAKUME
TAUERE
TEPOTO SUD
TUANAKE
MOTUTUNGA
REITORU
TEKOKOTA

**TUAMOTU EST**

AHUNUI
AKIAKI
ANUANURARO*
ANUANURUNGA
FANGATAUFA*
HEREBRETUE
MANUHANGI
MURUROA*
NENGO NENGO*
NUKUTAVAKE
NUKUTAPIPI*
PARAOA
PINAKI
PUKARUA
REAO
TATAKOTO
TEMATANGI
TUREIA
VAHITAHU
VAIRAATEA
VANAVANA

**GAMBIER**

MANGAREVA (RIKITEA)
MARUTEA SUD*
MATUREIVAVAO
TENARUNGA (TENANIA)
TENARARO
VAHANGA
MARIA
MORANE
TARAVAI*

\* : Îles privées ou à accès restreint soumis à autorisation particulière.

## ANNEXE 2

### Définition des obligations de service public par archipel ou îles dans le transport interinsulaire maritime

#### ARCHIPELS DES MARQUISES

Îles concernées et fréquence minimum pour les liaisons Papeete – Îles Marquises :

Îles	Nombre d'habitants (RGP 2012)	Fréquence minimale de la liaison Papeete - Île
FATU HIVA	611	Au moins 2 fois par mois
HIVA OA	2 184	
NUKU HIVA	2 967	
TAHUATA	703	
UA HUKA	621	
UA POU	2 175	

Horaires :

- les opérations de chargement et déchargement doivent intervenir, dans la mesure du possible, entre 5h et 20h au plus tard, afin de permettre aux populations de récupérer leurs marchandises dans des bonnes conditions

Informations des usagers :

- un planning prévisionnel de la desserte pour trois mois à fournir à la direction polynésienne des affaires maritimes au moins 15 jours avant le premier jour du mois concerné.
- nécessité de prévenir les mairies du jour et de l'heure d'arrivée du navire 6 jours avant son arrivée.
- nécessité de prévenir la direction polynésienne des affaires maritimes et les mairies des dates d'arrêts techniques programmés (carénage, visites périodiques...) 6 mois avant la date d'arrêt
- nécessité de prévenir, dans la mesure du possible, la direction polynésienne des affaires maritimes des arrêts techniques non programmés suite à un événement de mer (pannes, incidents divers, etc...) le jour même ou au plus tard le lendemain

Qualité de service :

- l'opérateur conserve des places pour des passagers voyageant entre le groupe des îles Marquises du Sud et le groupe des îles Marquises du Nord, et inversement
- en cas de plusieurs opérateurs sur la ligne Papeete - Marquises, les exploitants doivent faire en sorte que chaque île de l'archipel ne reste pas non desservie par un navire durant 20 jours consécutifs.

Vente à l'aventure :

Chaque navire doit effectuer de la vente à l'aventure sur les îles.

Typologie des navires et lignes :

- navire de charge pouvant transporter des passagers et navire mixte au départ de Papeete ; nécessité d'un navire à passagers pouvant transporter au minimum 7 t de fret entre le groupe des îles du Sud ; possibilité d'un navire à passagers pouvant transporter au minimum 7 t de fret entre le groupe des îles du Nord

Dessertes régulières :

- Liaison Papeete - Marquises : sont au *minimum* desservies les six îles habitées de l'archipel des Marquises.
- Liaisons inter-Marquises :
  - . Au départ de Hiva Oa, sont desservies au *minimum* les îles de Tahuata et Fatu Hiva au moins 1 fois par semaine.
  - . Au départ de Nuku Hiva, sont desservies au *minimum* les îles de Ua Pou et Ua Huka au moins une fois par semaine.

## ARCHIPELS DES TUAMOTU ET DES GAMBIER

Iles concernées et fréquence minimale pour les liaisons Papeete – Tuamotu/Gambier :

Iles des Tuamotu de l'ouest	Nombre d'habitants (RGP 2012)	Fréquence minimale de la liaison Papeete - Ile
RANGIROA	2 567	Au moins 2 fois par mois
TAKAROA	882	
FAKARAVA	806	
MANHI	685	
ARUTUA	680	
AHE	552	
TIKEHAU	529	
KAUKURA	475	
TAKAPOTO	380	
APATAKI	350	
MATAIVA	280	
KAUEHI	257	
NIAU	226	
ARATIKA	160	Au moins 1 fois par mois
RARAKA	110	
MAKATEA	68	
TOAU	18	Pas de fréquence minimale (suivant la demande)
TAIARO	4	
TIKEI	Inhabitée	

Iles des Tuamotu du centre	Nombre d'habitants (RGP 2012)	Fréquence minimale de la liaison Papeete - Ile
HAO	1 066	Au moins 2 fois par mois
MAKEMO	832	
ANAA	497	
FAAITE	401	
KATIU	250	
RAROA	233	
AMANU	195	
HIKUERU	150	
TAKUME	116	Au moins 1 fois par mois
TAENGA	113	
MAROKAU	91	
NIHIRU	11	Pas de fréquence minimale (suivant la demande)
TAUERE	3	
HARAIKI	Inhabitée	
HTI	Inhabitée	
MARUTEA NORD	Inhabitée	
MOTUTUNGA	Inhabitée	
RAVAHERE	Inhabitée	
REITORU	Inhabitée	
REKA REKA	Inhabitée	
TAHANEA	Inhabitée	
TEKOKOTA	Inhabitée	
TEPOTO SUD	Inhabitée	
TUANAKE	Inhabitée	

Iles des Tuamotu du Nord-Est	Nombre d'habitants (RGP 2012)	Fréquence minimale de la liaison Papeete - Ile
Napuka	299	Au moins 2 fois par mois
Puka puka	166	
Fakahina	155	
Fangatau	145	Au moins 1 fois par mois
Tepoto Nord	61	

Iles des Tuamotu de l'est	Nombre d'habitants (RGP 2012)	Fréquence minimale de la liaison Papeete - Ile
REAO	379	Au moins 2 fois par mois
TATAKOTO	287	
TUREIA	243	
PUKARUA	227	
NUKUTAVAKE	188	
VAHITAHU	105	Au moins 1 fois par mois
TEMATANGI	58	
VAIRAATEA	57	
HEREHERETUE	56	Pas de fréquence minimale (suivant la demande)
AHUNUI	Inhabitée	
AKI AKI	Inhabitée	
ANUANURUNGA	Inhabitée	
MANUHANGI	Inhabitée	
PARAOA	Inhabitée	
PINAKI	Inhabitée	
VANAVANA	Inhabitée	

Iles des Gambier	Nombre d'habitants (RGP 2012)	Fréquence minimale de la liaison Papeete - Ile
MANGAREVA (RIKITEA)	1 239	Au moins 2 fois par mois
MATUREIVAVAO	Inhabitée	Pas de fréquence minimale (suivant la demande)
TENARUNGA (TENANIA)	Inhabitée	
TENARARO	Inhabitée	
VAHANGA	Inhabitée	
MARIA Est	Inhabitée	
MORANE	Inhabitée	

#### Horaires :

- les opérations de chargement et déchargement doivent intervenir, dans la mesure du possible, entre 5h et 20h au plus tard, afin de permettre aux populations de récupérer leurs marchandises dans des bonnes conditions

#### Vente à l'aventure :

Chaque navire doit effectuer de la vente à l'aventure sur les flots ne disposant pas de magasin.

#### Informations des usagers :

- un planning prévisionnel de la desserte pour trois mois à fournir à la direction polynésienne des affaires maritimes au moins 15 jours avant le premier jour du mois concerné.
- nécessité de prévenir les mairies du jour et de l'heure d'arrivée du navire 6 jours avant son arrivée.
- nécessité de prévenir la direction polynésienne des affaires maritimes et les mairies des dates d'arrêts techniques programmés (carénage, visites périodiques...) 6 mois avant la date d'arrêt
- nécessité de prévenir, dans la mesure du possible, la direction polynésienne des affaires maritimes des arrêts techniques non programmés suite à un événement de mer (pannes, incidents divers, etc...) le jour même ou au plus tard le lendemain

#### Qualité de service :

- En fonction des plannings de desserte déposés, l'administration peut proposer de modifier l'ordre de desserte de certaines îles afin d'éviter que deux navires soient présents de manière trop rapprochée ou concomitante sur une même île

#### Typologie des navires :

- navires de charge pouvant transporter des passagers ; pour certaines liaisons inter-îles Tuamotu, et en fonction de l'évolution du développement économique ou touristique de certaines zones, possibilité de navires à passagers pouvant transporter au minimum 7 t de fret pour des dessertes locales.

Desserte régulière : Liaisons Papeete - Tuamotu :

Le nombre optimum de navires de desserte maritime interinsulaire pouvant desservir les îles des Tuamotu et Gambier est reporté dans le tableau ci-dessous :

Ile	Nombre optimum de navire pour la desserte PPT-île
<b>TUAMOTU DE L'OUEST</b>	
Ahe	3
Apataki	2
Aratika	2
Arutua	3
Fakarava	3
Kauehi	2
Kaukura	3
Makatea	2
Manihi	3
Mataiva	2
Niau	2
Rangiroa	3
Raraka	2
Taiaro	1
Takapoto	3
Takaroa	3
Tikehau	3
Tikei	1
Toau	1
<b>TUAMOTU DE L'EST</b>	
Ahunui	1
Akiaki	1
Anuanurunga	1
Hereheretue	2
Manuhangi	1
Nukutavake	2
Paraoa	1
Pinaki	1
Pukarua	2
Reao	3
Tatakoto	3
Tematangi	2
Tureia	2
Vahitahi	2
Vairaatea	2
Vanavana	1

Ile	Nombre optimum de navire pour la desserte PPT - île
<b>TUAMOTU DU CENTRE</b>	
Amanu	3
Anaa	3
Faaiate	3
Hao	4
Haraiki	1
Hikueru	3
Hiti	1
Katiu	3
Makemo	3
Marokau	2
Marutea Nord	1
Motutunga	1
Nihiru	1
Raroia	3
Ravahere	1
Reitoru	1
Rekareka	1
Taenga	2
Tahanea	1
Takume	3
Tauere	1
Tekokota	1
Tepoto Sud	1
Tuanake	1
<b>TUAMOTU DU NORD-EST</b>	
Fakahina	2
Fangatau	2
Napuka	2
Puka Puka	2
Tepoto Nord	1
<b>GAMBIER</b>	
Mangareva (Rikitea)	2
Maria	1
Matureivavao	1
Tenarunga	1
Tenararo	1
Yahanga	1

## AUSTRALES :

Îles concernées et fréquence minimale pour les liaisons Papeete – Australes :

Îles des Australes	Nombre d'habitants (RGP 2012)	Fréquence minimale de la liaison Papeete - Île
RURUTU	2 322	Au moins 2 fois par mois
TUBUAI	2 170	
RAIVAVAE	940	
RIMATARA	873	
RAPA	515	Au moins 1 fois par mois

Horaires :

- les opérations de chargement et déchargement doivent intervenir, dans la mesure du possible, entre 5h et 20h au plus tard, afin de permettre aux populations de récupérer leurs marchandises dans des bonnes conditions

Informations des usagers :

- un planning prévisionnel de la desserte pour trois mois à fournir à la direction polynésienne des affaires maritimes au moins 15 jours avant le premier jour du mois concerné.
- nécessité de prévenir les mairies du jour et de l'heure d'arrivée du navire 6 jours avant son arrivée.
- nécessité de prévenir la direction polynésienne des affaires maritimes et les mairies des dates d'arrêts techniques programmés (carénage, visites périodiques...) 6 mois avant la date d'arrêt
- nécessité de prévenir, dans la mesure du possible, la direction polynésienne des affaires maritimes des arrêts techniques non programmés suite à un événement de mer (pannes, incidents divers, etc...) le jour même ou au plus tard le lendemain

Qualité de service :

- obligations d'avoir suffisamment de places destinées aux passagers pour assurer le transport des scolaires de Rapa selon le calendrier scolaire défini.
- obligations de réserver une capacité d'emport suffisante en fret réfrigéré et non réfrigéré pour le transport des productions agricoles durant les périodes de production ; en tant que de besoin, la capacité d'emport à réserver et la périodicité sont fixés par arrêté pris en conseil des ministres.
- en cas de présence de plusieurs opérateurs sur la ligne Papeete - Australes, les exploitants doivent faire en sorte que les îles de Rimatara, Rurutu, Tubuai et Raivavae ne restent pas non desservies par un navire plus de 20 jours consécutifs.

Vente à l'aventure :

Chaque navire doit pouvoir effectuer de la vente à l'aventure sur les îles, notamment en ce qui concerne les hydrocarbures dans le respect de la réglementation en vigueur relative au transport de marchandises dangereuses.

Typologie des navires :

- navires mixte + éventuellement un navire de charge avec passagers (12)

Dessertes régulières :

- A partir de Papeete, sont au minimum desservies les îles suivantes : Rimatara, Rurutu, Tubuai, Raivavae et Rapa.

## ISLV :

Iles concernées et fréquence minimale pour les liaisons Papeete – Iles-sous-le-Vent :

Iles des Iles-sous-le-Vent	Nombre d'habitants (RGP 2012)	Fréquence minimale de la liaison Papeete - Ile
RAIATEA	12 237	Au moins 4 fois par semaine
BORA BORA	9 598	
HUAHINE	6 303	
TAHAA	5 220	
MAUPITI	1 194	Au moins 2 fois par semaine à partir de Papeete, Bora Bora ou Raiatea
MOPELLA	18	Pas de fréquence minimale (suivant la demande)

### Horaires :

- les opérations de chargement et déchargement doivent intervenir, dans la mesure du possible, entre 5h et 20h au plus tard afin de permettre aux populations de récupérer leurs marchandises dans des bonnes conditions, sauf si l'armateur possède à destination des locaux ou hangars surveillés permettant de stocker les marchandises à la température de conservation réglementaire en attente de leur destinataire.
- Liaisons Tahaa - Raiatea : nécessité d'au moins une liaison le matin pour les scolaires et les travailleurs et un retour le soir vers Tahaa après 16 h 30

### Informations des usagers :

- Horaires à afficher dans chaque île au guichet ou bureau de la compagnie maritime.
- nécessité de prévenir la direction polynésienne des affaires maritimes et les mairies de toutes modifications de programmes ou d'horaires deux semaines au préalable.
- nécessité de prévenir la direction polynésienne des affaires maritimes et les mairies des dates d'arrêts techniques programmés (carénage, visites périodiques...) 6 mois avant la date d'arrêt.
- nécessité de prévenir, dans la mesure du possible, la direction polynésienne des affaires maritimes des arrêts techniques non programmés suite à un événement de mer (pannes, incidents divers, etc...) le jour même ou au plus tard le lendemain

### Qualité de service :

- obligations d'avoir suffisamment de places passagers disponibles pour assurer le transport scolaire entre Maupiti et les îles de destination (Bora Bora, Raiatea)
- en cas de présence de plusieurs opérateurs sur la ligne Papeete - ISLV, les exploitants doivent faire en sorte que les îles de Huahine, Raiatea, Tahaa et Bora Bora soient desservies au moins tous les deux jours

### Typologie des navires :

- 2 navires de charge et un navire mixte ; nécessité d'au moins un navire à passagers inter-ISLV pour Maupiti (pax + fret) et Tahaa

### Lignes de transport :

- A partir de Papeete, sont au minimum desservies les îles suivantes : Huahine, Raiatea, Tahaa, Bora Bora, Maupiti.
- Au départ de Raiatea, est desservie au minimum l'île de Tahaa au moins 4 fois par jour.
- Au départ de Raiatea ou Bora Bora, est desservie au minimum l'île de Maupiti au moins deux fois par semaine.

## PAPEETE-MOOREA et IDV :

Iles concernées et fréquence minimale pour les liaisons Papeete – Iles-du-Vent :

Iles des Iles-du-Vent	Nombre d'habitants (RGP 2012)	Fréquence minimale de la liaison Papeete - Ile
MOOREA	16 899	Liaisons journalières
MAIAO	335	Pas de fréquence minimale (suivant la demande)

### Fréquences et horaires pour navires à passagers

- du lundi au vendredi inclus, disponibilité d'environ 1 500 places de passagers permettant une arrivée sur Tahiti avant 7 h 30, dont 900 places permettant une arrivée avant 6 h 30 ; le soir disponibilité d'environ 1 500 places de passagers permettant de repartir à compter de 16 h 15 ou plus tard.
- La desserte destinée au transport de passagers entre Papeete et Moorea doit être suffisante pour transporter deux millions de passagers par an.

### Fréquences et horaires pour navires de fret

Au moins un voyage de fret chaque jour, le matin avant 7 h 30 vers Moorea et le soir à partir de 15 h - 16 h vers Papeete du lundi au vendredi, dont un voyage aller-retour par semaine par navire (départ de Papeete vers 6-7 h ; retour de Moorea vers 14 h 30-15 h 30) pour les matières dangereuses.

### Informations des usagers :

- site internet informant les voyageurs des horaires
- nécessité de prévenir la direction polynésienne des affaires maritimes et les mairies des dates d'arrêts techniques programmés (carénage, visites périodiques...) 6 mois avant la date d'arrêt
- nécessité de prévenir, dans la mesure du possible, la direction polynésienne des affaires maritimes des arrêts techniques non programmés suite à un événement de mer (pannes, incidents divers, etc...) le jour même ou au plus tard le lendemain

### Qualité de service :

- se référer aux fréquences et horaires définis ci-dessus
- accessibilité aux personnes à mobilité réduite indispensable au moins vers un salon couvert (pas simplement au garage)

### Typologie des navires :

- navires à passagers ou mixte ; navire de charge (fret)

### Lignes de transport :

- Desserte Papeete - Moorea au minimum.

La desserte fret de l'île de Maïao est réalisée à la demande pour les navires de charge.