

**ASSEMBLÉE
DE LA
POLYNÉSIE FRANÇAISE**

Commission du tourisme, de l'écologie,
de la culture, de l'aménagement du territoire
et du transport aérien

Papeete, le **24 JUL. 2020**

N° 67-2020

RAPPORT

relatif à un projet de délibération fixant les conditions d'octroi de la licence d'exploitation dans le secteur du transport aérien interinsulaire,

présenté au nom de la commission du tourisme, de l'écologie, de la culture, de l'aménagement du territoire et du transport aérien,

par Mesdames les représentantes Juliette MATEHAU-NUUPURE et Tepuaraurii TERITAHU

**Document mis
en distribution**

Le 24 JUL. 2020

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs les représentants,

Par lettre n° 4449/PR du 22 juillet 2020, le Président de la Polynésie française a transmis aux fins d'examen par l'assemblée de la Polynésie française, un projet de délibération fixant les conditions d'octroi de la licence d'exploitation dans le secteur du transport aérien interinsulaire.

Ce projet de délibération a pour objet de mettre en œuvre les dispositions de la loi du pays n° 2016-3 du 25 février 2016 relatives aux conditions d'exploitation de l'activité de transporteur dans le secteur aérien public interinsulaire.

Ce texte vient donc compléter la réglementation actuelle du transport aérien issue de la délibération n° 99-128 APF du 22 juillet 1999, pour ce qui concerne le transport aérien public interinsulaire.

I. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

L'article 1^{er} indique que les licences d'exploitation définissent les conditions d'exploitation de l'activité de transporteur aérien public et les obligations de service public imposées à chaque opérateur de transporteur aérien public.

L'article 2 définit la procédure pour l'octroi et la modification des licences de transport aérien. Pour être éligible à l'obtention de la licence d'exploitation, l'opérateur doit être détenteur d'une licence de transporteur aérien et d'un certificat de transporteur aérien en cours de validité ou en cours d'instruction et assurer une activité de transport aérien régulier.

Les articles 3 et 4 du projet de délibération fixent le principe selon lequel les 46 aérodrômes publics de la Polynésie française doivent être desservis par les opérateurs selon une fréquence minimale tenant compte de la population de ces îles, des volumes de trafic passager et de fret nécessaires et de leur accessibilité.

Les aérodrômes desservis par des lignes aériennes régulières sont répartis en quatre zones géographiques et en deux catégories, sur la base de critères objectifs, pertinents et non discriminatoires (volume du marché, difficulté d'accès, distance et éloignement de l'île, population de l'île, évolution de la population et du développement économique de l'île).

On distingue ainsi deux catégories d'aérodromes :

Les aérodromes de libre concurrence situés sur une île de plus de 2 700 habitants ou présentant plus de 1 000 mouvements commerciaux par an ou de plus de 16 000 passagers transportés par an, pour lesquels la concurrence peut s'appliquer librement.

Les aérodromes de désenclavement, situés sur une île de moins de 2 700 habitants et présentant moins de 1000 mouvements commerciaux et moins de 16 000 passagers transportés par an. Leurs dessertes aériennes régulières sont réalisées **dans le cadre d'une obligation de service public**.

II. DÉLIVRANCE DE LA LICENCE D'EXPLOITATION

Les articles 5 à 9 définissent les conditions d'obtention des licences d'exploitation, notamment par le dépôt d'une demande de licence et d'un dossier auprès du service en charge du transport aérien interinsulaire. La composition du dossier est fixée par arrêté pris en conseil des ministres.

Les opérateurs doivent préciser la durée de la licence qu'ils souhaitent obtenir, dans la limite de 15 années, étant rappelé que la loi du pays n° 2016-3 du 25 février 2016 prévoit une durée assortie sur la durée prévisible d'exploitations des matériels de transport.

Les licences peuvent être assorties d'obligations de service public relatives 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 ou la ligne régulière concernée.

Afin de s'assurer que les 46 aérodromes publics soient régulièrement desservis, l'autorité publique pourra répartir les obligations de service public entre opérateurs et, en cas de nécessité, pourra imposer la réalisation des obligations de service public aux opérateurs.

III. CONTENU ET RÉGIME D'EXPLOITATION

Les articles 10 à 12 déterminent le régime d'exploitation de l'activité de transporteur aérien public interinsulaire.

L'article 10 rappelle que l'activité de transporteur aérien est exploitée aux risques et périls des opérateurs et précise les obligations comptables spécifiques appliquées à cette activité.

L'article 11 précise les obligations d'information et de transmission de documents au service chargé du transport aérien interinsulaire.

L'article 12 pose le principe de la possibilité de percevoir différentes aides et subventions de la puissance publique pour la desserte des aérodromes de désenclavement.

L'aide à l'opérateur devra intervenir, le cas échéant, dans le cadre de la réglementation en vigueur issue de la loi du pays n° 2017-32 du 2 novembre 2017 définissant les conditions et critères d'attribution des aides financières, des avances et prêts et d'octroi des garanties d'emprunt aux personnes morales autres que les communes.

L'aide au passager fait l'objet d'un projet de loi de pays relative à la contribution de continuité territoriale aérienne interinsulaire et d'un projet de délibération portant création du fonds de continuité territoriale aérienne interinsulaire. Ces projets de texte visent à permettre aux usagers du transport aérien de se déplacer, quelque soit leur île de résidence, dans des conditions financières acceptable, par la prise en charge d'une partie du prix du billet.

IV. CONTRÔLE ET SANCTIONS

Les articles 13 et 14 du projet de délibération définissent les sanctions applicables en cas de non respect des obligations figurant dans les licences des opérateurs.

V. OBSERVATOIRE DU TRANSPORT AÉRIEN INTERINSULAIRE

L'article 15 prévoit la constitution d'un observatoire du transport aérien interinsulaire, chargé de débattre de tous sujets relatifs au transport aérien interinsulaire, et il sera composé d'opérateurs, des autorités chargées du transport, mais également de maires ou représentants à l'assemblée de la Polynésie française.

VI. DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

Les articles 16 et 17 définissent les dispositions transitoires et finales.

À compter de son entrée en vigueur, les opérateurs disposeront d'un délai de trois mois pour déposer leur dossier de demande de licence en y indiquant leurs offres pour la réalisation des obligations de service public.

Afin de tenir compte des dispositions spécifiques relatives au transport aérien intérieur, la délibération n° 99-128 APF du 22 juillet 1999 est modifiée en conséquence.

*

* *

Examiné en commission du tourisme, de l'écologie, de la culture, de l'aménagement du territoire et du transport aérien le 24 juillet 2020, le projet de délibération fixant les conditions d'octroi de la licence d'exploitation dans le secteur du transport aérien interinsulaire, tel qu'amendé, a recueilli un vote favorable unanime des membres de la commission.

En conséquence, la commission propose à l'assemblée de la Polynésie française d'adopter le projet de délibération ci-joint.

LES RAPPORTEURES

Juliette MATEHAU-NUUPURE

Tepuaraarii TERITAHII

**ASSEMBLÉE
DE LA
POLYNÉSIE FRANÇAISE**

NOR : DAC2021064DL-4

DÉLIBÉRATION N° 2020-33/APF

DU 30 JUILLET 2020

fixant les conditions d'octroi de la licence
d'exploitation dans le secteur du transport aérien
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 du pays n° 2016-3 du 25 février 2016 relative à l'organisation du transport interinsulaire maritime et aérien ;

Vu la loi du pays n° 2017-32 du 2 novembre 2017 définissant les conditions et critères d'attribution des aides financières, des avances et prêts et d'octroi des garanties d'emprunt aux personnes morales autres que les communes ;

Vu 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 ;

Vu l'arrêté n° 1100 CM du 22 juillet 2020 soumettant un projet de délibération à l'assemblée de la Polynésie française ;

Vu la lettre n° 1473/2020/APF/SG du 23 juillet 2020 portant convocation en séance des représentants à l'assemblée de la Polynésie française ;

Vu le rapport n° 67-2020 du 24 juillet 2020 de la commission du tourisme, de l'écologie, de la culture, de l'aménagement du territoire et du transport aérien ;

Dans sa séance du 30 juillet 2020 ;

A D O P T E :

TITRE I - DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1^{er}.- La présente délibération est prise en application de la loi du pays n° 2016-03 du 25 février 2016 susvisée en ce qui concerne les conditions d'exploitation de l'activité de transporteur aérien public et les obligations de service public imposées aux transporteurs aérien public.

Les licences d'exploitation définissent les conditions d'exploitation de l'activité de transporteur aérien public et les obligations de services publics imposées à chaque opérateur de transporteur aérien public.

Article 2.- Les licences d'exploitation sont délivrées après instruction des demandes des opérateurs, par le Conseil des ministres, aux opérateurs effectuant du transport aérien public en Polynésie française disposant d'une licence de transporteur aérien et d'un certificat de transporteur aérien en cours de validité ou en cours d'instruction, assurant un programme de liaisons aériennes interinsulaires régulières.

En cas de modification de la situation de l'opérateur, qui a donné lieu à la délivrance de la licence d'exploitation, celui-ci doit solliciter la modification de la licence d'exploitation.

Sans demande de modification de la licence d'exploitation par l'opérateur après deux mois du constat des changements, le conseil des ministres peut prononcer une sanction prévue au Titre IV de la présente délibération.

Article 3.- Tous les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique de Polynésie française sont desservis, par un ou plusieurs transporteurs aériens publics, suivant une fréquence minimale tenant compte de la population des îles, des volumes de trafic, de fret nécessaires et de leur accessibilité.

Article 4.- Les aérodromes desservis par des lignes aériennes régulières sont répartis en deux catégories, en annexe 1, sur la base de critères objectifs, pertinents et non discriminatoires (volume du marché, difficulté d'accès, distance et éloignement de l'île, population de l'île, évolution de la population et du développement économique de l'île) :

- 1°) Les aérodromes de libre concurrence, situés sur une île de plus de 2700 habitants ou présentant plus de 1000 mouvements commerciaux par an ou de plus de 16.000 passagers transportés par an, pour lesquels la concurrence peut s'appliquer librement, les conditions d'exploitation sont définies dans les licences d'exploitation.
- 2°) Les aérodromes de désenclavement, situés sur une île de moins de 2700 habitants et présentant moins de 1000 mouvements commerciaux par an et moins de 16.000 passagers transportés par an, leurs dessertes aériennes régulières sont réalisées dans le cadre d'une obligation de service public. La desserte aérienne régulière de ces aérodromes peut faire l'objet de dispositions particulières notamment pour la constitution de lignes, la restriction d'accès à des aéronefs compatibles avec les contraintes d'infrastructures aéronautiques, l'octroi d'aides, et la limitation du nombre d'opérateur lié à la nécessité de maintenir l'équilibre économique de la desserte de l'aérodrome.

Un arrêté pris en conseil des ministres fixe les conditions d'exploitation pour la desserte des aérodromes de désenclavement.

TITRE II - DÉLIVRANCE DE LA LICENCE D'EXPLOITATION

Article 5.- Une licence d'exploitation ne peut être délivrée qu'à une personne physique ou morale, ayant son siège social en Polynésie française et exploitant en propriété, crédit-bail ou affrètement d'un aéronef ou d'une flotte d'aéronefs. Le demandeur doit être en possession d'une licence de transporteur aérien et d'un certificat de transporteur aérien en cours de validité ou en cours d'instruction.

Pour obtenir ou modifier une licence d'exploitation, le demandeur doit déposer un dossier au service en charge du transport aérien interinsulaire.

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.

Il est interdit à tout opérateur, non titulaire d'une licence d'exploitation, d'effectuer du transport aérien intérieur régulier en Polynésie française.

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 aérien interinsulaire comportant *a minima* :

- a) Les éléments relatifs au(x) moyen(s) de transport de l'opérateur incluant moyens humains et matériels de l'opérateur pour assurer la desserte de la zone aérienne concernée et de tous les aérodromes figurant dans la demande de licence, étant précisé que les aéronefs doivent être compatibles avec les contraintes d'infrastructures aéronautiques ;
- b) Les éléments relatifs à l'exploitation du moyen de transport et le marché visé ;
- c) Pour chaque aérodrome desservi, les fréquences minimales et maximales prévues par l'opérateur ;
- d) Les éléments relatifs au financement du projet.

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 peut être 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 ou les aéronefs ne sont pas mis en service dans les délais convenus en application de l'article 8 ci-dessous ;
- le titulaire ne dessert pas l'un ou des aérodromes fixés dans sa licence de manière régulière dans les conditions prévues dans sa licence d'exploitation ;
- le ou les aéronefs visés dans la licence d'exploitation ne disposent plus d'un certificat de transporteur aérien valide.

Article 8.- I – La durée maximale d'une licence d'exploitation est fixée à 15 ans. Elle peut être prolongée sur demande de l'opérateur dans le cas où la durée d'exploitation prévisible de l'ensemble des aéronefs de la flotte est supérieure à 15 ans.

Sur proposition argumentée de l'opérateur et dans le cas d'un renouvellement périodique par quantile de la flotte d'aéronefs de l'opérateur, la durée de sa licence d'exploitation peut être prorogée avant son terme d'une durée égale, en années, au quantile retenu pour le renouvellement périodique.

Dans tous les cas, la durée de la licence d'exploitation et la durée des prorogations sont fixées dans la licence par l'autorité compétente après avis technique du service en charge du transport aérien interinsulaire.

II – Dans le cas de création d'une nouvelle entreprise dans le transport aérien régulier, la licence d'exploitation précise, en tant que de besoin, la date de mise en service du ou des aéronefs de la flotte fixée au plus tard dans les 6 mois après la délivrance du certificat de transporteur aérien.

Lorsque la mise en service des aéronefs n'est pas accomplie au-delà des deux mois de la date de mise en service mentionnée dans la licence d'exploitation, une mise en demeure est notifiée par lettre du ministre en charge du transport aérien interinsulaire.

Lorsqu'aucun service n'est mis en œuvre après trois mois de la date de notification, la caducité de la licence d'exploitation peut être prononcée par arrêté du Conseil des ministres, sans indemnités et sans préjudice des recours éventuels par le Pays.

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 aérien interinsulaire pour justifier de sa situation administrative.

Article 9.- I. - La licence d'exploitation peut être assortie d'obligations de service public pour l'ensemble des aéroports visés à l'article 4 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 aéroports figurant dans la licence d'exploitation.

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.

Pour la desserte d'aéroports de désenclavement relevant de l'article 4-2°) 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. À cette fin, l'autorité compétente peut :

- 1) Si aucun transporteur aérien n'a commencé ou n'est sur le point de commencer des services aériens réguliers sur une zone aérienne, conformément aux obligations de service public qui ont été imposées sur cette zone, en limiter l'accès à un seul transporteur aérien pour une période déterminée dans la licence d'exploitation ;
- 2) Concéder le droit d'exploiter ces lignes à titre exclusif après appel d'offres, soit pour une seule zone aérienne, soit pour plusieurs zones, à tout transporteur aérien autorisé à exploiter. En ce cas, un appel à candidature sera publié au Journal officiel de la Polynésie française, les offres devant être présentées au plus tôt dans un délai d'un mois suivant la date de la publication ;
- 3) Verser, sur justification d'un déficit structurel, une compensation financière à un transporteur aérien sélectionné en vertu des alinéas précédent pour qu'il satisfasse aux normes découlant des obligations de service public imposées pour la desserte des aéroports visés à l'article 4-2°). Cette compensation doit tenir compte des dépenses et recettes engagées.

III. - Les obligations de service public afférentes à une licence d'exploitation ne peuvent être modifiées, sur une zone donnée, que dans deux cas limitatifs et de façon non discriminatoire : 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. - Dans l'hypothèse où un nouvel aéroport est classé dans la catégorie des aéroports de désenclavement visée au 4-2°) il sera procédé selon les dispositions du quatrième alinéa de l'article 5.

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

TITRE III - CONTENU ET RÉGIME D'EXPLOITATION

Article 10.- Tout titulaire d'une licence d'exploitation opère 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 activité et par aéronef, et le cas échéant par zone aérienne figurant dans sa licence.

Les recettes et charges de chaque aéronef et chaque zone aérienne doivent refléter la réalité de l'exploitation normale d'un opérateur de transport aérien public.

Le titulaire de la licence d'exploitation doit déposer à la direction de l'aviation civile de la Polynésie française tous les tarifs des titres de transport aérien interinsulaire et du fret des lignes et des segments de lignes aériennes pour homologation, relevant des destinations dans la zone de libre concurrence. Un arrêté pris en conseil des ministres règle les modalités d'application de l'homologation des prix.

Article 11.- Les titulaires d'une licence d'exploitation sont tenus de présenter annuellement et au plus tard à la fin du 6ème mois suivant la date de clôture des comptes, au service en charge du transport aérien interinsulaire, ses comptes annuels, ses états financiers, son rapport d'activité relatif à sa participation au service public ainsi que les statistiques relatives à son activité, ses données comptables, et les informations relatives à son personnel (situation des effectifs, données sur les ressources humaines).

Les pièces à fournir seront précisées par arrêté en conseil des ministres.

Les comptes et états financiers annuels de l'opérateur (bilans, résultats, annexes, rapport des commissaires aux comptes) doivent être communiqués à l'expert-comptable ou au commissaire aux comptes désigné par le service en charge du transport aérien interinsulaire.

L'expert-comptable ou le commissaire aux comptes désigné par le service en charge du transport aérien interinsulaire analysera les comptes et états financiers annuels de l'opérateur avec le concours du service en charge du transport aérien interinsulaire.

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 de contrôle.

Article 12.- La licence d'exploitation peut permettre à son titulaire de percevoir les différentes aides et subventions de la puissance publique pour la desserte des aéroports de désenclavement tels que définis au 4-2°).

TITRE IV - CONTRÔLE ET SANCTIONS

Article 13.- Le service en charge du transport aérien interinsulaire s'assure du respect de la réglementation et des dispositions figurant dans chacune des licences d'exploitation. Il est habilité à solliciter tout élément complémentaire qu'il estime nécessaire pour l'exercice de sa mission notamment tout document comptable et de comptabilité analytique.

Article 14.- I- Sans préjudice des dispositions de l'article 7 ci-dessus et sauf cas de force majeure et sans préjudice des sanctions financières prévues au I de l'article LP 11 de la loi du pays n° 2016-3 du 25 février 2016 susvisée, le non respect par l'opérateur des règles générales définies dans la présente délibération et des règles spécifiques définies par la licence d'exploitation délivrée pourra entraîner les sanctions suivantes :

- suspension pour une durée déterminée de la licence d'exploitation de l'opérateur ;
- suspension pour une durée déterminée de la licence d'exploitation et suppression des aides ou subventions publiques octroyées.

II- Les manquements visés au I font l'objet de la procédure d'établissement et de contradiction mentionnée au III de l'article 11 de la loi du pays n° 2016-3 du 25 février 2016 susvisée. La sanction est prononcée par arrêté du conseil des ministres.

TITRE V - OBSERVATOIRE DU TRANSPORT AÉRIEN INTERINSULAIRE

Article 15.- Il est créé un observatoire du transport aérien interinsulaire réunissant l'ensemble des titulaires d'une licence d'exploitation visée par la présente délibération sous la présidence du ministre en charge du transport aérien interinsulaire. La composition de cet observatoire est fixée par arrêté pris en conseil des ministres.

Des représentants de l'assemblée de la Polynésie française et des maires provenant des divers archipels participent à cet observatoire. Ils sont désignés par arrêté pris par le ministre en charge du transport aérien interinsulaire.

Cet observatoire se réunit au moins une fois par an sur convocation de son Président. Il se réunit sans obligation de quorum.

Peuvent être débattus dans cet observatoire, à la demande des titulaires de licence d'exploitation, l'ensemble des sujets relatifs au transport aérien interinsulaire.

Peuvent être invitées par le président de l'observatoire, toute personne qualifiée sur un sujet à l'ordre du jour.

Le service en charge du transport aérien interinsulaire y présente annuellement un rapport d'activité de la desserte aérienne interinsulaire et les problèmes rencontrés pour cette desserte.

Le rapport d'activité synthétique de la desserte aérienne interinsulaire est présenté au conseil des ministres par le président de l'observatoire, puis transmis pour information à l'assemblée de la Polynésie française.

TITRE VI - DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

Article 16.- I – Les opérateurs disposant d'une licence de transporteur aérien en application de la délibération n° 99-128 APF du 22 juillet 1999 disposeront d'un délai de trois mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente délibération pour déposer une demande de licence d'exploitation.

Les opérateurs doivent remettre, pour chaque zone aérienne, une offre de transport régulier conforme aux obligations de service public fixées par la présente délibération.

II- L'autorité compétente peut solliciter un opérateur pour modifier sa licence d'exploitation au regard des dispositions de l'article 8 ci-dessus sur la durée de la licence, sur les obligations de service public imposées par la présente délibération et des orientations du schéma directeur des déplacements durables interinsulaires en vigueur.

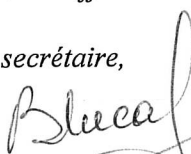
III- À compter de leur entrée en vigueur, les licences d'exploitation délivrées en application de la présente délibération remplaceront les programmes de vols figurant dans les licences de transporteur aérien.

Article 17.- À l'article 4 de la délibération n° 99-128 APF du 22 juillet 1999 susvisée, il est inséré *in fine* un alinéa ainsi rédigé :

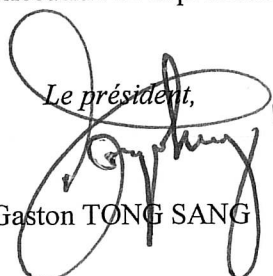
« Les alinéas 2 à 8 du présent article ne s'appliquent pas aux titulaires d'une licence de transport aérien régulier public. »

Article 18.- 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,


Béatrice LUCAS

Le président,


Gaston TONG SANG

ANNEXE 1 : Liste des aérodrômes de libre concurrence et de désenclavement

Les aérodrômes de libre concurrence sont les suivants :

Aérodrome	Population	Nombre de Mouvements (Réf : 2019)	Nombre de Passagers transportés (Réf : 2019)
Moorea	17 718	2 450	70 408
Bora Bora	10 605	7 370	313 959
Huahine	6 178	3 390	114 447
Maupiti	1 295	894	29 323
Raiatea	12 825	5 696	225 150
Fakarava	844	822	31 696
Rangiroa	2 709	2 307	80 493
Tikehau	560	1 170	34 109
Hiva Oa	2 438	1 318	29 044
Nuku Hiva	3 120	1 780	39 653
Rurutu	2 574	572	18 866
Tubuai	2 322	592	17 557

Les aérodrômes de désenclavement sont les suivants :

Aérodrome	Population	Nombre de Mouvements (Réf : 2019)	Nombre de Passagers transportés (Réf : 2019)
Ahe	491	350	6 201
Anaa	494	156	3 269
Apataki	442	206	954
Aratika Nord	225	158	1 214
Arutua	808	378	8 422
Faaite	317	128	1 110
Fakahina	161	72	363

Fangatau	135	109	1 251
Hao	1 027	686	9 038
Hikueru	179	122	975
Katiu	240	154	1 382
Kauehi	547	156	2 077
Kaukura	414	160	2 575
Makemo	825	417	7 019
Manihi	650	348	5 853
Mataiva	294	236	7 401
Napuka	234	106	1 062
Niau	246	128	1 326
Nukutavake	177	92	667
Puka Puka	163	84	661
Pukarua	236	82	918
Raroia	326	126	1 280
Reao	351	88	1 253
Takapoto	501	158	3 035
Takaroa	674	366	3 383
Takume	152	90	351
Tatakoto	265	84	655
Totegegie	1 592	226	9 493
Tureia	336	104	911
Vahitahi	68	80	585
Ua Huka	678	552	3 355
Ua Pou	2 295	790	6 300
Raivavae	937	308	8 149
Rimatara	885	318	7 109