



CEESC

Conseil économique, social et culturel de la Polynésie française  
Apooraa Matutu Ti'a Rau e Mata U'i no Polinesia farani

## **AVIS**

**Sur le projet de « loi du pays » portant modification de la délibération 2000-12 APF du 13 janvier 2000 modifiée relative à la modernisation et au développement des transports routiers en Polynésie française**

**SAISINE DU PRESIDENT DE LA POLYNESIE FRANÇAISE**

### **Rapporteurs :**

Madame Evelyne BRICHET et Monsieur Makalio FOLITUU

Adopté en commission le **8 octobre 2018**  
Et en assemblée plénière le **9 octobre 2018**

**03/2018**

**S A I S I N E**



*Le Président*

N° **06434** / PR  
(NOR : DTT1821966LP)

Papeete, le **20 SEP. 2018**

à

**Monsieur le Président du Conseil économique,  
social et culturel de la Polynésie française**

**Objet** : Consultation sur le projet de loi du Pays portant modification de la délibération n° 2000-12 APF du 13 janvier 2000 modifiée relative à la modernisation et au développement des transports routiers en Polynésie française

**P. J.** : 1 projet de loi du Pays  
1 exposé des motifs

Monsieur le Président,

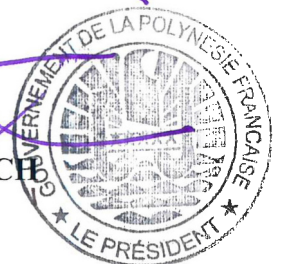
J'ai l'honneur de solliciter l'avis du Conseil économique, social et culturel sur le projet de loi du Pays portant modification de la délibération n° 2000-12 APF du 13 janvier 2000 modifiée relative à la modernisation et au développement des transports routiers en Polynésie française conformément à l'article 151 de la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004.

Je vous saurai gré de me faire part de votre avis dans le délai de quinze jours (15) **selon la procédure d'urgence** prévue à l'article 151-II alinéa 3 de la loi statutaire.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

<b>CESC Courrier Arrivé</b> <b>24 SEP. 2018</b> N° <b>1213</b> <b>Observations :</b>
---

**Edouard FRITCHE**



## EXPOSE DES MOTIFS

Aux termes du premier alinéa de l'article 13 de la loi organique du 27 février 2004 modifiée portant statut d'autonomie de la Polynésie française : « *Nonobstant toutes dispositions contraires, les autorités de la Polynésie française sont compétentes dans toutes les matières qui ne sont pas dévolues à l'Etat par l'article 14, sous réserve des compétences attribuées aux communes ou exercées par elles en application de la présente loi organique* ». En matière d'organisation du transport terrestre de personnes et de marchandises, le texte de base est actuellement la délibération n° 2000-12 APF du 13 janvier 2000 modifiée *relative à la modernisation et au développement des transports routiers en Polynésie française*.

Par ailleurs, l'article 43 de la loi organique de 2004 est venu préciser : « I. - Dans le cadre des règles édictées par l'Etat et la Polynésie française, et sans préjudice des attributions qui leur sont réservées à la date d'entrée en vigueur de la présente loi organique, par les lois et règlements en vigueur, les communes de Polynésie française sont compétentes (en matière de) transports communaux (...) ».

De ce qui précède, en plus de la police de la circulation et du stationnement qui leur incombe en vertu de code général des collectivités territoriales, les autorités communales sont désormais compétentes pour organiser le transport de personnes d'intérêt communal, c'est-à-dire « la desserte de différents points de leur territoire, et le cas échéant par voie de coopération intercommunale, la desserte de différents points de communes adjacentes » (Conseil d'Etat – section de l'intérieur – avis n° 373.484 du 26 septembre 2006).

*A contrario*, les autorités de la Polynésie française demeurent compétentes pour « régler » le transport de personnes en Polynésie française et pour « organiser » les services de transport de personnes « *autres que communaux* ». Elles peuvent à ce titre édicter des règles précisant les modalités d'exercice des compétences des communes.

Cette réglementation revient à l'Assemblée de la Polynésie française, dans la mesure où ni le Conseil des Ministres ni le Président de la Polynésie française ne disposent de compétences particulières dans ces domaines (article 102 de la loi organique précitée). Ces règles, relevant « du domaine de la loi », doivent ainsi faire l'objet d'une loi du pays.

Le projet de loi du pays qui vous est présenté a pour objet de moderniser le chapitre I de la délibération n° 2000-12 APF modifiée, relatif aux services publics réguliers de transports de personnes, dans l'attente d'une réforme globale de toutes les activités de transport. Les objectifs sont d'une part de mettre à jour certaines notions ayant trait à l'exécution de ce service public, concernant les évolutions statutaires ci-dessus exposées, et d'autre part, d'intégrer les grands principes mis en avant par le *Schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables de l'île de Tahiti*, récemment adopté par votre Assemblée. Pour ce faire, les articles 1er à 12 de la délibération sont remplacés par de nouveaux articles numérotés LP. 1 à LP. 12.

### **1. Correction de dispositions devenues inadaptées**

Défini en 2000, le cadre réglementaire des transports collectifs se doit d'évoluer. A ce titre, deux dispositions figurant dans ce texte doivent être modifiées en priorité. L'article 5 désigne la Polynésie française comme seule autorité organisatrice de transport. Le nouvel article LP. 5 intègre donc les communes et leurs groupements, compte tenu de l'évolution statutaire citée en introduction. L'article 7 dispose quant à lui que le service public des transports relève « *exclusivement du conventionnement* », ce qui est contraire au principe de libre administration des collectivités territoriales. Les futurs articles LP. 7 et LP. 8 prévoient la liberté pour ces différentes

autorités organisatrices de choisir le mode de gestion de leur service public des transports (comme la régie, qui est règlementée pour les communes par le code général des collectivités territoriales).

## 2. Insertion de nouveaux principes directeurs

Au-delà des règles d'organisation des transports publics et de répartition des compétences, l'esprit du texte adopté en 2000 était de fixer des principes directeurs de la politique sectorielle menée par le Pays. Livré en 2016, le *Schéma directeur* précité a permis de dégager les grands axes d'action qui pourraient utilement être introduits par voie de « loi du pays », pour leur donner une assise solide. Il est ainsi apparu important de faire une place aux mobilités « douces », comme la marche ou le vélo en ville. A cette occasion, les collectivités investies de cette mission sont renommées « autorités organisatrices de la mobilité », compte tenu des initiatives de plus en plus nombreuses des communes polynésiennes en ce sens.

Une autre idée essentielle a été insérée dans l'article LP. 5 consistant à inscrire la nécessité d'un dialogue permanent entre les différentes autorités organisatrices de la mobilité, afin d'assurer une cohérence de leurs actions respectives. Il s'agit là d'un premier pas, qui pourrait se concrétiser à terme par un regroupement fonctionnel, par exemple dans le cadre d'un syndicat mixte. Cette notion de concertation est également reprise dans l'article LP. 4, qui prévoit une prise en compte des besoins de déplacements de la population dans la programmation des infrastructures, « chaque fois que cela est possible ».

Cette démarche rejoint d'autres politiques sectorielles, comme celle définie par le Ministère de la Santé pour la période 2016-2025, qui promeut l'activité physique, dont les « modes actifs » de déplacement, notamment pour lutter contre le surpoids. De la même manière, le *Plan climat énergie*, la *Stratégie de développement touristique de la Polynésie française 2015-2020* ou encore la Convention Etat-Pays sur l'éducation pour 2017-2027, ont chacun proposé des actions en faveur du développement des transports collectifs. Pour finir, les problématiques de déplacements ont été abordées lors des travaux, encore en cours, du *Schéma d'aménagement général (SAGE)*.

L'article LP. 12 du projet de loi du pays qui vous est soumis intègre enfin une notion fondamentale pour l'avenir des transports en commun en Polynésie française. Il s'agit de prévoir une participation des collectivités au financement de ce service public, bien connu pour générer des coûts importants (surtout compte tenu des surcoûts liés au secteur automobile et la maintenance en Polynésie française), rarement couverts par les recettes d'exploitation qu'il génère (la tarification étant fixée par le Pays, à un niveau relativement raisonnable, compte tenu de la portée sociale de ce service). Or, l'expérience des années écoulées démontre que sans financement public, ce secteur est voué à l'échec : les transporteurs ne peuvent assurer les services non rentables (ou préfèrent ne pas les effectuer au profit des services rentables), tandis que l'administration a des difficultés pour contrôler cette activité. Son action est inefficace car elle ne dispose pas de moyens de coercition en cas de manquements, d'autant qu'aucune alternative n'existe en cas de défaillance des délégataires de service public, compte tenu de la taille réduite du marché et du nombre important de véhicules nécessaires à l'exploitation du service public.

A ce titre, le projet d'article LP 7 évoque des charegs imputables aux missions du service public, qui comprennent notamment :

- les investissements importants en véhicules ;
- la non-couverture du coût réel des services réguliers par les recettes d'exploitation, compte tenu de la grille tarifaire définie par l'autorité organisatrice de la mobilité ;
- la tarification avantageuse consentie à certaines catégories de la population, sans compensation tarifaire (cartes jeunes, abonnements pour actifs...) ;
- les pertes induites par la réalisation de lignes à faible fréquentation, dans le but de favoriser la mobilité de toutes les catégories de la population, y compris en heures creuses ;

- les surcoûts induits par la desserte de certaines zones difficiles d'accès, notamment celles nécessitant une adaptation des véhicules ou les hauteurs ;
- les surcoûts induits par le renforcement des lignes en heures de pointe, afin de permettre aux travailleurs et aux élèves de bénéficier de services correspondant au plus près à leurs horaires effectifs de travail ;
- les mesures mises en place en vue de l'accompagnement des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;
- les mesures mises en place en vue d'assurer l'information au public ;
- les mesures mises en places en vue d'assurer la sécurité des usagers, de lutter contre le vandalisme et la fraude ;
- les exigences sociales et environnementales imposées par l'autorité organisatrice.

Il est devenu urgent d'accorder toute son importance à ce service public, compte tenu du rôle capital des transports dans le raccordement de la population (souvent modeste ou dépendante, comme les élèves ou les séniors) aux différents pôles d'activités (études, travail, commerces, soins, loisirs...). L'instauration d'un financement public a été identifié comme l'une des conditions *sine qua non* de la réussite de la future délégation de service public des transports à Tahiti, dont le dossier est en cours de finalisation. Les négociations qui se sont récemment déroulées dans le cadre de la passation de la prochaine délégation de service public (DSP) ont fait ressortir un besoin de financement par le Pays de 860 millions de francs CFP pour la première année, voire 835 millions en cas de défiscalisation des véhicules. Les modalités de ce financement sont quant à elles précisées dans le contrat de DSP, et feront l'objet d'un contrôle par les services techniques.

Tel est l'objet du projet de loi du pays que j'ai l'honneur de soumettre à votre approbation.



TEXTE ADOPTE N°

---

## ASSEMBLEE DE POLYNESIE FRANCAISE

LOI ORGANIQUE N° 2004-192 DU 27 FEVRIER 2004

SESSION [ORDINAIRE][EXTRAORDINAIRE]

---

[ex."2 janvier 2017"]

---

### PROJET DE LOI DU PAYS

(NOR : DTT1821966LP-3)

Portant modification de la délibération n° 2000-12 APF du 13 janvier 2000 modifiée relative à la modernisation et au développement des transports routiers en Polynésie française

(Texte phase préparatoire)

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

---

*Travaux préparatoires :*

- Avis n°[NUMERO]/CESC du [ex."2 janvier 2017"]du Conseil économique social et culturel de la Polynésie française ;
  - Arrêté n°[NUMERO]/CM du [ex."2 janvier 2017"] soumettant un projet de loi du Pays à l'Assemblée de la Polynésie française ;
  - Rapport n° [NUMERO] du [ex."2 janvier 2017"]de[ex.. "Monsieur Prénom NOM"], rapporteur du projet de loi du Pays ;
  - Adoption en date du [ex."2 janvier 2017"] texte adopté n°[NUMERO] du [ex."2 janvier 2017"] ;
  - Décision n°[NUMERO]/CE du [ex."2 janvier 2017"]du Conseil d'Etat ;
  - Publication à titre d'information au JOPF n° [NUMERO]spécialdu [ex."2 janvier 2017"].
-

**Article LP 1.** - Les articles 1 à 12 de la délibération n° 2000-12 APF du 13 janvier 2000 modifiée relative à la modernisation et au développement des transports routiers en Polynésie française sont supprimés et remplacés par les dispositions qui suivent :

« Article LP 1er — Champ d'application

La présente réglementation définit les principes dans lesquels s'effectue le transport routier afin de le moderniser et de l'adapter aux besoins du public.

Article LP 2.— I.- Sont soumis à la présente réglementation :

- les services publics réguliers et scolaires de transport de personnes ;
- les services touristiques de transport de personnes ;
- les services privés de transport de personnes ;
- les services de transport de marchandises.

II.- N'entrent pas dans le champ d'application de la présente réglementation :

- les transports routiers particuliers de personnes avec chauffeur assurés au moyen d'un véhicule de moins de 10 places et les véhicules de service particularisé ;
- les transports assurés avec les véhicules de location sans chauffeur ;
- les transports assurés par les ambulances, les véhicules sanitaires et les voitures de pompes funèbres, lorsque ces véhicules sont utilisés conformément à leur destination finale.

Article LP. 3 — Définitions

Pour l'application de la présente réglementation :

- 1) Le « transport privé » de personnes ou de marchandises est organisé pour son propre compte et pour la satisfaction de ses propres besoins par une personne publique ou privée à vocation non touristique et dont le transport n'est pas l'activité principale ;
- 2) Le « transport public » consiste dans tout autre transport de personnes ou de marchandises, à l'exception de ceux relevant d'une autre réglementation ;
- 3) Un « service public régulier de transport routier de personnes » est un service public collectif offert à la place dont les itinéraires, les points d'arrêt, les fréquences, les horaires et les tarifs sont fixés et publiés à l'avance ;
- 4) Le « transport scolaire routier » est un service public régulier de transport routier de personnes. Il peut être exécuté au moyen des services réguliers existants ou d'un « ramassage spécifique » destiné aux élèves d'un établissement scolaire donné ;
- 5) Un « service à la demande » est un service public collectif offert à la place, déterminé en fonction de la demande des usagers et dont les règles générales de tarification sont établies à l'avance.

Article LP. 4 — Orientations générales de la politique publique des transports terrestres

I - Le système des transports terrestres de la Polynésie française doit satisfaire les besoins des usagers de se déplacer et de transporter leurs marchandises. Ils ont pour cela la faculté d'exécuter eux-mêmes ce transport ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de leur choix.

Conformément au « Schéma directeur des transports des transports collectifs et déplacements durables de l'île de Tahiti » et au « Plan climat énergie de la Polynésie française », la mise en œuvre de cet objectif s'effectue dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité et dans le respect des enjeux de limitation ou de réduction des risques, accidents, nuisances, notamment sonores, émissions de polluants et de gaz à effet de serre.

II - La mise en œuvre de cet objectif implique la refonte progressive du service public des transports collectifs offrant aux usagers un moyen de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité, de prix et de coût pour la collectivité.

III - Des mesures particulières peuvent être prises en faveur des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite et leurs accompagnateurs, ainsi qu'en faveur de certaines catégories sociales.



IV - Chaque fois que cela est possible, les besoins de déplacement de la population, notamment dans les zones difficiles d'accès, sont pris en compte dans la programmation des infrastructures.

## CHAPITRE I - Principes généraux du service public du transport de personnes

### **Section I - Autorités organisatrices de mobilité**

Article LP. 5 — I.- L'institution et l'organisation des services de transports public réguliers et à la demande sont confiées, dans la limite de leur compétence à la Polynésie française, aux communes et à leurs groupements en tant qu'autorités organisatrices de la mobilité conformément aux dispositions énoncées dans le présent chapitre.

II.- Les autorités organisatrices de la mobilité concourent au développement des modes de déplacement terrestres non motorisés et des usages partagés des véhicules terrestres à moteur, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et nuisances affectant l'environnement.

III.- L'exercice de cette compétence par les différentes autorités organisatrices de la mobilité concernées donne lieu à un dialogue permanent dans l'objectif de favoriser l'intermodalité et le développement des modes de déplacement doux.

### **Section II - Modalités générales d'exécution du service public**

Article LP. 6 — L'autorité organisatrice de la mobilité choisit le mode de gestion des services de transport public de personnes réguliers et à la demande qu'elle organise, dans le respect de la réglementation en vigueur en Polynésie française.

L'autorité organisatrice de la mobilité, si elle n'exécute pas elle-même ces services, s'assure du respect de la condition d'honorabilité prévue à l'article 33.

Article LP. 7 — Lorsqu'elle décide de ne pas effectuer elle-même ces services, l'autorité organisatrice de la mobilité peut imposer des contraintes particulières de fonctionnement qui ont pour objet de favoriser la mobilité de la population, en particulier dans quartiers prioritaires et les zones difficiles d'accès, répondant à des exigences de régularité, d'amplitude horaire, de fréquence, de capacité en sièges, de confort, de qualité de service, d'information des voyageurs, de sécurité, de performance sociale et environnementale, dans le respect de la politique tarifaire qu'elle définit.

Ces contraintes peuvent induire des charges imputables aux missions du service public des transports collectifs.

Article LP. 8 — En cas de carence de l'offre de transport, notamment suite à une mise en concurrence infructueuse, les autorités organisatrices de la mobilité peuvent faire appel à un transporteur pour effectuer une prestation dont la consistance est fixée à l'avance.

Ce transporteur doit être titulaire de l'autorisation mentionnée à l'article 17 ou de l'autorisation délivrée en vertu de la réglementation relative au transport public routier particulier avec chauffeur au moyen d'un véhicule de moins de dix places assises ou inscrit au registre des services privés de transport de personnes mentionné à l'article 23 de la présente réglementation.

Il doit se conformer aux obligations relatives au contrôle technique périodique du véhicule prévu par le code de la route, à la condition de capacité professionnelle relative à sa profession et à la condition d'honorabilité mentionnée à l'article 33.

### **Section III - Politique tarifaire du service public des transports collectifs**

Article LP. 9 — L'autorité organisatrice de la mobilité définit la politique tarifaire de manière à obtenir l'utilisation la meilleure, sur le plan économique et social, du service public des transports collectifs. Elle fixe ou homologue les tarifs.

Tout contrat entre l'autorité organisatrice et une personne morale qui a pour conséquence d'engager des fonds publics ou d'accorder une garantie financière publique est assorti, à peine de nullité, de clauses relatives au contrôle de l'utilisation des fonds engagés ou garantis par cette personne publique.

Article LP. 10 — Les conditions dans lesquelles sont exécutées les opérations de transport public permettent une juste rémunération du transporteur assurant la couverture des coûts réels du service rendu dans des conditions normales d'organisation et de productivité.

#### **Section IV - Financement du service public des transports collectifs**

Article LP. 11 — I.- Le financement des services de transport public régulier de personnes est assuré par les usagers.

II.- Les autres bénéficiaires publics et privés qui, sans être usagers des services de transport public régulier de personnes, en retirent un avantage direct ou indirect, peuvent également être amenés à contribuer au financement de ces services.

Article LP. 12 — Par dérogation à l'article LP. 11, afin de garantir un coût et une qualité de service acceptables pour les usagers, la Polynésie française peut, pour les services relevant de sa compétence, participer à ce financement, notamment sous forme d'une compensation financière forfaitaire.

La mise en œuvre de cette compensation repose sur des paramètres de calcul définis à l'avance, objectifs et transparents.

Ces paramètres sont déterminés de façon qu'aucune compensation ne puisse excéder le montant nécessaire pour couvrir l'incidence financière des contraintes particulières de fonctionnement mentionnées à l'article LP. 8, en tenant compte des recettes perçues et conservées au titre de l'exécution du service public ainsi que d'un bénéfice raisonnable.

La compensation prévue au présent article fait l'objet d'une convention entre l'autorité organisatrice de la mobilité et l'opérateur de service public. »

Délibéré en séance publique, à Papeete, le [ex."2 janvier 2017"]

Le Président

Signé :

**AVIS**

Vu les dispositions de l'article 151 de la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 modifiée, portant statut d'autonomie de la Polynésie française ;

Vu la saisine n° **6434/PR du 20 septembre 2018** du Président de la Polynésie française reçue le **24 septembre 2018**, sollicitant l'avis du C.E.S.C. selon la procédure d'urgence sur **un projet de « loi du pays » portant modification de la délibération 2000-12 APF du 13 janvier 2000 modifiée relative à la modernisation et au développement des transports routiers en Polynésie française** ;

Vu la décision du bureau réuni le **24 septembre 2018** ;

Vu le projet d'avis de la commission « Développement du territoire » en date du **8 octobre 2018** ;

Le Conseil économique, social et culturel de la Polynésie française a adopté, lors de la séance plénière du **9 octobre 2018**, l'avis dont la teneur suit :

## I – OBJET DE LA SAISINE

La présente saisine du Président de la Polynésie française soumis à l'avis du Conseil économique, social et culturel de la Polynésie française (CESC), a pour objet un projet de « loi du pays » portant modification de la délibération n°2000-12 APF du 13 janvier 2000 modifiée relative à la modernisation et au développement des transports routiers en Polynésie française.

## II – ELEMENTS DE CONTEXTE ET ENJEUX

Le CESC rappelle que l'organisation des transports routiers et plus largement celle des déplacements, constitue un enjeu majeur pour le développement économique et social de la Polynésie française. Elle conditionne la réussite d'un développement durable et équilibré des activités humaines sur notre territoire. Le transport public joue également un rôle déterminant et structurant sur les problématiques environnementales et sur la question de santé publique (qualité de l'air, changement climatique, sécurité, activité physique, etc.)

Le CESC s'est penché à plusieurs reprises sur la problématique des transports et déplacements lors de précédentes consultations. Elles ont fait l'objet des avis suivants :

- Avis n°60/2016 du 19 juillet 2016, sur le projet de délibération portant approbation du schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables de l'île de Tahiti (2016-2035)<sup>1</sup>. Ce schéma directeur a été approuvé par délibération n°2017-73 APF du 17 août 2017.
- Avis n°102/2017 du 14 décembre 2017, sur le projet de « loi du pays » portant réglementation de l'activité de transport routier particulier avec chauffeur, au moyen de véhicules de moins de dix places assises. Ce projet de réglementation a été adopté par la « loi du pays » n°2018-11 du 29 mars 2018.

Pour rappel, le CESC avait également rendu un rapport d'autosaisine en juillet 2009 intitulé : « *Les encombrements des axes routiers : comment améliorer l'organisation des déplacements urbains ?* », dans lequel est exploré et proposé un large spectre de solutions.

Tous ces travaux ont mis en lumière la situation largement défailante des transports publics en commun terrestres depuis les années 2000. A ce jour, plus de 70% des déplacements sur l'île de Tahiti sont effectués en voiture individuelle, contre seulement 10% en transports collectifs<sup>2</sup>. Le réseau de circulation routière sur l'île de Tahiti est marqué par un phénomène d'encombrements s'aggravant dans le temps.

Face à ce constat, la récente approbation du schéma directeur précité traduirait l'amorce d'une nouvelle politique de transport public en commun terrestre. Il fixe à l'horizon 2035 des orientations<sup>3</sup> et détermine un programme d'actions échelonnées. Il propose en premier axe la mise en place d'un transport public routier viable et attractif répondant aux besoins de la population.

---

<sup>1</sup> Le conseil avait conclu comme suit : « *Le Conseil économique, social et culturel considère le texte qui lui est proposé comme une base de travail permettant l'élaboration d'un véritable schéma directeur des transports collectifs étendu à l'ensemble de la Polynésie française.* »

<sup>2</sup> Chambre territoriale des comptes – Rapport d'observations définitives – (Transports terrestres) – 2009 à 2017

<sup>3</sup> Les 4 grands axes retenus sont :

- *Axe 1 : Engager un projet de transport public viable et répondant au besoin de la population en termes, d'accès pour tous, d'intermodalité et de préservation de l'environnement ;*
- *Axe 2 : Réaliser les aménagements nécessaires à la mise en œuvre du projet de transport et favorisant de nouveaux comportements de déplacement ;*
- *Axe 3 : Mettre en place les dispositifs et matériels facilitant l'usage régulier des services de transport public par le plus grand nombre ;*
- *Axe 4 : Programmer, suivre et accompagner la mise en œuvre du Schéma directeur des TC et des déplacements durables de Tahiti*

Si cette nouvelle politique insuffle une dynamique et ouvre des perspectives d'améliorations, sa mise en œuvre attend encore d'être concrétisée.

Il est également important de relever que depuis 2001 les conventions qui encadrent la délégation du service public du transport en commun terrestre régulier et scolaire, ont confié ce service à 3 sociétés de transport locales. Ces conventions arrivent à leurs termes le **26 décembre prochain**.

Dans ce contexte, le présent projet de « loi du pays » poursuit essentiellement les objectifs suivants :

- Mettre à jour certaines notions relatives à l'exécution de services publics de transport en commun, compte tenu de l'évolution statutaire de la Polynésie française en 2004, afin de mieux identifier les champs de compétences entre les communes et la Polynésie française en la matière ;
- Intégrer certains principes mis en avant dans le schéma directeur de transports collectifs et déplacements durables sur l'île de Tahiti approuvé en 2017, dans la délibération n°2000-12 APF du 13 janvier 2000 modifiée ;
- Prévoir la possibilité d'une participation des collectivités au financement du service public de transports réguliers de personnes, compte tenu des charges imputables aux missions de ce service public. D'autres bénéficiaires publics et privés du service public de transport pourraient également y participer.

### **III – OBSERVATIONS ET RECOMMANDATIONS**

L'examen détaillé du projet de la « loi du pays » soumis à l'avis du CESC appelle les observations et recommandations suivantes :

#### **1 - Sur l'arrivée à échéance des conventions de délégation de service public le 26 décembre prochain et la signature d'une nouvelle convention**

La délégation de service public<sup>4</sup> de transports en commun sur l'île de Tahiti s'organise à ce jour en 3 lots séparés, donnant lieu à des conventions distinctes signées avec 3 sociétés de transport locales :

- La société Nouveaux Transports de la Côte Est (NTCE) pour la portion Est du réseau routier de l'île de Tahiti,
- La société Transports Collectifs de la Côte Ouest (TCCO) pour la partie ouest du réseau de l'île,
- La société Réseau de Transport Urbain (RTU) pour la partie urbaine.

Ces conventions ont pour objet l'exploitation de services réguliers de transports de voyageurs et des services de transports scolaires. D'une durée initiale de 12 ans non renouvelable, le terme de ces 3 conventions a été plusieurs fois repoussé. Elles devraient prendre fin le **26 décembre 2018**.

La signature d'une prochaine convention de délégation de service public revêt un enjeu majeur puisqu'elle s'inscrit à l'aune d'une réforme de la politique de transports collectifs terrestres qui s'est traduite en 2017 par l'approbation d'un schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables (2016-2035).

<sup>4</sup> Art. LP1 de la « loi du Pays » n° 2009-21 du 7 décembre 2009 : « Une délégation de service public est un contrat par lequel une personne morale de droit public confie, sous son contrôle, la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un délégataire public ou privé, dont la rémunération est substantiellement liée aux résultats de l'exploitation du service (. . . ) ».

Un appel à candidature ouvert au niveau national et européen a été lancé en mars 2018 par le ministère de l'équipement et des transports terrestres. Sur cinq dossiers retirés, un seul a fait l'objet d'une soumission.

Le marché proposé s'organisant désormais en **un lot unique**, aucun des 3 opérateurs actuels ne peut prétendre individuellement répondre à l'appel. Aussi, les actionnaires respectifs ont choisi de créer une société unique dénommée RTE et de faire appel aux services des 3 sociétés historiques précitées dans le cadre de contrats de sous-traitance.

La commission de délégation de service public a rendu un avis favorable à cette offre en juillet dernier et le conseil des ministres devrait arrêter sa décision avant la fin décembre 2018, pour un démarrage de la nouvelle convention en janvier 2019.

**Comme il le formulait déjà dans son avis n°60/2016 relatif à l'approbation du schéma directeur des transports, le CESC considère que le service public de transports en commun terrestre doit répondre à des exigences de qualité (accès au service, sécurité, fréquence, ponctualité, confort, etc.) pour devenir suffisamment attractif. C'est à cette condition qu'il pourra devenir une véritable alternative à l'automobile.**

Le CESC émet des réserves sur la capacité des mêmes sociétés, cette fois en tant que sous-traitantes, à tenir leurs engagements et à apporter les améliorations attendues en termes de qualité du service rendu. Le CESC considère ainsi qu'il est impératif que le montage juridique qui encadre cette délégation soit suffisamment sécurisé pour que l'exécution et le contrôle de la délégation soient effectifs.

La délégation de service public ne pourra fonctionner que si l'autorité délégante et le délégataire honorent chacun leurs engagements en terme de renforcement des lignes, d'accès au service, de sécurité, de ponctualité, de confort, d'exigences sociales, de conditions environnementales, etc.

Le CESC préconise la mise en place d'un dispositif permanent de suivi d'exploitation de la délégation de service public. Il se félicite de la mise en place prévue d'un dispositif de contrôle et de traçage des bus avec des indicateurs de suivi par des agents assermentés par le Pays pour s'assurer de la conformité de la prestation attendue.

Il recommande également qu'un rapport sur l'exploitation de cette délégation et sur la situation des transports en commun terrestres réguliers et scolaires soit présenté chaque année devant l'assemblée de Polynésie française et rendu public.

## **2 – Sur la mise en place d'un financement de la Polynésie française pour assurer l'évolution du service public de transports collectifs terrestres réguliers et sur la contribution possible d'autres bénéficiaires publics et privés :**

Le projet de loi du Pays examiné dispose en son article LP 11 que le financement des services de transport public régulier de personnes est assuré par les usagers.

Le CESC note avec intérêt que l'auteur du projet ait indiqué, lors de l'étude du projet de texte en commission, la prise en charge d'une partie de ce coût des transports voire la gratuité des transports en commun. Cet objectif participerait aux impératifs de développement durable.

Le point II prévoit que « *Les autres bénéficiaires publics et privés qui, sans être usagers des services de transport public régulier de personnes, en retirent un avantage direct ou indirect, peuvent être amenés à contribuer au financement de ces services.* »

Le CESC considère que cette disposition n'est pas suffisamment explicite et peut être interprétée comme la création d'une prochaine taxe. Elle mérite d'être réécrite.

Par ailleurs, l'article LP 12 dispose que la Polynésie française peut, à titre dérogatoire, participer au financement du service public de transport en commun régulier afin de garantir un coût et une qualité de service acceptables pour les usagers.

Le gouvernement entend ainsi créer une Contribution Financière Forfaitaire (CFF) pour le financement du transport régulier de personnes, en cohérence avec les orientations et le programme d'actions du schéma directeur des transports collectifs approuvé en août 2017.

Aux termes de l'exposé des motifs, « *l'expérience des années écoulées démontre que sans financement public, ce secteur est voué à l'échec.* »

Le CESC relève qu'à ce jour, les 3 sociétés existantes assurent l'exploitation du service à leurs risques et périls. Seule une aide en matière de carburant détaxé leur serait attribuée. L'insuffisance de moyens alloués expliquerait pour partie la qualité de service rendu insatisfaisante voire même l'absence de service sur certaines lignes déficitaires.

Par ailleurs, il convient de préciser que le Pays fixe le niveau des tarifs par arrêté pris en conseil des ministres.

Dès 2019, le gouvernement prévoit une contribution à hauteur de **860 millions de F CFP**, sur la base d'un compte d'exploitation prévisionnel et compte tenu du dispositif de défiscalisation locale. En cas de cumul avec la défiscalisation nationale, la contribution serait de **835 millions de F CFP**. Sur les **15 ans** de DSP prévus, le montant du financement est estimé à environ **6,5 milliards de FCFP**.

L'acquisition de nouveaux bus est également prévue dès le mois de février 2019. Environ 80% de la flotte composée de 240 bus devrait être remplacé d'ici la fin de l'année 2019.

Le CESC rappelle qu'un financement de 800 millions de FCFP était déjà prévu lors d'un collectif budgétaire en août 2017 pour l'achat de nouveaux bus, or il constate que l'acquisition de ces bus ne s'est toujours pas faite.

**Le CESC est favorable au principe d'une participation du Pays, en sa qualité d'autorité organisatrice, au financement de l'exploitation des réseaux de transports publics qui constitue un réel enjeu de société.**

Par ailleurs, au 3<sup>ème</sup> alinéa de l'article LP 12, il est fait mention de la notion de « *bénéfice raisonnable* ». Le CESC considère que cette notion n'est pas suffisamment explicite et qu'elle laisse une marge d'interprétation arbitraire.

### **3 – Sur l'insertion d'autres principes du schéma directeur des transports collectifs et déplacements dans la délibération n°2000-12 APF du 13 janvier 2000 modifiée et les enjeux environnementaux et sociaux :**

L'article LP 5 prévoit que les autorités organisatrices de la mobilité concourent au développement des modes de déplacement non motorisés et des usages partagés des véhicules à moteur. Le principe d'un dialogue permanent entre les autorités organisatrices pour favoriser l'intermodalité et les modes de déplacement doux est également inséré.

Le CESC rappelle que les impacts environnementaux du secteur des transports terrestres sont loin d'être négligeables. Il est favorable à ces mesures.



Le CESC insiste pour qu'une attention particulière soit portée au traitement des épaves des bus de l'actuelle délégation et des délégations futures. Par ailleurs, il encourage l'autorité délégante à suivre avec le délégataire, le cas échéant, la mise en place des bornes de charge des bus électriques.

Enfin, il insiste pour que la délégation de service public impose au délégataire la mise en œuvre de bonnes pratiques sociales pour accompagner les chauffeurs de bus dans la mise en œuvre de la nouvelle organisation de la délégation.

#### **4 - Sur les évolutions statutaires de la Polynésie française en 2004 et les champs de compétences respectifs des autorités organisatrices**

Depuis 2004, les autorités communales sont désormais compétentes pour organiser le transport de personnes « *d'intérêt communal* ». Un avis du Conseil d'Etat précise qu'il s'agit de « *la desserte de différents points de leur territoire, et le cas échéant par voie de coopération intercommunale, la desserte de différents points de communes adjacentes* »<sup>5</sup>.

Le projet de « loi du pays » examiné tient compte des évolutions statutaires de 2004 et de l'avis précité pour apporter des modifications à la délibération n°2000-12 APF du 13 janvier 2000 modifiée devenues inadaptées.

A ce titre, l'article LP 5 prévoit que l'institution et l'organisation des services de transports publics réguliers seront confiées, dans la limite de leur compétence respective, à la Polynésie française, aux communes et à leurs groupements.

Par ailleurs, il est prévu à l'article LP 6 que l'autorité organisatrice soit libre de choisir le mode de gestion des services de transport public de personnes réguliers et à la demande, dans le respect de la réglementation en vigueur.

**Le CESC est favorable à ces mises à jour de dispositions réglementaires, d'autant que les communes ont le plus souvent une meilleure connaissance des besoins de ses usagers pour organiser les services de proximité.**

---

<sup>5</sup> Conseil d'Etat – section de l'intérieur – avis n°373.484 du 26 septembre 2006

## **5 - Sur la problématique spécifique des transports scolaires :**

Le CESC rappelle que le transport scolaire fait partie des conditions dans lesquelles sont dispensés les enseignements scolaires en Polynésie française.

Depuis plusieurs années, les associations des parents d'élèves ont alerté les autorités publiques sur les défaillances des transports scolaires et les nombreuses difficultés rencontrées par les élèves, en particulier dans la presqu'île de Tahiti : le nombre de places est insuffisant, les élèves sont déposés à des horaires où les établissements scolaires ne sont pas encore ouverts, certains quartiers ne sont pas ou mal desservis, les arrêts de bus sont éloignés, la sécurité n'est pas assurée, etc.

Or les élèves doivent pouvoir se rendre à leurs établissements scolaires dans des conditions favorables à leur éducation, dans le respect des conventions relatives aux transports scolaires et de la Charte de l'Éducation. **Le CESC souhaite que le principe d'égal accès aux chances et à la réussite soit respecté et qu'il se traduise en matière de transport scolaire, notamment dans les îles éloignées où les carences sont aggravées.**

Le transport scolaire dans les îles éloignées mérite en effet une attention particulière. A ce titre le CESC avait déjà préconisé<sup>6</sup> une prise en charge inter-îles par le biais de la continuité territoriale.

A cet égard, le CESC souligne que la situation de décrochage scolaire est un phénomène contre lequel lutte l'ensemble de la communauté éducative<sup>7</sup>. En 2007 déjà, l'Inspection générale de l'Éducation nationale, en mission d'expertise en Polynésie française constatait que « *les raisons de l'absentéisme des élèves du premier degré semblent tenir pour une large part aux aléas des transports scolaires qui prennent une acuité plus forte dans les quartiers les plus défavorisés (...)* »<sup>8</sup>.

Cette situation préjudiciable perdure et mérite une attention forte de la part des pouvoirs publics dans la mesure où ce secteur bénéficie déjà d'une subvention de l'ordre de 450 millions de F CFP par an, correspondant à une prise en charge dédiée à la prestation de transport scolaire.

Les transports scolaires doivent faire l'objet d'un suivi attentif et cette question doit être intégrée dans l'évaluation du système éducatif prévue par la Charte de l'Éducation.

Le CESC considère que l'amélioration des transports scolaires est une priorité. Il recommande de mutualiser et coordonner les efforts de l'ensemble des acteurs de la communauté éducative (Etat, Pays, Directions des enseignements, établissements scolaires, transporteurs, communes, parents, élèves, etc.) pour améliorer les conditions de transports.

\*

\* \*

---

<sup>6</sup> Avis n°80/2017 du 26 avril 2017 : « *Consultation sur l'Accord de l'Élysée pour le développement de la Polynésie française au sein de la République.* »

<sup>7</sup> La communauté éducative rassemble les élèves et tous ceux qui participent à l'accomplissement des missions de l'École

<sup>8</sup> Extrait du Rapport n°143/CESC du 14 janvier 2009

## IV - CONCLUSION

Le CESC constate que la déficience et le mauvais fonctionnement des transports en commun terrestres réguliers et scolaires subsistent depuis de nombreuses années et que les voies de circulation se caractérisent par un phénomène de congestion qui s'accroît.

Il rappelle que le rôle de la puissance publique est de favoriser une évolution des transports et des déplacements profitables à tous et de s'assurer qu'ils contribuent à un développement durable et équilibré de notre territoire.

La mise en place de la prochaine délégation de service public de transport terrestre en commun en fin d'année représente un enjeu majeur, d'autant qu'elle s'inscrit à l'orée d'une réforme de la politique de transports qui s'est traduite en 2017 par l'approbation d'un schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables (2016-2035).

En 2016, le CESC avait déjà attiré l'attention des autorités publiques dans son avis n°60/2016 relatif à l'approbation du schéma directeur des transports précité, sur l'impérieuse nécessité de rendre plus attractifs les transports publics terrestres collectifs afin qu'ils deviennent une véritable alternative à l'automobile.

La mise en œuvre de la délégation de service public ne permettra pas d'atteindre cet objectif si les obligations des parties prévues dans la prochaine convention de délégation ne sont pas équilibrées et respectées.

A ce titre, l'évolution des aménagements et des infrastructures conditionnent pour une large part l'amélioration des transports publics en commun réguliers et scolaires. La délégation de service public ne pourra fonctionner que si le Pays effectue les aménagements indispensables (réseau routier, installation d'abris et arrêts de bus, aires de stationnement, zones de retournement, etc.) et que le délégataire honore ses engagements.

L'instauration d'une contribution financière forfaitaire prévue dans le texte examiné a pour principal objet de rééquilibrer les obligations réciproques et d'aider le prochain délégataire de service public à satisfaire aux exigences de qualité.

Les impacts environnementaux du secteur des transports terrestres sont loin d'être négligeables et le CESC considère nécessaire l'instauration de mesures favorisant l'intermodalité et les modes de déplacement doux.

Le CESC préconise la mise en place d'un dispositif permanent de suivi d'exploitation de la délégation de service public ainsi que d'un système de surveillance pour l'amélioration de la qualité du service public rendu par le délégataire.

Par ailleurs, le CESC recommande que les objectifs et actions programmées dans le schéma directeur des transports collectifs et des déplacements approuvé par l'assemblée en 2017 se traduisent par des réalisations concrètes.

A ce titre, et au vu des attentes de l'ensemble de la population, il préconise qu'un rapport annuel officiel soit présenté devant l'assemblée de la Polynésie française et rendu public, afin de rendre compte de l'évolution du service public de transport collectif terrestre en Polynésie française ainsi que de la mise en œuvre du schéma directeur des transports et déplacements durables sur l'île de Tahiti.

Le CESC rappelle par ailleurs, que la puissance publique doit veiller à la bonne organisation des transports dans leur ensemble : transport routiers, transports maritimes et transports aériens.

**Sous réserves des observations et recommandations qui précèdent, le CESC émet un avis favorable au projet de loi du Pays portant modification de la délibération n°2000-12 APF du 13 janvier 2000 modifiée relative à la modernisation et au développement des transports routiers en Polynésie française.**

## SCRUTIN

Nombre de votants :	.....	38
Pour :	.....	18
Contre :	.....	0
Abstentions :	.....	20

## ONT VOTE POUR : 18

### Représentants des entrepreneurs

01	ASIN-MOUX	Kelly
02	BRICHET	Evelyne
03	CHIN LOY	Stéphane

### Représentants des salariés

01	FONG	Félix
02	LE GAYIC	Cyril
03	SHAN CHING SEONG	Emile
04	SOMMERS	Eugène
05	TERIINOHORAI	Atonia
06	TOUMANIANTZ	Vadim

### Représentants du développement

01	ELLACOTT	Stanley
02	FABRE	Vincent
03	LAMOOT	Didier
04	TEMAURI	Yvette
05	UTIA	Ina

### Représentants de la vie collective

01	FOLITUU	Makalio
02	PETERS ép. KAMIA	Léonie
03	PROVOST	Louis
04	TEIHOTU	Maiana

## SE SONT ABSTENUS : 20

### Représentants des entrepreneurs et des travailleurs indépendants

01	ANTOINE-MICHARD	Maxime
02	BOUZARD	Sébastien
03	GAUDFRIN	Jean-Pierre
04	PLEE	Christophe
05	REY	Ethode
06	TROUILLET	Thierry
07	WIART	Jean-François

### Représentants des salariés

01	HELME	Calixte
02	SOMMERS	Edgard
03	TIFFENAT	Lucie

### Représentants du développement

01	BODIN	Mélinda
02	LE MOIGNE-CLARET	Teiva

### Représentants de la vie collective

01	CHIMIN	Etienne
02	JESTIN	Jean-Yves
03	KAMIA	Henriette
04	LOWGREEN	Yannick
05	PARKER	Noelline
06	SNOW	Tepuanui
07	TIHONI	Anthony
08	TOURNEUX	Mareva

Réunions tenues les :  
26 septembre, 1<sup>er</sup>, 5 et 8 octobre 2018  
par la commission « Développement du territoire »  
dont la composition suit :

**MEMBRE DE DROIT**

Monsieur Kelly ASIN-MOUX, Président du CESC

**BUREAU**

- |           |         |                |
|-----------|---------|----------------|
| ▪ SOMMERS | Eugène  | Président      |
| ▪ TIHONI  | Anthony | Vice-président |
| ▪ UTIA    | Ina     | Secrétaire     |

**RAPPORTEURS**

- |           |         |
|-----------|---------|
| ▪ BRICHET | Evelyne |
| ▪ FOLITUU | Makalio |

**MEMBRES**

- |                    |                  |
|--------------------|------------------|
| ▪ BOUZARD          | Sébastien        |
| ▪ CHIMIN           | Etienne, Tuaehaa |
| ▪ CHIN LOY         | Stéphane         |
| ▪ ELLACOTT         | Stanley          |
| ▪ FONG             | Félix            |
| ▪ GALENON          | Patrick          |
| ▪ LAMOOT           | Didier           |
| ▪ LE GAYIC         | Cyril            |
| ▪ LOWGREEN         | Yannick          |
| ▪ PALACZ           | Daniel           |
| ▪ PETERS ép. KAMIA | Léonie           |
| ▪ PROVOST          | Louis            |
| ▪ REY              | Ethode           |
| ▪ SNOW             | Tepuanui         |
| ▪ SOMMERS          | Edgard           |
| ▪ TEMAURI          | Yvette           |
| ▪ TERIINOHORAI     | Atonia           |
| ▪ TIHONI           | Anthony          |
| ▪ TOUMANIANTZ      | Vadim            |
| ▪ TROUILLET        | Thierry          |
| ▪ WIART            | Jean-François    |

**SECRETARIAT GENERAL**

- |            |       |                      |
|------------|-------|----------------------|
| ▪ BONNETTE | Alexa | Secrétaire générale  |
| ▪ LE PRADO | Davy  | Conseiller technique |
| ▪ NAUTA    | Flora | Secrétaire de séance |

# LE CONSEIL ECONOMIQUE, SOCIAL ET CULTUREL DE LA POLYNESIE FRANCAISE

Le Président du Conseil économique, social et culturel de la Polynésie française,  
Le Président et les membres de la commission « Développement du territoire » remercient,  
pour leur contribution à l'élaboration du présent avis,

*Particulièrement,*

- ✚ Au titre du Ministère de l'éducation, de la jeunesse et des sports, en charge de l'enseignement supérieur :
  - **Monsieur Manuel SANQUER**, directeur de cabinet
- ✚ Au titre du Ministère de l'équipement et des transports terrestres :
  - **Monsieur Timi WONG-YUT**, directeur de cabinet
- ✚ Au titre de la Direction générale de l'enseignement et de l'éducation :
  - **Monsieur Karl LIU**, chef de bureau des finances et de la comptabilité
  - **Madame Lizzie AVAEMAI**, chef du pôle des transports scolaires
- ✚ Au titre de la Direction des transports terrestres :
  - **Madame Mélanie RIBIERE**, responsable du bureau des transports et juriste
- ✚ Au titre de la Société de Gestion de Transports (SGT) :
  - **Monsieur Geoffrey CHUNG SAO**, directeur de la société Nouveau Transport de la Côte-Est (NTCE)
  - **Monsieur Xavier CHUNG SAO**, directeur des ressources humaines
  - **Monsieur Serge TAPARE**, comptable
- ✚ Au titre du Collectif des Associations des Parents d'Élèves de la Presqu'île de Tahiti :
  - **Monsieur Eric PEDUPEBE**, vice-président de l'association des parents d'élèves du collège de Taravao
  - **Madame Murielle NEAGLE**, membre de l'association des parents d'élèves du collège de Taravao