



N° 155-2017

**ASSEMBLÉE
DE LA
POLYNÉSIE FRANÇAISE**

Enregistré au secrétariat général de l'assemblée le 1^{er} décembre 2017

RAPPORT

**SUR LE PROJET DE LOI DU PAYS RELATIF AUX SANCTIONS PÉNALES ENCOURUES DU FAIT
DE CERTAINES INFRACTIONS EN MATIÈRE DE CIRCULATION ROUTIÈRE,**

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

par M^{me} Dylma ARO,

Représentante à l'assemblée de la Polynésie française,

Rapporteur du projet de loi du pays.

Monsieur le président,
Mesdames, messieurs les représentants,

Par lettre n° 8207/PR du 10 novembre 2017, le Président de la Polynésie française a transmis aux fins d'examen par l'assemblée de la Polynésie française, un projet de loi du pays relatif aux sanctions pénales encourues du fait de certaines infractions en matière de circulation routière.

Le code de la route polynésien est l'instrument de la politique de sécurité routière menée par le Pays. Il fait à ce titre l'objet de réformes régulières, dictées par la nécessité de s'adapter aux évolutions des comportements des usagers de la route, aux progrès technologiques de l'automobile, mais aussi à l'environnement juridique, économique ou institutionnel de la Polynésie française.

Inspiré des règles générales de circulation routière issues des conventions internationales, ce code a également su s'adapter aux spécificités locales. Ainsi, depuis son passage au format « *carte bancaire* » en 2015, le permis de conduire polynésien a totalement changé d'aspect, pour arborer des motifs plus typiques de nos îles, tout en affichant sa valeur nationale, européenne et internationale. En 2016, la « *capacité de conduire* » a été créée afin de permettre aux habitants des îles peu denses et faiblement urbanisées de conduire avec une formation certes allégée, mais indispensable.

Sur le terrain, le contrôle de la circulation routière donne lieu à une excellente coopération entre le Pays, les forces de l'ordre et la justice, dans l'objectif commun de faire diminuer l'accidentalité, en réprimant les infractions, mais aussi en sensibilisant les automobilistes.

Pour tenir compte des nécessités d'évolution précitées, le projet de loi du pays qui nous est présenté opère plusieurs modifications du volet répressif du code de la route, détaillées ci-après.

1. Adaptation aux orientations nationales en matière de sécurité intérieure

Si le Pays est compétent pour élaborer sa propre réglementation sur la circulation routière, il revient à l'État de préciser les règles de recherche et de constatation des infractions, eu égard à sa compétence en matière de procédure pénale, ainsi que certaines infractions relevant du droit pénal.

C'est ainsi que certaines dispositions du code de la route national ont été étendues et adaptées à la Polynésie française, afin de fixer les modalités de dépistage de l'état alcoolique du conducteur ou de l'usage de stupéfiants, ou encore d'immobilisation et/ou d'enlèvement des véhicules en cas d'infraction grave. De même, les infractions les plus graves sont définies par le code pénal, comme l'homicide ou les blessures involontaires, ou encore le délit de fuite.

Récemment, la loi n° 2017-258 du 28 février 2017 relative à la sécurité publique nous a étendu une nouvelle disposition permettant de réprimer trois délits : le refus d'obtempérer à une sommation de s'arrêter, qui peut être aggravé en cas d'atteinte à la vie humaine, le refus de se soumettre aux vérifications du conducteur ou du véhicule (*art. L. 233-1 et L. 233-1-1 du code de la route national*). Bien que ces infractions figurent dans le code de la route car elles sont commises à l'occasion de la conduite d'un véhicule, l'objet de la loi précitée s'inscrit plus largement dans le contexte de renforcement de la sécurité intérieure, pour faire suite aux attaques à la « *voiture-bélier* », qui se multiplient à travers le monde.

Le présent projet abroge les articles LP. 247, LP. 247-1 et LP. 247-2 du code de la route polynésien, qui prévoient les mêmes délits, mais avec des sanctions actuellement moins élevées. **Il est rappelé à ce titre que le *quantum* des peines indiqué dans les textes pénaux n'est qu'un maximum, les magistrats gardant toute latitude pour individualiser les sanctions dans chaque affaire**, en ajustant la durée des peines de prison et le montant des amendes.

Le législateur a également instauré des peines complémentaires comme les travaux d'intérêt général, les jours-amendes¹, la confiscation du véhicule ou des armes dont le conducteur serait en possession. Il a cependant laissé le soin au Pays de fixer les peines complémentaires de suspension et d'annulation du permis de conduire, dans le cadre de sa gestion des droits des conducteurs (*cf. 2. ci-dessous*).

2. Redéfinition des peines complémentaires de restriction du droit de conduire

¹ Ce procédé judiciaire permet de convertir les peines de prison ou de travail d'intérêt général en amende journalière.

Chaque infraction prévue au code de la route est punie d'une peine principale d'amende et/ou d'emprisonnement, et peut être assortie de peines complémentaires, visant souvent à restreindre le droit de conduire du délinquant, considérant le danger qu'il représente sur la route.

Surtout prononcées en matière de conduite en état alcoolique, sous l'emprise de stupéfiants, ou après une infraction grave comme un excès de vitesse de plus de 50 kilomètres heures ou un délit de fuite, ces peines complémentaires mènent à la suspension administrative² ou judiciaire, voire à l'annulation du permis de conduire ou, à défaut, à l'interdiction de conduire.

Le présent projet ajuste les articles LP. 286, LP. 287 et LP. 288, qui définissent les infractions assorties de peines complémentaires induisant une restriction du droit de conduire.

Deux nouveautés sont de plus insérées concernant les peines complémentaires. L'article LP. 288 prévoit que les personnes reconnues coupables d'outrage ou de violences à l'encontre d'un inspecteur des permis de conduire et de la sécurité routière encourent également l'interdiction de se présenter aux examens pendant trois ans au plus³. L'article LP. 289, relatif à l'annulation de plein droit du permis de conduire en cas de récidive de conduite en état alcoolique, est quant à lui précisé pour s'appliquer à la récidive de conduite sous l'emprise de stupéfiants.

Par ailleurs, il est important que ces restrictions s'appliquent aux titulaires de la nouvelle « *capacité de conduire* ». Les habitants des îles ayant dorénavant un accès facilité à la conduite en toute légalité, il apparaît normal qu'ils prennent conscience de la valeur de leur titre. Toutes les références aux notions de suspension ou d'annulation du « *permis de conduire* » ont donc été complétées par l'expression « *titre de conduite* ».

Cependant, les personnes sous le coup de ces sanctions ne seront pas totalement privées du droit de se déplacer, puisqu'il leur sera toujours possible de conduire un cyclomoteur ou une « *voiturette* » (*qui sont des engins légers limités à 45 kilomètres heures*), à condition d'avoir le brevet de sécurité routière (BSR), que tous les titulaires du permis B possèdent par équivalence. Cette exception fait l'objet d'un nouvel article LP. 285-2.

3. Renforcement des sanctions encourues pour les délits de fraude aux titres de conduite et conduite malgré une mesure affectant ces titres

Pour mémoire, le volet répressif de notre code de la route a subi un toilettage important en 2016, en vue de renforcer l'impact et l'efficacité des sanctions des délits les plus graves, et de faire homologuer les peines d'emprisonnement qui ne l'étaient pas⁴.

Il s'avère que dans cette démarche de réécriture, motivée par une volonté de simplifier les textes et les rendre plus intelligibles, cinq incriminations qui existaient auparavant ont disparu de la nouvelle version du code de la route. Il s'agit de la conduite d'un véhicule malgré rétention, suspension administrative ou judiciaire, annulation ou interdiction de se faire délivrer le permis de conduire. L'article LP. 282-3 du présent projet répare ainsi cette omission.

Le préjudice résultant de la rédaction actuelle est atténué dès lors que l'affaire est passée en justice, puisque l'article 434-41 du code pénal punit plus largement l'infraction de refus de se conformer à une décision judiciaire. Néanmoins, la conduite malgré rétention et suspension administrative du permis de conduire n'est plus réprimée à ce jour.

Dans le cadre du présent projet, le Parquet général a été saisi pour faire le bilan des sanctions correctionnelles du code de la route polynésien, un an après sa dernière grande réforme. Si les services judiciaires considèrent que les peines de notre code sont globalement adaptées à leur objectif de dissuasion et de prévention de la récidive, une aggravation des sanctions permettrait de lutter plus efficacement contre les délits de conduite malgré une décision administrative ou judiciaire affectant la validité du titre de conduite, de refus de restituer ce titre suite à une telle décision, ou encore d'obtention ou de tentative d'obtention frauduleuse de ce titre⁵.

Cette modification apparaît justifiée par la gravité de ces infractions. Il est notamment indispensable de sanctionner fermement les personnes ayant déjà fait l'objet d'une mesure de restriction de leur titre de

² En pratique, la suspension administrative est souvent une réponse immédiate à l'infraction, dans l'attente de la décision judiciaire.

³ Le code pénal protégeant par ailleurs les agents publics victimes de tels actes dans l'exercice de leurs fonctions.

⁴ La loi du pays correspondante a été promulguée le 11 mai 2016 sous le numéro 2016-17 et son homologation est toujours en cours.

⁵ Ces trois infractions correspondant respectivement au futur article LP. 282-3, et aux actuels articles LP. 282-1 et LP. 282-2.

conduite, compte tenu du nombre toujours préoccupant de délits liés à l'alcool et aux stupéfiants en Polynésie française.

En 2016, sur 780 mesures de suspension administrative prononcées, 739 concernaient l'alcool et 38 les stupéfiants. Pour les mois de janvier à septembre 2017, on en dénombre respectivement 401 et 30.

Les sanctions prévues par les nouveaux articles LP. 282-1, LP. 282-2 et LP. 282-3 sont fixées à 500 000 F CFP d'amende et deux ans d'emprisonnement, pour « *une sévérité plus exemplaire* » selon la justice, au lieu de 280 000 F CFP et trois mois comme en disposent les actuels articles LP. 282-1 et LP. 282-2.

4. Travaux en commission

Les discussions en commission de l'équipement, de l'urbanisme, de l'énergie et des transports terrestres et maritimes, réunie le mercredi 29 novembre 2017, ont d'abord porté sur le fait que le présent projet de loi du pays vient réparer certaines omissions constatées dans la réforme du code de la route adoptée en 2016.

Il a ainsi été indiqué que certaines sanctions d'infractions à la réglementation n'avaient pas été intégrées à ladite réforme (*notamment en cas de conduite après suspension du permis de conduire pour alcoolémie ou consommation de stupéfiants*).

Il a également été rappelé que le renforcement du volet répressif du code de la route, aujourd'hui proposé, se justifiait par le bilan peu rassurant de la sécurité routière sur le territoire, étant précisé que sur les deux mois précédents (*dernier bilan en date*), déjà 25 accidents de la route ont été enregistrés. 3 concernaient uniquement des voitures, mais les 22 autres impliquaient des piétons et/ou des cyclistes et/ou des deux-roues.

La discussion a également porté sur les solutions alternatives à la conduite sous l'empire d'un état alcoolique (*notamment les transports de nuits*) qui ont déjà été expérimentées mais qui ont connu un échec retentissant suite à un manque criant de participation des partenaires concernés.

Il a en outre été indiqué que les nécessités liées à la sécurité routière pourraient donner lieu à des créations d'emplois, d'autant, par exemple, que le Pays doit très prochainement renouveler les délégations de service public de transports en commun et qu'un besoin de recrutement de 300 à 400 chauffeurs, détenteurs du permis poids-lourd (*permis C*), a été recensé.

*
* *

À l'issue des débats, le projet de loi du pays relatif aux sanctions pénales encourues du fait de certaines infractions en matière de circulation routière, a fait l'objet d'un amendement technique et recueilli un vote favorable unanime 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 loi du pays ci-joint.

LE RAPPORTEUR

Dylma ARO