

ASSEMBLÉE
DE LA
POLYNÉSIE FRANÇAISE

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

Papeete, le 16 NOV. 2018

N° 151 - 2018

Document mis
en distribution

Le 16 NOV. 2018

RAPPORT

relatif à l'avis de l'assemblée de la Polynésie française
sur le projet de loi d'orientation des mobilités,

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

par Mesdames les représentantes Teura TARAHU-
ATUAHIVA et Joséphine TEAKAROTU

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs les représentants,

Par lettre n° 787/DIRAJ du 17 octobre 2018, le haut-commissaire de la République en Polynésie
française a soumis pour avis à l'assemblée de la Polynésie française, un projet de loi d'orientation des mobilités.

1- Les nouveaux principes directeurs de la mobilité en France métropolitaine

Le projet de loi d'orientation des mobilités modifie essentiellement la partie législative du code des transports et entérine les nouvelles orientations de l'État dans la définition de sa politique de mobilité. Les nouveaux principes directeurs ne se limitent pas à la seule politique des transports, laquelle était jusqu'alors très imprégnée de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (*LOTI*).

Cette réforme s'inscrit dans un cadre très large, qui met la mobilité des citoyens au cœur des politiques publiques, en intégrant notamment les préoccupations sociales comme l'enclavement des territoires et l'exclusion, l'environnement avec de forts engagements en matière de transition écologique et solidaire, ou encore la santé publique avec les efforts de réduction de la congestion routière et de promotion des modes actifs de développement. Si tous ces objectifs existent déjà dans le code des transports, le projet de loi a pour vocation de s'assurer qu'ils soient réellement prescrits.

La plupart de ces ajustements ou nouveautés ne concernent pas la Polynésie française qui est compétente pour déterminer le cadre juridique de sa politique de transports et les modalités de son organisation.

D'ailleurs, un projet de loi du pays relatif à la modernisation du cadre des transports routiers en Polynésie française, défini en 2000, a été transmis à l'assemblée de la Polynésie française par lettre n° 7568 PR du 6 novembre 2018. Ce projet fixe les grands principes des transports terrestres en Polynésie française, conformément au schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables de l'île de Tahiti.

2- La modification de dispositions du code de la route applicables à la Polynésie française

Si la Polynésie française possède son propre code de la route, certaines dispositions du code de la route national sont également applicables à notre collectivité, car relevant de la compétence de l'État, notamment en matière de procédure pénale. Il s'agit principalement de la conduite sous l'emprise de l'alcool et des stupéfiants, ainsi que des mesures de police administrative touchant les véhicules (*immobilisation ou mise en fourrière*).

Le 20°) de l'article 24 du projet de loi objet de la présente saisine étend à la Polynésie française l'article L.325-1-2 du code de la route, non applicable à ce jour à notre collectivité, dans sa rédaction issue du 18°) du même article (*cf. annexes au présent rapport*).

Insérée dans le code de la route métropolitain en 2011, cette disposition permet au représentant de l'État de procéder, à titre conservatoire, à l'immobilisation ou la mise en fourrière du véhicule, dans les cas où la peine de confiscation obligatoire est encourue ou en cas de grand excès de vitesse. Il doit toutefois en informer le Procureur de la République, qui dispose de 7 jours pour autoriser l'immobilisation ou la mise en fourrière. Dans le cas contraire, le véhicule est restitué à son propriétaire. Si l'auteur de l'infraction n'est pas le propriétaire, la mesure conservatoire est levée dès la prise en charge du véhicule par un conducteur qualifié.

Ce dispositif permet au Préfet d'agir rapidement pour faciliter la mise en œuvre de la peine complémentaire de confiscation, et s'inspire de la procédure de suspension administrative du permis de conduire, qui est également gérée au niveau préfectoral, dans l'attente d'une décision de justice.

Le 18°) de l'article 24 précité complète l'actuel article L.325-1-2, en étendant cette mesure aux cas de délits liés à la conduite sous l'emprise d'alcool et de stupéfiants.

Les 12°) et 13°) du même article 24 modifient les articles L.234-2, L.234-8, L.235-1 et L.235-3 du code de la route, pour assortir les délits relatifs à l'alcool et aux stupéfiants de la peine complémentaire de confiscation du véhicule (*les dispositions en vigueur ne le prévoient qu'en cas de récidive*). Le présent projet n'étend pas cette modification à la Polynésie française, où ces articles sont pourtant applicables en vertu des articles L.244-1 et L.244-2.

La modification envisagée prévoit par ailleurs que le représentant de l'État n'est pas tenu d'informer immédiatement le procureur de la République « *s'il a été fait recours à l'amende forfaitaire* » sans autre précision sur cette exception.

3- La mise en application des dispositions envisagées du code de la route en Polynésie française

L'extension à la Polynésie française sans aucune adaptation de l'article L.325-1-2 du code de la route national soulèverait une difficulté majeure.

En effet, il s'agit d'opérations de police administrative dont l'intérêt réside dans leur immédiateté. Or, la Polynésie française a un rôle essentiel en matière de circulation routière, puisqu'elle est à la fois compétente pour édicter sa réglementation (*dans la limite des pouvoirs de l'État et des communes*) et gérer les conducteurs ainsi que les véhicules circulant sur son territoire. Le Pays est donc investi d'une mission de police administrative, qu'il met en œuvre au quotidien dans le domaine de la circulation routière.

En revanche, faute d'avoir les mêmes attributions qu'un Préfet en matière de circulation routière, le Haut-commissaire n'intervient pas dans ces domaines dont les missions incombent au Pays. Faire intervenir un nouvel acteur dans ces procédures risquerait de rendre les dispositifs encore plus complexes.

En outre, l'absence de concertation avec les forces de l'ordre et la justice en Polynésie française concernant la mise en place d'une telle procédure ne permet pas d'identifier clairement les enjeux et difficultés éventuelles d'application de cette mesure.

Aussi, l'extension de cet article étendu à la Polynésie française nécessiterait-elle des mesures d'adaptation concertées.

Il convient enfin de noter que ce projet ne tient pas compte des deux vœux récents formulés par le conseil des ministres demandant l'extension à la Polynésie française et/ou l'adaptation des articles suivants du code de la route : L.234-12, L.325-1-1, L.325-7 et L.325-8 (*cf. arrêtés n° 1810 CM du 10 octobre 2017 et n° 922 CM du 4 mai 2018*).

* * * * *

Au regard de ces éléments, la commission de l'équipement, de l'urbanisme, de l'énergie et des transports terrestres et maritimes, réunie le 14 novembre 2018 pour examiner ce dossier, propose à l'assemblée de la Polynésie française d'émettre un avis défavorable au projet de loi présenté en raison de l'extension à la Polynésie française sans aucune adaptation de l'article L.325-1-2 du code de la route national.

LES RAPPORTEURES

Teura TARAHU-ATUAHIVA

Joséphine TEAKAROTU

TABLEAU COMPARATIF DES DISPOSITIONS APPLICABLES EN POLYNÉSIE FRANÇAISE

Demande d'avis sur le projet de loi d'orientation des mobilités
(Lettre n° 787/DIRAJ du 17 octobre 2018)

DISPOSITION PRÉVOYANT L'EXTENSION À LA POLYNÉSIE FRANÇAISE	DISPOSITIONS EN VIGUEUR EN FRANCE MÉTROPOLITaine	MODIFICATIONS PROPOSÉES
Projet de loi d'orientation des mobilités TITRE IV. SIMPLIFICATION ET MESURES DIVERSES Chapitre IV MESURE DIVERSES Article 24	CODE DE LA ROUTE Article L. 325-1-2 Modifié par LOI n°2016-1547 du 18 novembre 2016 - art. 34 (V)	CODE DE LA ROUTE Article L. 325-1-2
I- Le code de la route est ainsi modifié : [...] 20° Après l'article L. 343-1, il est inséré un article L. 343-2 ainsi rédigé : «Art.- L. 343-2. - Sont applicables en Polynésie française, les dispositions des articles mentionnés dans la colonne de gauche du tableau ci-après, dans leur rédaction indiquée dans la colonne de droite du même tableau : «	Dès lors qu'est constatée une infraction pour laquelle une peine de confiscation obligatoire du véhicule est encourue ou une infraction de dépassement de 50 kilomètres à l'heure ou plus de la vitesse maximale autorisée, le représentant de l'Etat dans le département où cette infraction a été commise peut faire procéder à titre provisoire à l'immobilisation et à la mise en fourrière du véhicule dont l'auteur s'est servi pour commettre l'infraction. Il en informe immédiatement, par tout moyen, le procureur de la République. DISPOSITIONS APPLICABLES DANS LEUR RÉDACTION L. 325-1-2 Résultant de la loi n° du » ; Lorsque l'immobilisation ou la mise en fourrière prévue à l'article L. 325-1-1 n'est pas autorisée par le procureur de la République dans un délai de sept jours suivant la décision du représentant de l'Etat prise en application du premier alinéa, le véhicule est restitué à son propriétaire. En cas de mesures successives, le délai n'est pas prorogé. Lorsqu'une peine d'immobilisation ou de confiscation du véhicule est prononcée par la juridiction, les règles relatives aux frais d'enlèvement et de garde en fourrière prévues à l'article L. 325-1-1 s'appliquent. Lorsque l'auteur de l'infraction visée au premier alinéa du présent article n'est pas le propriétaire du véhicule, l'immobilisation ou la mise en fourrière est levée dès qu'un conducteur qualifié proposé par l'auteur de l'infraction ou par le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule peut en assurer la conduite. Les frais d'enlèvement et de garde en fourrière sont à la charge du propriétaire. Les frais d'enlèvement et de garde du véhicule immobilisé et mis en fourrière pendant une durée maximale de sept jours en application du présent article ne constituent pas des frais de justice relevant de l'article 800 du code de procédure pénale.	Dès lors qu'est constatée une infraction pour laquelle une peine de confiscation obligatoire du véhicule est encourue ou une infraction de conduite d'un véhicule sans être titulaire du permis de conduire correspondant à la catégorie du véhicule considéré, de conduite d'un véhicule en état d'ivresse manifeste ou sous l'emprise d'un état alcoolique caractérisé par une concentration d'alcool dans le sang égale ou supérieure à 0,80 milligramme par litre l'air expiré égale ou supérieure à 0,40 milligramme par litre ou par une concentration d'alcool dans l'air expiré égale ou supérieure à 0,40 milligramme par litre ou de refus de se soumettre aux épreuves de vérification prévues par les articles L234-4 à L234-6 et L235-2 ou de dépassement de 50 kilomètres à l'heure ou plus de la vitesse maximale autorisée, le représentant de l'Etat dans le département où cette infraction a été commise peut faire procéder à titre provisoire à l'immobilisation et à la mise en fourrière du véhicule dont l'auteur s'est servi pour commettre l'infraction. Il en informe immédiatement, par tout moyen, le procureur de la République, sauf s'il a été fait recours à l'amende forfaitaire. Si les épreuves de dépistage prévues à l'article L235-2 se révèlent positives le représentant de l'Etat dans le département peut également faire procéder à l'immobilisation et à la mise en fourrière du véhicule. Si les vérifications prévues au même article permettent d'établir que la personne conduisait en ayant fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants, l'immobilisation et la mise en fourrière sont maintenues dans les conditions prévues à l'alinéa suivant. Si les vérifications ne permettent pas d'établir que la personne conduisait en ayant fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants, l'immobilisation et la mise en fourrière sont levées. Lorsque l'immobilisation ou la mise en fourrière prévue à l'article L. 325-1-1 n'est pas autorisée par le procureur de la République dans un délai de sept jours suivant la décision du représentant de l'Etat prise en application du premier alinéa, le véhicule est restitué à son propriétaire. En cas de mesures successives, le délai n'est pas prorogé. Lorsqu'une peine d'immobilisation ou de confiscation du véhicule est prononcée par la juridiction, les règles relatives aux frais d'enlèvement et de garde en fourrière prévues à l'article L. 325-1-1 s'appliquent. Lorsque l'auteur de l'infraction visée au premier alinéa du présent article n'est pas le propriétaire du véhicule, l'immobilisation ou la mise en fourrière est levée à l'issue du délai prévu au troisième alinéa. En cas de vol du véhicule ayant servi à commettre l'infraction ou lorsque le véhicule était loué à titre onéreux à un tiers, l'immobilisation ou la mise en fourrière est levée dès qu'un conducteur qualifié proposé par le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule peut en assurer la conduite. Les frais d'enlèvement et de garde en fourrière sont à la charge du propriétaire. Les frais d'enlèvement et de garde du véhicule immobilisé et mis en fourrière pendant une durée maximale de sept jours en application du présent article ne constituent pas des frais de justice relevant de l'article 800 du code de procédure pénale.

DISPOSITION PRÉVOYANT L'EXTENSION À LA POLYNÉSIE FRANÇAISE	DISPOSITIONS EN VIGUEUR	MODIFICATIONS PROPOSÉES
Projet de loi d'orientation des mobilités TITRE IV SIMPLIFICATION ET MESURES DIVERSES Chapitre Ier RENFORCER LA SURETE ET LA SECURITE Article 29 quater	CODE DES TRANSPORTS Article L.6772-1 Modifié par LOI n°2016-1428 du 24 octobre 2016 - art. 6	CODE DES TRANSPORTS Article L.6772-1
I. - L'article L. 6214-5 du code des transports et la dernière phrase du III de l'article 4 de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016 relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils sont abrogés. II. - Le dernier alinéa de l'article L. 6772-1 du code des transports est remplacé par les dispositions suivantes : « Le chapitre IV du titre Ier du livre II est applicable en Polynésie française dans sa rédaction résultant de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016 relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils. La section 6 du chapitre II du titre III du livre II est applicable en Polynésie française dans sa rédaction résultant de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016 relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils. »	Les dispositions du livre II sont applicables en Polynésie française. Le chapitre II du titre II du livre II est applicable en Polynésie française dans sa version issue de l'ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012 portant application de divers règlements du Parlement européen et du Conseil en matière d'aviation civile. Le chapitre IV du titre Ier et la section 6 du chapitre II du titre III du livre II sont applicables en Polynésie française dans leur rédaction résultant de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016 relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils.	Les dispositions du livre II sont applicables en Polynésie française. Le chapitre II du titre II du livre II est applicable en Polynésie française dans sa version issue de l'ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012 portant application de divers règlements du Parlement européen et du Conseil en matière d'aviation civile. Le chapitre IV du titre Ier du livre II est applicable en Polynésie française dans sa rédaction résultant de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016 relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils.
	CODE DES TRANSPORTS PARTIE LÉGISLATIVE SIXIÈME PARTIE : AVIATION CIVILE Livre II : La circulation aérienne Titre Ier : Droit de circulation Chapitre IV : Règles relatives à la circulation des aéronefs opérés sans personne à bord	CODE DES TRANSPORTS PARTIE LÉGISLATIVE SIXIÈME PARTIE : AVIATION CIVILE Livre II : La circulation aérienne Titre Ier : Droit de circulation Chapitre IV : Règles relatives à la circulation des aéronefs opérés sans personne à bord
	Article L.6214-1 Créé par LOI n°2016-1428 du 24 octobre 2016 - art. 2	
	Le télépilote est la personne qui contrôle manuellement les évolutions d'un aéronef circulant sans personne à bord ou, dans le cas d'un vol automatique, la personne qui est en mesure à tout moment d'intervenir sur sa trajectoire ou, dans le cas d'un vol autonome, la personne qui détermine directement la trajectoire ou les points de passage de cet aéronef.	
	Article L.6214-2 Créé par LOI n°2016-1428 du 24 octobre 2016 - art. 2	
	Tout télépilote doit avoir suivi une formation visant à permettre le contrôle de l'évolution des aéronefs circulant sans personne à bord, en sécurité et dans le respect des règles et des conditions d'emploi relatives à la navigation aérienne. Cette obligation n'est pas applicable à l'utilisation de loisir d'aéronefs circulant sans personne à bord, lorsque leur masse est inférieure à un seuil fixé par voie réglementaire. Ce seuil ne peut être supérieur à 800 grammes. Les objectifs et les modalités de la formation, les modalités de vérification de son assimilation ainsi que les modalités de reconnaissance par équivalence d'autres formations sont précisés par voie réglementaire.	
	Article L.6214-3 Créé par LOI n°2016-1428 du 24 octobre 2016 - art. 2	
	Pour certaines opérations professionnelles effectuées hors vue du télépilote, ce dernier doit être détenteur d'un titre dont les modalités de délivrance, de retrait et de suspension sont fixées par décret en Conseil d'Etat.	
	Article L.6214-4 Créé par LOI n°2016-1428 du 24 octobre 2016 - art. 4 (V)	
	Les aéronefs circulant sans personne à bord et d'une masse supérieure à un seuil fixé par voie réglementaire, qui ne peut être supérieur à 800 grammes, sont équipés d'un dispositif de limitation de capacités. Sont exemptés de l'obligation définie au premier alinéa les aéronefs circulant sans personne à bord et qui sont opérés dans un cadre agréé et dans des zones identifiées à cet effet.	

DISPOSITION PRÉVOYANT L'EXTENSION À LA POLYNÉSIE FRANÇAISE	DISPOSITIONS EN VIGUEUR	MODIFICATIONS PROPOSÉES
	<p>Un décret en Conseil d'Etat précise les objectifs du dispositif mentionné au même premier alinéa ainsi que les conditions dans lesquelles des aéronefs circulant sans personne à bord sont exemptés de l'obligation définie audit premier alinéa.</p> <p>Article L.6214-5 Créé par LOI n°2016-1428 du 24 octobre 2016 – art. 4 (V)</p> <p>Tout aéronef circulant sans personne à bord et d'une masse supérieure à un seuil fixé par voie réglementaire, qui ne peut être supérieur à 800 grammes, est équipé d'un dispositif de signalement sonore qui se déclenche en cas de perte de contrôle des évolutions de l'appareil ou de perte de maîtrise de la trajectoire de l'appareil par son télépilote.</p> <p>Sont exemptés de l'obligation définie au premier alinéa les aéronefs circulant sans personne à bord et qui sont opérés dans un cadre agréé et dans des zones identifiées à cet effet.</p> <p>Un décret en Conseil d'Etat précise les objectifs du dispositif mentionné au même premier alinéa ainsi que les conditions dans lesquelles des aéronefs circulant sans personne à bord sont exemptés de l'obligation définie audit premier alinéa.</p> <p>NOTA : (V) Conformément à l'article 4 de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016, les présentes dispositions ne sont pas applicables aux aéronefs enregistrés en application de l'article L. 6111-1 dudit code avant le 1er juillet 2018.</p>	<p>ABROGÉ</p>

DISPOSITIONS SUSCEPTIBLES D'ÊTRE ÉTENDUES À LA POLYNÉSIE FRANÇAISE PAR ORDONNANCE

Extrait du projet de loi d'orientation des mobilités

Article 25 bis

I.- Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance les mesures relevant du domaine de la loi pour :

1° Permettre la navigation d'engins flottants et navires autonomes ou commandés à distance en définissant le statut de ces engins ou navires, l'inscription sur un registre, le régime de responsabilité et d'assurance, les règles relatives à la navigation maritime, les sanctions, la définition de l'entreprise d'armement maritime, la définition de l'équipage, l'exercice de la profession et du commandement, le droit du travail et le régime social applicable, les conditions sociales du pays d'accueil ;

2° Limiter le permis d'armement défini aux chapitres I et II du titre 3 du livre II de la 5ème partie du code des transports aux navires professionnels et préciser son contenu et ses modalités de délivrance ;

3° Modifier les modalités d'inspection de sécurité des navires français d'une longueur inférieure à 24 mètres en supprimant la limitation de durée des titres de sécurité ; mettre à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire les frais relatifs à certaines visites et aux déplacements à l'étranger, réalisés par l'autorité administrative ;

4° Prendre les mesures nécessaires à la transposition ou l'application de la convention internationale sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi le 18 mai 2007, du règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 , des amendements à la convention Marpol relatifs à la navigation dans les eaux polaires, de la Convention du travail maritime conformément aux amendements au code concernant les règles 2.5 et 4.2 adoptés par la Commission bipartite spéciale le 11 avril 2014, de la Directive (UE) 2018/131 du Conseil du 23 janvier 2018, de la Directive (UE) 2017/159 du Conseil du 19 décembre 2016 , du règlement (CE) n°725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004, de la directive 2005/65/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005, et compléter la transposition de la convention du travail maritime, 2006, de l'Organisation internationale du travail en tant qu'elle concerne l'activité des services privés de recrutement et de placement de gens de mer ;

5° Prévoir une dérogation à l'affiliation au régime spécial des marins prévue à l'article L. 5551-1 de ce même code des professionnels n'exerçant leur activité de marin qu'à titre occasionnel ou dans des conditions particulières différentes de celles des marins affiliés au régime spécial des marins et ce, dans l'objectif de garantir aux personnes concernées, déjà affiliées à un régime de sécurité sociale, une continuité de couverture sociale et, pour ces professionnels, déterminer le droit du travail applicable ; préciser l'aptitude médicale prévue au chapitre Ier du titre II du livre V de la cinquième partie du code des transports et identifier le service de santé au travail compétent ;

6° Définir la durée du travail de nuit des jeunes travailleurs mentionnée à l'article L. 5544-27 du code des transports, définir la durée maximale journalière et hebdomadaire du travail des jeunes travailleurs mentionnée à l'article L. 5544-26 du même code ainsi que les conditions de dérogation ; simplifier les modalités de mise en œuvre de la convention de stage pour les jeunes prévue à l'article L. 5545-6 du code des transports ;

7° Adapter les règles relatives au bateau, à la navigation intérieure et au transport fluvial pour clarifier les régimes applicables aux établissements flottants, à la délivrance des titres de navigation, au jaugeage, aux contrôles et aux sanctions des usagers de la voie d'eau notamment pour la consommation d'alcool et de produits stupéfiants et pour la perception des péages, pour dématérialiser la procédure de déclaration de chargement et pour mettre en place des règles de conduite spécifiques à la Guyane ;

8° Moderniser les outils juridiques et missions attribués à Voies navigables de France de façon à lui permettre d'exercer sa mission de valorisation domaniale, notamment en lui transférant la propriété des biens du domaine public fluvial et du domaine privé de l'Etat après déclassement ; d'intervenir sur le Rhin, en dehors du domaine public qui lui est confié par l'Etat et de son domaine propre ; et de se voir confier des ouvrages hydroélectriques situés sur le domaine public fluvial navigable lorsque leur affectation hydroélectrique est reconnue accessoire aux barrages de navigation attenants ;

9° Etendre les prérogatives de recherche d'armes des officiers de police judiciaire en matière de fouille de sûreté prévues à l'article L. 5211-3-1 du code des transports ;

10° Simplifier les procédures et prendre les mesures de cohérence relatives à ces mesures ;

11° Etendre, le cas échéant avec les adaptations nécessaires, ces mesures dans les collectivités d'outre-mer et prévoir leur adaptation aux caractéristiques des collectivités relevant de l'article 73 de la Constitution, de Saint-Barthélemy, de Saint-Martin et de Saint-Pierre-et-Miquelon, ainsi que leur extension et leur adaptation aux Terres australes et antarctiques françaises et, en tant qu'elles relèvent des compétences de l'Etat, à Wallis-et-Futuna, à la Nouvelle-Calédonie et à la Polynésie française.

II.- L'ordonnance mentionnée au 1° du I du présent article est prise dans un délai de dix-huit mois à compter de la publication de la présente loi. Les ordonnances mentionnées aux 2° à 11° du I du présent article sont prises dans un délai de douze mois à compter de la publication de la présente loi. Les projets de loi de ratification sont déposés devant le Parlement au plus tard le dernier jour du troisième mois suivant celui de la publication des ordonnances.

**ASSEMBLÉE
DE LA
POLYNÉSIE FRANÇAISE**

AVIS N°

A/APF

DU

sur le projet de loi d'orientation des mobilités

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 la lettre n° 787/DIRAJ du 17 octobre 2018 du haut-commissaire de la République en Polynésie française soumettant à l'avis de l'assemblée de la Polynésie française un projet de loi d'orientation des mobilités ;

Vu la lettre n° /2018/APF/SG du portant convocation en séance des représentants à l'assemblée de la Polynésie française ;

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

Dans sa séance du

ÉMET L'AVIS SUIVANT :

Le projet de loi d'orientation des mobilités recueille un *avis défavorable* de l'assemblée de la Polynésie française en raison de l'extension à la Polynésie française sans aucune adaptation de l'article L.325-1-2 du code de la route national.

En effet, il s'agit d'opérations de police administrative dont l'intérêt réside dans leur immédiateté. Or, la Polynésie française a un rôle essentiel en matière de circulation routière, puisqu'elle est à la fois compétente pour édicter sa réglementation (*dans la limite des pouvoirs de l'État et des communes*) et gérer les conducteurs ainsi que les véhicules circulant sur son territoire. Le Pays est donc investi d'une mission de police administrative, qu'il met en œuvre au quotidien dans le domaine de la circulation routière.

En revanche, faute d'avoir les mêmes attributions qu'un Préfet en matière de circulation routière, le haut-commissaire n'intervient pas dans ces domaines dont les missions incombent au Pays. Aussi, faire intervenir un nouvel acteur dans ces procédures risquerait de rendre les dispositifs encore plus complexes.

En outre, l'absence de concertation avec les forces de l'ordre et la justice en Polynésie française concernant la mise en place d'une telle procédure ne permet pas d'identifier clairement les enjeux et difficultés éventuelles d'application de cette mesure.

Il convient enfin de noter que ce projet ne tient pas compte des deux vœux récents formulés par le conseil des ministres en date des 10 octobre 2017 et 4 mai 2018, demandant l'extension à la Polynésie française et/ou l'adaptation des articles suivants du code de la route : L.234-12, L.325-1-1, L.325-7 et L.325-8.

Le présent avis sera publié au *Journal officiel* de la Polynésie française et transmis, accompagné de son rapport de présentation, au haut-commissaire de la République en Polynésie française, au Président de la Polynésie française, aux présidents de l'Assemblée nationale et du Sénat et aux parlementaires de la Polynésie française.

La secrétaire,

Le président,

Béatrice LUCAS

Gaston TONG SANG