

PROCÈS-VERBAL

Sixième séance : Jeudi 29 novembre 2018 à 9 heures 16 minutes

PRÉSIDENCE de M^{me} Sylvana Puhetini
première vice-présidente de l'assemblée de la Polynésie française

oOo

S O M M A I R E

oOo

- Question orale de M^{me} Valentina Cross relative à la tarification de l'électricité et l'action introduite par la société EDT Engie..... 5
- Question orale de M. Jackie Graffe relative à la situation sur le projet de loi du pays définissant l'organisation des « Bingo » 7
- Rapport n° 142-2018 relatif à un projet de délibération portant approbation du compte financier et affectation du résultat de l'exercice 2017 de l'établissement public administratif dénommé « Centre de Formation Professionnelle des Adultes-CFPA » 9
- Rapport n° 143-2018 relatif à un projet de délibération portant modification de la délibération n° 2017-124 APF du 14 décembre 2017 relative à la licence d'exploitation et aux obligations de service public dans le transport maritime interinsulaire, et de la délibération n° 95-118 AT du 24 août 1995 modifiée relative à la prise en charge par la Polynésie française du fret du coprah, des produits de première nécessité, de l'eau embouteillée et d'autres produits contribuant au développement économique et social des îles autres que Tahiti 16
- Rapport n° 150-2018 sur le projet de loi du pays instituant une aide pour l'acquisition de matériels de radiocommunications sur des navires de pêche..... 24
- Rapport n° 149-2018 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 32
- Rapport n° 151-2018 relatif à l'avis de l'assemblée de la Polynésie française sur le projet de loi d'orientation des mobilités 42
- Rapport n° 134-2018 relatif à une proposition de délibération portant modification n° 1 du budget de l'assemblée de la Polynésie française pour l'exercice 2018 46
- Rapport d'observations définitives de la CTC relatif au contrôle des comptes et de la gestion de la collectivité de la Polynésie française (parc automobile) 48
- Rapport de la commission d'évaluation des politiques publiques sur la médecine scolaire..... 53

Les rapports peuvent être consultés sur le site internet de l'assemblée de la Polynésie française à l'adresse www.assemblee.pf

NB : Les interventions en langues polynésiennes ont fait l'objet d'une traduction surlignée en gris.

oOo

La présidente : Mes chers collègues, *bonjour*. Bonjour à tous. En notre nom, j'adresse la bienvenue et nos salutations à Monsieur le Président de la Polynésie française, au vice-président et à Mesdames et Messieurs les ministres. *Bonjour*. Bonjour et bienvenus aux représentants de la presse, au public et à ceux qui nous suivent par internet.

Je déclare la séance ouverte.

Vous avez été convoqués par lettre n° 4890/2018/APF/SG du 20 novembre 2018 et je demande au secrétaire général de faire l'appel des représentants.

M^{me} Jeanne Santini :

M ^{me}	Amaru	Patricia	présente
M ^{me}	Aro	Dylma	présente
M ^{me}	Atger-Hoi	Teumere	présente
M.	Brotherson	Moetai	présent
M ^{me}	Bruant	Virginie	présente
M.	Buillard	Michel	arrivé en cours de séance
M ^{me}	Butcher-Ferry	Yseult	présente
M ^{me}	Cross	Valentina	présente
M.	Ching	Yves	présent
M.	Faatau	Luc	présent
M.	Flohr	Henri	présent
M.	Fong Loi	Charles	présent
M.	Frebault	Angélo	présent
M ^{me}	Frebault	Joëlle	présente
M ^{me}	Galenon	Minarii	présente
M.	Geros	Antony	présent
M.	Graffe	Jacque	présent
M ^{me}	Harua	Monette	présente
M.	Heaux	James	arrivé en cours de séance
M ^{me}	Iriti	Teura	présente
M.	Kautai	Benoit	présent
M.	Laurey	Nuihau	présent
M ^{me}	Le Gayic	Vaitea	présente
M.	Lisan	Marcelin	absent
M ^{me}	Lucas	Béatrice	présente
M.	Maraeura	Teina	arrivé en cours de séance
M ^{me}	Matehau-Nuupure	Juliette	présente
M ^{me}	Mercier	Cécile	présente
M.	Moutame	Thomas	présent
M.	Natua	Bernard	présent
M.	Perez	Antonio	absent
M ^{me}	Perry-Friedman	Vaiata	présente
M ^{me}	Pomare-Tixier	Yvannah	présente
M ^{me}	Puhetini	Sylvana	présente
M.	Riveta	Frédéric	présent
M.	Salmon	Geffry	présent
M ^{me}	Sanquer	Nicole	présente
M.	Schyle	Philip	arrivé en cours de séance
M.	Taae	Putai	absent
M.	Tahiata	Fernand	présent
M ^{me}	Tahiata	Romilda	présente
M ^{me}	Tahuhuterani	Louisa	présente
M ^{me}	Tarahu-Atuahiva	Teura	présente

M ^{me}	Teahe	Teapehu	absente
M ^{me}	Teakarotu	Joséphine	présente
M.	Tehaamoana	Etienne	présent
M ^{me}	Teriitahi	Tepuaraurii	présente
M ^{me}	Terooatea	Sylviane	arrivée en cours de séance
M ^{me}	Tetopata	Tapeta	présente
M ^{me}	Tetuanui	Lana	absente
M ^{me}	Tevahitua	Eliane	présente
M.	Tokoragi	Félix	absent
M.	Tong Sang	Gaston	absent
M.	Toromona	John	absent
M.	Tuheiaava	Richard	présent
M ^{me}	Tupana	Moihara	présente
M ^{me}	Tuuhia	Augustine	présente

Siègent au banc du gouvernement : Monsieur le Président de la Polynésie française Édouard Fritch, Mesdames et Messieurs les ministres, Nicole Bouteau, Tea Frogier, Jean-Christophe Bouissou et Jacques Raynal.

Assistent également à la séance : Messieurs Stanley Ellacott et Makalio Folituu, représentants du CESC.

PROCURATIONS

La présidente : Merci. Je demande au secrétaire général de lire les procurations déposées.

M^{me} Jeanne Santini : Madame la présidente, nous avons reçu les procurations :

RÉFÉRENCES	DE :	À :
N° 12348 - 9 h 18	Philip Schyle	Yvannah Pomare-Tixier
N° 12349 - 9 h 18	Marcelin Lisan	Augustine Tuuhia
N° 12350 - 9 h 7	Sylviane Terooatea	Vaitea Le Gayic
N° 12351 - 9 h 5	Putai Taae	Tapeta Tetopata
N° 12352 - 9 h 5	Félix Tokoragi	Louisa Tahuhuterani
N° 12353 - 9 h 5	Gaston Tong Sang	Sylvana Puhetini
N° 12354 - 9 h 5	Teapehu Teahe	Joséphine Teakarotu
N° 12355 - 9 h 5	Teina Maraaura	Monette Harua
N° 12356 - 9 h 5	Michel Buillard	Charles Fong Loi
N° 12357 - 9 h 5	Lana Tetuanui	Patricia Amaru
N° 12358 - 9 h 5	Antonio Perez	Béatrice Lucas
N° 12359 - 9 h 5	Jacque Graffe	Tepuaraurii Teriitahi
N° 12360 - 9 h 5	John Toromona	Moihara Tupana
PROCURATIONS ARRIVÉES EN COURS DE SÉANCE :		
N° 12338 - 10 h 3	Antony Geros	Richard Tuheiaava
N° 12339 - 14 h 13	Teumere Atger-Hoi	Antony Geros
N° 12341 - 12 h 30	Virginie Bruant	Dylma Aro
N° 12342 - 12 h 31	Etienne Tehaamoana	Vaiata Perry-Friedman
N° 12343 - 12 h 16	Geffry Salmon	Teura Iriti
N° 12344 - 11 h 44	Charles Fong Loi	Michel Buillard
N° 12345 - 11 h 2	James Heaux	Geffry Salmon
N° 12346 - 10 h 49	Fernand Tahiaata	Yseult Butcher-Ferry
N° 12347 - 10 h 4	Nuihau Laurey	Nicole Sanquer
N° 12361 - 11 h 41	Thomas Moutame	Juliette Matehau-Nuupure

I) APPROBATION DE L'ORDRE DU JOUR

La présidente : Merci. Je demande au secrétaire général de donner lecture du projet d'ordre du jour.

M^{me} Tepuaraarii Teriitahi : Madame la présidente !

La présidente : Oui, Madame la représentante.

M^{me} Tepuaraarii Teriitahi : Bonjour, Mesdames et Messieurs les ministres, chers collègues,

S'il vous plaît, je souhaiterais demander une modification de l'ordre du jour, et je souhaiterais si vous le voulez bien, que le dossier n° 142-2018 passe en premier, donc se retrouve en première position. Pour le reste, aucune autre modification.

La présidente : Si je comprends bien, le premier dossier sera le dossier n° 142-2018 et le premier devient le deuxième et sans changement pour le reste.

M^{me} Tepuaraarii Teriitahi : C'est bien cela !

M^{me} Jeanne Santini : Madame la présidente, la conférence des présidents réunie vendredi dernier vous propose l'ordre du jour suivant :

I) Approbation de l'ordre du jour ;

II) Séance de questions orales ;

III) Examen des rapports, d'une proposition et projets de délibération, des projets de loi du pays, d'un avis et débat sur les observations définitives de la chambre territoriale des comptes et sur le rapport de la mission d'évaluation des politiques publiques (voire liste jointe) ;

IV) Examen de la correspondance ;

V) Clôture de la séance.

La présidente : Merci, Madame la secrétaire générale. Avec le changement de l'ordre du jour, je demande à l'assemblée d'approuver le nouvel ordre du jour. Êtes-vous d'accord?... À l'unanimité. Merci. L'ordre du jour est approuvé.

II) SÉANCE DE QUESTIONS ORALES

La présidente : Nous passons au deuxième point de notre ordre du jour « Séance de questions orales ».

Nous avons reçu deux questions orales. L'article 38 du règlement intérieur précise que l'auteur de la question ou le représentant à qui il a donné procuration en séance plénière dispose de trois minutes pour exposer sa question. Il ne peut prendre la parole après la réponse du gouvernement. Le ministre dispose de cinq minutes pour apporter sa réponse. Il peut compléter celle-ci par un commentaire écrit distribué à chaque représentant.

La séance dure une heure. Il est 9 heures 23 minutes.

Je demande à Madame Valentina Cross de poser sa question.

QUESTION ORALE RELATIVE À LA TARIFICATION DE L'ÉLECTRICITÉ ET L'ACTION
INTRODUITE PAR LA SOCIÉTÉ EDT ENGIE

M^{me} Valentina Cross : Merci, Madame la présidente.

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs les ministres, mes chers collègues *bonjour*.

Par lettre du 27 avril 2016, Monsieur Oscar Temaru, ès-qualité de représentant à l'assemblée de Polynésie, informait le Président de la Polynésie française que la baisse des hydrocarbures entre septembre 2014 et mars 2016 de l'ordre de 46 % aurait dû se traduire par une baisse du coût du kWh de l'ordre de 16 %, soit 5,83 F CFP le kWh ; ce que la société EDT Engie s'était bien gardée de faire, permettant ainsi à cette dernière de faire un profit injustifié de 2,55 F CFP par kWh, soit de l'ordre de 1,5 milliard de francs CFP par an. Hélas, cette lettre est restée sans réponse jusqu'à ce jour.

En octobre 2017, la Chambre territoriale des comptes va relever à la page 73 de son rapport d'observations définitives que la répercussion de la baisse du cours du pétrole sur le tarif d'électricité qui aurait dû être de l'ordre de 11 % ne l'avait été que de 4,3 %, constituant ainsi un lourd préjudice infligé aux usagers. La CTC venait ainsi confirmer ce que j'avais toujours dénoncé dans la presse en début d'année 2016.

En juin 2018, le SÉCOSUD annonçait une augmentation moyenne de 14,4 % du tarif de l'électricité, la raison officielle invoquée par son président étant la hausse des cours du pétrole. Mais, le SECOSUD se gardait bien de faire état d'une procédure contentieuse engagée devant le tribunal administratif de Papeete par le nouveau concessionnaire Tahiti Sud Energie TSE, filiale de la société EDT Engie, motif pris que les tarifs auraient dû être revus à la hausse au 1^{er} mars 2018 pour compenser une perte occasionnée en 2017.

S'agissant de la concession Tahiti Nord, le gouvernement a signé en décembre 2015 avec la société EDT Engie un avenant à la concession de distribution de l'électricité où le principe d'un revenu autorisé au profit du concessionnaire a été formalisé, de sorte que toute modification des charges est répercutée sur le tarif d'électricité...

La présidente : Madame, vous avez dépassé les trois minutes. Veuillez poser votre question !

M^{me} Valentina Cross : Merci, Madame la présidente.

Depuis mars 2016, votre gouvernement a tout mis en œuvre pour qu'aucune augmentation n'intervienne avant les élections territoriales d'avril-mai 2018 alors que, par arrêté du 15 décembre 2016, vous avez augmenté de 41 % le tarif du transport de l'énergie électrique. Votre décision d'attendre la décision du tribunal n'est-elle pas une façon insidieuse de faire croire aux usagers de la société EDT Engie que l'augmentation des tarifs d'électricité résultant par ailleurs de la hausse des cours de pétrole depuis mars 2016 n'est surtout pas de votre fait mais imposée par une décision de justice ?

Dans l'hypothèse d'une décision de justice favorable à la société EDT Engie, est-ce que votre gouvernement, ès-qualité d'autorité concédante, entend opérer une compensation entre le montant de la condamnation provisoirement chiffré à plus de 300 millions de francs CFP qui sera dû par le Pays, et le profit injustifié du concessionnaire résultant tant de la non-répercussion de la baisse des hydrocarbures entre septembre 2014 et février 2016 que de la plus-value résultant de cette non-répercussion pour la période postérieure à février 2016 ?

Mais, au-delà du refus de votre gouvernement de faire droit à la demande du concessionnaire d'augmenter ses tarifs d'électricité pour la zone Tahiti Nord pour les raisons évoquées ci-dessus, qu'attendez-vous pour démonter les méthodes de calcul opaques de la société EDT Engie à l'origine du « *niveau trop élevé des prix d'électricité* » que la Commission de régulation de l'énergie (CRE)

dénoncera dans son rapport 2015, et mettre ainsi un terme à ces clauses tarifaires « *non transparentes* » assurant à la société EDT Engie « *une marge allant au-delà de la marge raisonnable à laquelle elle pourrait prétendre* », pour reprendre un des considérants de l'arrêt de la cour administrative d'appel de Paris du 1^{er} juillet 2014 ?

Merci, Madame la présidente.

La présidente : *Merci*. Je demande au gouvernement de répondre à la question posée.

M^{me} Tea Frogier : Madame la présidente de séance de l'assemblée de la Polynésie française, Mesdames et Messieurs les représentants, *bonjour*.

Madame Cross, je vous remercie de me donner l'opportunité de répondre à vos interrogations portant sur le prix de l'électricité.

Votre analyse se fonde sur une lettre de Monsieur Oscar Temaru en date du 27 avril 2016. Le calcul présenté dans cette lettre a par ailleurs été avancé comme argument clé dans un contentieux opposant un usager du service public à la Polynésie française. Force est de constater que le tribunal administratif a donné tort à cette interprétation, un peu simpliste, des mécanismes qui sous-tendent le prix de l'électricité.

Vous vous appuyez ensuite sur un extrait du rapport de la Chambre territoriale des comptes faisant dire à celle-ci que la baisse des prix « *qui aurait dû être de l'ordre de 11 % ne l'avait été que de 4,3 %* », ce qui est effectivement mentionné dans le rapport. C'est une interprétation malheureusement inexacte et, encore une fois, simpliste de ce qui est écrit. Si la CTC a en effet mentionné dans son rapport qu'une baisse du prix du pétrole d'environ 40 % entre juin 2014 et juillet 2015 induit logiquement une baisse des coûts de production de l'ordre de 11 %, elle n'en déduit pour autant rien sur le tarif et soulève du reste que d'autres surcoûts peuvent avoir compensé cet effet.

Personne ne nie que les variations des hydrocarbures impactent le coût de production de l'électricité. Cela a été vrai en 2000, en 2015 et cela l'est toujours aujourd'hui.

Vous négligez cependant plusieurs choses importantes dans votre raisonnement.

Premièrement, entre le prix du baril de pétrole et le prix facturé à la SA EDT Engie, il y a plusieurs intermédiaires : le courtier ou *broker*, le transporteur depuis Singapour, le distributeur et également le Pays lui-même qui, à l'époque, appliquait le mécanisme de stabilisation du FRPH aux hydrocarbures destinés à la production électrique.

Deuxièmement, l'impact des hydrocarbures ne se calcule pas prenant le prix du Brent au 1^{er} janvier de l'année. Les bonnes pratiques impliquent de répercuter les variations de l'année écoulée et de construire un prévisionnel de coût pour l'année à venir.

Troisièmement, comme le souligne la CTC, le carburant représente environ 28 % des coûts, hors taxe de l'électricité. Il s'en suit que 72 % du prix sont liés à des facteurs qui ne dépendent pas des variations du prix du baril. Même si ces coûts sont par nature moins volatiles que les prix du fioul, ils peuvent varier d'année en année. Par exemple, les négociations tarifaires d'octobre 2013 avaient abouti à un effort particulier et temporaire de la part d'EDT d'un montant de 500 millions de francs CFP par an sur les charges fixes. Cette période étant révolue en 2015, la hausse de 500 millions de francs CFP est venue partiellement compensée la baisse des coûts des hydrocarbures.

Pour toutes ces raisons, la prétendue non-répercussion de la baisse que vous évoquez n'existe pas, et l'idée d'une « *compensation* » évoquée dans votre deuxième question est sans objet.

De façon générale, le fait de se focaliser sur le seuil carburant conduit inéluctablement à oublier une grande partie des éléments participant au prix de l'électricité. C'est, hélas, le raisonnement qui a prévalu, à défaut de mieux, pendant des années, et ce qui a conduit d'ailleurs la Cour des comptes dans son rapport à parler d'une politique de l'énergie par défaut : le prix de l'électricité. Ce n'est pas ce qu'on appelle une stratégie ou une politique de l'énergie.

Notre gouvernement s'attache désormais à appréhender l'ensemble des composantes du prix de l'électricité sans se limiter exclusivement aux 28 % des hydrocarbures. C'est ce travail qui a mené jusqu'ici à un premier audit sur les comptes 2015 ainsi qu'à la loi du pays n° 2018-34 sur les provisions pour renouvellement dans les délégations de service public. Cette loi du pays vient protéger les usagers et les autorités concédantes, vous l'aviez d'ailleurs vous-même reconnu au début de cette année.

Tout ce travail qui doit être mené par le Pays s'inscrit nécessairement dans la durée. Il doit aussi faire l'objet d'un dialogue avec le concessionnaire, respectueux des intérêts de deux parties et respectueux surtout des intérêts des usagers du service public. Lorsque parfois il aboutit à une impasse, ce dialogue doit être arbitré par un tiers, rôle que peut remplir le tribunal administratif.

Concernant l'évolution actuelle des prix des hydrocarbures, vous avez émis l'hypothèse que l'absence de hausse tarifaire de début 2018 était issue d'une volonté de maintenir les tarifs avant les élections. Cette interprétation a clairement été démentie par les faits puisqu'aucune hausse des prix de l'électricité n'a eu lieu au lendemain des élections.

Vous soulevez néanmoins une réalité dans votre lettre, celle de la forte hausse des prix du pétrole depuis le début d'année déjà répercutée dans les prix à la pompe pour ce qui concerne l'essence et le gazole, ainsi que sur le territoire de SÉCOSUD. Cela n'a pas été le cas sur le territoire de Tahiti nord du fait des discussions en cours sur l'ensemble des coûts de l'électricité, que j'ai évoqué précédemment. Mais aujourd'hui, il est vrai que la hausse est telle qu'il devient indispensable d'ajuster les tarifs de l'électricité pour permettre aux gestionnaires de réseaux d'exploiter les services publics sans perte sèche.

Enfin, et comme souligné plus haut, cet ajustement tarifaire ne peut s'envisager que dans le cadre d'une révision plus large des coûts de production, de transport et de distribution de l'électricité.

Je souhaite avancer désormais sur la révision du cadre réglementaire. Un projet du code de l'énergie est en cours d'étude au CESC pour les titres I et II. Ce code permet de poser les bases de l'organisation future du secteur, et donc de la transition énergétique.

Connaissant votre intérêt pour ces questions, je ne doute pas, Madame la représentante, que vous aurez à cœur d'y accorder une attention aussi importante qu'à la question tarifaire. C'est en effet la transition, et elle seule, qui nous protégera demain des variations des prix des hydrocarbures.

Je vous remercie de votre attention.

La présidente : *Merci*, Madame la ministre.

Je demande à Monsieur Jacqui Graffe de poser sa question.

QUESTION ORALE RELATIVE À LA SITUATION SUR LE PROJET DE LOI DU PAYS DÉFINISSANT L'ORGANISATION DES « BINGO »

M. Jacqui Graffe : Madame la présidente, *bonjour*.

Question écrite adressée à Monsieur le vice-président de la Polynésie française, ministre de l'économie et des finances, en charge des grands travaux et de l'économie bleue.

Objet : situation sur le projet de loi du pays définissant l'organisation des « Bingo ».

Monsieur le vice-président — qui n'est pas là —, le 21 juillet 2017, le Président de la Polynésie française a sollicité l'avis du CESC sur le projet de loi du pays définissant les modalités d'organisation des loteries dénommées « Bingo », lequel CESC a insisté sur la nécessité de poursuivre les efforts pour lutter contre toutes formes de jeux de hasard clandestins et illégaux.

Le 5 octobre 2017, le même projet de loi a été approuvé en conseil des ministres. Le 30 octobre 2017, la commission de l'économie, des finances, du budget et de la fonction publique s'est réunie et a également donné un avis favorable. Lors de la séance plénière du 5 juillet 2018, je vous ai interpellé au sujet du « Bingo » et vous avez reconnu l'utilité de rediscuter certaines modalités de ce projet de loi du pays. Le 6 juillet 2018, le gouvernement a demandé le renvoi du dossier en commission pour réexamen.

Mais depuis, plus rien. Quasiment cinq mois se sont écoulés. Et pourtant, ce dossier est repris chaque semaine dans la liste des affaires en instance à l'assemblée de Polynésie française avec la mention « *Urgence signalée* ». Nous n'avons a priori pas la même définition de la notion d'urgence. La population a « faim » et « soif » de « Bingo ». Résultat : les « Bingo » clandestins perdurent et se multiplient, nous en faisons le constat et la traque chaque week-end, surtout à Paea.

Or, comme je vous l'ai rappelé lors de la séance du 5 juillet 2018, il ressort de nos échanges avec la population une constante et réelle attente quant aux modalités d'encadrement du « Bingo ». Les organisateurs, comme les joueurs de « Bingo », ne veulent plus se cacher et veulent agir en toute légalité. Oui, il y a urgence signalée ! Il nous faut légiférer, poser un cadre et instituer une fiscalité sur ces loteries qui profiterait aux communes.

Monsieur le vice-président, pouvez-vous nous éclairer sur l'état d'avancée de ce projet de loi du pays ?

Merci.

La présidente : Merci, Monsieur le représentant.

Je demande au gouvernement de répondre à la question posée.

La parole est à Madame la ministre.

M^{me} Nicole Bouteau : Merci, Madame la présidente.

Madame la présidente, Mesdames, Messieurs les parlementaires, Mesdames et Messieurs les représentants, chers collègues, Mesdames et Messieurs, *bonjour*.

Effectivement, je vais vous répondre, *Monsieur le maire*, au nom du vice-président qui est actuellement en mission en métropole dans le cadre des Assises de la mer qui s'est passé hier et avant-hier, me semble-t-il, à Brest. Donc, je vais vous donner lecture de sa réponse.

Monsieur le représentant, vous me saisissez à nouveau sur l'état d'avancement du projet de loi du pays définissant l'organisation des loteries dénommé « Bingo ».

Je vous remercie de votre question qui démontre l'intérêt que les maires portent au problème des jeux de hasard et à leur encadrement. Vous êtes effectivement, en votre qualité de premier magistrat de vos communes, particulièrement sensible aux enjeux sociaux et économiques qu'ils soulèvent, notamment en termes d'ordre public.

Je peux vous assurer, Monsieur le représentant, que le gouvernement est lui aussi particulièrement préoccupé par ce sujet et impatient d'offrir un cadre réglementaire à des pratiques aujourd'hui clandestines, et donc non contrôlées.

Ainsi que vous le soulignez, le projet de texte destiné à encadrer l'organisation de ces loteries largement répandues en Polynésie française a déjà fait l'objet d'une première lecture en commission de l'économie. Toutefois, certains élus de la majorité ont souhaité y apporter des modifications avant son examen en séance plénière ; ce qui a conduit à son renvoi en seconde lecture par la commission.

Dès lors, il appartient aux élus de la majorité... il vous appartient donc de s'accorder sur les modifications nécessaires à l'amélioration du texte proposé par le gouvernement afin qu'il puisse être soumis à l'examen de nouveau de la commission de l'économie préalablement, puis à l'approbation des représentants lors de la prochaine session administrative.

Pour résumer, la balle est dans votre camp.

Merci

La présidente : *Merci*, Madame la ministre.

Monsieur le Président, bienvenu !

**III) EXAMEN DES RAPPORTS, D'UNE PROPOSITION ET PROJETS
DE DÉLIBÉRATION, DES PROJETS DE LOI DU PAYS, D'UN AVIS ET DÉBAT
SUR LES OBSERVATIONS DÉFINITIVES DE LA CHAMBRE TERRITORIALE
DES COMPTES ET SUR LE RAPPORT DE LA MISSION D'ÉVALUATION
DES POLITIQUES PUBLIQUES**

La présidente : Ayant terminé avec les questions orales, nous continuons avec le point suivant : « *Examen des rapports, d'une proposition et projets de délibération, des projets de loi du pays, d'un avis et débat sur les observations définitives de la CTC et sur le rapport de la mission d'évaluation des politiques publiques* ».

**RAPPORT N° 142-2018 RELATIF À UN PROJET DE DÉLIBÉRATION PORTANT
APPROBATION DU COMPTE FINANCIER ET AFFECTATION DU RÉSULTAT DE
L'EXERCICE 2017 DE L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC ADMINISTRATIF DÉNOMMÉ « CENTRE
DE FORMATION PROFESSIONNELLE DES ADULTES-CFPA »**

Présenté par M^{mes} les représentantes Virginie Bruant et Monette Harua

La présidente : Nous commençons par le projet de délibération portant approbation du compte financier et affectation du résultat de l'exercice 2017 de l'établissement public administratif dénommé « Centre de Formation Professionnelle des Adultes-CFPA ».

La parole est à Madame la ministre.

M^{me} Nicole Bouteau : Je vais peut-être laisser le rapporteur présenter le dossier et répondre éventuellement aux questions que vous pourriez avoir ou intervenir après la présentation du rapport.

La présidente : Je demande à Madame le rapporteur Virginie Bruant de bien vouloir présenter son rapport.

M^{me} Virginie Bruant, rapporteure : Merci, Madame la présidente. Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les ministres, chers collègues, cher public, *bonjour*.

— Présentation des travaux en commission —

La présidente : Pour la discussion générale, la conférence des présidents a prévu un temps de parole de 75 minutes, le TAPURA HUIRAATIRA disposant de 50 minutes, le Tahoeraa Huiraatira de 12, le groupe Tavini Huiraatira de 10 et le non-inscrit de 3.

J'invite Madame Monette Harua à prendre la parole pour le groupe TAPURA HUIRAATIRA.

M^{me} Monette Harua : Monsieur le Président de la Polynésie française, Madame la vice-présidente de l'assemblée, Mesdames et Messieurs les ministres, Mesdames et Messieurs les représentants à l'assemblée de la Polynésie française, chers collègues, *bonjour*.

S'il est un établissement public administratif qui se veut à l'écoute du monde du travail et surtout qui a su se remettre en question ces dernières années pour favoriser l'insertion des demandeurs d'emplois c'est bien le centre de formation professionnelle des adultes (CFPA).

L'examen du compte financier 2017 de la structure qui se compose de quatre unités implantées à Pirae, Punaauia, Raiatea et Taravao, le démontre à plus d'un titre.

Durant cet exercice, le CFPA a accueilli 891 stagiaires dont près d'un tiers en CAE, un effectif en hausse de 12,5 % par rapport à 2016 contre 670 trois ans plus tôt. Mais plus que le regain d'intérêt suscité pour la qualité des formations le taux d'insertion a dépassé l'objectif fixé avec un placement en entreprise supérieur à 57 %. Un résultat tout à fait honorable qui ne peut que s'améliorer avec la création en mars 2018 d'une cellule insertion qui travaille beaucoup en amont avec les entreprises afin de déterminer à l'avance leurs besoins en main-d'œuvre qualifiée.

À en juger par l'énergie et la passion déployée par son directeur général, le CFPA ne compte pas en rester là. Et pour cause, en fonction des nouveaux secteurs d'activité en devenir, le centre se doit de répondre au plus vite à la demande. C'est le cas, par exemple, des assistantes de vie aujourd'hui en mal de qualification. Par ailleurs, suivant les orientations données par le gouvernement pour une société plus solidaire envers nos *personnes âgées*, le CFPA s'est vu assigné la mission de former 500 aidants familiaux courant 2019.

Mais le principal obstacle des responsables demeure le recrutement des formateurs. Faute de candidats, le CFPA s'est vu par conséquent contraint d'arrêter il y a trois ans la filière mécanique automobile quand bien même la demande existe dans les garages. Le même constat s'impose pour ceux qui souhaitent épouser la carrière d'électricité ou encore de techniciens en informatique.

Du point de vue purement financier enfin, l'établissement dispose d'une subvention du Pays conséquente de l'ordre de 746 millions de F CFP reconduite chaque année depuis 2014. Il a dégagé un résultat positif en fonctionnement de plus de 40 millions de F CFP contre un déficit de plus 195 millions F CFP en investissement imputable en partie à la réalisation d'importants travaux d'entretien et de remise aux normes sur les quatre sites pour un total de 167 millions F CFP. Ce résultat global déficitaire a eu pour conséquence une diminution du fonds de roulement dont le niveau restait encore très confortable au 31 décembre 2017 à hauteur de 612 millions de F CFP.

Pour toutes ces raisons, j'invite mes collègues de l'assemblée à approuver le compte financier 2017 du CFPA.

Je vous remercie de votre attention.

La présidente : Merci, Madame la représentante.

J'invite l'intervenant du groupe Tahoeraa Huiraatira à prendre la parole.

M^{me} Vaitea Le Gayic : Merci. Madame la vice-présidente de l'assemblée, Monsieur le Président du pays, Mesdames et Messieurs les ministres, Mesdames et Messieurs les représentants, chers collègues, cher public, *bonjour*.

Notre assemblée est saisie aux fins d'examiner un projet de délibération portant approbation du compte financier et affectation de l'exercice 2017 de l'établissement public administratif dénommé « Centre de formation professionnelle des adultes-CFPA ».

Cet établissement de formation est devenu en 2016 l'unique centre habilité à délivrer des titres professionnels reconnus par l'État de valeur équivalente à ceux obtenus dans le système national. Le panel des formations va de la simple remise à niveau à des formations qualifiantes.

Le CFPA s'attache à répondre aux besoins exprimés par le monde économique, et ce, afin que les personnes formées aient bien des débouchés dans le monde du travail à l'issue de leur formation. C'est donc 377 stagiaires CAE sur les 891 accueillis en 2017 contre 113 en 2016, soit une augmentation de 12,5 % par rapport à 2016 dans les tranches d'âge 18 à 25 ans et 26 à 35 ans représentant au total 84 % des effectifs. Parmi ces recrutements, 320 stagiaires sont issus de quartiers prioritaires. Au 31 décembre 2017, le taux d'insertion de 57,1 % dépasse ainsi l'objectif fixé en février estimé à 50 %, et le taux de réussite aux examens est de 82,6 %.

Le CFPA dispose de 80 postes budgétaires dont 65 pour Tahiti et 15 pour Raiatea. 60 postes seulement ont été occupés en 2017. On peut noter que les emplois permanents ont diminué de 13 % par rapport à 2016, permettant plus de recrutements sur des postes en contrat à durée déterminée.

Il bénéficie chaque année d'une subvention non négligeable et constante de 746 millions de F CFP, ce qui constitue pratiquement la totalité du budget de fonctionnement de l'établissement. Le montant des recettes du compte financier est arrêté à 931 648 302 F CFP et celui des dépenses à 1 086 939 885 F CFP. Le compte financier présente alors un résultat global déficitaire de 155 291 583 F CFP, qui vient diminuer le fonds de roulement de l'établissement, atteignant un matelas relatif confortable de 611 974 938 F CFP en fin d'exercice.

Cependant, force est de constater que le CFPA ne tourne pas à plein régime puisqu'il pourrait accueillir jusqu'à 1 400 stagiaires. Dans un contexte où l'abandon de la scolarité devient de plus en plus précoce, où la délinquance progresse de manière plus violente, une réelle politique de formation et d'accompagnement de cette jeunesse est à mener, non seulement en termes d'affichage mais surtout en se dotant d'une réelle et forte volonté de la puissance publique de lancer et de développer des projets générateurs d'emplois durables.

Pour conclure, la CTC reconnaît que si « les voies et moyens pour améliorer la performance du CFPA sont exigeants et requièrent l'entière collaboration du Pays (...) C'est à ce prix que le CFPA retrouvera un second souffle ».

Aussi, le groupe du Tahoeraa Huiraatira votera favorablement ce projet de délibération.

Je vous remercie de votre attention.

La présidente : *Merci*, Madame la représentante.

J'invite l'intervenant du groupe Tavini Huiraatira à prendre la parole.

M^{me} Eliane Tevahitua : Merci, Madame la présidente. *Bonjour* à tous, au gouvernement ainsi qu'à vous, chers collègues élus.

En préambule, je dirai que le redressement du centre de formation professionnelle des adultes — plus connu sous l'acronyme CFPA — dont nous examinons maintenant les comptes 2017, est spectaculaire depuis le changement de direction à la tête de cet établissement.

Mais se contenter d'une intervention laudative serait monotone, improductive et n'inciterait pas l'établissement à faire toujours de son mieux. Aussi, avons-nous pris la peine de relire les observations définitives et judicieuses formulées par la Chambre territoriale des comptes à l'encontre du CFPA en septembre 2016 et vérifié si elles ont été prises en considération aussi bien par l'EPIC que par le gouvernement.

« Outil essentiel des politiques publiques, de l'emploi et de la formation professionnelle », la vocation première de l'établissement, nous rappelle la CTC, est « d'organiser, d'animer, de développer et de mettre en œuvre des sessions de formations professionnelles au profit de toute personne de plus de 16 ans présentant un déficit de qualification et de conforter la formation professionnelle pour adulte. »

Le CFPA remplit-il correctement ses missions ? Non en 2016, pour la CTC qui faisait état de performances laissant à désirer. Elle les qualifie même de « décevantes » car « le nombre de stagiaires formés par le CFPA n'a cessé de diminuer alors que les publics en déficit de formation de plus de 16 ans n'ont cessé de croître. Le point bas a été atteint en 2014 avec seulement 648 stagiaires » formés. Cette sous-activité est attribuée à la diminution de l'aide publique. En réaction à cette baisse de subventionnement, « le conseil d'administration du CFPA a décidé l'ajustement du nombre de stagiaires au montant de la subvention annuelle, sans faire appel aux réserves ». Par conséquent, « entre 2010 et 2015, le nombre des stagiaires formés a été amputé de 300 alors que, dans le même temps, « les réserves ont doublé, passant de 531 millions F CFP à 1,100 milliard de F CFP, si bien qu'elles représentaient en 2015 près d'une année de fonctionnement ».

Face à cette situation qu'elle qualifie d'univoque, la CTC propose de renforcer « les moyens de pilotage » de l'établissement.

Premièrement, en élaborant « un plan d'activation des réserves au profit de l'activité de formation avec, pour objectif, 1 000 stagiaires par an. Or, que constatons-nous au bilan moral financier 2017 ? Le nombre de stagiaires a accru de 792 en 2016 à 891 en 2017. En 2018, le chiffre de 1 000 stagiaires est atteint avec un possible franchissement de la barre des 1 200 stagiaires. Quant au fonds de roulement, il est passé de 767 millions F CFP en 2016 à 611 millions F CFP fin 2017 en raison des investissements réalisés. Cette première recommandation de la CTC a été bien suivie par l'établissement.

La deuxième recommandation prévoit de « négocier une convention d'objectifs et de moyens » entre le CFPA et le Pays sur « un horizon pluriannuel de trois à cinq ans ». Or, les élus de l'assemblée n'ont pas été informés de la mise en place de cette convention d'objectifs si tant est qu'elle ait vraiment vu le jour. C'est pourquoi je me tourne vers vous, Madame la ministre, afin de savoir si cette convention d'objectifs a été élaborée par vos soins ou pas encore.

La troisième préconisation est « d'élaborer un plan d'entretien maintenance » et d'inclure ces dépenses « dans la décision d'investissement ». Cette gestion programmée du patrimoine était jusque là inexistante alors que les biens immobiliers et d'équipements du CFPA représentaient une valeur brute de 3,6 milliards F CFP en 2015. Cette observation a bien été suivie par l'établissement puisque « le centre a effectué des travaux sur ces quatre sites », comprenant notamment « la rénovation des bâtiments, leur remise aux normes électriques, une meilleure protection des sites et la mise en place de grille pour sécuriser les lieux ». De plus, l'établissement a élaboré son « guide d'entretien et de réparation des infrastructures » censé lui « permettre de prévoir ses investissements futurs d'aménagement et d'entretien ».

Quatrièmement, la CTC recommande également d'« adapter la gestion des ressources humaines aux spécificités de la formation professionnelle » car trop d'agents sont employés dans des fonctions

supports. « En 2016, sur 59 agents, 30 sont en poste dans des fonctions supports » tandis que les effectifs des formateurs sont très largement déficitaires avec 18 formateurs manquants. La Chambre préconise de « diminuer les effectifs de la fonction support » et de « recruter des formateurs professionnels par voie contractuelle » et des formateurs qualifiés. Or, ce problème de manque de formateurs persiste en 2017, notamment dans les domaines de la mécanique automobile et de l'électricité où cinq formations n'ont pu être dispensées. Madame la ministre, pouvez-vous nous faire le point sur les effectifs actuels de formateurs et aussi par rapport aux fonctions supports ? Quelles sont les lacunes persistantes ?

La CTC préconisait d'« investir dans une mise à niveau des systèmes informatiques du CFPA » afin de « mieux connaître et maîtriser la formation des coûts » et d'être plus performant dans « la passation de marchés généraux pour les achats récurrents ». Au bilan financier 2017, des opérations d'investissement relatives à la conception et la réalisation d'une application informatique stagiaire ont été réalisées ainsi que l'acquisition de matériels informatiques. Elles donnent suite donc à la recommandation.

Au niveau des textes constitutifs du CFPA, la CTC demande d'inclure explicitement la formation professionnelle des salariés dans les missions de l'établissement ainsi que de « transférer des sièges au conseil d'administration à la représentation du monde économique ». Ces tâches règlementaires, Madame la ministre, ont-ils été accomplis depuis 2016 ?

Quant à l'élaboration d'« une stratégie de conquêtes des niches d'activités dans la formation professionnelle des salariés » et à la participation du CFPA « à la compétition sur le marché de la formation, ces recommandations nous semblent atteintes par le CFPA. Le CFPA a diversifié ses offres de formation pour tenir compte des besoins du marché du travail. Il a mis en place depuis 2017 « un complément de formation lié à la sécurité au travail ». L'insertion professionnelle des stagiaires a crû par rapport à 2016 avec « 70 % d'insertion » dont « plus de 50 % d'insertion durable ». Le directeur nous promet des résultats d'insertion meilleurs en 2018 pour les CAE PRO. Une cellule d'insertion créée depuis le mois de mars suit les stagiaires pendant un an après leur départ du CFPA. Pour promouvoir les formations du CFPA, le directeur n'hésite pas à communiquer sur les ondes. C'est une initiative excellente. Le CFPA collabore en amont avec le SEFI pour la pré-qualification et « le recrutement des 120 candidats aux sessions de formations 2017-2018 » et, en aval, avec le MEDEF et la CPME pour « favoriser l'insertion des stagiaires sortant de formation ». Le CFPA propose aussi « des formations actuellement qualifiantes d'assistantes de vie pour personnes âgées ». Pour 2019, sont prévues des formations de près de 500 aidants familiaux ainsi qu'une formation de « capitaine de pêche lagonaire ».

Pour conclure, je dirai que le CFPA a — passez-moi l'expression ! — « fait son job » tandis que les rouages institutionnels ne semblent pas avoir fait le leur au niveau des conventionnements d'objectifs et des ajustements réglementaires.

En raison des bonnes performances réalisées par le CFPA, nous votons très favorablement ce compte financier 2017 et remercions la Direction de l'établissement pour son implication et son dynamisme.

Merci.

La présidente : Merci, Madame la représentante.

J'invite l'intervenant non-inscrit, Monsieur Angélo Frebault, à prendre la parole.

La présidente : Vous n'avez pas d'intervention. Merci.

J'invite le gouvernement à répondre aux interventions de nos représentants. Merci.

M^{me} Nicole Bouteau : Merci, Madame la présidente.

Je voudrais adresser mes remerciements, non seulement à notre rapporteure, mais également aux différents intervenants des trois groupes.

Je m'associe à Madame Tevahitua pour également féliciter et remercier la direction du CFPA parce qu'effectivement, vous avez tous souligné, et on peut le souligner, la bonne gestion et la bonne situation financière de l'établissement. Ce n'est pas le cas de tous nos établissements publics. Vous l'avez souligné également, l'établissement revient de loin.

Madame Tevahitua, ce que je vous propose, parce que vous avez effectivement repris point par point les différentes observations et recommandations faites par la Chambre territoriale des comptes, nous pourrions vous adresser une note sur l'état parce que, globalement — je ne sais pas s'il s'agissait de six ou sept points que vous avez cités —, à l'exception du conventionnement de la convention d'objectifs, tout le reste est effectivement ou en cours ou réalisé, y compris le volet réglementaire. Je pense que le mieux c'est de vous adresser une note écrite qui sera à l'intention de l'ensemble de notre représentation.

Sur ce point particulier qui est celui de la convention d'objectifs, oui, elle est toujours en cours de réflexion, mais je tiens à vous dire qu'à chaque conseil d'administration, sur proposition de notre directeur, les objectifs sont fixés. C'est-à-dire qu'il se fixe des objectifs à atteindre pour l'année suivante en nombre de stagiaires, mais également en taux d'insertion. Et lorsque nous ne les atteignons pas, parce que cela va être le cas et on va en parler en 2018, il nous explique les raisons, et en général les raisons sont justifiées.

Encore, souligner effectivement cette bonne santé de l'établissement. Le fonds de roulement, vous l'avez dit, et nous sommes toujours dans cette dynamique, aujourd'hui nous permet et permet à l'établissement de poursuivre la remise à niveau des trois centres. Il y avait effectivement et il y a encore des travaux de rénovation à réaliser, tant sur les bâtiments eux-mêmes, également les plateaux pédagogiques, que ce soit celui de Pirae, de Taravao ou alors de Raiatea.

Souligner également que le CFPA a cette souplesse et qu'il y a aujourd'hui un vrai partenariat, une vraie coopération entre le SEFI qui est, je dirai, l'acteur principal en matière de formation professionnelle. Le CFPA n'est pas le seul opérateur en matière de formation professionnelle, mais c'est le principal. La coopération également et le partenariat qu'il y a avec les organisations patronales. Et puis, je ne sais pas si vous l'avez cité, mais je l'ai lu dans le rapport, j'en parle parce que nous avons actuellement des missionnaires de cet établissement qui est l'AFPA (Agence nationale de la formation des adultes). Il y a également un partenariat étroit puisque les formateurs du CFPA bénéficient également de formations dans les établissements de l'AFPA au niveau national. Donc, ils sont présents actuellement pour nous restituer une étude que nous leur avons confiée sur la mise en place en Polynésie d'une GPEC sur le secteur maritime, c'est-à-dire une gestion prévisionnelle des emplois et des compétences dans le secteur maritime que nous pourrions dupliquer également dans d'autres domaines, et notamment la filière du tourisme ou du numérique puisque ce sont les filières qui ont également été identifiées.

Parlons peut-être de la situation en 2018, même si effectivement vous allez adopter le compte financier 2017 de l'établissement. En 2018, il y avait effectivement des objectifs. L'objectif initialement prévu était celui de 820 stagiaires. Nous n'avons pu délivrer des formations aujourd'hui que pour 761 stagiaires. Ce sera le bilan au 31 décembre 2018. Pour les mêmes raisons. C'est-à-dire que nous n'avons pas pu réaliser certaines formations par manque de formateurs. C'est en train de se résoudre puisque le CFPA est en train de procéder au recrutement de trois formateurs. Donc, nous serons opérationnels en 2019 et nous pourrions effectivement absorber des besoins supplémentaires en matière de formation.

Vous parlez également du taux d'insertion. En 2018 toujours, nous avons près de 28 % d'insertions que l'on appelle d'insertions provisoires, c'est-à-dire qu'il s'agit de contrat à l'issue de la formation

qui sont de l'ordre d'un à cinq mois. Nous avons un peu plus de 70 % d'insertions durables. Là, nous sommes au-delà de contrat de six mois, mais aussi de CDI. Et enfin, nous avons un peu plus de 4 % d'insertions diverses. Donc, les résultats sont bons. Le programme prévisionnel prévoit pour 2019 également le même niveau de nombre de stagiaires. Nous avons prévu donc de former : 385 demandeurs d'emploi, 444 en CAE Pro, 32 apprentis et 28 salariés qui sont déjà dans la vie active et qui vont se répartir sur les quatre centres, celui de Pirae, celui de Punaruu, de Taravao et de Raiatea.

Vous l'avez souligné, mais nous aurons l'occasion d'en reparler certainement prochainement, de nouvelles formations vont être dispensées en 2019. Et puis, effectivement, nous avons été saisis par le ministère de la famille et des solidarités. Cela fait partie de nos engagements dans le cadre de cette nouvelle mandature : de plus de cohésion sociale, d'un accompagnement accru de nos familles. Et donc, commande a été passée au CFPA de pouvoir développer les formations d'aidants familiaux. Les plateaux pédagogiques existent, mais l'idée c'est de pouvoir effectivement, sur 2019, accroître le nombre de personnes formées pour que nos personnes plus fragiles puissent être accompagnées chez elles, au sein de leur famille.

Le programme est ambitieux. Nous y travaillons en étroite collaboration avec la Direction de la famille, de la solidarité et de l'égalité, donc avec notre ministre Isabelle Sachet, et nous reviendrons vers vous pour échanger avec vous, parce que je pense que cela vous intéresse, cela intéresse toutes nos familles et pas uniquement à Tahiti, mais également dans les îles et dans les archipels.

Voilà ce que je voulais vous dire. Si vous avez d'autres questions dans le cadre de l'examen de la délibération, je suis à votre disposition bien évidemment. Et encore effectivement, merci d'avoir souligné le bon travail réalisé par les CFPA, mais notamment par sa direction et son équipe d'encadrement.

Merci.

La présidente : Merci, Madame la ministre pour toutes ces réponses.

Nous passons à la délibération.

Article 1^{er}

La présidente : La discussion est ouverte sur l'article 1^{er}.

Nous n'avons pas de question, nous passons au vote de l'article 1^{er}. Qui est pour ?... À l'unanimité.

Merci.

Article 2

La présidente : La discussion est ouverte sur l'article 2.

Je mets aux voix l'article 2. Même vote ?... Même vote.

Article 3

La présidente : Même vote.

Article 4

La présidente : Même vote.

Article 5

La présidente : Même vote.

Article 6

La présidente : Même vote.

L'ensemble de la délibération est adopté à l'unanimité. *Merci.*

RAPPORT N° 143-2018 RELATIF À UN PROJET DE DÉLIBÉRATION PORTANT MODIFICATION DE LA DÉLIBÉRATION N° 2017-124 APF DU 14 DÉCEMBRE 2017 RELATIVE À LA LICENCE D'EXPLOITATION ET AUX OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC DANS LE TRANSPORT MARITIME INTERINSULAIRE, ET DE LA DÉLIBÉRATION N° 95-118 AT DU 24 AOÛT 1995 MODIFIÉE RELATIVE À LA PRISE EN CHARGE PAR LA POLYNÉSIE FRANÇAISE DU FRET DU COPRAH, DES PRODUITS DE PREMIÈRE NÉCESSITÉ, DE L'EAU EMBOUTEILLÉE ET D'AUTRES PRODUITS CONTRIBUANT AU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET SOCIAL DES ÎLES AUTRES QUE TAHITI

Présenté par M. le représentant Henri Flohr

La présidente : Nous passons au rapport n° 143-2018 relatif à un projet de délibération portant modification de la délibération n° 2017-124 APF du 14 décembre 2017 relative à la licence d'exploitation et aux obligations de service public dans le transport maritime interinsulaire, et de la délibération n° 95-118 AT du 24 août 1995 modifiée relative à la prise en charge par la Polynésie française du fret du coprah, des produits de première nécessité, de l'eau embouteillée et d'autres produits contribuant au développement économique et social des îles autres que Tahiti.

Je demande au gouvernement d'exposer l'économie générale du projet de délibération, Monsieur le ministre.

M. Jean-Christophe Bouissou : Merci, Madame la présidente. Mesdames et Messieurs les représentants, bonjour. Madame la députée, bonjour. Mesdames et Messieurs, bonjour.

J'ai eu l'occasion de m'exprimer lors de la réunion de la commission sur l'intérêt de ce projet de modification du texte qui a fait l'objet déjà de débats ici, à l'assemblée.

Je souligne simplement le fait que nous sommes aussi strictement dans l'application du schéma directeur des transports en général, mais des transports maritimes en particulier puisque c'est le texte qui nous intéresse ici. Et ce schéma directeur prévoit une certaine forme de modernisation de l'organisation et de la gestion administrative liée aux compagnies maritimes qui exploitent des armements sur les archipels de la Polynésie française.

Ce sont des dispositions qui ont été discutées. Nous avons pris le temps de la discussion avec les professionnels. Nous avons pris le temps de la discussion au sein du gouvernement, mais aussi au sein de la commission. Je voudrais à ce titre remercier les membres de la commission qui se sont exprimés dans ce cadre-là.

Je réagirai tout à l'heure en fonction des questions qui seront posées. Je propose, Madame la présidente, de passer tout de suite au niveau du rapporteur pour l'entendre sur son rapport. Merci.

La présidente : Monsieur le rapporteur, vous avez la parole pour présenter notamment les échanges qui ont eu lieu lors de la commission de l'équipement. *Merci.*

M. Henri Flohr, rapporteur : Madame la vice-présidente de l'assemblée de la Polynésie française, Mesdames et Messieurs les ministres, Mesdames et Messieurs les représentants à l'assemblée de la Polynésie française, chers collègues, *bonjour*.

— Présentation du rapport —

La présidente : *Merci*, Monsieur le représentant, rapporteur du dossier.

Pour la discussion générale, la conférence des présidents a prévu un temps de parole de 75 minutes dont 55 minutes sont réservées au TAPURA HUIRAATIRA, 12 au Tahoeraa Huiraaatira et 10 minutes au Tavini Huiraaatira.

J'invite l'intervenant du groupe Tavini Huiraaatira à prendre la parole. *Merci*.

M^{me} Valentina Cross : *Merci*, Madame la présidente. Madame la présidente, chers collègues, Monsieur le ministre,

Par lettre du 17 octobre 2018, le Président de la Polynésie a fait parvenir aux fins d'examen par l'assemblée de Polynésie le projet de délibération portant modification de la délibération n° 2017-124/APF du 14 décembre 2017 relative à la licence d'exploitation et aux obligations de service public dans le transport maritime interinsulaire et de la délibération n° 95-118/AT du 24 août 1995 modifiée relative à la prise en charge par la Polynésie française du fret du coprah, des produits de première nécessité, de l'eau embouteillée et d'autres produits contribuant au développement économique et social des îles autres que Tahiti.

Sur la première délibération, l'exposé des motifs indique que des ajustements sont nécessaires, et ce, afin de remédier à certaines imperfections allant dans le sens d'un meilleur service du transport maritime interinsulaire pour les usagers et la mise en place d'un contrôle effectif de l'activité des armateurs par la puissance publique.

Ainsi, et en premier lieu, il est proposé de modifier le premier alinéa de l'article 10 encadrant les autorisations exceptionnelles à temps pour revenir à l'idée de liberté commerciale sur ces dessertes exceptionnelles, c'est-à-dire que ces marchés non réguliers puissent être accessibles à des armateurs non titulaires d'une licence d'exploitation sur une ligne régulière de transport maritime.

En deuxième lieu, il est proposé d'imposer aux armateurs la fourniture annuelle de leurs données comptables (comptes de résultat, bilan et annexes) ainsi que des statistiques afin que le gouvernement puisse connaître la réalité de l'activité économique du transport maritime insulaire. Et en cas de refus des armateurs, ces données comptables seront remises à un expert-comptable, ou à un commissaire aux comptes, désigné conjointement avec le ministre en charge des affaires maritimes.

En troisième lieu, il est proposé de créer un observatoire du transport maritime interinsulaire qui sera un lieu de rencontre et d'échanges entre le gouvernement, les acteurs professionnels, mais aussi les communes, les élus de l'assemblée de la Polynésie française et des représentants des usagers afin de discuter des problèmes de la filière économique et proposer des améliorations. L'actuel comité consultatif de la navigation maritime sera supprimé.

Enfin, dans les obligations de service public figurant dans les annexes seront proposées une modification mineure de la répartition des îles dans les zones maritimes (transfert des Tuamotu de l'est aux Tuamotu du centre, des îles géographiquement plus proches de cette dernière zone maritime) et l'imposition aux armateurs des obligations relatives aux horaires de chargement et de déchargement et à l'information sur l'arrivée des navires.

S'agissant de la deuxième délibération, il est proposé d'opérer une modification rédactionnelle de l'article 5 sexies de cette délibération en remplaçant les mots « *licence d'armateur* » par les mots « *licence d'exploitation* », comme défini dans la délibération n° 2017-14/APF du 14 décembre 2017.

Lors de l'examen de ce projet de délibération le 26 octobre dernier par la commission de l'équipement, de l'urbanisme, de l'énergie et des transports terrestres et maritimes, le ministre en charge notamment du transport maritime interinsulaire avait insisté sur la question de l'évolution tarifaire et la manière de maîtriser les éléments concourant à la fixation des tarifs. C'est pourquoi, il est proposé de solliciter des compagnies maritimes la communication de données comptables et de certaines statistiques par l'intermédiaire de leur cabinet d'expert-comptable.

Le ministre en charge des transports maritimes a également posé la question du maintien du comité consultatif de la navigation maritime interinsulaire (CCNMI), sachant que son rôle est avant tout d'apprécier les demandes de licence. En d'autres termes, d'apprécier l'introduction éventuelle de concurrents sur les lignes. Selon le ministre, cette situation pose une difficulté quant à la composition du CCNMI puisque certains membres vont se trouver être juge et partie, dans la mesure où ils vont statuer sur une demande de licence d'un futur concurrent avec un accès au business plan de ce dernier. D'où la suppression de ce CCNMI et son remplacement par un observatoire du transport maritime interinsulaire lequel aurait des moyens d'actions plus étendus.

Nous ne pouvons nier l'intérêt que les maires des communes des îles fassent partie de cette nouvelle institution dans la mesure où leur proximité avec leur population leur permet de transmettre les doléances de leurs administrés et de diffuser toutes les difficultés qui seraient liées au transport maritime interinsulaire.

L'examen de ce projet de délibération n'appelant pas de notre part d'autres observations que celles faites ci-dessus, le groupe Tavini Huiraaatira va soutenir ce projet de texte.

Merci.

La présidente : *Merci*, Madame la représentante.

J'invite l'intervenant non-inscrit à prendre la parole.

M. Angélo Frebault : *Merci*, Madame la présidente. Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les *ministres*, mes chers collègues,

Tout ce qui touche de près ou de loin au transport maritime interinsulaire est très sensible en Polynésie française. En effet, les échanges effectués avec les nombreuses îles des différents archipels sont d'une importance capitale, vitale, car pour les îles éloignées le seul débouché est très souvent l'envoi des produits vers les Îles-du-Vent, et le seul moyen de s'approvisionner vient généralement de Tahiti. Il est indispensable de faciliter la mise en place et l'évolution des liaisons entre Tahiti et les îles. Elles doivent être organisées de manière optimale, et ce, dans tous les domaines : transport de matériels lourds, transport scolaire, transport de passagers spécifiques, associations et autres. Aussi, élargir la possibilité d'octroyer des autorisations exceptionnelles à temps à des armateurs non titulaires d'une licence d'exploitation semble une ouverture intéressante vers une plus grande liberté de commercer avec l'ensemble des archipels en se réservant la possibilité de contrôler cet élargissement par la possibilité d'utiliser dans certains cas bien définis le gasoil à tarif préférentiel.

Dans cette délibération, le Pays souhaite mieux contrôler l'activité des titulaires d'une licence d'exploitation au regard de l'obligation du service public en rendant obligatoire, en plus du rapport d'activité annuel, la transmission des comptes de l'entreprise, bilan, résultat. Je pense que les armateurs non titulaires d'une licence d'exploitation ayant effectué un voyage spécifique avec un navire de commerce aurait dû eux aussi être dans l'obligation de fournir leur compte annuel. Et pour

marquer cette ouverture des autorisations exceptionnelles aux armateurs non titulaires d'une licence d'exploitation, leur représentation au sein de l'observatoire nouvellement créé aurait dû être retenue.

Le Pays, devant l'importance dans ce domaine et pouvant avoir un regard et une maîtrise de l'ensemble de celui-ci, crée un observatoire du transport maritime interinsulaire pour permettre un meilleur suivi des activités. Cependant, je regrette que la composition exacte de l'observatoire du transport maritime interinsulaire ne nous ait pas été transmise. Certes, seront présents des membres du gouvernement, des membres de l'assemblée, des maires issus des archipels, des armateurs titulaires d'une licence d'exploitation, des responsables des services et d'établissement public ainsi que leur représentant du syndicat pour la promotion des communes, mais quelle va être la proportion des uns et des autres au sein de cet organisme ? Ces incertitudes actuelles seront levées, dans les deux cas, par un arrêté pris en conseil des ministres et je ne doute pas que l'objectif premier sera de rendre très performant cet observatoire du transport maritime interinsulaire.

Ce projet de délibération va dans le bon sens. Je voterai favorablement. *Merci.*

La présidente : *Merci*, Monsieur le représentant.

J'invite l'intervenante du groupe TAPURA HUIRAATIRA à prendre la parole.

M^{me} Teura Tarahu-Atuahiva : Merci, Madame la présidente de l'assemblée de la Polynésie française, Monsieur le Président de la Polynésie française, Mesdames les ministres, Monsieur le ministre, chers collègues, *bonjour*.

Je ne vais rien vous apprendre, mes chers collègues, en affirmant ici que les transports maritimes interinsulaires sont essentiels à la vie dans nos archipels éloignés en ce qu'ils rythment le quotidien de ses habitants. À plus fortes raisons, pour les îles et les atolls qui ne sont pas pourvus de piste d'atterrissage, et donc de liaison aérienne. C'est, en effet, le seul cordon ombilical qu'il nous faut préserver à tout prix. Mais, comme tout mode d'organisation, avec le temps il est perfectible et c'est donc tout le sens donné au projet de délibération qui est soumis à notre approbation.

Comme l'a très bien expliqué notre ministre Jean-Christophe Bouissou le 26 octobre dernier lors du passage du texte en commission ad hoc, il ne s'agit pas d'embêter qui que ce soit ni d'interférer dans les affaires privées des armateurs, mais plutôt de chercher à améliorer les conditions de la desserte maritime, et ce, sur différents aspects, c'est-à-dire les tarifs pratiqués, les horaires des rotations, les conditions d'acheminement, etc.

À première vue, certaines dispositions nouvelles du texte que nous examinons pourraient être perçues comme trop contraignantes, à commencer par celles qui imposent désormais aux armateurs de faire communication de leurs données comptables et statistiques. Sur ce point, nous ne pouvons qu'abonder dans le sens du Pays dans un souci de mieux cerner la réalité de l'activité économique du transport maritime interinsulaire. En clair, mesurer le rapport coût/recette et son efficacité pour l'utilisateur. Cette démarche apparaît tout à fait légitime. Je note, par ailleurs, que des concessions ont été faites aux armateurs en leur proposant de transmettre ces informations par l'intermédiaire d'un expert-comptable ou d'un commissaire aux comptes.

L'autre point important de la délibération porte sur la création d'un observatoire du transport maritime interinsulaire en lieu et place de l'actuel comité consultatif de la navigation maritime. Il s'agit en l'occurrence d'élargir le cercle des échanges et rencontres à d'autres intervenants que les seuls armateurs. En effet, si l'on veut réellement améliorer la qualité de la desserte, il convient d'entendre le plus grand nombre de personnes concernées à savoir nos *maires*, des élus de l'assemblée, ainsi que des représentants des usagers. Un rapport annuel sera même transmis à notre institution pour information. Mais, plus que tout, il me paraît important d'instaurer un partenariat gagnant/gagnant entre la collectivité et ces armateurs.

Aussi, dans l'approche qui est ici engagée, il faut savoir qu'un grand nombre de navires accusent une moyenne d'âge de 30 ans et qu'il va bientôt falloir songer à les remplacer, ce qui suppose de gros investissements et une vision à long terme.

Voilà, en quelque sorte, à quoi se résumer ce projet de délibération tendant à améliorer les conditions de la desserte maritime interinsulaire que je vous demande de bien vouloir approuver.

Je vous remercie de votre attention.

La présidente : Merci, Madame la représentante.

J'appelle l'intervenante du groupe Tahoeraa Huiraatira à prendre la parole. *Merci.*

M^{me} Vaiata Perry-Friedman : Madame la présidente, Monsieur le Président du pays, Mesdames et Monsieur le ministre, chers collègues, *bonjour.*

Afin d'améliorer le service du transport maritime interinsulaire, nous sommes saisis aujourd'hui d'un projet de délibération modifiant deux délibérations.

La modification de la délibération n° 95-118 AT du 24 août 1995 modifiée, relative à la prise en charge par la Polynésie française du fret du coprah, des produits de première nécessité, de l'eau embouteillée et autres produits contribuant au développement économique et social des îles autres que Tahiti est d'ordre rédactionnel, en ce sens que les mots « *licence d'armateur* » sont remplacés par les mots « *licence d'exploitation* ». Mais, au-delà de cette correction, un suivi et un contrôle plus rigoureux de la vente de ces produits aidés dans les îles s'imposent.

Les modifications de la délibération n° 2017-124 APF du 14 décembre 2017 relative à la licence d'exploitation et les obligations de service public dans le transport maritime interinsulaire répondent, quant à elles, à une amélioration de la vie quotidienne des habitants des îles éloignées.

Pour pallier à une défaillance d'un navire régulier, des autorisations exceptionnelles à temps sont accordées aux armateurs non titulaires d'une licence d'exploitation. Comme cela est indiqué, « *autorisation exceptionnelle* » pour situation exceptionnelle. Il serait d'ailleurs opportun de rajouter à cette liste les calamités naturelles pour rendre possible le recours à un armateur extérieur.

Pour un contrôle plus effectif de l'activité économique des armateurs par la puissance publique et ainsi disposer d'une vision claire de leur action et une prospective pour l'avenir, il est sollicité aux armateurs la remise annuelle de leurs données comptables et statistiques qui transiteront par un expert-comptable ou un commissaire aux comptes.

Il nous est aussi proposé la création d'un observatoire du transport maritime interinsulaire qui remplacerait l'actuel comité consultatif de navigation maritime. Cet observatoire, qui rendrait un rapport annuel d'activité, pourrait examiner tout sujet relatif au transport insulaire, notamment les problèmes rencontrés par les usagers au sujet des dessertes, des infrastructures portuaires, et de la protection de l'environnement. Cet organisme serait alors composé de membres du gouvernement, des maires issus des archipels, des responsables des services et établissements publics, des armateurs titulaires d'une licence d'exploitation, des représentants du syndicat pour la promotion des communes et des membres de l'assemblée de Polynésie représentant les divers archipels.

Par ailleurs, les armateurs se verront imposer des heures de chargement et de déchargement pour répondre à des plaintes récurrentes qui perdurent depuis plusieurs années. Ils seront aussi tenus d'informer les usagers sur l'arrivée des navires

Enfin, pour terminer, nous nous faisons les porte-parole des agriculteurs de Rimatara concernant le transport de leur production sur Tahiti. En effet, le navire des Australes passe avant tout par Rimatara,

puis dessert les autres îles de l'archipel avant de rentrer sur Tahiti. Ainsi, la production agricole de cette île — comme les bananes, le *banane plantain* et pommes de terre —, passent déjà quelques jours en mer avant la mise en vente sur le marché. Serait-il possible d'inverser une fois sur deux le trajet du navire pour que Rimatara soit aussi la dernière île à être desservie avant le retour sur Tahiti ? Ainsi, ils présenteront des produits plus frais sur leur étalage ou aux commerçants intéressés par leur production. Nous restons persuadés que Rimatara n'est pas un cas isolé, d'autres îles rencontreront sûrement les mêmes difficultés. La mise en place de l'observatoire du transport maritime insulaire pourra d'ailleurs se saisir de cette problématique.

Le Tahoeraa Huiraaatira votera en faveur de ce projet de délibération.

Je vous remercie de votre attention.

La présidente : *Merci*, Madame la représentante.

J'invite le gouvernement à répondre aux interventions des représentants. *Merci*.

M. Jean-Christophe Bouissou : *Merci*, Madame la présidente.

Je voudrais remercier l'ensemble des intervenants des groupes parce que je vois qu'il y a unanimité sur nos positionnements concernant les quelques modifications qui sont apportées au niveau de la délibération et je constate surtout que vous avez bien compris les motivations du gouvernement dans les adaptations qui sont nécessaires.

C'est vrai que nous avons vécu de longues années avec, je dirai, des instances qui étaient en place sans se poser trop de questions, parfois, liées aux collusions dans des décisions qui peuvent être prises, surtout lorsqu'il s'agit de donner un avis sur des attributions de licence d'exploitation des armements que nous connaissons. Il est bien clair que, aujourd'hui, la Chambre territoriale des comptes relève ces imperfections qui existent et qui fait que certains armateurs qui sont aussi partis pris à ces décisions qui sont prises se retrouvent en difficulté lors des avis qui sont données. Je n'irai pas dans le détail. On a eu l'occasion d'en parler en commission.

Il est donc bon aujourd'hui que l'on puisse moderniser nos instances, notamment par la création d'un observatoire, et élargir cet observatoire surtout aux maires puisque les maires, mis à part ceux qui sont aussi des représentants à l'assemblée, n'avaient pas l'occasion de pouvoir s'exprimer sur les problématiques posées dans le cadre des dessertes dans les îles, que ce soit pour les passagers, donc les personnes, mais aussi pour le transport de fret de matériel, de substances alimentaires. Bref ! De tout ce qu'on a besoin pour vivre dans les îles. Donc ça, c'est une bonne chose.

Je relève l'intervention de Monsieur le représentant Frebault qui souhaite avoir une connaissance sur cette composition. Généralement, pour ces instances au travers de la mise en place des observatoires, c'est toujours un arrêté du conseil des ministres qui fixe. Cette composition nous permet d'avoir une certaine forme de souplesse pour inclure d'autres représentants qui souhaitent aussi pouvoir s'exprimer, mais c'est un fonctionnement assez souple puisque c'est une instance qui va débattre sur les stratégies qui seront déployées sur les routes, les obligations de service public, les licences d'exploitation qui seront octroyées. Donc, c'est vraiment une instance de discussion au plus réel de la vie des populations.

Vous avez remarqué également que nous procédons à une modification du classement de certaines îles, parce qu'on s'est aperçu qu'il y avait des incohérences extraordinaires où on retrouve des îles qui relèvent de la partie, par exemple, Tuamotu Est, à cause du rattachement de ces îles comme Hereheretue à Hao, et se retrouver à devoir payer le niveau fret à un niveau supérieur que celui qui est payé par une île qui est juste à proximité et qui s'appelle par exemple Anaa. Tout cela, à cause du découpage de circonscription communale, et donc on rétablit une certaine forme de justice vis-à-vis de

ces îles, de ces habitants en classant en fonction de la situation géographique réelle de ces îles et non pas en fonction du rattachement au niveau des communes en question.

Je constate aussi que vous avez bien compris la nécessité de fournir un minimum d'informations sur l'activité de ces entreprises. Comment est-ce qu'il est possible pour le ministre des transports de venir soumettre des modifications tarifaires, et généralement des augmentations tarifaires, lorsqu'on n'a pas idée du niveau des marges des armements qui existent. Je m'en suis aperçu tout de suite lorsque nous avons obtenu la première commission pour débattre sur l'évolution tarifaire, notamment sur le plan du fret, qu'il y a une formule que j'appelle une « formule hors sol » et qui fait que les tarifs varient en fonction de la variation de la formule. Et dans la formule figure trois paramètres importants : c'est le carburant, donc le fioul pour les navires ; c'est l'évolution de l'indice des prix ; et c'est aussi l'évolution de la masse salariale sur une catégorie de salaire de l'ENIM.

Et c'est au vu de cette formule, avec une pondération sur chaque facteur, que l'on répercute l'augmentation à la hausse. Et généralement, évidemment, à la hausse, parce qu'à la baisse, il n'y a pas de répercussion. Et ce faisant, on ne sait pas si l'augmentation en question va permettre d'augmenter des marges qui sont peut-être déjà de l'ordre de 20 %, 30 %. Enfin, bref, je ne sais pas ! Donc, il nous faut savoir. On n'est pas contre le fait de relever des tarifs lorsque c'est justifié, mais il nous faut des éléments d'information. Et ces éléments d'information sont contenus dans les bilans que doivent fournir les compagnies maritimes, et nous avons concédé le fait que ces bilans sont consultables auprès des experts-comptables ou des commissaires au compte que nous allons choisir ensemble. Voilà. C'est pour éviter simplement que l'on retrouve dans le décor des bilans qui appartiennent aux compagnies maritimes en question.

Je relève un point important qui a été évoqué tout à l'heure, c'est sur l'application de notre schéma stratégique d'aménagement, et qui inclut le transport maritime. C'est bien de mettre à l'intérieur de notre plan qu'il faut absolument que les armateurs renouvellent leur flotte parce qu'il y a des bateaux qui sont vieux, qui ont 40 ans, voire même plus aujourd'hui. Alors que, derrière, il n'y a pas les outils pour permettre ce renouvellement des flottes. Et lorsque l'on regarde notre dispositif aujourd'hui, et là je donne raison aux armateurs, il nous faut absolument revoir le cadre des mesures d'incitation par exemple, pour permettre aux armateurs de, par exemple, défiscaliser des navires d'occasion, mais pas des navires forcément de moins de 10 ans parce qu'on se rend compte que les navires en question demeurent chers. Donc, il faut être un peu plus souple sur cette question-là, et peut-être porter à 15 ans. Il y a un calcul à faire. Mais pour permettre cette évolution sur nos textes en matière de défiscalisation, il nous faut avoir les comptes des compagnies maritimes. On revient toujours au même sujet. Comment est-ce que l'on peut apprécier la justesse des demandes de mesures incitatives de la part des armateurs lorsque l'on n'a pas les éléments d'information correspondants.

Donc, c'est un travail important à réaliser et j'ai bien senti dans les discussions que nous avons eues ensemble qu'il y avait une satisfaction au niveau des compagnies maritimes de voir une évolution sur la prise en compte effectivement des navires qui ne sont pas des navires tout neufs, mais qui sont quand même plus neufs que les navires qui existent aujourd'hui et qui auraient quand même un peu plus de 10 ans pris en compte dans le cadre des mesures d'incitation.

Je prends note de ce qui a été dit par la représentante Perry-Friedman sur Rimatara. Cela relève effectivement des obligations de service public et surtout de ce que l'on met à l'intérieur des licences d'exploitation. Donc, on va regarder cela de près, voir comment est-ce que l'on peut aider au mieux le développement économique, mais surtout sur le plan de l'agriculture dans nos archipels. Voilà.

Un dernier point sur les horaires. C'est quand même extraordinaire aujourd'hui de voir des navires qui déchargent à deux heures du matin sur les quais, où les gens ne sont pas forcément informés et où ils retrouvent leur matériel ou les nourritures qui ont été commandées le lendemain, s'ils les retrouvent. Je sais qu'il y a des *maires* des îles ici, mais très souvent je reçois des courriers de la part des maires où ils ne comprennent pas comment est-ce que notre système de desserte est organisé et comment est-ce que l'on peut avoir si peu d'égard à l'égard de ces populations. Donc, il faut que l'on soit un peu

strict quand même sur les horaires. Je ne suis pas en train de dire que, parce qu'on a mis que c'est de 6 heures à 21 heure qu'on va leur tomber dessus, ce n'est pas cela. Mais il faut quand même qu'ils sachent qu'il y a un cadre et qu'au-delà de ce cadre, c'est vraiment l'exception et non pas la règle. Donc, sur ce point-là, je pense que les populations seront très heureuses de voir, enfin, la prise en compte de cette revendication légitime.

Voilà, Madame la présidente. Merci.

La présidente : *Merci*, Monsieur le ministre.

Nous passons à la délibération.

Article 1^{er}

La présidente : La discussion est ouverte sur l'article 1^{er}. Nous n'avons pas de discussions.

Je mets aux voix l'article 1. À l'unanimité. *Merci*.

Article 2

La présidente : Nous n'avons pas de discussion.

Je mets aux voix l'article 2. À l'unanimité.

Article 3

La présidente : Sur l'article 3, même vote.

Article 4

La présidente : Sur l'article 4, même vote.

Article 5

La présidente : Nous n'avons pas de discussion sur l'article 5.

Je mets aux voix l'article 5. Même vote.

Article 6

La présidente : Même vote sur l'article 6

Article 7

La présidente : Même vote sur l'article 7

Article 8

La présidente : Même vote sur l'article 8.

Article 9

La présidente : Même vote sur l'article 9.

Je mets aux voix l'ensemble de la délibération. Même vote. *Merci*.

RAPPORT N° 150-2018 SUR LE PROJET DE LOI DU PAYS INSTITUANT UNE AIDE POUR L'ACQUISITION DE MATÉRIELS DE RADIOCOMMUNICATIONS SUR DES NAVIRES DE PÊCHE

Présenté par M^{me} la représentante Dylma Aro

Procédure d'examen simplifiée

La présidente : Nous passons au troisième rapport, le n° 150-2018 sur le projet de loi du pays instituant une aide pour l'acquisition de matériels de radiocommunications sur des navires de pêche.

Concernant ce dossier, je vous rappelle que la conférence des présidents a décidé d'appliquer la procédure d'examen simplifiée. Dans cette procédure, les articles ne seront pas tous lus. Seuls ceux faisant l'objet d'amendements seront discutés. Si aucun amendement n'est déposé, on passera directement au vote de la loi du pays.

Je demande au gouvernement d'exposer l'économie générale du texte.

M. Jean-Christophe Bouissou : Oui, très rapidement, Madame la présidente.

Je crois que tout le monde a compris l'intérêt de ce texte si l'on veut accélérer la dotation auprès de nos pêcheurs des moyens de sécurité, des équipements de sécurité, que ce soit pour les « *poti mārara* » (NDT, embarcations pour la pêche à l'exocet) ou que ce soit pour des navires de plus grandes tailles — je pense notamment aux bonitiers, aux navires de pêche —, et pour que ces armements soient en mesure d'être retrouvés en cas de difficulté ou de pouvoir communiquer, ce qui est le cas notamment pour les navires de plus grandes tailles — je pense notamment aux thoniers — au travers de matériels types INMARSAT. Donc, c'est une volonté du gouvernement aujourd'hui d'accélérer le processus de prise en compte et de prise en charge, puisque nous intervenons à hauteur de 50 % du coût du matériel, par les pêcheurs de cette nécessité.

Pendant la commission, je crois, on m'a posé la question de savoir mais pourquoi on ne le fait pas pour tout le monde, y compris pour les plaisanciers. Commençons déjà par le faire au niveau de ceux qui vont en mer tous les jours et puis regardons ce que nous pouvons faire par la suite pour inciter également nos plaisanciers du dimanche à devoir se doter de matériel de sécurité. Mais sachez quand même, aujourd'hui, que nous avons déjà mis en application des détaxations sur ces matériels qui sont quand même beaucoup plus abordables qu'auparavant.

Voilà, Madame la présidente. Merci.

La présidente : Merci, Monsieur le ministre.

J'invite Madame le rapporteur à présenter le rapport, notamment les échanges qui ont eu lieu lors de la commission. Merci.

M^{me} Dylma Aro, rapporteure : Merci, Madame la présidente. Monsieur le ministre, à tous, *bonjour*.

C'est vrai que c'est une petite présentation synthétique.

Le présent projet de loi du pays a été examiné par les membres de la commission de l'équipement, de l'urbanisme, de l'énergie et des transports terrestres et maritimes le mercredi 14 novembre de cette année.

Les précisions suivantes sur les matériels de radiocommunications ont été apportées : la station INMARSAT C effectue toutes les fonctions de détresse et échanges des données météorologiques ; la balise de détresse EPIRB destinée aux navires pontés a une durée d'émission de 92 heures tandis que

celle destinée aux « *poti mārara* » (*NDT, embarcations pour la pêche à l'exocet*) a une durée d'émission de 48 heures. L'équipement en matériels de radiocommunications conditionne l'autorisation de naviguer pour les navires concernés.

À l'issue des débats, le présent projet de loi du pays, tel qu'amendé, a 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. Merci.

La présidente : *Merci*, Madame le rapporteur.

Je vous indique qu'en application de l'article 151 de la loi statutaire, le CESC a désigné Monsieur Stanley Ellacott pour exposer devant nous son avis sur le projet de loi du pays.

J'invite Monsieur Ellacott à exposer l'avis du CESC. Vous disposez de dix minutes, Monsieur.

M. Stanley Ellacott : Madame la vice-présidente de l'assemblée de la Polynésie française, Monsieur le président de la Polynésie française, Monsieur le ministre en charge du logement et de l'aménagement du territoire en charge des transports interinsulaires, Mesdames, Messieurs les membres du gouvernement, Mesdames et Messieurs les représentants à l'assemblée de la Polynésie française, *bonjour*.

Par un courrier n° 6433/PR du 20 septembre 2018, le Président de la Polynésie française a consulté le CESC sur un projet de loi du pays instituant une aide pour l'acquisition de matériels de radiocommunications sur des navires de pêche, selon la procédure d'urgence.

En tant que membre de la commission de l'économie et rapporteur, j'ai l'honneur de vous exposer une synthèse de l'avis du CESC rendu en assemblée plénière le 9 octobre 2018 sur le projet de loi du pays, tel qu'il lui a été soumis.

Le projet de loi du pays appelle du CESC des observations et recommandations suivantes :

1. Sur le principe de l'aide à l'acquisition de matériels de radiocommunications sur des navires de pêche.

Pour le CESC, il est indéniable que ce dispositif d'aide vise, tout comme la réglementation relative aux équipements de sécurité, à favoriser la sauvegarde de la vie humaine en mer des pêcheurs professionnels et prévenir les accidents. Compte tenu de leur exposition aux conditions de la mer et du climat, les pêcheurs professionnels constituent en effet une population dite « à risques ». En outre, il est constaté que l'ensemble des professionnels sont amenés à pêcher de plus en plus loin des côtes du fait notamment de la raréfaction du poisson près des côtes. Dans la mesure où tous les professionnels du secteur de la pêche sont tenus de s'équiper conformément à la nouvelle réglementation, ce dispositif a le mérite de participer à la modernisation des exploitations sur le plan de la sécurité tout en apportant une aide substantielle aux pêcheurs qui sont dans l'obligation de se mettre aux normes. Enfin, ce type de mesure contribue, tout comme la réglementation obligeant ces professionnels à s'équiper en matériels de radiocommunications adaptés, à la baisse des coûts d'intervention des secours en mer.

2. Sur la nécessité de garantir l'efficacité de ce dispositif par la prise de mesures particulières.

C'est un secteur fortement soutenu par le Pays. La pêche professionnelle est un secteur qui bénéficie actuellement d'un soutien public important en vue de permettre de favoriser son développement. Des biens et équipements sont en outre exonérés de droits et taxes à l'importation dès lors qu'ils sont

destinés à la pêche professionnelle. Le CESC constate que le Pays fait un effort supplémentaire pour soutenir ce secteur sur le plan plus spécifique de la sécurité maritime. En l'espèce, cette aide est significative puisque le taux d'aide est de 50 % du montant de la dépense concernée, avec un plafond d'aide de 1 millions F CFP par navire. Le CESC recommande dans ce cadre que le budget alloué soit ajusté et reconduit jusqu'à mise en conformité de toute la flotte, en prêtant une attention particulière aux archipels éloignés et en sensibilisant les *administrateurs de circonscription* sur le dispositif afin d'aider les professionnels concernés dans la constitution de leur dossier de demande.

Garantir une efficacité au travers d'un accompagnement et d'une responsabilisation. Si le CESC est favorable au principe d'aider financièrement les pêcheurs professionnels déjà exploitants à s'équiper et à se moderniser sur le plan de la sécurité maritime, il estime que ce type de décision doit être entouré de garanties et de mesures permettant d'assurer son efficacité. Le CESC invite le gouvernement à définir des indicateurs adaptés pour contrôler la bonne utilisation des aides allouées et apprécier ainsi la pertinence du dispositif d'aide mis en place. La portée et l'efficacité du dispositif doivent obligatoirement faire l'objet d'une évaluation et d'un bilan, notamment au regard du recensement des besoins effectués par le Pays.

Des programmes de formations adaptées doivent être organisés à l'intention des pêcheurs concernant l'utilisation, l'entretien et les réparations de ces instruments électroniques perfectionnés de radiocommunications, tel que l'INMARSAT C plus particulièrement. Le CESC insiste sur la nécessité d'organiser en parallèle la formation des pêcheurs afin qu'ils maîtrisent les caractéristiques techniques, l'utilisation et la maintenance de cet appareillage moderne de sécurité. La formation et l'expérience des professionnels de la mer sont primordiales lors de l'utilisation des équipements de radiocommunications en situation d'urgence ou de détresse.

La surveillance et le contrôle de la mise en œuvre de la réglementation doivent être renforcés à l'occasion de la délivrance des différentes autorisations administratives, telles que la licence de pêche et le permis de navigation. Pour le CESC, aucune autorisation administrative ne peut être octroyée si les règles de sécurité ne sont pas respectées au préalable.

Le CESC invite le Pays à réunir annuellement l'ensemble des acteurs concernés (service administratifs et professionnels) pour analyser les différentes problématiques liées à la mise en œuvre des normes internationales au travers des dispositions locales mais également mieux anticiper les évolutions futures. L'institution estime en effet qu'il apparaît nécessaire que des débats rassemblant l'ensemble des personnes concernées puissent s'effectuer régulièrement et que les pêcheurs professionnels soient mieux impliqués dans la prise de décision en la matière.

Par conséquent, et sous réserve des observations et recommandations qui précèdent, le Conseil économique, social et culturel émet un avis favorable au projet de loi du pays instituant une aide pour l'acquisition de matériels de radiocommunications sur les navires de pêche.

Mon exposé s'achève ici, je vous remercie de votre attention à toutes et à tous. *Merci.*
(*Applaudissements dans la salle.*)

La présidente : Merci, Monsieur le représentant du CESC.

Pour la discussion générale, la conférence des présidents a prévu un temps de parole de 75 minutes réparties comme suit : pour le groupe TAPURA HUIRAATIRA toujours 50 minutes, pour le Tahoeraa Huiraatira 12 et pour le Tavini Huiraatira 10.

J'appelle l'intervenant du groupe Tahoeraa Huiraatira à prendre la parole. Merci.

M^{me} Yseult Butcher-Ferry : Merci, Madame la présidente. Madame la présidente de l'assemblée, vice-présidente de l'assemblée de la Polynésie française, Monsieur le *ministre*, chers collègues, cher public, chers internautes, *bonjour*.

Le 14 décembre 2017, par le vote de la délibération n° 2017-125 APF, l'assemblée de la Polynésie française a rendu obligatoire l'acquisition de matériels de radiocommunications par les pêcheurs titulaires d'une licence de pêche professionnelle.

Pour les exploitants de navires déjà existants, le délai de mise en conformité ayant été repoussé il y a deux mois par notre assemblée, au plus tard au 1^{er} janvier 2020, le présent projet de loi du pays vient proposer la création d'une aide financière leur permettant de satisfaire à cette obligation avant le délai imparti.

Cette aide est fixée à hauteur de 50 % de la dépense concernée, avec un plafond de 1 million de francs CFP par pétitionnaire. Évalué à près de 40 millions de francs CFP pour plus de 400 unités, thoniers, bonitiers et « *poti mārara* » (*NDT, embarcations pour la pêche à l'exocet*) confondus, cet appui financier pour équiper nos professionnels qui vivent essentiellement de la pêche sera sans aucun doute accueilli avec reconnaissance et soulagement.

Certes, le secteur de la pêche bénéficie déjà d'un soutien fort et continu. Mais nous ne pouvons transiger avec la sécurité en mer et nous nous devons d'accompagner les pêcheurs dans cette démarche. Tout d'abord, ici même, par le vote de ce texte. Ensuite, par une communication efficace auprès de ceux concernés par le dispositif afin que nombre d'entre eux entament rapidement les démarches auprès de la Direction polynésienne des affaires maritimes.

Une pensée toute particulière va vers nos pêcheurs des îles éloignées qui doivent absolument être informés et accompagnés au mieux sur le montage des dossiers pour bénéficier de ces aides. Cependant, notre attention s'est arrêtée sur l'article LP 10 qui stipule que « *Les aides sont versées après exécution de l'investissement sur présentation des pièces justificatives (...)* ». Est-ce à dire finalement que ceux qui n'avaient pas suffisamment les moyens financiers de se doter de ce matériel de sécurité seront contraints de recourir malgré tout à un emprunt ?

Néanmoins, que la bonne volonté et le souci de sécurité qui animent cette proposition de soutien financier n'empêchent pas le gouvernement de rester vigilant quant à la portée et à l'efficacité du dispositif et à l'utilisation des crédits débloqués.

Bien qu'ils ne soient pas concernés par ce dispositif, et à juste titre d'ailleurs, n'hésitons pas à alerter avec autant d'engagement les propriétaires d'embarcation de plaisance afin qu'eux aussi, en toute conscience, se prémunissent des dangers en mer en s'équipant en matériel de sécurité.

La sécurité, qu'elle soit maritime, aérienne ou terrestre, est l'affaire de tous. Restons engagés ! *Merci.*

La présidente : *Merci*, Madame la représentante.

Le représentant non-inscrit n'ayant pas d'intervention, je passe la parole à l'intervenante du groupe TAPURA HUIRAATIRA.

M^{me} Joséphine Teakarotu : *Merci*, Madame la présidente de l'assemblée. Monsieur le ministre, Mesdames et Messieurs les représentants, chers collègues, *bonjour.*

Au titre du développement de ressources propres de la Polynésie française, le secteur de la pêche peut compter sur le soutien indéfectible de notre gouvernement. Les professionnels doivent en effet partir en mer le plus régulièrement possible dans des conditions de sécurité optimum pour eux-mêmes. Leur équipage est l'intégrité de leur outil de travail. Raison pour laquelle nous avons adopté ici même le 14 décembre 2017, voilà près d'un an, un texte relatif aux radiocommunications à bord des navires de jauge égale ou inférieure à 160 tonneaux à l'exception des navires destinés au transport de passagers.

Le choix d'application des dispositifs couvre dans l'ensemble de la flotille de pêche polynésienne allant des thoniers aux bonitiers en passant par les « *poti mārara* » (*NDT, embarcations pour la pêche à l'exocet*), soit plusieurs centaines d'unités en service sur une superficie, faut-il encore le rappeler, grande comme l'Europe.

Cette obligation au fait de s'équiper en matériels modernes ayant été reportée pour une entrée en vigueur au plus tard le 1^{er} janvier 2020, il paraît aujourd'hui légitime d'instaurer une mesure d'accompagnement financière à hauteur de 50 % de la dépense pour un montant d'aide plafonné à 1 million de francs CFP. Au regard du coût que représente une opération de recherche d'un navire en mer, sans parler du drame que constitue la perte de vie humaine, l'investissement programmé par le Pays à hauteur de 40 millions F CFP est plus que raisonnable.

La présente loi du pays précise dans les détails les conditions d'attribution de l'aide pour l'acquisition des matériels concernés, à savoir une station terrienne INMARSAT, une radiobalise de détresse à déclenchement automatique ou manuel, un largeur ainsi que l'indispensable pile au lithium qui actionne le mécanisme.

La prise en charge par le Pays comprend également la préparation du matériel ainsi que son installation, ce qui garantit son fonctionnement tout en engageant la responsabilité du fournisseur.

Précisons enfin à l'attention des bénéficiaires que les dossiers sont instruits par le service en charge des affaires maritimes de la Polynésie française et que les aides seront accordées dans la limite des crédits disponibles.

Voilà, en quelques mots, les grandes lignes de ce nouveau dispositif d'aide en faveur du secteur de la pêche professionnelle que je vous demande de bien vouloir approuver.

Je vous remercie de votre attention. *Merci*.

La présidente : *Merci*, Madame la représentante.

J'invite l'intervenante du groupe Tavini Huiraatira à prendre la parole.

M^{me} Valentina Cross : Madame la présidente, mes chers collègues, Monsieur le ministre,

Par lettre du 25 octobre 2018, le Président du gouvernement va faire parvenir aux fins d'examen par l'assemblée de Polynésie le projet de loi du pays instituant une aide pour l'acquisition de matériels de radiocommunication sur des navires de pêche.

Dans l'exposé des motifs joint à la lettre ci-dessus, il est rappelé que l'assemblée de la Polynésie française avait adopté la délibération n° 2017-125 APF du 14 décembre 2017 relative aux radiocommunications à bord des navires de jauge égale ou inférieure à 160 tonneaux à l'exception des navires destinés au transport de passagers, avec une entrée en vigueur au 1^{er} avril 2018 et une application différée au 1^{er} octobre 2018 pour les navires existants.

Cependant, l'entrée en vigueur de ces dispositions pour les navires existants a été différée une seconde fois au 1^{er} janvier 2020 par délibération n° 2018-78 APF du 28 septembre 2018, et ce, afin de permettre aux exploitants de navires professionnels concernés de s'équiper en matériel moderne de radiocommunications (INMARSAT C, balises de détresse, EPIRB).

Aujourd'hui, il s'agit avec ce projet de loi du pays d'instituer une aide financière pour les pêcheurs titulaires d'une licence de pêche professionnelle afin de leur permettre d'acquérir les matériels de radiocommunications devenus obligatoires et qui ne seraient pas encore installés sur les navires, à savoir : la station terrienne de navire INMARSAT C avec récepteur AGA, la radiobalise de pont par satellite CORPAS-SARSAT fonctionnant dans la bande de 406 Mhz et, enfin, le remplacement des

piles au lithium équipant les radiobalises de pont par satellite (d'une durée de vie de cinq ans) lorsque la pile équipant la radiobalise concernée a plus de trois ans à la date de promulgation de la présente loi du pays.

Les bénéficiaires de cette aide du Pays sont les personnes physiques ou morales ayant leur domicile ou siège social en Polynésie française et réunissant les conditions suivantes : être titulaire d'une licence de pêche professionnelle en cours de validité, exploiter un navire existant au sens de la délibération du 14 décembre 2017, c'est-à-dire un navire qui a déjà navigué ou un navire sorti des chantiers navals et ayant fait l'objet d'une approbation par les services techniques concernés avant le 1^{er} avril 2018 et, enfin, être titulaire d'un permis de navigation en cours de validité.

L'aide sur l'acquisition d'une station INMARSAT C avec récepteur AGA ne concerne que les navires de pêche armés en 1^{re} et 2^e catégorie. Elle va intéresser 59 thoniers sur les 74 navires que constitue la flotte polynésienne.

La radiobalise de détresse EPIRB à déclenchement automatique intéresse les navires de pêche pontés, c'est-à-dire les navires de type *thonier* (74) et de type *bonitier* (41). Sur les 115 navires concernés, 7 ne sont pas encore équipés d'une telle radiobalise, 33 sont concernés par le remplacement de la pile et 75 navires sont concernés par le remplacement du largueur de la radiobalise.

Enfin, 140 navires de type « *poti mārara* » (*NDT, embarcations pour la pêche à l'exocet*) doivent acquérir une radiobalise de détresse EPIRB à déclenchement manuel et 132 autres « *poti mārara* » (*NDT, embarcations pour la pêche à l'exocet*) sont concernés par un changement de la pile au lithium, sachant que la flotte globale de « *poti mārara* » (*NDT, embarcations pour la pêche à l'exocet*) titulaires d'une licence de pêche est de 364 unités. Le coût global de ces aides est estimé à un peu moins de 40 millions de francs CFP.

Le CESC a été sollicité pour donner son avis sur ce projet de texte. Si, effectivement, le CESC a émis un avis favorable à ce projet de loi du pays, il a tenu cependant à faire des recommandations dont je retiendrai une qui me paraît important d'en parler ici. Il s'agit effectivement de l'organisation de programmes de formations adéquates à l'intention des pêcheurs concernant l'utilisation, l'entretien et les réparations de ces instruments électroniques perfectionnés de radiocommunications.

Enfin, j'ai pu relever dans un rapport du haut-commissariat de la République, entre parenthèses « Bilan 2017 JRCC Tahiti (Joint Rescue Coordination Centre Tahiti – Centre de Coordination de Sauvetage Aéro-Maritime en Polynésie française) » que, dans les alertes transmises au JRCC par les personnes en difficulté elles-mêmes, leurs proches ou des témoins, la part des fausses alertes confirmées était de l'ordre de 85,8 % pour les balises COSPAS SARSAT, ce qui est extrêmement important. L'explication qui a été donnée pour cette part importante de fausses alertes serait soit le fait de mauvaises manipulations ou alors le fait de « *déclenchements intempestifs à cause notamment des batteries qui arrivent en fin de vie* ».

Donc, cette recommandation du CESC que j'ai relevé ci-dessus est très pertinente car elle pose la question de l'impérieuse nécessité d'une formation sur l'utilisation et l'entretien de ces instruments de radiocommunications. Dans tous les cas, le ministère et les services concernés par ce projet de loi du pays doivent prendre en compte, non seulement celle citée ci-avant, mais aussi les quatre autres recommandations du CESC car il ne s'agit pas seulement d'aider financièrement les pêcheurs professionnels, mais il faut aussi les responsabiliser.

Hormis les observations ci-dessus, le groupe Tavini Huiraatira est bien sûr favorable à ce projet de texte. *Merci.*

La présidente : *Merci*, Madame la représentante.

Monsieur le ministre, je vous invite à répondre aux questionnements des représentants.

M. Jean-Christophe Bouissou : Oui. *Merci*, Madame la présidente.

Je prends acte de l'ensemble des interventions depuis l'intervention du conseiller économique et social, Monsieur Ellacott qui, à juste raison, nous rappelait un certain nombre de préconisations de la part du CESC, en particulier sur la manière dont on va apporter un soutien auprès de l'ensemble de ces usagers et surtout dans les îles qui sont les plus éloignées et certainement au travers de notre organisation de circonscriptions avec nos *administrateurs de circonscription* mais aussi des services déconcentrés que nous avons dans les îles, comme on le fait pour d'autres besoins en matière de logement, par exemple, en matière d'urbanisme, etc.

Nous ferons en sorte, d'abord, que les formulaires administratifs soient les plus simples possibles parce que, souvent, la grande tracasserie c'est celle-là, c'est de devoir constituer un dossier et de courir partout pour cela. Et puis, deuxièmement, c'est d'avoir un service administratif de proximité et on va voir comment est-ce qu'on va s'organiser et y compris d'ailleurs avec les maires sur le fait de mettre à disposition des formulaires pour que les personnes puissent les remplir. Évidemment, là, je parle des gens qui répondent aux critères puisqu'on est bien dans un milieu professionnel.

J'ai relevé également les questions d'évaluation et de bilan. Il est bien entendu pour nous qu'il faudra suivre la mise en œuvre de ces aides et de ces équipements et de ces matériels. Et nous ferons donc avec la DPAM des interventions pour relever que nous sommes bien dans l'application de nos textes et que les équipements en question sont bien utilisés sur les navires pour lesquels ils étaient destinés et que ce travail d'évaluation puisse nous amener également des éléments d'information pour faire évoluer notre dispositif. Donc, c'est une tâche qui relève de notre service et des fonctionnaires qui travaillent au sein de la Direction polynésienne des affaires maritimes.

Sur le fait d'impliquer le plus possible les pêcheurs professionnels, vous avez raison. Ce n'est pas parce qu'on met en place un dispositif, qui est un dispositif de prise en charge sur le plan financier du matériel de sécurité nécessaire pour ces pêcheurs, que l'on ne doit pas avoir de contact avec eux pour réfléchir sur la meilleure organisation possible et les types de matériels d'ailleurs qui sont souhaités. C'est ce qui a été fait par la DPAM non pas dans de grandes messes, mais par des prises de contact direct pour avoir évidemment l'avis de la profession et y compris du ministère chargé de la pêche. Je vous rappelle que ce ministère relève du vice-président Teva Rohfritsch et nous avons travaillé ensemble sur l'élaboration du texte concernant les matériels de sécurité.

Je voudrais remercier les uns et les autres pour leur intervention, relever également les derniers points qui ont été notés par notre représentante Tina Cross sur les questions de déclenchement intempestif. Lorsque les batteries sont en fin de vie, effectivement ce sont des choses qui peuvent arriver, donc il y a toute une formation que l'on doit apporter également auprès de nos pêcheurs sur une meilleure utilisation possible concernant ces équipements de sécurité.

Merci.

La présidente : *Merci*, Monsieur le ministre.

La discussion étant terminée et en l'absence d'amendement, nous passons au scrutin public comme le prévoit les articles 142 du statut et 43 du règlement intérieur.

Je demande à Madame la secrétaire générale de faire l'appel des représentants.

M^{me} Jeanne Santini procède à l'appel des représentants afin qu'ils indiquent le sens de leur vote :

M ^{me}	Amaru	Patricia	pour
M ^{me}	Aro	Dylma	pour
M ^{me}	Atger-Hoi	Teumere	pour
M.	Brotherson	Moetai	pour
M ^{me}	Bruant	Virginie	pour
M.	Buillard	Michel	pour
M ^{me}	Butcher-Ferry	Yseult	pour
M.	Ching	Yves	pour

M ^{me}	Cross	Valentina	pour
M.	Faatau	Luc	pour
M.	Flohr	Henri	pour
M.	Fong Loi	Charles	pour
M.	Frebault	Angélo	pour
M ^{me}	Frebault	Joëlle	pour
M ^{me}	Galenon	Minarii	pour
M.	Geros	Antony	absent, procuration à M ^{me} Richard Tuheiava, pour
M.	Graffe	Jacque	Ne participe pas au vote
M ^{me}	Harua	Monette	pour
M.	Heaux	James	absent, procuration à M ^{me} Geffry Salmon, pour
M ^{me}	Iriti	Teura	pour
M.	Kautai	Benoit	pour
M.	Laurey	Nuihau	pour
M ^{me}	Le Gayic	Vaitea	pour
M.	Lisan	Marcelin	absent, procuration à M ^{me} Augustine Tuuhia, pour
M ^{me}	Lucas	Béatrice	pour
M.	Maraeura	Teina	pour
M ^{me}	Matehau-Nuupure	Juliette	pour
M ^{me}	Mercier	Cécile	pour
M.	Moutame	Thomas	pour
M.	Natua	Bernard	pour
M.	Perez	Antonio	absent, procuration à M ^{me} Béatrice Lucas, pour
M ^{me}	Perry-Friedman	Vaiata	pour
M ^{me}	Pomare-Tixier	Yvannah	pour
M ^{me}	Puhetini	Sylvana	pour
M.	Riveta	Frédéric	pour
M.	Salmon	Geffry	pour
M ^{me}	Sanquer	Nicole	pour
M.	Schyle	Philip	absent, procuration à M ^{me} Yvannah Pomare-Tixier, pour
M.	Taae	Putai	absent, procuration à M ^{me} Tetopata Tapeta, pour
M.	Tahiata	Fernand	absent, procuration à M ^{me} Yseult Butcher-Ferry, pour
M ^{me}	Tahiata	Romilda	pour
M ^{me}	Tahuhuterani	Louisa	pour
M ^{me}	Tarahu-Atuahiva	Teura	pour
M ^{me}	Teahe	Teapehu	absente, procuration à M ^{me} Joséphine Teakarotu, pour
M ^{me}	Teakarotu	Joséphine	pour
M.	Tehaamoana	Etienne	pour
M ^{me}	Teriitahi	Tepuaraurii	pour
M ^{me}	Terooatea	Sylviane	pour
M ^{me}	Tetopata	Tapeta	pour
M ^{me}	Tetuanui	Lana	absente, procuration à M ^{me} Patricia Amaru, pour
M ^{me}	Tevahitua	Eliane	pour
M.	Tokoragi	Félix	absent, procuration à M ^{me} Louisa Tahuhuterani, pour
M.	Tong Sang	Gaston	absent, procuration à M ^{me} Sylvana Puhetini, pour
M.	Toromona	John	absent, procuration à M ^{me} Moihara Tupana, pour
M.	Tuheiava	Richard	pour
M ^{me}	Tupana	Moihara	pour
M ^{me}	Tuuhia	Augustine	pour

La présidente : L'ensemble de la loi du pays est adopté par 56 voix pour. *Merci.*

RAPPORT N° 149-2018 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

Présenté par M^{me} la représentante Dylma Aro

La présidente : Nous passons au rapport n° 149-2018 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.

Je demande à Monsieur le ministre d'exposer l'économie générale de ce texte.

M. Jean-Christophe Bouissou : Je voudrais, d'abord, vous adresser les excuses de notre ministre des transports, René Temeharo, qui est actuellement en déplacement en métropole et qui sera de retour, je crois, en fin de semaine. Mais toujours est-il que je suis là pour aider au débat sur ce projet de texte.

Sans pour cela paraphraser l'excellent rapport du rapporteur, je voudrais simplement signaler qu'on verra de plus en plus dans l'évolution du temps la nécessité pour nous d'avoir une approche globale concernant le financement de nos services publics et en particulier dans les questions de délégation de service public ou dans les obligations de service public.

On constate ici dans le texte qui va être lu et débattu qu'on aborde cette question du financement du service public en matière de transport de personnes puisque c'est un sujet d'actualité avec le renouvellement de la concession en matière de transport sur, notamment, l'île de Tahiti, que la question de financement est une question redondante. D'ailleurs, on a eu l'occasion d'en débattre lors de la commission du budget sur l'affectation d'une dotation globale qui est quand même importante (800 millions de F CFP) qui est nécessaire au financement de ce service public sur l'année 2019.

Mais la question se pose aussi dans le domaine de l'aérien. On le verra avec l'ouverture à la concurrence de la nécessité d'externaliser, par exemple, les questions de péréquation pour permettre que les îles soient toujours desservies et que les avions puissent s'y poser.

C'est pareil ici. On voit bien entre l'interaction entre les communes qui ont aussi la compétence dans ce domaine, c'est pour cela d'ailleurs qu'on a même des modifications sur certains articles, et comment est-ce que l'on peut au mieux coordonner les compétences du Pays sur les transports intercommunaux et puis la compétence de la commune sur le transport à l'intérieur des quartiers et le désenclavement des quartiers.

Donc, ce sont l'ensemble de ces sujets qui se posent à nous aujourd'hui et que l'on va pouvoir étudier dans le cadre des 12 articles qui sont proposés. Merci.

La présidente : *Merci*, Monsieur le ministre.

J'invite Madame le rapporteur à présenter son rapport et notamment les échanges qui ont lieu en commission. Merci.

M^{me} Dylma Aro, rapporteure : L'examen de ce dossier par la commission de l'équipement, lors de sa réunion du 14 novembre 2018, a été l'occasion notamment de rappeler que l'organisation et la gestion du service public des transports tiendraient compte de la répartition des compétences entre le Pays et les communes, opérée par la loi organique statutaire. La compétence du Pays s'exercera en effet en matière de liaisons intercommunales, tandis qu'il reviendra aux communes d'assurer l'organisation et la gestion des liaisons à l'intérieur de leur territoire respectif.

À l'issue des débats, le projet de loi 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 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.

La présidente : Merci, Madame la représentante.

Selon l'article 151 de la loi statutaire, le CESC a désigné Monsieur Makalio Folituu pour exposer devant nous son avis sur le projet.

Bienvenue, Monsieur Folituu ! Vous avez 10 minutes pour exposer votre avis.

M. Makalio Folituu : Merci. Monsieur le ministre, Madame, Messieurs les membres du gouvernement, Madame la première vice-présidente de l'assemblée de la Polynésie, Madame la présidente de la commission de l'équipement, de l'urbanisme, de l'énergie et des transports terrestres et maritimes, Mesdames et Messieurs les représentants à l'assemblée de la Polynésie française, cher public *bonjour*.

C'est dans le cadre d'une saisine du Président de la Polynésie française datant du 20 septembre 2018 que le CESC a eu à examiner 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.

En ma qualité de rapporteur, j'ai l'honneur de vous exposer une synthèse de l'avis n° 3/2018 du CESC rendu en assemblée plénière le 9 octobre dernier.

Les observations et recommandations du CESC sont les suivantes :

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.

Le CESC s'est penché à plusieurs reprises sur la problématique des transports et déplacements lors de précédentes consultations. Tous ces travaux ont mis en lumière la situation largement défailante des transports publics en commun terrestres depuis les années 2000.

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

1- 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 qui s'est traduite en 2017 par l'approbation d'un schéma directeur. 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.). Il 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. Il préconise la mise en place d'un dispositif permanent de suivi d'exploitation de la délégation de service public. Il recommande qu'un rapport sur l'exploitation de cette délégation et sur la situation des transports en commun terrestre régulier 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 révolution du service public de transports collectifs terrestres réguliers et la contribution possible d'autres bénéficiaires publics et privés, le gouvernement entend créer une contribution financière forfaitaire (CFF) pour le

financement du transport régulier de personnes. Le CESC est favorable à la 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.

3- Sur l'insertion d'autres principes du schéma directeur des transports collectifs dans la délibération n° 2000-12 APF du 13 janvier 2000 et les enjeux environnementaux et sociaux, 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 la mise en service 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 2004 et les champs de compétences respectifs des autorités organisatrices, 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.

5- Sur la problématique spécifique des transports scolaires, le CESC considère que les élèves doivent pouvoir se rendre à leur établissement scolaire dans des conditions raisonnables et favorables à leur éducation. Il souligne que le principe d'égal accès aux chances et à la réussite soit respecté et qu'il se traduise en matière de transport scolaire. 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 pour améliorer les conditions de transports.

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

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.

J'en ai terminé, Madame la première vice-présidente.

Mesdames et Messieurs, je vous remercie de votre attention. (*Applaudissements dans la salle.*)

La présidente : Merci, Monsieur le représentant du CESC.

Pour la discussion générale, nous avons toujours 75 minutes dont 50 pour le TAPURA HUIRAATIRA, 12 pour le Tahoeraa Huiraaatira, 10 pour le Tavini Huiraaatira et 3 pour le représentant non-inscrit.

J'invite l'intervenant non-inscrit, Monsieur Angelo Frebault, à prendre la parole.

M. Angélo Frebault : Merci, Madame la présidente. *Monsieur le ministre* — le seul rescapé pour le moment —, chers collègues, *bonjour*.

Dans le cadre de la modernisation et du développement des transports routiers en Polynésie française, ce projet de loi du pays qui nous est soumis vise à redéfinir les règles qui régissent le transport routier afin de mieux l'adapter aux réels besoins du public, des usagers.

Dans leur ensemble, ces modifications amènent à prendre en compte les différents services publics de transport de personnes scolaires et tout public par la mise en place d'une réglementation en l'article LP 2 et de définition en l'article LP 3.

Le chapitre 1^{er} apporte des modifications au développement des transports routiers, notamment sur la « *Section I - Autorités organisatrices de mobilité* », sur la « *Section II - Modalités générales d'exécution du service public* », sur la « *Section III - Politique tarifaire du service public des transports collectifs* », sur la « *Section IV - Financement du service public des transports collectifs* ». Ces modifications expriment bien que l'action du Pays va dans le sens du besoin réel et sincère des usagers de la Polynésie française.

Cependant, je demande au gouvernement d'étudier, dès 2019, la faisabilité d'un ramassage en faveur de certaines catégories sociales, comme les 80 000 salariés des trois corps de métier confondus, État, territoire, privé. Il pourrait rendre beaucoup plus fluide la circulation aux heures de pointe. C'est-à-dire un ramassage pendant une heure trente à la prise du travail, ainsi qu'une heure trente pour le retour des travailleurs. L'hypothèse de voir programmer un ramassage ponctuel de seulement 15 000 salariés, nous amène à éviter l'utilisation de 1 000 véhicules personnels ; ce qui produirait une circulation fluide pendant les heures de pointe, d'autant plus que 80 % des salariés se trouvent entre la section de commune de Paea et la section communale de Mahina sur l'île de Tahiti. Des tarifs exceptionnels pour ces travailleurs sont à étudier, en prenant en compte une répartition par tiers. Le premier tiers serait affecté aux travailleurs, le deuxième tiers serait affecté à l'employeur et aux institutions internes comme le comité d'entreprise, le troisième tiers viendrait de la participation de l'État et/ou du Pays.

Je voterai favorablement ce projet de loi de pays. *Merci*.

La présidente : *Merci*, Monsieur le représentant.

J'invite l'intervenant du groupe TAPURA HUIRAATIRA à prendre la parole.

M^{me} Teura Tarahu-Atuahiva : *Merci*, Madame la présidente. Monsieur le ministre, chers collègues, *bonjour*.

Toute initiative contribuant de près ou de loin à la modernisation et au développement des transports routiers en Polynésie française doit être unanimement soutenue. Nous avons beau vivre dans un environnement insulaire sans de trop de grandes distances à parcourir pour aller au travail ou emmener les enfants à l'école, il n'empêche que nos concitoyens ont droit, comme presque partout ailleurs dans le monde, à pouvoir disposer de moyens de locomotion digne de ce nom.

L'accès au transport du plus grand nombre, à commencer par les plus fragiles d'entre nous — je pense notamment aux demandeurs d'emploi ainsi qu'à nos *personnes âgées* —, fait d'ailleurs partie du programme de campagne du TAPURA HUIRAATIRA lors des dernières élections territoriales en ce qu'il contribue à la satisfaction des besoins sociaux fondamentaux.

Les ajustements ainsi proposés à la délibération n° 2000-12 APF du 13 janvier 2000 ont trait principalement au service public régulier de transport de personnes. Une mission dévolue jusqu'ici exclusivement à la Polynésie française mais qui, au travers d'un nouvel article LP 5, est également conférée aux communes ainsi qu'à leurs groupements qui deviennent de fait des autorités organisatrices de la mobilité. Quoi de plus normal en effet car, qui mieux que le *maire* connaît ses quartiers, ses vallées et autres spécificités géographiques dont il a la responsabilité, ainsi que les attentes de ses administrés pour aller et venir au quotidien.

Mais la disposition de loin la plus importante de cette loi du pays a trait au financement. Le passé récent a en effet démontré que sans le concours des pouvoirs publics, le secteur des transports en commun était voué à l'échec.

Aussi, dans le cadre de la nouvelle délégation de service public dont l'entrée en vigueur est prévue au 1^{er} janvier 2019, cette possibilité a bien été prise en compte sous la forme d'une compensation financière forfaitaire, comme il est mentionné à l'article 12 du texte. Cette contribution a été fixée et

estimée à 861 millions de francs CPF pour l'exercice 2019, somme déjà inscrite au budget primitif. Ce qui supposera en retour, il va sans dire, que le délégataire s'engage de son côté sur un certain nombre de moyens matériels et humains afin d'améliorer sensiblement la qualité de ces prestations de sorte que les usagers puissent enfin monter à bord d'un bus moderne et confortable à des heures régulières et un tarif inchangé, charge ensuite à la collectivité de s'assurer sur le terrain au moyen de contrôles réguliers que le contrat a bien été rempli.

Toutes les modalités générales d'exécution du service public de transport en commun sont ainsi clairement définies à l'article 7 dont le premier alinéa est rédigé en ces termes :

« Lorsqu'elle décide de ne pas effectuer elle-même ses 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 les quartiers prioritaires et les zones difficiles d'accès (...) »

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

Cependant, Monsieur le ministre, je me questionne sur un point. S'agissant des investissements pour l'année 2019, est-il prévu, pour le confort des habitants et surtout de nos élèves, la construction de nouveaux abris de bus couverts — je dis bien : couverts — sur toute l'île ?

Vous l'aurez bien compris, mes chers collègues, cette loi du pays portant modification de la délibération n° 2000-12 APF du 13 janvier 2000, outre la mise à jour de certaines notions, permettra la création d'une centaine d'emplois locaux et également d'inscrire dans le marbre les grands principes directeurs du nouveau réseau des transports en commun qui est en passe de voir le jour sur l'île de Tahiti.

Compte tenu des attentes exprimées par nos concitoyens depuis trop longtemps déjà, j'invite la représentation territoriale à voter unanimement en faveur de ce texte.

Je vous remercie de votre attention.

La présidente : Merci, Madame la représentante.

J'appelle l'intervenant du groupe Tahoeraa Huiiraatira à prendre la parole.

M. Étienne Tehaamoana : *Merci*, Madame la présidente. *Monsieur le ministre*, Mesdames et Messieurs les représentants, chers collègues, cher public, chers internautes, *bonjour*.

Le projet de loi du pays qui nous est soumis aujourd'hui vient modifier la délibération n° 2000-12 APF relative à la modernisation et au développement des transports routiers en Polynésie française. Ce qui nous intéresse particulièrement est le chapitre 1^{er} de cette délibération relatif aux services publics réguliers de transports de personnes.

Le présent projet de modification, en plus de la mise en adéquation du statut de 2004 et la délibération de l'an 2000, intègre certains principes du schéma directeur adopté en 2017. La mise en place de la prochaine délégation de service public de transport terrestre en commun qui représente un enjeu majeur expliquerait cette régularisation. Il s'agit donc ici, en premier lieu, de faire évoluer le cadre réglementaire des transports collectifs le rendant plus « moderne » et bien plus favorable à une réalisation efficace de la nouvelle délégation.

Alors, que nous disent les modifications proposées ?

Tout d'abord, que le Pays n'est plus la seule autorité compétente dans l'organisation des services de transport public réguliers et à la demande. Désormais, et dans la limite des compétences dévolues à chacune, la puissance publique pourra s'appuyer sur le soutien et l'aide des communes ou de leurs groupements en tant qu'autorités organisatrices de la mobilité.

Ce nouveau « partenariat de mobilité » s'inscrit à l'orée d'une réforme de la politique de transports traduite en 2017 par l'approbation d'un schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables (2016-2035). Il cherchera, par un dialogue permanent, à travailler au maximum le développement des modes de déplacement terrestres non motorisés, dit aussi « modes de déplacement doux » que sont la marche, le vélo, la trottinette, le roller, le skate-board et les usages partagés des véhicules terrestres à moteur : le covoiturage ou, bien entendu, les futurs 240 nouveaux bus.

Mais le réel changement opéré par cette délibération tient dans la partie financière partagée que présuppose désormais ce partenariat de la mobilité.

Tels les modes de transports appelés à une intermodalité attractive, les modifications apportées à la délibération n° 2000-12 APF invitent aussi, dans certains cas de figure où les champs de compétences se croiseraient, à une participation financière plurilatérale. Les nouvelles autorités organisatrices de la mobilité, appelées à travailler de concert, trouveront sans doute difficile d'aborder le sujet épineux du financement du développement des modes de déplacement terrestres.

Bien que la liberté ait été retrouvée quant au choix du mode de gestion des services de transport public et de la politique tarifaire, encore faut-il pouvoir financer ce mode de gestion choisi afin d'y appliquer une politique tarifaire. Il apparaît clairement que ces réflexions doivent être menées sur de nouveaux moyens de financement.

En outre, le développement des modes de transport ne sera efficace que grâce à l'évolution indispensable des aménagements et des infrastructures telle que préconisée par le CESC dans son avis n° 03/2018.

Le nouveau délégataire de service public aura fort à faire pour honorer ses engagements et satisfaire aux exigences de qualité sur un réseau routier congestionné et continuellement embouteillé. Espérons donc que cette modernisation, à laquelle nous sommes favorables, réponde plus que jamais aux attentes de nos populations.

Je vous remercie de votre attention. *Merci.*

La présidente : Merci, Monsieur le représentant.

J'appelle le groupe Tavini Huiraatira à prendre la parole.

M^{me} Valentina Cross : Merci, Madame la présidente. Madame la présidente, mes chers collègues, Monsieur le ministre,

Par lettre du 6 novembre 2018, le président du gouvernement va faire parvenir aux fins d'examen par l'assemblée de Polynésie 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.

Dans l'exposé des motifs joint à la lettre ci-dessus, le gouvernement de la Polynésie française va rappeler, au regard de la loi statutaire du 27 février 2004, le partage des compétences entre le Pays et les communes. Ainsi, outre la police de la circulation et du stationnement leur incombant en vertu du CGCT, les communes sont compétentes pour organiser le transport de personnes d'intérêt communal (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'État, avis

n° 373.484 du 26 septembre 2006). Quant aux autorités de la Polynésie française — en fait, l'assemblée de la Polynésie française (voir article 102 de la loi statutaire) —, celles-ci demeurent compétentes pour réglementer le transport de personnes en Polynésie française et pour organiser les services de transport de personnes autres que communaux.

Le texte de base en matière d'organisation du transport terrestre de personnes et de marchandises est actuellement la délibération n° 2000-12 APF du 13 janvier 2000 modifiée.

Le projet de loi du pays vient moderniser le chapitre I de ladite délibération relatif aux services publics réguliers de transports de personnes.

Il s'agit tout d'abord de mettre à jour certaines notions ayant trait à l'exécution de ce service public, devenues inadaptées en raison des évolutions statutaires, sachant que le cadre réglementaire des transports collectifs a été défini en 2000. Ainsi, l'article 5 de la délibération de 2000 désignant la Polynésie française comme seule autorité organisatrice de transport, le nouvel article LP 5 intègre également les communes et leurs groupements. Il en est de même pour l'article 7 de la délibération de 2000 disposant que le service public des transports relève exclusivement du conventionnement, ce qui est contraire au principe de la libre administration des collectivités territoriales. Du coup, les futurs articles LP 7 et LP 8 du projet de loi du pays viennent prévoir la liberté pour les autorités organisatrices de choisir le mode de gestion de leurs services publics, comme par exemple la régie (déjà réglementée pour les communes par le CGCT).

Ensuite, il s'agit de fixer de nouveaux principes directeurs de la politique sectorielle menée par le Pays, à l'aune du schéma directeur des transports collectifs et déplacements durables sur l'île de Tahiti adopté le 17 août 2017 par l'assemblée de la Polynésie française, lequel, il faut le souligner ici, a été qualifié par le CESC de « *trop schématique sur le long et moyen terme et pas assez directif sur le court terme* ».

Il y a également l'inscription (article LP 5) de la nécessité d'un dialogue permanent entre les différentes autorités organisatrices de la mobilité dans le but d'assurer une cohérence de leurs actions respectives, qui pourrait se concrétiser par un regroupement fonctionnel (comme un syndicat mixte de communes), ou encore la question de la problématique du financement du service public, fondamentale pour l'avenir des transports en commun en Polynésie française, sachant que ce service public génère des coûts importants (surcoûts liés au secteur automobile et à la maintenance), rarement couverts par les recettes d'exploitation (tarification fixée par le Pays à un niveau relativement raisonnable compte tenu de la portée sociale de ce service).

C'est pourquoi, après avoir posé le principe du financement par les usagers des transports publics, il est prévue l'hypothèse d'une participation d'autres bénéficiaires directs ou indirects des transports collectifs : versement transport (taxe affectée prélevée sur la masse salariale), prise en charge obligatoire ou volontaire de la moitié des abonnements transports par les employeurs (en contrepartie d'une exonération des charges sociales), ou encore contribution des automobilistes.

Le gouvernement reconnaît que, sans financement public, le secteur des transports en commun est voué à l'échec, avec le constat qui est affligeant : transporteurs préférant ne pas effectuer les services non rentables au profit des services rentables et une administration inefficace car ne disposant d'aucuns moyens de coercition en cas de manquements, ce d'autant qu'aucune alternative n'existe en cas de défaillance des délégataires de service public.

C'est pourquoi le gouvernement vient établir dans le cadre de cette loi du pays (article LP 7) une liste des charges imputables aux missions du service public au nombre de 10 qu'il considère comme des contraintes justifiant ainsi la possibilité d'une compensation financière du Pays (article LP 12) qui reposera sur des « (...) *paramètres de calcul définis à l'avance, objectifs et transparents (...) de façon (à ce) qu'aucune compensation ne puisse excéder le montant nécessaire pour couvrir l'incidence*

financière (de ces contraintes) (...) en tenant compte des recettes perçues et conservées (...) ainsi que d'un bénéfice raisonnable. »

Enfin, le gouvernement nous informe dans son exposé des motifs qu'un arrêté pris en conseil des ministres le 5 octobre 2018 a approuvé un contrat signé avec un délégataire qui démarrera dès le 1^{er} janvier 2019, d'où l'intérêt de ce projet de loi du pays qui instaure un financement public, identifié comme l'une des conditions *sine qua non* de la réussite de la nouvelle délégation de service public. Je ne sais pas si c'est effectivement un soutien financier du Pays au délégataire du service public qui conditionnera la réussite de ce nouveau contrat, mais je vous rappelle que les magistrats de la Chambre territoriale des comptes avaient, dans leur rapport d'observations définitives du 20 octobre 2017, parlé d'échec du service public des transports, indiquant dans leur synthèse que « le fonctionnement actuel du réseau n'est pas du tout à la hauteur des besoins. » et d'ajouter : « Les conditions d'exécution du transport public des voyageurs signent l'échec de cette politique publique. » En tous les cas, je constate que vous semblez très soucieux des intérêts du délégataire du service public de transports de personnes, comme vous paraissez l'être pour les usagers des transports publics en parlant de population « *souvent modeste ou dépendante* ». Je suis d'accord avec vous.

Mais je me permets de vous demander : pourquoi est-ce que vous n'avez pas la même approche lorsqu'il s'agit du service public de distribution de l'électricité ? Pourquoi vous n'êtes pas aussi soucieux de cette population « *souvent modeste* » ? Pourquoi est-ce que vous vous refusez à revoir les tarifs d'électricité à la baisse ? Parce que vous savez pertinemment que la multinationale Engie réalise des milliards de bénéfices sur le dos des usagers polynésiens, souvent modestes. Voilà, c'est la question que je permets de vous poser. Nous savons tous que la multinationale Engie réalise des milliards de bénéfices sur le dos des usagers et un bénéfice bien au-delà du raisonnable que la CRE a évoqué, que la CTC... enfin tous les organismes indépendants l'ont relevé.

Donc, si cela ne tenait qu'à moi, je me serai abstenue, mais le groupe Tavini Huiraaatira va voter pour ce projet de texte. Mais je ne pouvais pas ne pas faire le parallèle entre votre posture politique quand il s'agit du service de transport public et le service public de l'électricité. Merci.

La présidente : Merci, Madame la représentante.

J'invite Monsieur le ministre à apporter des réponses aux orateurs.

M. Jean-Christophe Bouissou : Merci, Madame la présidente.

Merci pour l'ensemble de ces interventions depuis le représentant du Conseil économique, social et culturel qui nous a rappelé les conclusions du CESC sur ces sujets, à la fois sur les questions liées au fait que le déplacement des personnes et le transport des personnes constituaient un enjeu majeur. Nous sommes bien sûr totalement persuadés de ce cas, mais en même temps il faut quand même rappeler ici qu'il ne peut pas y avoir de solutions à partir que d'une problématique lorsqu'on parle d'aménagement du territoire. Si l'on prend l'île de Tahiti, le transport des personnes ne peut pas se régler simplement par la mise en œuvre d'une solution de transport par bus. Même dans de très bonnes conditions, nous aurons besoin de routes supplémentaires ; ce qui nous ramène à des situations passées que l'on a connues avec les réactions aussi de la population qui, peut-être, n'a pas été suffisamment intégrée dans la réflexion en termes d'aménagement du territoire.

Ce qui est extraordinaire également c'est que ce pays que nous aimons est un pays qui est entouré d'eau et nous cherchons toujours des solutions terrestres alors que des solutions maritimes sont à notre disposition. Et donc, le schéma d'aménagement que nous viendrons à voir ensemble va implanter le décor et nous montrer comment est-ce que, sur les 20 prochaines années, nous pourrions déployer des moyens en matière de transport qui ne se résument pas uniquement sur le transport terrestre au travers des bus, mais c'est bien déjà que nous ayons enfin mis en concurrence et surtout à défaut d'avoir beaucoup de concurrents parce que c'est ça qui s'est passé... Si l'on a re-signé avec la société c'est que nous n'avions, en réalité, en face de nous, qu'une seule personne morale qui avait la capacité à

pouvoir répondre à l'ensemble des éléments du cahier des charges. Donc, c'est quand même important de le signaler.

Je voudrais rajouter également que la mise en œuvre des nouvelles technologies va permettre aussi de faciliter la coordination en matière de transport entre les communes et le transport intercommunal. Aujourd'hui, on peut avec nos Smartphones voir les déplacements des bus et c'est ce système qui va être mis en place et qui va permettre aux gens d'avoir une information constante sur les déplacements urbains, et en particulier sur les bus et sur les points d'arrêt, que ce soit des bus communaux ou que ce soit des bus territoriaux — vous avez bien compris — du délégataire de service public. Et ce sont des éléments qui vont vraiment bien améliorer au-delà de l'aspect environnemental — ça a été signalé tout à l'heure — par des bus électriques pour des bus évidemment qui font le tour de l'île et qui n'ont pas besoin de monter dans des quartiers en montagne.

Et puisque la question a été posée, tout à l'heure par Teura Tarahu-Atuahiva sur les investissements que comptent réaliser le Pays dès 2019, on me fait dire que nous avons déjà une dotation assez importante pour la réalisation de 140 abris bus supplémentaires que nous allons donc réaliser principalement sur l'île de Tahiti, bien sûr, où les besoins sont importants. Donc, il s'agit bien d'abris-bus couverts. Et donc les dotations sont inscrites au budget ; on pourra le vérifier très bientôt lorsque le projet de budget sera présenté au niveau de l'assemblée.

Je relève les quelques idées qui ont été émises. Je l'avais entendu, je crois, à la télévision ou dans une réunion de commission de la part de Monsieur Angélo Frebault avec cette nécessité certainement de mener des discussions tripartites avec les employeurs, avec les syndicats de salariés en intégrant le fait que les comités d'entreprise ont aussi peut-être leur mot à dire à l'intérieur de ces questions de prises en charge budgétaire, par exemple, pour participer à une réduction tarifaire de la part des travailleurs. Et ce serait une bonne incitation. De ce fait, j'ai relevé tout à l'heure le chiffre de 18 000 salariés rien qu'au niveau de l'État et du Pays, sans compter évidemment d'autres salariés des grandes entreprises privées qui pourraient rentrer à l'intérieur de ce système.

Si vous avez bien lu le projet de loi, vous avez la LP 11, vous avez l'article 11, si vous le voulez, qui laisse entrevoir cette possibilité. Donc, c'est quelque chose qui est à l'esprit et qui nécessite évidemment le fait que nous puissions en discuter avec, à la fois, pourquoi pas, l'État bien sûr, mais le Pays et surtout nos entreprises.

Je relève également ce qui a été dit tout à l'heure par le représentant du CESC. Je crois qu'il n'a pas tort. L'amélioration des conditions de transport de nos scolaires ne pourra se faire qu'avec un engagement de la communauté éducative, ne serait-ce que sur les aspects de sécurité également. Donc, nous allons prendre en compte évidemment l'ensemble de ces éléments.

Je voudrais terminer sur la dernière intervention sur les questions liées au concours financier du Pays. Vous avez vu que — et je l'ai dit tout à l'heure —, pour 2019, nous avons une dotation sous forme de subvention sur le fonctionnement de ce service public pour 2019. Mais imaginez demain que nous ayons mis en place un fonds de soutien au service public notamment en matière de transports en général, transport terrestre, transport maritime, transport... Bref ! Partout où il y a des obligations de service public ou une délégation de service public, la problématique se pose. Il faut que ce soit un financement pérenne. On ne peut pas penser que, chaque année, on va discuter sur le niveau d'intervention du Pays. Il faut que la politique du Pays en matière de transport soit précisée. Et nous l'avons aujourd'hui puisqu'il existe un schéma directeur de transport en Polynésie française.

Puisque cela a été quand même un sujet de discussions et de débats, notamment pendant la campagne électorale, la question de politique tarifaire et de soutenir plus précisément des catégories sociales en difficulté — ça peut être des gens à la recherche d'un emploi, par exemple — ne pourra se faire que si nous avons la capacité à pouvoir déployer une stratégie, orienter des choix et soutenir ces choix par des financements. Ce qui veut donc dire que le fonds qui sera mis en place en 2019, puisque la discussion viendra, est une discussion vraiment importante. Et l'alimentation de ce fonds nous

permettra de soutenir plus encore des catégories sociales et faire en sorte, surtout en particulier pour les gens qui viennent de très loin, qu'ils n'aient pas à payer des tarifs comme ils le payent aujourd'hui.

Donc, tout cela est à l'intérieur de notre approche et y compris dans le texte que nous allons fixer aujourd'hui.

Voilà, Madame la présidente. Merci.

La présidente : Merci, Monsieur le ministre.

Nous passons à l'examen de la loi du pays.

La discussion est ouverte. Nous n'avons pas de discussions.

Pour le vote de la loi du pays, nous passons au scrutin public comme prévoit les articles 142 de la loi statutaire et 43 du règlement intérieur.

Je demande à Madame le secrétaire général de faire l'appel des représentants. *Merci.*

M^{me} Jeanne Santini procède à l'appel des représentants afin qu'ils indiquent le sens de leur vote :

M ^{me}	Amaru	Patricia	pour
M ^{me}	Aro	Dylma	pour
M ^{me}	Atger-Hoi	Teumere	pour
M.	Brotherson	Moetai	pour
M ^{me}	Bruant	Virginie	pour
M.	Buillard	Michel	pour
M ^{me}	Butcher-Ferry	Yseult	pour
M.	Ching	Yves	pour
M ^{me}	Cross	Valentina	pour
M.	Faatau	Luc	pour
M.	Flohr	Henri	pour
M.	Fong Loi	Charles	pour
M.	Frebault	Angélo	pour
M ^{me}	Frebault	Joëlle	pour
M ^{me}	Galenon	Minarii	pour
M.	Geros	Antony	pour
M.	Graffe	Jacque	absent, procuration à M ^{me} Tepuaraurii Teriitahi, pour
M ^{me}	Harua	Monette	pour
M.	Heaux	James	absent, procuration à M. Geffry Salmon, absent
M ^{me}	Iriti	Teura	pour
M.	Kautai	Benoit	pour
M.	Laurey	Nuihau	pour
M ^{me}	Le Gayic	Vaitea	pour
M.	Lisan	Marcelin	absent, procuration à M ^{me} Augustine Tuuhia, pour
M ^{me}	Lucas	Béatrice	pour
M.	Maraeura	Teina	pour
M ^{me}	Matehau-Nuupure	Juliette	pour
M ^{me}	Mercier	Cécile	pour
M.	Moutame	Thomas	pour
M.	Natua	Bernard	pour
M.	Perez	Antonio	absent, procuration à M ^{me} Béatrice Lucas, pour
M ^{me}	Perry-Friedman	Vaiata	pour

M ^{me}	Pomare-Tixier	Yvannah	pour
M ^{me}	Puhetini	Sylvana	pour
M.	Riveta	Frédéric	pour
M.	Salmon	Geffry	absent, procuration à M ^{me} Teura Iriti, pour
M ^{me}	Sanquer	Nicole	pour
M.	Schyle	Philip	absent, procuration à M ^{me} Yvannah Pomare-Tixier, pour
M.	Taae	Putai	absent, procuration à M ^{me} Tetopata Tapeta, pour
M.	Tahiata	Fernand	absent, procuration à M ^{me} Yseult Butcher-Ferry, pour
M ^{me}	Tahiata	Romilda	pour
M ^{me}	Tahuhuterani	Louisa	pour
M ^{me}	Tarahu-Atuahiva	Teura	pour
M ^{me}	Teahe	Teapehu	absente, procuration à M ^{me} Joséphine Teakarotu, pour
M ^{me}	Teakarotu	Joséphine	pour
M.	Tehaamoana	Etienne	pour
M ^{me}	Teriitahi	Tepuaurii	pour
M ^{me}	Terootea	Sylviane	absente, procuration à M ^{me} Vaitea Le Gayic, pour
M ^{me}	Tetopata	Tapeta	pour
M ^{me}	Tetuanui	Lana	absente, procuration à M ^{me} Patricia Amaru, pour
M ^{me}	Tevahitua	Eliane	pour
M.	Tokoragi	Félix	absent, procuration à M ^{me} Louisa Tahuhuterani, pour
M.	Tong Sang	Gaston	absent, procuration à M ^{me} Sylvana Puhetini, pour
M.	Toromona	John	absent, procuration à M ^{me} Moihara Tupana, pour
M.	Tuheiaiva	Richard	pour
M ^{me}	Tupana	Moihara	pour
M ^{me}	Tuuhia	Augustine	pour

La présidente : Merci. L'ensemble de la loi du pays est adopté par 56 voix. *Merci.*

RAPPORT N° 151-2018 RELATIF À L'AVIS DE L'ASSEMBLÉE DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE SUR LE PROJET DE LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS

Présenté par M^{mes} les représentantes Teura Tarahu-Atuahiva et Joséphine Teakarotu

La présidente : Je vous demande un tout petit effort. Nous allons étudier un dernier dossier avant la suspension, le rapport n° 151-2018 relatif à l'avis de l'assemblée de la Polynésie française sur le projet de loi d'orientation des mobilités.

Madame la rapporteure, est-ce que vous souhaitez faire une présentation du rapport ?

M^{me} Teura Tarahu-Atuahiva, rapporteure : Oui, Madame la présidente, une présentation synthétique. Merci.

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.

Ce projet de loi 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).

La plupart des ajustements ou nouveautés de la réforme 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.

Si la Polynésie française possède son propre code de la route, certaines dispositions du code de la route national sont néanmoins 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.

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. 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.

Par ailleurs, les articles L.234-2, L.234-8, L.235-1 et L.235-3 du code de la route sont modifiés pour assortir les délits relatifs à l'alcool et aux stupéfiants de la peine complémentaire de confiscation du véhicule. Or, 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.

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 et gérer les conducteurs ainsi que les véhicules circulant sur son territoire. En revanche, le Haut-commissaire n'intervient pas dans ces domaines dont les missions incombent au Pays. Faire intervenir un nouvel acteur 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.

Merci.

La présidente : Merci, Madame la représentante.

Pour la discussion générale, la conférence des présidents a prévu un temps de parole de 75 minutes comme suit : le TAPURA HUIRAATIRA dispose de 50 minutes, le Tahoeraa Huiraa de 12, le Tavini Huiraa de 10 et le représentant non-inscrit de 3.

J'appelle le groupe Tahoeraa Huiraa à prendre la parole.

M. Etienne Tehaamoana : Merci, Madame la présidente. *Monsieur le ministre*, chers collègues,

Par lettre n° 787/DIRAJ, le haut-commissariat de la République en Polynésie française invite les élus de l'assemblée de la Polynésie française à émettre un avis sur le projet de loi d'orientation des mobilités.

Bien que la plupart de ces ajustements n'intéressent pas la Polynésie française, compétente pour déterminer le cadre juridique de sa politique des transports et les modalités de son organisation, nous sommes cependant invités à nous exprimer ce matin sur une modification en particulier.

En effet, l'État nous informe de sa volonté de modifier certaines dispositions du code de la route applicable localement en proposant d'étendre à la Polynésie française l'article L.3325-1-2 qui précise le rôle du représentant de l'État, un préfet en l'occurrence, dans l'exercice des mesures de police ayant rapport à l'immobilisation ou à la mise en fourrière des véhicules dont les chauffeurs se seraient rendus coupables de conduite sans permis, d'excès de vitesse, de conduite sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants.

Bien que très sensible à la sécurité des automobilistes, il apparaît clairement que la mise en application de cette modification soulève quelques objections majeures. Premièrement, le haut-commissaire ne bénéficiant pas des mêmes attributions qu'un préfet n'intervient pas dans ces domaines dont les charges incombent au Pays déjà investi d'une mission de police administrative. Identifier un nouvel intervenant rendrait l'exécution des dispositifs encore plus complexes.

Enfin, et surtout, faute de concertation avec tous les acteurs locaux de la sécurité routière, il est difficile d'identifier clairement les enjeux et les difficultés éventuelles d'application de cette disposition du code de la route qui, finalement, mériterait sans doute des mesures d'adaptation réfléchies.

Certes, au regard de tous ces éléments, le Tahoeraa émettra un avis défavorable à ce texte mais il serait cependant dommage de ne pas s'inspirer de la démarche du gouvernement central en cherchant, dans la mesure de nos compétences, à travailler davantage à la sécurité routière de nos concitoyens dont l'enchaînement des derniers accidents et leur gravité nous incitent à plus de prudence et d'engagement.

Merci.

La présidente : Merci, Monsieur le représentant.

J'appelle l'intervenant du groupe Tavini Huiraatira à prendre la parole.

M^{me} Valentina Cross : Merci, Madame la présidente. Madame la présidente, mes chers collègues,

Par lettre du 17 octobre 2018, le haut-commissaire de la République en Polynésie française a adressé au président de l'assemblée de la Polynésie française un projet de loi d'orientation des mobilités pour avis de l'assemblée en application de l'article 9 de la loi statutaire.

Selon l'exposé des motifs émanant du ministère de la transition écologique et solidaire et des transports de l'État, ce projet de loi vient réformer en profondeur le cadre général des politiques de mobilités pour offrir aux concitoyens français, sur l'ensemble du territoire, des solutions de déplacement à la hauteur de leurs attentes et des enjeux d'aujourd'hui.

Le gouvernement français considère que la politique des mobilités n'est plus adaptée aujourd'hui et se trouve confrontée à trois grands défis qui appellent à agir en profondeur sur : le manque de solutions de mobilité vécu comme une source d'inégalités et d'injustice entre les citoyens ; l'urgence environnementale et climatique qui appelle à changer de comportements et à se déplacer différemment ; et enfin, la politique d'infrastructures appliquée depuis des décennies et qui atteint aujourd'hui ses limites, laquelle doit passer par une révision des priorités, de leur financement et de l'usage qui en est fait.

Comme le rappellent, à juste titre, les rapporteurs de la commission législative de l'équipement, de l'urbanisme, de l'énergie et des transports terrestres et maritimes, 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. Mais dans sa lettre du 17 octobre 2018, le haut-commissaire de la République en Polynésie française cite en particulier l'article 24 du projet de loi d'orientation des mobilités, qui figure au Titre IV intitulé « Simplification et mesures diverses », « Chapitre 1^{er} – Renforcer la sûreté et la sécurité », et qui vient modifier le code de la route français, étant précisé ici que cet article 24 est complété par trois articles : article 24 bis, article 24 ter et article 24 quater.

Si effectivement la Polynésie française possède son propre code de la route, il se trouve que certaines dispositions du code de la route français sont également applicables à la Polynésie française car il s'agit de dispositions relevant de la compétence de l'État comme en matière de procédure pénale, principalement 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).

Quoiqu'il en soit, les rapporteurs de la commission législative de l'équipement, de l'urbanisme, de l'énergie et des transports terrestres et maritimes vont proposer aux représentants de l'assemblée de la Polynésie française d'émettre un avis défavorable au projet de loi présenté, sachant que cet avis ne sera jamais pris en compte par le Parlement français, à l'exemple de tous les avis défavorables qui ont déjà été émis par le passé.

Le groupe Tavini Huiraatira va voter pour un avis défavorable à ce projet de loi d'orientation des mobilités, mais pas pour les mêmes raisons que vous.

En effet, ces demandes d'avis faites par les divers ministères du gouvernement français ne font que mettre en évidence une réalité incontournable : la Polynésie française n'est pas un pays autonome, au sens de la Charte des Nations Unies, et le statut qui régit notre pays n'est qu'un statut de soumission et non d'autonomie. Et quand bien même notre pays est aujourd'hui « membre à part entière » du Forum des Iles du Pacifique, et ce, grâce à l'entreprise diplomatique de la France auprès de nos pays cousins, cela ne fera jamais de notre territoire un pays autonome aux yeux des États indépendants et des instances internationales. D'ailleurs, les ambassadeurs représentant leur État souverain à l'ONU ne sont pas du tout dupes de ces stratagèmes de l'État français. Il est un fait indéniable : l'Assemblée générale des Nations Unies a eu entièrement raison de réinscrire notre pays sur la liste des pays à décoloniser le 17 mai 2013 — C'est pour cela que j'amène ce petit drapeau. Et depuis cette date, la France est en situation *illégal*e au regard des résolutions de l'ONU et de la Charte des Nations Unies qu'elle a signée — La France a signé la Charte des Nations unies ! —, et ce, par son refus d'engager avec nous tous — TAPURA HUIRAATIRA, Tahoeraa Huiraatira, Tavini Huiraatira, *nous tous* — des pourparlers sous l'égide de cette instance internationale sur le processus de décolonisation de notre pays à mettre en œuvre avec, à terme, un référendum d'autodétermination.

Donc, notre avis défavorable est un acte de résistance du parti Tavini Huiraatira à l'égard de la politique coloniale de l'État français qui s'est récemment manifestée par ce projet de loi organique modifiant le statut d'autonomie où l'État français veut faire avaler au peuple *mā'ohi* (NDT, *polynésien*) qu'elle reconnaît le fait nucléaire. Mensonge !

Merci de votre attention. *Merci*.

La présidente : Merci, Madame la représentante.

J'invite le représentant non-inscrit à prendre la parole. Vous n'avez pas d'intervention. Merci.

La parole est à Monsieur Henri Flohr pour le groupe TAPURA HUIRAATIRA.

M. Henri Flohr : Madame la vice-présidente de l'assemblée de la Polynésie française, Monsieur le ministre, Mesdames et Messieurs les représentants à l'assemblée de la Polynésie française, chers collègues, *bonjour*.

Le projet de loi d'orientation des mobilités pour lequel le représentant de l'État en Polynésie française sollicite notre avis conformément aux dispositions statutaires est intéressant, du moins sur le papier, tant il place le citoyen au cœur des préoccupations sociales, environnementales ou encore de santé publique.

Dans la mise en œuvre du texte, c'est une autre paire de manche. D'abord, comme le souligne le rapport de présentation, parce que la plupart des ajustements demandés ne concernent pas notre collectivité compétente en la matière. Ensuite, et surtout, parce que l'extension à la Polynésie française sans aucune adaptation de l'article L 325-1-2 du code de la route nationale, qui plus est sans aucune concertation avec les forces de l'ordre et la justice, soulèverait plus de difficultés qu'elle n'apporte de solution dans le cas d'espèce, à savoir la conduite d'opérations de police administrative.

L'examen préliminaire de toutes ces dispositions voulues par Paris le 14 novembre dernier en commission législative de l'équipement n'a donné à aucun commentaire ni débat à plus forte raison, et nous y sommes habitués, en l'absence de représentant de l'État.

Pour toutes ces raisons, j'invite mes collègues de l'assemblée de la Polynésie française à émettre, comme il est recommandé, un avis défavorable au projet de loi visé.

Je vous remercie de votre attention.

La présidente : Merci, Monsieur le représentant.

J'invite le gouvernement à répondre aux interventions des représentants.

M. Jean-Christophe Bouissou : Je n'ai pas plus à rajouter, Madame la présidente.

La présidente : Merci.

Nous passons à l'examen de l'avis.

La discussion est ouverte. Nous n'avons pas de discussion.

Nous passons au vote de l'avis. Ceux qui sont pour l'avis défavorable ?... À l'unanimité ?... À l'unanimité. Merci.

Il est 12 h 35. Je suspends la séance et nous reprenons à 13 h 45. Merci.

oOo

Suspendue à 12 h 35, la séance est reprise à 14 h 1.

oOo

La présidente : Nous reprenons notre séance.

RAPPORT N° 134-2018 RELATIF À UNE PROPOSITION DE DÉLIBÉRATION PORTANT MODIFICATION N° 1 DU BUDGET DE L'ASSEMBLÉE DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE POUR L'EXERCICE 2018

Présenté par M^{me} la représentante Dylma Aro

La présidente : Nous passons à l'examen du rapport n° 134-2018 relatif à une proposition de délibération portant modification n° 1 du budget de l'assemblée de la Polynésie française pour l'exercice 2018.

Je demande à Madame le rapporteur de présenter son rapport. Merci.

M^{me} Dylma Aro, rapporteure : C'est une présentation très synthétique, Madame la présidente.

Examinée en commission le 29 octobre 2018, la proposition de délibération portant modification n° 1 du budget de l'assemblée de la Polynésie française pour l'exercice 2018 a recueilli un vote favorable unanime des membres de la commission.

En conséquence, la commission de l'économie, des finances, du budget et de la fonction publique propose à l'assemblée de la Polynésie française d'adopter la proposition de délibération ci-jointe.

La présidente : Merci, Madame la représentante.

Pour la discussion générale, la conférence des présidents a prévu un temps de parole de 75 minutes réparties comme suit : 50 pour le TAPURA HUIRAATIRA, 12 pour le Tahoeraa Huiraaatira, 10 pour le Tavini Huiraaatira et 3 pour le représentant non-inscrit.

J'invite l'intervenant du groupe Tahoeraa Huiraaatira à prendre la parole.

M^{me} Teura Iriti : *Merci, Madame la présidente.*

Sur ce dossier, je me contenterai d'adresser mes encouragements au président de l'assemblée, parce que nous avons conscience des actions qu'il a mises en place depuis sa prise de fonction, pour pouvoir notamment répondre aux besoins des représentants à l'assemblée, dans un souci d'améliorer notre fonctionnement. Bon courage !

La présidente : *Merci.*

J'invite l'intervenant non-inscrit, Monsieur Angélo Frebault, à prendre la parole.

M. Angélo Frebault : S'il faut tout simplement prendre la parole, je suis pour l'avis favorable. *Merci.*

La présidente : Merci. J'appelle l'intervenant du groupe TAPURA HUIRAATIRA, Monsieur Luc Faatau, à prendre la parole.

M. Luc Faatau : Madame la présidente de ce jour, mes chers collègues, *bonjour.*

Je ne vais pas être beaucoup plus bavard. Il n'y a pas d'intervention particulière sur ce dossier de la part du TAPURA puisqu'il ne s'agit que d'une formalisation technique tout à fait classique de report des crédits d'investissement qui n'ont pas été consommés. Donc, l'enveloppe s'élève à 240 millions et servira ainsi à financer les crédits de paiement non consommés à la fin de l'exercice 2017 pour les opérations telles que les réparations, les remises aux normes ou encore le réaménagement du site de Tarahoi notamment.

Donc, je vous invite, comme nos précédents collègues, à approuver la proposition de délibération.

La présidente : Merci, Monsieur le représentant.

J'appelle l'intervenant du groupe Tavini Huiraaatira, Monsieur Antony Geros, à prendre la parole.

M. Antony Geros : Merci, Madame la présidente. Bonjour tout le monde.

Je me joins aux interventions qui viennent d'être effectuées pour dire qu'il n'y a effectivement pas grand-chose à rajouter sur cette délibération puisque celle-ci ne fait état que du report des crédits d'investissement non utilisés au 31 décembre 2017 sur l'exercice en cours. Le montant de ce report, comme le précise le rapport qui nous a été présenté, s'élève donc à 240 millions et quelques ; il vient abonder en crédits de paiement un certain nombre d'opérations répertoriées au chapitre 900 et

répondant donc aux besoins de notre institution. Le montant définitif du budget de l'assemblée est donc modifié en conséquence.

C'est tout ce que j'ai à dire sur ce dossier. *Je vous remercie.*

La présidente : Merci, Monsieur le représentant.

Nous passons à la délibération.

Article 1^{er}

Total chapitre 951

La présidente : La discussion est ouverte sur le total du chapitre 951, en recettes du budget d'investissement.

Puisque nous n'avons pas de discussion, nous passons au vote du total chapitre 951. Ceux qui sont pour ?... À l'unanimité ?... *Merci.* Le chapitre 951 est adopté à l'unanimité.

Nous passons au vote du total général. Ceux qui sont pour ?... Même vote.

Total chapitre 900

La présidente : La discussion est ouverte sur le total chapitre 900, en dépenses.

Puisque nous n'avons pas de discussion, nous passons au vote du total chapitre 900. Ceux qui sont pour ?... Même vote.

Sur le total général, même vote.

Nous passons au vote de l'article 1^{er}. Même vote.

Article 2

La présidente : Sur l'article 2, même vote.

Sur l'ensemble de la délibération, même vote. L'ensemble de la délibération est adopté. *Merci.*

RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES DE LA CTC RELATIF AU CONTROLE DES COMPTES ET DE LA GESTION DE LA COLLECTIVITÉ DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE (PARC AUTOMOBILE)

N° 7353 SG

La présidente : Nous continuons avec le rapport de la CTC des comptes, n° 7353 SG.

Par lettre datée du 6 août 2018, le Président de la Polynésie française nous a fait parvenir le rapport d'observations définitives de la CTC relatif au contrôle des comptes et de la gestion de la collectivité de la Polynésie française (parc automobile).

En application des dispositions de l'article L. 272-48 du code des juridictions financières, le rapport doit être communiqué à l'assemblée dès sa plus proche réunion et donner lieu à un débat.

Pour la discussion, nous sommes à 75 minutes toujours : dont 50 pour le TAPURA HUIRAATIRA, 14 pour le Tahoeraa Huiraaatira, 11 pour le Tavini Huiraaatira et 3 pour le représentant non-inscrit.

J'appelle l'intervenant du groupe TAPURA HUIRAATIRA à prendre la parole. Merci.

M. Luc Faatau : *Encore une fois, bonjour.*

La Chambre territoriale des comptes n'a pas la réputation d'être tendre et encore moins compréhensive avec les élus que nous sommes. Ce n'est d'ailleurs pas sa vocation.

Dans les rapports d'observations définitives dont nous sommes régulièrement destinataires s'agissant du contrôle régulier du fonctionnement de notre collectivité, les magistrats appliquent systématiquement la même feuille de route. Cette feuille de route qui consiste à examiner le fonctionnement des entités concernées, à rendre compte publiquement de ce qui est fait et, le cas échéant, à pointer du doigt d'éventuels dysfonctionnements plus ou moins graves dans le but louable de revenir à de meilleures pratiques dans l'utilisation des deniers publics. Qui pourrait s'en plaindre ? Personne, je l'espère.

Aussi, à la lecture du rapport sur la gestion du parc automobile du Pays pour les exercices 2012 jusqu'à la période la plus récente, il nous faudra bien admettre que tous les gouvernements qui se sont succédé ont volontairement ou non contribué à la constitution d'une flotte « *vieillissante* », « *disparate* », « *en nombre mal connu* », née d'une accumulation de moyens désordonnés.

Saluons quand même une prise de conscience même tardive de notre Président qui, en 2017, dans son rapport annuel transmis à l'assemblée de la Polynésie française pour 2016, a eu le mérite et l'honnêteté, à mon sens, de dénoncer en la matière la persistance d'une situation des plus lacunaires.

Mais, plus que la quantité de véhicules en service autour d'un millier, selon les différents recensements qui ont été commandés, c'est surtout l'absence de pilote qui ressort du document particulièrement à charge.

En résumé, il en découle toujours, selon le rapport en guise de synthèse, une gestion « *conduite sans vision globale, ni objectif quantifié, sans définition d'une doctrine générale d'entretien - réparation, ni exploitation mutualisée des moyens, ni durée d'usage des véhicules normés fédérant, autant que de besoin, les services et les établissements publics administratifs* ». Cette lacune apparaît suffisamment grave aux yeux de la CTC pour que la première recommandation vise justement à la création d'une structure de direction en charge de la gestion complète de la flotte administrative, charge à elle ensuite d'établir un plan prévisionnel pluriannuel physico-financier des acquisitions (recommandation n° 9), puis d'organiser les usages partagés des véhicules à l'échelle de l'Administration (recommandation n° 15).

Aussi, contrairement à ce que l'on pourrait croire, la Chambre territoriale des comptes ne préconise pas de bannir l'acquisition de nouveaux véhicules. En effet, compte tenu de l'état de vétusté du parc et certainement des coûts engendrés par leur réparation, près de la moitié des véhicules encore en service ont été mis en service entre 2003 et 2007. Il s'avère plus qu'urgent d'en remplacer le plus grand nombre. Or, le rythme actuel de renouvellement paraît insuffisant. Seulement 26 véhicules ont été acquis en 2016 contre plus de 250 entre 2005 et 2007.

J'ajoute en forme de vœu que cette politique d'acquisition de véhicules devra être conforme avec la politique générale du Pays en matière de transition énergétique en favorisant une motorisation hybride voire électrique, si tant est que nous puissions disposer d'un plus grand nombre de bornes de recharge en libre-service. Notre Président s'y est bien mis, alors pourquoi pas l'Administration, de même que les transports en commun.

Enfin, parmi ces 16 préconisations, la CTC souhaiterait voir l'Administration organiser un usage partagé des véhicules, autrement dit optimiser leur utilisation au quotidien. Quand on sait que le ratio actuel tourne autour d'un véhicule pour six ou sept agents publics, l'idée tient la route — si vous me permettez l'expression.

Voilà donc, en résumé, mes chers collègues, les observations les plus accablantes de ce rapport sur la gestion du parc automobile du Pays que je voulais partager avec vous, avant d'appeler de mes vœux une profonde remise aux normes ne serait-ce que pour une question d'exemplarité dans la maîtrise des deniers publics du pays.

Je vous remercie de votre attention.

La présidente : *Merci*, Monsieur le représentant.

J'invite l'intervenant du groupe Tahoeraa Huiraatira à prendre la parole.

M^{me} Teura Iriti : *Merci, Madame la présidente.*

Dans son rapport d'observations sur le parc automobile du Pays, la CTC — que nous connaissons bien — énonce que le gouvernement n'a pas fourni de données précises quant à l'inventaire des véhicules. Cela surprend effectivement.

Cependant, je tiens à rappeler aux uns et aux autres qu'en 2013, le Président du pays de l'époque avait commencé à se pencher sérieusement sur cette problématique parce qu'il souhaitait que les ministres utilisent leur propre véhicule. Je sais que le souci n'est pas vraiment à ce niveau-là, c'est plutôt à la base qu'il faut voir c'est-à-dire avoir le nombre exact de véhicules et, ensuite, comment faire en sorte qu'il y en ait moins. Car, comme le précise la CTC, ces véhicules ne sont pas utilisés longtemps ou sur une grande distance. Effectivement, puisque nous sommes un petit pays. Donc, il convient de réfléchir sur la manière de diminuer la flotte sans pour autant pénaliser le bon fonctionnement des différents services et établissements du Pays.

Voilà donc quelques remarques que suscite ce rapport. En d'autres termes, nous devons nous pencher sur ce dossier, ce qui pourra également nous aider dans les dépenses, quand bien même il n'y en a pas beaucoup.

Merci.

La présidente : *Merci.*

J'invite l'intervenant du groupe Tavini Huiraatira à prendre la parole.

M^{me} Valentina Cross : *Merci, Madame la présidente.*

Par lettre du 6 août 2018, le Président de la Polynésie française a transmis à l'assemblée de Polynésie le rapport d'observations définitives de la Chambre territoriale des comptes (CTC) du 24 mai 2018 relatif au contrôle des comptes et de la gestion de la collectivité de la Polynésie française (parc automobile) pour les exercices 2012 jusqu'à la période la plus récente.

Dans une lettre datée du 20 juillet 2018, le Président de la Polynésie française va répondre au président de la CTC pour lui dire avoir pris connaissance et analysé le contenu de ce rapport et annoncer qu'il ne lui avait pas paru opportun de faire des remarques à son sujet.

Et pourtant, ce ne sont pas moins de 16 recommandations que la CTC a formulées à l'adresse du gouvernement de la Polynésie française puisqu'il s'agit justement du contrôle des comptes et de la gestion de la flotte automobile dont l'exact contenu n'a pu être identifié par les magistrats consulaires. « Une estimation plausible conduit à un chiffre d'environ un millier de véhicules de liaison, dont près de 850 dans les services, hors compte des remorques, des autocars et des véhicules techniques (engins de chantier, ambulances, etc.). » Il reste que la Chambre territoriale des comptes considère ce nombre comme excessif, « surabondant (...) par rapport aux besoins réels de l'Administration et des

établissements », ajoutant que « *le parc est dans un état critique tant il est resté marqué par les défaillances des gestions passées, et encore trop peu réactif aux injonctions du présent* ».

Dans sa synthèse, la CTC estime que ce sont les principaux aspects de la gestion de la flotte automobile qui sont concernés, gestion conduite sans vision globale, ni objectif quantifié, sans définition d'une doctrine générale d'entretien-réparation, ni exploitation mutualisée des moyens, ni durée d'usage des véhicules, gestion des véhicules administratifs empreinte d'empirisme et d'approximation.

Comme le relèvent les magistrats de la Chambre territoriale des comptes, plutôt que de s'atteler aux racines du problème, la collectivité de la Polynésie française s'est limitée au traitement des symptômes comme l'utilisation abusive des véhicules de service ou encore les carences de l'inventaire. Pour la CTC, il faut au contraire s'attaquer aux causes des dysfonctionnements, opérer en urgence un changement drastique des méthodes et des pratiques, comme l'ajustement de la flotte aux besoins réels des services et des établissements.

De plus, il est apparu aux magistrats de la CTC que le parc automobile présente un profil hétéroclite et anachronique avec des multiples marques et modèles ; il compte une majorité de véhicules anciens, avec de très nombreux véhicules en panne et certains réduits à l'état d'épave nécessitant leur enlèvement. Pour la CTC, l'âge moyen du parc automobile est hors normes.

Mais encore, la flotte fonctionne presque exclusivement au moteur thermique diesel, très peu de véhicules ou à faible émission de CO² y figurant, la CTC parlant d'un parc automobile polluant puisqu'elle demeure composée à près de 100 % de véhicules thermiques. À titre d'exemple, en 2016, sur 26 véhicules achetés, 25 ont été des modèles motorisés au diesel.

La conclusion de la CTC mérite d'être reprise ici : « *Le parc automobile est dans un état critique. Ni sa composition, ni son âge moyen ou sa trace carbone ne répondent aux exigences d'une gestion moderne, soucieuse de l'efficacité de la dépense publique. Les handicaps constatés sont d'une telle ampleur qu'ils ne sauraient être traités sans qu'un effort particulier et organisé dans la durée ne soit consenti par la collectivité de la Polynésie française.* » C'est pourquoi la CTC estime que, réduite à environ 400 véhicules par la mise à la réforme des véhicules hors d'âge, et par une politique d'achat renouvelée au double des commandes 2017, la flotte serait, en sept ans, recomposée selon les meilleures normes économiques et environnementales. Mais, cela passe par une modernisation urgente de la gestion du parc automobile, par un abandon du management actuel et des pratiques en vigueur.

Ainsi, cet éclatement des responsabilités a eu pour effet de complexifier exagérément cette gestion, comme l'effet conjugué de la multiplicité des centres de décision et de l'arbitrage financier qui a conduit à une gestion peu efficace, d'où, pour ne citer que celles-là, les recommandations faites par la CTC de créer une structure de direction en charge de la gestion complète de la flotte administrative, et de rattacher cette structure, dirigée par un chef de projet qualifié, au ministre de l'équipement.

De même, la gestion du parc est apparue trop engluée dans des pratiques désuètes qui perdurent encore concernant l'achat de véhicules, la gestion des véhicules avec notamment la prise en compte des aspects de la vie du véhicule, depuis sa mise en service jusqu'à sa fin de service, ou encore la couverture assurantielle avec ajustement à la réalité de la sinistralité. On pourrait citer aussi l'entretien-réparation qui n'est pas organisé à l'échelle de la collectivité, l'utilisation des véhicules administratifs qui continue d'être vécue sur le mode ancien sans constitution de pools ou de covoiturages organisés.

Seize recommandations ont été formulées par la CTC sur trois enjeux essentiels, à savoir : en matière de management, en matière de planification de la gestion et en matière de gestion courante, comme de « *Développer des statistiques internes relatives à la consommation de carburant et fixer un objectif de réduction annuelle* ». Il appartient donc à la majorité de l'assemblée de Polynésie et au gouvernement de mettre en œuvre ces recommandations dans les meilleurs délais. Mais, l'expérience nous révèle

qu'à défaut d'être coercitives, les recommandations de la CTC restent bien souvent lettre morte ou partiellement exécutées.

Merci.

La présidente : Merci, Madame la représentante. Bonjour, Monsieur le ministre de la santé.

Souhaitez-vous intervenir sur ce dossier du parc automobile concernant les exercices 2012 ?... Merci.

M. Jacques Raynal : Je vous remercie de cette question. Je voudrais tout d'abord saluer bien évidemment toutes les représentantes et représentants pour cet après-midi, excuser l'absence de notre collègue René Temeharo qui est hors territoire actuellement.

Je lui laisse le soin de répondre à vos questions personnelles. Si vous en avez, vous pourrez lui poser directement.

Pour ma part, je m'abstiendrai sur ce dossier qui me concerne quand même pour certaines parties puisque nous avons aussi dans le domaine de la santé des transports et des véhicules de transport. Mais voilà, sur le plan technique, je ne me sens pas suffisamment compétent pour pouvoir répondre aux questions précises des représentants.

Merci, Madame la présidente.

La présidente : Merci, Monsieur le ministre.

La parole est à Monsieur Angélo Frebault que j'ai oublié, avec toutes mes excuses.

M. Angélo Frebault : Merci, Madame la présidente. *Bonjour, Monsieur le ministre.* Chers collègues, *je suppose que vous avez bien déjeuné.*

Dans ce rapport, il est apparu que pour réaliser une bonne analyse, il était indispensable de bien définir le domaine à prendre en compte.

Aussi, la gestion du parc automobile de la Polynésie française n'étant pas une opération simple, seuls les véhicules administratifs ont été retenus. Ont été exclus du champ de l'étude les véhicules techniques et les véhicules des établissements publics industriels et commerciaux.

L'analyse faite par la Chambre territoriale des comptes est très sévère. Sans concession, la lecture de rapport est très perturbante. L'inventaire complet du parc n'a pas pu être fourni. Cela est sûrement dû à l'éparpillement des responsabilités. Un parc en état critique. L'âge moyen du parc est hors norme. Un important parc disparate et exclusivement thermique, au contraire des préoccupations environnementales affirmées par ailleurs.

Il est grandement temps d'avoir une gestion efficace. Les recommandations de la Chambre territoriale des comptes doivent être impérativement mises en œuvre. La plus importante est, me semble-t-il, la création d'une direction unique pour gérer la flotte administrative. Cette direction devra rapidement définir le parc nécessaire et suffisant pour que l'ensemble des services fonctionnent correctement.

Dans cette approche, les obligations d'amortir les véhicules pour permettre un renouvellement harmonieux du parc doit être intégré. Une planification des entrées et des sorties des véhicules du parc à moyen terme est une absolue nécessité pour rajeunir le parc automobile.

Pour cette nouvelle direction, efficacité et efficience seront les maîtres mots pour permettre de répondre au défi que le gouvernement ne va manquer de relever pour réaliser des économies budgétaires. La centralisation de la gestion du parc va automatiquement générée d'échelle : assurance,

nombre de véhicule, moins de réparation. Je vois aussi la possibilité de maintenir un parc automobile administratif minimal et de faire appel en cas de besoin à une entreprise de véhicule de location, avec laquelle une convention aura été réalisée. Il est certain que reprendre la gestion du parc automobile qui, depuis de nombreuses années, ne cesse de se détériorer ne va pas être facile. Il y a une obligation impérative de résultat.

J'encourage le gouvernement à mettre tout en œuvre les directives pour rétablir la situation à moyen terme.

Merci.

La présidente : *Merci,* Monsieur le représentant.

Nous passons à l'examen du dernier rapport. Et je demande à Mesdames les rapporteuses, Eliane Tevahitua et Béatrice Lucas, de présenter leur rapport.

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ÉVALUATION DES POLITIQUES PUBLIQUES SUR LA MÉDECINE SCOLAIRE
N° 8818 SG

M^{me} Eliane Tevahitua : *Merci,* Madame la présidente. *Bonjour,* Monsieur le ministre. Vous êtes bien courageux en cet après-midi ! Ainsi que nous tous, les rescapés du matin !

L'Organisation mondiale de la santé (OMS) a fait de la santé un dogme qu'elle définit par « un état de complet bien-être physique, mental et social » qui ne consiste pas seulement en « une absence de maladie ou d'infirmité ». Dans un pays comme le nôtre, ce dogme devrait normalement s'appliquer à tous nos enfants, en particulier aux 60 340 enfants et adolescents scolarisés en Polynésie et localisés pour 90 % d'entre eux dans l'archipel de la Société. C'est cet « état de complet bien-être physique, mental et social » qu'ont voulu vérifier les membres de la mission d'évaluation de la médecine scolaire en auditionnant 48 personnalités issues des mondes de la santé, de l'éducation et du milieu associatif du 16 janvier au 22 février 2018. En pratique, la commission a souhaité évaluer la cohérence et les résultats des actions menées par la médecine scolaire en rapport de l'évolution de l'état de santé des enfants et adolescents ainsi que les emplois budgétaires engagés, notamment ceux d'infirmières scolaires.

Au terme de leurs travaux, les membres de la mission d'évaluation ont mis en évidence 8 points d'achoppement.

Le premier obstacle est la connaissance insuffisante des besoins et demandes de santé des élèves.

L'Observatoire polynésien de la santé créé en 1997 et censé procéder au recueil épidémiologique des données sanitaires n'a jamais fonctionné. Ces besoins de santé existent pourtant. La mission a donc auditionné les responsables d'établissement scolaire et les professionnels de santé qui l'ont alertée des problèmes suivants :

Certains adolescents ont des difficultés d'accès aux soins médicaux en raison de la carence du service public de transport terrestre sur l'île de Tahiti. Les conditions socio-économiques des familles défavorisées influencent les déterminants de santé des élèves. Ainsi, « certains parents ont abandonné ou exercent avec difficulté leur responsabilité parentale, entraînant des situations de déscolarisation ou de décrochage scolaire de leurs adolescents. Les problèmes liés à la promiscuité dans certains foyers, à la violence intrafamiliale et à la précarité ont souvent été mis en avant par les professionnels. En outre, ces adolescents ont une mauvaise hygiène de vie avec présence de caries dentaires non soignées, de plaies ou d'affections bénignes non soignées, des problèmes dermatologiques, etc. « Certains jeunes scolarisés notamment dans l'enseignement professionnel et les CJA sont en souffrance morale et figurent en bonne place dans les statistiques du Centre de consultations spécialisées (...) » de Madame

Brugiroux. Les personnels de l'éducation ont également pointé l'inégalité d'accès à des activités extra-scolaires ou de loisirs des enfants et adolescents issus de familles en situation sociale précaire. Et les conditions d'accueil et d'hébergement des 3 000 élèves scolarisés dans les 23 internats du pays laissent à désirer, au niveau du confort matériel de ces lieux de vie.

Le deuxième constat de la mission est que les résultats du service de médecine scolaire sont peu efficaces. Le service de médecine scolaire assure la vaccination obligatoire des enfants ; une mission qu'il remplit bien avec un taux de couverture vaccinale de nos enfants très supérieur à 90 %. Mais dans ces autres activités, on note une prédominance des soins courants au détriment du suivi des enfants en milieu scolaire, avec une baisse du nombre total d'élèves dépistés. L'activité consacrée aux actions de prévention est faible malgré un besoin accru d'actions de promotion et d'éducation à la santé. Idem pour la participation aux actions de soutien et de conseil également en baisse.

Le troisième constat c'est que les indicateurs comportementaux de santé des adolescents sont alarmants. Ces indicateurs révélés par des enquêtes éparées sur le comportement de santé des jeunes de 13 à 17 ans montrent que :

- La prévalence du surpoids et de l'obésité est inquiétante : près de la moitié des adolescents de 13 à 17 ans sont en surpoids dont 20 % au stade de l'obésité. Près de la moitié affirment boire des sodas sucrés au moins une fois par jour. Et 42 % sont sédentaires.
- Leur santé bucco-dentaire se dégrade également : 8 % des adolescents n'ont jamais consulté de dentiste de leur vie. Pourtant, près de la moitié souhaiteraient bénéficier de suivi dentaire systématique comme à l'école primaire. La cherté des soins dentaires dans le libéral et l'impossibilité d'avancer une partie du coût des soins explique cette dégradation.
- L'éducation à la sexualité est insuffisante. 3,5 % des filles de 13 à 17 ans ont été enceintes au moins une fois, il y a une centaine de grossesses mineures annuellement. Seuls 9 % des adolescents se procurent des préservatifs à l'infirmerie de leur établissement scolaire.
- Les conduites à risques sont patentes : la prévalence de la consommation d'alcool est de 59 % chez les élèves de 16 à 17 ans. 66 % des élèves de 13 à 17 ans ont déjà fumé, et près d'un tiers déclarent avoir consommé au moins une fois de la drogue, dont plus du tiers avant l'âge de 14 ans.
- Et enfin, les adolescents « sont mal dans leur peau » : 15 % des 13-17 ans ont envisagé de se suicider. Près de 10 % ont fait au moins une tentative de suicide. 30 % des 13-17 ans ont participé au moins une fois à une bagarre.

Quatrième constat de la mission, les effectifs dotés de compétences spécialisées sont insuffisants au service d'hygiène scolaire, notamment dans la prise en charge des enfants à besoins particuliers. Ces cinq dernières années, le nombre d'enfants suivis en consultation médicale spécialisée pour des difficultés d'apprentissage et de développement, ou présentant des troubles invalidants de santé ou un handicap, a augmenté de 41 %. Mais, dans le même temps, le nombre de consultations en orthophonie au centre d'hygiène scolaire a baissé de 6 %. Il en est de même pour le nombre d'enfants suivis par les psychomotriciens du centre. Il a baissé de moitié, de 51 %, alors que le nombre de consultations subit une forte progression de 122 %. Il n'y a pas non plus de neuropsychologue au centre d'hygiène scolaire alors que le nombre de consultations pratiquées entre 2013 et 2016 est en forte progression de 731 %. Et enfin, l'audiogramme du centre est resté en panne de 2013 à 2015. De plus, le nombre d'infirmiers scolaires mis à disposition par l'éducation nationale dans les collèges et lycées est insuffisant. Trente-deux infirmiers scolaires sont en poste pour 36 établissements publics du second degré. Mais aucun infirmier scolaire dans les 179 écoles publiques du 1^{er} degré et les 21 CJA.

Le cinquième constat de la mission est le suivant : les objectifs interministériels entre les secteurs de la santé et de l'éducation ont tardé à être définis, même après la convention du 22 octobre 2016 qui confie conjointement la politique de santé aux ministères de l'éducation et de la santé.

Sixième constat : La mission observe une absence de synergie dans la mise en œuvre des actions réglementées. Malgré l'adoption par l'assemblée de la charte de l'éducation et du schéma d'organisation sanitaire, en 2016, aucun texte réglementaire n'a vu le jour sur la définition des actions à finalité éducative de la médecine scolaire, ni la création d'un comité de pilotage interministériel.

Septième point : la mission n'a pu procéder à l'évaluation de l'impact des décisions prises par les décideurs car des actions sont non encore évaluées ou en attente de l'être. La mission n'a disposé d'aucun rapport d'activité des personnels de santé des établissements scolaires, d'aucune évaluation de la mise en œuvre des programmes d'actions des comités d'éducation à la santé et à la citoyenneté, d'aucune information sur la création de l'observatoire des comportements et des pratiques de prévention prévue par la charte de l'éducation, et d'aucun bilan du « programme d'éducation à la santé et à la sexualité et de prévention des comportements à risques ».

Le huitième constat : les missions entre le service d'hygiène scolaire et le Fare Tama Hau sont redondantes et les moyens hétérogènes. Tous deux effectuent les mêmes consultations médicales et psychologiques. Et tous deux exercent la quasi-totalité de leurs actions dans la même zone géographique du grand Papeete alors que le reste de Tahiti et les autres îles ne bénéficient pas de plateaux techniques aussi complets.

Pour ce qui est de l'adéquation des coûts et moyens et de l'efficience de la politique de la santé scolaire, la mission n'a pu vérifier si les mesures mises en œuvre sont en adéquation avec les moyens alloués. Il n'y a aucun outil de mesure efficace et de gestion analytique des dépenses engagées à la Direction de la santé sur les coûts affectés aux activités de la santé scolaire. La mission n'a pu obtenir le coût budgétaire des personnels médicaux et paramédicaux mis à disposition par l'État, ni ceux supportés par le budget du Pays. Idem pour les coûts affectés aux élèves à besoins particuliers ou handicapés.

Partant de ce qu'elle a découvert, la mission d'évaluation a élaboré 16 recommandations dont les principales sont :

- De « redéfinir l'organisation et les missions de la médecine scolaire » ;
- De disposer d'outils statistiques et épidémiologiques fiables, d'insuffler une culture de l'évaluation dans notre administration et de moderniser les outils de gestion de la Direction de la santé ;
- De privilégier un suivi médical individualisé des élèves au plus près des établissements scolaires et d'instaurer un tiers payant pour tout élève nécessitant une consultation spécialisée auprès d'orthophonistes, de psychologues, de neuropsychologues, de psychomotriciens, de chirurgiens-dentistes ;
- D'« augmenter aussi le nombre d'infirmiers scolaires » et par conséquent d'en former à l'institut Mathilde Frébault ;
- De « retarder au maximum la sortie de leur noyau familial, en mettant en place le télé-enseignement » pour les élèves des archipels éloignés ;
- Et, enfin, d'améliorer les repas servis en milieu scolaire en soutenant « financièrement les maires pour qu'ils fournissent des menus diététiques privilégiant l'achat des produits locaux et d'interdire « les marchands ambulants dans un rayon de 200 mètres ».

Je terminerai en ayant une pensée émue pour mes anciens collègues de mission : Madame Armelle Merceron et Monsieur Jules Ienfa avec qui nous avons procédé aux auditions, ainsi qu'à Madame Florida Lai qui a mis en forme nos pensées et rédigé ce rapport, sans oublier le service du contrôle et de l'évaluation de Tetuna'e.

Merci.

La présidente : Merci, Madame la représentante.

J'invite l'intervenant du groupe Tahoeraa Huiraatira à prendre la parole. Merci.

M^{me} Vaitea Le Gayic : Merci, Madame la présidente. Monsieur le ministre, chers collègues, *bon après-midi.*

Notre assemblée est saisie aux fins d'examiner un rapport de la commission d'évaluation des politiques publiques sur la médecine scolaire.

Évaluer une politique publique consiste à en mesurer les effets propres et à porter un jugement de valeur sur ceux-ci.

C'est 66 340 enfants et jeunes scolarisés (âgés de 3 à 20 ans) dans les établissements scolaires du secteur public et privé depuis la rentrée 2017-2018. 53,3 % des élèves fréquentent les établissements scolaires du 1^{er} degré tandis que 46,7 % sont dans le 2nd degré. La DGEE indique que les effectifs scolaires globaux ont baissé de 8 714 élèves entre les années 2004 et 2015, soit une baisse de près de 800 élèves par an. En 2027, ils seront 90 000 et représenteront 28 % de la population.

En tant qu'institution publique, l'école est un relais des politiques de santé décidées par l'État. Cependant, la mission constate le nombre insuffisant d'infirmiers scolaires mis à disposition par l'éducation nationale dans les collèges et lycées en Polynésie française. Soit 32 infirmiers scolaires sont en poste dans les établissements publics du 2nd degré (année scolaire 2017-2018) sur les 36 existants. Et l'on ne compte aucun infirmier scolaire en poste dans les 179 écoles publiques du 1^{er} degré et dans les 21 CJA (année scolaire 2015-2016).

En Polynésie française, bien que la santé scolaire relève d'actions programmées par la médecine scolaire et soit mise en œuvre depuis son origine par la Direction de la santé, la politique de santé scolaire est curieusement définie par la politique éducation figurant au sein de la charte de l'éducation et reprise au sein du préambule de la convention n° 99-16 du 22 octobre 2016 relative à l'éducation entre la Polynésie française et l'État. Ainsi, la charte de l'éducation modifiée en juillet 2017 a permis l'extension des objectifs généraux de la médecine scolaire à l'évolution du champ de la promotion de la santé à l'école qui participe à la réussite scolaire. Force est donc de constater que la médecine scolaire témoigne de l'évolution du champ de la santé à l'école.

Toutefois, la santé scolaire ne se limite pas à la médecine scolaire, son réseau fait intervenir plusieurs partenaires, lesquels relèvent de l'éducation, de la solidarité, du travail ainsi que de l'État pour ce qui concerne la protection des mineurs.

La mission conclut que de nombreux efforts de coordination pour la mise en œuvre de ces missions restent à organiser par les acteurs publics concernés. En l'état de la situation analysée, elle ne dispose pas de résultats observables et évaluables qui démontrent l'existence d'une cohérence dans la coordination des actions entre les personnels de l'éducation, de la santé et du social dans la mise en œuvre de la politique d'éducation à la santé. En conséquence, il lui est difficile de mesurer son impact sur la santé des élèves en rapport avec les objectifs visés.

Aussi, le groupe Tahoeraa Huiraatira salue au passage le travail fourni par la commission d'évaluation.

Je vous remercie de votre attention.

La présidente : Merci, Madame la représentante.

Monsieur Angélo Frebault n'ayant pas d'intervention, j'invite l'intervenant du groupe TAPURA HUIRAATIRA, Madame Béatrice Lucas, à prendre la parole. Merci.

M^{me} Béatrice Lucas : Merci, Madame la présidente. Monsieur le ministre, chers collègues, *bon après-midi*.

Lorsqu'on traite du sujet de l'éducation en Polynésie française, nous avons tendance à ne parler que de performance et de réussite individuelle, à savoir combien d'élèves d'une classe d'âge a obtenu le DNB, le baccalauréat et autres diplômes qui constituent autant de précieux sésames pour pouvoir s'insérer plus tard dans la vie active. Les échecs aux examens, trop nombreux encore, sont mis

généralement sur le compte de tout un tas de facteurs : manque d'enseignants, de surveillants d'internat, des établissements vétustes, des transports inadaptés, ou alors d'un environnement social peu propice à la poursuite de la scolarité dans des conditions optimales. Or, nous aurons beau continué à investir beaucoup d'argent dans notre système éducatif, on dira toujours que le résultat est le même.

Mais alors, je vous pose la question : et l'humain dans tout cela. N'a-t-on pas oublié avant toute chose de mesurer le bien-être au sens large du terme — c'est-à-dire physique et mental — de celles et ceux à qui l'on demande d'ingérer au quotidien une masse de savoir censé les préparer au monde du travail ? Pour illustrer mon propos, c'est comme si nous demandions à un tracteur de labourer correctement la terre sans avoir pris soin de vérifier l'état du moteur et de son niveau d'huile.

Aussi futile puisse paraître cette introduction, elle n'en présente pas moins à mes yeux l'essentiel du sujet qui nous préoccupe, conforté en cela par le regard sans concession que nous venons de porter à la médecine scolaire comme premier thème de la nouvelle prérogative conférée à l'assemblée de la Polynésie française dans son rôle légitime de contrôle et d'évaluation des politiques publiques.

D'emblée, permettez-moi de saluer le travail remarquable et non moins passionnant qui a été mené depuis le 22 septembre 2017, date à laquelle la mission a été clairement délimitée, puis ponctué de 48 auditions et d'une consultation citoyenne riche en enseignements divers. Car, en notre qualité de représentants élus, nous avons en effet le devoir d'écouter la population, d'analyser la situation pour faire en sorte d'améliorer notre vie en société.

Je veux également rendre hommage aux chevilles ouvrières de cette première mission : ma collègue du Tavini, Éliane Tevahitua, Armelle Merceron et Jules Ienfa qui se sont investis, sans oublier bien sûr le personnel administratif pour toute la partie logistique et Madame Florida Lai. Un travail remarquable !

Un peu d'histoire. Par rapport à l'évolution historique de la médecine scolaire, elle a été instituée le 12 février 1949. Les actions de la santé font partie des plus anciennes missions prioritaires de la direction de la santé. Elle avait pour principale attribution de contribuer aux actions de la vaccination, d'effectuer un bilan de santé systématique de chaque enfant scolarisé, d'en assurer le suivi par la tenue d'un carnet de santé individualisé conservé par le centre médicoscolaire. Dès le départ, la médecine scolaire s'est inscrite comme une activité publique relevant de la politique santé et était assurée par des médecins scolaires, assistés des personnels de service social. Toutefois, la fréquence annuelle des visites médicales laissait présumer que la médecine scolaire ne concernait pas uniquement des actions de prévention, mais consistait également à mener des actions curatives en l'absence de protection générale sur le territoire. Par la suite, les organisations successives des services territoriaux ont maintenu la médecine scolaire sous la tutelle de la Direction du service d'hygiène scolaire. Elle a été transférée en 1990 au centre de la mère et de l'enfant à Pirae. Et depuis 2004, le Service d'hygiène scolaire relève des centres de consultation spécialisée dont le personnel a la charge d'élaborer la programmation ainsi que la coordination des actions et des moyens nécessaires à la mise en œuvre.

Ceci étant, qu'est-ce qui ressort de toutes ces investigations ? D'abord, une connaissance insuffisante des besoins et demandes de santé des élèves, faute principalement de pouvoir disposer d'informations fiables, accessibles et actualisées. Et pour cause, parmi d'autres, le rayonnement géographique du centre de consultations en hygiène scolaire qui se limite aux six communes de la zone urbaine de Mahina à Punaauia, soit environ la moitié des effectifs scolarisés en 2015-2016. À ce propos, de sérieuses interrogations sont émises quant à l'efficacité réelle du centre de consultations spécialisées en hygiène scolaire dont — je cite le rapport — « *Les bilans d'activités se limitent à une quantification des activités effectuées au service de la population cible (...) mais ils ne donnent aucune indication des résultats obtenus en rapport avec l'impact de leur mise en œuvre et des attentes des enfants scolarisés.* » Par ailleurs, le nombre insuffisant d'infirmiers scolaires est pointé du doigt, d'autant qu'aucun n'est en poste dans les 179 écoles publiques du 1^{er} degré et dans les 21 CJA, contre 32 seulement dans le 2nd degré répartis entre les collègues et les lycées. Ensuite, la mission observe la progression d'un certain nombre de pathologies au premier rang desquels figurent — ce qui n'est pas une surprise — le surpoids et l'obésité dont souffrent respectivement 43,2 % et 19,8 % des élèves âgés

de 13 à 17 ans. Le programme de prévention dédié a pris fin en 2013. Nous avons appris également que 8 % des ados interrogés n'avaient pas consulté de dentiste de leur vie, et à peine 10 % se procurent leur préservatif à l'infirmerie de leur établissement scolaire.

Nous ne pouvons pas rester insensibles face au constat d'une augmentation constante de la consommation d'alcool et de tabac chez les jeunes scolarisés, sans parler du pakalolo. Tous ces comportements à risques ont naturellement des incidences sur la santé des élèves, leur capacité à poursuivre leurs études, mais également au sein de la cellule familiale. De fait, on constate que depuis la mise en place du dispositif « Mission de lutte contre le décrochage scolaire », le nombre d'élèves suivis par la DGEE a fait un bond de 66 % entre 2015 et 2017.

Enfin, ce rapport d'évaluation de la médecine scolaire ne peut que regretter une absence de synergie dans la mise en œuvre des actions réglementées par les différents intervenants : ministères de l'éducation, de la santé, mais également le Fare Tama Hau.

L'occasion de rappeler, en conclusion, que la prévention ne peut pas rester l'affaire des seuls soignants, enseignants et agents sociaux, puisqu'elle s'attache à tous les déterminants de santé — que ce soit économique, éducatif, social, famille, jeunesse, sport, culture, environnement — et doit s'organiser autour d'une stratégie commune.

Tous les points que je viens de développer font l'objet de recommandations — 16 au total —, toutes aussi importantes les unes que les autres, dont la numéro 9 que je considère comme primordiale, à savoir : augmenter le nombre d'infirmiers scolaires mis à disposition par l'éducation nationale dans les écoles publiques privées du 1^{er} et du 2^e degré avec une priorité donnée aux établissements de l'enseignement professionnel.

Néanmoins, pour terminer sur une note optimiste, je tenais aussi à vous dire que le système de vaccination reste l'un des plus performants de la zone pacifique depuis 1949 et le Pays a tenu à le garder dans le droit local par une délibération votée à l'assemblée de Polynésie en 1995 ; mais aussi que les prémices d'un partenariat a vu le jour entre le ministère de la santé et celui de l'éducation avec des discussions entre la Direction de la santé publique, la DGEE sur un projet de charte de collaboration pour préciser la répartition de leurs compétences respectives dans la mise en œuvre des actions de promotion et d'éducation à la santé des enfants en milieu scolaire.

Voilà donc, en résumé, ce que je retire du rapport de diagnostic dont chacun, j'en suis sûre, pourra se faire sa propre opinion.

Je vous remercie.

La présidente : Merci, Madame la représentante.

Monsieur le ministre, vous avez la parole.

M. Jacques Raynal : Merci, Madame la présidente.

Je remercie les intervenants sur ce rapport qui concerne la médecine scolaire. Un rapport éminemment nécessaire, comme tous les rapports puisqu'il va permettre au ministre que je suis d'avoir un appui sur différentes mesures à prendre et organisations à mettre en place.

Je reprendrai, si vous le voulez bien, des points, assez rapidement, je vous rassure... puisqu'on est dans l'après-midi et qu'on a tous hâte de rentrer chez nous. Non, ça va ? Ça va alors. Je reprendrai les points un par un pour faire juste un état d'avancement ou donner des informations par rapport aux préconisations qui sont données.

Le premier point, c'est définir et organiser dans une loi du pays les objectifs et priorités de la prise en charge de la santé des enfants et des jeunes scolarisés. Cela concerne à la fois la santé, mais également la DGEE — vous l'avez dit tout à l'heure —, la jeunesse. Et c'est donc un travail interministériel qui est nécessaire. Mais chez nous, dans mon domaine, à la santé, c'est le schéma d'organisation sanitaire qui donne une orientation dans son axe 4 qui est : « Réinvestir la prévention et la promotion de la santé ». D'ailleurs, à ce propos, nous avons un schéma de prévention et de promotion de la santé qui a été approuvé en conseil des ministres récemment. Donc, plutôt que de faire un programme, peut-être sera-t-il plus simple de faire une loi du pays. Enfin, on y travaille, mais on avance sur ce plan-là.

Le deuxième point concerne la définition de l'organisation et des missions de la médecine santé scolaire. Également le schéma d'organisation sanitaire nous en parle dans l'axe 2 de ce schéma. Je vous rappelle que c'est un schéma que vous avez voté en assemblée et qui dit : « Améliorer la santé dans les archipels ». Nous avons quelques difficultés à le faire, vous le savez très bien, on en parle de façon récurrente, avec des moyens humains qui sont rares et des difficultés à doter tous les archipels et toutes les îles de personnels de santé. Mais nous faisons des efforts pour ce faire, des efforts qui sont à la fois financier, mais également des efforts matériels puisque nous remettons en état un certain nombre de structures pour permettre d'accueillir dans les meilleures conditions possibles les personnels de santé.

Actuellement, des réformes sont en cours, vous l'avez évoqué tout à l'heure. Pour ce qui concerne la médecine du scolaire, notamment un travail en collaboration avec la DGEE qui est déjà bien engagé mais qui doit se poursuivre bien sûr ; une charte de collaboration santé/éducation qui permettra de réunir et de finaliser les compétences de chacun et les devoirs de chacun des deux services, DGEE et Direction de la santé, prévu fin décembre pratiquement pour être finalisé. Donc, on définit les rôles, les missions des différents intervenants, les modalités d'intervention dans le domaine de la santé en milieu scolaire, la liaison et la communication interservices et entre les personnels. On définit des bilans de santé systématiques et ciblés en fonction des orientations que souhaite le Pays, bien évidemment. Des domaines qui sont particulièrement sensibles. Vous l'avez dit tout à l'heure, les grossesses précoces par exemple, comment les prévenir ? Promotion d'un environnement favorable à la santé dans le parcours éducatif de santé et école en santé dans le premier degré, le parcours éducatif de santé et le comité d'éducation à la santé et à la citoyenneté dans le 2nd degré. Nous devons recruter des ressources locales en éducation pour la santé et, là, je parle donc de mon domaine. Des actions autour des maladies transmissibles en milieu scolaire, vous avez parlé du préservatif ; c'est un des moyens de sensibiliser les jeunes aux risques de maladies sexuellement transmissibles. Protection de l'enfance en intervenant en urgence auprès des enfants et adolescents victimes de mauvais traitements. Il y a une augmentation graduelle des violences, et donc il faut que nous mettions en place des moyens de détection des violences, parce que ce n'est pas toujours visible, et des moyens de signalement dont il faut que nous ayons à la fois avec la DGEE, les enseignants et les personnels de santé des correspondances dans ce domaine. Donc, nous avons un certain nombre de choses qui se mettent en place, qui nécessitent encore quelques arbitrages politiques, mais cela devrait être mis en place dès le début de l'année 2019, si j'en crois les services.

On a un état des lieux de la santé scolaire en Polynésie française, votre rapport en fait partie. On est en train de faire un état des lieux des actions qui sont réalisées sur l'ensemble du territoire, identifier les points forts et les difficultés. Donc, on est d'autant plus intéressé par ce rapport. Et un certain nombre de pistes de réflexion dans le cadre de la mise en place d'un établissement de soins de santé primaire qui permettra — je parle pour les archipels notamment — de mieux accéder aux besoins de santé scolaire.

Dans le point 3, on parle de l'Observatoire de la santé, c'est-à-dire un préalable indispensable à la connaissance de l'état et des besoins de santé de notre population. Donc, c'est bien d'un observatoire que l'on parle, c'est-à-dire à notre sens d'un recueil de données systématisées. Là, ici, rentre en ligne de compte, bien évidemment, la Direction de la santé, la DGEE et sa division informatique et le Service informatique du Pays puisque vous savez que, si on transmet les données à caractère médical même si c'est pour des enfants, ces données doivent être sécurisées et donc faire l'objet d'une visibilité restreinte.

Une cellule d'analyse et de recueil des données vient d'être créée il y a trois mois à la Direction de la santé. C'est celle qui va être chargée de tous les registres que ce soit aussi bien pour la médecine scolaire que pour le cancer ou d'autres pathologies. C'est un médecin qui nous vient de la Guyane qui est déjà habitué à traiter ces données-là qui s'appelle le docteur Célia Basurko, et elle a pour mission de corriger, recenser toutes les données recueillies par la Direction de la santé dont, bien évidemment, celles de la médecine scolaire quand elles sont validées.

On étudie actuellement la possibilité de dématérialiser le carnet scolaire. Vous savez ces carnets rose et bleu qui sont l'apanage de tous les services de la santé dans toutes les îles, où on voit les étagères remplies de ces carnets bleu et rose. Eh bien, un logiciel spécialisé qui s'appelle Esculape, permettrait de publier les conventions pour gérer un dossier médical du même type que celui de l'éducation nationale. Donc, la Direction de la santé avec le docteur Célia Basurko, responsable donc des registres, travaille sur ce point-là. Voilà.

Le point 4 parle de la modernisation des outils de gestion et du fonctionnement de la Direction de la santé et des structures déconcentrées. C'est évidemment le point un peu sensible au niveau de la santé. On a un domaine qui est extrêmement large et qui n'est pas toujours suffisamment doté en matériel et en personnel. Ce point fait partie de l'axe 5 du schéma d'organisation sanitaire. Mais nous avons un système informatique — il faut le dire et on se parle franchement — qui est assez défaillant. Nous manquons d'un réseau e-santé, le matériel est vétuste et la Direction de la santé n'a pas réellement la maîtrise du domaine informatique. Et on travaille avec le Service informatique du Pays, bien évidemment, à l'amélioration de ce domaine qui, après une mise en place qui date de plusieurs années, devient obsolète à la fois dans les outils, c'est-à-dire les ordinateurs, mais également dans les logiciels que l'on utilise. Donc, il y a là un vrai chantier à mettre en place et sur lequel on se penche.

Ensuite, on pourrait réfléchir sur la mise en place d'enquêtes périodiques territoriales qui seraient planifiées par exemple en fonction des âges des enfants (à 6 ans, à 12 ans, à 15 ans) pour vérifier l'évolution de l'état de santé des enfants. On a parlé de la santé dentaire notamment où, bien qu'ayant dans la petite enfance jusqu'à 8-10 ans des dents à peu près correctes, eh bien, ensuite, les adolescents ne se font plus suivre et c'est vrai qu'on revoie — les dentistes nous le disent — des caries importantes dans certaines bouches qui, malheureusement, sont nouvelles. C'est nouveau. C'est une situation nouvelle puisque la santé dentaire qui avait été mise en place de façon systématique avait eu un énorme succès, notamment c'était important pour la transmission du rhumatisme articulaire aiguë puisque les mauvaises dents sont des dents infectées et peuvent permettre à des microbes de pénétrer dans l'organisme. Donc, toutes ces données seront, évidemment, je dirai, corrigées, pourraient être corrigées. Je parle des données d'enquêtes périodiques. Voilà pour le point 4.

Le point 5, c'est : instaurer un comité technique de la promotion de la santé des élèves. Là, je vous le dis franchement, on n'y est pas encore. La Direction de la santé, la DGEE, le Service de la jeunesse, de la famille, donc il y a un travail interministériel à faire. Cela ne veut pas dire qu'on ne peut pas s'y pencher, bien évidemment il faut le faire de façon à avoir, comme vous le disiez, une synergie des acteurs publics qui concourraient à la bonne santé des enfants : santé, éducation, sociale, jeunesse et sports aussi bien sûr. Dans le cadre des actions de promotion de la santé, par contre, nous travaillons ensemble. C'est-à-dire que toutes ces actions vous pouvez voir : « Ea'ttitude » ou autres sports, « Marche pour ta santé » ou autres. Toutes ces actions sont faites souvent en coordination avec les écoles, mais cela n'est pas réellement institué et organisé comme tel. Donc, là nous avons du travail à faire.

L'éducation à la parentalité, oui. Oui, bien sûr, l'éducation à la parentalité. Cela concerne peut-être un petit peu plus les adolescents mais, néanmoins, c'est relativement important. Mais ce n'est pas tout à fait mon domaine ; c'est plutôt le domaine du social et de la solidarité. Et actuellement, la DFSE mène un certain nombre d'actions. Le service de médecine scolaire n'a pas été sollicité sur ce point précis ; ce qui ne veut pas dire qu'il ne puisse pas s'en occuper, bien évidemment il s'en préoccupe, mais nous

attendons d'avoir peut-être un programme d'actions à définir. Donc ça, c'est un domaine qu'il faudra revoir dans quelques temps.

Ensuite, développer un suivi médical individualisé et personnalisé. Là, c'est plutôt au niveau de la Direction de l'enseignement que cela peut être réalisé. Du fait même que l'on a — on le voit bien — un petit peu de difficulté à assurer des visites de santé scolaire partout aussi souvent que possible et couvrant le maximum de classe d'âge, avec la DGEE — dans le cadre de la charte dont je parlais au début entre la Direction de la santé et la DGEE — on pourrait élaborer un calendrier prévisionnel de visite obligatoire, dans le sein de la médecine scolaire bien évidemment, qui permettrait peut-être d'être un petit peu plus systématique dans les visites, en ciblant les âges où il se passe certaines choses : l'arrivée dans l'adolescence... La petite enfance, bon ça il n'y a pas trop de problème. Et ça serait le moyen également de commencer à détecter les éventuels problèmes de, je dirais, psychoaffectives des adolescents et l'entrée dans les toxicomanies. Voilà, faire des dépistages. Donc c'est plus dans le cadre d'une systématisation d'un certain nombre de visites à des âges précis.

La mobilité en termes de professionnel pluridisciplinaire, mais cela existe déjà puisqu'on a des services qui se déplacent. La difficulté, vous le savez, c'est qu'on n'a pas toujours les moyens à la fois en matériel et en personnel de se déplacer de façon permanente. Je ne suis pas certain que cela amènerait forcément une amélioration du service rendu. Je pense que c'est plus dans l'organisation même du travail de la santé scolaire. Qu'est-ce que représente le service de santé scolaire à l'intérieur d'une école ? Un pré-débrouillage peut être fait par des personnels qui sont des infirmiers. Le médecin scolaire viendrait en seconde main dans les écoles pour vérifier et examiner surtout les enfants qui ont été détectés comme susceptibles d'avoir besoin d'un examen. Donc, c'est plus une question d'organisation.

La mobilité, malgré tout, au moins sur Tahiti, les équipes peuvent se mobiliser. Après dans les îles c'est un petit peu plus compliqué, mais on a des centres de soins dans les îles qui assurent la médecine scolaire.

Couvrir les besoins dans les écoles publiques et privées du premier et du second degré. C'est vrai qu'il faudrait que l'on ait un peu plus d'infirmiers en effet, vous l'avez souligné dans votre rapport.

Augmenter le nombre d'infirmiers scolaires mis à disposition par l'éducation nationale, là, ce n'est pas trop dans nos mains. On ne peut qu'émettre un souhait et que cela soit réalisé. Je sais que dans certaines écoles publiques, ils emploient des infirmiers qui ont un contrat juste pour l'année scolaire, par exemple. L'infirmière juste pour l'année scolaire ou juste pour le moment où les élèves sont à l'école. Ce sont des infirmières qui sont soit libérales, soit... qui ont une patente ou autre. Ils les emploient sur contrat. Mais ce n'est pas très fréquent quand même. La présence par contre d'un infirmier ou d'une infirmière dans une école, à partir d'un certain seuil bien évidemment — pour les petites écoles c'est plus difficile —, me paraît quelque chose de très utile à la fois pour l'éducation à la santé et pour la prise en charge éventuelle de quelques troubles d'ordre psychoaffectifs pourraient être déjà filtrés. Je ne parle pas des accidents, c'est simple, il y a des procédures.

Le point 10 c'est la formation d'une infirmière spécifique pour la santé scolaire. Oui, c'est quelque chose qui est intéressant. C'est vrai que dans le parcours des études médicales en général, on n'a pas l'occasion d'avoir cette spécificité. C'est-à-dire que même les médecins ne sont pas spécifiquement formés à la médecine scolaire. Donc, comme nous avons dans nos mains les formations des personnels, oui, cela peut être intéressant d'étudier quel est l'objet de cette médecine scolaire, sur quoi faut-il précisément avoir une intention et avoir une petite spécialisation chez les infirmiers en médecine scolaire. Je suis tout à fait d'accord avec cette insertion. Reste à la mettre en route. Ce qui paraît pas forcément facile, mais pas très difficile non plus. Voilà.

Après, sur les centres de formations professionnels, les CJA notamment, ce n'est pas trop dans mes mains, c'est plutôt à la DGEE de voir cela pour les CJA. Et puis, je crois que c'est le ministre de l'agriculture qui s'occupe des Maisons familiales et rurales. Mais là, ces dernières concernent un faible

nombre, je crois, d'élèves ; mais ce sont quand même des élèves. Cela peut être couvert par une structure comme celle du dispensaire. Le CJA peut-être reste nécessaire en effet d'avoir une spécificité sur ce plan-là.

Le point 11 sur le tiers payant pour tous les enfants scolarisés m'a un peu étonné. Je n'ai pas trop bien compris, je m'excuse de vous dire cela. *A priori*, les enfants sont pris en charge au même titre que les parents. Et en matière de médecine scolaire notamment, il n'y a pas de débours puisque c'est le service de la Direction de la santé qui prend en charge. Peut-être la question se pose-t-elle pour des consultations spécifiques, comme la psychologie par exemple ou autres. C'est sur ce plan-là que vous vouliez... ?... Oui, pourquoi pas, cela peut s'étudier. Il faut en faire une évaluation d'abord des besoins. Est-ce qu'il y en a beaucoup ? est-ce qu'il n'y en a pas beaucoup ?... Bien évidemment, ça serait à ce moment-là au service public de les prendre en charge, c'est-à-dire la Direction de la santé. Il faut que l'on ait un petit budget spécifique pour cela. Je peux demander en effet à mes services de faire une évaluation sur ces consultations un peu spécifiques. C'est vrai que quand on détecte un enfant qui a besoin d'aller chez le psychologue, il faut aussi que, dans la suite, qu'il puisse y aller. Sinon, ce n'est pas la peine ! Donc, on regardera cela. Je ne peux pas vous dire quel résultat cela donnera, mais on va se pencher sur cette question.

Le téléenseignement au point 12, c'est le domaine de la DGEE. Il y a déjà un déploiement, je crois le savoir, et je parle sous le contrôle de Madame la représentante qui avait été à l'éducation. Je pense qu'il y a un service informatique dans l'éducation qui fait un peu de téléenseignement. (*Réaction dans la salle.*) Pas du tout ?... D'accord. S'il y a du téléenseignement, on peut tout à fait mettre dans ce téléenseignement des modules qui seront accès sur la bonne santé, sur la prévention notamment, des choses comme cela. Il n'y a pas de problème pour cela.

Le point 13, je voulais appuyer sur le fait qu'il fallait favoriser l'installation d'un certain nombre de praticiens libéraux, notamment des chirurgiens, chirurgiens-dentistes tout du moins pour améliorer la prise en charge de la santé dentaire, c'est vrai. Mais non seulement il faudrait avoir les dentistes libéraux, mais il faudrait surtout que les enfants aient une prise en charge à 100 % c'est-à-dire qu'ils n'aient pas de débours à faire. En fait, la question se pose pour les adolescents notamment, où ils ont d'abord un petit peu de réticence à aller chez le dentiste. On a tous connus cela ! Et ensuite, sur la prise en charge, il faut payer, repayer ; donc c'est un peu ce qui pose problème.

Il est difficile pour nous de favoriser l'installation de chirurgiens-dentistes libéraux parce que, vous savez, dans le système libéral, nous avons une contrainte qui est la contrainte financière des budgets de la CPS, et maintenant c'est l'ARASS qui calcule, en fonction des populations, le nombre de praticiens quels qu'ils soient (médecins, chirurgiens, infirmiers) et qui donnent des quotas d'installation. Il est évident, et c'est déjà le cas, que s'il n'y a pas de praticiens, notamment de chirurgiens-dentistes, puisqu'on en parle, dans une île, tout chirurgien-dentiste qui en a envie peut aller s'y installer. Mais encore faut-il que cela puisse avoir une certaine rentabilité pour lui. Donc, la question pourrait se poser de permettre à des chirurgiens-dentistes libéraux d'effectuer des consultations spécialisées avancées dans des îles où il n'y a pas de chirurgiens-dentistes libéraux.

Vous savez que c'est un processus que l'on met en place et que l'on a mis en place depuis longtemps dans différents domaines : l'ophtalmologie (notamment aux Tuamotu), les consultations des femmes enceintes, la cardiologie... ça c'était par convention avec la Caisse de prévoyance sociale. Mais en effet, dans le cadre dentaire, s'il se trouve un certain nombre de chirurgiens-dentistes libéraux d'accord pour lier convention avec la CPS pour aller faire du dépistage et des soins avec des outils spéciaux (il faut un matériel qui soit transportable) dans certaines îles où ils voient le chirurgien-dentiste une fois tous les 15 ans, bien sûr que cela sera pertinent. Donc, on retient ce point-là comme étant à étudier.

Sur l'alimentation en milieu scolaire, en effet, vous l'avez rappelé, il y a une circulaire du 12 septembre 2013 du ministère de la santé avec un guide de recommandations que vous avez mis en annexe. « Recommandation pour l'amélioration de l'alimentation en milieu scolaire ». Voilà. La

difficulté des recommandations, c'est de savoir si elles sont appliquées, si elles sont suivies. Cela a été le cas pendant un certain temps, semble-t-il, (2013, 2014) ; puis les habitudes revenant, c'est tombé un petit peu en désuétude mais, en collaboration avec les services de l'éducation, cela a été relancé en 2017, plus ou moins bien accueilli d'ailleurs dans les écoles. C'est pourquoi la Direction de la santé a souhaité que soit signé un accord avec la DGEE pour permettre justement d'appuyer sur ces recommandations. Il serait notamment souhaitable, par exemple, que dans les établissements scolaires, qu'il ne puisse y avoir de ventes de soda, mais que de l'eau. Voilà. Ce n'est pas le cas partout, et on réfléchit à la possibilité éventuelle de prendre une disposition législative, si cela est possible, qui permettrait d'éviter d'avoir ces distributeurs de sodas à l'intérieur même des écoles.

En matière d'alimentation périscolaire (point 15), nous avons, c'est vrai, un certain nombre de buvettes, de snacks ou autres qui sont satellites autour des écoles. Il y a un certain nombre de communes qui ont fait les efforts nécessaires pour les éloigner. Je parle notamment de Faaa. C'est une des communes qui a le plus travaillé dans ce domaine. Il y a une autre commune, c'est Papara qui également travaille sur ce domaine. Peut-être en ai-je oublié parce qu'on n'a pas forcément les renseignements toujours au moment où cela se passe mais les *maires*, et puis parmi vous, évidemment, il y en a, ont bien compris la nécessité d'éviter que les enfants soient directement en contact avec les snacks ou autres. Je veux dire que là, il faut qu'il y ait un petit effort à faire pour aller chercher le sandwich ; ce qui parfois évite justement qu'on aille le chercher. Et puis aussi, qui permettra de sensibiliser les parents au fait qu'ils doivent plutôt essayer de donner un petit casse-croûte à leurs enfants avant d'aller à l'école, plutôt que de leur donner un 100 francs CFP pour acheter un sandwich hachis-frites-jambon-fromage. Ce qui n'est pas toujours pertinent.

Le point 16 de votre rapport, c'est : évaluer l'efficacité des financements publics. Là, je resterai quasiment muet parce que je n'ai pas de renseignements précis à vous donner sur ce point-là. Nous n'avons pas de comptabilité analytique, me dit Madame la directrice, et que par conséquent cela devient difficile dans ce cas-là de flécher exactement les financements qui sont faits dans ce domaine.

Donc, vous l'avez bien compris, vous avez mis l'accent dessus et je remercie l'assemblée sur ce plan-là. Cela nous donne une base de travail sur des différentes préconisations qui sont faites mais pas que, aussi sur les rapports qui sont à l'intérieur de cet ouvrage. Peut-être rendez vous dans deux ans ou quelque chose comme ça, dans deux ans ou dans trois ans pour refaire une évaluation et voir si on a réussi à sortir un peu du gué.

Je vous remercie de m'avoir écouté. Si jamais il y a des questions, je veux bien y répondre.

La présidente : Merci Monsieur le Ministre.

La parole est à Madame Joëlle Frebault.

M^{me} Joëlle Frebault : Merci, Madame la présidente. J'ai une toute petite question, *Monsieur le ministre*.

Je profite de l'occasion, parce que notre chirurgien-dentiste m'avait déjà parlé à plusieurs reprises qu'il a demandé... je ne sais pas si ça s'appelle une mallette ou une valise, pour soigner dans les îles voisines, c'est-à-dire Fatu Hiva et Tahuata. Il a une valise complètement obsolète qui date de 1992. Alors, il aimerait bien quand même avoir une valise un peu plus récente, un peu plus moderne et perfectionnée pour soigner les habitants. Merci.

M. Jacques Raynal : Merci pour votre question. C'est en cours puisque cela a été inscrit au budget 2019. Et donc, dans le courant de l'année 2019, il aura une jolie valise, avec des outils en or peut-être, je ne sais pas (*Rires*.)

La présidente : Merci.

IV) EXAMEN DE LA CORRESPONDANCE

La présidente : Nous continuons avec l'examen de la correspondance.

Nous avons tous reçu dans notre dossier de séance le relevé de la correspondance du 8 au 21 novembre 2018. Pour ceux qui ne l'ont pas reçu, une photocopie de cette correspondance peut être demandée pour tout représentant au secrétariat général.

V) CLÔTURE DE LA SÉANCE

La présidente : Mesdames, Messieurs, pour les plus courageux, merci de votre participation. Je vous remercie tous.

La séance est close. Je vous donne rendez-vous au 6 décembre pour notre prochaine séance.

Merci.

oOo

Il est 15 heures 28 minutes.

oOo

LA SECRÉTAIRE

Béatrice Lucas



LA 1^{RE} VICE-PRÉSIDENTE,
PRÉSIDENTE DE SÉANCE

Sylvana Puhetini