

ASSEMBLÉE NATIONALE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

12^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2002-2003

COMPTE RENDU INTÉGRAL
DES SÉANCES DU JEUDI 20 MARS 2003
(69^e jour de séance de la session)



SOMMAIRE GÉNÉRAL

1 ^{re} séance	2253
2 ^e séance	2283

ASSEMBLÉE NATIONALE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

12^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2002-2003

170^e séance

COMPTE RENDU INTÉGRAL

1^{re} séance du jeudi 20 mars 2003



SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. JEAN-LOUIS DEBRÉ

1. Déclaration de M. le président (p. 2256).

M. le président.

Suspension et reprise de la séance (p. 2256)

PRÉSIDENTE DE M. JEAN LE GARREC

2. Rappels au règlement (p. 2256).

MM. Alain Bocquet, Hervé Mariton, René Dosière, le président, Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer.

3. Lutte contre la violence routière. – Suite de la discussion d'un projet de loi. (p. 2257).

DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 2257)

Article 7 (p. 2257)

M. René Dosière.

Amendement n° 52 de la commission des lois : MM. Richard Dell'Agnola, rapporteur de la commission des lois ; Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. – Adoption.

Amendement n° 53 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 152 de M. Dosière : MM. René Dosière, le rapporteur, le ministre. – Retrait.

Amendement n° 54 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 133 corrigé de M. Delnatte : MM. Patrick Delnatte, le rapporteur, le ministre, René Dosière. – Adoption.

Amendement n° 55 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 169 de M. Dosière : MM. René Dosière, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Adoption de l'article 7 modifié.

Après l'article 7 (p. 2260)

Amendement n° 172 de M. Mariton : MM. Hervé Mariton, le rapporteur, le ministre. – Retrait.

Amendement n° 171 de M. Mariton : MM. Hervé Mariton, le rapporteur, le ministre, René Dosière, Christian Estrosi, Jean-Paul Ancaux. – Adoption.

Avant l'article 8 (p. 2263)

Amendement n° 56 de la commission, avec le sous-amendement n° 162 de M. Dosière, les sous-amendements identiques n°s 154 de M. Dosière et 180 de M. Myard et les sous-amendements n°s 156 de M. Dosière et 155 de Mme Catherine Génisson, et amendements n°s 146 corrigé de M. Dosière et 138 rectifié de M. Artigues : MM. le rapporteur, Christian Estrosi, René Dosière. – Retrait de l'amendement n° 146 corrigé.

MM. Gilles Artigues, le ministre.

MM. René Dosière, Jean-Pierre Door, le rapporteur, le ministre, Pascal Clément, président de la commission des lois, Christian Estrosi. – Retrait de l'amendement n° 56.

Les sous-amendements à l'amendement n° 56 n'ont plus d'objet.

M. Gilles Artigues. – Retrait de l'amendement n° 138 rectifié.

L'amendement n° 13 corrigé de M. Mariani n'a plus d'objet.

Article 8 (p. 2267)

Mme Catherine Génisson.

Amendement n° 57 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre, Christian Estrosi. – Adoption.

Amendements identiques n°s 135 de M. Abelin et 157 de M. Viollet et amendement n° 7 de M. Jean-Michel Bertrand : MM. Gilles Artigues, Jean-Claude Viollet, Jean-Michel Bertrand, le rapporteur, le ministre, Jean-Paul Ancaux, Hervé Mariton, Pierre Hellier, René Dosière. – Rejets.

Amendement n° 140 rectifié de M. Taugourdeau : MM. Jean-Michel Bertrand, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 58 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 122 de M. Bourg-Broc : MM. Patrick Delnatte, le rapporteur, le ministre, Christian Estrosi. – Retrait.

Amendement n° 59 rectifié de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 60 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 61 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Adoption de l'article 8 modifié.

Après l'article 8 (p. 2272)

Amendement n° 173 de M. Mariton : MM. Hervé Mariton, le rapporteur, le ministre. – Retrait.

Article 9. – Adoption (p. 2273)

Après l'article 9 (p. 2273)

Amendement n° 179 du Gouvernement : MM. le ministre, le rapporteur. – Adoption.

M. le président.

Suspension et reprise de la séance (p. 2273)

M. le président.

Article 10 (p. 2274)

Amendement n° 153 de M. Dosière : M. René Dosière. – Retrait.

Amendement n° 62 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 63 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 64 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Adoption de l'article 10 modifié.

Après l'article 10 (p. 2274)

Amendements nos 65 de la commission et 134 de M. Estrosi : MM. le rapporteur, Christian Estrosi, le président de la commission, le ministre, Armand Jung, Pierre Hellier, Jean-Paul Anciaux. – Retraits.

Amendement n° 116 rectifié de M. Estrosi : M. Christian Estrosi.

Amendement n° 102 de M. Estrosi : MM. Christian Estrosi, le rapporteur, le ministre. – Retrait des amendements nos 116 rectifié et 102.

Amendement n° 105 de M. Estrosi : MM. Christian Estrosi, le ministre. – Retrait.

Amendement n° 101 de M. Vitel : MM. Jérôme Chartier, le rapporteur, le ministre. – Retrait.

Amendement n° 165 de M. Estrosi : MM. Christian Estrosi, le rapporteur, le ministre. – Retrait.

Article 11. – Adoption (p. 2280)

Renvoi de la suite de la discussion à la prochaine séance.

4. **Ordre du jour des prochaines séances** (p. 2280).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. JEAN-LOUIS DEBRÉ

M. le président. La séance est ouverte.
(*La séance est ouverte à neuf heures.*)

1

DÉCLARATION DE M. LE PRÉSIDENT

M. le président. Mes chers collègues, une guerre illégale et dangereuse vient de commencer. Vous comprendrez que, dans ces conditions, je suspende la séance, afin de montrer combien l'ensemble de la représentation nationale manifeste sa désapprobation et sa grande inquiétude à l'égard de ces événements.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.
(*La séance, suspendue à neuf heures cinq, est reprise à neuf heures quinze, sous la présidence de M. Jean Le Garrec.*)

PRÉSIDENTE DE M. JEAN LE GARREC, vice-président

M. le président. La séance est reprise.

2

RAPPELS AU RÈGLEMENT

M. Alain Bocquet. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

M. le président. La parole est à M. Alain Bocquet, pour un rappel au règlement.

M. Alain Bocquet. Monsieur le président, je me félicite tout d'abord que M. le président de l'Assemblée nationale ait suspendu la séance, compte tenu de ce qui vient de se passer. George Bush a déclenché, en effet, la guerre en Irak cette nuit, bafouant cyniquement le droit international. Et les premiers bombardements ont frappé Bagdad. Le Président des Etats-Unis lui-même annonce une guerre plus longue et sans doute plus meurtrière que prévu. Des innocents, des enfants, des hommes, des femmes, des jeunes, des vieillards vont mourir sous un déluge de fer et de feu.

C'est une « sale guerre » qui commence et cette cruauté est absolument inadmissible et insupportable. Cette guerre illégale, illégitime, doit être stoppée dans les meilleurs délais et tout doit être mis en œuvre pour arrêter le bras meurtrier de George Bush.

De ce point de vue, je rappelle que nous nous sommes félicités de la position prise par la France pour défendre la paix. Aujourd'hui, il faut poursuivre dans ce sens. Notre pays pourrait ainsi prendre une initiative pour demander une réunion exceptionnelle de l'assemblée générale de l'Organisation des Nations unies. Notre assemblée pourrait également se réunir sur ce sujet en urgence, comme l'avait d'ailleurs proposé le président Debré en conférence des présidents.

M. le président. La parole est à M. Hervé Mariton, pour un rappel au règlement.

M. Hervé Mariton. Lorsque les armes parlent, c'est toujours un moment de tristesse. Le Président de la République et le Gouvernement de notre pays ont fait le choix de ne pas s'engager dans ce combat-là. Telle est la position que le groupe de l'UMP, dans sa majorité, soutient aussi. Aussi bien, l'exécutif a toujours rappelé quelles étaient nos alliances. Nous écouterons le Gouvernement pour la suite des événements.

A titre plus personnel, je souhaite indiquer à cet instant que si l'on peut considérer en effet qu'une guerre est toujours la plus mauvaise des solutions et qu'elle marque aujourd'hui l'échec de la diplomatie, dès lors que les Anglais, les Américains et de nombreux autres pays ont décidé de s'engager, la meilleure des choses est probablement que les Américains gagnent, et qu'ils gagnent vite. Je crois que lorsque Saddam Hussein ne sera plus aux responsabilités dans son pays, la communauté internationale aura fait un pas en avant, et non arrière.

M. le président. La parole est à M. René Dosière, pour un rappel au règlement.

M. René Dosière. Monsieur le président, au moment où, paradoxe, nous reprenons nos débats sur un texte visant à diminuer le nombre de morts sur la route, débute une guerre qui va provoquer un nombre beaucoup plus important de morts. Nous ne pouvons pas ne pas penser à la malheureuse population irakienne qui, déjà victime de la terreur d'un dictateur, va aujourd'hui subir les dégâts considérables que cette guerre, déclenchée – faut-il le rappeler ? – hors la loi internationale, ne manquera pas d'entraîner.

Le groupe socialiste souhaite bien entendu que la population française, qui, derrière le Gouvernement et le Président de la République, s'est jusqu'à présent déclarée hostile à cette guerre, maintienne sa pression pour qu'elle se termine dans les plus brefs délais.

M. le président. Mes chers collègues, je vous signale que je me suis entretenu avec M. Debré suite à votre demande que l'on pouvait prévoir. M. Debré prend contact avec le Premier ministre, M. Raffarin, pour voir quelles initiatives pourraient être prises.

La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer.

M. Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Mesdames, messieurs les députés, c'est vrai, c'est au moment où l'Assemblée nationale examine un texte qui vise à sauver des vies humaines et à éviter des blessés qu'un pays situé à quelques heures d'avion seulement se retrouve sous les tirs et sous les frappes.

Le président Debré l'a dit, cette guerre qui commence bafoue les règles internationales. Bien entendu, le Gouvernement s'associe pleinement à l'initiative du président de l'Assemblée nationale, que vous approuvez, monsieur le président. Il suit totalement les déclarations qui ont été faites ici et là. Vous le savez, le Président de la République, appuyé par le Gouvernement et l'ensemble de la représentation nationale, a cherché à empêcher cette guerre. La France a tout fait pour éviter cela. Elle peut avoir la tête haute dans cette affaire, mais elle est triste de

voir que ce sont les armes qui se font le plus entendre aujourd'hui. Le Gouvernement est donc totalement solidaire de l'initiative de l'Assemblée nationale.

M. le président. Je remercie le président Debré d'être intervenu, vous-même, monsieur le ministre, et les intervenants des groupes, d'avoir prononcé les mots qu'il fallait en ce moment grave, difficile et douloureux.

3

LUTTE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

Suite de la discussion d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi renforçant la lutte contre la violence routière (nos 638, 689).

Discussion des articles (suite)

M. le président. Hier soir, l'Assemblée a commencé la discussion des articles et s'est arrêtée à l'article 7.

Article 7

M. le président. Je donne lecture de l'article 7 :

Section 3

Dispositions relatives à la procédure de l'amende forfaitaire

« Art. 7. - I. - Au premier alinéa de l'article L. 121-3 du code de la route, il est ajouté, après les mots : "sur les vitesses maximales autorisées", les mots : ", sur le respect des distances de sécurité entre les véhicules, sur l'usage de voies et chaussées réservées à certaines catégories de véhicules".

« II. - A l'article 529-8 du code de procédure pénale, les mots : "cet avis" sont remplacés par les mots : "l'avis de contravention".

« III. - Il est ajouté après l'article 529-9 du code de procédure pénale, deux articles 529-10 et 529-11 ainsi rédigés :

« Art. 529-10. - Lorsque l'avis d'amende forfaitaire concernant une des contraventions mentionnées à l'article L. 121-3 du code de la route a été adressé au titulaire du certificat d'immatriculation ou aux personnes visées aux deuxième et troisième alinéas de l'article L. 121-2 de ce code, la requête en exonération prévue par l'article 529-2 ou la réclamation prévue par l'article 530 n'est recevable que si elle est adressée par lettre recommandée avec demande d'accusé de réception et si elle est accompagnée :

« 1° Soit de l'un des documents suivants :

« a) Le récépissé du dépôt de plainte pour vol ou destruction du véhicule, ou une copie de la déclaration de destruction de véhicule établie conformément aux dispositions du code de la route ;

« b) Une lettre signée de l'auteur de la requête ou de la réclamation précisant l'identité, l'adresse, ainsi que la référence du permis de conduire de la personne qui était présumée conduire le véhicule lorsque la contravention a été constatée ;

« 2° Soit d'un document démontrant qu'il a été acquitté une consignation préalable d'un montant égal à celui de l'amende forfaitaire dans le cas prévu par le premier alinéa de l'article 529-2, ou à celui de l'amende forfaitaire majorée dans le cas prévu par le deuxième alinéa

de l'article 530 ; cette consignation n'est pas assimilable au paiement de l'amende forfaitaire et ne donne pas lieu au retrait des points du permis de conduire prévu par le troisième alinéa de l'article L. 223-1 du code de la route.

« L'officier du ministère public apprécie si les conditions de recevabilité de la requête ou de la réclamation prévues par le présent article sont remplies.

« Art. 529-11. - L'avis de contravention prévu par les articles 529-1 et 529-8 est envoyé à la suite de la constatation d'une contravention au code de la route réalisée grâce à un appareil homologué de contrôle automatique. En cas de réclamation portée devant le tribunal de police, le procès-verbal ou le rapport de l'officier ou de l'agent de police judiciaire faisant état du résultat de ce contrôle est alors dressé. »

« IV. - L'article 530 du code de procédure pénale est ainsi modifié :

« 1° Le deuxième alinéa est complété par la phrase suivante :

« S'il s'agit d'une contravention au code de la route, la réclamation n'est toutefois plus recevable à l'issue d'un délai de trois mois à compter de la réception de la lettre recommandée contenant l'avis d'amende forfaitaire majorée expédiée à l'adresse figurant sur le certificat d'immatriculation du véhicule, sauf si le contrevenant justifie qu'il a, avant l'expiration de ce délai, déclaré son changement d'adresse au service d'immatriculation des véhicules. » ;

« 2° Le dernier alinéa est ainsi rédigé :

« La réclamation doit être accompagnée de l'avis correspondant à l'amende considérée, ainsi que, dans le cas prévu par l'article 529-10, de l'un des documents exigés par cet article, à défaut de quoi elle n'a pas pour effet d'annuler le titre exécutoire. »

« V. - L'article 530-1 du code de procédure pénale est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Dans les cas prévus par l'article 529-10, en cas de classement sans suite ou de relaxe, s'il a été procédé à la consignation prévue par cet article, le montant de la consignation est reversé, à sa demande, à la personne à qui avait été adressé l'avis de paiement de l'amende forfaitaire ou ayant fait l'objet des poursuites. En cas de condamnation, l'amende prononcée ne peut être inférieure au montant prévu à l'alinéa précédent augmenté d'une somme de 10 %. »

« VI. - Au troisième alinéa de l'article L. 322-1 du code de la route, les mots : "dans les conditions prévues par l'article 530 du code de procédure pénale" sont remplacés par les mots : "selon les modalités et dans les délais prévus par les articles 529-10 et 530 du code de procédure pénale à peine d'irrecevabilité".

« VII. - Au premier alinéa de l'article L. 322-1 du code de la route, les mots : "demander au procureur de la République de" sont supprimés, et cet alinéa est complété par la phrase : "Il en informe alors le procureur de la République". »

La parole est à M. René Dosière, inscrit sur l'article 7.

M. René Dosière. L'article 7 concerne la forfaitisation des amendes et la création d'une chaîne permettant leur recouvrement dans les meilleures conditions. Dans le rapport de la commission des lois, quelques chiffres font apparaître qu'un tiers seulement des amendes est recouvré. Il faut souhaiter que ce dispositif permette d'améliorer ce recouvrement, non pas tant d'ailleurs pour « faire de l'argent », encore que ce ne soit pas inutile pour améliorer les conditions de la sécurité routière, mais surtout

pour amener ceux qui commettent des infractions à reconsidérer rapidement leur attitude au volant. Une sanction qui tombe vite les y aidera.

Monsieur le ministre, ce dispositif a été retenu après des études faites au sein du Conseil national de la sécurité routière et je souhaite que vous puissiez indiquer à la représentation nationale dans quels délais il pourrait être mis en œuvre. Je vous ai déjà interrogé sur ce point en commission et lors de mon intervention générale. Or, sauf erreur de ma part, je n'ai pas entendu de réponse précise de votre part.

Il ne s'agit pas là d'un reproche. Toutefois, il serait bon qu'au cours du débat nous puissions avoir le maximum d'éclaircissements. J'ai cru comprendre, lorsque nous avons évoqué cette question des délais au CNSR, que des expériences étaient en cours mais qu'il était difficile de généraliser très rapidement ce système en raison de problèmes de compatibilité, d'homologation de matériel et de possibles rivalités entre administrations. Je souhaiterais donc, monsieur le ministre, que vous puissiez faire le point. A-t-on une idée du délai dans lequel le système pourra être mis en place ? Les difficultés sont-elles aussi grandes qu'on le craignait ou bien peuvent-elles être facilement résolues ? Qu'en est-il notamment des problèmes liés à la consultation du fichier national ?

Si, en effet, ce dispositif n'est pas mis en application dans des délais rapides, on risque un retournement de l'opinion. Les Français croient peut-être qu'il est d'ores et déjà mis en application. Mais ils se rendront vite compte, ne serait-ce qu'en écoutant nos propos, que tel n'est pas le cas. Quel sera leur sentiment s'ils s'aperçoivent, à la fin de l'année, que le dispositif n'est toujours pas opérationnel ?

Or notre objectif est bien de voir se poursuivre dans la durée le mouvement actuel de baisse du nombre de tués, aujourd'hui lié à la campagne en cours et à la plus grande présence des gendarmes sur le terrain. Et pour cela, il faut naturellement s'appuyer sur des dispositifs nouveaux et complémentaires.

M. le président. M. Dell'Agnola, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, a présenté un amendement, n° 52, ainsi rédigé :

« Après le I de l'article 7, insérer le paragraphe suivant :

« I *bis*. – Après la première phrase du premier alinéa de l'article 529-2 du code de procédure pénale, est insérée une phrase ainsi rédigée :

« Dans les cas prévus par l'article 529-10, cette requête doit être accompagnée de l'un des documents exigés par cet article. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République. C'est un amendement de coordination.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, pour donner l'avis du Gouvernement sur cet amendement.

M. Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 52. (*L'amendement est adopté.*)

M. le président. M. Dell'Agnola, rapporteur, a présenté un amendement, n° 53, ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa du texte proposé pour l'article 529-10 du code de procédure pénale, substituer au mot : "accusé" le mot : "avis". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Rédactionnel.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 53. (*L'amendement est adopté.*)

M. le président. M. Dosière et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 152, ainsi rédigé :

« Avant le dernier alinéa du texte proposé pour l'article 529-10 du code de procédure pénale, insérer l'alinéa suivant :

« 3° de l'un des documents prévu par l'article 752 du code de procédure pénale pour justifier de son insolvabilité. »

La parole est à M. René Dosière.

M. René Dosière. L'amendement prévoit qu'un contrevenant n'est pas dans l'obligation de consigner son amende s'il peut apporter la preuve qu'il est insolvable.

Je ne suis pas sûr qu'une telle situation concerne beaucoup de gens, mais il ne paraît pas inutile de relever ce problème de principe. L'obligation de consigner le montant de l'amende pourrait placer l'automobiliste rencontrant des difficultés financières en situation d'inégalité alors même que son recours peut conduire à la relaxe.

L'amendement que je propose vise donc à gommer l'inégalité qui pourrait apparaître entre les citoyens en raison de l'application de ce nouveau dispositif.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. M. Dosière se réfère à l'article 752 du code de procédure pénale pour justifier de l'insolvabilité des conducteurs. Il s'agit, pour le demandeur, d'aller à la mairie, chez le percepteur et de demander une justification de son insolvabilité. Il apparaît que cette procédure est très peu, voire jamais appliquée. La référence est donc un peu désuète.

Sur le fond, il est apparu à la commission que le montant de la consignation – 375 euros – n'était au demeurant pas insurmontable pour le propriétaire d'un véhicule. Par conséquent, il n'y a pas lieu de donner une suite favorable à la demande de M. Dosière. Dès lors que l'on possède un véhicule, on peut aisément déposer 375 euros.

M. René Dosière. Même si on est RMiste ?

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. La commission a donc rejeté cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Cet amendement dispenserait certains contrevenants de la consignation. Le Gouvernement ne peut évidemment accepter cela, et ce pour plusieurs raisons.

D'abord, je rappelle à M. Dosière que le principe de responsabilité pécuniaire du contrevenant titulaire de la carte grise est déjà posé par l'article L. 121-3 du code de la route, issu de la loi Gayssot, votée par M. Dosière et validée par le Conseil constitutionnel. Cette responsabilité s'applique donc à tous les automobilistes, quels que soient leurs revenus.

Ensuite, le texte du projet n'impose nullement au titulaire de la carte grise qui conteste son amende de payer une consignation pour avoir accès au juge. Cette consignation n'est due que si cette personne ne prouve pas le vol ou la destruction de son véhicule ou si elle ne veut pas donner l'identité du conducteur. Pour le Conseil constitutionnel, il s'agit là d'une faute personnelle résultant « du refus de se soumettre à la manifestation de la vérité ou d'un défaut de vigilance dans la garde du véhicule ».

Enfin, le texte proposé par M. Dosière est en pratique de nature à ruiner tout l'intérêt du nouveau dispositif qui se veut très efficace.

J'ajouterai que la référence au certificat d'insolvabilité prévu par l'article 752 du code de procédure pénale en matière de contrainte par corps ne peut être maintenue. En effet, le projet de loi portant adaptation de la justice pénale aux évolutions de la criminalité dont le Gouvernement va prochainement saisir le Parlement juridictionnalise la procédure de contrainte par corps qui deviendra la contrainte judiciaire et conduira à supprimer la notion, d'ailleurs peu précise, de certificat d'insolvabilité.

M. René Dosière. Avouez que vous avez des informations dont nous ne disposons pas !

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Je suis là pour vous les donner.

M. le président. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Dosière ?

M. René Dosière. Je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 152 est retiré.

M. Dell'Agnola, rapporteur, a présenté un amendement, n° 54, ainsi rédigé :

« Dans le dernier alinéa du texte proposé pour l'article 529-10 du code de procédure pénale, substituer au mot : "apprécie" le mot : "vérifie". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Cet amendement apporte une clarification rédactionnelle en remplaçant la notion d'appréciation par celle de vérification. Le ministère public n'a, en effet, pas à apprécier la recevabilité de la requête en exonération ou de la réclamation formulée dans le cadre de la procédure de l'amende forfaitaire mais simplement à vérifier si les conditions de recevabilité sont remplies.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 54. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. M. Delnatte a présenté un amendement, n° 133 corrigé, ainsi rédigé :

« Après le texte proposé pour l'article 529-11 du code de procédure pénale, insérer l'article suivant :

« Art. 529-12. – Les informations collectées et enregistrées lors de la constatation d'une contravention au code de la route réalisée au moyen d'un appareil homologué de contrôle automatique sont conservées jusqu'au paiement de l'amende forfaitaire ou de l'amende forfaitaire majorée ou, en cas de contestation, jusqu'à l'épuisement des voies de recours. »

La parole est à M. Patrick Delnatte.

M. Patrick Delnatte. Cet amendement propose de limiter la durée de conservation des informations recueillies lors des contrôles automatisés au paiement de l'amende

ou, en cas de contestation, à l'épuisement des voies de recours. Nous nous mettons ainsi en conformité avec la loi du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Une telle limitation a semblé utile à la commission. Avis favorable donc.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Le Gouvernement est, pour sa part, défavorable à cet amendement.

Tout contentieux devant les tribunaux administratifs sur un quelconque problème relatif au retrait des points de permis de conduire peut nécessiter la production d'informations enregistrées aussi longtemps que les retraits de points peuvent être contestés devant le juge administratif. D'ailleurs, selon le Conseil d'Etat – avis Boullay du 28 juillet 2000 –, le titulaire du permis de conduire concerné peut contester tous ses retraits de points dans un laps de temps indéterminé, jusqu'à l'invalidation de son permis pour solde de points nuls.

D'autre part, il appartient à l'administration d'apporter la preuve qu'il a été satisfait par l'agent verbalisateur à l'obligation d'information préalable du contrevenant. Si les preuves matérielles sont détruites, il doit être procédé à la restitution des points en cas de contestation.

Par ailleurs, il pourrait contester le retrait de points du fait de la disparition des procès-verbaux des contraventions constatées à l'aide d'un système automatisé.

M. le président. La parole est à M. René Dosière.

M. René Dosière. Voilà, je crois, l'un des premiers points sur lesquels le Gouvernement et le rapporteur ne sont pas d'accord. Ce sont des choses qui arrivent souvent et cela n'étonnera pas l'ancien député qu'est M. de Robien. Dans ce cas, il n'est pas non plus illégitime que l'Assemblée suive son rapporteur. En tout cas, le groupe socialiste, qui considère l'amendement de M. Delnatte comme très bon, suivra l'avis de la commission et le votera.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 133 corrigé.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Ce sont des choses qui arrivent, monsieur le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Tout à fait.

M. le président. M. Dell'Agnola, rapporteur, a présenté un amendement, n° 55, ainsi rédigé :

« Dans le dernier alinéa du 1^o du IV de l'article 7, substituer aux mots : "la réception" les mots : "l'envoi". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Amendement de précision.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 55. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. M. Dosière et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 169, ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du dernier alinéa du V de l'article 7, supprimer les mots : “, à sa demande.” »

La parole est à M. René Dosière.

M. René Dosière. Cet amendement tend à supprimer ce qui me paraît être une anomalie, en tout cas un phénomène curieux. Le texte du projet énonce qu'en cas de classement sans suite ou de relaxe, le montant de la consignation est reversé, à sa demande, à la personne à qui avait été adressé l'avis de paiement de l'amende forfaitaire ou ayant fait l'objet des poursuites. J'estime que lorsqu'on a pris la peine de consigner une amende pour faire appel, la moindre des choses est de se voir rendre sa consignation automatiquement, sans avoir besoin d'en faire la demande, si l'on est relaxé.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Cet amendement n'a pas été examiné par la commission.

Notre collègue souhaite supprimer l'obligation de la demande formelle pour récupérer la consignation en cas de classement sans suite. Or, dans notre pays, la règle c'est la requête. Cet amendement est intéressant mais difficile à mettre en œuvre. Il faut bien qu'il y ait un fait générateur et que l'individu concerné puisse demander le remboursement de cette consignation. Par conséquent, j'exprime, à titre personnel, un avis défavorable à cet amendement, dans l'intérêt même du demandeur.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Pour le Gouvernement, cet amendement n'est pas intéressant ; il n'y est donc pas favorable.

D'abord, le Trésor ne peut pas connaître l'ensemble des décisions judiciaires qui sont rendues par les tribunaux de police pour, d'office, rembourser les personnes relaxées. D'ailleurs, ces personnes, pour consigner, auront acheté un timbre amende et, pour peu qu'elles ne l'aient pas payé par chèque, le Trésor ne connaîtra même pas leur identité. Dans cette sorte d'anonymat, comment voulez-vous que le Trésor s'y retrouve ?

J'ajoute que cet amendement me surprend. Dans la loi du 23 juin 1999 renforçant l'efficacité de la procédure pénale, la précédente majorité avait prévu un dispositif similaire. C'est l'article 99-2 du code de procédure pénale qui permet, dans certains cas, qu'en cours d'instruction soit ordonnée la confiscation, la vente de biens appartenant aux personnes mises en examen. En cas de non-lieu, de relaxe ou d'acquiescement, le produit de la vente doit être restitué à l'intéressé. En outre, l'article 99-2 précise que cette restitution n'a lieu qu'à la demande de celui-ci. Elle n'est donc pas automatique. Je souhaite vraiment que soit maintenue la cohérence, la logique du code de procédure pénale. Il en sera d'autant plus efficace.

M. René Dosière. Quand on est dans l'opposition, on n'est pas obligé d'être solidaire du Gouvernement !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 169.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 7, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 7, ainsi modifié, est adopté.)

M. le président. Je constate que le vote est acquis à l'unanimité.

M. René Dosière. Ce n'est pas la première fois !

Après l'article 7

M. le président. M. Mariton a présenté un amendement, n° 172, ainsi rédigé :

« Après l'article 7, insérer l'article suivant :

« Les systèmes de contrôle et de sanction automatisés seront installés en des lieux dont les caractéristiques ou l'accidentologie établissent la dangerosité ou en lesquels des comportements dangereux sont à prévenir. »

La parole est à M. Hervé Mariton.

M. Hervé Mariton. Cet amendement, qui a été déposé un peu tard, reprend un thème souvent abordé, en particulier au cours de la discussion générale : la justification et l'intelligence des contrôles. Dans les faits, les différents critères que je propose ici ne seraient pas difficiles à remplir. Si d'aventure ils l'étaient, il faudrait alors vraiment s'inquiéter.

Les choses vont parfois sans le dire, mais elles vont mieux en le disant. Il s'agit à la fois d'établir un cadre suffisamment large pour permettre le travail opérationnel des forces de l'ordre et de donner à nos compatriotes automobilistes le signal que les pouvoirs publics engagent une action transparente et intelligente.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Ce problème est en effet soulevé régulièrement : où doivent être installés les instruments de contrôle ? Quelle est leur efficacité réelle ? Quel est le meilleur dispositif, le meilleur maillage ?

La question est intéressante mais ne relève pas de notre assemblée, et pas même du domaine réglementaire ; d'ailleurs, c'est infra-réglementaire, puisqu'il appartient aux forces de police de déterminer les lieux où il convient de disposer les instruments de mesure et de contrôle pour qu'elles puissent exercer leur fonction. Il est difficile de prévoir un cadre général pour cela. C'est une marge de manœuvre et une liberté d'appréciation qu'il convient de laisser aux pouvoirs publics.

La commission n'ayant pas été saisie de cet amendement, j'indique que j'y suis, à titre personnel, défavorable pour les raisons que je viens d'indiquer.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Je comprends votre souci, monsieur Mariton, de voir les systèmes de contrôle de vitesse installés dans des « endroits intelligents », si je puis m'exprimer ainsi. Mais, outre le fait que cela ne relève pas du domaine de la loi, imaginez un peu les contentieux que cela pourrait entraîner si les contrevenants, s'appuyant sur votre amendement, venaient à contester l'emplacement des contrôles et saisissaient les tribunaux au motif qu'ils auraient dû être placés cent mètres plus loin. Nous entrerions dans une spirale de recours absolument contraire à l'objectif d'efficacité recherché à travers ce texte.

M. le président. La parole est à M. Hervé Mariton.

M. Hervé Mariton. Les points de contrôle dont il est question dans l'amendement sont des points fixes ou, en tout cas, des points établis pour un certain temps. Leur choix doit donc répondre à des critères suffisamment exigeants.

Par ailleurs, pour rompre l'enchaînement tout à fait pervers s'apparentant au jeu du chat et de la souris évoqué hier, il est essentiel que la puissance publique soit toujours en position de justifier l'emplacement des lieux

de contrôle, et ce en toute transparence. On sait que parfois les points de contrôle sont publiés dans la presse. Cela peut relever d'indiscrétions malencontreuses comme d'une stratégie intelligente des pouvoirs publics : se fondant sur ce qui a pu se produire dans tel département quelques semaines en amont de la décision à prendre, ils choisissent d'implanter les contrôles en des lieux déterminés pour en mesurer l'efficacité, et analyser l'accidentologie. Le système de contrôle et de sanction automatisé est lourd. La transparence du dispositif et son intelligence seront d'autant plus attendues.

Dans les réponses qui m'ont été apportées, l'une me paraît meilleure que l'autre. La bonne réponse consiste sans doute à considérer que cette disposition ne relève pas du domaine de la loi et que le Gouvernement et l'autorité administrative prennent les décisions qui conviennent. En même temps, le respect des critères proposés dans cet amendement est tout à fait essentiel. Il faut, vous avez raison, monsieur le ministre, veiller à ce qu'ils n'entraînent pas de contentieux, mais l'autodiscipline et l'ambition de l'autorité publique à répondre à ces critères me paraissent indispensables à la mise en place de cette nouvelle modalité d'action.

Cela étant dit, je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement n° 172 est retiré.

M. Mariton a présenté un amendement, n° 171, ainsi rédigé :

« Après l'article 7, insérer l'article suivant :

« Le Gouvernement présente au Parlement, chaque année, un rapport sur les conditions d'utilisation du produit des amendes engendrées par les infractions au code de la route. Ce rapport précise en particulier la répartition entre l'Etat et les collectivités locales, ainsi que les conditions effectives d'affectation de ce produit à des actions de sécurité routière. »

La parole est à **M. Hervé Mariton**.

M. Hervé Mariton. Cet amendement reprend un raisonnement que plusieurs d'entre nous, et notamment **M. Bertrand**, avons développé hier soir. Il procède un peu de la même logique que l'amendement précédent et je souhaite que celle-ci rencontre plus de succès.

L'amendement répond à un souci de transparence. Je souhaite qu'il soit clairement affirmé que l'Etat et l'autorité publique ne sont pas là pour piéger l'automobiliste à des endroits faciles ou « faire de l'argent » pour remplir les caisses par l'intermédiaire des contrôles de sécurité routière.

M. Philippe Vitel. Très juste !

M. Hervé Mariton. On me répondra qu'il existe déjà un certain nombre de retours vers les collectivités locales. Je ferai à cela plusieurs observations.

D'abord, les collectivités locales reçoivent le produit de certaines amendes. C'est bien, et il ne s'agit pas de mettre un terme à ce système. A dire vrai, les conditions de répartition manquent un peu de transparence et l'usage des fonds se révèle assez incertain. Ils servent parfois à financer des opérations un peu éloignées des préoccupations de la sécurité routière.

Quant aux sommes qui restent dans les caisses de l'Etat, elles sont noyées dans le principe d'universalité budgétaire. J'ajoute que certaines d'entre elles – et l'administration en est bien consciente – y restent dans des conditions de légalité très incertaines. L'enjeu n'est pas mince. Le produit des amendes représente chaque année plusieurs centaines de millions d'euros, dont l'Etat est aujourd'hui le bénéficiaire sans que l'on soit bien assuré

qu'il doive vraiment l'être. Cette situation suscite au sein de certains départements ministériels quelques réflexions et quelques inquiétudes que le Gouvernement devra clarifier.

La proposition de **M. Bertrand**, que je partage en tant que rapporteur spécial du budget de l'équipement et des transports, vise à créer un compte d'affectation spéciale. Mais le Parlement ne dispose par d'un droit d'initiative en ce domaine. La matière est complexe ; il appartient au Gouvernement de la préciser.

Pour autant, l'idée sous-jacente à l'amendement est bien celle d'un contrat prévoyant l'affectation du produit des amendes en totalité et en toute transparence à des actions de sécurité routière de l'Etat ou des collectivités locales.

Monsieur le ministre, vous avez dit – et nous vous en remercions – que le Gouvernement y a déjà pensé et que le produit des amendes engendrées par les nouveaux radars,...

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Le surplus.

M. Hervé Mariton. ... le surplus de ce produit serait consacré à l'achat de nouveaux radars.

Permettez-moi deux observations.

Premièrement, le prélèvement d'amendes après la mise en œuvre des radars ne suffit d'évidence pas à épuiser le sujet.

Deuxièmement, nous vous faisons toute confiance et ne mettons pas en doute les indications que vous nous avez données mais nous souhaitons vous aider, conforter votre position et vous donner quelque argument pour le jour, qui peut arriver, où, pour s'opposer à votre décision, on ferait valoir que rien dans le droit budgétaire ne justifie une telle affectation du produit des amendes et que l'arbitrage budgétaire même nécessaire en tel cas est, par malchance, en votre défaveur. C'est une situation qui pourrait bien arriver.

En l'état, l'amendement est modeste puisqu'il tend à demander au Gouvernement de présenter chaque année au Parlement un rapport sur les conditions d'utilisation du produit des amendes engendrées par les infractions au code de la route.

Ce rapport préciserait en particulier la répartition de celui-ci entre l'Etat et les collectivités locales ainsi que les conditions effectives de son affectation à des actions de sécurité routière.

Ce n'est en aucune manière une révolution qui est proposée mais un début de chemin – important – vers la transparence et la confiance que nos citoyens doivent avoir dans les pouvoirs publics, même lorsqu'ils paient une amende.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Cet amendement n'a pas été examiné par la commission, **M. Mariton** l'ayant déposé il y a quelques heures. Il soulève un vrai problème, celui de la connaissance précise de la répartition du produit des amendes et des mécanismes qui conduisent à cette répartition.

M. Mariton a raison d'insister sur le souci de transparence et de vérité sous-jacent à son amendement. Néanmoins, nous savons, nous, parlementaires, qu'un rapport n'est pas toujours établi, envoyé, ni même rédigé et qu'il n'est souvent qu'un vœu pieu.

Aussi, je proposerai une mesure moins statique : plutôt que de subir un rapport qui aura été décidé par le Gouvernement, je suggère la création d'un groupe de travail placé auprès des instances compétentes du ministère des

finances réunissant les parlementaires concernés, lesquels sont aussi parfois des élus locaux, intéressés au premier chef par la répartition des amendes, problème que la décentralisation va rendre encore plus aigu. Un tel groupe de travail permettrait à ces parlementaires d'approcher le mécanisme de la répartition, d'en discuter le contenu, d'en examiner la finalité avec les responsables des pouvoirs publics et, finalement, d'en élaborer l'architecture en commun avec les services du ministère.

Telle est, monsieur le ministre, chers collègues, ma proposition. La création d'un groupe de travail me semble une disposition plus active, plus participative que la remise d'un rapport.

M. le président. Monsieur le rapporteur, vous êtes donc défavorable à l'amendement, mais vous faites une proposition.

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Tout à fait, monsieur le président.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Je donnerai, moi aussi, un avis défavorable à cet amendement, tout en comprenant et en approuvant la démarche de M. Mariton et en l'en remerciant car il nous aide à mettre en place ces appareils en grand nombre. Mais je lui rappelle – et je réponds par là même à la question que m'a posée M. Dosière – l'engagement du Gouvernement d'installer dès cette année cent appareils automatiques en France – évidemment, je ne dirai pas où, d'ailleurs, je ne le sais pas. L'objectif est de disposer dans trois ans, en comptant 2003, de mille appareils capables de traiter de manière automatisée les relevés d'infractions et la sanction.

J'ajoute que cet engagement offre probablement de meilleures garanties que le produit des amendes. Supposez en effet, monsieur Mariton – la politique est parfois un peu utopique –, que les conducteurs deviennent raisonnables et que le surplus du produit des amendes ne permette pas de payer ces mille appareils ! Eh bien, le Gouvernement s'engage de toute façon à les installer.

M. le président. La parole est à M. René Dosière, à qui je demande d'être bref, pour répondre à la commission.

M. René Dosière. Le problème soulevé par M. Mariton – et je l'ai moi aussi soulevé à plusieurs reprises – demande à être clarifié.

D'abord, il faut savoir que c'est en vertu de l'article 10 de la loi de finances rectificative pour 1978 que le produit des amendes forfaitaires payées spontanément est attribué aux collectivités locales par décision du comité des finances locales. A l'époque, il était versé au fonds d'action locale. Je vous signale qu'en 2003, il a été estimé à 368 millions d'euros. En 2002, il ne fut que de 244 millions d'euros car l'amnistie l'a réduit de 236 millions. C'est une des raisons pour lesquelles nous y sommes opposés. J'espère que cela ne se reproduira plus dans quatre ans. Mais je ferme la parenthèse. A chaque fois qu'une amende forfaitaire est payée, la collectivité locale – soit une ville de plus de 10 000 habitants, soit le conseil général – reçoit en gros quinze euros.

D'ailleurs j'explique toujours à mes étudiants que payer ses amendes est un acte civique.

Cela dit, si le produit des amendes forfaitaires de la police de la circulation – figurant à la ligne 312 du budget – revient en principe aux collectivités locales, Bercy a jugé que le produit des amendes majorées en vertu d'un titre rendu exécutoire par le Trésor public ne devait pas

leur être versé, ce que la Cour des comptes considère comme une anomalie, ces sommes devant, selon elle, leur revenir en totalité.

Voilà l'état du droit aujourd'hui : il est obligatoire de verser aux collectivités locales une partie du produit des amendes. Cela représente une somme de l'ordre de 400 millions d'euros, ce qui n'est pas tout à fait négligeable.

De leur côté, les collectivités locales doivent consacrer cette somme à des améliorations de sécurité. Comme ce sont les préfets, puisqu'il s'agit de fonds d'Etat, qui accordent les subventions, le Gouvernement peut contrôler, par le biais de ceux-ci, l'usage qui en est fait.

Dans les villes de plus de 10 000 habitants, le contrôle est sans doute beaucoup plus léger. Mais rien n'empêche le ministre des libertés locales de prendre des dispositions afin de s'assurer que les dépenses permises par ce type de recettes sont bien ciblées sur des aménagements de sécurité routière et ne se diluent pas dans je ne sais quel autre type d'aménagement.

On peut s'attendre à ce que le nouveau dispositif majeure de façon considérable les amendes forfaitaires, dont le produit, selon la législation en vigueur, doit aller aux collectivités locales.

M. Pascal Clément, président de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République. C'est très bien !

M. René Dosière. Vous avez fait à ce sujet, monsieur le ministre, des déclarations quelque peu surprenantes. Vous nous avez dit en commission que l'affaire n'était pas tranchée. Or j'ai lu hier, dans un grand journal du matin, un article dans lequel vous aviez l'air de dire que c'est l'Etat qui utiliserait ces sommes...

Ecoutez, nous sommes tous d'accord pour qu'elles servent à l'amélioration de la sécurité routière. Mais je pense qu'il est important que les collectivités locales y soient directement associées, et peut-être plus fortement encore aujourd'hui qu'hier. Elles peuvent le faire aussi bien sinon mieux que l'Etat parce qu'elles sont plus près des équipements. Elles vont prochainement hériter de la charge des routes nationales. Par conséquent, l'ensemble du réseau routier sera sous leur responsabilité. Elles sont donc plus aptes à utiliser au mieux ces sommes, à des mesures concernant la sécurité routière. Cela s'inscrit dans l'optique de la décentralisation. Il faut encourager les collectivités locales à utiliser au mieux ces sommes, mais il faut également que la totalité des sommes nouvelles leur revienne. Je ne doute pas d'ailleurs, la sécurité routière étant une grande cause de l'Etat, que celui-ci dégagera les moyens financiers nécessaires pour ce faire.

D'ailleurs, monsieur le ministre, vous nous avez indiqué que le dispositif entraînera des économies considérables en gendarmes et en policiers, mais l'étude d'impact ne chiffre pas le montant de celles-ci. L'Etat fera des économies par l'automatisation de la chaîne contrôle-sanction. Alors, laissez aux collectivités locales le soin d'utiliser ces sommes.

M. le président. La parole est à M. Christian Estrosi.

M. Christian Estrosi. Je souhaite bien évidemment soutenir l'excellent amendement de notre collègue Mariton. Le Gouvernement a choisi d'envoyer un message très fort au pays. Aussi doit-il y associer une volonté de transparence absolue. Encore une fois, la répression ne peut être bien comprise qu'à partir du moment où il existe un véritable équilibre entre elle et les efforts de l'Etat ou de la collectivité à améliorer la sécurité.

Monsieur le ministre, vous rêvez au temps où les usagers seront devenus raisonnables. Vous soulevez là un point auquel je suis personnellement très attaché. On ne peut considérer que tous ceux qui sont ou la cause ou la victime d'un accident le sont parce qu'ils sont déraisonnables. Une grande partie des accidents sont dus au fait que l'Etat ou les collectivités locales sont eux-mêmes, depuis des années, déraisonnables. Une grande partie des accidents résultent de l'inadaptation des infrastructures dans notre pays. Vous pouvez être parfaitement raisonnable et aborder avec la plus grande prudence un virage sans visibilité avec un dévers qui n'a pas été corrigé, dont vous connaissez la dangerosité pour l'emprunter tous les jours pour vous rendre de votre maison à votre travail, mais le touriste qui arrive en face et qui ne sait pas que le dévers non corrigé du virage va provoquer une mauvaise réaction sur son châssis et ses suspensions au point de le déporter sur votre file de circulation, il va, tout raisonnable que vous soyez, vous percuter et être à l'origine d'un accident, tout cela parce que l'Etat, qui, depuis des années, sait que ce virage est la cause d'accidents graves, de morts et de blessés, se sera voilé la face et n'aura rien fait.

Le temps est venu où chacun doit prendre sa part de responsabilité.

M. René Dosière. Maintenant, ce sera le département !

M. Christian Estrosi. Dès lors que les amendes qui sont le fruit de la répression que vous engagez à juste titre aujourd'hui permettront de réaliser les aménagements qui éviteront, demain, des accidents aux conducteurs raisonnables, nous aurons accompli notre devoir de transparence et, à l'occasion de ce débat sur la lutte contre la violence routière, l'Assemblée nationale aura assumé sa propre responsabilité.

M. Hervé Mariton. Très bien !

M. Christian Estrosi. Et comme les collectivités vont se trouver de plus en plus responsabilisées, notamment dans les transferts de compétences nouveaux que vous allez engager avec la loi de décentralisation, monsieur le ministre, je souhaiterais, au-delà de cet amendement, qu'un rapport annuel soit présenté devant l'assemblée de chacune d'entre elles – conseil général, conseil régional ou conseil municipal – pour qu'il soit parfaitement rendu compte de l'usage fait du montant des amendes reversé par l'Etat.

M. Yves Fromion. Très bien !

M. Christian Estrosi. Au moins, nous aurons assuré à tous les niveaux une transparence absolue. En tout état de cause, cet amendement est excellent et il me paraît important que nous l'adoptions aujourd'hui. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Ce n'est un excellent amendement qu'en apparence ! Pour ma part, monsieur le député, je souscris pleinement à la proposition du rapporteur de créer un groupe de travail, car les choses sont beaucoup plus complexes que vous ne l'imaginez. Nous pouvons être d'accord quant à la rédaction d'un rapport sur le financement du contrôle automatisé, parce que là est la grande innovation de cette loi et que le Gouvernement s'est engagé à financer ce contrôle par le surplus de recettes, et même sur un objectif.

Monsieur Mariton, vous ne m'écoutez pas, vous essayez de convaincre votre voisin de voter votre amendement !

M. Hervé Mariton. Vous ne pouvez pas me reprocher de défendre mon amendement ! (*Rires.*)

M. le président. C'est en effet son droit, monsieur le ministre !

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Mais c'est le mien de m'assurer qu'il puisse être convaincu par mes réponses !

Je le répète, je suis tout à fait d'accord pour un rapport sur le financement du contrôle automatisé, mais il ne faut pas tout remettre en cause. L'affectation du produit de toutes les amendes est une question tellement complexe qu'elle mérite un groupe de travail, auquel M. Mariton, certainement, participera. En outre, un travail considérable attend le Conseil national de la sécurité routière, qu'il ne faut pas dépouiller de ses attributions. Il aura à connaître de cette question. Lorsque nous connaissons mieux la question, nous pourrions dire à la représentation nationale comment cela se passe et comment cela pourrait être optimisé.

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Anciaux.

M. Jean-Paul Anciaux. Je suis favorable à cet amendement à la fois par souci de transparence et de cohérence.

Transparence, d'abord, parce que l'Etat ne peut mener une campagne de responsabilisation de nos concitoyens, en restant quasi hors-la-loi par l'absence de lisibilité du dispositif qu'il propose. Cohérence ensuite, car alors que les départements se voient confier les routes nationales, il est nécessaire de leur adresser un signe fort par cette affectation du produit des amendes.

M. le président. La parole est à M. Hervé Mariton.

M. Hervé Mariton. Je suis prêt à participer à tous les groupes de travail qu'on proposera ! Pour ce qui est de l'amendement, modestement mais clairement, il demande un rapport – ce n'est pas trop ! –, de la transparence – c'est la moindre des choses ! – et au fond, monsieur le ministre, je pense qu'en votre for intérieur vous en êtes convaincu, il vous aide ! Alors, laissez-vous faire ! (*Souffles.*) Je maintiens l'amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 171.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Je constate que le vote est acquis à l'unanimité.

M. Pascal Clément, *président de la commission*. Sauf le rapporteur et moi-même ! Je sais que c'est peu...

M. le président. Monsieur le président, personne ne pense pareille chose !

L'amendement n° 171 n'a donc pas été adopté « à l'unanimité » : il y a eu deux abstentions !

Avant l'article 8

M. le président. Je donne lecture de l'intitulé du chapitre III :

Chapitre III. – « Dispositions relatives au permis à points et instituant un permis probatoire. »

Je suis saisi de six amendements, nos 132, 56, 141, 146 corrigé, 14 rectifié, 138 rectifié, qui, malgré la place, peuvent être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 132, présenté par M. Vanneste, est ainsi rédigé :

« Après l'article 7, insérer l'article suivant :

« A compter de la date d'obtention du permis de conduire, il sera procédé tous les cinq ans à un contrôle médical d'aptitude à la conduite.

« Le permis de conduire sera renouvelé en préfecture, suite à une déclaration médicale d'aptitude à la conduite. »

L'amendement n° 56, présenté par M. Dell'Agnola, rapporteur, M. Estrosi, M. Mariani et Mme Morano, est ainsi rédigé :

« Avant l'article 8, insérer l'article suivant :

« Préalablement à la délivrance du permis de conduire, il devra être procédé à un examen médical, dans des conditions définies par décret en Conseil d'Etat.

« Cet examen donnera lieu à la délivrance d'un certificat d'aptitude, déterminé par décret en Conseil d'Etat.

« Tous les dix ans, les personnes titulaires du permis de conduire devront se soumettre à un nouvel examen médical.

« Pour les personnes de plus de 70 ans, cet examen médical devra être renouvelé tous les trois ans. »

Sur cet amendement, je suis saisi de cinq sous-amendements, n°s 162, 154, 180, 156 et 155.

Le sous-amendement n° 162, présenté par M. Dosière, M. Viollet et les membres du groupe socialiste, est ainsi rédigé :

« Substituer aux deux premiers alinéas de l'amendement n° 56, l'alinéa suivant :

« A compter du 1^{er} janvier 2004, tout candidat se présentant à l'examen du permis de conduire des catégories A et B devra fournir un certificat médical attestant de sa capacité à conduire, et délivré dans des conditions définies par décret en Conseil d'Etat. »

Les sous-amendements n°s 154 et 180 sont identiques.

Le sous-amendement n° 154 est présenté par M. Dosière et M. Masse ; le sous-amendement n° 180 est présenté par M. Myard.

Ces sous-amendements sont ainsi rédigés :

« Supprimer le dernier alinéa de l'amendement n° 56. »

Le sous-amendement n° 156, présenté par M. Dosière, M. Viollet et les membres du groupe socialiste, est ainsi rédigé :

« Compléter l'amendement n° 56 par l'alinéa suivant :

« Ceux qui sont déjà titulaires du permis de conduire de catégorie A et B devront satisfaire à l'obligation de la visite médicale dans un délai de cinq ans à compter de la publication de la loi n° du renforçant la lutte contre la violence routière. »

Le sous-amendement n° 155, présenté par Mme Génisson, M. Jean-Marie Le Guen et les membres du groupe socialiste, est ainsi rédigé :

« Compléter l'amendement n° 56 par l'alinéa suivant :

« Chaque fois qu'il prescrit un traitement ou la prise de certains médicaments, le médecin informe son patient de leur incompatibilité avec la conduite automobile. »

L'amendement n° 141, présenté par M. Taugourdeau est ainsi rédigé :

« Après l'article 7, insérer l'article suivant :

« A compter de la date d'obtention du permis de conduire, il sera procédé tous les dix ans entre vingt et soixante-cinq ans et tous les cinq ans à partir de

soixante-cinq ans à un contrôle médical d'aptitude à la conduite, visé en mairie ou à la brigade de gendarmerie. »

L'amendement n° 146 corrigé, présenté par M. Dosière, est ainsi rédigé :

« Avant l'article 8, insérer l'article suivant :

« A compter du 1^{er} janvier 2004, tout candidat se présentant à l'examen du permis de conduire de catégorie A et B devra fournir un certificat médical de son médecin traitant attestant de ses capacités à conduire.

« Ce certificat médical devra être fourni dès la première leçon de conduite.

« Le contrôle médical devra être renouvelé tous les dix ans. Un certificat attestant les capacités du titulaire du permis de conduire devra être fourni au préfet du département en vue du renouvellement du permis.

« Un décret en Conseil d'Etat détermine les modalités d'application du présent article. »

L'amendement n° 14 rectifié, présenté par M. Mariani, est ainsi libellé :

« Avant l'article 8, insérer l'article suivant :

« Après l'article L. 221-2 du code de la route, il est inséré un article L. 221-3 ainsi rédigé :

« Art. L. 221-3. – Le permis de conduire des catégories A et B ne peut être obtenu ou renouvelé qu'à la suite d'une visite médicale favorable.

« Les conducteurs titulaires du permis de conduire des catégories A et B âgés de soixante ans sont soumis à un examen périodique. Cet examen médical est subi avec la périodicité suivante : tous les cinq ans pour les conducteurs dont l'âge est compris entre soixante et soixante-quinze ans ; tous les deux ans pour les conducteurs âgés de plus de soixante-quinze ans.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article. »

L'amendement n° 138 rectifié, présenté par M. Artigues, est ainsi rédigé :

« Avant l'article 8, insérer l'article suivant :

« Dans un souci de prévention, une évaluation médicale de l'aptitude à la conduite doit être vérifiée périodiquement dans des conditions fixées par décret.

« Cette évaluation doit intervenir avant la délivrance du permis de conduire et à différentes étapes de la vie du conducteur automobile. »

L'amendement n° 132 de M. Vanneste n'est pas défendu.

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 56.

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Je laisse le soin de le défendre à M. Estrosi, qui en a l'initiative.

M. le président. La parole est à M. Christian Estrosi.

M. Christian Estrosi. La commission des lois a adopté cet amendement que j'ai présenté et qui tend à exiger un examen médical avant même de se présenter à l'examen du permis de conduire, mais également une vérification de l'état de santé du conducteur une fois tous les dix ans, et une fois tous les trois ans à partir de l'âge de soixante-dix ans.

Il faut pouvoir démontrer, lorsqu'on est aux commandes d'un véhicule quel qu'il soit – deux-roues, véhicule léger, ou poids lourd –, à tout instant de sa vie, que l'on est sain de corps et d'esprit. Les statistiques montrent qu'un certain nombre d'accidents ont été pro-

voqués par des conducteurs qui, bien que détenteurs d'un permis de conduire depuis longtemps, ne disposaient plus des aptitudes physiques, voire psychologiques, suffisantes : on voit ainsi des personnes atteintes de la maladie d'Alzheimer remonter une autoroute à contresens, des gens victimes d'accidents cardiaques, qui n'avaient pas bénéficié de la médecine préventive, provoquer des collisions.

Mme Catherine Génisson. On peut avoir un accident cardiaque à quarante ans !

M. Christian Estrosi. Combien voyons-nous d'accidents causés par des personnes à la santé si dégradée qu'elle ne leur permet plus décemment de conduire un véhicule ?

On me rétorque que c'est un message d'ostracisme que j'adresse ainsi aux personnes âgées. Mais cela vaut pour les jeunes, en pleine santé, à qui l'on n'accordera qu'un permis probatoire ! Et l'on dirait à ceux dont les qualités physiques sont amoindries par l'âge, comme cela nous arrivera à tous, qu'ils ont acquis un permis à vie et qu'ils pourront continuer à conduire quel que soit leur état de santé ?

Au demeurant, je vous rappelle que, dans d'autres domaines, et encore récemment dans la loi de sécurité intérieure comme dans la loi d'orientation pour la sécurité intérieure, nous avons exigé vérifications et visites médicales. Ainsi, dans la loi d'orientation sur le sport de Marie-George Buffet, nous avons approuvé à l'unanimité l'exigence d'un examen médical annuel pour le renouvellement d'une licence sportive.

M. René Dosière. Là, c'est justifié !

M. Christian Estrosi. Eh bien ! pour moi, c'est une performance que de conduire un véhicule sans faire courir le moindre risque à quiconque !

Dans la loi de sécurité intérieure proposée par le ministre de l'intérieur, Nicolas Sarkozy, nous avons exigé des chasseurs comme des tireurs sportifs qu'ils passent chaque année, au moment du renouvellement de leur permis, une visite médicale et, de surcroît, qu'ils puissent attester qu'ils ne présentent pas de dégradation psychologique.

Nous inscrivons dans la présente loi des sanctions pécuniaires ou carcérales lorsque l'on tue par maladresse avec un véhicule plus lourdes que celles appliquées lorsque l'on tue au cours d'un accident de chasse. Et on exige d'un chasseur une visite médicale annuelle, au moment de la délivrance du permis de chasse d'abord, puis de sa reconduction.

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Mais non !

M. Christian Estrosi. Si, c'est dans la loi de sécurité intérieure !

Je considère qu'il est normal de démontrer, une fois tous les dix ans, que l'on est apte à conduire un véhicule, et, à partir d'un certain âge, tous les trois ans ou cinq ans ou deux ans, on peut discuter la périodicité. En tout cas, il faut prouver à partir d'un certain âge que l'on est suffisamment sain de corps et d'esprit pour prendre la responsabilité que représente la conduite automobile face à l'environnement auquel nous sommes confrontés sur la route.

M. le président. L'amendement n° 141 n'est pas défendu.

La parole est à M. René Dosière, pour soutenir l'amendement n° 146 corrigé.

M. René Dosière. Je pense qu'il est préférable que je le retire. Je prendrai la parole sur l'amendement de la commission et sur les sous-amendements tendant à le compléter.

M. le président. L'amendement n° 146 corrigé est retiré.

L'amendement n° 14 rectifié n'est pas défendu.

La parole est à M. Gilles Artigues, pour soutenir l'amendement n° 138 rectifié.

M. Gilles Artigues. Comme M. Estrosi, nous sommes sensibles aux dangers liés aux défaillances physiques. Nous proposons un amendement dont la rédaction est peut-être moins précise que la sienne, laissant à un décret le soin de préciser les modalités d'application et la périodicité de l'examen de santé.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur ces amendements ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Mon avis est le même sur tous les amendements qui touchent à l'aspect médical de la conduite. Leurs objectifs sont pertinents et nous ne pouvons qu'y souscrire, mais je dois vous rappeler ce que j'ai déjà eu l'occasion de dire lorsque, à deux reprises, je me suis exprimé sur ce sujet.

Premièrement, tout ce qui touche à l'aspect médical de la conduite est du domaine réglementaire. Par conséquent, je ne peux que vous confirmer que le Gouvernement a compris votre message à 100 %.

Deuxièmement, le 18 décembre 2002, le CISR a abordé cette question, s'est fixé un calendrier et il vous rendra des comptes. Dès janvier 2003, s'est mis en place un groupe de travail consacré à l'instauration d'une évaluation médicale de l'aptitude à la conduite. L'objectif est la mise à l'étude d'une consultation médicale à la délivrance du permis, pendant la vie active, au-delà de soixante-quinze ans, etc. Ce mois-ci, inscription de cette mesure dans la consultation périodique ; juin 2003, définition des critères médicaux et d'aptitude à la conduite par l'Agence nationale d'accréditation et d'évaluation en santé, l'ANAES. Fin 2003, la certification et ses conditions de délivrance seront précisées par la direction générale de la santé. Puis rédaction et distribution aux usagers, dès le premier semestre 2004, d'une brochure d'information quant à cette aptitude et aux facteurs pouvant la modifier, par l'Institut national de prévention et de l'éducation à la santé, l'INPES. Toujours en 2003, modification par décret du code de la route concernant l'aptitude médicale à la conduite en ce qui concerne les personnes de plus de soixante-quinze ans, et/ou en cas de déficience physique n'entraînant toutefois pas l'inaptitude totale à la conduite automobile ; dans ce cas, il sera proposé d'aménager le permis de conduire en limitant son utilisation dans le temps et/ou dans l'espace.

Vous voyez, mesdames et messieurs les parlementaires, que votre préoccupation est vraiment prise en compte. Nous suivrons l'évolution de ces travaux avec vous, si vous le souhaitez, tout au long de l'année 2003. Mais je vous en supplie, n'alourdissons pas le texte législatif alors que les décrets seront là pour appliquer ce que vous souhaitez.

M. le président. Voilà qui éclaire le débat.

La parole est à M. René Dosière, pour soutenir le sous-amendement n° 162.

M. René Dosière. Nous avons déposé, sur l'amendement n° 56, plusieurs sous-amendements qui vont dans le même sens...

M. le président. Assurément !

M. René Dosière. ... c'est-à-dire qu'ils visent à améliorer la rédaction de l'amendement de M. Estrosi, que nous avons d'ailleurs voté en l'état en commission. Ils ont donc tous la même finalité, excepté sur la question de faire des personnes âgées de plus de soixante-dix ans une catégorie à part, ce que nous ne pensons pas souhaitable.

Ce que vous venez de nous dire est intéressant, monsieur le ministre, mais reconnaissez qu'il est légitime que la représentation nationale puisse évoquer ce genre de question...

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Bien sûr !

M. René Dosière. ... et que c'est grâce aux amendements qu'elle peut le faire.

Du reste, cela nous donne l'opportunité de vous confier notre sentiment car les discussions en commission ont fait apparaître quelques divergences entre ce que vous et la représentation nationale souhaitez faire. La discussion ne peut donc qu'être utile à cet égard.

Vous voulez que la visite médicale soit effectuée par la médecine du travail.

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Je n'ai pas dit cela ! C'est à l'étude.

M. René Dosière. Or je vous signale que les députés, par exemple, ne sont pas soumis à une visite médicale,...

M. Hervé Mariton. Elle est volontaire mais elle existe !

M. René Dosière. ... ce qui n'est pas tout à fait normal,...

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Ce n'est qu'une piste !

M. René Dosière. ... à l'inverse de nos collaborateurs et collaboratrices. Tout le monde n'est donc pas soumis à une visite médicale dans ce cadre.

Sur le fait que la médecine du travail soit chargée de cette visite médicale, il y a donc divergence entre nous.

D'autre part, vous souhaitez que, au-delà de soixante-quinze ans, le contrôle médical soit renforcé. Nous ne sommes pas non plus d'accord sur ce point. Pour l'instant, je ne sais pas sur quels éléments vous vous fondez, mais il n'est pas démontré que les personnes âgées de plus soixante-dix ans aient davantage d'accidents que les autres. Quant à la maladie, on peut en être atteint à cinquante ans ! Par conséquent, stigmatiser ainsi les personnes âgées est totalement inutile, même si un événement dramatique a eu lieu avec une personne âgée au volant !

Monsieur le président, je souhaiterais rectifier le sous-amendement n° 162, en substituant aux mots : « à compter du 1^{er} janvier 2004 », les mots : « à compter de la publication de la loi n° du ».

M. le président. Le sous-amendement n° 162 est ainsi rectifié.

Poursuivez, monsieur Dosière, pour défendre le sous-amendement n° 154.

M. René Dosière. Le sous-amendement n° 154 vise à supprimer le régime particulier institué pour les personnes âgées de plus de soixante-dix ans. Dès lors qu'on institue quelque chose de nouveau, il faut voir comment cela se passe avant de créer des catégories.

Enfin, le sous-amendement n° 156 oblige tous ceux qui ont le permis à passer une visite médicale dans un délai de cinq ans.

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Door.

M. Jean-Pierre Door. Je soutiens l'amendement présenté par Christian Estrosi. J'ai été médecin expert des commissions d'aptitude au permis de conduire pendant de nombreuses années. Ce qui est important, c'est de savoir si l'on est capable de conduire, et le double objectif de l'amendement, c'est la sécurité pour soi et la sécurité pour les autres.

On ne stigmatise pas une partie de la population. Entre dix-huit ou vingt ans et quatre-vingt ans et plus, l'état de santé de quelqu'un peut changer. Certaines personnes échappent à la médecine du travail au courant de leur vie, et même au médecin traitant lorsqu'elles sont négligentes. Devoir passer une visite médicale tous les dix ans pour connaître son aptitude médicale, cela me paraît raisonnable, surtout lorsqu'on s'engage sur la route.

Il existe un décret de 1997, qui prévoit six catégories médicales d'inaptitude à la conduite sauf si les affections sont stabilisées. Je ne vais pas les rappeler puisque j'en ai parlé hier soir. Je souhaiterais, comme de nombreux experts médicaux, ajouter une septième inaptitude, le syndrome d'apnée du sommeil, responsable de somnolences, qui entraîne malheureusement quelques accidents mortels, mais c'est une autre question à débattre dans d'autres réunions. Je reste persuadé que ce décret n'a jamais été appliqué, il est resté sur le bord de la route. C'est bien dommage.

Passer une visite médicale tous les dix ans, ce n'est pas une contrainte majeure. En passer une plus fréquemment, moins de cinq ans, après soixante-dix ou soixante-quinze ans, ce n'est pas non plus contraignant. Lorsque des affections sont détectées, il faut qu'elles soient suivies régulièrement pour être sûr qu'elles sont stabilisées. C'est la sécurité pour les autres et pour soi.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur le sous-amendement n° 162 rectifié ?

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. La commission des lois a approuvé l'amendement présenté par M. Estrosi instaurant une visite médicale tous les dix ans.

J'avais observé, à titre personnel, que cet amendement était de nature réglementaire et que, par ailleurs, de telles dispositions avaient déjà été annoncées après le comité interministériel de sécurité routière du 18 décembre : visite médicale obligatoire pour passer le permis de conduire pour les conducteurs novices, visites médicales tout au long de la vie dans le cadre de la médecine du travail, visites tous les deux ans pour les personnes âgées de plus de soixante-quinze ans.

J'ajoute que, si l'amendement de Christian Estrosi est intéressant, parce que nous partageons tous la même préoccupation, il n'y a pas de sanctions à la clef, ce ne sont que des principes, alors qu'elles sont prévues dans les recommandations et décisions du CISR. Quand un conducteur novice refuse de fournir son certificat médical, il ne peut pas se présenter à l'examen du permis de conduire. Si une personne âgée de plus de soixante-quinze ans ne passe pas une visite médicale tous les deux ans, son permis de conduire risque d'être suspendu. Ce dispositif me semble plus complet. C'est la raison pour laquelle, à titre personnel, j'avais indiqué que les décisions du CISR me convenaient. Cela dit, la commission a émis un avis favorable à l'amendement de Christian Estrosi.

M. le président. Et pour le sous-amendement, monsieur le rapporteur ?

M. René Dosière. Qui améliore la rédaction !

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Il est rejeté.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Je remercie vraiment M. Estrosi et tous les auteurs d'amendements d'avoir beaucoup insisté sur l'aptitude médicale à la conduite. Tout ce qui a été dit est bien noté et va enrichir le travail déjà commencé au ministère de la santé, où des groupes travaillent actuellement sur le contenu, la formulation, la présentation de questionnaires les plus élaborés, en s'appuyant sur les connaissances qu'ils ont eux-mêmes des états de santé, des compatibilités et autres. Je puis vous assurer que je suis évidemment cela de très près. Inscrivons dans la loi ce qui doit y figurer, mais, de grâce, laissez aux décrets le soin de traiter ce qui est d'ordre réglementaire. Le débat nous a largement éclairés, nous avons reçu votre message. Je vous en supplie, retirez ces amendements. Le travail est en cours et je vous remercie de la valeur ajoutée que vous y apportez.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

M. Pascal Clément, *président de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République*. Je pense, comme le ministre, que ce débat n'a pas seulement valeur législative, qu'il va aussi alerter l'opinion publique, qu'il a une valeur pédagogique, et c'est nécessaire. Pour autant, il faut revenir sur terre et voir concrètement ce que ce type d'amendement peut donner sur le terrain. Cette appréciation n'engage que moi, mais si, à cause de l'amendement adopté par la commission à la demande de M. Estrosi, 30 % des Français se voyaient retirer leur permis de conduire, comment l'Assemblée nationale réagirait-elle ?

Trop, c'est trop ! Autant la philosophie de la loi est importante, et sa seule annonce a eu des conséquences très positives sur le plan des chiffres, autant, à vouloir brutalement donner un coup de barre sur le quantum de peine et sur les examens médicaux, à vouloir aller trop loin, on tombe dans l'irréalité la plus complète. Nombre de Français ne vivent pas avec le métro à leur porte. Je finis par me demander s'il n'y a pas ici que des habitants des grandes villes.

Mme Catherine Génisson. S'ils ne voient pas clair, c'est tout de même dangereux !

M. Pascal Clément, *président de la commission*. Contrairement à ce que l'on croit souvent, les personnes les plus dangereuses ne sont pas les personnes âgées, qui conduisent souvent très prudemment. Or elles seraient visées chez elles si on leur enlevait leur permis de conduire. Il est nécessaire d'alerter l'opinion sur les chiffres intolérables de morts, de blessés, et c'est ce que nous faisons, mais n'en rajoutons pas ! Si l'on exige un examen médical tous les dix ans, c'est peut-être 30 % des conducteurs français qui seront privés de leur permis de conduire. Ce serait excessif.

M. le président. La parole est à M. Christian Estrosi.

M. Christian Estrosi. Je remercie M. le ministre, qui a dit des choses très claires et très précises, qui s'inscrivaient parfaitement dans le cadre du travail parlementaire accompli en commission. Je veux également remercier M. le rapporteur d'avoir parfaitement rendu compte des travaux de la commission. Par contre, je ne comprends pas du tout l'intervention du président de la commission...

M. René Dosière et M. Jean-Claude Viollet. Nous non plus !

M. Christian Estrosi. ... qui est en décalage avec le ministre, avec le rapporteur...

M. Pascal Clément, *président de la commission*. J'ai dit que je parlais à titre personnel.

M. Christian Estrosi. ... et avec les parlementaires, qui ont adopté l'amendement.

C'est un contre-message, je le dis très clairement, et c'est vraiment dommage, car, sur tous les bancs, nous avons travaillé de façon très constructive. On ne peut pas dénoncer en permanence le comportement des uns et des autres, réclamer des sanctions, et ne pas prendre quelques mesures élémentaires comme veiller à ce que quiconque prend le volant soit sain de corps et d'esprit.

Monsieur le ministre, vous nous avez confirmé que vous étiez sur le point de prendre par décret dans le courant de l'année 2003 des dispositions reprenant l'essentiel des propositions contenues dans cet amendement et dans un certain nombre de sous-amendements : contrôles médicaux à tout âge pour les citoyens détenteurs d'un permis de conduire, contrôles renforcés au-delà de soixante-quinze ans.

Dès lors que le Gouvernement s'est engagé devant la représentation nationale à mettre en œuvre cette politique par décret au cours de l'année 2003, en tout cas avant le 1^{er} janvier 2004, mon amendement n'a plus lieu d'être. Le débat parlementaire a permis de faire avancer le débat, et nous sommes en parfaite harmonie avec le Gouvernement. Je demande donc que cet amendement soit retiré.

M. Pierre Hellier. Très bien !

M. le président. L'amendement n° 56 est retiré.

En conséquence, les sous-amendements n°s 162, 154, 180, 156 et 155 n'ont plus d'objet.

La parole est à M. Gilles Artigues, pour soutenir l'amendement n° 138 rectifié.

M. Gilles Artigues. Je le retire.

M. le président. L'amendement n° 138 rectifié est retiré.

L'amendement n° 13 corrigé de M. Mariani n'a plus d'objet.

Le débat a été un peu long, mais je crois que le sujet était d'importance.

Article 8

M. le président. « Art. 8. – I. – Après le premier alinéa de l'article L. 223-1 du code de la route, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« A la date d'obtention du permis de conduire, celui-ci est affecté pendant un délai probatoire de trois ans de la moitié du nombre maximal de points. A l'issue de ce délai probatoire de trois ans, le permis de conduire est affecté du nombre maximal de points, si aucune infraction ayant donné lieu à réduction de points n'a été commise. »

« II. – L'article L. 223-2 du code de la route est ainsi modifié :

« 1° Au I, les mots : "du nombre de points initial" sont remplacés par les mots : "du nombre maximal de points" ;

« 2° Au II, les mots : "au tiers du nombre de points initial" sont remplacés par les mots : "à la moitié du nombre maximal de points" ;

« 3° Le III est ainsi rédigé :

« III. – Dans le cas où plusieurs infractions entraînant retrait de points sont commises simultanément, les retraits de points se cumulent dans la limite des deux tiers du nombre maximal de points. »

« III. – L'article L. 223-6 du code de la route est ainsi modifié :

« 1° Au premier alinéa, les mots : “à nouveau affecté du nombre de points initial” sont remplacés par les mots : “affecté du nombre maximal de points” ;

« 2° Dans la première phrase du deuxième alinéa, les mots : “de son nombre de points initial” sont remplacés par les mots : “du nombre de points qui lui ont été retirés”, et dans la dernière phrase de cet alinéa, les mots : “deux ans” sont remplacés par les mots : “trois ans” et les mots : “nombre de points initial” par les mots : “nombre maximal de points”.

« IV. – Le 1° de l'article L. 223-8 du code de la route est ainsi rédigé :

« 1° Le nombre maximal de points du permis de conduire, le nombre de points affecté lors de l'obtention du permis de conduire et les modalités d'acquisition du nombre maximal de points ; »

« V. – Aux articles L. 224-5, L. 224-16, L. 224-17, L. 224-18, L. 231-3, L. 232-1, L. 233-1, L. 233-2, L. 234-1, L. 234-8, L. 235-1, L. 235-3, L. 317-2, L. 317-3, L. 317-4, L. 412-1 et L. 413-1 du code de la route, les mots : “du nombre de points initial” sont remplacés par les mots : “du nombre maximal de points”.

« VI. – Les dispositions du deuxième alinéa de l'article L. 223-1 du code de la route dans sa rédaction résultant du I du présent article et prévoyant pendant une période de trois ans l'affectation d'un nombre de points égal à la moitié du nombre maximal de points affecté au permis de conduire ne seront applicables qu'aux permis délivrés à compter de la date de leur entrée en vigueur. »

La parole est à Mme Catherine Génisson, inscrite sur l'article 8.

Mme Catherine Génisson. Sans vouloir prolonger la discussion sur la surveillance médicale, je voudrais néanmoins, puisque le sous-amendement n° 155 est tombé, attirer l'attention de mes collègues et de M. le ministre sur un sujet très important.

Depuis longtemps, nous avons pris conscience des désastres que peut provoquer la conduite sous l'emprise de l'alcool. Récemment, nous avons également indiqué que la conduite sous l'emprise de stupéfiants pouvait être dangereuse. Mais nous ne parlons pas suffisamment de la conduite dangereuse sous l'emprise de certains médicaments.

De nombreuses personnes sont sous tranquillisants, sous psychotropes, prennent des médicaments qui modifient leur comportement et leur vigilance. Je pense que c'est un sujet qu'il conviendra d'aborder, d'autant que, sur le plan médical, nous sommes tout à fait aptes à les surveiller, à leur donner certains conseils et à leur imposer éventuellement certaines contraintes.

M. le président. Je vous remercie, madame Génisson. C'est en effet un élément du débat que le ministre a écouté attentivement.

M. Dell'Agnola, rapporteur, a présenté un amendement, n° 57, ainsi rédigé :

« I. – Après la première phrase du dernier alinéa du I de l'article 8, insérer la phrase suivante : “Ce délai probatoire est réduit à deux ans lorsque le titulaire du permis de conduire a suivi un apprentissage anticipé de la conduite.”

« II. – En conséquence, dans la dernière phrase du même alinéa, supprimer les mots : “de trois ans”. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Le Gouvernement met en place une période probatoire de trois ans. C'est à l'issue de ces trois ans que les conducteurs novices ont un capital de douze points.

Pour éviter que le dispositif de la conduite accompagnée ne tombe en désuétude, parce qu'elle a ses mérites, je propose que la période probatoire soit alors réduite d'un an. C'est en quelque sorte une incitation à la conduite accompagnée.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. C'est un amendement vraiment intelligent qui encourage la conduite accompagnée. Le Gouvernement y est très favorable.

M. le président. La parole est à M. Christian Estrosi.

M. Christian Estrosi. La conduite accompagnée a été une mesure merveilleuse pour nos jeunes. Il est démontré que tous les jeunes qui en ont bénéficié ont beaucoup moins d'accidents que les autres. Cet amendement encourage la poursuite de ce dispositif. C'est un signe fort adressé à l'ensemble des jeunes de ce pays, et je remercie M. le rapporteur d'en avoir pris l'initiative.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 57. (*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements, n°s 135, 157 et 7, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 135 et 157 sont identiques.

L'amendement n° 135 est présenté par M. Abelin, l'amendement n° 157 est présenté par M. Viollet et les membres du groupe socialiste.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Après la première phrase du dernier alinéa du I de l'article 8, insérer la phrase suivante : “Lorsque le permis de conduire est obtenu à l'issue d'une formation de conduite accompagnée, il est affecté de la moitié du nombre maximal de points, majorée de deux points.” »

L'amendement n° 7, présenté par MM. Jean-Michel Bertrand, Martin-Lalande et Martin (Marne), est ainsi rédigé :

« Après la première phrase du dernier alinéa du I de l'article 8, insérer la phrase suivante : “Les nouveaux détenteurs du permis de conduire qui ont suivi un apprentissage anticipé en vue de l'obtention de la catégorie B du permis bénéficient d'un bonus de deux points sur permis probatoire.” »

La parole est à M. Gilles Artigues, pour soutenir l'amendement n° 135.

M. Gilles Artigues. M. Abelin, comme M. Dell'Agnola, voulait encourager la conduite accompagnée. Au lieu d'une réduction de la période probatoire, il propose que l'on rajoute deux points au capital initial. Il nous faut choisir entre les deux solutions.

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Viollet, pour soutenir l'amendement n° 157.

M. Jean-Claude Viollet. Lors de mon intervention dans la discussion générale, j'ai souligné l'importance de l'éducation dans le processus d'amélioration de la sécurité routière. De ce point de vue, la création, en 1993, de l'attestation scolaire de sécurité routière et la décision d'obliger les jeunes qui auront seize ans en 2004 de la posséder pour passer le permis de conduire vont dans ce sens.

Bien entendu, la possibilité de préparer le permis de conduire dès le collège va contribuer, il faut l'espérer, à renforcer le recours à la conduite accompagnée, qui est

un excellent mode d'apprentissage de la conduite. Une telle généralisation doit donc être encouragée. A cet égard, j'ai évoqué la participation possible des régions et des départements, et je sais que certaines collectivités le font déjà.

Cela étant, il faut que la conduite accompagnée soit fortement encouragée. Certes, un amendement de la commission vient de réduire à deux ans la période probatoire des conducteurs novices lorsque ceux-ci ont bénéficié de la conduite accompagnée, mais je considère, comme M. Abelin, qu'ils mériteraient aussi l'attribution d'un bonus de deux points.

M. René Dosière. Ce serait mieux !

M. Jean-Claude Viollet. En effet, le nombre des points étant limité dans le cadre du permis probatoire, les conducteurs novices peuvent, pour une seule erreur parfois, perdre la quasi-totalité de leurs points, voire les perdre tous et se faire retirer leur permis de conduire.

Ce ne serait pas nuire à l'égalité de traitement de ceux qui commettent des infractions que d'octroyer deux points supplémentaires aux conducteurs novices lorsque ceux-ci ont bénéficié de la conduite accompagnée. Notre démarche a en fait pour finalité de développer la conduite accompagnée, voire de la généraliser.

J'ajoute que, étant donné que ceux qui accompagnent des jeunes dans leur apprentissage doivent être compétents et doivent posséder un savoir-faire, il serait bon d'organiser à leur intention des rendez-vous obligatoires de perfectionnement.

Rendez-vous de perfectionnement et rendez-vous santé, voilà des moyens qui devraient nous permettre d'améliorer dans la durée et en profondeur notre politique de sécurité routière.

M. le président. La parole est à M. Jean-Michel Bertrand, pour soutenir l'amendement n° 7.

M. Jean-Michel Bertrand. Cet amendement est proche des deux précédents. En effet, je voudrais, moi aussi, insister sur l'importance que l'on doit accorder à la conduite accompagnée en faisant quelques remarques complémentaires.

Nous sommes tous convaincus de l'efficacité de cette pratique. Toutefois, on observe depuis quelques années qu'elle fait l'objet d'une certaine désaffection que l'on pourrait apprécier de plusieurs façons.

Tout d'abord, son coût financier est relativement important, puisqu'il faut suivre par anticipation des cours au financement desquels certaines familles n'ont pas toujours la capacité de participer.

La seconde raison tient à l'éclatement des familles. Très souvent, c'est un des parents qui participe à l'accompagnement ; or, dans certaines familles éclatées, une telle possibilité disparaît.

Cette question mérite donc réflexion. Ainsi, on pourrait envisager, comme nous le proposons et comme cela a été fait dans ma commune, que les collectivités locales aident les enfants qui se trouvent dans des situations délicates à participer à des stages de conduite accompagnée.

Je m'associe aux deux amendements précédents qui ont exactement le même objectif que le mien, mais je souhaite, par mon amendement, appeler l'attention sur certains problèmes financiers et sociaux qui peuvent entraver la pratique de la conduite accompagnée.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur ces amendements ?

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Les deux amendements identiques, n°s 135 et 157, ont été repoussés par la commission des lois.

Pour encourager la conduite accompagnée, nous étions face à une alternative : soit réduire la durée du permis probatoire, soit accorder un bonus de points. Or la commission a préféré retenir la première branche de l'alternative. Au reste, l'Assemblée vient de la suivre en adoptant l'amendement n° 57. En tout cas, il lui paraît difficile de cumuler les deux avantages.

La commission a également repoussé l'amendement n° 7.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Evidemment, j'ai bien conscience, moi aussi, de l'effet bénéfique de la conduite accompagnée, que nous sommes tous d'accord pour encourager. A cet égard, il me semble que l'amendement n° 57, que l'Assemblée a adopté avec l'avis favorable du Gouvernement, est le meilleur moyen pour encourager cette pratique. Il y a là une certaine logique : la conduite accompagnée durant en général environ un an, c'est la durée qu'il convenait de soustraire de la période probatoire, la portant ainsi de trois ans à deux ans.

Mais vouloir cumuler la réduction de la durée probatoire et un bonus de points serait aller trop loin. Il faut garder certaines limites. La progressivité exige, me semble-t-il, de ne pas cumuler les deux avantages. Les parlementaires doivent en être conscients.

Si ces amendements étaient maintenus, le Gouvernement se verrait contraint d'en demander le rejet.

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Anciaux.

M. Jean-Paul Anciaux. Monsieur le ministre, je ne crois pas qu'il y ait antinomie entre l'amendement n° 57 et les amendements n°s 135 et 157.

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Non, mais leurs avantages se cumulent.

M. Jean-Paul Anciaux. Certes, les jeunes qui auront bénéficié de la conduite accompagnée verront leur période probatoire réduite. Pour autant, la notion de bonus/malus, de récompense/sanction est très présente chez les jeunes, non seulement quand ils apprennent à conduire mais aussi, après, quand ils conduisent. Il s'agit, pour eux, d'une notion très importante.

M. Jean-Claude Viollet. Très bien !

M. Jean-Paul Anciaux. Pour moi, il n'y a pas d'antinomie entre le fait de bénéficier d'une réduction de la période probatoire et celui de profiter d'un bonus de points, qui, bien entendu, sera perdu dans l'hypothèse où le conducteur novice ne respectera pas la réglementation.

Je le répète, la notion de bien et de mal est une notion à laquelle les jeunes sont très sensibles.

M. le président. La parole est à M. Hervé Mariton.

M. Hervé Mariton. Cette recherche pour faire bénéficier le jeune conducteur d'un environnement pédagogique est tout à fait bienvenue. Il s'agit d'ailleurs d'une dimension qui était déjà présente dans le projet de loi et qui a été encore renforcée par l'adoption de l'amendement n° 57 présenté par le rapporteur.

L'idée lancée par nos collègues est également intéressante, mais il faut tout de même choisir l'un ou l'autre des avantages proposés. J'imagine que la commission a dû débattre de leurs mérites comparés. Cela dit, la réduction de la période probatoire répond à une certaine logique : comme l'a indiqué M. le ministre, la durée de cette réduction est cohérente avec celle de la conduite accompagnée.

Notre souci de pédagogie est satisfait par l'adoption de l'amendement, n° 57, et il nous paraît un peu délicat de cumuler les deux avantages.

M. le président. La parole est à M. Pierre Hellier.

M. Pierre Hellier. Pour ma part, je n'ai pas du tout envie de choisir. Le cumul de ces deux mesures serait tout à fait bénéfique pour favoriser, comme nous le souhaitons, le développement de la conduite accompagnée.

M. le président. La parole est à M. René Dosière.

M. René Dosière. Je veux insister sur un point que notre collègue Viollet a déjà abordé, mais peut-être n'y a-t-on pas été assez attentif. Avec l'instauration de ce permis probatoire, affecté de six points, on s'engage dans une voie nouvelle, dont on espère qu'elle aura des effets bénéfiques – il paraît qu'il y en a à l'étranger, et on nous dira peut-être un jour lesquels.

Parallèlement, le dispositif du Gouvernement prévoit des sanctions plus sévères. Autrement dit, en même temps que l'on institue un permis probatoire à six points, on renforce le dispositif de retrait de points, en particulier celui de retrait de six points.

M. Jean-Claude Viollet. Tout à fait !

M. René Dosière. Autrement dit, les jeunes, parce qu'il s'agit souvent de jeunes...

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Non, pas les jeunes !

M. René Dosière. Les nouveaux conducteurs, si vous préférez, monsieur le ministre. Cela dit, sur dix conducteurs novices, neuf ou huit doivent être âgés dix-huit ans.

Bref, les nouveaux conducteurs vont se retrouver avec une sorte d'épée de Damoclès au-dessus de leur tête. Il faut tout de même bien voir qu'un conducteur novice peut commettre, par inadvertance, une erreur de nature à le priver immédiatement de son permis. Aussi, j'estime que les plus sérieux, les plus raisonnables, c'est-à-dire ceux qui ont fait l'effort de pratiquer la conduite accompagnée, doivent bénéficier d'un bonus de deux points, qui leur permettrait de conserver leur permis de conduire probatoire si, par inadvertance, ils commettaient une infraction passible d'une sanction de six points.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Je vous assure, mesdames et messieurs les députés, que ce serait adresser un signal nocif pour la sécurité routière que d'accorder un bonus de points permettant de bénéficier d'une marge d'infraction supplémentaire.

Par ailleurs, sur le plan pratique, le système du permis à points est déjà très difficile à gérer. Ajouter cette disposition le rendrait quasi ingérable. Ne compliquons pas trop un dispositif relativement clair : le permis probatoire n'est affecté que de six points et, après la période probatoire de trois ans, ramenée à deux ans pour ceux qui ont bénéficié de la conduite accompagnée, six points supplémentaires sont accordés. C'est clair, simple et limpide. Tout le monde peut comprendre, et c'est un système qui n'est pas encore trop compliqué.

M. Patrick Delnatte. Très bien !

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n°s 135 et 157.

(Ces amendements ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 7.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Taugourdeau et M. Jean-Michel Bertrand ont présenté un amendement, n° 140 rectifié, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi la dernière phrase du dernier alinéa du I de l'article 8 : "Chaque année de ce délai probatoire de trois ans sont affectés deux points supplémentaires au permis de conduire si aucune infraction ayant donné lieu à réduction de points n'est constatée, de sorte que le nombre maximal de points peut être intégralement recouvré au terme du délai probatoire." »

La parole est à M. Jean-Michel Bertrand.

M. Jean-Michel Bertrand. Je ne me faisais guère d'illusions sur le sort que subiraient les amendements précédents, qui concernaient les nouveaux conducteurs ayant bénéficié de la conduite accompagnée.

L'amendement n° 140 rectifié concerne, lui, tous les nouveaux conducteurs. Il s'agit, cette fois-ci, non d'accorder une bonification de deux points supplémentaires, mais de donner chaque année du délai probatoire deux points supplémentaires à chaque nouveau conducteur qui n'aura commis aucune infraction donnant lieu à réduction de points, au lieu de donner six points au bout de trois ans.

Ce dispositif est de nature à encourager tous les nouveaux conducteurs et pas seulement ceux qui ont bénéficié de la conduite accompagnée.

M. Pascal Clément, président de la commission. C'est une usine à gaz !

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement ?

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Cet amendement a été accepté par la commission : il lui a semblé intéressant, plutôt que d'attendre trois ans pour récupérer l'ensemble des points, de fractionner leur attribution aux conducteurs novices à raison de deux points par an pour atteindre, au bout de trois ans, c'est-à-dire à la fin de la période probatoire, les douze points affectés au permis de conduire. Toutefois, la commission ne méconnaît pas les difficultés pratiques de mise en œuvre d'une telle mesure.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Nous sommes, là encore, en pleine contradiction. Les intentions, bien sûr, sont louables, et l'on comprend cette volonté d'établir la progressivité la plus fine possible : on fait du cousu main. Mais cette mesure est ingérable ! Et comme elle ne pourra pas être appliquée, c'est l'efficacité de la loi qui en pâtira. Je vous félicite de votre souci de perfectionnisme, monsieur le député, mais, de grâce ! n'oubliez pas que c'est moi qui, après, serai chargé de faire appliquer une telle mesure ; or elle est inapplicable !

M. Pascal Clément, président de la commission. Très bien ! C'est clair !

M. le président. Maintenez-vous cet amendement, monsieur Bertrand ?

M. Jean-Michel Bertrand. Oui !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 140 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Dell'Agnola, rapporteur, a présenté un amendement, n° 58, ainsi rédigé :

« Dans la dernière phrase du dernier alinéa du I de l'article 8, substituer aux mots : "à réduction" les mots : "au retrait". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Richard Dell'Agnola, *rapporteur*. Il s'agit d'un amendement d'harmonisation.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 58. (*L'amendement est adopté.*)

M. le président. L'amendement n° 120 de M. Remiller n'est pas défendu.

M. Bourg-Broc a présenté un amendement, n° 122, ainsi rédigé :

« Compléter le I de l'article 8 par l'alinéa suivant :
« Pendant cette période probatoire, les jeunes conducteurs âgés de moins de vingt-trois ans au jour de l'obtention de leur permis, sont assujettis à une limitation de puissance réelle du moteur à quatre-vingts chevaux, et leur véhicule à une vitesse maximale de 130 km/h. »

La parole est à M. Patrick Delnatte, pour soutenir cet amendement.

M. Patrick Delnatte. Monsieur Bourg-Broc m'a demandé de défendre son amendement.

Les accidents de la circulation impliquent fréquemment, hélas, de jeunes conducteurs et sont souvent fatals pour eux. Aussi, pour les protéger, M. Bourg-Broc propose de leur interdire de conduire des véhicules trop puissants, à l'instar de ce qui se fait pour les jeunes conducteurs de moto.

Je sais qu'une telle mesure est difficile à mettre en œuvre sur le plan technique. C'est pourquoi, après vous avoir entendu, monsieur le ministre, je tirerai les conclusions qui s'imposent.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Richard Dell'Agnola, *rapporteur*. La commission a repoussé cet amendement, dont le contenu est effectivement difficile à mettre en œuvre : limiter à 80 chevaux la puissance du moteur du véhicule conduit par un jeune âgé de moins de vingt-trois ans n'est pas chose aisée.

De plus, il s'agirait d'une discrimination : le permis est délivré à tous ceux qui sont supposés pouvoir conduire tous les véhicules ; il n'y a pas de limitation comme pour les cyclomoteurs.

Autre difficulté : quand un jeune ne peut conduire que le véhicule de ses parents et que celui-ci a une puissance supérieure à 80 chevaux, que se passe-t-il ? Ce jeune peut-il conduire un autre véhicule ? Donc, face à cette difficulté pratique, le réalisme s'impose.

Autre difficulté encore : il ne sera pas aisé pour les forces de l'ordre de contrôler si le jeune conducteur est âgé de moins de vingt-trois ans et si le véhicule qu'il conduit est bien celui qu'il a le droit de conduire.

Enfin, en ce qui concerne la demande de M. Bourg-Broc de brider à 130 km/h la vitesse des véhicules conduits par des jeunes âgés de moins de vingt-trois ans, elle est déjà satisfaite, puisque les conducteurs détenteurs d'un permis depuis moins de deux ans, c'est-à-dire ceux qui ont la lettre « A » apposée à l'arrière de leur véhicule, n'ont pas le droit de conduire au-delà de 110 km/h. Là aussi, qui peut le plus peut le moins.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Je ne suis pas sûr que nous disposions des indicateurs permettant d'évaluer la pertinence de la mesure proposée. Je doute même de son utilité.

Comme la mesure qui nous a été présentée précédemment par M. Jean-Michel Bertrand, celle-ci serait tout à fait inapplicable, car ingérable. Elle serait de peu d'effet et risquerait même d'affaiblir un dispositif qui se veut simple.

M. le président. La parole est à M. Christian Estrosi.

M. Christian Estrosi. Pourquoi faut-il, chaque fois qu'on ouvre le débat sur la vitesse et la puissance, qu'elles soient assimilées à l'insécurité ?

Permettez-moi de vous faire observer d'abord que les pilotes automobiles les plus performants dans les épreuves du championnat du monde des rallyes ou dans celui de formule 1 sont âgés de dix-huit à vingt-trois ans. Plus on avance en âge, moins on est maître de ses réflexes et moins on est performant.

Ensuite, pour pratiquer le sport automobile, il faut être détenteur d'un permis de conduire vous autorisant à le faire. Or si votre permis ne vous permet pas de conduire un véhicule dont la puissance est supérieure à 80 chevaux et la vitesse supérieure à 130 km/h, la Fédération française automobile ne vous délivrera jamais une licence pour participer à une épreuve de championnat de France, de championnat d'Europe ou de championnat du monde.

Si cet amendement est adopté, plus jamais dans l'histoire du sport automobile un pilote français ne montera sur un podium et ne fera retentir *La Marseillaise* !

M. Pierre Hellier. C'est un bon argument !

M. le président. Monsieur Estrosi, vous avez pu exprimer votre désaccord sur un amendement qui va sans doute être retiré.

La parole est à M. Patrick Delnatte.

M. Patrick Delnatte. Je retire l'amendement n° 122, tout en rappelant que la route est la première cause de mortalité chez les quinze - vingt-quatre ans.

M. le président. L'amendement n° 122 est retiré.

Je suis saisi de deux amendements, n°s 59 rectifié et 121, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 59 rectifié, présenté par M. Dell'Agnola, *rapporteur*, et M. Fenech, est ainsi rédigé :

« Après le IV de l'article 8, insérer le paragraphe suivant :

« IV *bis* – A la fin du 5° de l'article L. 223-8 du code de la route, les mots : “à l'article L. 223-6” sont remplacés par les mots : “aux articles L. 223-1 et L. 223-6”. »

L'amendement n° 121, présenté par MM. Remiller, Fenech, Decool et Philip, est ainsi rédigé :

« Après le IV de l'article 8, insérer le paragraphe suivant :

« IV *bis* – Le 5° de l'article L. 223-8 du code de la route est complété par la référence : “et L. 223-1”. »

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 59 rectifié.

M. Richard Dell'Agnola, *rapporteur*. Il s'agit d'un amendement de coordination.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Avis favorable.

M. le président. L'amendement n° 121 n'est pas défendu.

Je mets aux voix l'amendement n° 59 rectifié.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. M. Dell'Agnola, *rapporteur*, a présenté un amendement, n° 60, ainsi rédigé :

« Dans le V de l'article 8, supprimer la référence : "L. 232-1." »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Il s'agit de rectifier une erreur matérielle.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 60. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. M. Dell'Agnola, rapporteur, a présenté un amendement, n° 61, ainsi rédigé :

« Dans le VI de l'article 8, supprimer les mots : "et prévoyant pendant une période de trois ans l'affectation d'un nombre de points égal à la moitié du nombre maximal de points affectés au permis de conduire". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. C'est un amendement rédactionnel.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 61. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. Je mets aux voix l'article 8, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 8, ainsi modifié, est adopté.)

Après l'article 8

M. le président. L'amendement n° 12 de M. Mariani portant article additionnel après l'article 8 n'est pas défendu.

M. Mariton a présenté un amendement, n° 173, ainsi libellé :

« Après l'article 8, insérer l'article suivant :

« I. – Les deux premiers alinéas de l'article L. 223-7 du code de la route sont remplacés par trois alinéas ainsi rédigés :

« Les informations relatives au nombre de points détenus par le titulaire d'un permis de conduire ne peuvent être collectées que par les autorités administratives et judiciaires qui doivent en connaître, à l'exclusion des employeurs et toutes autres personnes physiques ou morales.

« Par dérogation, les assureurs de responsabilité civile automobile sont autorisés à utiliser les informations relatives aux infractions et aux nombres de points détenus par le titulaire d'un permis de conduire aux seules fins de différenciation tarifaire. Les assureurs de responsabilité civile automobile peuvent obtenir ces informations auprès des personnes intéressées ainsi qu'auprès des autorités administratives en charge de la gestion des points de permis.

« Toute infraction aux dispositions des alinéas précédents est punie des peines prévues à l'article 226-21 du code pénal. »

« II. – L'article L. 211-6 du code des assurances est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les assureurs de responsabilité civile automobile qui prennent en compte dans leur tarification les infractions au code de la route ou le nombre de points de permis détenus par des conducteurs désignés au contrat doivent impérativement décrire dans

les contrats les conditions de variation de la cotisation d'assurance en fonction des infractions constatées ou des points de permis détenus. »

La parole est à M. Hervé Mariton.

M. Hervé Mariton. La proposition que je fais avec cet amendement est très simple dans son esprit : il s'agit de permettre aux compagnies d'assurances de prendre en compte dans leur tarification le nombre de points détenus par les assurés sur leur permis de conduire.

Cette idée avait déjà été discutée lors de la mise en place du permis à points, mais n'avait pu être retenue, au final, dans le dispositif. A ce point de notre réflexion sur la sécurité routière, je pense qu'elle ouvre une piste intéressante.

Aujourd'hui, la tarification des assureurs prend en compte les problèmes de tôle, mais pas du tout la qualité de conduite des conducteurs automobiles. Or, il semble, d'après les exemples étrangers comme le Canada, que je cite dans l'exposé des motifs, que la prise en compte de cet aspect a un impact tout à fait positif sur les conditions de la conduite automobile.

Tout le monde se sent concerné par le montant de son assurance. Il s'agit donc de valoriser le bon conducteur et de pénaliser le mauvais, dans une logique à la fois de sanction par le prix, lorsque cela s'avère justifié, et de pédagogie constante pour le conducteur, qui comprend qu'il a intérêt, pour la société évidemment mais aussi pour lui-même et son portefeuille, à conserver la totalité de ses points pour bénéficier des meilleures conditions tarifaires.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Cet amendement n'ayant pas été déposé en commission, la commission des lois n'a pas eu la possibilité de l'examiner. Je m'exprimerai donc à titre personnel.

Je comprends bien la finalité de cet amendement et la logique que développe notre collègue Mariton qui souhaite que les assurances disposent de renseignements très fins pour établir une discrimination au niveau des primes d'assurance en fonction de la qualité des conducteurs. Mais sa proposition soulève des problèmes techniques complexes, et elle mériterait un examen plus approfondi.

Transmettre des fichiers aux compagnies d'assurance n'est pas neutre. En outre, certains problèmes ne sont pas évoqués, comme la durée de conservation de ces données, ou le droit de contestation et d'accès de la personne incriminée qui pourrait, le cas échéant, demander à faire corriger les mentions le concernant.

M. Pascal Clément, président de la commission. Tout à fait !

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Je pense que, à tout le moins, la CNIL devrait être consultée.

J'aurais donc tendance, à titre personnel, à proposer le rejet de cet amendement, en souhaitant que la CNIL soit consultée sur des dispositions qui sont importantes au regard des libertés et du droit des individus.

M. Pascal Clément, président de la commission. Très bien, monsieur le rapporteur !

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. L'idée est très intelligente. Mais nous ne sommes pas prêts.

Il faut bien reconnaître, je ne le dis pas trop fort en espérant que le public ne m'entendra pas (*Sourires*), que les points ne sont retirés que dans un cas sur deux. Peut-on laisser les assureurs différencier leurs tarifs selon

ce critère alors que seule une partie de la sanction est réellement appliquée ? Sans doute la situation va-t-elle s'améliorer dans les mois qui viennent – le Gouvernement en a vraiment la volonté – mais, en attendant, il ne me paraît pas raisonnable de laisser les assureurs établir un tarif d'assurances à partir de données fausses.

Je pense en outre que la CNIL devrait être consultée au préalable sur une telle disposition.

Je vous propose donc d'approfondir ensemble la réflexion, notamment sur les modalités d'application, pour que, d'ici à la deuxième lecture ou plus tard, cette question intelligente et bien posée puisse trouver une solution. Aujourd'hui, nous ne sommes pas prêts.

M. le président. Nous n'avons rien entendu, mais M. Mariton a écouté. (*Sourires.*) Il va nous dire ce qu'il compte faire de son amendement.

La parole est à M. Hervé Mariton.

M. Hervé Mariton. En effet, monsieur le président, ayant écouté M. le ministre, je me crois autorisé à répondre.

Certes, j'entends bien l'argument selon lequel la mise en œuvre de ma proposition s'avérerait compliquée techniquement et juridiquement, que nous ne sommes pas prêts, même si on nous objecte parfois des difficultés qui devraient, avec des systèmes informatiques à peu près convenablement tenus, pouvoir être résolues.

J'entends bien également l'aveu que vous venez de nous faire, vous l'avez fait à voix basse, monsieur le ministre, mais vous l'avez fait quand même, qui plus est dans cette enceinte. Il a le mérite de la transparence, même s'il ne fait que révéler ce que chacun savait déjà, à savoir que dans le domaine de la sécurité routière, il y a d'un côté ce que l'on dit, de l'autre ce que l'on fait. Vous invoquez notamment la difficulté de tenir la comptabilité des points sur le fichier des permis de conduire. C'est une vraie question, et j'aurais peut-être dû déposer un amendement pour vous demander un rapport sur le sujet. (*Sourires.*)

M. Pascal Clément, président de la commission. Encore un ?

M. le président. C'est inutile, le ministre vous écoute !

M. Hervé Mariton. Mais, plus sérieusement, comme nous l'avons affirmé dans la discussion générale, la politique de sécurité routière, pour être efficace, doit être pleinement effective. Tout notre travail de législateur, sur les retraits de points ou sur le permis probatoire, suppose, et même exige, que des progrès considérables soient réalisés en termes de tenue de la comptabilité des points. Le Gouvernement doit être totalement mobilisé là-dessus, sinon nous resterons dans le virtuel.

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Tout à fait !

M. Hervé Mariton. Aujourd'hui, nous mangeons notre pain blanc. Nous connaissons depuis quelques mois une mobilisation intense, à la fois dans l'opinion publique et au sein du Gouvernement et du Parlement. Mais à partir d'un certain moment, les gens vont regarder ce qui se passe, et ils auront vite fait d'évaluer notre politique. Soit votre volonté est effectivement mise en œuvre, auquel cas l'effort pourra tenir dans la durée, soit on constatera que le fichier des cartes grises n'est pas toujours bien tenu, que l'on ne parvient pas à enchaîner le contrôle et la sanction, que la comptabilité des points inscrits sur les permis de conduire est déficiente, et alors tout l'édifice s'effondrera. Je m'excuse de l'exprimer aussi brutalement, mais il était nécessaire de le rappeler. Cela étant, je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement n° 173 est retiré.

Article 9

M. le président. « Art. 9. – Le II de l'article L. 223-5 du code de la route est complété par la phrase suivante : « Ce délai est porté à un an lorsqu'un nouveau retrait de la totalité des points intervient dans un délai de cinq ans suivant le précédent. »

Je mets aux voix l'article 9.

(*L'article 9 est adopté.*)

Après l'article 9

M. le président. Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 179, ainsi rédigé :

« Après l'article 9, insérer l'article suivant :

« I. – Dans le II de l'article L. 223-5 du code de la route, les mots : "un examen médical" sont remplacés par les mots : "un examen ou une analyse médicale, clinique, biologique".

« II. – L'article L. 224-14 du code de la route est ainsi rédigé :

« Art. L. 224-14. – En cas d'annulation du permis de conduire prononcée en application du présent code ou en cas de suspension du permis de conduire dont la durée est fixée par décret en Conseil d'Etat, l'intéressé ne peut solliciter un nouveau permis sans avoir été reconnu apte après un examen ou une analyse médicale, clinique, biologique et psychotechnique effectué à ses frais. »

La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Par cohérence avec la loi du 3 février 2003 relative à la conduite après usage de stupéfiants, il est nécessaire de préciser le contenu de l'examen médical pour lequel la loi précitée prévoit un volet biologique.

Par ailleurs, il convient d'inscrire dans la loi que la suspension du permis de conduire donne lieu à un examen médical, tel qu'il est prévu dans les dispositions réglementaires applicables en la matière aux articles R. 221-13 et suivants du code de la route.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 179. (*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Mes chers collègues, je viens d'apprendre que le Président de la République doit s'adresser à la nation à onze heures quinze. Je propose, dans une situation dont chacun mesure la gravité, de suspendre la séance pour écouter son intervention.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à onze heures dix, est reprise à onze heures vingt-cinq.*)

M. le président. La séance est reprise.

Mes chers collègues, il était normal que, dans une situation dont la gravité n'échappe à aucun d'entre nous, nous écoutions l'intervention forte et précise de M. le Président de la République.

Nous allons reprendre nos travaux, sachant, monsieur le ministre, que nous les interrompons une nouvelle fois pour vous permettre de vous rendre à la réunion extraordinaire du Gouvernement prévue par M. le Premier ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Le Gouvernement doit se réunir à douze heures trente.

M. le président. En conséquence, je lèverai la séance vers douze heures quinze.

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Je vous remercie, monsieur le président.

M. le président. Nous en venons à l'article 10.

Article 10

M. le président. « Art. 10. – I. – L'article L. 223-1 du code de la route est ainsi modifié :

« 1° Au troisième alinéa, il est ajouté après les mots : "le paiement d'une amende forfaitaire" les mots : "ou l'émission du titre exécutoire de l'amende forfaitaire majorée" ;

« 2° Le dernier alinéa est supprimé.

« II. – Le premier alinéa de l'article L. 223-3 du code de la route est remplacé par les dispositions suivantes :

« Lorsque l'intéressé est avisé qu'une des infractions entraînant retrait de points a été relevée à son encontre, il est informé des dispositions de l'article L. 223-2, de l'existence d'un traitement automatisé de ces points et de la possibilité pour lui d'exercer le droit d'accès.

« Lorsqu'il est fait application de la procédure de l'amende forfaitaire ou de la procédure de composition pénale, le contrevenant est informé que le paiement de l'amende ou l'exécution de la composition pénale entraîne réduction de son permis de conduire du nombre de points correspondant à l'infraction reprochée, dont la qualification est dûment portée à sa connaissance ; il est également informé de l'existence d'un traitement automatisé de ces points et de la possibilité pour lui d'exercer le droit d'accès. »

« III. – Au premier alinéa de l'article L. 223-6 du code de la route, les mots : "à compter de la date à laquelle la dernière condamnation est devenue définitive ou du paiement de la dernière amende forfaitaire" sont remplacés par les mots : "à compter de la date du paiement de la dernière amende forfaitaire, de l'émission du titre exécutoire de la dernière amende forfaitaire majorée, de l'exécution de la dernière composition pénale ou de la dernière condamnation définitive". »

M. Dosière, M. Viollet et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 153, ainsi rédigé :

« Compléter le I de l'article 10 par les deux alinéas suivants :

« 3° L'article est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Une réserve de deux points, au-delà du nombre maximum, peut être constituée chaque fois que la loi le prévoit. »

La parole est à M. René Dosière.

M. René Dosière. Cet amendement est retiré, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 153 est retiré.

M. Dell'Agnola, rapporteur, a présenté un amendement, n° 62, ainsi rédigé :

« Compléter le deuxième alinéa du II de l'article 10 par les mots : "conformément aux articles L. 225-1 à L. 225-9". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de précision.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 62. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. M. Dell'Agnola, rapporteur, a présenté un amendement, n° 63, ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du dernier alinéa du II de l'article 10, substituer aux mots : "le contrevenant", les mots : "l'auteur de l'infraction". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de précision.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 63. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. M. Dell'Agnola, rapporteur, a présenté un amendement, n° 64, ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du dernier alinéa du II de l'article 10, substituer aux mots : "réduction de son permis de conduire", les mots : "le retrait". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 64. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. Je mets aux voix l'article 10, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 10, ainsi modifié, est adopté.)

Après l'article 10

M. le président. Je suis saisi de trois amendements, n°s 16 corrigé, 65 et 134, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 16 corrigé, présenté par M. Mariani, est ainsi libellé :

« Après l'article 10, insérer l'article suivant :

« Après l'article L. 413-1 du code de la route, il est inséré un article L. 413-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 413-2. – Sur les autoroutes, la vitesse des véhicules est limitée à 150 km/h.

« Cette vitesse maximale est abaissée à 130 km/h en cas de pluie ou d'autres précipitations. »

L'amendement n° 65, présenté par M. Dell'Agnola, rapporteur, et M. Estrosi, est ainsi rédigé :

« Après l'article 10, insérer l'article suivant :

« I. – Hors agglomération, la vitesse des véhicules est limitée à :

« 1° 150 km/h sur les autoroutes disposant d'au moins trois voies ;

« 2° 130 km/h sur les autres autoroutes ;

« 3° 110 km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central ;

« 4° 90 km/h sur les autres routes.

« II. – En cas de brouillard, de pluie ou d'autres précipitations, ces vitesses maximales sont abaissées à :

« 1° 130 km/h sur les sections d'autoroutes où la limite normale est de 150 km/h ;

« 2° 90 km/h sur les sections d'autoroutes où cette limite est plus basse ainsi que sur les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central ;

« 3° 80 km/h sur les autres routes. »

L'amendement n° 134, présenté par M. Estrosi, Mme Morano et M. Mariani, est ainsi rédigé :

« Après l'article 10, insérer l'article suivant :

« I. – Hors agglomération, la vitesse des véhicules est limitée à :

« 1° 150 km/h sur les autoroutes disposant d'au moins trois voies ;

« 2° 130 km/h sur les autres autoroutes ;

« 3° 110 km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central ;

« 4° 90 km/h sur les autres routes.

« II. – En cas de pluie ou d'autres précipitations, ces vitesses maximales sont abaissées à :

« 1° 90 km/h sur les autoroutes ainsi que sur les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central ;

« 2° 80 km/h sur les autres routes. »

L'amendement n° 16 corrigé n'est pas défendu.

La parole est à M. le rapporteur, pour défendre l'amendement n° 65.

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Je laisse à M. Christian Estrosi le soin de défendre cet amendement, dont il est cosignataire.

M. le président. Monsieur Estrosi, puis-je vous demander de défendre en même temps l'amendement n° 134, à moins qu'il ne soit retiré. (*Sourires.*)

M. Christian Estrosi. Monsieur le président, l'amendement n° 134 a vocation à se substituer à l'amendement n° 65. Je ne le retirerai donc pas et je le défendrai en même temps.

M. le président. Vous avez la parole.

M. Christian Estrosi. J'évoquerai globalement une série d'amendements que j'ai défendus en commission et parmi lesquels, paradoxalement, l'amendement n° 65 a été adopté.

Au moment où le Gouvernement engage une politique de fermeté qui commence à porter ses fruits et où il nous présente un projet de loi à la fois répressif et innovant en matière de lutte contre la violence routière, je crois qu'il est important de réfléchir sur les changements intervenus entre 1974, lorsque, à la suite du premier choc pétrolier, des normes avaient été édictées pour des raisons énergétiques précises, et 2003.

Les technologies ont évolué et certaines infrastructures – pas toutes, hélas ! – aussi.

Ce qui fait baisser le nombre des accidents aujourd'hui, c'est la fermeté, l'absence de complaisance et l'impunité zéro que le Gouvernement propose de mettre en place pour les infractions aux règles existantes. Mais, pour qu'il y ait un bon équilibre, il faut parallèlement engager une réflexion sur l'adaptation de ces règles aux comportements.

Je comprends la position du Gouvernement et du ministre : ce n'est pas à l'occasion de la présente discussion qu'il faut proposer une évolution brutale des règles, à la baisse pour certaines ou à la hausse pour d'autres. Reste qu'il est nécessaire d'ouvrir, comme cela s'est fait dans d'autres grandes démocraties, un débat sur l'évolution de ces règles.

Je reviendrai tout à l'heure sur les dangers que représentent la vitesse excessive des poids lourds et le comportement de certains automobilistes qui traversent des agglomérations à une allure très rapide car c'est là que la vitesse tue le plus.

Notre objectif à tous, monsieur le ministre, est de mettre en œuvre une politique qui réduise le nombre des accidents. Mais dans certains cas, la démonstration a été faite que permettre d'aller un peu plus vite...

M. Pascal Clément, président de la commission. Tiens donc ! C'est beaucoup moins dangereux, c'est sûr !

M. Christian Estrosi. ... limite le nombre des accidents.

Prenons quelques exemples.

En Allemagne, il n'y a pas de limitation de vitesse : on peut y rouler à 180, 200 ou 220 km/h. Autant vous dire que ce pays, en dépit de l'intégration des quatre Länder de l'Est où les autoroutes sont obsolètes, mal entretenues et où l'on voit des voitures d'une autre époque, fait mieux que la France, elle-même largement devant les États-Unis où la vitesse est encore plus réduite.

Le 1^{er} juin prochain, l'Italie relèvera à 150 km/h la vitesse autorisée sur les autoroutes. Votre homologue italien, monsieur le ministre, estime que ce qui tue sur les autoroutes, ce sont les fautes d'inattention, l'assoupissement, le fléchissement des réflexes et la moindre vivacité qui sont la conséquence du plafonnement de la vitesse. Quand on arrive sur les autoroutes les plus larges, à trois ou à quatre voies, on maîtrise mal son véhicule.

Le Japon, constatant l'engorgement des autoroutes et son impact négatif sur l'économie et la pollution, doit inaugurer ce mois-ci une voie TGV où l'on pourra rouler à 140 km/h, vitesse considérée dans l'archipel comme une vitesse de météorite.

Tout cela traduit-il une inconscience du propos ? S'agit-il d'un appel au meurtre sur quatre roues ou d'une dangereuse déviance aiguillonnée par les lobbies de la « bagnole » ? Avant de trancher, citons quelques chiffres, qui feront réfléchir.

Selon l'IRTAD, la base de données internationale sur la circulation et les accidents de la route, rattachée à l'OCDE, on compte, à population égale, plus de morts sur les autoroutes américaines, où sont pratiquées des limitations de vitesse draconiennes, que sur les françaises. Celles-ci se révèlent plus accidentogènes que les allemandes, où la vitesse est le plus souvent libre. Si l'on combine ces données avec la densité du réseau autoroutier, les résultats sont encore plus parlants : il y a moins de deux voitures de tourisme par kilomètre aux États-Unis, environ trois en France et quatre en Allemagne.

Vous me faites signe de terminer, monsieur le président. Mais vous n'ignorez pas que ce point a suscité quelque polémique à laquelle il m'appartient de mettre aujourd'hui un terme.

Il y a quelques années, le Montana, un Etat peu peuplé du nord-ouest des Etats-Unis, a conduit une expérience pendant quatre ans. Entre 1994 et 1998, les autorités locales ont levé toute restriction de vitesse, du moins pendant la journée. Résultat : on a constaté une baisse significative du nombre d'accidents. Était-ce une coïncidence ? Au mois de juin 1999, il fut mis fin à cette expérience, jugée « politiquement incorrecte ». Les statistiques sont édifiantes : de janvier à mai 1999, la moyenne mensuelle des décès sur autoroute dans cet Etat a été de 6,2 décès pour remonter à 10,1 sur le reste de l'année et pratiquement à 12 en 2000.

En 1995, le gouvernement fédéral américain abolit la vitesse maximale uniforme de 55 miles à l'heure sur autoroute instaurée en 1974, au lendemain du choc pétrolier, laissant à chacun des Etats le soin de fixer la nouvelle limite – la plupart d'entre eux opteront pour une vitesse comprise entre 65 et 75 miles à l'heure. Depuis lors, le nombre de tués sur les autoroutes américaines a diminué de 11 %.

En France, alors que les autoroutes concentrent un peu plus de 20 % du trafic, on y recense seulement 6 % du nombre des accidents mortels. Dans 40 % des cas recensés, il y avait un défaut de port de ceinture de sécurité et, dans 43 %, les véhicules concernés roulaient trop près des véhicules qui les précédaient. Telles sont les statistiques de la France !

Sur les 7 700 morts que nous avons dénombrés l'année dernière, 400 circulaient sur autoroute, 300 sur une autoroute à péage et 80 % de ces 300 sont morts parce qu'ils ne portaient pas leur ceinture de sécurité ou parce qu'ils roulaient trop près du véhicule qui les précédait.

Les faits sont têtus : il y a moins d'accidents sur autoroute, et ce quelle que soit la vitesse pratiquée. Je trouve surprenant que les pouvoirs publics se focalisent sur un faux problème, comme s'ils voulaient cacher que 94 % des tués le sont sur d'autres voies que les autoroutes. Ne devraient-ils pas plutôt donner la priorité à la modernisation des infrastructures, à la lutte contre les excès de vitesse, l'alcoolémie et la consommation de drogue, autant de choses qui tuent aujourd'hui, mais pas forcément sur les autoroutes ?

Mon amendement a simplement pour objectif, sur les quelques centaines de kilomètres d'autoroutes à trois ou quatre voies, quand les infrastructures de sécurité le permettent, d'accorder une marge de manœuvre pour ce qui est aujourd'hui une tolérance.

Je terminerai en posant une question à M. le ministre, qui me répondra ensuite.

Monsieur le ministre, actuellement si l'on roule à 150 km/h sur une autoroute à deux, trois ou quatre voies, on n'est pas verbalisé : on est dans la « tolérance autorisée », ce qui est, pour moi, une hypocrisie formidable !

M. Jérôme Chartier. M. Estrosi a raison !

M. Christian Estrosi. Je propose qu'il n'y ait plus d'hypocrisie, c'est-à-dire plus la moindre tolérance.

M. Jérôme Chartier. Très bien !

M. Christian Estrosi. Lorsqu'on roule à 131 km/h sur une autoroute à deux voies, on a un comportement inadmissible qui doit être sanctionné. Nous ne devons plus admettre la moindre tolérance sur les autoroutes à deux voies !

Officialisons donc dans le code de la route la tolérance dont il est aujourd'hui fait preuve et soyons sévères en sanctionnant les automobilistes à partir de 151 km/h sur les autoroutes à trois voies et de 131 km/h sur celles à deux voies. Tel est l'objet de ma démarche. Je souhaite, monsieur le ministre, que vous me répondiez sur cette question des tolérances.

M. le président. Monsieur Estrosi, je crois que tout le monde a compris !

M. Christian Estrosi. Par ailleurs, pouvons-nous espérer que les spécialistes se mettront au travail pour engager une réflexion globale sur l'évolution de nos règles ?

M. le président. Je vous rappelle, monsieur Estrosi, que vous êtes signataire de deux amendements qui ne diffèrent que sur un seul point. Nous allons essayer d'éclairer ce point de différence.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. L'amendement n° 65 a été adopté par la commission des lois contre l'avis du rapporteur. J'estime en effet qu'il est contraire à l'esprit même de ce projet de loi et à l'attente des Français. On constate aujourd'hui une convergence entre la volonté des pouvoirs publics, l'attente de l'opinion et les premiers résultats enregistrés dans la lutte pour la sécurité routière. Il serait dommage de gâcher ces premiers résultats, d'altérer la tendance, voire de l'inverser, par un contre-signal mal perçu des Français.

Monsieur Estrosi, le Gouvernement a souhaité ne pas changer les règles, je le répète. Elles sont intangibles. Les seuils d'alcoolémie ne varient pas et aucune limitation de vitesse n'a été modifiée. C'est d'ailleurs un gage de lisibilité. La vitesse est la première cause de mortalité : 50 % des accidents lui sont dus. Une étude, dont les résultats sont adressés par la société des autoroutes à ses clients, indique que, sur les autoroutes, la vitesse explique deux accidents mortels sur cinq.

M. Christian Estrosi. Ce n'est pas la première cause de mortalité !

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Il y a donc là manifestement un vrai problème. Si l'on s'affranchit de la limitation à 130 km/h, on risque de voir demain les conducteurs adopter une vitesse de croisière de 170 km/h.

M. Christian Estrosi. Non ! Vous ne m'avez pas entendu !

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Quant au grand excès de vitesse, il n'existerait qu'à partir de 200 km/h, ce qui paraît excessif.

Par ailleurs, les exemples étrangers que vous avez cités ne sont pas si probants que cela. Certes, en Allemagne la vitesse n'est pas limitée, mais il est recommandé de ne pas dépasser 130 km/h et vous connaissez les Allemands : ils ont un sens civique développé et respectent les recommandations des pouvoirs publics. J'ajoute, pour avoir beaucoup fréquenté les autoroutes allemandes dans le cadre d'un jumelage, qu'elles sont souvent en travaux et que l'on ne peut donc presque jamais y rouler aussi vite que vous l'avez suggéré. Quant à l'Italie, la mesure n'est pas encore mise en œuvre. Attendons donc de voir. Cela dit, tous les pays qui ont augmenté la vitesse autorisée ont vu s'accroître le nombre de blessés et de tués. C'est de notoriété publique.

Je rappelle enfin que le dispositif proposé relève de la compétence du pouvoir réglementaire.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. Pascal Clément, président de la commission. Monsieur Estrosi, si l'on rapproche cet amendement de celui que vous avez défendu sur le contrôle médical des personnes tous les dix ans, on pourrait croire que vous souhaitez ne voir au volant que les personnes capables de conduire vite et bien. C'est bien le fond de votre pensée. A mon sens, il faut au contraire qu'un maximum de gens puissent se servir de leur voiture en France dans des conditions de sécurité optimales. L'adoption de votre amendement serait un contre-signal. Si, par malheur, l'Assemblée l'adoptait, les gens en déduiraient tout de suite qu'ils pourront rouler plus vite sur les autoroutes, ce qui serait le contraire du but recherché. Nous passons déjà notre temps à faire du réglementaire, au moins communiquons dans le même sens ! J'ai toujours plaidé le réalisme, pas le laxisme. Je plaide pour que les peines soient considérées comme légitimes par les Français. Si elles sont exagérées, je soutiens que les gens les estiment illégitimes.

M. Christian Estrosi. C'est le cas !

M. Pascal Clément, président de la commission. Or si une mesure est considérée comme légitime, d'autant que chacun sait qu'il y a une certaine tolérance, c'est bien la limitation à 130 km/h sur autoroute parce qu'elle est entrée dans les mœurs depuis trente ans qu'elle existe. Adopter cet amendement serait lancer un contre-message qui brouillerait tout ! Ce n'est pas la peine de passer des heures à expliquer qu'il faut être plus sévère si l'on glisse ce type d'amendement, qui a d'ailleurs été adopté en commission par hasard. Je déplore de n'avoir pas été présent à ce moment-là, mais j'étais dans une autre commission pour suivre un autre texte. Je souhaite donc, monsieur Estrosi, que vous le retiriez.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Certes, c'est une mesure d'ordre réglementaire, mais il est bon que le Gouvernement soit éclairé par la représentation nationale pour les textes réglementaires qu'il devra élaborer. Je remercie donc M. Estrosi de nous donner un point de vue que je considère comme intéressant. Je terminerai d'ailleurs mon propos en lui disant quelle méthode on peut employer. Cela dit, notre objectif aujourd'hui est de montrer à la France entière qu'il faut respecter les lois existantes et les faire respecter. Tout l'effort de l'exécutif devra porter là-dessus. De même, il faut se respecter les uns les autres sur la route.

Sur le fond, monsieur Estrosi, vous citez deux exemples étrangers, européens certes, mais qui ne méritent pas tant d'éloges. Il y a beaucoup d'accidents sur les autoroutes allemandes. En outre, des limitations de vitesse sont appliquées sur nombre d'entre elles et je rappelle qu'elles sont très encombrées, ce qui occasionne nécessairement des ralentissements. Quant à l'Italie, pardonnez-moi de citer un exemple très malheureux. Quelques jours après l'annonce, par Pietro Lunardi, d'une éventuelle augmentation de la vitesse maximale autorisée sur autoroute au mois de juin se produisait un carambolage de trois cents véhicules causant la mort de quatorze personnes. Certes, il y avait du brouillard, mais moins on va vite, moins la nappe de brouillard surprend. Tout cela doit inciter à la prudence ceux qui sont chargés de fixer les vitesses maximales.

Je voudrais rappeler également qu'en roulant à 150 km/h, on ne gagne que six minutes tous les cent kilomètres. Quels sont ceux qui ont impérativement besoin de ces six minutes ? En aucun cas, l'augmentation de la vitesse maximale ne doit récompenser le respect de

la loi ! La récompense, c'est évidemment d'avoir la vie sauve et d'arriver intact à destination. Tel est l'objectif de toute action que nous mettons en œuvre et du respect de la loi.

Il faut donc garder un cap très ferme. Comme l'a dit le président de la commission, ne brouillons pas le message !

Quant à la problématique générale de la vitesse et à l'éventuelle modulation de la vitesse maximale autorisée en fonction du lieu, je propose de confier cette tâche au Conseil national de la sécurité routière, qui sera chargée de réfléchir à de telles mesures avec des experts, des élus, notamment des parlementaires, et de vrais passionnés – des coureurs automobiles, par exemple –, ainsi que des médecins. Nous prendrons éventuellement, dans un deuxième temps, des mesures en fonction de ses conclusions. Aujourd'hui, la priorité, c'est le respect des textes existants. En tout cas, il me semble que ce n'est pas le moment de les modifier. J'ajoute que nous retiendrons probablement la notion de vitesse moyenne entre deux points. Des sociétés d'autoroute ont d'ailleurs déjà engagé des expériences à vocation pédagogique en délivrant, à la sortie des péages, des tickets indiquant aux automobilistes qu'ils ont ou non dépassé la vitesse moyenne autorisée. Ces différentes mesures vont dans le même sens, celui du respect du droit actuel. Quant aux éventuelles modifications à venir, elles feront l'objet de réflexions très approfondies. En tout état de cause, nous avons bien perçu votre message, monsieur Estrosi. Je suis tout à fait conscient que les vitesses à respecter ne sont pas toujours adaptées au terrain.

M. Christian Estrosi. Que pensez-vous des tolérances, monsieur le ministre ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. J'y suis absolument opposé, par principe. Quand une règle est fixée, on doit la respecter !

M. le président. La parole est à M. Armand Jung, à qui je demande d'être bref.

M. Armand Jung. Je serai aussi bref que possible, monsieur le président, sur un sujet qui me semble être le cœur du débat sur la sécurité routière. Le problème que nous abordons n'est pas du tout anodin. Les propos de M. Estrosi ont l'avantage de la clarté. Il s'est fait le porte-parole de certains organismes qui représentent ce que lui-même a qualifié de « lobby de la vitesse » dans ce pays, en allant parfois jusqu'à utiliser les mêmes mots qu'eux.

Je suis en total désaccord avec un amendement qui est en complet décalage avec les propos que nous tenons depuis hier. L'adopter serait brouiller complètement le message que nous voulons adresser à nos citoyens, sans compter que cela constituerait une régression considérable. Il n'y aura, en effet, de véritable politique de sécurité routière et nous ne ferons diminuer notablement le nombre de tués sur nos routes que si la vitesse générale diminue. Comme l'a rappelé le rapporteur, la vitesse est la cause principale des accidents mortels. Le Premier ministre le disait lui-même. Voilà pourquoi nous ne pouvons pas aujourd'hui nous lancer dans ce genre d'initiatives. Et pourquoi d'ailleurs instaurer un régime spécifique aux autoroutes ? C'est sur l'ensemble du réseau routier qu'il faut diminuer la vitesse. La voiture est un mode de transport. Si vous voulez faire de la vitesse, monsieur Estrosi, allez sur les circuits, pas sur les routes et les autoroutes !

M. le président. La parole est à M. Pierre Hellier.

M. Pierre Hellier. Ce projet de loi sur la délinquance routière n'est effectivement pas le bon support pour ce genre d'amendements. Je le regrette d'ailleurs, car certains des arguments de M. Estrosi sont indiscutablement recevables. En revanche, si l'on veut que ces mesures quelque peu sévères soient bien reçues, il importe que les contrôles soient ciblés sur les zones les plus dangereuses de notre réseau routier.

M. Hervé Mariton. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Anciaux.

M. Jean-Paul Anciaux. Je comprends le souci du Gouvernement de ne pas brouiller le message, mais élever le niveau de la vitesse maximale autorisée sur autoroute – je voudrais à nouveau insister là-dessus – serait simplement valider ce qui est actuellement toléré.

M. le président. La parole est à M. Christian Estrosi.

M. Christian Estrosi. Je veux simplement répondre à mon ami Pascal Clément, qui voulait interpréter le fond de ma pensée tout à l'heure. S'agissant de ma volonté d'être très strict sur la capacité à conduire un véhicule, libre à lui d'estimer que n'importe qui peut conduire un véhicule sans être un danger pour autrui, moi j'ai une autre vision des choses ! Mais l'essentiel à mes yeux, c'est ce que le ministre a déclaré à l'instant : il n'y aura désormais plus de tolérance. Tous les automobilistes doivent savoir qu'ils seront sanctionnés à partir de 131 km/h. C'est enregistré au *Journal officiel*. Donc, ça y est, on est enfin sorti de l'hypocrisie !

J'estime pour ma part qu'il faut laisser une marge de manœuvre par souci de sécurité. En effet, mon expérience m'a convaincu que l'on peut ainsi sauver des vies humaines. Dans ma circonscription de montagne, des blocs de plusieurs tonnes tombent régulièrement sur les routes départementales et j'ai eu plusieurs fois la vie sauve parce que j'avais une marge sous ma pédale d'accélérateur qui m'a permis d'éviter l'obstacle et de m'en sortir. Alors que l'on ne me dise pas qu'il faut brider les voitures ! Je considère la performance d'un véhicule comme un facteur de sécurité et aucune chape de plomb ne m'empêchera de l'affirmer !

Cela dit, je remercie le Gouvernement d'avoir dit clairement que ce débat devait avant tout permettre de réaffirmer l'importance de respecter certaines règles. C'est une position que je soutiens depuis des années et aujourd'hui plus que jamais. Donc, à partir du moment où le Gouvernement estime un tant soit peu que mon amendement risque de brouiller ce message, je le retire, et je le fais d'autant plus volontiers que le ministre a précisé qu'il n'y aurait plus de tolérance et qu'il allait confier au Conseil national de la sécurité routière le soin de mener une réflexion sur l'évolution des normes, à la hausse comme à la baisse. Ces propos sont enregistrés au *Journal officiel*. A partir de là, le débat est ouvert pour les semaines, les mois et les années qui viennent. Je souhaite y participer activement aux côtés du Gouvernement et je m'estime satisfait. Je remercie tous ceux qui partagent mon sentiment et les collègues qui m'ont soutenu en commission. Je rappelle d'ailleurs que cet amendement a été voté très majoritairement, à gauche comme à droite, et que la commission des lois de la République n'est pas une écurie de compétition. Je vous remercie, monsieur le ministre, d'avoir été si clair.

M. le président. L'amendement n° 65, adopté par la commission contre l'avis du rapporteur, ne peut pas être retiré. Je le mets donc aux voix.

M. Christian Estrosi. Ah non !

M. le président. Je suis désolé, monsieur Estrosi, mais vous ne pouvez le retirer puisqu'il a été adopté par la commission contre son avis.

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Je vous demande la parole, monsieur le président.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Dès lors que M. Estrosi le souhaite, je retire cet amendement comme j'en ai la capacité.

M. le président. L'amendement n° 65 est retiré. L'amendement n° 134 est également retiré.

M. Estrosi a présenté un amendement, n° 116 rectifié, ainsi rédigé :

« Après l'article 10, insérer l'article suivant :

« La vitesse des véhicules dont le poids total autorisé en charge ou le poids total roulant autorisé est supérieur à 3,5 tonnes, à l'exception des véhicules de transport en commun, est limitée à :

« 1° 90 km/h pour les véhicules dont le poids total est inférieur ou égal à 12 tonnes et à 90 km/h pour ceux dont le poids total est supérieur à 12 tonnes, sur les autoroutes ;

« 2° 70 km/h sur les routes à caractère prioritaire et signalées comme telles. Toutefois, cette vitesse maximale est relevée à 80 km/h pour les véhicules dont le poids total est inférieur ou égal à 12 tonnes sur les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central ;

« 3° 70 km/h sur les autres routes. Toutefois, cette vitesse maximale est abaissée à 60 km/h pour les véhicules articulés ou avec remorque dont le poids total est supérieur à 12 tonnes ;

« 4° 50 km/h en agglomération. »

La parole est à M. Christian Estrosi.

M. Christian Estrosi. Si vous le permettez, monsieur le président, je défendrai en même temps l'amendement suivant.

M. le président. Je suis en effet saisi d'un amendement, n° 102, présenté par M. Estrosi et M. Mariani. Cet amendement est ainsi rédigé :

« Après l'article 10, insérer l'article suivant :

« En cas de dépassement, les véhicules dont le poids total autorisé en charge ou le poids total roulant autorisé est supérieur à 3,5 tonnes, à l'exception des véhicules de transport en commun, doivent observer une vitesse d'au moins 20 km/h de plus que celle du véhicule qu'ils précèdent, sans dépasser la vitesse maximale de 90 km/h. »

Vous avez la parole, monsieur Estrosi.

M. Christian Estrosi. Ces amendements relèvent de la même logique. Certains collègues ont été désagréables à mon égard – je pense à l'intervenant socialiste –...

M. le président. Personne n'est désagréable !

M. Christian Estrosi. ... lorsque j'ai fait une proposition de modulation à la hausse. J'imagine donc qu'ils auront une attitude différente à l'égard de mon amendement n° 116 rectifié visant à abaisser la vitesse des véhicules qui causent le plus d'accidents dans notre pays – sur les 7 000 morts de l'année dernière, 1 000 ont en effet été provoqués par des poids lourds ! Je propose que, dans le cadre de la réglementation des poids lourds, l'échelle des vitesses soit révisées à la baisse. En effet, les poids lourds roulent trop vite. Il n'est pas acceptable que des semi-remorques de 38 tonnes continuent de rouler à de telles vitesses ! Dans le même esprit, je fais une proposition concernant les dépassements entre poids lourds.

Ces camions collés les uns contre les autres, qui se font aspirer et déboîtent au dernier moment pour se dépasser – manœuvre qui prend parfois cinq minutes sur des autoroutes à deux voies –, sont à l'origine d'accidents mortels. Il me paraît donc fondamental de réfléchir à la modulation de la réglementation existante, à la baisse et à la hausse lorsque c'est nécessaire, car ma préoccupation, c'est avant tout qu'il y ait moins d'accidents dans ce pays.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur ces amendements ?

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Ces amendements ont été repoussés par la commission.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Défavorable. Ces dispositions relèvent entièrement du domaine réglementaire et, bien que l'auteur de l'amendement souhaite les élever dans la hiérarchie des normes, elle ne peuvent s'inscrire dans les matières prévues par l'article 34 de la Constitution.

M. le président. Monsieur Estrosi, maintenez-vous vos amendements ?

M. Christian Estrosi. Monsieur le ministre, puis-je considérer que les règles que je propose de modifier aujourd'hui seront également étudiées dans le cadre du Conseil national de la sécurité routière ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Oui, monsieur le député.

M. le président. C'est bien ce que j'avais cru comprendre !

M. Christian Estrosi. Dans ce cas, je retire mes amendements n^{os} 116 rectifié et 102.

M. Armand Jung. C'est dommage, je voulais les voter !

M. le président. Les amendements n^o 116 rectifié et 102 sont retirés.

M. Estrosi a présenté un amendement, n^o 105, ainsi rédigé :

« Après l'article 10, insérer l'article suivant :

« Aucun conducteur ne doit gêner la marche normale des autres véhicules en circulant sans raison valable à une vitesse anormalement réduite. En particulier sur autoroute, lorsque la circulation est fluide et que les conditions atmosphériques permettent une visibilité et une adhérence suffisante, les conducteurs utilisant la voie la plus à gauche ne peuvent circuler à une vitesse inférieure à 80 km/h.

« Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe.

« Le fait de se maintenir de façon continue sur la voie la plus à gauche ou sur la voie centrale sur les autoroutes à 3 voies, ou sur toute autre voie à l'exception de la voie de droite sans motif de dépassement, est puni des mêmes peines. »

La parole est à M. Christian Estrosi.

M. Christian Estrosi. Si l'on peut reprocher à certains véhicules, dépassant les limites de vitesse, d'être des dangers, je souhaite aussi attirer l'attention de mes collègues sur ceux qui causent des accidents parce qu'ils roulent trop lentement. Le véhicule qui roule à moins de 80 km/h sur la troisième ou la quatrième voie – là où, s'il n'est pas en train de dépasser, il n'a aucune raison

d'être –, au lieu de rester sagement sur la voie de droite, mérite en effet des sanctions très lourdes car ce comportement est dangereux et irresponsable.

M. Jean-Paul Anciaux. Tout à fait !

M. Christian Estrosi. Alors, monsieur le ministre, vous allez sûrement m'expliquer que cela relève également du domaine réglementaire et qu'une telle disposition pourra être examinée dans le cadre du conseil national de la sécurité routière. Anticipant votre réponse, je vais retirer cet amendement, qui m'aura en tout cas permis d'ouvrir le débat sur ce point. J'espère que, dans les mois qui viennent, on constatera une évolution des normes dans ce domaine aussi.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Je n'ai rien à ajouter aux propos de M. Estrosi.

M. le président. L'amendement n^o 105 est retiré.

M. Vitel et **M. Martin (Marne)** ont présenté un amendement, n^o 101, ainsi rédigé :

« Après l'article 10, insérer l'article suivant :

« I. – Il est interdit de fumer à tout conducteur d'un véhicule à moteur en mouvement.

« II. – Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du I est puni de l'amende prévue pour les contraventions de deuxième classe. »

La parole est à M. Jérôme Chartier, pour soutenir cet amendement.

M. Jérôme Chartier. M. Vitel, qui n'a pu rester, m'a demandé de défendre à sa place son amendement qui vise à interdire de fumer à tout conducteur d'un véhicule à moteur en mouvement. Il s'est fondé sur l'article R. 412-6 du code de la route, qui prévoit, je le rappelle, que le conducteur doit avoir les mains libres sur le volant pour pouvoir exécuter commodément et sans délai toutes les manœuvres qui lui incombent.

Cet amendement présente, à mon sens, deux intérêts : il s'inscrit dans la démarche engagée par le Gouvernement qui souhaite distinguer dans un véhicule le poste de conduite des autres places et il va aider les forces de l'ordre à lutter contre l'usage de drogue au volant – celle qui se fume en tout cas.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Cet amendement vise à interdire de fumer à tout conducteur d'un véhicule à moteur en mouvement. Précisément, l'article R. 412-6 du code de la route punit déjà d'une amende de deuxième classe les conducteurs qui ne sont pas maîtres de leur véhicule. Peu importe qu'ils soient en train de fumer, de manger un sandwich ou de se livrer à toute autre activité qui empêche la maîtrise du véhicule. (*Sourires.*)

Mme Catherine Génisson. Laquelle ?

M. le président. Madame Génisson, ne soyez pas provocante ! (*Sourires.*)

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Donc cet amendement, qui, au passage, relève du domaine réglementaire, est d'ores et déjà satisfait par l'article R. 412-6. La commission l'a repoussé.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Cette mesure est réglementaire, en effet. En outre, l'article R. 412-6 permet d'ores et déjà de sanctionner puisqu'il prévoit que

« tout conducteur doit se tenir constamment en état et en position d'exécuter commodément et sans délai toutes les manœuvres qui lui incombent ».

M. le président. Monsieur Chartier, maintenez-vous l'amendement ?

M. Jérôme Chartier. Non, monsieur le président, car M. Vitel m'a demandé de le retirer en cas d'opposition du Gouvernement. Je tiens cependant à revenir sur la démarche de mon collègue qui souhaitait insister sur le fait précis de fumer au volant. Or l'article R. 412-6 vise tout ce qui empêche, en général, le conducteur de pouvoir maîtriser ses manœuvres. Préciser dans ce texte qu'il convient de ne pas fumer au volant, surtout dans un contexte de lutte contre la conduite sous l'emprise de stupéfiants, me semblait aller dans le sens voulu par le Gouvernement.

M. le président. L'amendement n° 101 est retiré.

L'amendement n° 181 de Myard n'est pas défendu.

M. Estrosi a présenté un amendement, n° 165, ainsi rédigé :

« Après l'article 10, insérer l'article suivant :

« I. – Tout conducteur de cyclomoteur doit être âgé d'au moins quatorze ans et titulaire d'un permis de conduire, dans des conditions déterminées par décret en Conseil d'Etat.

« II. – Tout conducteur de cyclomoteur doit être titulaire du brevet de sécurité routière ou du permis de conduire.

« III. – Le fait de contrevenir aux dispositions des deux alinéas précédents est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 2^e classe.

« IV. – L'immobilisation du véhicule peut être prescrite dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-3.

« V. – Les dispositions du II ne sont applicables qu'aux personnes qui atteindront l'âge de seize ans à compter du 1^{er} janvier 2004. Jusqu'à cette date, ces dispositions sont applicables aux personnes qui n'ont pas atteint l'âge de seize ans. »

La parole est à M. Christian Estrosi.

M. Christian Estrosi. Par cet amendement, il s'agit de prévoir que tout conducteur de cyclomoteur doit être titulaire du brevet de sécurité routière, dont il reste à définir le contenu par un décret en Conseil d'Etat. Cette disposition permettra, en outre, de régler d'autres problèmes qui ont été évoqués en commission.

Certains d'entre nous ont ainsi fait observer que la police municipale, notamment, n'avait pas les moyens d'empêcher le conducteur d'un cyclo ayant précédemment commis des infractions de continuer à l'utiliser puisqu'il n'existait pas de fichier. Comme on n'exige pas de détention d'un permis de conduire ou d'un brevet de sécurité routière pour rouler sur un véhicule de moins de 50 centimètres cubes, rien ne permet de savoir si quelqu'un qui n'a pas d'aptitude ou qui a déjà été condamné pour une infraction grave au code de la route, notamment au volant d'un véhicule automobile, continue de rouler.

Ce brevet de sécurité routière ou ce certificat d'aptitude permettrait de vérifier les connaissances de l'ensemble des conducteurs de cyclomoteur de moins de 50 centimètres cubes et constituerait une première étape avant l'instauration d'une permis de conduire.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Cet amendement n'ayant pas été examiné par la commission, je m'exprimerai à titre personnel. Le problème de l'immatriculation

des cyclomoteurs a effectivement été soulevé en commission et l'Assemblée va pouvoir en discuter à l'occasion d'un amendement de notre collègue Lionnel Luca. Pour l'heure, des difficultés d'application interdisent aux services de l'Etat d'obliger les conducteurs de cyclomoteur à être immatriculés en dépit de la nécessité d'essayer d'encadrer par l'immatriculation toutes les formes de délinquance qui tournent autour de ces deux roues - vols de cyclomoteurs, vols avec cyclomoteurs, « rodéos ».

S'agissant plus précisément de l'amendement de M. Estrosi, je soulignerai tout d'abord un problème de rédaction. Ainsi, dans le I, M. Estrosi propose que « tout conducteur de cyclomoteur doit être âgé d'au moins quatorze ans et titulaire d'un permis de conduire ». En revanche, dans le II, il indique qu'il faut pour le conducteur d'un cyclomoteur « être titulaire du brevet de sécurité routière ou du permis de conduire ». L'alternative qui figure là semble en opposition avec l'affirmation du I.

J'ajoute ensuite que, si la mesure tendant à prévoir en quelque sorte un droit à conduire est bonne, elle est d'ores et déjà satisfaite par le brevet de sécurité routière qui doit être obligatoirement passé par les jeunes âgés de quatorze à seize ans.

Je précise enfin que cet amendement relève du domaine réglementaire. Rejet, donc.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Outre le fait que cet amendement relève du domaine réglementaire, je rappellerai à M. Estrosi que l'article R. 211-2 prévoit que « tout conducteur de cyclomoteur doit être titulaire du brevet de sécurité routière ou du permis de conduire ». Sa demande étant d'ores et déjà satisfaite, peut-être pourrait-il retirer son amendement.

M. le président. Monsieur Estrosi, retirez-vous votre amendement ?

M. Christian Estrosi. Oui, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 165 est retiré.

Article 11

M. le président. « Art. 11. – L'article L. 223-5 du code de la route est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« V. – Le fait pour toute personne de conduire un véhicule à moteur pour la conduite duquel le permis est nécessaire, malgré l'injonction qui lui a été faite de remettre son permis de conduire conformément au I, est puni des peines prévues aux III et IV. »

Je mets aux voix l'article 11.

(L'article 11 est adopté.)

M. le président. La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

4

ORDRE DU JOUR DES PROCHAINES SÉANCES

M. le président. Cet après-midi, à quinze heures, deuxième séance publique :

Suite de la discussion du projet de loi, n° 638, renforçant la lutte contre la violence routière :

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République (rapport n° 689) ;

Discussion de la proposition de loi, adoptée par le Sénat, n° 696, tendant à étendre aux communautés d'agglomération créées *ex nihilo* le régime de garantie d'évolution de la dotation globale de fonctionnement des communautés d'agglomération issues d'une transformation :

Mme Marie-Anne Montchamp, rapporteure au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan (rapport n° 702).

A vingt et une heures, troisième séance publique :

Suite de l'ordre du jour de la deuxième séance.

La séance est levée.

(La séance est levée à douze heures dix.)

*Le Directeur du service du compte rendu intégral
de l'Assemblée nationale,
JEAN PINCHOT*