

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

XV^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2017-2018

Séances du jeudi 21 juin 2018

Compte rendu intégral



Les articles, amendements et annexes figurent dans le fascicule bleu ci-joint



<http://www.assemblee-nationale.fr>

SOMMAIRE GÉNÉRAL

1 ^{re} séance	6579
2 ^e séance	6612
3 ^e séance	6661

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2017-2018

283^e séance

Compte rendu intégral

1^{re} séance du jeudi 21 juin 2018

Les articles, amendements et annexes figurent dans le fascicule bleu ci-joint



<http://www.assemblee-nationale.fr>

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. HUGUES RENSON

1. Vitesses maximales autorisées par la police de la circulation (p. 6581)

PRÉSENTATION (p. 6581)

M. Vincent Descoeur, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République

Mme Jacqueline Gourault, ministre auprès du ministre d'État, ministre de l'intérieur

DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 6585)

M. Jérôme Nury

M. Philippe Latombe

M. Thierry Benoit

M. Hervé Saulignac

M. Ugo Bernalicis

M. Jean-Paul Dufrègne

M. Jean-Pierre Pont

M. Jean-Jacques Gaultier

M. Dimitri Houbron

M. Bruno Bilde

Mme Catherine Kamowski

M. Vincent Descoeur, rapporteur

Mme Jacqueline Gourault, ministre

Rappel au règlement (p. 6601)

M. Patrick Hetzel

M. le président

MOTION DE REJET PRÉALABLE (p. 6601)

M. Jean-Pierre Pont

M. Vincent Descoeur, rapporteur

M. Nicolas Forissier

M. Philippe Latombe

M. Pierre Morel-À-L'Huissier

M. Hervé Saulignac

M. Bastien Lachaud

M. André Chassaingne

Mme Naïma Moutchou

Suspension et reprise de la séance (p. 6605)

2. Lutte contre les groupuscules prônant la violence (p. 6606)

PRÉSENTATION (p. 6606)

Mme Brigitte Kuster, rapporteure de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République

DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 6607)

M. Éric Diard

Mme Laurence Vichnievsky

M. Pierre Morel-À-L'Huissier

M. Stéphane Peu

M. Stéphane Mazars

3. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 6611)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. HUGUES RENSON

vice-président

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à neuf heures trente.)

1

VITESSES MAXIMALES AUTORISÉES PAR LA POLICE DE LA CIRCULATION

Discussion d'une proposition de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de loi de MM. Vincent Descoeur, Jean-Jacques Gaultier, Jérôme Nury, Christian Jacob et les membres du groupe Les Républicains, relative au pouvoir d'adaptation des vitesses maximales autorisées par les autorités titulaires du pouvoir de police de la circulation (n^{os} 936, 1058).

PRÉSENTATION

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

M. Vincent Descoeur, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République. Monsieur le président, madame la ministre auprès du ministre d'État, ministre de l'intérieur, madame la présidente de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, mes chers collègues, dimanche est paru au *Journal officiel* le décret réduisant la vitesse maximale autorisée à 80 kilomètres-heure sur la totalité des routes bidirectionnelles sans séparateur central, première des dix-huit mesures annoncées par le Premier ministre le 9 janvier dernier.

L'on ne peut que partager l'objectif affiché de réduire le nombre de victimes des accidents de la route : il est d'ailleurs partagé sur tous ces bancs. Il n'en demeure pas moins que cette mesure a suscité l'émotion et l'incompréhension de nos concitoyens. Prise sans concertation, et surtout sans que les bénéfices en termes de sécurité routière aient fait l'objet d'une évaluation sérieuse, cette décision est d'autant plus mal acceptée que ses conséquences en matière d'aménagement du territoire et de mobilité, pour des millions de Français résidant en zone rurale ou périurbaine, ont été, de toute évidence, sous-estimées, voire ignorées.

M. Thibault Bazin. C'est grave !

M. Vincent Descoeur, rapporteur. Contrairement à d'autres mesures, au demeurant pertinentes, qui sont préconisées, cette réduction de vitesse n'aura pas les mêmes conséquences en termes de mobilité et ne générera pas les mêmes contraintes, selon que l'on réside à proximité d'une voie rapide ou dans un territoire éloigné des autoroutes et des grandes métropoles. (« *Eh oui !* » sur les bancs du groupe LR.)

À ce propos, la référence à l'obligation de boucler sa ceinture de sécurité est plus que hasardeuse, et même hors sujet, car cette mesure, bénéfique sur le plan de la sécurité des automobilistes, n'a généré en son temps aucune inégalité en termes de mobilité.

M. Thibault Bazin. Il a raison !

M. Vincent Descoeur, rapporteur. Mes chers collègues, c'est bien de mobilité qu'il s'agit, et on ne peut que regretter que le Premier ministre ait refusé ce débat sur la mobilité en n'abordant cette mesure que sous l'angle de la sécurité routière, à grand renfort de statistiques, parfois discutables. Cette réduction de la vitesse maximale aura inmanquablement des effets, la conséquence principale étant d'augmenter le temps de déplacement de millions d'automobilistes. Cela sera particulièrement pénalisant pour les habitants des départements qui n'ont pas la chance de bénéficier d'infrastructures routières modernes et n'ont pas d'alternative à l'usage de leur véhicule pour se rendre sur leur lieu de travail.

Plusieurs députés du groupe LR. Il a raison !

M. Thierry Benoit. Tout à fait !

M. Vincent Descoeur, rapporteur. Cette perspective est d'autant plus insupportable que la mobilité est sur les lèvres de tous les membres de ce gouvernement qui ne cesse de nous parler de mobilité du quotidien, de mobilité douce, de mobilité innovante, et j'en passe. Elle est d'autant plus insupportable qu'au cours de ces trente dernières années, tous les élus de ce pays, l'État en tête, n'ont eu de cesse de conduire des projets visant à réduire les temps de parcours et gagner du temps. Tous ont vu dans ces gains de temps le renforcement de l'attractivité de leur région ou de leur ville, ce qui, vous en conviendrez, forme un contraste singulier avec la perspective d'un ralentissement imposé à plus de la moitié du pays et des millions de Français.

La mobilité dans les territoires ne saurait se résumer à une règle de trois, et tenter de faire croire que nous n'abandonnerions que quelques minutes est une erreur d'appréciation manifeste, qui trahit une méconnaissance totale de ce réseau des routes nationales et départementales.

M. Thibault Bazin. Il a raison ! C'est une décision d'énarques !

M. Jean-Paul Dufrègne. Tout à fait !

M. Vincent Descoeur, rapporteur. S'agissant de la sécurité des automobilistes, cette mesure, dont l'application serait uniforme et étendue sans discernement à l'ensemble du réseau, ne tient aucun compte des investissements réalisés par les collectivités pour améliorer leurs infrastructures,

diminuer les temps de parcours vers les autoroutes et, dans le même temps, renforcer les conditions de sécurité des automobilistes.

À n'en pas douter, elle suscitera l'incompréhension des automobilistes, qui se verront, demain, imposer une limitation de vitesse souvent inadaptée aux caractéristiques de la route qu'ils empruntent, et qui – faut-il le rappeler? – ne pourront plus dépasser les poids lourds sans commettre une infraction, puisqu'ils rouleront désormais à la même vitesse, une curiosité qui illustre, si besoin était, l'impréparation de cette décision. (« *Eh oui!* » sur les bancs du groupe LR.)

M. Thibault Bazin. Cela va être dangereux, madame la ministre!

M. Vincent Descoeur, rapporteur. Mes chers collègues, au lendemain de la mise en œuvre de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h sur l'ensemble du réseau dit secondaire, mais de première importance pour des millions de nos concitoyens, des territoires entiers perdront en attractivité non seulement résidentielle, mais aussi économique, par rapport à ceux mieux dotés en infrastructures de transports.

M. Fabien Di Filippo. Vous sacrifiez les territoires!

M. Vincent Descoeur, rapporteur. C'est, en quelque sorte, une double peine: un allongement des temps de trajets en milieu rural, auquel viendra s'ajouter la hausse programmée par le Gouvernement des taxes sur les carburants, autant de décisions qui portent atteinte à la mobilité des Français.

M. Fabien Di Filippo. Vous êtes les enfants d'Anne Hidalgo! (*Sourires.*)

M. Thibault Bazin. Vous matraquez les territoires!

M. Jean-Paul Dufrègne. Tout à fait!

M. Vincent Descoeur, rapporteur. La proposition de loi que je présente au nom du groupe Les Républicains, et à laquelle ont contribué mes collègues Jean-Jacques Gaultier et Jérôme Nury, a pour objet d'adapter cette disposition et d'éviter son application uniforme en confiant la responsabilité de fixer les vitesses maximales aux autorités locales, en l'occurrence aux présidents de départements et aux préfets, pour les routes départementales et nationales relevant de leurs compétences. Elle a le mérite de porter ce débat devant notre assemblée, qui était jusqu'à présent le dernier endroit de ce pays où on ne parlait pas de ces 80 km/h. À cet instant, je mets en garde ceux qui seraient tentés d'entretenir une confusion entre ce qui serait d'ordre réglementaire et ce qui serait d'ordre législatif, dans le seul but d'éluder le débat sur le fond et d'éviter d'avoir à se prononcer. Tout cela n'est que prétexte, et le débat qui nous a été refusé par le Premier ministre doit avoir lieu.

Nous proposons de faire confiance aux élus locaux qui, contrairement à ce qu'a récemment affirmé le Premier ministre, sont prêts à prendre leurs responsabilités. J'en veux pour preuve l'écho très favorable qu'a recueilli cette proposition auprès des associations d'élus que j'ai auditionnées – Association des maires de France, Association des maires ruraux, Association des départements de France –, qui ont toutes insisté sur la nécessité de privilégier la lutte contre les comportements inadaptés et dangereux, une mesure qui ne porte pas atteinte à la mobilité.

M. Jean-Yves Bony. Écoutez les élus locaux!

M. Vincent Descoeur, rapporteur. Enfin, ces propositions rejoignent celles qui ont été formulées par le groupe de travail du Sénat sur la sécurité routière, présidé par Michel Raison.

Mes chers collègues, il ne s'agit pas de nous opposer aveuglément à une réduction de la vitesse; il s'agit de faire le choix d'appliquer celle-ci avec discernement, selon un principe de subsidiarité, en confiant à ceux qui connaissent le mieux les caractéristiques de ce réseau secondaire le soin d'identifier les axes qui offrent aux automobilistes des conditions de sécurité compatibles avec le maintien d'une vitesse limitée à 90 km/h. (*Vifs applaudissements sur les bancs des groupes LR et UDI-Agir.*)

M. Jean-Paul Dufrègne. Très bien!

M. Thibault Bazin. Il faut appliquer cette mesure intelligemment!

M. Christophe Naegelen. On peut en discuter!

M. Vincent Descoeur, rapporteur. Il vous est proposé d'adapter une mesure qui porte atteinte à des millions de Français; une mesure dont la pertinence n'est pas avérée, en raison notamment d'une expérimentation réduite dans le temps et insuffisamment étendue; une mesure qui suscite de nombreuses réserves, jusque dans les rangs de votre gouvernement, y compris chez le ministre de l'intérieur, à qui pourtant il incombera, demain, de faire respecter cette limitation, situation cocasse et déroutante s'il en est.

Je terminerai en remerciant les collègues des groupes de l'opposition, qui ont dit vouloir soutenir cette proposition, et en m'adressant à mes collègues de la majorité.

M. Thibault Bazin. Ils ne sont pas là! Ils roulent à 80 km/h! (*Sourires.*)

M. Vincent Descoeur, rapporteur. Ils vont certainement nous rejoindre! J'ai pu le constater, ils sont nombreux à avoir exprimé dans les pages de leurs quotidiens régionaux leurs réserves, et parfois même leur opposition à ces 80 km/h. Mes chers collègues, je vous invite à entendre l'inquiétude légitime de nos concitoyens, de vos administrés, une inquiétude qui, si nous ne sommes pas capables d'imposer une adaptation de cette mesure, laissera la place à l'exaspération et à la colère.

M. Thibault Bazin. Descendez de Jupiter!

M. Vincent Descoeur, rapporteur. Il y va de l'avenir des territoires ruraux. Je vous invite à préférer, à la discipline de groupe, le sursaut qui permettrait de repousser le spectre d'une nouvelle fracture territoriale et d'éviter que la France à deux vitesses, expression jusqu'alors utilisée pour illustrer cette fracture, ne soit, demain, le douloureux quotidien de nos concitoyens.

M. Thibault Bazin. Très bien!

M. Vincent Descoeur, rapporteur. Contrairement à ce que semble croire M. le Premier ministre, l'impopularité d'une mesure ne présume pas de son efficacité.

M. Maxime Minot. Excellent!

M. Vincent Descoeur, rapporteur. Faire preuve de courage politique, ce n'est pas seulement être capable de dire non: c'est aussi savoir écouter et être capable de faire un pas de recul, ou plus exactement, dans le cas présent, un pas vers ceux qui défendent des propositions.

Mes chers collègues, cette proposition est de bon sens et privilégie une approche au cas par cas.

Mme Frédérique Meunier. Il s'agit aussi de faire confiance!

M. Vincent Descoeur, rapporteur. Elle concilie les impératifs de mobilité et les exigences de sécurité. (« *Excellent!* » et *applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

Elle trouve un large soutien auprès des élus locaux, mais aussi auprès des usagers et des millions d'automobilistes qui nous observent et comptent sur notre capacité à répondre à leurs inquiétudes et à adapter cette mesure. (*Vifs applaudissements sur les bancs des groupes LR, UDI-Agir et GDR.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre auprès du ministre d'État, ministre de l'intérieur.

M. Thierry Benoit. La ministre est d'accord, mais elle ne peut pas le dire!

M. Jean-Pierre Vigier. Où est M. Collomb? La ministre est son joker!

M. le président. Seule Mme la ministre a la parole!

Mme Jacqueline Gourault, ministre auprès du ministre d'État, ministre de l'intérieur. Monsieur le président, madame la présidente de la commission, monsieur le rapporteur, mesdames, messieurs les députés, je voudrais, pour commencer mon propos, saluer l'importance que les députés qui défendent cette proposition de loi, et à travers eux tous les membres de l'Assemblée nationale, attachent à la lutte contre l'insécurité routière dans notre pays.

M. Daniel Fasquelle. Les rangs du groupe La République en marche sont vides!

Mme Jacqueline Gourault, ministre. Nous ne pouvons pas, en effet, passer sous silence ceux qui ont été tués sur nos routes métropolitaines et ultramarines pendant les deux années qui viennent de s'écouler.

M. Maxime Minot. Vous allez encore nous sortir les mêmes chiffres!

Mme Jacqueline Gourault, ministre auprès du ministre d'État, ministre de l'intérieur. Monsieur le président, monsieur le rapporteur, mesdames et messieurs les députés, pour commencer, je voudrais saluer l'importance que les députés qui présentent cette proposition de loi, et à travers eux tous les membres de l'Assemblée nationale, attachent à la lutte contre l'insécurité routière dans notre pays.

Nous ne pouvons, en effet, pas passer sous silence ceux qui ont été tués sur nos routes métropolitaines et ultra-marines – pour les deux années qui viennent de s'écouler, ce sont 3 738 tués en 2016 et 3 684 tués en 2017 –, comme nous ne pouvons pas ignorer les 75 830 blessés en 2016, ni les 76 840 blessés en 2017, dont plus de 29 000 ont été hospitalisés, qui seront nombreux à conserver des séquelles toute leur vie. C'est bien pour réduire ces chiffres dramatiques que nous devons agir.

Même si nous avons des désaccords sur les modalités de mise en œuvre des mesures qui nous semblent indispensables,...

M. Daniel Fasquelle. C'est sûr!

Mme Jacqueline Gourault, ministre. ...je ne peux que saluer la convergence sur les objectifs ambitieux et cohérents en matière de politique publique de sécurité routière et donc votre appui aux décisions qu'a prises le Premier ministre lors du comité interministériel de la sécurité routière du 9 janvier dernier. Car, au-delà de la mesure n°5, qui consiste à abaisser la vitesse – nous allons y revenir –, c'est un plan d'actions ambitieux et cohérent qu'a établi le Premier ministre à cette occasion autour de dix-huit mesures fortes axées sur la mobilisation de tous les acteurs et sur les comportements les plus risqués – l'alcool au volant ou au guidon, ainsi que l'usage du téléphone en conduisant –, sans oublier une

volonté marquée de transparence et d'information des usagers, par exemple sur l'historique de la réparation des véhicules vendus d'occasion.

La proposition de loi qui est présentée aujourd'hui se concentre sur un aspect essentiel en matière d'accidentalité: la vitesse. Nous ne pouvons que nous en réjouir car c'est considérer, à juste titre, que la vitesse reste la cause principale des accidents et, quand l'accident survient, le facteur toujours aggravant de celui-ci. Les chiffres sont éloquents et ils ne souffrent d'aucune critique, car ils sont issus des constats et des analyses que les forces de l'ordre font sur le terrain à partir des plus de 60 000 accidents corporels sur lesquels elles interviennent chaque jour – soit près de 170 accidents corporels par jour, presque deux par département. Les chiffres sont révisés au niveau local avant d'être transmis à l'échelon national.

La mesure décidée par le Premier ministre, qui s'est concrétisée il y a quelques jours par la publication du décret modifiant le code de la route, vise à abaisser les vitesses moyennes pratiquées sur le réseau qui présente le plus grand nombre d'accidents graves et de tués en France, c'est-à-dire celui des routes bidirectionnelles sans séparateur central. C'est bien un décret qui a été signé par le ministre de l'intérieur et le Premier ministre. Je me permets de le souligner, monsieur l'ancien président du conseil départemental, car la fixation des vitesses maximales autorisées sur les routes est clairement une compétence réglementaire du Premier ministre.

M. Jean-Claude Bouchet. Circulez, il n'y a rien à voir!

Mme Jacqueline Gourault, ministre. Celle-ci ne peut pas sérieusement être considérée comme une potentielle atteinte à une garantie fondamentale accordée au citoyen pour l'exercice d'une liberté publique. Nous ne pouvons donc pas soutenir les dispositions que la proposition de loi contient, mais je ne vous surprends pas en disant cela.

M. Thibault Bazin. C'est décevant!

Mme Jacqueline Gourault, ministre. Au-delà de cette problématique juridique essentielle, je relève que l'exposé des motifs évoque une mesure décidée sans concertation et qui ignorerait les difficultés de déplacement dans les territoires ruraux et de montagne.

M. Éric Ciotti. C'est vrai!

M. Daniel Fasquelle. Et sans expérimentation!

M. Thibault Bazin. Vous cachez les chiffres!

Mme Jacqueline Gourault, ministre. Je ne peux vous laisser affirmer cela sans vous rappeler le travail qui a été mené, d'abord au sein du Conseil national de la sécurité routière au sein duquel les avis des représentants de l'Assemblée nationale et du Sénat ont été entendus, auprès des associations représentatives des exécutifs locaux qui sont les premiers concernés par la mesure – je ne vais pas tous les citer puisque vous les avez rencontrés –, la consultation auprès du grand public effectuée sur le fondement du code de l'environnement, la consultation du Conseil national d'évaluation des normes qui a donné un avis favorable, mais également l'énorme travail d'information qu'effectue le délégué interministériel à la sécurité routière.

M. Daniel Fasquelle. Ce n'est pas facile à défendre!

Mme Jacqueline Gourault, ministre. Monsieur le rapporteur, vous connaissez bien les problématiques de la ruralité, en particulier de la ruralité de montagne, mais vous ne pouvez pas me reprocher de ne pas connaître les problématiques des territoires ruraux.

M. Daniel Fasquelle. Ah bon ?

Mme Jacqueline Gourault, ministre. Le Loir-et-Cher ne me semble pas un territoire particulièrement urbain. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

M. le président. Mes chers collègues, veuillez laisser Mme la ministre s'exprimer !

Mme Jacqueline Gourault, ministre. Et bien, c'est pour eux et leurs habitants que cette mesure a été prise. Comment ne pas entendre que les routes concernées sont celles sur lesquelles se tuent chaque jour trop de Français et, en majorité, trop d'habitants de ces territoires ruraux ?

En 2016, plus d'un mort sur deux l'a été sur ces routes secondaires. Ce sont bien les habitants de ces territoires qui sont au cœur des préoccupations du Gouvernement quand on sait que l'un d'entre-eux a 2,7 fois plus de risques d'être tué sur la route qu'un habitant d'une ville de plus de 100 000 habitants.

M. Thibault Bazin. On comprend mieux pourquoi le Président utilise un Falcon !

Mme Jacqueline Gourault, ministre. Bien entendu, la baisse de 10 km/h de la vitesse aura un effet sur le temps de trajet, mais cette baisse n'est pas une simple application de la règle arithmétique qui donne les résultats, que je pourrais qualifier d'extravagants, que vous présentez. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

Nombreux sont les journalistes de ces territoires, tout aussi intrigués que vous, qui ont fait des tests que je vous invite à consulter. La perte de temps est réelle, mais elle est faible car il n'existe pas de routes sur lesquelles on roule aujourd'hui pendant 250 kilomètres à 90 km/h, et ce chaque jour durant un an.

M. Jean-Claude Bouchet. C'est n'importe quoi ! Vous ne consultez personne !

M. Jean-Paul Dufrené. Ce n'est pas entendable ça !

Mme Jacqueline Gourault, ministre. En effet, la compétence réglementaire dont disposent les gestionnaires de voirie pour abaisser les vitesses les a conduits dans de nombreux endroits à diminuer la vitesse à 70 km/h et à 30 km/h dans les zones urbanisées.

M. Jean-Paul Lecoq. Ils sont sages, vous voyez !

Mme Jacqueline Gourault, ministre. La perte de temps est un fait, il ne faut pas le nier, elle est, en revanche, minime par rapport aux gains escomptés en vies épargnées et en gravité des blessures.

M. Hervé Saulignac. Ce n'est pas le sujet !

Mme Jacqueline Gourault, ministre. L'engagement des forces de l'ordre et des sapeurs-pompiers en faveur de cette baisse de la vitesse est d'ailleurs un signe supplémentaire qu'il faut souligner.

M. Jean-Claude Bouchet. Vous baissez les crédits de 28 % !

Mme Jacqueline Gourault, ministre. Je ne peux conclure mon intervention sur cette proposition de loi sans revenir sur ce que vous affirmez quant au gain à attendre de la baisse de la vitesse. Je relève tout d'abord que nulle part vous ne mesurez l'impact de vos propositions. Celui-ci serait

pourtant très négatif sur la lisibilité du réseau routier pour ses usagers français et étrangers, voire sur la cohérence de la vitesse sur un même axe qui traverserait des départements ayant des sensibilités différentes envers la sécurité routière.

M. Jean-Claude Bouchet. Maintenez les crédits pour l'entretien des routes !

Mme Jacqueline Gourault, ministre. En outre, puisque chaque conseil départemental serait libre de fixer la vitesse, chaque changement devrait être accompagné d'un panneau, ce qui multiplierait leur nombre de manière phénoménale à l'échelle du territoire national, avec pour conséquence des coûts faramineux pour les collectivités.

M. Jean-Claude Bouchet et M. Jean-Yves Bony. Ce n'est pas le débat !

M. Thibault Bazin. Où sont les crédits pour améliorer les routes ?

Mme Jacqueline Gourault, ministre. Au-delà de la compétence que vous souhaitez attribuer aux gestionnaires de voirie de relever la vitesse, sans d'ailleurs en fixer les critères, je ne peux m'empêcher de penser que vous continuez à estimer que cette baisse de vitesse...

M. Thibault Bazin. Bête !

Mme Jacqueline Gourault, ministre. ...sur l'ensemble du réseau concerné, sauf sur les portions de routes où des aménagements permettent des dépassements moins risqués, ne repose pas sur des données scientifiquement prouvées et des études étayées.

Plusieurs députés du groupe LR. C'est vrai !

Mme Frédérique Meunier. Où sont-elles ces études ?

Mme Jacqueline Gourault, ministre. Toutes les études existent bien évidemment et le délégué interministériel à la sécurité routière peut vous les communiquer à nouveau.

Plusieurs députés du groupe LR. C'est faux !

M. Thibault Bazin. On ne nous dit pas tout !

Mme Jacqueline Gourault, ministre. En outre, les axes les plus accidentogènes ont été déterminés à partir des remontées des observatoires départementaux et des données des gestionnaires de voirie qui connaissent leurs routes.

Il faut d'abord rappeler un premier point. Les fameuses zones d'accumulation d'accidents corporels – ZAAC –, qui étaient autant de taches sur notre territoire il y a encore trente ans, n'existent plus. Aujourd'hui, les accidents sont répartis de façon assez aléatoire dans les départements.

M. Jean-Claude Bouchet. C'est irréal !

Mme Jacqueline Gourault, ministre. En dépit de cet aléa, il y a néanmoins un point que l'on peut mettre en évidence : c'est le type de réseau sur lequel le risque d'accident est le plus élevé.

M. Jean-Claude Bouchet. Pourquoi avoir diminué le budget consacré à l'entretien des routes ?

Mme Jacqueline Gourault, ministre. L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière – ONISR –, organisme statistique indépendant rattaché au délégué interministériel à la sécurité routière, l'a démontré dans un rapport publié le 17 avril dernier.

M. Thibault Bazin. Mais la décision date du mois de janvier !

Mme Jacqueline Gourault, ministre. Sur la base des informations sur les typologies de réseau fournies par les départements, et des données des accidents corporels et mortels des cinq dernières années, il a confirmé sur l'ensemble des départements un facteur peut-être surprenant, déjà mis en évidence par le CEREMA – Centre d'études et d'expertise pour les risques, la mobilité, l'environnement et l'aménagement – sur un échantillon de départements : hors agglomération, c'est sur les belles routes que les accidents sont les plus nombreux. Aucun département n'échappe à cette règle.

Si l'on considère la moyenne nationale, le réseau le plus important, le plus structurant dans un département – ses artères si l'on veut utiliser une métaphore avec le corps humain – représente 10 % du réseau pour 38 % des morts. Si l'on ajoute à ces 10 % le réseau un peu moins important, un peu moins structurant – disons les grosses veines –, qui correspond en moyenne à 10 %, il apparaît que 20 % du réseau représentent 55 % des tués sur les routes.

M. Hervé Saulignac. C'est la démonstration qu'il faut adapter !

Mme Frédérique Meunier. Vous savez que la vitesse n'est pas en cause !

Mme Jacqueline Gourault, ministre. Ces chiffres peuvent varier fortement selon les départements, même si, je le répète, aucun département n'échappe à la règle. Je me permets d'analyser, par exemple, le département du rapporteur de ce texte. Dans le Cantal, le réseau structurant représente 18 % du réseau et 80 % des tués. Si l'on ajoute le deuxième niveau de réseau routier, 33 % des routes représentent 89 % des tués. Ces chiffres sont parfaitement logiques.

M. Jérôme Nury. Interdisez la voiture !

M. Maxime Minot. Revenez à la calèche !

Mme Jacqueline Gourault, ministre. Chaque véhicule constituant un risque, il est normal que les réseaux les plus empruntés soient ceux où l'on compte le plus d'accidents.

Par ailleurs, c'est une loi bien connue de la sécurité routière : le danger commence là où l'on croit qu'il n'y en a pas. Sur une petite route, la nuit, avec des virages et de la pluie, il n'y a pratiquement pas d'accidents. En revanche, et même si c'est contre-intuitif, lorsqu'il fait beau – le jour donc –, lorsque la route est sèche, belle et droite, on accélère, on augmente le risque, et on meurt plus, notamment en l'absence de séparation centrale entre les flux de circulation. Les statistiques sur ce point ne sont pas contestables.

M. Jean-Claude Bouchet. Le Premier ministre s'est réveillé un matin et a décidé de diminuer la vitesse !

Mme Jacqueline Gourault, ministre. Pour toutes ces raisons – les effets attendus scientifiquement définis, les axes ciblés qui sont parmi les plus accidentogènes, la nécessaire lisibilité et la cohérence des vitesses maximales autorisées sur le réseau routier français, sans oublier les champs de compétences respectifs de la loi et du règlement –, le Gouvernement ne peut soutenir cette proposition de loi. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

M. Thibault Bazin. C'est honteux de refuser le débat !

Mme Jacqueline Gourault, ministre. L'action du Gouvernement en matière de lutte contre l'insécurité routière est ambitieuse. Je sais pouvoir compter, au-delà de cette proposition de loi qui a le mérite de permettre le débat et l'écoute mutuelle, sur votre soutien en la matière. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. Mes chers collègues, avant de poursuivre le débat et d'aborder la discussion générale, je vous rappelle que cette journée doit permettre à l'Assemblée nationale d'examiner vos propositions de loi, ce qui suppose non seulement que vous les présentiez, bien sûr, mais aussi que vous écoutiez respectueusement la position des autres groupes et la réponse du Gouvernement. Je vous remercie donc de bien vouloir respecter la parole du Gouvernement et des autres groupes sur ces propositions qui sont les vôtres. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

DISCUSSION GÉNÉRALE

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. Jérôme Nury.

M. Jean-Jacques Gaultier. Accélère Jérôme !

M. Thibault Bazin. Tant que le Parlement n'a pas encore été supprimé !

M. Jérôme Nury. Monsieur le président, madame la ministre, madame la présidente de la commission, mes chers collègues, une enceinte avait été édifée à partir de 1784 autour de Paris par les fermiers généraux afin de mieux assurer la taxation des marchandises entrant dans la capitale. Cette mesure avalisée par le roi Louis XVI était la marque d'un temps où l'on se souciait peu de savoir si le peuple considérait comme légitimes les décisions qu'on lui imposait. Le peuple de Paris disait alors de cette enceinte : « Le mur murant Paris rend Paris murmurant ». On connaît la suite de l'histoire : ces murmures devinrent bientôt grondements, puis Révolution !

Je ne m'aventurerai ni à écrire un alexandrin évoquant les effets de la limitation à 80 km/h sur les axes secondaires dans la France rurale, ni à pronostiquer une nouvelle prise de la Bastille, ni à établir des comparaisons hasardeuses entre le descendant du Roi-Soleil et le président jupitérien, mais je vous assure que le mécontentement de la France rurale est aujourd'hui plus qu'un murmure. Et cette colère se justifie pleinement.

M. Jean-Claude Bouchet. Eh oui !

M. Jérôme Nury. Le mardi 9 janvier 2018, le Premier ministre a annoncé sa volonté d'abaisser la vitesse maximale autorisée sur l'ensemble du réseau routier secondaire à 80 km/h et le décret a été signé le 16 juin, pour une entrée en vigueur de la mesure au 1^{er} juillet prochain.

Depuis cette annonce, les parlementaires qui sont sur le terrain sont submergés de courriers de plainte et d'inquiétude les suppliant de ne pas laisser cette réglementation voir le jour.

Mme Frédérique Meunier. C'est vrai !

M. Jérôme Nury. D'ailleurs, plus de 70 % des Français y sont opposés.

Et pour cause ! C'est la France des campagnes qui est pénalisée. C'est la France sans métro, sans tram, sans bus qui est visée. C'est la France sans deux fois deux voies, sans autoroute, sans voie rapide qui est stigmatisée.

M. Jean-Pierre Vigier. Eh oui ! Le Gouvernement méprise la ruralité !

M. Thibault Bazin. Bien dit !

M. Jérôme Nury. Pourtant, lors de l'inauguration du TGV Paris-Rennes le 1^{er} juillet 2017, le Président de la République déclarait : « Le combat que je souhaite engager pour les années à venir, ce sont les transports du quotidien ».

Or, en contradiction totale avec la déclaration présidentielle, plusieurs décisions prises depuis un an pénalisent fortement les déplacements des habitants des territoires ruraux. Nos concitoyens, qui n'ont pas d'autre choix que de prendre leur voiture pour se déplacer, en ont marre d'être pris pour des vaches à lait, même en Normandie !

D'abord, l'augmentation des taxes portant sur le gazole est vécue comme une injustice. On a poussé durant des années nos concitoyens qui se déplacent chaque jour à opter pour le diesel ; maintenant, on les montre du doigt en les qualifiant de pollueurs pour justifier une augmentation vertigineuse des taxes sur le gazole, qui vont encore croître durant trois ans. Lorsque le prix de ce carburant atteint quasiment 1,50 euro le litre, les déplacements coûtent de plus en plus cher à nos concitoyens et grèvent leur budget déjà en berne.

Autre mesure qui plombe le pouvoir d'achat et pénalise les déplacements : les nouvelles règles du contrôle technique, entrées en vigueur il y a quelques jours. Le nombre de points de contrôle passant de 123 à 400, non seulement la note est plus salée – elle augmente de 20 % à 30 % –, mais en plus on introduit la notion de « défaillance critique », qui impose des réparations dans un délai de vingt-quatre heures. Le risque est grand pour nombre de foyers de voir la deuxième voiture du couple tout simplement interdite de rouler.

Enfin, la limitation de la vitesse à 80 km/h s'ajoute à toutes ces décisions injustes. Elle fracture un peu plus le pays entre métropoles et campagnes,...

M. Jean-Pierre Vigier. Eh oui !

M. Jérôme Nury. ...entre ceux qui bénéficient d'infrastructures et de services, et ceux qui n'en ont pas, entre ceux qui auront toujours les moyens de payer des contraventions, des stages permettant de récupérer des points, des chauffeurs, et ceux qui ont du mal à joindre les deux bouts en fin de mois.

M. Daniel Fasquelle. Entre ceux qui ont tout et ceux qui n'ont rien !

M. Jérôme Nury. Immanquablement, les professionnels dont l'activité est liée aux déplacements routiers seront très touchés par cette mesure, car ils verront leurs temps de trajet considérablement allongés. Ainsi, un commercial parcourant 250 kilomètres par jour pourrait voir son temps de travail annuel augmenter de deux semaines et demie.

M. Thibault Bazin. C'est vrai !

M. Nicolas Forissier. Cela a été calculé !

M. Jérôme Nury. Cette décision, prise sans concertation avec les élus,...

M. Frédéric Reiss. C'est grave !

M. Jérôme Nury. ...aura également un impact négatif sur les territoires, très inégaux face aux conditions de circulation. Le délégué interministériel à la sécurité routière Emmanuel Barbe estimait sans certitude le nombre de kilomètres touchés à 400 000. En réalité, c'est plus d'un million de kilomètres répartis très inégalement sur le territoire qui seraient concernés.

M. Thibault Bazin. C'est énorme !

M. Nicolas Forissier. Là aussi, on nous a menti !

M. Jérôme Nury. Et de manière bien évidente, ce sont nos campagnes qui vont être touchées de plein fouet.

M. Nicolas Forissier. Absolument ! Ce sont toujours les mêmes qui sont touchés !

M. Jérôme Nury. Dans l'Orne, c'est sur près de 12 000 kilomètres de route que la vitesse sera limitée à 80 km/h, c'est-à-dire sur 99% de notre réseau total, puisque nous n'avons que 100 kilomètres de deux fois deux voies. Ces disparités produiront une augmentation des temps de transport pénalisante pour les habitants des territoires ne bénéficiant pas d'infrastructures routières modernes ou d'alternative à l'usage de la voiture. Elles contribuent à l'enclavement des territoires ruraux et pénalisent leur attractivité.

M. Jean-Pierre Vigier. Très juste !

M. Jérôme Nury. Que les choses soient claires, madame la ministre : nous souhaitons tous moins de mortalité sur nos routes.

M. Nicolas Forissier. Merci de le rappeler !

M. Jérôme Nury. Il n'y a pas d'un côté les gentils et courageux, prêts à prendre des décisions impopulaires pour sauver des vies et, de l'autre, des élus rétrogrades, populistes et inconscients, qui acceptent les vies brisées par les accidents de la circulation.

Mme Jacqueline Gourault, ministre. Ce n'est pas ce que j'ai dit !

M. Jérôme Nury. Les élus locaux que nous sommes, ou que nous avons été, n'ont pas de leçons à recevoir de quiconque en la matière. La sécurité routière, nous y sommes sensibles, car les dégâts de la route, nous les connaissons.

M. Jean-Pierre Vigier. C'est sûr !

M. Jérôme Nury. En tant que maire, combien de familles avons-nous dû prévenir pour un proche décédé ? Sur combien d'accidents avons-nous été appelés pour constater qu'il y avait des blessés ou des morts ? Cette réalité de la dangerosité de la voiture, nous savons ce que c'est, mais nous connaissons aussi la réalité du terrain. Et donc nous savons que la baisse uniforme et généralisée de la vitesse sur l'ensemble du réseau routier secondaire est une aberration, car elle ne permettra malheureusement pas une diminution des accidents.

Mieux vaudrait préférer à cette mesure technocratique, autoritaire et jacobine, un travail sur deux points essentiels, qui seraient réellement efficaces en matière de sécurité routière.

Le premier consisterait à ce que l'État accompagne les collectivités dans leurs investissements pour des infrastructures routières plus sûres.

M. Jean-Pierre Vigier. Sécurisez les routes !

M. Nicolas Forissier. Absolument !

M. Jérôme Nury. Dans mon département, le conseil départemental est en train de relier en deux fois deux voies les villes principales de Flers et d'Argentan. Il le fait avec le peu de moyens dont il dispose, et grâce à l'aide du Conseil régional, mais point d'État ! Même sur la seule route nationale de l'Orne qui nous relie à Paris, la RN12, l'État ne met pas un euro pour sécuriser ou passer à deux fois deux voies.

M. Thibault Bazin. C'est scandaleux !

M. Jean-Pierre Vigier. Sécurisez les routes !

M. Jérôme Nury. Là aussi, ce sont les collectivités locales qui sont appelées à la rescousse, l'État se contentant de leur mettre des bâtons juridiques dans les roues !

Le deuxième point est l'objet de cette proposition de loi que j'ai coécrite avec Vincent Descoeur, Jean-Jacques Gaultier et l'ensemble du groupe Les Républicains, et qui vise à faire confiance aux gestionnaires des réseaux routiers.

Il est évident que ces gestionnaires sont les mieux placés pour adapter la vitesse selon l'état des voies, leur caractéristique, leur entretien. Oui, à certains endroits, une baisse de la vitesse maximale à 80 km/h est judicieuse, mais à d'autres, c'est peut-être même à 60 ou 70 km/h qu'il faut passer. En revanche, sur certaines voies dégagées, sans courbes prononcées, la vitesse peut tout à fait rester à 90 km/h.

M. Thibault Bazin. Bien sûr !

M. Jérôme Nury. La proposition de loi appelle à faire du pragmatisme et du sur-mesure en se fondant sur la proximité et sur les élus locaux, qui ont une connaissance fine de leur réseau routier et des lieux accidentogènes.

M. Daniel Fasquelle. Exact !

M. Nicolas Forissier. C'est le bon sens !

M. Jérôme Nury. Il est par exemple évident que le maire du Havre est plus éclairé pour fixer la vitesse maximale sur la route industrielle reliant le centre-ville à Le Hode que le Premier ministre lui-même.

Le texte que nous proposons ce matin permet d'avancer concrètement en matière de sécurité routière, tout en sauvegardant l'attractivité des territoires ruraux et en sécurisant le déplacement des habitants. Nous visons le même objectif que le Gouvernement, mais les voies et les moyens que nous proposons sont différents.

Mme Frédérique Meunier. Ils sont plus efficaces !

M. Jérôme Nury. Chers collègues de la majorité, vous avez peut-être droit vous aussi à un joker sur cette question, comme le ministre de l'intérieur. Eh bien, il est temps de jouer cartes sur table et de nous rejoindre sur cette proposition de bon sens. Ensemble, approuvons ce texte ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

M. le président. La parole est à M. Philippe Latombe.

M. Philippe Latombe. Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, cette proposition de loi concerne un sujet particulièrement grave et délicat, puisqu'il s'agit avant tout, même si d'aucuns semblent l'oublier, de la sécurité des usagers de la route.

M. Jean-Paul Dufregne. Personne ne l'oublie !

M. Philippe Latombe. Depuis plus de quarante ans, les gouvernements successifs ont pris des mesures fortes afin de réduire la mortalité sur les routes. Bien que très souvent contestées au départ, la plupart de ces décisions ont fini par être acceptées et ne plus être remises en question.

Sans me lancer dans la litanie des mesures adoptées, je citerai les plus emblématiques : 1970, port de la ceinture de sécurité obligatoire ;...

M. Vincent Descoeur, rapporteur. Cela n'a aucun rapport !

M. Philippe Latombe. ...1974, abaissement des limitations de vitesse à 130 km/h sur les autoroutes et à 110 km/h sur les voies express à deux fois deux voies ; 1990, abaissement de la vitesse de circulation en agglomération à 50 km/h ; 2003, instauration des radars automatiques.

M. Jean-Jacques Gaultier. Entre-temps, les voitures ont un peu changé !

M. Philippe Latombe. En outre, des campagnes de prévention diffusées chaque année œuvrent à la sensibilisation des automobilistes aux problèmes de sécurité routière, à travers des images, des slogans choc ou le célèbre personnage Sam, dont le prénom n'est pas choisi au hasard : S pour « sans », a pour accident, m pour mortel.

L'ensemble de ces initiatives a ainsi permis de faire baisser considérablement le nombre de blessés et de morts sur les routes. En effet, chaque année, 18 000 personnes perdaient la vie sur les routes au début des années 70. Depuis, ce chiffre a été divisé par cinq, pour passer sous le seuil des 3 500 morts en 2017. L'efficacité incontestable de ces mesures en justifie le bien-fondé et nous incite à continuer à nous mobiliser sur ce sujet. En effet, même si ces chiffres diminuent, le nombre de morts et de blessés reste encore bien trop élevé.

Le site officiel de la sécurité routière rapporte qu'en 2017, il y a eu exactement 58 613 accidents de la route. 3 448 personnes y ont perdu la vie,...

M. Jean-Jacques Gaultier. C'est moins que l'an dernier !

M. Philippe Latombe. ...et 73 384 ont été blessées. Or 63 % des accidents mortels ont eu lieu sur les axes secondaires. Une attention particulière et une politique adaptée doivent donc être mises en place afin de mieux sécuriser ces routes. Tel est le sens de la décision prise par le Premier ministre au début de cette année.

Le Gouvernement a fait le choix du passage à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central, là où le risque d'accident est le plus grand. Cette décision – même si vous le contestez – s'appuie sur l'avis du comité des experts du Conseil national de la sécurité routière de 2014. Il s'agit d'une mesure pragmatique et rationnelle, qui s'appuie sur des données scientifiques attestant le lien de cause à effet entre la baisse de la vitesse et un taux réduit d'accidentalité.

Les mêmes élus qui n'hésitent pas, et c'est tout à leur honneur, à installer des dos-d'âne ou autres ralentisseurs à l'entrée de leur commune, afin de protéger leurs administrés des risques d'accident, sont hostiles à la mesure décidée par le Premier ministre. Comment peut-on être si soucieux de la sécurité des citoyens au sein de la commune dont on a la responsabilité et manifester une telle opposition à une décision qui va dans le même sens ?

M. Jean-Claude Bouchet. Cela n'a rien à voir !

M. Philippe Latombe. Il y a là une logique qui m'échappe et dont je ne peux m'empêcher de penser qu'elle cache des motivations purement électoralistes. (*Protestations sur les bancs du groupe LR.*)

M. Jean-Claude Bouchet. N'importe quoi !

M. Nicolas Forissier. C'est scandaleux ! Quel donneur de leçons !

M. Philippe Latombe. Il y a donc fort à penser qu'une application différenciée du passage à 80 km/h sur les routes concernées, qui serait laissée à la discrétion des communes, priverait d'effet utile la mesure décidée par le Gouvernement le 9 janvier dernier. Selon certaines estimations, une baisse de la vitesse de 10 km/h serait pourtant à même de sauver entre 350 et 400 vies chaque année.

Mme Frédérique Meunier. C'est faux !

M. Jean-Claude Bouchet. N'importe quoi !

M. Philippe Latombe. À partir d'un tel constat, l'allongement très limité des temps de parcours observé à la suite de la réduction de vitesse décidée par le Gouvernement ne saurait justifier qu'on revienne sur une mesure qui s'appuie sur des observations de terrain.

L'argument selon lequel un abaissement de 10 km/h de la vitesse maximale autorisée consacrerait définitivement l'enclavement des zones rurales ne tient pas la route, sans mauvais jeu de mots.

Mme Frédérique Meunier. Ah bon ?

M. Philippe Latombe. La problématique du désenclavement des zones rurales, si l'on est de bonne foi, passe par bien d'autres mesures, notamment par le développement des transports collectifs.

M. Jean-Paul Dufregne. Prenez-les !

M. Philippe Latombe. Par ailleurs, une étude du ministère de la transition écologique et solidaire évaluée à 230 millions d'euros le bilan positif attaché à une réduction de la vitesse de 10 km/h sur les routes secondaires.

M. Pierre Morel-À-L'Huissier. Il y a du rififi au Gouvernement !

M. Philippe Latombe. Ce dispositif sera donc mis en œuvre à partir du 1^{er} juillet 2018 sur l'ensemble des routes bidirectionnelles sans séparateur central, pour une phase d'expérimentation de deux ans qui devrait démontrer de manière globale et nationale le lien, que nombre de professionnels confirment d'ores et déjà, entre vitesse et accidentalité.

Sur l'ensemble du territoire national, la mise en œuvre de cette mesure se traduira par un changement d'environ 11 000 panneaux de signalisation, dont le coût sera intégralement pris en charge par l'État. La vitesse sera maintenue à 90 km/h sur environ 2 100 kilomètres de voies.

Pour accompagner cette échéance, les forces de l'ordre, suivant les directives du ministre de l'intérieur, adopteront au cours de l'été une posture préventive, qui se traduira notamment par un accroissement de la visibilité des patrouilles sur le réseau le plus accidentogène, la multiplication des messages des groupements de gendarmerie départementale et des directions départementales de la sécurité publique sur les réseaux sociaux, et la distribution de *flyers* pédagogiques, imprimés à plus d'un million d'exemplaires, dans les zones de contact à forte affluence, telles que les barrières de péage ou les zones de contrôles.

En liaison avec les parquets, les forces de l'ordre multiplieront les opérations de contrôle avec alternatives aux poursuites à compter du 1^{er} juillet 2018. Ces opérations permettront aux contrevenants de ne pas être verbalisés s'ils participent, dans la foulée, à un atelier sur les 80 km/h proposé par la prévention routière.

D'autres mesures annoncées lors du Comité interministériel de la sécurité routière seront mises en œuvre très prochainement.

M. Jean-Claude Bouchet. Commençons par l'entretien des routes, tout simplement !

M. Philippe Latombe. Il s'agit d'abord de la vidéo-verbalisation des infractions liées au non-respect des règles de priorité de passage accordées par le code de la route aux piétons ; ensuite, de la mesure alternative à la suspension du permis de conduire après un contrôle d'alcoolémie positif, proposant d'équiper le véhicule d'un éthylotest antidémarrage ; enfin, de l'instauration d'une charte pour tout nouveau titulaire du permis de conduire. Ce qui fait

la pertinence de cette mesure, c'est le fait qu'elle s'applique à tout le territoire, ce qui lui confère une grande lisibilité pour nos concitoyens.

La question de la sécurité routière nous concerne tous, quelles que soient nos idées politiques. Je le redis, les discours populistes ou électoralistes n'ont pas leur place dans un tel débat. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*) Les chiffres le montrent, la baisse de la vitesse autorisée permet de sauver des vies.

M. Maxime Minot. Donnez-les, vos chiffres !

M. Philippe Latombe. C'est le seul critère, le seul argument qui tienne. Il ne s'agit en aucun cas d'une mesure d'entrave à la mobilité des Français ; c'est une décision qui vise à sauver des vies humaines, et je ne vois pas en quoi cela peut être sujet à débat. Il s'agit avant tout de responsabiliser nos concitoyens, de sacrifier nos petits égoïsmes individuels à l'intérêt collectif. (*Vives exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

M. Nicolas Forissier. Donneur de leçons !

M. Jean-Yves Bony. Provocateur !

M. Daniel Fasquelle. Les Républicains s'en souviendront !

M. le président. Mes chers collègues, veuillez écouter l'orateur !

M. Philippe Latombe. C'est une vraie leçon de civisme. Le Premier ministre a fait preuve de courage politique en signant le décret le 15 juin dernier, car il était prévisible qu'une telle mesure susciterait un tollé, justement en raison de cette multitude d'intérêts individuels qui répugnent à se plier à toute contrainte, même mineure. Le Premier ministre l'a fait après une évaluation documentée de la situation, en son âme et conscience, privilégiant l'intérêt collectif et n'hésitant pas à mettre à mal sa popularité. Il n'a fait que mettre en œuvre les prérogatives qui sont les siennes : la détermination des vitesses maximales autorisées relève non pas du domaine de la loi, mais du pouvoir réglementaire, n'en déplaise à ceux qui font semblant de l'oublier.

Il appartient au Gouvernement, en vertu des dispositions des articles 21 et 37 de la Constitution, de prendre des mesures de police applicables à l'ensemble du territoire. Il est ainsi loisible au Premier ministre, dans l'exercice de cette compétence, de fixer sur le territoire national des limites de vitesse de circulation différentes applicables à des types distincts de voies. Si le cadre réglementaire autorise les autorités locales à définir des vitesses maximales plus restrictives, les conditions de relèvement de la vitesse maximale autorisée sont, elles, strictement encadrées et visent à évaluer les conséquences d'une telle mesure en termes de sécurité.

Enfin, cette proposition, si elle était votée, serait frappée d'irrecevabilité au titre de l'article 41 de la Constitution, car elle ne relève pas du domaine de la loi.

Pour toutes ces raisons, le groupe MODEM et apparentés approuve la décision du Premier ministre et restera attentif à cette expérimentation. Il ne votera pas cette proposition de loi, ni ne soutiendra le ou les recours contre le décret devant le Conseil d'État. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

Un député du groupe LR. Désespérant !

M. le président. La parole est à M. Thierry Benoit.

M. Thierry Benoit. Madame la ministre, comme vous l'avez rappelé à juste titre dans votre intervention, la sécurité routière est un sujet grave, qui nécessite écoute mutuelle et entente, pour essayer de trouver des voies de convergence. C'est la raison pour laquelle j'espère que le Gouvernement et les députés de la majorité écouteront et soutiendront la position des parlementaires du groupe Les Républicains qui ont déposé cette proposition de loi à l'initiative de Vincent Descoeur, que je salue. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*) J'annonce d'emblée que les élus du groupe UDI, Agir et indépendants soutiendront ce texte. (*Applaudissements sur les bancs des groupes UDI-Agir et LR.*)

Il s'agit d'un sujet grave, qui concerne la vie des usagers de la route, et je suis déçu par l'argumentaire du précédent orateur.

M. Jean-Yves Bony. Il était scandaleux !

M. Thierry Benoit. Si je soutiens cette mesure, ce n'est pas par populisme, c'est parce que je pense être en phase avec celles et ceux qui vivent dans mon territoire. À mes yeux, madame la ministre, cette mesure est le reflet de ce que nous vivons depuis cinquante ans dans notre pays, autrement dit d'une vision très urbaine, très citadine de la France.

M. Jean-Jacques Gaultier. Absolument !

M. Jean-Paul Dufregne. Très juste !

M. Thierry Benoit. Jusqu'à une période récente, notre pays avait une certaine organisation institutionnelle et administrative, qui remonte à la naissance de nos départements, il y a un peu plus de 200 ans. Dans nos territoires, nous avions des préfetures, des sous-préfetures, des chefs-lieux de canton et des zones rurales. Les déplacements, la mobilité obéissaient à une organisation hiérarchisée. Nous avions la voirie communale pour les liaisons immédiates, de proximité, les routes dites départementales pour les liaisons intradépartementales, entre les chefs-lieux de canton, et le réseau national, permettant de relier les préfetures, le tout convergeant vers la capitale.

À cet égard, je regrette la décision du Premier ministre de généraliser les 80 km/h à travers tout le pays. D'ailleurs, les observateurs, les experts et les journalistes, qui s'intéressent beaucoup à ce sujet – c'est dire son importance – nous expliquent que le Premier ministre a signé cette semaine le décret généralisant les 80 km/h sur le réseau secondaire. Il n'y a plus de discernement dans la hiérarchisation des voiries.

Je vais prendre un exemple qui me touche, dans ma mobilité quotidienne, comme elle touche les habitants du nord Ille-et-Vilaine, dans la région de Fougères. Si je veux rejoindre la gare TGV de Laval, dans le département voisin de la Mayenne, j'emprunte la route nationale 12, bidirectionnelle – évoquée par Jérôme Nury – sur vingt-cinq kilomètres, jusqu'à Ernée – et, désormais, à la vitesse maximale de 80 km/h. Depuis Ernée, chef-lieu de canton du nord de la Mayenne, nous gagnons Laval par la route départementale 31, que le conseil général, administré successivement par deux centristes, Jean Arthuis et Olivier Richefou, a modernisée en en faisant une deux fois deux voies – limitée, à ce titre, à 110 km/h. Il y a donc un vrai problème concernant la vocation et la hiérarchisation des voiries. Dans mon territoire, si je veux faire Fougères-Saint-Malo – soit une liaison interurbaine – ce sera à 80 km/h maximum, et de même pour Fougères-Vitré. Le seul axe limité à 130 km/h de la circonscription dans laquelle je vis sera l'A84. Il y a donc un vrai problème de hiérarchisation de la voirie.

L'initiative de Vincent Descoeur nous demande de faire preuve de discernement. Chaque département comprend une commission départementale de sécurité – les fameuses cellules mixtes de sécurité – qui regroupe tous les gestionnaires de la voirie : les représentants des services de l'État, des services départementaux des routes, les représentations des associations d'élus locaux, des maires, les représentants des départements, de la police, de la gendarmerie et des associations d'usagers. La proposition de Vincent Descoeur consiste à faire appel à ces commissions départementales de sécurité afin de hiérarchiser l'utilisation des voiries et d'élaborer un schéma départemental définissant les vitesses.

Madame la ministre, la procédure suivie dans ce dossier est contraire aux méthodes Emmanuel Macron et Édouard Philippe, auxquelles on nous a habitués depuis un an. Depuis lors, en effet, le Président de la République, le Premier ministre, des ministres comme vous, madame Jacqueline Gourault, nous avez habitués à la concertation – c'est votre nature, vous êtes centriste –, au pragmatisme, à la décentralisation, à la subsidiarité. En vue de la loi sur l'agriculture et l'alimentation, on a organisé des états généraux de l'alimentation.

M. Jean-Yves Bony. Très bien !

M. Thierry Benoit. Avant de se prononcer sur la bioéthique, on a mis en place des états généraux de la bioéthique. Avant de légiférer sur le logement, on a tenu une conférence de consensus. Et là, on veut toucher à la réglementation de la vitesse et on prend un décret, de façon brutale et unilatérale, sans que les députés aient le droit de s'exprimer. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

M. Nicolas Forissier. Aucun débat parlementaire !

M. Thierry Benoit. Si cette proposition de loi a une justification, c'est d'expliquer à nos concitoyens que, contrairement à ce qu'ils pensaient, les députés n'ont pas eu à se prononcer sur les 80 km/h.

M. Antoine Herth. Très bien !

M. Thierry Benoit. J'ai entendu certaines personnes se demander, dans mon territoire, comment les députés pouvaient être aussi éloignés des préoccupations des populations. (*Applaudissements sur les bancs des groupes UDI-Agir et LR.*)

Mme Jeanine Dubié. Eh oui !

M. Thierry Benoit. On m'a demandé comment j'avais pu voter cela. Non, mesdames, messieurs les Français, les députés n'ont pas été amenés à s'exprimer sur cette disposition, qui a été prise par décret ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes UDI-Agir et LR.*)

M. Fabien Di Filippo. C'est la démocratie !

M. Thierry Benoit. Je salue donc, une fois de plus, l'initiative du groupe Les Républicains et de Vincent Descoeur.

Je voudrais aussi rappeler que le groupe UDI, Agir et indépendants avait déposé, en son temps, une proposition de loi similaire. En effet, nous avons, dans notre groupe, des députés qui, depuis le départ, sont à la pointe sur ce dossier : Pierre Morel-À-L'Huissier, Antoine Herth et Christophe Naegelen. Je voudrais rendre grâce à Pierre Morel-À-L'Huissier qui, cette semaine, a engagé un recours devant le Conseil d'État (*Applaudissements sur les bancs des groupes UDI-Agir et LR.*) afin de tenter de corriger l'erreur de la généralisation des 80 km/h. S'il a pris cette initiative, cosignée par plus de cinquante parlementaires en l'espace de vingt-quatre heures – ils auraient été beaucoup plus nombreux si on avait eu plus

de temps –, ce n'est ni par excès de zèle ni par populisme. Notre collègue utilise les recours qui sont à sa disposition pour essayer de faire échec à la généralisation des 80 km/h.

Il n'est pas question de s'opposer, par principe, à la réduction de la vitesse, mais vous comprendrez que, selon le gabarit de la voirie, il faut faire preuve de discernement. Je suis convaincu, madame la ministre, que vous pensez la même chose que les auteurs de cette proposition de loi. Je sais aussi que beaucoup de députés des groupes majoritaires – La République en marche et le Mouvement démocrate et apparentés –...

M. Nicolas Forissier. Ils sont très embêtés !

M. Thierry Benoit. ...et aussi, je crois, du groupe Nouvelle Gauche – j'observe un membre de ce groupe qui s'est exprimé en commission de manière très juste et très pertinente – partagent le point de vue des auteurs de cette proposition de loi.

M. Nicolas Forissier. Eh oui !

M. Thierry Benoit. C'est pourquoi j'en appelle au discernement, au pragmatisme, à la confiance accordée aux acteurs locaux *via* les commissions départementales de sécurité routière. Nous soutiendrons avec force et conviction, sans démagogie et sans populisme, cette excellente proposition de loi. (*Applaudissements sur les bancs des groupes UDI-Agir et LR.*)

M. Thomas Rudigoz. C'est de la démagogie !

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

M. Hervé Saulignac. Monsieur le président, madame la ministre, chers collègues, voilà plusieurs mois qu'une partie de la France se divise sur une mesure arbitraire de limitation de la vitesse annoncée par le Gouvernement, avec une mise en œuvre au 1^{er} juillet prochain. Voilà aussi plusieurs mois que la représentation nationale est privée de ce débat, puisqu'il n'y a jamais eu la moindre concertation, le moindre échange de vues sur un sujet pourtant majeur – je veux parler de la sécurité routière et, pour dire les choses le plus simplement du monde, du nombre de morts sur les routes, qui ne peut rester au niveau où il se trouve, ce sur quoi, je crois, nous sommes tous d'accord.

Alors, permettez-moi de remercier les premiers signataires de cette proposition de loi, son rapporteur, Vincent Descoeur, Jérôme Nury et d'autres, qui rendent enfin possible ce débat, que vous avez voulu nous confisquer, madame la ministre,...

M. Jean-Yves Bonny. Très bien !

M. Hervé Saulignac. ...alors même qu'il concerne près de 30 millions de Français. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

Venons-en au fait. Sur le fond, tout ou presque a été dit. Oui, la route tue. Oui, la route brise des vies et plonge des familles dans la douleur. Oui, nous avons à répondre de cette tragique réalité par des mesures nouvelles. Mais qu'il ne soit fait de mauvais procès à personne – je le dis à M. Latombe –, lorsque l'on veut contester la mesure du Gouvernement, aux motifs qu'elle est brutale, largement insuffisante si l'on veut des résultats, et inadaptée.

M. Christophe Naegelen. Tout à fait !

M. Hervé Saulignac. Le débat sur le fond est assez vain, car oui, la limitation voulue par le Gouvernement aura certainement des effets et produira un résultat. Il ne s'agit pas ici de nier totalement l'efficacité de la mesure. D'ailleurs, celle-ci

sera évaluée d'ici à deux ans. Dont acte. Mais que personne ne s'y trompe, la limitation sera alors gravée dans le marbre, puisqu'aucun Gouvernement ne reviendra dessus.

C'est sur la forme et sur le manque d'ambition que le groupe Nouvelle Gauche souhaite attirer votre attention, madame la ministre et chers collègues. Jour après jour, cette décision de limiter la vitesse à 80 km/h nourrit une rancœur populaire que vous auriez tort de sous-estimer. Lorsque le peuple se sent incompris de ceux qui le gouvernent, ne serait-ce que sur une seule mesure, le lien de confiance s'abîme durablement.

M. Jean-Pierre Vigier. Il s'en rappellera !

M. Hervé Saulignac. À cet égard, lorsque le Président de la République déclare, le 12 avril dernier chez Jean-Pierre Pernaut, que le « sang s'est échauffé sur cette affaire », il démontre son incompréhension des Français, qui désapprouvent sa mesure.

Fondamentalement, si l'on veut dénicher les ressorts profonds de l'hostilité à cette décision de limiter la vitesse, c'est à la forme qu'il faut s'intéresser. La forme, c'est notamment cette façon de décider seul, au nom d'un intérêt supérieur qui serait indiscutable – c'est ce que nous a dit tout à l'heure le député du MODEM : nous n'avons pas le droit de discuter cette mesure – et avec une certaine arrogance polie que le monde rural supporte chaque jour un peu moins. Cette mesure est vécue par beaucoup comme une provocation, voire une intrusion dans leur quotidien. Elle nourrit un sentiment de ras-le-bol chez des millions de Français.

La voiture est le quotidien de six Français sur dix qui ne disposent d'aucune alternative pour aller au travail. Elle n'est pas toujours un choix et elle est souvent une contrainte. Elle est un outil de travail pour certains. Elle est onéreuse dans le budget d'un foyer, parfois même inaccessible à l'achat. Elle crée de l'exclusion pour celui qui n'en dispose pas, notamment à la campagne. Elle est aussi le moyen d'une liberté précieuse pour qui ne souhaite pas rester enfermé dans les limites de son périmètre de vie. En ignorant cette réalité, la majorité affiche sa difficulté à comprendre tous les Français. Certes, la France est faite de *startupper*s, de traders, de clients d'Uber, d'usagers du métro ou du Vélib. Mais elle est faite de plus de 26 millions de Français qui se déplacent sur quatre roues chaque matin. Ces 26 millions de Français ne contestent pas les règles de sécurité : ils mettent leur ceinture, sont ravis de leurs airbags, s'arrêtent au feu rouge, savent que l'on ne peut raisonnablement boire et conduire.

M. Fabien Di Filippo. Et oui !

M. Hervé Saulignac. Ce qu'ils contestent, c'est une forme d'entêtement gouvernemental à vouloir agir par la contrainte.

M. Pierre Cordier. Il a raison !

M. Hervé Saulignac. C'est le sentiment que dans leur statut d'automobiliste, ils deviennent des citoyens au sang chaud qu'il faut mater par l'autorité et la répression. Et vous êtes nombreux à le savoir, mes chers collègues, y compris sur les bancs de la majorité. Alors, bien entendu, vous nuancez cette décision gouvernementale, au motif qu'elle ne concerne pas les routes équipées de séparateur central, ni les deux fois deux voies. La belle affaire ! Chez moi, en Ardèche, 99 % du réseau routier départemental est sans séparateur central. Et sur les 3 800 kilomètres de routes départementales, les deux fois deux voies représentent moins de 14 kilomètres. C'est donc tout le département qui est pénalisé.

Alors pourquoi une telle levée de boucliers contre une toute petite mesure, insignifiante, avouons-le ? Eh bien, parce qu'en Ardèche comme dans bien des départements ruraux, on attend autre chose, madame la ministre, on attend d'autres petites mesures insignifiantes. On a juste besoin de médecins dans nos villages, d'infirmières dans nos établissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes – EHPAD –, de routes en bon état, d'écoles efficaces, de débit internet élevé et de téléphones qui fonctionnent. Et quand on attend une amélioration de la vie quotidienne, qui tarde à venir, et que l'on reçoit pour seule réponse une contrainte de plus, assortie d'une sanction si on ne la respecte pas, alors oui, c'est une France incomprise qui réagit vivement et qui rejette la mesure qu'on veut lui imposer. La décision est tombée comme une giflette que l'on n'attend pas, une sanction que l'on inflige à un gosse qui récidive dans ses bêtises.

Je dois reconnaître le talent gouvernemental pour sa communication : une dose de culpabilisation pour ceux qui s'opposent à la mesure, un Premier ministre qui consent à sacrifier sa popularité et une rhétorique assez habile pour faire de ce sujet un débat entre ceux qui seraient hautement responsables d'un côté et ceux qui seraient gravement irresponsables de l'autre.

M. Thomas Rudigoz. C'est pourtant cela !

M. Hervé Saulignac. Mais le vrai courage n'aurait-il pas été d'ouvrir le débat ? De considérer l'ensemble des causes réelles des accidents de la route ? D'ouvrir des chantiers ambitieux et innovants pour faire baisser le nombre de morts sur nos routes ? Même en matière de sécurité routière, le Gouvernement semble trop pressé pour débattre et trop sûr de lui pour accepter la contradiction. Le vrai courage aurait pu conduire à envisager un durcissement des sanctions pénales pour les délinquants de la route confirmés, ceux qui se rendent coupables de grands excès de vitesse et plus encore pour les récidivistes de la conduite en état d'ébriété. Le vrai courage serait de reconnaître que l'on ne peut éternellement raboter les crédits des départements ruraux qui n'ont plus les moyens d'améliorer la sécurité des routes de campagne ou de montagne.

Mme Frédérique Meunier. C'est vrai !

M. Hervé Saulignac. Le vrai courage serait de lancer une politique de transports collectifs à destination des territoires qui en sont dépourvus et un grand plan national de mobilité, une mobilité sûre, accessible et respectueuse de l'environnement. Mais le Gouvernement a choisi une autre option. Il agit seul, *a minima* et sans débat, ni au Parlement, ni ailleurs, et s'il n'y avait pas eu notre collègue Descoeur pour organiser cette discussion, elle n'aurait pas eu lieu.

Comment ne pas imaginer que les producteurs de vins et spiritueux pourraient faire les frais de la prochaine mesure de sécurité routière – je ne vous souffle pas là une suggestion, madame la ministre, parce que je ne le souhaite évidemment pas ? Quelques études pourraient parfaitement démontrer que les Français ne sont pas assez disciplinés pour respecter la limite autorisée du taux d'alcool dans le sang, et qu'il faut leur imposer une tolérance zéro pour gagner quelques vies supplémentaires.

Alors oui, cette PPL est enfin l'occasion de dire les choses. Comment ne pas s'étonner que l'on puisse rouler à 50 km/h par heure en milieu urbain, à proximité de piétons, de poussettes, de vélos, de bus et de risque immenses, et que l'on ne puisse plus rouler à 90 km/h sur une ligne droite de campagne qui n'a jamais connu le moindre accident ? Ce constat nous commande d'adapter la limitation de la vitesse

aux réalités du terrain. Les collectivités locales, en particulier les communes et les départements, sont en mesure d'apprécier le danger sur les routes et, en conséquence, d'y appliquer la limitation de vitesse pertinente.

Cette PPL ne fait qu'étendre aux départements ce qui existe déjà pour les communes. Elle confie aux présidents de conseils départementaux et aux préfets le soin de fixer la juste vitesse maximale au bon endroit. Elle ne contredit pas l'objectif de réduction du risque lié à la vitesse. Elle n'apportera pas moins de résultat qu'une application uniforme, telle que celle prévue par le Gouvernement et, enfin, elle permettra de justifier, au cas par cas, le choix des vitesses maximales retenues. Parce que cette PPL est frappée au coin du bon sens, nous la soutiendrons.

Pour conclure, j'aimerais appeler l'attention du Gouvernement sur une promesse qui avait été faite aux collectivités locales, madame la ministre. L'État a promis de prendre en charge l'intégralité des changements de panneaux induits par sa décision de réduire la vitesse autorisée. La dépense devrait être supérieure à 10 millions d'euros. Considérons, avec l'accord du rapporteur bien entendu, que si cette PPL était adoptée, les collectivités feront leur affaire de cette dépense et vous permettront, madame la ministre, d'économiser 10 millions d'euros. Vous tenez là un argument de poids pour changer d'avis et approuver les termes de cette PPL. (*Applaudissements sur les bancs des groupes NG, LR, UAI et GDR.*)

M. le président. La parole est à M. Ugo Bernalicis.

M. Ugo Bernalicis. Chers collègues, je souhaiterais faire un bout de route avec vous l'espace de cette discussion générale. Ce n'est pas une intervention à deux voies, sans terre-plein central, et encore moins une prise de parole à quatre voies, rapide. Elle est au carrefour de nos réflexions collectives, sans interdits. J'avais fait la promesse en commission de ne pas rester au bord de la route, en si bon chemin, pour enjoliver mon intervention de quelques bons mots.

Cheminant votre proposition de loi, chers collègues des Républicains, j'ai bien vu que vous vouliez affirmer la priorité à droite. Une manière de mettre un frein au passage à 80 km/h, décidé à contresens des enjeux. Il faut dire que vous pouvez vous sentir sur la bonne voie après la sortie de route du ministre de l'intérieur qui a, probablement après être revenu d'un bouchon, de Lyon évidemment, résumé son agacement en un mot : « Joker ».

Vous souhaitez par cette proposition pouvoir passer à la vitesse supérieure par une décision locale. Ce n'est peut-être pas le bon véhicule, législatif, mais je ne vais pas me braquer sur ce point, bien qu'il ne soit pas rond. Vous pensez qu'il est plus opportun de céder le passage aux décisions émanant du terrain plutôt qu'à un sens unique venant de Paris. Vous m'autoriserez à dire que l'idée est intéressante et qu'elle en a sous le capot, même si je crains que la proposition ne soit quelque peu giratoire, nous faisant tourner en rond. Point.

Car il ne faut pas se laisser prendre de vitesse par la proposition à sens unique du Gouvernement, visant à réduire la vitesse à 80 km/h sur les routes à double sens sans séparateur central. Cet abaissement permettrait, dit le Premier ministre sans détour, de sauver entre 200 et 400 vies. Circulez, il n'y a rien à voir ! Et pourtant, bien qu'il s'agisse d'obtenir un rétrécissement salutaire du nombre de morts sur nos routes, il ne sera possible de vérifier la réalité de cette affirmation qu'après un tunnel d'une année. Cette acception est carénée d'une étude mathématique suédoise de Goran Nilsson. Le fil conducteur de son analyse le conduit au théorème suivant : une variation de 1 % de la vitesse se

couple d'une variation du nombre d'accidents corporels de 2 % et d'une variation du nombre d'accidents mortels de 4 %. Mais il ne faut pas tomber dans le panneau de la prédiction mêlant mathématique et physique. À l'intersection de ces études, le Norvégien Rune Elvik affine ce modèle dans les années 2000 : le passage à niveau de ses chiffres indique que chaque baisse de 1 km/h de la vitesse maximale autorisée fait baisser le nombre d'accidents de 4 %.

Il faut tout d'abord mettre les pleins phares sur les raccourcis brandis par le Premier ministre. Vous avez beau tourner à droite ou retourner à gauche les arguments, faire des doubles demi-tours, un accident est toujours multifactoriel et ne peut se limiter à la seule vitesse. La vérification de la proportion d'accidents mortels dus à la vitesse reste en suspension, et le chiffre de 30 % est avancé sans contournement. Prendre la direction de dire que la vitesse tue est donc faux. Néanmoins, il est vrai de dire que pour une partie des accidentés, c'est le différentiel de 10 km/h qui sera la courroie de transmission qui les fera passer d'une vie abîmée à trépas.

J'embraye sur un autre facteur qu'il est possible de mesurer *a posteriori*. Sans pour autant en faire un facteur unique qui ferait sens, l'alcool est présent dans 30 % des accidents mortels, avec ligne continue dans les statistiques depuis des années. Pas besoin de doubler par la droite pour reconnaître que la majorité des accidents mortels se produisent sur le réseau secondaire, sans séparateur central. C'est le moteur de la décision prise par le Gouvernement. Pour ne pas rester au point mort, pourquoi ne pas construire des séparateurs centraux ? Je veux freiner cette analyse du Gouvernement à la va-vite, car ce réseau est le plus long avec 380 000 kilomètres. Il est surtout le moins bien entretenu – route comme signalisation – depuis plusieurs décennies, avec une décélération budgétaire, peut-être due à un ralentissement des transferts de crédits avec la décentralisation. Et c'est aussi le plus fréquenté. Bien que l'idée soit moins véhiculée, la nature du réseau est ainsi largement plus en cause dans la survenance d'accidents mortels que la vitesse, par exemple.

Et en même temps, un élément vient *hacker* le code de la route. Il s'agit d'un réseau, très sûr, et sur lequel le débit est supérieur de 40 km/h à la limitation de 90 km/h : les autoroutes. Elles occupent un tout autre créneau avec la vitesse élevée, un flot unidirectionnel, un entretien et une signalisation suivis. Conséquence de ce passage à niveau supérieur dans les différents rouages : peu d'accidents mortels. La comparaison de ces deux réseaux a un double sens. Les fortunés bénéficient d'un coup de piston économique pour un échappement plus grand aux accidents. Pas de pot pour les catégories sociales les plus fragiles, qui ont parfois des montures fort « *tunées* », et qui sont aussi les plus touchées par la mortalité routière pour de nombreuses raisons.

Cette mesure de baisse de la vitesse est notamment décriée et combattue par les associations, comme 40 millions d'automobilistes et la Fédération française des motards en colère, qui disent : « Stop ». Elles vrombissent contre ce qu'elles perçoivent comme un simple moyen de mettre de l'huile dans les rouages de la rentabilité du système de contrôle et de sanction automatique – c'est-à-dire, les prunes, non comestibles, des radars automatiques.

Il est par ailleurs clignotant que la majorité de ces équipements ne sont pas installés dans des zones accidentogènes – aux dires des associations d'usagers de la route – et que leur déploiement en 2002 n'a pas modifié par essence la pente de la courbe des accidents mortels. Cette analyse en marche

arrière est confirmée par une étude de l'INSEE, conduite à deux voix – pourtant sans terre-plein central, de toute évidence – et publiée au mois de novembre 2013.

Celle-ci conclut – sans faire demi-tour –, en se fondant sur les données enregistrées entre 1998 et 2007 qu'elle extrapole jusqu'en 2011, que les radars à prunes – toujours immangeables – ont permis d'épargner 740 décès, 2 750 blessés graves et 2 230 accidents graves entre 2003 et 2011 – soit 90 décès par an en vitesse de croisière moyenne –, qu'ils sont en fait un cul-de-sac de l'argumentation et qu'ils ne modifient pas la mécanique de la baisse du nombre de morts sur la route.

Cette sécurité rentière retrouvée est sans doute une partie du moteur du Gouvernement, qui trouvera dans cette mesure une soupape efficace pour ne pas reconnaître la faillite du réseau secondaire, ni aborder à aucun moment les questions d'éducation à la sécurité routière auxquelles il faudrait céder le passage budgétaire.

M. Pierre Cordier. C'est brillant, comme intervention !

M. Ugo Bernalicis. Cette sensibilisation est pour l'instant prise en charge à plusieurs voies par des associations – de cyclistes, de motards et d'automobilistes – avec une disparité forte, en dépit des agréments parfois délivrés par l'Éducation nationale. Les programmes en collège, avec les ASSR 1 et 2 – Attestation scolaire de sécurité routière –, restent quant à eux des déviations de formation et de sensibilisation qui se résument à quelques heures de préparation d'un QCM final de validation.

C'est donc dans les infrastructures qu'il faudrait mettre « un pognon de dingue », et assurer en même temps, par une politique cohérente de sensibilisation des collégiens – qui sont à l'âge de l'accès à l'autonomie, en vélo ou en scooter – le croisement de la formation des conducteurs – formation au partage de l'espace avec les usagers fragiles, par exemple – et de la réduction du train-train de la voiture par des trains tout court.

La baisse constante du nombre de morts sur la route depuis 1972 est due à l'accélération constante de la sécurité des véhicules – non législatifs cette fois – avec la ceinture en 1972 – qu'on emprunte des bretelles ou non – puis l'airbag, au gré des progrès techniques, de l'amélioration du réseau – notamment l'état des autoroutes et de la signalisation – et de campagnes de sensibilisation, le tout malgré un trafic – bien légal – en hausse vertigineuse.

Dans l'état actuel de la circulation, il est probable que la diminution du nombre de morts sur la route sous le seuil de 3 000 morts par an soit une impasse. Selon une étude suédoise réalisée il y a quelques années, la seule condition pour mener une vie d'ange et éviter quasiment tous les morts consisterait à limiter la vitesse de circulation à 14 km/h maximum. Circuler à dos d'âne serait donc la solution à tous nos maux !

Mme Bérengère Poletti. Voilà ! C'est clair !

M. Jean-Yves Bonny. Très bien !

M. Ugo Bernalicis. Madame la ministre, ne m'en veuillez pas si j'accélère pour arriver à destination, en dépit de la limitation de vitesse que vous voulez nous imposer ! Sur le créneau de la circulation routière, motards et automobilistes – notamment ceux qui sont bien urbains – sont régulièrement confrontés à des contresens : aménagements dispendieux pour tripler – voire quadrupler – les voies pénétrables de circulation périurbaine et, en même temps, zones à circulation restreinte pour la qualité de l'air – et non pas des LR – en centre-ville,...

M. Fabien Di Filippo. Les membres du groupe LR sont tous de bonne qualité!

M. Ugo Bernalicis. ...excluant les véhicules anciens – c'est-à-dire les pauvres – et généralisation du stationnement payant pour faire face à la congestion urbaine. Les usagers ruraux, quant à eux, se braquent et embrayent sur le sentiment d'être prisonniers de temps de parcours sans cesse plus longs dépourvus de solutions alternatives – rappelons ici l'impasse de l'ouverture à la concurrence de la SNCF –, à la merci de la sécurité rentière un matin de retard pour aller bosser.

Mme Bérengère Poletti. Exactement!

M. Ugo Bernalicis. Il est temps de ne plus confiner sous le radar les mécanismes d'une politique de circulation et de sécurité routière claire, laquelle consiste à accélérer le report modal en ville vers le vélo, le bus et le tram, mettre la gomme sur le train en zone périurbaine et rurale, céder le passage au public des autoroutes pour les rendre accessibles au plus grand nombre et appuyer sur le champignon de l'investissement pour en truffier le réseau secondaire! Il est temps aussi de pistonner la lenteur et de lever le pied, dans notre société.

Mon argumentation à double sens conclut en disant que la baisse de la vitesse n'est pas à exclure – d'ailleurs, elle n'est pas contradictoire avec les propositions actuellement sous le radar, qui seraient probablement plus efficaces –, en espérant sincèrement qu'il en résulte une diminution – à sens unique – du nombre de morts. Quels que soient les sens mobilisés, ce qui est sûr, c'est qu'il y aura *a minima* une baisse de la consommation de pétrole.

C'est pourquoi, faute de meilleur véhicule, nous emprunterons celui proposé par LR, en espérant qu'il fasse office de transport en commun de la sécurité routière. J'espère ne pas avoir trop enjolivé mes arguments. Parfois, mieux vaut être en roue libre et tenir la route que rester coincé dans une impasse!

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

M. Jean-Paul Dufrègne. Monsieur le président, madame la ministre, monsieur le rapporteur, chers collègues, le 9 janvier dernier, le Premier ministre a présenté un plan comportant dix-huit mesures visant à réduire le nombre des victimes d'accidents de la route. Aucune d'entre elles n'a fait l'objet d'autant de commentaires que celle relative à la diminution de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h.

Ces commentaires ne sont pas tous élogieux. En effet, cette mesure suscite des interrogations, notamment dans les territoires ruraux, et souvent des réactions d'hostilité, avec juste raison.

M. Joaquim Pueyo. C'est vrai!

M. Jean-Paul Dufrègne. Le Gouvernement voudrait nous faire croire qu'il y a d'un côté le camp des vertueux et des responsables, qui saluent la mesure et, de l'autre, le camp des démagogues irresponsables et des inconscients, qui n'ont pas pris la mesure des enjeux de la sécurité routière.

M. Xavier Breton. Scandaleux!

M. Jean-Paul Dufrègne. Ce n'est pas recevable! Que la mesure soit impopulaire et incomprise est présenté comme une forme d'argument en sa faveur! Le Gouvernement a décidément une façon assez étrange d'accueillir les critiques et la contestation!

M. Jean-Paul Lecoq. Nous ne sommes pas les complices du crime!

Mme Jacqueline Gourault, ministre. Je n'ai rien dit de tel!

M. Jean-Paul Dufrègne. Que vous le vouliez ou non, madame la ministre, la mesure reste contestable, pour une raison qui nous semble essentielle: il est plus facile d'imposer – comme vous le faites – un débat chiffré que de parler des causes réelles des accidents.

M. Fabien Di Filippo. Il a raison!

M. Jean-Paul Dufrègne. Il est plus facile d'imposer un débat sur la limitation de la vitesse à 80 km/h que d'améliorer l'état des routes secondaires ou nationales, comme il faudrait le faire dans mon département de l'Allier, oublié depuis quarante ans!

Mme Bérengère Poletti. Eh oui!

M. Jean-Paul Dufrègne. Au mois de novembre 2016, l'association 40 millions d'automobilistes dénonçait – témoignages à l'appui – le manque d'entretien des routes françaises et recensait plus de 30 000 kilomètres de routes en très mauvais état. Quelques mois plus tard, un rapport d'information sénatorial confirmait le diagnostic et tirait le signal d'alarme à propos de la dégradation du réseau routier, notamment du réseau départemental.

On sait que 47 % des accidents de la route comportent des facteurs relevant de l'état de l'infrastructure routière: cette situation n'est pas acceptable. Or le premier facteur expliquant la tendance à la dégradation du patrimoine routier national, c'est la baisse des crédits attribués à l'exploitation et à l'entretien du réseau routier national.

La baisse des crédits alloués par l'État est aggravée par celle des dépenses d'investissement des départements, exsangues quand ils supportent les allocations individuelles de solidarité. D'après l'Assemblée des départements de France, les dépenses d'investissement dans le domaine routier ont diminué de 30 % depuis 2008.

M. Vincent Descoeur, rapporteur. Eh oui!

M. Jean-Paul Dufrègne. Cette diminution s'explique par celle des crédits alloués par l'État et par l'abandon de la taxe poids lourds, dont 130 millions d'euros de recettes devaient revenir aux départements. D'après les documents budgétaires, le Gouvernement tablait sur une dégradation de l'état des chaussées en 2017 et en 2018, puis sur leur maintien pour les années à venir. Autrement dit, aucune amélioration n'est à attendre, ni des chaussées ni des ouvrages d'art.

Il est plus facile d'imposer un débat sur la limitation de la vitesse à 80 km/h que de faire respecter les distances de sécurité, sanctionner les comportements dangereux et prévoir le doublement des rails de sécurité, ce qui sauverait la vie de très nombreux motards,...

M. Emmanuel Maquet. C'est vrai!

M. Xavier Breton. Tout à fait!

M. Jean-Paul Dufrègne. ...toutes mesures qui supposent une politique de sécurité routière autrement plus ambitieuse que celle qui consiste à multiplier les radars et les profits qu'ils génèrent. Si nous ne sommes pas opposés par principe à la limitation de la vitesse à 80 km/h, nous sommes convaincus que cette mesure est une décision non pas courageuse, mais paresseuse.

M. Xavier Breton. Très bien!

M. Jean-Paul Dufrègne. Elle est paresseuse, car elle évite de se pencher sur des questions autrement plus graves telles que l'état des chaussées et des ouvrages d'art ou la multiplication

des camions sur les routes, laquelle trouve son origine dans l'abandon du fret ferroviaire, et plus généralement de toute ambition en matière de complémentarité des modes de transports.

La fermeture prévisible des petites lignes ferroviaires aggraver le recours de nos concitoyens à l'automobile, avec les surcoûts et les risques accrus d'accident qui en résulteront. Faute d'une politique des transports cohérente, plus favorable aux alternatives au tout routier, vous vous trouvez, madame la ministre, dans la situation des créatures chères à Bossuet, « qui déplorent les effets dont elles chérissent les causes », en l'espèce la progression du nombre de morts et de blessés sur nos routes.

M. André Chassaing. Très bien !

M. Jean-Paul Dufrègne. Cette mesure est paresseuse, enfin, car vous vous refusez à y introduire des facteurs de souplesse pourtant réclamés par de nombreux élus locaux. Autoriser les présidents des conseils départementaux et les préfets à fixer soit à 80 km/h soit à 90 km/h la vitesse maximale autorisée en fonction de l'accidentologie des routes ou des portions de routes concernées relève du simple bon sens.

Au demeurant, une solution analogue a été adoptée au Danemark, où la limite de vitesse est fixée à 80 km/h sur les routes nationales, tout en laissant la possibilité à la police et aux autorités administratives, si les conditions le permettent, d'en fixer une inférieure ou supérieure – jusqu'à 90 km/h hors des agglomérations.

Par ailleurs, le Gouvernement sous-estime la gêne occasionnée par la limitation de la vitesse à 80 km/h, notamment dans les territoires ruraux. Les partisans de cette mesure font valoir que les temps de trajet ne seront augmentés que de cinq à dix minutes pour des parcours allant de 50 à 100 kilomètres. Une telle durée peut sembler négligeable. Pourtant, les mêmes sont prêts à dépenser des centaines de millions d'euros pour réduire de seulement quelques minutes un trajet de TGV entre deux métropoles !

M. Xavier Breton et M. Pierre-Henri Dumont. Tout à fait !

M. Jean-Paul Dufrègne. Il faut croire que les minutes sont plus précieuses pour les uns que pour les autres – pour les « gens qui sont quelque chose » que pour les « gens qui « sont rien » ! Ne vous étonnez pas que les habitants des territoires ruraux et des villes moyennes se sentent une fois de plus méprisés, rejetés, oubliés ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes GDR et LR.*)

M. Xavier Breton. Marginalisés !

M. Jean-Paul Lecoq. Abandonnés !

M. Jean-Paul Dufrègne. Soucieux de dégager une position consensuelle, nous proposerons, par le biais de deux amendements, que la limitation de la vitesse à 80 km/h s'applique sur les routes départementales et nationales sans séparateur central les week-ends, c'est-à-dire du vendredi soir au dimanche soir. En effet, nous savons que l'accidentologie le week-end est bien supérieure à celle observée en semaine, particulièrement parmi les jeunes âgés de dix-huit à vingt-quatre ans, dont la moitié des décès se produisent sur ce créneau.

Malheureusement, nous ne nous faisons pas beaucoup d'illusions sur le sort qui sera réservé à ces amendements. Gouvernement et majorité campent sur leur position, enfermés dans la tour d'ivoire de leurs certitudes et d'un confort moral gagné à peu de frais !

Mme Frédérique Meunier. Des godillots !

M. Jean-Paul Dufrègne. Pour notre part, nous voterons sans hésitation la présente proposition de loi de Vincent Descoeur (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)...

M. Jean-Paul Lecoq. Si on nous laisse en débattre !

M. Jean-Paul Dufrègne. ...laquelle manifeste la volonté de prendre en compte la réalité du terrain et de faire confiance au sens des responsabilités des élus locaux et des préfets. Le jour où l'État engagera un grand plan de rénovation des routes nationales et soutiendra la rénovation des routes départementales, nous en reparlerons !

Mme Jacqueline Dubois. Très bien !

M. Jean-Paul Dufrègne. Dans mon département de l'Allier, nous avons été contraints, faute d'investissement de l'État, d'accepter la mise en concession autoroutière de la RCEA pour sa mise à deux fois deux voies, la RCEA – Route Centre-Europe Atlantique –, qualifiée de « route de la honte ». Quant à la fameuse RN 7, elle attend encore et toujours – pour combien d'années ? (*Applaudissements sur les bancs des groupes GDR et LR.*)

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

M. Jean-Pierre Pont. Monsieur le président, madame la ministre, monsieur le rapporteur, chers collègues, après l'annonce de la décision du Premier ministre de réduire la vitesse maximale autorisée sur les routes nationales et départementales à double sens sans séparateur central de 90 km/h à 80 km/h à compter du 1^{er} juillet prochain, notre collègue Vincent Descoeur et les membres du groupe Les Républicains ont déposé une proposition de loi visant à laisser aux maires, aux présidents des conseils départementaux et aux préfets le pouvoir de définir les vitesses maximales autorisées sur les voies susmentionnées.

Je me permets de rappeler que les décisions concernant les vitesses maximales autorisées ne dépendent pas de la loi, mais uniquement du pouvoir réglementaire. En conséquence, votre proposition a toute chance d'être déclarée irrecevable, au titre de l'article 41 de la Constitution.

M. Xavier Breton. C'est bien dommage !

M. Jean-Pierre Pont. Un débat s'est néanmoins tenu en commission des lois, où ont pu s'exprimer également des députés qui ne sont pas membres de cette commission.

M. Jean-Yves Bony. Sans proposition de loi, pas de discussion !

M. Pierre Cordier. Il paraît plutôt normal qu'il y ait un débat !

M. Jean-Pierre Pont. C'est normal, en effet – et cela a été fait.

Dans l'exposé des motifs, vous avancez un certain nombre d'affirmations qui me paraissent erronées.

Vous parlez de décision sans concertation. Or le Premier ministre a réuni le comité interministériel de la sécurité routière le 9 janvier 2018 pour prendre ces dix-huit mesures, dont l'abaissement de la limitation de vitesse sur certaines voies. Mais, pour le port de la ceinture de sécurité, y a-t-il eu concertation ? Pour la mise en place des radars, pour le permis à points, pour les contrôles d'alcoolémie, pour d'autres limitations de vitesse, il n'y a pas eu de plus longue concertation, alors que toutes ces mesures ont permis d'éviter un nombre important de morts.

Vous évoquez ensuite l'accroissement des difficultés de déplacement dans les territoires ruraux et de montagne, en déplorant une aggravation de l'enclavement de zones rurales

et une augmentation des temps de trajets quotidiens. Et vous parlez de ce malheureux commercial qui perdrait deux semaines et demie de temps de travail par an, du fait qu'il parcourt 250 kilomètres par jour. Encore faudrait-il qu'il parcoure cette distance à 90 km/h, ce qui – vous me le concéderez – n'est certainement pas souvent le cas.

Enfin, vous doutez de l'amélioration de la sécurité routière. Le chiffre estimé par les experts se situe entre 300 et 400 victimes en moins. Bien sûr, il s'agit d'une estimation, mais vous ne pouvez affirmer que les gains seront inférieurs ; on peut même espérer éviter beaucoup plus de morts !

Mme Frédérique Meunier. Vous non plus, vous ne pouvez rien affirmer !

M. Jean-Pierre Pont. Vous souhaitez donc confier aux maires, présidents des conseils départementaux et préfets la décision de passer à 80 km/h ou de laisser des zones à 90 km/h. Même s'ils s'entourent des conseils du comité de sécurité routière, ce sont eux qui signeront les arrêtés et ce seront eux les seuls responsables. En d'autres termes, vous proposez de morceler le réseau routier en multipliant les zones à vitesse différente ; cela multiplierait les panneaux de signalisation, alors qu'il y en a déjà pléthore.

M. André Chassaing. C'est avec les 80 km/h que ça va être compliqué !

M. Jean-Pierre Pont. Sur le plan sécuritaire, la conséquence évidente d'une telle disposition serait la multiplication des coups de frein intempestifs pour respecter ces changements permanents de vitesse. Cela seul serait source de nombreux accidents. Pis encore, cela pourrait même constituer une conséquence aggravante pour la sécurité, l'automobiliste devant tout à la fois surveiller les panneaux routiers et son compteur de vitesse pour respecter la signalisation changeant en permanence.

Vous l'avez compris, nous ne pouvons être d'accord avec cette proposition de loi. Nous la rejeterons donc. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Jacques Gaultier.

Mme Frédérique Meunier et M. Christophe Naegelen. Enfin du bon sens !

M. Jean-Jacques Gaultier. Monsieur le président, madame la ministre, monsieur le rapporteur, chers collègues, je voudrais commencer par dire à mon collègue et confrère Jean-Pierre Pont qu'il n'a pas le monopole de la sécurité routière, et qu'il n'est pas le seul à être passé par la faculté de médecine.

M. Jean-Pierre Pont. Je n'ai jamais dit le contraire !

M. Jean-Jacques Gaultier. Nous approuvons d'ailleurs dix-sept des dix-huit mesures annoncées au mois de janvier...

Mme Constance Le Grip. C'est bon de le rappeler !

M. Jean-Jacques Gaultier. ...mais pas la dix-huitième. S'il en est un qui est pris en flagrant délit d'excès de vitesse, c'est bien le Premier ministre, qui signe le décret avant même l'examen de la proposition de loi !

M. Pierre Morel-À-L'Huissier. Scandaleux !

M. Jean-Jacques Gaultier. C'est une provocation, et c'est bien montrer l'estime dans laquelle on tient les parlementaires !

M. Thibault Bazin. Oui, quel mépris pour eux !

M. Jean-Jacques Gaultier. Circulez – pas trop vite –, il n'y a rien à voir, rien à discuter, rien à voter, et surtout pas à l'Assemblée nationale, où siègent les représentants du peuple ! On pourrait en parler sur toutes les radios, dans toutes les familles, dans toutes les communes, mais pas à l'Assemblée nationale. Ah, mais vous comprenez, le règlement, c'est le règlement.

M. Pierre-Henri Dumont. Très bien !

M. Jean-Jacques Gaultier. Provocation, passage en force, décision unilatérale, arbitraire, brutale, sans débat, sans concertation, sans vote – et tous ceux qui ne sont pas d'accord avec vous ont tort.

Les Allemands, les Anglais, les Italiens, les Espagnols : tort ! Les anciens premiers ministres, à commencer par M. Cazeneuve, probablement inconscient et incompetent : tort, vous dis-je ! Les départements, les maires – dont tous les maires de ma circonscription, qui compte 270 communes : tort, encore ! Enfin, 80 % des Français : tort, toujours ! Non seulement le Premier ministre est en excès de vitesse, mais il me semble qu'il pourrait aller à contresens, seul contre tous.

Et tout cela se fait sous le prétexte d'études technocratiques, qui fleurent bon le scandinave : Göran Nilsson, Rune Elvik... Ce n'est pas du vosgien ou du cantalou ! Ces études et ces mesures sont d'ailleurs connues depuis les années 80 : rien de neuf en la matière. Quant aux expérimentations menées sur 86 kilomètres entre 2015 et 2017, elles se sont révélées non concluantes et n'ont pas eu de conséquences sur la mortalité et les accidents.

Avec cette mesure, on va à nouveau couper la France en deux : à Paris, zéro kilomètre de route concernée ; dans les départements ruraux, 6 000, 8 000, 10 000 kilomètres de routes ralenties.

Mme Frédérique Meunier. C'est une mesure très parisienne !

M. Jean-Jacques Gaultier. Contrairement aux mesures sur la ceinture de sécurité, ou à celles – nécessaires – sur le téléphone ou l'alcool, qui sont les mêmes pour tous et les mêmes partout, ici, la France est coupée en deux. Ici, le jeune qui a son permis depuis trois jours sera traité comme ses parents qui l'ont depuis cinquante ans, ou qui roulent 50 000 kilomètres par an ; ici, la voiture est traitée comme le poids lourd. Tout cela manque de justice, et tout simplement de bon sens.

Et cela coûtera cher aux Françaises et aux Français : les radars rapportent à peu près 2 milliards d'euros par an, dont une bonne moitié d'amendes infligées pour des vitesses supérieures de quelques kilomètres par heure de trop ! On ne parle pas ici de très grands excès de vitesse.

M. Patrick Hetzel. Comme toujours, ce sont les Français qui paieront !

M. Jean-Jacques Gaultier. C'est pourquoi nous vous demandons de décentraliser, d'adapter cette mesure, bref de faire tout simplement confiance aux acteurs locaux – préfets et présidents des conseils départementaux ; ce sont ces derniers qui entretiennent les routes et ils sont investis du pouvoir de police de la circulation.

De la même façon qu'un maire peut baisser la vitesse maximale dans sa commune de 50 km/h à 30 km/h, un président de conseil départemental pourrait la baisser de 90 km/h à 80 km/h là où il le juge utile, nécessaire, efficace, mais pas forcément partout : la logique voudrait que l'on évalue cette mesure, contrairement à ce qui s'est fait entre 2015 et 2017 où ce qui a été réalisé est une étude

non concluante, inutile, inefficace et opaque. Il faut une évaluation dans les zones accidentogènes avant une généralisation brutale sur plus de 400 000 kilomètres de routes! Voilà quelles sont nos propositions. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LR, GDR et NG.*)

M. le président. La parole est à M. Dimitri Houbron.

M. Dimitri Houbron. « Nous quittions notre travail [...], nous avons échangé quelques mots sur le parking, nous avons parlé de papa, et nous nous sommes dit : à lundi.

« Lorsque je t'ai revue, tu étais allongée sur une table recouverte d'un drap, ton visage était méconnaissable, tuméfié, toi qui étais si belle. Laurence, ta peau blanche a laissé place à des blessures, des plaies, malgré le maquillage des pompes funèbres. Tout le côté gauche de ton visage était massacré [...] J'ai caressé tes cheveux, disposés de façon à cacher certaines lésions, plaqués par de la laque. Je n'oublierai jamais cette odeur ».

Ces mots sont ceux d'une proche d'une victime d'un accident de la route. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

Mme Frédérique Meunier. C'est minable!

M. Dimitri Houbron. Cela peut vous déplaire, mais ce n'en est pas moins la réalité. (*Protestations sur les bancs du groupe LR.*)

M. André Chassaigne. C'est incorrect!

M. Jérôme Lambert. Indécent!

M. André Chassaigne. Oui, c'est indécent! Pour qui vous prenez-vous pour nous donner des leçons?

M. Dimitri Houbron. Examinant cette proposition de loi, la commission des lois n'a pas mis très longtemps à comprendre qu'elle avait pour seul objectif de torpiller l'une des mesures majeures du décret du Premier ministre, à savoir la limitation de la vitesse à 80 km/h sur le réseau bidirectionnel sans séparateur central. Ce torpillage a fait long feu sur la forme.

M. Patrick Hetzel. Et vous, vous torpillez les Français!

M. Dimitri Houbron. En effet, la détermination des vitesses maximales autorisées ne relève pas du domaine de la loi, mais du pouvoir réglementaire.

M. Xavier Breton. Malheureusement!

M. Dimitri Houbron. Il appartient au Gouvernement, en vertu des articles 21 et 37 de la Constitution, de prendre des mesures de police applicables à l'ensemble du territoire, notamment dans le domaine de la sécurité des conducteurs.

De plus, le cadre réglementaire autorise déjà les autorités locales à fixer des vitesses maximales autorisées plus restrictives. Enfin, il serait incompréhensible pour les usagers de fixer des vitesses maximales autorisées différentes d'un territoire à un autre.

Cette mesure d'abaissement de la limite de vitesse a fait l'objet des critiques les plus farfelues et les plus démagogiques à des fins purement électoralistes. (*Protestations sur les bancs du groupe LR.*)

M. Jean-Jacques Gaultier. La lumière s'oppose à l'obscurité!

M. Dimitri Houbron. Une nouvelle fois, il convient de torpiller toutes ces attaques, fabriquées de toutes pièces par des personnes qui n'y croient pas elles-mêmes; il faut rétablir la vérité et cesser d'insulter les victimes d'accidents de la route et leurs familles.

M. Vincent Descoeur. Vous ne pouvez pas dire cela! C'est scandaleux!

M. Dimitri Houbron. Premier mensonge: les automobilistes devront anticiper d'une demi-heure, voire d'une heure, leurs trajets. Oui, j'ai déjà entendu ça sur certains bancs. La vérité c'est, qu'à vitesse constante, sur une route de 10 kilomètres, en passant de 90 km/h à 80 km/h, le trajet sera allongé de quarante-cinq secondes. Sur 50 km, ce sera quatre petites minutes!

Deuxième mensonge: les automobilistes feront peu d'économies. La vérité, c'est qu'une baisse de 10 km/h permet d'économiser 3 à 5 litres de carburant sur 500 kilomètres, soit une diminution de 15 % de la consommation. Certains conducteurs pourront économiser 120 euros de carburant par an. (*Protestations sur les bancs du groupe LR.*)

M. Jean-Paul Dufregne. Baissez les taxes sur les carburants!

M. Dimitri Houbron. Troisième mensonge: l'État miserait sur une vitesse limite insurmontable pour augmenter le nombre de contraventions, et donc le montant des recettes. La vérité, c'est qu'en 2016, les accidents de la route ont représenté un coût de 40 milliards d'euros pour la collectivité. La même année, les recettes issues des contraventions ont rapporté un peu plus de 1,6 milliard d'euros à la collectivité. Si l'État cherchait le bénéfique, inutile de dire qu'il aurait pris une tout autre mesure.

Dernier mensonge, et sans doute le pire: passer à 80 km/h ne réduirait pas suffisamment le nombre de morts sur les routes. La vérité, c'est que 55 % des accidents mortels, soit 1 911 morts en 2016, se sont produits sur les routes concernées par les 80 km/h. La vérité, c'est qu'une réduction de 10 km/h réduit de 15 % la mortalité; la vérité, c'est que cette mesure permettra de sauver entre 300 et 400 vies par an! (*Protestations sur les bancs du groupe LR. – Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

Mme Frédérique Meunier. C'est faux! Vous n'y croyez pas vous-même!

M. Bruno Questel. Vous n'êtes que des démagogues!

M. Dimitri Houbron. Ces vies valent plus que quarante-cinq secondes supplémentaires de trajet! Ces vies valent plus que la démagogie et les fins électoralistes de cette proposition de loi! Ces vies valent plus qu'une supposée impopularité de cette mesure! Autrefois impopulaires, la ceinture de sécurité et la lutte contre l'alcoolémie, sont aujourd'hui intouchables. La même destinée est promise aux 80 km/h!

Mme Valérie Beauvais et Mme Frédérique Meunier. Mais non!

M. Dimitri Houbron. La différence, sans doute, entre vous et nous, c'est que nous n'avons pas peur d'une mesure impopulaire quand il s'agit de garantir la sécurité de nos concitoyens! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. Pierre-Henri Dumont. Tout ça sans aucune preuve!

Mme Frédérique Meunier. Sans aucun bon sens!

M. le président. La parole est à M. Bruno Bilde.

M. Bruno Bilde. Monsieur le président, madame la ministre, monsieur le rapporteur, chers collègues, à partir du 1^{er} juillet, 40 millions d'automobilistes vont subir concrètement et quotidiennement les conséquences de vos choix absurdes et de votre volonté farouche de rançonner la ruralité par tous les moyens.

En effet, en abaissant la limitation de vitesse à 80 km/h sur les routes secondaires à double sens, vous ciblez une fois de plus, une fois de trop, les habitants de la France périphérique et rurale qui n'ont jamais été aussi maltraités que depuis l'élection d'Emmanuel Macron.

Mme Naïma Moutchou. C'est faux !

M. Bruno Questel. Disons carrément depuis la Révolution ! *(Sourires.)*

M. Bruno Bilde. Je rappellerai que, depuis un an, vous avez enchaîné les mesures anti-rurales avec un zèle assumé : suppression des contrats aidés, fermeture de 300 classes, fermeture d'hôpitaux et de services de santé de proximité, traité de libre-échange avec le Mercosur, suppression de 120 000 fonctionnaires d'État.

M. Denis Masségli. Vous devriez passer plus de temps dans l'hémicycle, vous seriez mieux informé !

M. Bruno Bilde. Les Français des champs l'ont désormais bien compris : ils boiront le calice macroniste jusqu'à la lie. Pour vous, la France des oubliés n'est bonne qu'à payer, et si possible en silence.

Madame la ministre, la ruralité doit-elle payer parce qu'elle ne vote pas assez bien selon le Président de la République, ou doit-elle payer parce qu'elle représente un obstacle aux projets de déconstruction de l'exécutif et à sa vision d'une France nomade, déracinée et sans identité ?

Le passage de 90 à 80 km/h va de fait accentuer la fracture territoriale en allongeant les trajets entre le domicile et le travail, l'école ou le lieu de formation. La multiplication des radars fixes et embarqués n'aura aucun effet sur l'insécurité routière et la baisse du nombre de tués sur nos routes, mais elle fera bien évidemment exploser le nombre de flashes, d'amendes et, par conséquent, de retraits de permis.

Il est vrai que les *startups* vaniteux de La République en marche ignorent tout de l'utilité d'un permis réservé à leurs chauffeurs Uber. À la campagne, si vous perdez votre permis de conduire, vous perdez aussi votre permis de travailler, la possibilité de bénéficier d'une formation et de profiter d'une vie sociale.

M. Jérôme Nury. Et de se soigner !

M. Bruno Bilde. Madame le ministre, nous entendons depuis des mois les éléments de langage du Gouvernement et les arguments malsains censés émouvoir l'opinion publique. Conscients de l'impopularité de votre décret, vous allez même jusqu'à utiliser l'argent public pour diffuser un clip sur les chaînes de télévision et dans les salles de cinéma, sans parler de l'impression de 1 million de tracts, qui viendront compléter le bourrage de crâne de nos concitoyens.

Sur tous les bancs de cet hémicycle, nous sommes sensibles aux drames engendrés par les accidents de la route. Nous sommes tous désireux de trouver des solutions pour lutter contre ce fléau et protéger nos concitoyens quand ils prennent le volant.

Mais l'abaissement de la vitesse ne répond en rien à cet enjeu de sécurité. Votre objectif n'est pas de voir moins de morts et de blessés graves sur les 400 000 kilomètres de routes secondaires. Cessez de prendre les Français pour des enfants !

Si la vitesse était la seule responsable de la mortalité, alors qu'attendez-vous pour l'abaisser à 70, à 50 ou même à 30 km/h ? Cette mesure constitue purement et simplement un levier supplémentaire pour taxer les Français. Elle a été

décidée dans leur dos, sans la moindre concertation avec les élus locaux, qui sont pourtant les interlocuteurs les plus légitimes.

Le Premier ministre a d'ores et déjà annoncé qu'il ne changerait pas d'avis. À l'instar de son mentor Alain Juppé, il a décidé de rester droit dans ses bottes, donc de gouverner contre le peuple. Pourtant, la colère et les contestations montent partout dans le pays.

Lundi dernier, deux associations d'automobilistes ont déposé devant le Conseil d'État un recours en annulation, dénonçant une rupture du principe d'égalité entre les territoires ruraux et urbains.

Il y a quelques semaines, trente et un présidents de conseils départementaux ruraux s'étaient mobilisés pour demander l'abandon de cette limitation. Quant à la pétition du Rassemblement national, qui fut le premier parti à refuser le matraquage des automobilistes, elle a recueilli plus de 120 000 signatures.

Nous voterons donc pour cette proposition de loi, qui va dans le sens d'une approche raisonnée et raisonnable de la sécurité routière, en laissant aux autorités locales compétentes la liberté de définir la vitesse en fonction des spécificités de leurs territoires. La sécurité routière est une affaire trop sérieuse pour la laisser aux technocrates de Bercy ! *(Applaudissements parmi les députés non inscrits. – « Très bien » sur plusieurs bancs du groupe LR.)*

M. le président. La parole est à Mme Catherine Kamowski.

Mme Catherine Kamowski. Monsieur le président, madame la ministre, monsieur le rapporteur, chers collègues, il est très difficile d'intervenir en fin de discussion générale, car beaucoup a déjà été dit. C'est pourquoi j'essayerai de condenser mon propos.

Tout d'abord, il n'est pas dans mon intention de contester l'intérêt pour les parlementaires de se saisir de la question de la sécurité routière,...

M. Pierre-Henri Dumont. Il faut le dire à vos collègues !

Mme Catherine Kamowski. ... – je vous le dis, à vous aussi – même si, comme cela a été rappelé en commission des lois, ce sujet appartient pleinement au domaine réglementaire. Mais le débat a lieu, et c'est une bonne chose.

M. Nicolas Forissier. En termes de loi, nous avons le droit de proposer ce que nous voulons !

Mme Catherine Kamowski. J'ai un peu d'étonnement à constater votre goût pour l'ironie, voire le sens de l'absurde, goût que je partage par ailleurs. L'exposé des motifs affirme en effet que : « Les vitesses maximales autorisées sur le réseau routier français sont définies par les articles R. 413-2 et R. 413-3 du code de la route. Ces limitations sont uniformes sur l'ensemble du territoire. » La limitation sur l'ensemble du territoire étant de 90 km/h, pourquoi ne pas la réduire à 80 km/h ?

Mme Michèle Peyron. Très bien !

Mme Catherine Kamowski. L'exposé des motifs poursuit : « ... mais l'article R. 413-1 du code de la route introduit la possibilité, pour les autorités investies du pouvoir de police, de définir des limitations de vitesse plus restrictives. » Il est donc proposé de passer, pour la base de la hiérarchie des voies, à une vitesse de 80 km/h, en laissant aux autorités locales la possibilité de restreindre cette limitation, si les circonstances le permettent.

C'est une mesure de bon sens, qui consiste à abaisser les vitesses lorsque cela est nécessaire.

Mme Valérie Beauvais. C'est déjà le cas !

Mme Catherine Kamowski. J'ai plutôt l'impression que les auteurs de cette proposition ont essayé d'exercer une sorte de droit à la différenciation routière, ce qui pose la limite du droit à la différenciation quand il s'agit de contourner les lois ou règlements nationaux, comme le rappelle l'article 15 de la Constitution.

M. Xavier Breton. On va mettre l'expérimentation dans la réforme !

Mme Catherine Kamowski. Tout à fait ! Pour filer la métaphore historique de M. Nury, je dirai que nous sommes peut-être confrontés à une tentative d'organiser une fronde des territoires, après le flop du front des territoires en 2017. Mais faut-il vraiment faire feu de tout bois, mes chers collègues ?

La réduction de la vitesse à 80 km/h, nouvelle base de la hiérarchie des voies, est l'une des dix-huit mesures décidées par le Gouvernement. Au cours des cinquante dernières années, chaque nouvelle réforme de la sécurité routière a été contestée par les automobilistes. Je n'évoquerai pas le contrôle d'alcoolémie, qui a suscité de nombreuses controverses, mais deux autres mesures : en juin 1973, alors que près de 16 000 automobilistes se tuent chaque année sur les routes, le gouvernement de Pierre Messmer impose des limitations de vitesse – 110 km/h sur les routes à grande circulation, 100 km/h sur les autres, dont les nationales.

En novembre 1974, à peine un an et demi plus tard, les limitations de vitesse sont généralisées, toujours par décision du Premier ministre – 90 km/h sur les routes, 110 km/h sur les voies express, 130 km/h sur les autoroutes. Par hasard sans doute, le nombre annuel de décès sur les routes passe sous le seuil des 14 000 : faut-il des preuves scientifiques de plus ?

Ces décisions se sont appliquées sur l'ensemble du territoire français. Avons-nous alors à aucun moment pensé qu'il fallait que, sur certains territoires, certains Français soient moins bien protégés que d'autres ?

Qui voudrait, raisonnablement, sérieusement, remettre en cause ces mesures qui ont permis, à la fin de 2010, que le nombre de tués sur les routes passe sous la barre des 4 000 ?

Le seul argument technique à l'appui de cette proposition est que la réduction à 80 km/h augmenterait nettement les temps de trajet du quotidien. Faisons les calculs : nous parlons de cinquante secondes en plus pour un trajet de huit minutes ; de deux minutes supplémentaires pour un trajet de dix-huit minutes ; de trente-trois minutes et vingt secondes contre trente et une minutes de voiture.

M. Hervé Saulignac. Ce n'est pas le sujet !

M. André Chassaing. Trouvez d'autres arguments !

Mme Catherine Kamowski. Soyons sérieux ! Avez-vous besoin de deux minutes pour sauver le monde ou préférez-vous rouler deux minutes de plus, pour sauver des vies ? (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

M. Jean-Paul Dufregne. Il y a des minutes qui comptent et d'autres, non !

M. Jean-Paul Lecoq. Et que donnent les statistiques si l'on roule à 60 km/h ?

Mme Catherine Kamowski. Chers collègues, plutôt que d'organiser un front ou une fronde, vous vous honoreriez à accompagner et à expliquer cette mesure salubre à nos concitoyens. D'aucuns – je pense ici notamment au Président Jacques Chirac – avaient eu cette volonté et ce courage.

Tant sur la forme que sur le fond, au nom du respect dû à notre assemblée comme pour le bien commun, cette proposition de loi doit être rejetée. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La discussion générale est close.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Vincent Descoeur, rapporteur. Madame la ministre, je n'ai pas été convaincu par l'ensemble de vos arguments. Cette discussion sur le pouvoir réglementaire ou législatif me semble avoir pour principal objectif d'éviter un débat, où il faudrait se prononcer sur le fond.

Je vous ferai tout de même remarquer que notre proposition de loi vise à donner de nouvelles compétences aux collectivités. En tant qu'il évoque la libre circulation, il me semble pouvoir relever du législatif.

Cet hémicycle est parfois beaucoup moins regardant. J'ai notamment le souvenir qu'il y a quelques semaines, nous avons passé des heures à discourir de l'usage du téléphone portable à l'école ou du *doggy bag* !

M. Christophe Naegelen. Un sujet ô combien important !

M. Vincent Descoeur, rapporteur. Ce sujet l'est bien plus. Les arguments selon lesquels les accidents se produiraient sur notre réseau secondaire ne peuvent suffire à nous convaincre.

M. Pierre-Henri Dumont. Exactement !

M. Vincent Descoeur, rapporteur. Un département comme le mien ne compte que des routes secondaires. Or, si vous me pardonnez ce raccourci, les chocs frontaux ne peuvent intervenir qu'en l'absence de séparateur central. Alors, évitez-nous, de grâce, ces statistiques accablantes.

M. Nicolas Forissier. Absolument !

M. Vincent Descoeur, rapporteur. Vous avez évoqué, madame la ministre, la diminution des temps de trajet, en vous efforçant d'en minimiser les effets. Vous commettez là une erreur d'appréciation : ce qui nous est promis demain, c'est de retrouver des temps de trajet des années quatre-vingt.

Vous avez bien voulu évoquer la situation de votre département, le Loir-et-Cher. Je répondrai par celle du Cantal, qui ne compte pas un seul kilomètre de voie à 110 km/h, puisque, malheureusement, il n'est que tangenté par l'A75. Dans un tel département, pour rejoindre l'autoroute conduisant à la métropole régionale, Lyon, ou à Paris, à partir de la préfecture, il faut compter plus d'une heure quinze, et, parfois, une heure trente. Le GPS nous indique une vitesse prévisionnelle de 63 km/h. Demain, si je me réfère aux résultats de l'expérimentation, que nous avons eu beaucoup de mal à obtenir, il y a fort à parier qu'une vitesse inférieure à 60 km/h nous sera promise. C'est insupportable !

Un de nos collègues a évoqué le temps qu'il mettait pour rejoindre une gare TGV : dans le Cantal, c'est trois heures trente.

Je note au passage, madame la ministre, que, sur tous les sujets, l'État ne fait pas preuve de la même rigueur qu'en matière de sécurité routière. Lorsqu'il s'agit de livrer la ville aux vélos, l'État se garde bien d'imposer le port du casque ou d'un gilet de sécurité, la nuit.

M. Patrick Hetzel. Très juste!

M. Vincent Descoeur, rapporteur. À n'en pas douter, dans cette affaire, il y a deux poids, deux mesures: les cyclistes connectés sont mieux considérés que les ruraux roulant dans des véhicules diesel. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LR et GDR.*)

M. Jean-Louis Masson. Les ruraux sont secondaires!

M. Vincent Descoeur, rapporteur. Je voudrais remercier l'ensemble de nos collègues qui se sont succédé à cette tribune, pour soutenir cette proposition de loi. Je m'excuse d'ailleurs de tourner le dos à certains d'entre eux.

Mes collègues, Jérôme Nury et Jean-Jacques Gaultier, sont parfaitement au fait de ces sujets puisqu'ils ont participé activement à l'élaboration de cette proposition de loi.

M. Latombe a tenu des propos qui n'étaient pas dignes, en laissant à penser que le souci de satisfaire nos électeurs ou nos egos serait notre principale motivation. De tels arguments sont indignes d'un parlementaire, je tiens à le dire avec force. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LR et GDR.*)

M. Bruno Questel. Ce n'est pas à vous d'en juger!

M. Vincent Descoeur, rapporteur. Je n'ai pas à demander aux députés de la majorité l'autorisation de répondre à leurs déclarations!

M. Thierry Benoit a pointé du doigt, à juste titre, une vision très urbaine de la France et développé un argumentaire qui traduit sa parfaite connaissance des territoires ruraux, au même titre que M. Hervé Saulignac – ancien président du département de l'Ardèche, cher à notre collègue Fabrice Brun –, qui a évoqué un débat confisqué et sait ce qu'est un département enclavé.

M. Denis Masségli. Et nous, nous ne savons pas ce que c'est?

M. Vincent Descoeur, rapporteur. Je vous répondrai à l'issue de votre vote, mon cher collègue.

M. Denis Masségli. C'est nul comme réponse!

M. Vincent Descoeur, rapporteur. M. Ugo Bernalicis a filé la métaphore puis quitté l'hémicycle, mais j'ai compris qu'il soutiendrait notre proposition de loi.

M. Jean-Paul Dufregne a évoqué le cas particulier de l'Allier, avec la RCEA qui pose un vrai problème. Il a parlé d'abandon de ces territoires et de mépris à leur égard.

M. Jérôme Lambert. Il a raison!

M. Vincent Descoeur, rapporteur. Force est de constater que ce sentiment d'abandon gagne du terrain.

Mme Michèle Peyron. Populistes!

M. Vincent Descoeur, rapporteur. Ce n'est pas être populiste que de le dire!

Mme Michèle Peyron et M. Denis Masségli. Si!

M. André Chassaigne. Qui êtes-vous pour nous traiter de populistes? Pour qui vous prenez-vous?

Mme Michèle Peyron. Et vous, alors?

M. Vincent Descoeur, rapporteur. Évitez de montrer du doigt, ma chère collègue, ce n'est pas poli...

M. le président. Mes chers collègues, je vous prie de laisser parler tranquillement le rapporteur, qui répond à la discussion générale et, donc, aux interventions des uns et des autres.

M. André Chassaigne. Vous n'avez que le mépris à la bouche!

M. Nicolas Forissier. Calmez-vous, chers collègues de la majorité!

M. Vincent Descoeur, rapporteur. J'en viens à l'intervention de M. Jean-Pierre Pont. Qualifier nos motifs d'erronés, c'est, de toute évidence, mal connaître le monde rural. (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. Monsieur le rapporteur, laissons quelques instants à nos collègues pour qu'ils reprennent leurs esprits et vous écoutent sereinement.

M. Vincent Descoeur, rapporteur. Ma patience n'a aucune limite, monsieur le président, tout va bien se passer.

M. le président. Mes chers collègues, il n'est pas besoin de s'invectiver d'un banc à l'autre. Lorsque le rapporteur réagit à la discussion générale, il répond aux interventions des uns et des autres. Écoutons-le dans la sérénité. Vous avez la parole, monsieur le rapporteur.

M. Vincent Descoeur, rapporteur. Monsieur Pont, je ne suis pas persuadé que les conditions de sécurité seront renforcées dans tous les secteurs à partir du moment où cette mesure s'appliquera. Je crains que l'on ne suscite, demain, la formation de convois lents et que l'on ne crée dès lors, sur des réseaux tel que celui que je connais, qui présente des successions de portions sinueuses et de portions rectilignes courtes qui permettent actuellement de doubler un certain nombre de poids lourds, des conditions de dépassement beaucoup plus difficiles et beaucoup moins sécurisées,...

M. André Chassaigne. Très juste!

M. Nicolas Forissier. C'est le principal problème! Ce sera très accidentogène!

M. Vincent Descoeur, rapporteur. ...compte tenu de l'impatience d'un certain nombre d'automobilistes.

Je rappelle aussi que l'impréparation de cette décision nous vaudra une situation que l'on avait veillé à éviter jusqu'à ce jour: les jeunes conducteurs, mieux encore les apprentis conducteurs, seront libres de rouler, demain, à la même vitesse que les automobilistes expérimentés.

M. Dimitri Houbron a évoqué notre intention de torpiller une mesure en invoquant des arguments farfelus et démagogiques.

M. Daniel Fasquelle. On est pédant et prétentieux, à En marche!

M. Vincent Descoeur, rapporteur. Mais, ce que j'ai trouvé indécent et même scandaleux, c'est de nous faire le procès d'insulter les victimes d'accidents de la route. Je vous inviterai à être beaucoup plus prudent, mon cher collègue, car vous ne connaissez pas l'histoire individuelle de l'ensemble des députés auxquels vous vous adressez. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LR et UDI-Agir. – M. Jean-Paul Lecoq applaudit également.*) Vous feriez mieux de vous inquiéter de savoir s'ils n'ont pas eu à vivre de telles situations. Il est trop facile de brandir des épouvantails.

Mme la ministre s'est appliquée à ne pas ouvrir de débat sur l'existence de deux camps, celui des fous du volant irresponsables et celui des sages qui seraient obligés d'imposer des règles car nous serions incapables d'entendre leurs arguments. Je vois que M. Houbron a fait le choix de céder à la facilité, ce qui n'est pas à son honneur.

M. Jean-Louis Masson. Erreur de jeunesse!

M. Frédéric Reiss. Godillots en apprentissage !

M. Vincent Descoeur, rapporteur. Chers collègues de la majorité En marche, lorsque nous abordons les réformes que vous nous proposez, vous nous dites très souvent que votre grande fierté est de faire ce que vous avez dit. Je vous fais observer à cet instant que nous n'avons pas beaucoup entendu parler de la perspective de réduire la vitesse maximale jusqu'à la décision du Premier ministre. Dans le cas présent, vous n'avez pas pris le soin de prévenir grand monde. Peut-être était-ce d'ailleurs plus prudent du point de vue électoral...

M. Bruno Bilde a évoqué un autre sujet : la question du permis. Demain, cette limitation de la vitesse aura effectivement des incidences sur les pertes de points, et on mettra en difficulté un certain nombre de nos concitoyens, y compris pour des infractions dites modestes qui ne mettent pas en jeu la sécurité. Avec une limitation à 80 km/h, il est fort à craindre que des milliers de nos concitoyens se voient, à terme, privés de permis, avec toutes les conséquences que cela entraîne.

M. Daniel Fasquelle. C'est du racket !

M. Vincent Descoeur, rapporteur. Mme Catherine Kamowski a été particulièrement respectueuse, et je l'en remercie. Toutefois, ma chère collègue, lorsque vous avez évoqué l'évolution de la mortalité sur les routes depuis les années 1970, vous avez oublié, selon moi, d'intégrer un facteur très important : l'évolution technologique des véhicules.

M. Jérôme Lambert. Et la ceinture de sécurité !

M. Vincent Descoeur, rapporteur. L'évolution technologique des véhicules et, en effet, le port de la ceinture de sécurité permettent certainement d'éviter aujourd'hui des sinistres qui étaient fatals en 1970. D'éminents spécialistes que nous avons auditionnés, notamment M. Bernard Darniche, nous l'ont fait observer.

Telles sont les quelques remarques que je souhaitais formuler. Vous vous apprêtez à présenter une motion de rejet préalable, chers collègues de la majorité, ce qui laisse à penser que vous avez l'intention de refuser ce débat. Vous faites le choix de ne pas avoir à vous prononcer, et c'est bien regrettable. J'en dirai un peu plus lorsque j'aurai entendu quel est le contenu de la motion. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LR et UDI-Agir.*)

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

Mme Jacqueline Gourault, ministre. Je remercie tout particulièrement M. le rapporteur et l'ensemble des orateurs, qui sont intervenus avec plus ou moins de modération. Comme vous le savez, monsieur Bilde, tout ce qui est excessif est insignifiant. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*) C'est une phrase de Charles-Maurice de Talleyrand, et ce n'est pas Nicolas Forissier qui s'opposera à ce que je le cite.

M. Daniel Fasquelle. Talleyrand est une référence à manier avec précaution !

Mme Jacqueline Gourault, ministre. Votre proposition de loi est bien sûr légitime, monsieur le président Descoeur. Nous sommes rassemblées ici ce matin pour en discuter.

Vous avez tout à fait le droit de penser que la limitation de la vitesse sur les routes départementales devrait relever de la compétence des départements, comme vous l'avez inscrit dans votre proposition de loi, mais je rappelle qu'elle

relève, aujourd'hui, du domaine réglementaire. Il en est ainsi depuis la IV^e République, et cela s'est vérifié tout au long de la V^e. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

Un député du groupe LR. C'est le nouveau monde !

Mme Jacqueline Gourault, ministre. Mesdames, messieurs les députés, s'il vous plaît !

Je rappelle, comme l'ont d'ailleurs fait certains d'entre vous, que, en 1974 – ce n'était pas hier, je vous l'accorde –, le président Valéry Giscard d'Estaing et son premier ministre Jacques Chirac ont pris un décret pour abaisser la vitesse maximale de 100 à 90 km/h sur les routes départementales. La compétence était réglementaire et continue de l'être. Deuxième exemple : en 1990, Michel Rocard, premier ministre de François Mitterrand, a généralisé l'abaissement de la vitesse à 50 km/h en ville.

M. Thierry Benoit. C'est vrai ! Mais en ville !

Mme Jacqueline Gourault, ministre. À l'époque, quand ce décret a été publié, on n'a pas prétendu que la ville était sacrifiée par rapport à la campagne, où l'on pouvait rouler plus vite. Or vous dites aujourd'hui que nous faisons l'inverse et vous avez tort, selon moi, d'en faire un problème opposant la ville et la campagne, car c'est un problème de sécurité routière. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*) Tous les Français ont le droit d'être protégés par l'État, qu'ils vivent en ville ou à la campagne.

M. Thibault Bazin. Nous ne le contestons pas !

M. Éric Diard. Nous sommes d'accord !

Mme Jacqueline Gourault, ministre. M. Jean-Jacques Gaultier a estimé qu'il fallait donner la possibilité d'abaisser la vitesse maximale. Il est exact que le code de la route permet aux départements de le faire, la direction à la sécurité routière recommandant d'ailleurs de procéder par tranche de 20 km/h. Les départements ont ainsi abaissé la vitesse maximale à 70 km/h à certains endroits.

Ce que vous contestez, c'est l'abaissement de 90 à 80 km/h sur un certain nombre de portions de routes départementales.

M. Jean-Paul Lecoq. Non, sur toutes !

Mme Jacqueline Gourault, ministre. Encore une fois, cela relève du domaine réglementaire, et le Premier ministre était dans son rôle.

J'ai à cœur d'apporter des réponses à deux ou trois questions posées. Je souhaite d'abord féliciter M. Ugo Bernaïlis...

Un député du groupe LaREM. Il est parti !

Mme Jacqueline Gourault, ministre. ...pour son travail linguistique ; il a vraiment fourni un effort très important.

M. Jean-Paul Lecoq. C'était un exercice de style !

M. Jean-Paul Dufrègne. Il tient la route !

Mme Jacqueline Gourault, ministre. Monsieur Dufrègne, j'entends ce que vous dites et je reconnais qu'il y a des routes telles que vous les avez décrites dans votre département de l'Allier, que je connais bien car j'y passe souvent. Néanmoins, je voudrais que vous admettiez – vous avez d'ailleurs dit vous-même que cela faisait quarante ans que vous attendiez – que ce gouvernement ne peut pas être responsable à lui seul de l'état des routes dans l'Allier. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

M. André Chassaigne. Ce n'est pas la question !

M. Jean-Paul Dufègne. J'apprécie que nous en parlions aujourd'hui, madame la ministre !

Mme Jacqueline Gourault, ministre. Vous avez tout à fait raison, monsieur le député.

M. Jean-Paul Lecoq. Emmanuel Macron et Édouard Philippe n'ont jamais été dans la majorité ?

Mme Jacqueline Gourault, ministre. Enfin, je me tourne vers vous, monsieur Saulignac. Vous avez dit que le Premier ministre faisait de la communication. Or ce n'est pas une question de communication.

M. Hervé Saulignac. Si !

Mme Jacqueline Gourault, ministre. Le Premier ministre a pris cette décision avec conviction, et vous ne pouvez pas lui enlever cela.

M. Jean-Paul Lecoq. C'est vrai !

Mme Jacqueline Gourault, ministre. Comme l'a relevé M. le rapporteur, chacun a ses raisons... (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM*)...

M. Hervé Saulignac. Je les respecte !

Mme Jacqueline Gourault, ministre. ...et il ne faut pas mettre en doute la volonté des autres.

Si vous me permettez un petit clin d'œil, monsieur Saulignac, je sais tout de même quelle est votre étiquette politique, et je me souviens de quelle majorité vous faisiez partie il n'y a pas si longtemps.

M. Jean-Paul Lecoq. Emmanuel Macron en faisait partie lui aussi !

Mme Jacqueline Gourault, ministre. Peut-être...

C'est donc un peu fort de café de me dire, en substance, que les départements n'ont plus de moyens. Comme vous le savez, ils ont connu, comme d'autres collectivités locales, des prélèvements très importants sur leur budget. (*« Et ça continue ! » sur les bancs des groupes LR et GDR.*)

Vous soutenez cette proposition de loi, et c'est votre droit. Mais, je me rappelle aussi que votre majorité a failli vous empêcher de la soutenir, puisqu'elle a failli supprimer les départements. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. Hervé Saulignac. Seulement failli !

Rappel au règlement

M. le président. La parole est à M. Patrick Hetzel, pour un rappel au règlement.

M. Patrick Hetzel. Je le formule au titre de l'article 58, alinéa 1^{er}, du règlement.

Je viens de vérifier : il y a encore un quart d'heure, la motion de rejet préalable ne figurait pas sur le site de l'Assemblée nationale. C'est tout de même assez troublant. Cela mérite, selon moi, une vérification de la part des services de l'Assemblée nationale. Le groupe majoritaire a-t-il tellement honte de défendre cette motion de rejet qu'elle n'apparaît pas sur le site ? (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. Nicolas Forissier. C'est significatif !

M. Patrick Hetzel. On me dit qu'elle y est désormais mentionnée, mais tel n'était pas le cas il y a un quart d'heure. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR. – Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. Mes chers collègues, je vous prie de me laisser répondre.

Peut-être votre recherche n'a-t-elle pas été assez efficace, monsieur Hetzel, mais la motion de rejet figurait bien sur le site. En tout cas, elle y figure à l'instant où je vous parle. Je vous propose d'ailleurs de passer à son examen.

M. Jean-Paul Lecoq. Nous sommes des députés honnêtes et nous pouvons vous confirmer qu'elle y figurait !

M. Bruno Questel. Si vous aviez été présent depuis le début du débat, monsieur Hetzel, vous l'auriez vue !

MOTION DE REJET PRÉALABLE

M. le président. J'ai reçu de M. Richard Ferrand et des membres du groupe La République en marche une motion de rejet préalable déposée en application de l'article 91, alinéa 10, du règlement.

La parole est à M. Jean-Pierre Pont.

M. Jean-Pierre Pont. Monsieur le président, madame la ministre, madame la présidente de la commission des lois, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, permettez-moi de vous rappeler brièvement la gravité de la situation sur le réseau routier français : en 2017, on a compté 3 684 morts et plus de 72 000 blessés, dont 25 000 gravement, et 3 477 morts en 2016.

La situation s'est donc dégradée depuis 2013, la moins mauvaise année de référence, avec 3 268 victimes. Pour tenter de diminuer le nombre de victimes sur les routes, le Premier ministre a réuni le 9 janvier le Comité interministériel de la sécurité routière en présence des dix ministres et secrétaires d'État concernés, avec pour objectif de déterminer la politique de sécurité routière du quinquennat en vue de sauver un maximum de vie sur nos routes.

Trois axes majeurs ont été définis : l'engagement de chaque citoyen en faveur de la sécurité routière, qui doit être l'affaire de tous ; la protection de l'ensemble des usagers de la route ; l'anticipation pour mettre les nouvelles technologies au service de la sécurité routière. Ces trois axes renvoient à dix-huit mesures, qui entreront en application, après étude, entre 2018 et 2020.

La première, qui doit s'appliquer dès le 1^{er} juillet 2018, est la baisse de la vitesse maximale sur les routes à double sens sans séparateur central de 90 à 80 km/h. Pour sensibiliser les conducteurs à cette mesure, le Gouvernement lance une campagne de presse intitulée « 13 mètres ».

M. Thibault Bazin. Très douteuse, cette campagne !

M. Jean-Pierre Pont. Treize mètres, c'est le gain en distance de freinage entre 90 et 80 km/h. Un dépliant pédagogique, qui a été tiré à 1 million d'exemplaires, sera distribué aux péages et par les forces de l'ordre.

C'est cette décision du Gouvernement qui fait l'objet de la proposition de loi présentée par notre collègue Vincent Descoeur et les membres du groupe Les Républicains. Avant d'aborder l'examen de cette proposition, je souhaiterais vous présenter quelques-unes des mesures envisagées par ce plan gouvernemental pour améliorer la sécurité routière.

Certaines mesures visent spécifiquement les nouveaux conducteurs, car les accidents de la route sont la première cause de mortalité des jeunes de dix-huit à vingt-cinq ans. En 2016, ce sont 718 personnes qui ont été tuées dans un accident impliquant un conducteur novice. L'objectif est de faire prendre conscience aux nouveaux titulaires du permis de conduire de l'ampleur et de la gravité de leurs responsabilités.

Une autre mesure « citoyenne » consiste dans le lancement d'une réflexion sur la valorisation des comportements exemplaires, lesquels, fort heureusement, caractérisent la grande majorité des conducteurs. En effet, 80 % des titulaires du permis de conduire possèdent douze points sur leur permis, c'est-à-dire le maximum. Comment les valoriser ou les récompenser pour leur comportement exemplaire, voire leur donner un rôle à jouer ?

Autre mesure d'importance, l'amélioration de la prise en charge des victimes d'accidents de la route. En 2016, 75 000 personnes ont été blessées dans un accident de la route et près de 30 000 ont été hospitalisées. Dans le cadre des textes financiers pour 2019, le Gouvernement va créer un fonds d'investissement pour la modernisation des structures sanitaires et médico-sociales, destiné à la prise en charge des accidentés de la route. Ce fonds sera doté de l'intégralité du surplus des recettes perçues par l'État du fait de l'abaissement des vitesses maximales. Cette mesure pourrait s'appliquer dès le début de l'année 2019.

Le plan du Gouvernement vise également à mieux protéger les piétons. En 2016, on déplore le décès de 559 piétons, soit une augmentation de 19 % par rapport à 2015. Les enfants de moins de quatorze ans et les personnes de plus de soixante-quinze ans sont les principales victimes. Plusieurs mesures sont envisagées pour lutter contre la hausse alarmante de la mortalité piétonne.

Parmi les mesures plus technologiques actuellement à l'étude figure un projet de contrôleur électronique de vitesse. Un conducteur ayant été contrôlé en excès de vitesse de plus de 40 km/h et faisant l'objet d'une suspension de permis pourrait être autorisé à continuer de conduire, à la condition impérative de conduire un véhicule équipé d'un contrôleur électronique de vitesse.

De même, pour lutter contre l'alcool au volant, cause d'un accident mortel sur trois, il est envisagé de rendre obligatoire la pose d'un éthylotest antidémarrage sur les véhicules de conducteurs récidivistes de la conduite en état d'ivresse.

D'autre part, les contrôles par les forces de l'ordre de l'alcoolémie et de l'usage de stupéfiants seront renforcés, car 22 % des accidents mortels sur nos routes sont dus à l'usage de stupéfiants.

Les conducteurs jugent inutilement contraignante l'interdiction de tenir un téléphone lorsqu'ils sont au volant. Pourtant, téléphoner au volant multiplie par trois le risque d'accident. Et il y a pire : lire un message en conduisant multiplie ce risque par vingt-trois. Lire un message nécessite de quitter la route des yeux pendant au moins cinq secondes. Or ces cinq secondes, à 50 km/h, ce sont 70 mètres parcourus sans regarder la route. Pour lutter contre cette mauvaise habitude, qui peut être mortelle, les forces de l'ordre pourront retirer son permis de conduire à tout conducteur conduisant avec un téléphone à la main.

Je vous signale enfin un autre objectif du Gouvernement pour la sécurité routière : protéger et responsabiliser les utilisateurs des deux, et maintenant trois roues motorisés, c'est-à-dire les motos et les scooters. Ce problème crucial est très

certainement le plus difficile à résoudre. En effet, les cyclomotoristes, les scootéristes et, depuis quelques années maintenant, les tricyclististes, sont une catégorie d'usagers particulièrement exposée au risque routier. Ils représentent en effet 21 % de la mortalité routière et 44 % des accidents graves, alors qu'ils représentent moins de 2 % du trafic motorisé.

Depuis l'an 2000, la catégorie des motocyclistes est celle qui, avec les piétons, a le moins bénéficié de l'amélioration de la sécurité routière. Avec 688 tués entre novembre 2016 et novembre 2017, la mortalité des motocyclistes est en forte hausse sur les douze derniers mois, ce qui la ramène au niveau de 2012. Il est donc indispensable de continuer à améliorer la pratique du motocyclisme, en agissant à la fois sur la formation, l'équipement et la visibilité des motocyclistes, mais aussi de tous les usagers de deux-roues motorisés. Je vous invite à vous pencher sur toutes ces mesures, actuellement à l'étude.

Venons-en maintenant à la décision du Gouvernement de réduire la vitesse de 90 à 80 km/h sur les routes à double sens sans séparateur central, mesure qui entre en vigueur le 1^{er} juillet prochain et qui fait l'objet de votre proposition de loi. Je rappelle que cette mesure ne concerne pas les routes à deux fois deux voies, censées permettre des dépassements plus sécurisés. Il faut savoir que les routes hors agglomérations concentrent à elles seules chaque année 55 % des accidents mortels. L'enjeu est donc d'importance, même si la mesure est impopulaire.

L'impopularité de cette réduction de vitesse ne doit pas nous faire oublier que toutes les mesures prises pour la sécurité routière ont reçu le même accueil, qu'il s'agisse du port obligatoire de la ceinture de sécurité en 1973, du permis à point en 1992, de l'introduction des radars en 2002 ou de toutes les autres mesures de limitation de vitesse que nous avons déjà signalées. Toutes ces mesures ont pourtant contribué à faire baisser la mortalité sur les routes, laquelle, il y a une quarantaine d'années, approchait les 15 000 victimes par an, en moyenne.

Vous estimez, dans votre argumentation, que cette décision de réduire la vitesse de 90 à 80 km/h a été prise sans concertation. Or tous les organismes œuvrant pour la sécurité routière ont bien été consultés. Incidemment, je me permets de vous rappeler une nouvelle fois que ces décisions dépendent du seul pouvoir réglementaire.

Parmi les arguments contre cette réduction de vitesse, vous invoquez l'allongement des temps de parcours pour les automobilistes effectuant des trajets quotidiens sur les routes concernées. Or, sur une distance de 50 kilomètres, par exemple, le fait de passer de 90 à 80 km/h n'allonge la durée du trajet que de quatre minutes environ. Or cette mesure a l'avantage de réduire de treize mètres la distance de freinage nécessaire pour arrêter un véhicule, ce qui peut avoir une grande incidence en cas d'impact. Pour un trajet de 25 kilomètres, l'allongement de la durée de trajet est d'environ deux minutes, et de 50 secondes pour un trajet de 11 kilomètres. Ces pertes de temps sont relativement insignifiantes et ce ne sont pas elles qui peuvent, comme vous le déclarez, accroître de manière sensible les difficultés de déplacement dans les territoires ruraux et les zones de montagne ou aggraver l'enclavement des zones rurales.

Vous avancez également l'argument selon lequel rien n'assure que cette réduction de vitesse améliorera la sécurité routière. Or les experts de la sécurité routière et le CNRS, s'appuyant sur plus de 800 cas de réduction de vitesse dans les pays occidentaux, ont démontré qu'une telle mesure

de réduction de vitesse sur les routes envisagées permettrait d'épargner entre 300 et 400 vies humaines par an – c'est-à-dire une vie par jour !

Pour éviter toute controverse, le Gouvernement s'engage d'ailleurs à réaliser au 1^{er} juillet 2020 un bilan objectif de cette réduction de vitesse de 90 à 80 km/h et de son impact sur le nombre d'accidents. Dans ce même délai de deux ans, le Gouvernement entend également développer la régulation dynamique des vitesses sur certains tronçons pour adapter la vitesse aux conditions locales de circulation.

En fait, votre proposition consiste à confier au maire, au conseil départemental ou au préfet, selon leurs compétences la responsabilité de délimiter les portions de route passant de 90 à 80 km/h. Autrement dit, vous proposez d'adapter la décision du Gouvernement. Si vous en proposez une adaptation, c'est bien que, sur le principe, vous n'êtes pas farouchement opposés à cette limitation de vitesse – et je vous en félicite – et que vous jugez bien l'économie de vies humaines qu'elle peut représenter.

Sur le plan technique, permettez-moi de présenter encore quatre objections.

La première, c'est que vous risquez de morceler le réseau routier en multipliant les panneaux de signalisation indiquant des vitesses différentes...

M. André Chassaigne. Il l'est déjà !

M. Jean-Pierre Pont. ...alors qu'il y a déjà une multitude de panneaux sur nos routes. Cela risque de provoquer de fréquents coups de freins intempestifs, sources de nombreux accidents.

Deuxièmement, la mesure que vous proposez risque d'accroître la fatigue des conducteurs, qui seront constamment obligés de surveiller simultanément les panneaux qui annonceront sans arrêt des vitesses différentes et leur compteur, pour s'assurer qu'ils les respectent.

Troisièmement, le financement de la modification des panneaux serait à la charge des décisionnaires, c'est-à-dire principalement des maires et des conseils départementaux. Pour mémoire, le coût unitaire de ces panneaux est de 80 euros, auxquels il faut ajouter 200 euros de frais de pose.

Quatrième objection : j'ai été maire, comme beaucoup d'entre vous. La sécurité routière, dans ma commune, était l'une de mes principales préoccupations. Demander à un maire de décider sur sa commune quelles sont les voies et routes qui doivent rester à 90 km/h ou passer à 80 km/h, c'est le rendre responsable juridiquement. Alors, comme vous et comme moi, en vertu du principe de précaution, les maires laisseront la quasi-totalité des routes et des voies de leur commune concernées à 80 km/h, si bien que votre proposition n'aura aucun effet.

En conclusion, j'aimerais vous dire, car vous l'ignorez sans doute, que je suis médecin de campagne et que je connais donc bien la ruralité... (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. Vincent Descoeur, rapporteur. Mon père l'était aussi !

M. André Chassaigne. Nous sommes prêts à vous accueillir en Auvergne !

M. Jean-Pierre Pont. ...et que j'ai été maire pendant trente ans. J'aimerais insister sur deux points.

Premièrement, parce que vous considérez que le décret du Premier ministre à quelque chose de jacobin, vous demandez que la décision soit prise par les maires, les présidents des

conseils départementaux ou les préfets. Mais qui dit décision, dit responsabilité. Et même s'ils s'entourent de tous les conseils possibles et agréés, ce sont eux qui signeront les arrêtés et qui en auront la responsabilité. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

M. Jean-Paul Lecoq. Nous l'avons toujours fait !

M. Jean-Pierre Pont. Je ne voudrais pas être à la place du maire qui devra aller annoncer à une famille qu'un accident mortel est survenu sur un tronçon de route qu'il aura laissé ou même remis à 90 km/h. (*Mêmes mouvements.*)

M. le président. Seul M. Jean-Pierre Pont a la parole, mes chers collègues.

M. Jean-Pierre Pont. Il aura du mal à trouver des explications.

M. Pierre Cordier. C'est déjà ce qu'on fait sur les voies communales !

M. Jean-Pierre Pont. Deuxièmement, vous réfutez le fait que cette mesure pourrait sauver entre 300 et 400 vies par an, soit une vie par jour. Si cette mesure ne sauvait qu'une vie, en tant que médecin, je signe immédiatement. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*) Cette vie pourrait être celle de mes enfants ou de vos enfants.

M. André Chassaigne et M. Jean-Paul Lecoq. Démago !

M. Jean-Pierre Pont. Doit-on sacrifier cette vie pour quelques minutes de plus sur un temps de trajet ?

M. Jean-Paul Dufrière. Et le glyphosate, docteur ?

M. André Chassaigne. Et les accidents du travail ?

M. Jean-Paul Lecoq. Et l'amiante ?

M. Jean-Pierre Pont. Je m'y refuse et je suis sûr que vous aussi, monsieur le rapporteur, vous vous y refusez. En conséquence, le groupe La République en marche votera cette motion de rejet préalable.

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

M. Vincent Descoeur, rapporteur. Je voudrais d'abord vous dire, cher collègue, que mon père était médecin de campagne. Et je ne pense pas trahir sa mémoire en défendant cette proposition de loi. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

Je me suis déjà exprimé sur le fond et je me contenterai donc de faire quelques remarques sur la forme. En faisant le choix de présenter cette motion de rejet, vous confirmez votre intention de refuser ce débat sur la mobilité, que demande pourtant une majorité de Français. Avec l'avènement du nouveau monde, nous devons être les témoins d'une rénovation en profondeur des pratiques politiques. On nous disait que plus rien ne serait comme avant ! Et nous constatons aujourd'hui qu'il n'en est rien : vous avez recours à de vieilles recettes pour éviter un débat qui vous gêne et pour éviter d'avoir à vous prononcer sur cette proposition de loi.

Vous faites le choix d'imposer, plutôt que de convaincre. Vous faites le choix de la marche forcée. Nous étions déjà inégaux devant la mobilité. Si vous votez cette motion de rejet préalable, nous le serons encore plus demain. C'est votre choix. Vous en aurez décidé et vous en porterez la responsabilité. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

M. le président. Sur la motion de rejet préalable, je suis saisi par le groupe Les Républicains et celui de la Gauche démocrate et républicaine, d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

Nous passons aux explications de vote.

La parole est à M. Nicolas Forissier, pour le groupe Les Républicains.

M. Nicolas Forissier. Je ne reviendrai pas sur le fond du débat, car beaucoup d'arguments ont été avancés. Rappelons simplement que cette proposition de loi relève du bon sens. Elle ne vise pas à contrecarrer la mesure décidée par le Gouvernement, mais à lui conférer la souplesse nécessaire pour s'adapter à la réalité du terrain, notamment dans le monde rural. Nous n'avons, en l'espèce, aucune leçon de morale ou de pratique à recevoir.

Par ailleurs, comme je l'ai dit au Premier ministre au cours de la séance des questions au Gouvernement mardi dernier, le décret a été publié avant même que nous ayons pu mener jusqu'à son terme le débat parlementaire.

Et vous confirmez cette démarche en déposant une motion de rejet préalable. Non seulement vous refusez de pousser le débat jusqu'à son terme, mais vous vous empêchez de vous prononcer en toute transparence sur cette mesure dont je sais que beaucoup d'entre vous partagent les objectifs et aimeraient pouvoir l'adopter.

La manœuvre est évidente, mais je vous invite à faire preuve de courage parlementaire. C'est vous qui représentez le peuple. Vous n'êtes pas entre les mains de la technocratie. Vous avez déclaré, madame la ministre, que cette mesure relevait du domaine réglementaire. Et alors? Ne sommes-nous pas les représentants du peuple? N'avons-nous pas le droit de proposer de nouveaux principes, ne serait-ce que pour adapter certaines règles? (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

Nous ne sommes pas soumis à la loi du réglementaire.

Mes chers collègues, je vous invite à comprendre l'esprit constructif de cette proposition de loi. Vous permettrez ainsi de renforcer la mesure proposée par le Premier ministre, car nous avons besoin de l'adhésion de nos compatriotes pour lutter contre l'insécurité routière. Or, 76 % des Français ne comprennent pas cette disposition. En l'assouplissant, nous aurions pu favoriser leur adhésion.

Ce serait, par ailleurs, un geste de confiance dans la responsabilité des élus locaux.

Enfin, ce serait un signe d'ouverture en direction de l'opposition. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

M. le président. La parole est à M. Philippe Latombe, pour le groupe du Mouvement démocrate et apparentés.

M. Philippe Latombe. M. Pont a raison. Une vie n'a pas de prix! Alors imaginez, 350 ou 400 vies! L'enjeu mérite que nous placions ces chiffres en perspective. Nous soutiendrons cette motion de rejet!

Je suis élu d'un territoire rural, la Vendée. Accusez-moi de parisianisme si vous voulez, mais j'ai interrogé le procureur de la République, les gendarmes, le Service départemental d'incendie et de secours, qui interviennent en cas d'accident: ils approuvent tous cette mesure de réduction de la vitesse à 80 km/h. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

M. Jean-Paul Lecoq. Et le devoir de réserve? Les gendarmes ne peuvent pas contredire le Premier ministre!

M. Philippe Latombe. Ils en ont assez des accidents et de devoir désincarcérer des morts!

Le Premier ministre a pris ses responsabilités en décidant de cette mesure qui relève de son pouvoir réglementaire. Nous la soutenons et nous voterons la motion de rejet préalable. (*Applaudissements sur les bancs des groupes MODEM et LaREM.*)

M. le président. La parole est à M. Pierre Morel-À-L'Huisier, pour le groupe UDI, Agir et indépendants.

M. Pierre Morel-À-L'Huisier. Madame la ministre, vous avez reconnu que la proposition de loi était légitime mais vous bloquez tout débat sur ce sujet, ce qui est regrettable.

J'ai lu attentivement le décret, qui a été signé le 15 juin, soit avant l'examen de cette proposition de loi, ce qui est bien dommage. Il devrait entrer en vigueur le 1^{er} juillet. Ce décret est signé par deux personnes: le Premier ministre et le ministre de l'intérieur. Personne n'ignore qu'il y a du riffifi entre ces deux hommes, ou tout du moins un grand embarras. Nulle trace du ministre chargé des transports ni du ministre du budget. Aucun contreséing.

Si le débat parlementaire ne peut avoir lieu, celui qui se tiendra sera juridique. Un Premier ministre n'est pas au-dessus des lois. Le Conseil d'État, juge suprême administratif, aura l'occasion d'examiner l'identité des signataires et de tirer les conséquences de l'absence de motivation, d'expérimentation, de limitation à deux ans – autant de promesses non tenues...

Ce sera également l'occasion de revoir les grands principes généraux du droit – la discrimination, l'égalité.

Le débat est ouvert. Saisi par cinquante parlementaires mais également par des associations, le Conseil d'État se penchera sur la légalité de ce décret! (*Applaudissements sur les bancs des groupes UDI-Agir et LR.*)

M. le président. La parole est à M. Hervé Saulignac, pour le groupe Nouvelle Gauche.

M. Hervé Saulignac. Une motion de rejet a un sens, elle délivre un message, celui que la représentation nationale ne serait pas fondée à se prononcer sur une question aussi importante que celle qui nous est soumise aujourd'hui. Vous nous expliquez ainsi que le sujet de la limitation de vitesse relève du domaine réglementaire. Vos contradictions m'étonnent, car vous ne vous êtes pas gênés pour nous convoquer à l'Assemblée nationale lorsque le Premier ministre voulait régler un problème de téléphone portable! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

Par ailleurs, je m'étonne du procès en populisme que vous faites à certains. J'ai attendu vingt ans de vie politique avant d'être traité, pour la première fois, de populiste. Si déclarer que 40 millions de Français se sentent méprisés et incompris par cette mesure est une marque de populisme, je suis bel et bien populiste et je l'assume! (*Applaudissements sur les bancs des groupes NG, FI, GDR et LR.*)

Vous nous refusez d'aller jusqu'au bout du débat. Dont acte! Je le regrette car j'aurais voulu que l'on pose la question de la limite. Savez-vous qu'en passant de 80 à 70 km/h, nous gagnerons encore quelques vies? Et encore quelques-unes en passant de 70 à 60 km/h? Et l'on peut aussi demander à Vincent Descoeur d'acheter un âne, car le résultat sera alors encore meilleur!

M. Bruno Millienne. En termes de démagogie, vous battez tous les records!

M. Hervé Saulignac. En vérité, ce qui vous intéresse n'est pas tant de mener une politique ambitieuse en faveur de la sécurité routière, que de prendre une petite mesure, rapide-

ment, qui produira de petits résultats mais engendrera beaucoup d'incompréhension que vous paierez tôt ou tard. C'est pourquoi nous ne voterons pas cette motion de rejet préalable. (*Applaudissements sur les bancs des groupes NG, FI, GDR et LR.*)

M. le président. La parole est à M. Bastien Lachaud, pour le groupe La France insoumise.

M. Bastien Lachaud. La sécurité routière et les morts sur la route sont des sujets trop sérieux pour que l'on prenne des décisions rapidement et que l'on prive le Parlement du droit d'en discuter. En l'espèce, cette motion de rejet préalable nous empêche de débattre sereinement et de dégager une solution consensuelle, ce qui n'aurait pas manqué de se produire car nous partageons tous les mêmes objectifs en ce domaine.

Notre groupe votera donc contre cette motion de rejet préalable.

J'en profite pour demander au Gouvernement pourquoi le ministre d'État, ministre de l'intérieur, n'est pas présent.

Mme Jacqueline Gourault, ministre. Il est au Sénat !

M. Bastien Lachaud. Serait-ce parce qu'il n'assume pas les positions de la majorité et du Premier ministre ? (*Applaudissements sur les bancs des groupes NG, FI, GDR et LR.*)

M. le président. La parole est à M. André Chassaigne, pour le groupe de la Gauche démocrate et républicaine.

M. André Chassaigne. Chers collègues, dans cette assemblée, nous avons souvent vécu des affrontements, des batailles idéologiques, mais toujours, sous les précédentes législatures, dans le respect mutuel.

Or nous avons la preuve ce matin, mais ce n'est pas nouveau, qu'une seule chose vous guide : le mépris des autres. (*Vifs applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

Nous avons pris l'habitude de vous voir mettre la main dans la poche des plus pauvres, de ceux qui habitent les territoires isolés. Nous savions également que vous aimiez mettre la main dans les cerveaux pour les manipuler à coups d'arguments, mais aujourd'hui, fait nouveau, vous vous adressez aux âmes en jouant les moralisateurs, en considérant comme abjects ceux qui oseraient s'opposer à cette mesure. (*Protestations sur les bancs du groupe LaREM.*)

Nous aussi, nous avons connu la souffrance, la douleur, que causent les accidents de la route. Mais les arguments que nous vous opposons sont précis et découlent de la réalité du terrain. Nous savons bien qu'aucune étude d'impact sérieuse n'a été menée et que la réduction de la vitesse ne fera pas mécaniquement baisser le nombre d'accidents.

Le rapporteur l'a souligné très justement. Si vous viviez dans des territoires ruraux, si vous aviez l'habitude de conduire, vous sauriez que coincer un véhicule derrière un poids lourd et l'empêcher de monter à 90 km/h pour doubler, ne fera que multiplier les accidents ! (*Vifs applaudissements sur les bancs des groupes NG, FI, GDR et LR.*)

Votre mesure méprisante est un affront à l'intelligence ! (*Vifs applaudissements sur les bancs des groupes NG, FI, GDR et LR.*)

M. le président. La parole est à Mme Naïma Moutchou, pour le groupe La République en marche.

Mme Naïma Moutchou. Un argument de forme tout d'abord : contrairement à ce que vous prétendez, le débat a eu lieu, alors que le sujet relève du domaine réglementaire et que nous pourrions nous arrêter là.

En commission des lois, nous n'avons pas déposé d'amendement de suppression pour laisser à chacun la possibilité de s'exprimer, ce que tout le monde a fait en commission, et dans l'hémicycle depuis ce matin. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. André Chassaigne. Mais c'est la moindre des choses !

Mme Naïma Moutchou. Sur le fond, Mme la ministre a raison. Vous ne pouvez pas opposer les villes aux campagnes, car cette mesure concerne tout le monde et s'applique sur l'ensemble du territoire. Elle poursuit un seul objectif, qui devrait tous nous rassembler : réduire le nombre de morts sur les routes.

Il s'agit encore moins d'une disposition anti-rurale. Les campagnes sont les plus concernées par les accidents mortels, en particulier sur les routes en bon état. Votre argument selon lequel l'État n'investirait pas dans les infrastructures n'a rien à voir.

Vous parlez de pragmatisme, mais vous balayez d'un revers de main toutes les études scientifiques menées par des experts reconnus. La première cause d'accident mortel en France est la vitesse – 31 %. Le réseau le plus meurtrier est celui des routes à double sens sans séparateur central – 55 %, soit 1 000 morts en 2016.

Le Gouvernement propose d'agir là où la route tue le plus. C'est du bon sens.

Vous prônez la différenciation et la liberté de choix, celle de dépasser des camions ou de rouler plus vite, quand nous, nous voulons sauver des vies ! (*Exclamations sur les bancs du groupe LR – Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. Je mets aux voix la motion de rejet préalable

(*Il est procédé au scrutin.*)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	170
Nombre de suffrages exprimés	163
Majorité absolue	82
Pour l'adoption	95
contre	68

(*La motion de rejet préalable est adoptée.*)

M. le président. En conséquence, la proposition de loi est rejetée et il n'y aura pas lieu de procéder au vote solennel décidé par la conférence des présidents.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à douze heures quinze, est reprise à douze heures vingt.*)

M. le président. La séance est reprise.

2

LUTTE CONTRE LES GROUPUSCULES PRÔNANT LA VIOLENCE

Discussion d'une proposition de résolution tendant à la création d'une commission d'enquête

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de résolution de M. Christian Jacob visant à créer une commission d'enquête relative à la lutte contre les groupuscules prônant la violence (n^{os} 988, 1060).

PRÉSENTATION

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

Mme Brigitte Kuster, *rapporteure de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.* Monsieur le président, mes chers collègues, j'aimerais vous convaincre qu'il est nécessaire de créer une commission d'enquête parlementaire sur les groupuscules prônant la violence. Cette conviction, je crois pouvoir l'affirmer, est partagée par l'ensemble des groupes de l'opposition, comme l'ont montré nos travaux en commission.

Un argument est revenu avec force durant nos débats : la violence de ces groupuscules constitue une atteinte à la liberté de manifester. Ma sensibilité politique ne me pousse pas spontanément à descendre dans la rue, je l'avoue. Il est toutefois inutile d'être un syndicaliste chevronné pour comprendre que la présence de ces groupes violents pénalise d'abord les manifestants pacifiques. Non seulement ils risquent d'être pris à partie ou blessés, mais leur message est totalement occulté, au point que certains renoncent à participer aux manifestations. Comment ne pas les comprendre ?

Comment ne pas comprendre, surtout, le ras-le-bol de tous ceux dont les quartiers sont régulièrement mis à sac, et le désespoir de ces commerçants qui voient disparaître des années de travail dans un déluge de coups ? Comment ne pas comprendre l'étonnement, voire la colère des Français, face à ces scènes de saccage ? Comment ne pas comprendre la stupéfaction des pays étrangers, quand leur parviennent des images de Paris en proie aux violences ?

Rares sont désormais les grands rassemblements qui ne sont pas émaillés de violences. Un paroxysme a sans doute été atteint lors des manifestations contre la loi El Khomri ou, plus récemment, lors des manifestations du 1^{er} mai. Il a fallu le sang-froid et le professionnalisme des forces de l'ordre pour éviter que le bilan humain et matériel ne soit plus lourd. De l'aveu même du ministre de l'intérieur, on n'avait jamais vu autant de « *black blocs* » dans une manifestation.

Comment expliquer que des individus vêtus de noir, cagoulés et munis de marteaux et d'engins incendiaires aient pu infiltrer le cortège de tête, et ce en aussi grand nombre ? Il en était annoncé entre 400 et 600 : on en a vu le double. À elles seules, ces deux questions justifient la création de cette commission d'enquête parlementaire.

Toutefois, je ne veux pas limiter nos travaux au maintien de l'ordre ni à la recherche des responsabilités des uns ou des autres. Bien sûr, des questions se posent et il faudra y apporter des réponses. Pourquoi les forces de l'ordre n'interviennent-elles pas plus tôt ? Pourquoi ne filtre-t-on pas les accès aux défilés ? Pourquoi ne mobilise-t-on pas davantage l'arsenal juridique existant, notamment les dispositions sanctionnant la participation à un groupement en vue de préparer des violences ? Il est également inévitable que nous nous interrogeons sur les conséquences de la fin de l'état d'urgence.

Toutefois, à mes yeux, l'enjeu est plus vaste : si analyser ce qui s'est passé est essentiel, comprendre les causes profondes de cette radicalité politique en plein essor l'est encore davantage. La rue, l'université ou les sites des grands projets d'infrastructure sont devenus le théâtre d'opération de ces groupuscules, qui évoluent aux extrêmes marges de la vie politique. Si cet activisme violent a toujours existé, il connaît depuis quelques années une forme de renouveau inquiétant.

Combien sont-ils vraiment ? Nul ne le sait précisément : 2 000 à 3 000 à l'ultragauche ; autant à l'ultradroite, dit-on. Qui sont ces activistes souvent diplômés et issus des classes non défavorisées ? De quels moyens disposent-ils ? Comment sont-ils recrutés ? Quels sont leurs buts politiques ? Et à quoi faut-il s'attendre de leur part dans les mois à venir ? Ce sont là des questions essentielles au moment où la France – comme l'Europe, du reste – connaît un climat social de plus en plus délétère.

Vous le savez, une partie de notre jeunesse ne se reconnaît plus dans la politique. Elle rejette l'État, ses institutions et toute forme d'autorité s'y rapportant. À ses yeux, le débat et les élections démocratiques sont des outils de désinformation et d'oppression des peuples. Cette jeunesse ultra-politisée n'a qu'un recours pour parvenir à ses fins : la violence. Et par violence, je parle non pas uniquement des attaques contre les symboles de l'État et du capitalisme, mais aussi des attaques contre les personnes, forces de l'ordre en tête.

Bon nombre d'activistes, notamment d'ultragauche, considèrent que tuer un policier est une cause parfaitement honorable. Nous gardons tous en mémoire ces images de policiers s'extirpant de justesse de leur voiture incendiée par des militants antifascistes. C'était il y a deux ans, quai de Valmy, à Paris. Loin d'être un fait isolé, cette agression illustre le jusqu'au-boutisme dont sont capables ces groupuscules.

Permettez-moi de m'arrêter un instant sur le terme « groupuscule », dont le caractère trop imprécis m'a été reproché par le groupe majoritaire de cette assemblée : il serait inutile d'étudier les choses que nous ne pouvons clairement nommer. Pour ma part, j'aurais cru que c'était l'inverse ! C'est parce que nous n'appréhendons pas suffisamment ce phénomène, qu'il faut convoquer l'aide de la recherche scientifique, des forces de l'ordre, des syndicats, des organisations de jeunesse et de tous les acteurs concernés.

D'ailleurs, si ces groupuscules qui, comme chacun le sait, ne se signalent pas à la préfecture avant d'agir, étaient si bien identifiés, le ministère de l'intérieur lui-même aurait sans doute mieux préparé leur arrivée en nombre le 1^{er} mai dernier. Ce qui pose la question de leur dissolution. Le Premier ministre s'est engagé à dissoudre les groupes à l'œuvre ce jour-là. Les a-t-on seulement identifiés avec précision ? Si tel est cas, où en sont les procédures de dissolution ?

Et comment garantir qu'ils ne réapparaîtront pas aussitôt sous d'autres formes, comme ce fut le cas pour les groupes d'ultradroite Œuvre française et Jeunesses nationalistes ?

Les questions se multiplient à l'infini. C'est l'objet même d'une commission d'enquête que de tenter d'y répondre. Je connais les réticences de la majorité sur le sujet. D'aucuns craignent que l'action du ministre de l'intérieur ne soit mise en cause. Or le principe même d'une responsabilité, c'est d'être interrogée, discutée et, pourquoi pas, critiquée. Il ne faut pas avoir peur du débat en démocratie. Qu'ils se rassurent, toutefois : les alternances politiques successives n'ont pas permis de régler la question, preuve que le problème n'est pas politique, mais qu'il relève d'une difficulté à appréhender le phénomène. Nul n'est mieux placé qu'un autre sur ces bancs pour donner des leçons. Il n'y aura donc pas de procès *ad hominem*.

D'autres estiment qu'il est urgent d'attendre les conclusions d'un groupe de travail que le ministre de l'intérieur a convoqué sur le sujet. Je me fais une trop haute idée du rôle de notre assemblée pour me satisfaire d'une telle explication – j'espère que ce sera également votre cas, mes chers collègues. Je ne minimise pas les mérites des experts convoqués par le ministre, mais il me semble normal que la représentation nationale se saisisse elle-même, et en toute indépendance, d'une affaire aussi grave que celle-ci. Sinon, à quoi servons-nous ?

Sur les bancs de l'opposition, nous avons choisi de mettre de côté nos différences pour reconnaître qu'il s'agit d'un sujet essentiel qui mérite la création d'une commission d'enquête. Ensemble, nous reconnaissons que la violence qui anime ces groupuscules nuit à la liberté de manifester et constitue une menace sérieuse contre la société. Ensemble, nous voulons comprendre ce phénomène en plein essor et trouver les solutions pour le combattre efficacement.

Désormais, la balle est dans le camp de la majorité. Allez-vous reconnaître avec nous que la lutte contre les groupuscules violents est une priorité ou, à l'inverse, considérer qu'il s'agit d'un enjeu secondaire qui, au fond, ne mérite pas que l'on s'y attarde davantage ? Je vous demande, mes chers collègues, de prendre la mesure de l'enjeu et d'adhérer à cette proposition de résolution. Comme nous, les Français s'interrogent : à nous de répondre à leur attente. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LR.*)

DISCUSSION GÉNÉRALE

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. Éric Diard.

M. Éric Diard. Monsieur le président, monsieur le vice-président de la commission des lois, madame la rapporteure, mes chers collègues, le 1^{er} mai dernier, des violences absolument intolérables ont été commises par plus de 1 200 *black blocs* en marge de manifestations officielles. Si nous avons eu la chance de ne déplorer aucune victime, les images de ces violences inouïes, perpétrées par des centaines d'anarchistes et d'extrémistes, ont choqué non seulement la France entière, mais aussi le monde entier informé par la presse internationale.

Ces individus se sont retrouvés dans un seul but : tout casser sur leur passage, brûler des voitures, saccager la voie publique, fracasser les devantures des commerces et attaquer les forces de l'ordre.

Ce n'est pas la première fois que nous connaissons de tels agissements : nous avons tous en mémoire ces images de voitures de police brûlées par des extrémistes en marge des

manifestations contre les lois Macron et El Khomri lors du précédent quinquennat. Le 18 mai 2016, la haine anti-flics s'est exprimée de la pire des manières quand des anarchistes ont mis le feu à une voiture alors que des policiers étaient encore à l'intérieur.

Ces événements bafouent notre pacte républicain et font autant de tort aux personnes qui avaient décidé d'exercer leur droit absolu de manifester de manière pacifique qu'à l'image de notre pays qui, je vous le rappelle, organisera dans six ans les Jeux olympiques d'été à Paris.

Les événements du 1^{er} mai ont montré plus que la violence et la haine : ils ont montré la faillite d'un système, celui de l'État régalien, qui a pour mission d'assurer la sécurité des Français. En effet, ce qui caractérise ces *black blocs*, c'est leur spontanéité et leur désorganisation. Mais comme le disait une de leurs banderoles, « cette fois, [ils s'étaient] organisés ».

Pour empêcher une nouvelle organisation de la violence dans nos rues, Brigitte Kuster nous propose aujourd'hui d'adopter cette proposition de résolution visant à créer une commission d'enquête.

Parce que la grande majorité de ces groupes n'a aucune existence juridique, il est impossible de les interdire. D'ailleurs, lorsqu'elles sont possibles, les interdictions sont largement contournées. Cette commission d'enquête n'aura donc pas pour but de rechercher des associations pour les dissoudre, ce qui serait de toute manière inefficace, ni de remettre en cause la politique du Gouvernement ou de trouver des responsables. La création de cette commission d'enquête a également été sollicitée par nos collègues du groupe Nouvelle Gauche, car nous avons tous ici conscience que nous pouvons travailler ensemble. Elle n'aura qu'un seul but : rechercher les défaillances pour les corriger.

Personne ne s'attendait à de tels débordements, pas même le ministre de l'intérieur. Les services français font pourtant partie des mieux renseignés et des plus efficaces au monde. Le ministre Gérard Collomb avouait lui-même qu'il s'attendait à cinquante ou soixante casseurs ; or ils étaient le double. Forcément, il y a eu une erreur quelque part ! Nous voulons travailler avec vous pour la trouver et, surtout, pour la corriger.

Mes chers collègues, il est nécessaire que nous nous interrogeons sur le fonctionnement de la prévention des violences, pour que de tels événements ne se reproduisent plus. Évidemment, nous ne réglerons pas le problème des *black blocs* en un instant.

M. Thomas Rudigoz. Ça, c'est sûr !

M. Éric Diard. De plus, les *black blocs* ne sont pas les seuls à prôner la haine et à faire usage de la violence dans l'espace public. Ces groupes sont de plus en plus actifs, de plus en plus déterminés, de plus en plus violents – bref, de plus en plus dangereux. Notre réponse doit être à la hauteur de l'importance du problème.

La commission d'enquête sollicitée par la proposition de résolution de Mme Kuster ne vise pas à faire le procès, à l'Assemblée nationale, des groupuscules prônant la violence. Si procès il doit y avoir, il se tiendra devant les tribunaux. Ici, nous devons travailler pour tirer les conclusions des derniers événements pour qu'ils ne se reproduisent plus.

Les *black blocs* resteront des groupes éphémères et désorganisés, ce qui complique le travail des forces de l'ordre et des services de renseignement, auxquels je veux rendre hommage. Mais nous pourrions, j'en suis sûr, empêcher l'organisation préalable des violences que nous avons pu constater le 1^{er} mai.

Pour ce faire, mes chers collègues, nous avons besoin de vous et vous pourrez compter sur nous, car ce n'est qu'en travaillant ensemble, sur un sujet aussi grave, que nous pourrions trouver des solutions. Si ces groupes se sont unis et organisés pour apporter la haine dans nos rues, alors nous avons le devoir de nous unir, nous aussi,...

M. Pierre Morel-À-L'Huissier. Très bien !

M. Éric Diard. ...pour leur apporter une réponse déterminée et ne plus voir notre République bafouée. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

M. Maxime Minot. Excellent !

M. le président. La parole est à Mme Laurence Vichnievsky.

Mme Laurence Vichnievsky. Monsieur le président, monsieur le vice-président de la commission des lois, madame la rapporteure, mes chers collègues, les membres du groupe Les Républicains ont déposé une proposition de résolution traitant d'un vrai sujet. Je ne ferai que rappeler, pour mémoire, qu'ils ont déjà utilisé leur droit de tirage, tant je pense que cet argument est secondaire par rapport à l'intérêt de leur démarche. Mais notre temps est compté et nous devons tous tenir compte des prérogatives limitées de chaque groupe en matière de création de commissions d'enquête.

Il faut s'interroger sur les meilleurs moyens de lutter contre les groupuscules qui, souvent sous couvert de désobéissance civile, recourent à des violences systématiques à l'égard des personnes et des biens, attaquant les forces de l'ordre et vandalisant le domaine public et les biens privés. Ces exactions sont le plus souvent commises à l'occasion de manifestations publiques régulières dont nous souhaitons tous – et pas seulement les organisations syndicales – qu'elles se déroulent de manière pacifique. Ces violences dégradent, dans l'opinion, l'image de nos concitoyens qui ne font qu'exercer leur droit élémentaire de manifester.

Qu'il s'agisse des *black blocs* lors du défilé traditionnel du 1^{er} mai, des zadistes de Notre-Dame-des-Landes et de la commune de Bure, dans la Meuse, ou encore des groupuscules d'étudiants minoritaires ayant bloqué certaines universités, le Gouvernement a su gérer des situations délicates, sensibles, susceptibles de dégénérer de manière inquiétante pour la sécurité des personnes. Il a fait preuve de discernement, de prudence, mais aussi de détermination. À notre sens, il a rempli sa mission première, celle de faire prévaloir l'État de droit.

Vous savez aussi, mes chers collègues, qu'un certain nombre de procédures judiciaires ont été engagées. Par ailleurs, dans son discours de Saint-Astier aux forces de l'ordre, le ministre de l'intérieur a annoncé la création, en lien avec Mme la garde des sceaux, d'un groupe de travail visant à rechercher les moyens les plus efficaces de détecter, d'interpeller et de sanctionner les auteurs de troubles. Je souhaite, pour ma part, que les parlementaires de toutes sensibilités y soient associés.

Dans ce contexte, la création d'une commission d'enquête n'apparaît pas aujourd'hui comme une priorité absolue. Nous devrions attendre les conclusions de ce groupe de travail – en tout cas, il faudrait au moins que nous ayons déjà échangé avec lui. Il serait aussi judicieux d'attendre l'issue des procédures judiciaires en cours. Alors seulement, nous pourrions reconsidérer l'opportunité de créer un organe parlementaire, qui ne serait peut-être pas une commission d'enquête : une mission d'information serait plus adaptée

pour aborder ce sujet éminent dans les meilleures conditions, peut-être à la rentrée. (*Applaudissements sur les bancs du groupe MODEM et sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à M. Pierre Morel-À-L'Huissier.

M. Pierre Morel-À-L'Huissier. Monsieur le président, monsieur le vice-président de la commission des lois, cher Didier Paris, madame la rapporteure, chère Brigitte, mes chers collègues, en France, le droit de manifester est un droit fondamental reconnu et protégé par notre législation. S'il n'apparaît pas explicitement dans le texte de la Constitution, la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789 dispose, dans son article 10, que « nul ne doit être inquiété pour ses opinions ». Aussi, le droit de manifester, corollaire indispensable de la liberté d'expression, ne peut être restreint qu'à des conditions très strictes. Le code pénal dispose par ailleurs que le fait d'entraver l'exercice des libertés d'expression et de manifestation est un délit puni par la loi.

Qu'elle soit organisée par des syndicats, par un groupe de citoyens pour la reconnaissance et la défense de ses droits, ou par toute personne en soutien à une cause, la manifestation est un vecteur d'expression indispensable pour faire entendre une conviction partagée et attirer l'attention des médias, du monde politique et de l'opinion publique. Cet exercice du droit de manifester est néanmoins encadré afin que nous soyons en mesure de le protéger. L'article 10 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen précise ainsi que la manifestation ne doit en aucun cas troubler « l'ordre public établi par la loi ».

Pourtant, nombreuses sont les manifestations qui ont donné lieu à des débordements, et donc à des troubles à l'ordre public. Nous avons tous en mémoire des manifestations qui ont dégénéré, même marginalement, au point d'occulter l'ensemble de ces rassemblements qui, dans l'immense majorité des cas, se déroulent heureusement sans incident. Tel était le cas des événements qui se sont déroulés en marge du défilé du 1^{er} mai à Paris. Quelques centaines d'individus cagoulés et gantés, parfois armés, venus pour casser, détruire des commerces, incendier des véhicules et agresser les forces de l'ordre, ont monopolisé l'attention médiatique, politique et publique au détriment des dizaines de milliers de manifestants pacifiques et de la cause qu'ils défendaient.

En effet, bien que les manifestations aient régulièrement été, à travers les siècles et les continents, la cible de débordements, nous assistons depuis quelques années, en France, à un phénomène d'une autre nature et donc alarmant. Nous nous souvenons par exemple des affrontements en marge du sommet de l'OTAN à Strasbourg, en 2009, des manifestations contre la loi travail, en mai 2016, ou encore, plus récemment, contre le projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes. Ces exemples illustrent bien l'hétérogénéité de ces groupes et la diversité des causes qu'ils empruntent pour user de la violence.

Il s'agit majoritairement de groupuscules se réclamant de l'anarchisme, de l'antifascisme, de l'anticapitalisme, de l'ultragauche ou de l'ultradroite. Ces structures contestataires radicales ont néanmoins un point commun : elles se mêlent à certaines manifestations pour en découdre, utilisant tout ce qui est à leur portée et qui constitue, à leurs yeux, les symboles de l'État et de la mondialisation. Leur existence est aujourd'hui facilitée par les réseaux sociaux et les messageries cryptées, qui constituent autant de moyens leur permettant d'étoffer leurs rangs, d'organiser en amont leurs

actions et de compliquer la tâche de nos forces de l'ordre. Par ailleurs, ces mouvements affichent clairement un objectif de médiatisation pour donner une plus grande portée à leurs prétendues revendications.

À cet égard, rappelons que les violences perpétrées à l'encontre des manifestants et des forces de l'ordre constituent des images qui nuisent durablement à la réputation de la France et de sa capitale. Certains médias étrangers ont ainsi décrit notre pays en proie à des insurrections urbaines, où les rues s'embrasent au passage d'une armée d'hommes en noir.

Suite aux événements du 1^{er} mai, ces individus ont été qualifiés de « *black blocs* ». En réalité, ces groupuscules sont particulièrement difficiles à définir, d'autant que l'expression « *black blocs* » fait l'objet d'interprétations diverses. Il n'était donc pas utile d'en faire mention dans cette proposition de résolution, ce qui aurait été réducteur, et encore moins de cloisonner le champ d'investigation de la commission d'enquête aux seuls groupuscules d'extrême gauche ou d'extrême droite.

Au fond, l'idéologie importe peu face à ces agissements insupportables. Elle n'est souvent qu'un prétexte pour ceux qui chercheraient à légitimer la violence dont ils font preuve en détournant une cause noble. Une prétendue lutte contre les affres du capitalisme ne peut excuser la destruction de grandes enseignes, pas plus qu'une pseudo-résistance face aux excès des pouvoirs publics ne peut justifier l'agression de policiers. Ces individus, qui confondent manifestation et délinquance, ne troublent pas seulement l'ordre public, mais ils portent surtout atteinte aux libertés fondamentales de nos concitoyens.

Je tiens à rappeler la détresse, souvent occultée, non seulement des manifestants et des riverains, mais aussi des commerçants, entrepreneurs et salariés qui peuvent voir, impuissants, leurs commerces et outils de travail détruits sous leurs yeux en quelques minutes. S'ensuivent alors des jours, des semaines, voire des mois de procédures fastidieuses avec les autorités et les assurances pour obtenir la réparation des préjudices professionnels qu'ils ont subis.

Aussi saluons-nous l'initiative du groupe Les Républicains qui, avec cette proposition de résolution, propose la création d'une commission d'enquête relative à ce phénomène croissant. Une telle commission, composée de trente membres et permettant d'associer l'ensemble des groupes représentés dans cette assemblée, permettra certainement d'améliorer l'efficacité de la lutte contre l'ensemble des groupuscules prônant la violence, que ce soit avant, pendant ou après de tels agissements.

Outre les quelques remarques de forme qui ont pu être évoquées en commission des lois et par les précédents orateurs, le groupe UDI, Agir et indépendants soutient la création de cette commission, qui participera à faire la lumière sur les violences qui surviennent au cours des manifestations, préalable indispensable à la mise en œuvre d'une réponse adaptée. Un tel travail d'enquête est particulièrement bienvenu dans la mesure où leurs motivations, leurs organisations et leurs modes opératoires restent particulièrement méconnus à ce jour.

Le travail remarquable et le professionnalisme des forces de l'ordre – qu'on ne souligne pas assez souvent – ne doivent pas nous empêcher d'explorer de nouvelles méthodes et de favoriser l'inclusion des approches. Là encore, une commission d'enquête permettrait de dégager des pistes pour une stratégie pertinente. Je rappelle à cet égard que, lors de son audition, le général Richard Lizurey nous a indiqué que le travail qu'a dû mener la gendarmerie à Notre-Dame-des-

Landes, où 2 500 gendarmes ont été engagés face à des groupes mobiles, l'a conduite à modifier sa façon d'agir et lui a beaucoup appris en termes d'organisation, la rendant aujourd'hui plus efficiente.

Comme toute stratégie, celle-ci mériterait d'être globale et de mobiliser toutes les parties prenantes dans l'organisation et le déroulement des manifestations. Les auditions permettraient donc à la fois d'entendre des représentants syndicaux et associatifs et des professionnels du maintien de l'ordre, mais aussi, entre autres, des sociologues qui pourront chacun, grâce à leur expertise distincte et complémentaire, apporter des éléments de réponse à cette tendance à laquelle nous ne pouvons nous résigner.

Compte tenu de ces éléments, le groupe UDI, Agir et indépendants votera pour la création de cette commission d'enquête qui permettra de participer à la lutte contre les groupuscules qui, usant de la violence comme mode d'action, portent atteinte à la liberté et à la sécurité.

M. le président. La parole est à M. Stéphane Peu.

M. Stéphane Peu. Monsieur le président, monsieur le vice-président de la commission des lois, madame la rapporteure, voilà maintenant près de deux mois, le défilé de la fête du Travail, traditionnellement festif et familial, a été entaché de nombreuses violences et dégradations qui ont beaucoup fait réagir les politiques et l'opinion publique, et cela à juste titre, car les événements qui se sont produits à Paris ce jour-là ont été d'une brutalité inouïe. Je peux d'autant mieux en parler que j'étais, comme chaque année, présent à cette manifestation.

Ces actes de violence et de provocation envers les forces de l'ordre et les manifestants, ainsi que le vandalisme et la casse du mobilier urbain survenus en marge de cette manifestation, sont totalement inacceptables et nous les avons bien évidemment dénoncés avec force.

Il est tout aussi inacceptable qu'un climat de terreur s'installe et s'empare du droit de manifester. Dans une démocratie comme la nôtre, personne ne devrait avoir peur de sortir dans les rues, personne ne devrait craindre d'affirmer son opinion et de porter haut ses convictions. Nous ne pouvons que déplorer vivement que ces incidents aient volé nos revendications, alors même que l'actualité sociale est particulièrement grave et que les réformes qui s'enchaînent mériteraient un éclairage à la hauteur de la casse sociale entamée par ce gouvernement et cette majorité.

Mes chers collègues, le défilé du 1^{er} mai est un moment historique. En ce jour tout particulièrement, l'État doit assurer aux participants la tranquillité et le pacifisme auquel ils aspirent, et veiller au respect de l'exercice des droits constitutionnels que sont le droit à la liberté d'opinion et celui de manifester.

Or, il y a eu, en ce 1^{er} mai, une faille, un raté, un échec des services chargés du maintien de l'ordre et, naturellement, une interrogation légitime sur le rôle de chacun. Les informations dont nous disposons depuis les événements laissent planer de nombreux doutes sur la manière dont l'État aurait géré la sécurité de cette manifestation.

Il faut d'abord restituer un contexte : la veille déjà, une note de la direction du renseignement de la préfecture de police de Paris, dont des extraits ont été révélés par le journal *Le Parisien*, anticipait les débordements créés par des « membres de la mouvance contestataire radicale ». Elle établissait un scénario qui s'est révélé exact : « À cette occasion, les manifestants les plus déterminés devraient se positionner en amont du carré de tête, et pourraient s'en

prendre violemment aux forces de l'ordre, dégrader du mobilier urbain et des symboles du capitalisme ». Ces individus violents promettaient de transformer ce défilé en enfer, selon les mots mêmes du préfet de police de Paris.

Ils avaient donc annoncé leur venue, relayée massivement dans les médias, de sorte qu'il n'y avait, même pour les manifestants, aucun étonnement à les voir et que bon nombre d'entre eux ne se sont pas déplacés, par crainte de voir la situation dégénérer : en un mot, tout le monde savait. La préfecture de police a même tweeté en direct une photographie des casseurs en train de se rassembler en tête de cortège – je rappelle que ce regroupement s'est constitué d'une heure de l'après-midi à trois heures et demie, ce qui laissait largement le temps d'intervenir avant que la manifestation n'arrive à l'approche de ces éléments violents, créant ainsi la plus grande des confusions et occasionnant des violences à l'encontre des manifestants. La plus grande surprise ne fut donc pas de les y voir, mais de constater l'inertie totale des forces de l'ordre pour contenir le phénomène en amont.

Ces premiers éléments ont poussé les parlementaires communistes à demander l'ouverture d'une commission d'enquête chargée de faire la lumière sur les conditions dans lesquelles s'est déroulé le défilé, après avoir consulté l'ensemble des syndicats de policiers et avec leur approbation, quels que soient leur sensibilité ou les grades qu'ils représentent. N'ayant pas eu la possibilité de défendre cette demande, nous souhaitons que celle qui portent aujourd'hui nos collègues du groupe Les Républicains puisse reprendre en partie le dispositif proposé par la nôtre.

Si nous saluons, en effet, l'initiative et la nécessité qu'il y a à enquêter sur les groupuscules agitant la violence, le texte, tel que rédigé, nous semble démesurément large et nous avons souhaité, en commission des lois, restreindre cette commission d'enquête aux liens entre ces groupuscules et l'organisation de manifestations.

Aujourd'hui, et nous le savons tous, ce qui s'est produit le jour de la fête du Travail n'est hélas pas isolé. Depuis plusieurs années, certaines manifestations se trouvent perturbées par des casseurs violents qui en empêchent le bon déroulement. Ce sont autant de messages politiques troublés et d'occasions manquées qui décrédibilisent, voire désinforment, autant d'entraves au droit de manifester, autant de pluralisme bafoué.

Ces événements revêtent donc une très grande importance et il nous paraît nécessaire d'en comprendre les origines et le fonctionnement, afin d'en empêcher l'ancrage et d'assurer l'effectivité du droit constitutionnel de manifester ses opinions. Nous espérons donc que la commission d'enquête ne manquera pas d'aborder ce point précis.

J'en reviens aux événements du 1^{er} mai, car on y trouve un autre élément que la commission d'enquête devrait mesurer. Il faut en effet insister sur un point : il ne s'agit pas ici de blâmer les policiers, qui ne font qu'appliquer les ordres qu'ils reçoivent – du moins lorsqu'ils ne restent pas dans l'attente de ces ordres, ce qui était le cas lors des événements du 1^{er} mai.

Or, peu après la manifestation, des témoignages des forces de l'ordre évoquaient l'absence de consignes de la part de leur hiérarchie au moment des premières dégradations. Cette absence de directives claires pour les forces de l'ordre portait en elle les risques de voir la manifestation dégénérer et les manifestants en subir les conséquences. Par ses consignes d'inaction, il est clair que le gouvernement a attisé les

tensions. Une telle commission d'enquête devrait donc également s'interroger sur les processus décisionnels à l'œuvre au plus haut sommet de l'État lors de tels événements.

Sur ce point particulier, j'ajouterai un dernier mot pour vous faire partager mon indignation : il est profondément choquant qu'un ministre de l'intérieur sous-entende, comme il l'a fait, que les manifestants seraient complices des casseurs par leur passivité. Il est tout aussi inadmissible et inconscient de dire, comme l'a fait le ministre, que c'est aux manifestants de s'opposer eux-mêmes aux casseurs. Les accusations de complicité des manifestants sont injustifiables et sont l'œuvre d'un ministre qui, faute d'assumer ses actes et son échec, tente de trouver d'autres responsables. Je rappelle en effet que les manifestants sont, avec les commerçants, les premières victimes de ces violences, que les affrontements entre les casseurs et les manifestants ou le service d'ordre de la manifestation sont nombreux et que les services d'ordre des manifestations sont là pour protéger la manifestation, et non pas pour maintenir l'ordre public au-delà de celle-ci.

Ces mots, le ministre de l'intérieur les a pourtant prononcés, et ils ont été largement commentés. Ils n'ont pas servi le débat public. Pire, ils véhiculent l'idée que les familles, les militants, les syndicats et l'ensemble des manifestants dans leur diversité seraient des complices de la violence de groupuscules. Or ce n'est pas en agitant la peur, le doute et l'esprit de complot que nous combattons efficacement ces groupuscules.

Je terminerai en me félicitant que le terme d'« ultragauche » ait été supprimé, ce qui permettra d'élargir le champ de la commission d'enquête à l'ensemble groupes violents. Nous saluons donc ce retrait, qui devrait permettre d'inclure dans l'étude de la commission d'enquête, si elle est mise en place, des groupuscules autres que ceux qui se disent d'ultragauche – je pense par exemple à la Ligue de défense juive. Je rappelle en effet que cette organisation a violemment fait sortir des députés présents lors la marche en l'honneur de Mireille Knoll le 28 mars dernier et qu'elle s'est déjà illustrée à de trop nombreuses reprises par ses violences perpétrées à l'encontre des manifestants pro-palestiniens. Il est grand temps d'agir contre cette milice qui salit la communauté juive en s'appropriant sa supposée défense. La commission d'enquête permettra aussi de s'attaquer aux groupuscules de l'extrême droite, dont on ne connaît que trop bien le potentiel de violence et de frustration qu'ils véhiculent et la terreur qu'ils propagent.

Au-delà de nos désaccords politiques et des revendications de chaque manifestation, membres de l'exécutif comme parlementaires, nous devons faire front pour le bon déroulement des manifestations et assurer la pérennité de ce droit fondamental qui ne peut s'exercer pleinement dans la terreur et la violence. Je souhaite que cette commission d'enquête soit un moyen d'y parvenir.

En tout état de cause, et malgré le fait que nous aurions préféré une autre formulation sur certains aspects, les députés communistes voteront pour la constitution de cette commission d'enquête, comme je l'ai déjà dit en commission des lois. Au-delà de cette commission d'enquête particulière, c'est du reste une attitude de notre groupe que de voter toujours favorablement lorsqu'il est proposé de créer de telles commissions.

M. le président. La parole est à M. Stéphane Mazars.

M. Stéphane Mazars. Monsieur le président, monsieur le vice-président de la commission, madame la rapporteure, mes chers collègues, oui, les manifestations du 1^{er} mai 2018

ont été marquées par un déchaînement de violence inadmissible : 1 200 *black blocs*, et peut-être même plus, ont infiltré le défilé syndical et débordé les forces de l'ordre présentes pour assurer la sécurité du cortège. Ils ont ainsi saccagé, et parfois même incendié, plusieurs commerces et véhicules, et porté atteinte à l'intégrité physique de plusieurs policiers en action.

Oui, il faut condamner ces violences intolérables, car elles portent atteinte directement aux biens et aux personnes et constituent des infractions pénales qui troublent gravement l'ordre public.

À ce stade, il faut saluer le travail de nos forces de l'ordre, dont l'action a permis de limiter les destructions et les agressions physiques. Sans leur professionnalisme, le bilan aurait pu être encore plus lourd.

Il faut aussi condamner ces violences, car elles remettent en cause le droit fondamental de manifester, auquel nous sommes tous ici très attachés et qui est indispensable à l'expression démocratique. Il est vrai, en effet, le droit de manifester, qui se rattache au droit d'expression collective des idées et des opinions, est aujourd'hui mis à mal par ces exactions qui en limitent l'accès et parfois même en délégitiment l'exercice.

Faut-il pour autant créer une commission d'enquête relative à la lutte contre les groupuscules prônant la violence, comme le demande la proposition de résolution du groupe Les Républicains déposée le 28 mai dernier sur le bureau de l'Assemblée ?

La commission des lois a rejeté cette proposition et ce sera encore le sens du vote du groupe La République en marche dans cet hémicycle. Il faut tout d'abord relever, comme l'a fait en commission notre collègue Thomas Rudigoz, les hésitations du groupe Les Républicains, qui visait dans un premier temps les groupuscules d'extrême gauche, notamment les *black blocs*, avant d'élargir le spectre de l'enquête souhaitée à l'extrême droite, notamment aux groupuscules identitaires, non moins violents. De même, dans un premier temps, le groupe Les Républicains focalisait toute l'attention sur les événements du 1^{er} mai, avant d'élargir le champ des investigations sollicitées à l'ensemble des comportements violents de ces groupuscules ultras.

Ces attermoissements témoignent d'une volonté difficilement dissimulable de remettre en cause, au travers de cette demande de création d'une commission d'enquête, le bon fonctionnement de l'appareil d'État dans sa capacité actuelle de maintenir l'ordre, au regard notamment des faits récents du 1^{er} mai.

Or, chers collègues du groupe Les Républicains, soyez rassurés : la maison France est bien tenue ! Nos forces de l'ordre et nos services de renseignements sont compétents et engagés, et nous savons que les événements du 1^{er} mai dernier ne pouvaient être mieux anticipés et maîtrisés, dans la mesure où il est question d'individus qu'il est difficile d'identifier et de contrôler, car ils se fondent dans la foule des manifestants avant de se regrouper et de former un collectif soudé, mobile et déterminé. Les forces de l'ordre étaient en nombre suffisant et l'on ne peut sérieusement leur reprocher d'avoir tardé à intervenir, car elles avaient à exécuter une manœuvre délicate, consistant à isoler les auteurs de troubles, tout en assurant simultanément la sécurité des manifestants.

Notre arsenal juridique permet de poursuivre et de condamner ces délinquants. D'ailleurs, après les événements du 1^{er} mai, plusieurs dizaines de fauteurs de troubles ont été

interpellés, placés en garde à vue et, pour certains d'entre eux, traduits devant un tribunal correctionnel dans le cadre de comparutions immédiates, et des condamnations parfois très lourdes ont été prononcées. En effet, depuis le décès de Clément Méric, l'État a mis en œuvre des dispositions législatives qui permettent d'interpeller, de poursuivre et de condamner ce type de délinquants sur le fondement de l'article R. 645-14 ou de l'article 222-14-2 du code pénal.

La justice n'a jamais fait preuve de clémence ni de complaisance. Sept ans de prison ont été requis contre les cinq jeunes qui avaient incendié une voiture de policiers en marge d'une manifestation, en mai 2016. Notre dispositif législatif a aussi permis de dissoudre certains des mouvements les plus opaques et actifs comme Troisième voie, Jeunesses nationalistes révolutionnaires, l'Œuvre française ou, plus récemment, le groupe picard White Wolf Klan.

Aussi, plus qu'une commission d'enquête, ce sont des moyens supplémentaires qu'il faut continuer à donner à nos forces de l'ordre et à nos services de renseignements et d'investigation. C'est le sens de la politique déterminée et responsable que mène le Gouvernement pour rétablir l'ordre républicain en tout lieu et en tout moment. Et il convient de saluer, dans le cadre d'un nécessaire retour sur expérience, les annonces faites par M. le ministre d'État, ministre de l'intérieur, Gérard Collomb : des mesures seront mises en œuvre lors des manifestations à venir, telles que des moyens de vidéos embarqués sur les forces mobiles ou encore l'insertion d'officiers de police judiciaire au sein des unités de maintien de l'ordre pour faciliter la constatation des infractions en temps réel.

Il convient également et enfin de saluer l'annonce faite par M. le ministre de l'intérieur, qui va travailler conjointement avec la garde des Sceaux afin d'apporter à notre arsenal des moyens supplémentaires pour contrer cette nouvelle forme de violence au sein de manifestations, qui remettent en cause cette nécessaire respiration démocratique dont l'État se doit aussi d'être le garant.

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

3

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

M. le président. Prochaine séance, cet après-midi, à quinze heures :

Suite de la proposition de résolution visant à créer une commission d'enquête relative à la lutte contre les groupuscules prônant la violence ;

Suite de la proposition relative à l'accueil des gens du voyage et à la lutte contre les installations illicites ;

Proposition de loi visant à renforcer les droits des consommateurs en matière de démarchage téléphonique ;

Proposition de loi de défense du droit de propriété.

La séance est levée.

(La séance est levée à treize heures cinq.)

La Directrice du service du compte rendu de la séance de l'Assemblée nationale

CATHERINE JOLY