

# A S S E M B L É E   N A T I O N A L E

X V <sup>e</sup>   L É G I S L A T U R E

## Compte rendu

### Commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République

- Examen de la proposition de loi relative au pouvoir d'adaptation des vitesses maximales autorisées par les autorités titulaires du pouvoir de police de la circulation (n° 936) (M. Vincent Descoeur, rapporteur) ..... 2
- Examen de la proposition de résolution visant à créer une commission d'enquête relative à la lutte contre les groupuscules prônant la violence (n° 988) (Mme Brigitte Kuster, rapporteure) ..... 25
- Examen du projet de loi, modifié par le Sénat, ratifiant l'ordonnance n° 2017-157 du 9 février 2017 étendant et adaptant à la Polynésie française certaines dispositions du livre IV du code de commerce relatives aux contrôles et aux sanctions en matière de concurrence (n° 859) (Mme Catherine Kamowski, rapporteure) ..... 38
- Informations relatives à la Commission..... 47

Mercredi

13 juin 2018

Séance de 9 heures 30

Compte rendu n° 84

SESSION ORDINAIRE DE 2017-2018

**Présidence de  
M. Stéphane Mazars,  
vice-président**



*La réunion débute à 9 heures 35.*

*Présidence de M. Stéphane Mazars, vice-président.*

*La Commission procède à l'examen de la proposition de loi relative au pouvoir d'adaptation des vitesses maximales autorisées par les autorités titulaires du pouvoir de police de la circulation (n° 936) (M. Vincent Descoeur, rapporteur).*

**M. Stéphane Mazars, président.** Nous commençons nos travaux par l'examen, sur le rapport de M. Vincent Descoeur, de la proposition de loi relative au pouvoir d'adaptation des vitesses maximales autorisées par les autorités titulaires du pouvoir de police de la circulation (936).

**M. Vincent Descoeur, rapporteur.** Le 9 janvier dernier, le Premier ministre a présenté un plan comportant 18 mesures afin de réduire le nombre des victimes d'accidents de la route. C'est un objectif que l'on ne peut que partager. Néanmoins, une des mesures proposées a suscité l'émoi et l'incompréhension, légitimes, d'une majorité de nos concitoyens : il s'agit de la réduction de la vitesse maximale autorisée de 90 à 80 km/h sur les routes nationales et départementales à double sens et sans séparateur central, à compter du 1<sup>er</sup> juillet prochain.

Cette décision, prise sans concertation et sans que les bénéfices pour la sécurité routière aient fait l'objet d'une évaluation sérieuse, est d'autant plus mal acceptée que ses conséquences en matière d'aménagement du territoire et de mobilité des habitants des territoires ruraux et de montagne ont été sous-estimées, ou plutôt ignorées. La réduction de la vitesse maximale autorisée n'aura pas les mêmes conséquences que d'autres mesures, au demeurant pertinentes, qui sont préconisées, et il n'en résultera pas les mêmes contraintes selon que l'on réside à proximité d'une voie rapide ou bien dans une zone rurale ou périurbaine, éloignée des autoroutes et des grandes métropoles. À ce titre, le parallèle avec l'obligation de boucler sa ceinture de sécurité est pour le moins hasardeux : cette mesure, qui a été bénéfique à la sécurité des automobilistes, ne s'est accompagnée d'aucune inégalité sur le plan de la mobilité. La réduction de la vitesse maximale, qui aura inmanquablement pour effet d'augmenter les temps de déplacement, sera en revanche pénalisante pour les habitants des territoires qui n'ont pas la chance de bénéficier d'infrastructures routières modernes et n'ont pas d'alternative à l'usage quotidien de leur véhicule, en particulier pour se rendre sur leur lieu de travail.

Cette mesure, dont l'application serait uniforme et étendue sans discernement à l'ensemble du réseau routier, ne tient aucun compte des investissements réalisés par les collectivités locales pour améliorer leurs infrastructures et diminuer les temps de parcours vers les autoroutes, tout en améliorant les conditions de sécurité – il convient de rappeler ces efforts. À n'en pas douter, la décision du Gouvernement se heurtera à l'incompréhension des automobilistes, qui se verront imposer une limitation de vitesse souvent inadaptée aux caractéristiques de la route qu'ils empruntent et qui, faut-il le rappeler, ne pourront théoriquement plus dépasser les camions sans commettre une infraction, puisque ceux-ci rouleront désormais à la même vitesse. C'est une curiosité qui illustre bien l'impréparation de cette décision.

Lorsqu'elle sera mise en œuvre sur la totalité de notre réseau dit secondaire, mais qui est en réalité de première importance pour des millions de nos concitoyens, des territoires

entiers vont perdre en attractivité résidentielle et économique par rapport à d'autres qui sont mieux dotés en infrastructures de transport : il y aura en quelque sorte une double peine. À l'allongement des temps de trajet s'ajoutent, pour les mêmes automobilistes, la hausse programmée des taxes sur les carburants, les inquiétudes nées de l'abandon des grands projets d'infrastructures routières et de lignes à grande vitesse, ainsi que les interrogations sur l'avenir des petites lignes ferroviaires.

La proposition de loi qui vous est soumise a pour objet d'adapter la décision du Gouvernement, d'éviter son application uniforme et sans discernement, en confiant la responsabilité de fixer les vitesses maximales autorisées aux autorités locales titulaires du pouvoir de police de la circulation, notamment les présidents des conseils départementaux et les préfets, pour les routes départementales et nationales relevant de leur compétence. Ce texte, constructif et équilibré, permettra au Gouvernement de sortir de l'impasse dans laquelle il s'est enfermé, faute d'avoir fait le choix de la concertation. Nous rejoindrons, ce faisant, les propositions formulées par le groupe de travail du Sénat sur la sécurité routière, qui est présidé par Michel Raison. Il ne s'agit pas de s'opposer systématiquement à une limitation de la vitesse maximale, mais de l'appliquer avec discernement. En vertu du principe de subsidiarité, nous ferons confiance aux autorités locales : ce sont les acteurs qui connaissent le mieux les caractéristiques du réseau routier et qui sont les plus à même d'identifier les voies offrant aux automobilistes des conditions de sécurité compatibles avec le maintien d'une vitesse maximale de 90 km/h.

Une telle adaptation de la limitation de vitesse a trouvé un écho favorable auprès des associations d'élus que j'ai auditionnées – celles des maires, des maires ruraux et des départements de France. Ces auditions nous ont amenés à nous interroger sur le lien, qui n'est pas toujours évident, entre la vitesse et les accidents et à insister sur la nécessité de privilégier la lutte contre les comportements inadaptés et de nature à altérer la vigilance des conducteurs, en particulier l'utilisation du téléphone portable et la conduite sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants.

Au lieu de généraliser la limitation de vitesse à 80 km/h, il serait préférable d'identifier les zones accidentogènes où la vitesse maximale serait réduite dans cette proportion : cela permettrait d'accroître la vigilance des automobilistes sur ces tronçons. Il ressort des auditions que le travail d'identification des axes sur lesquels la vitesse maximale pourrait être réduite à 80 km/h et de ceux où elle resterait inchangée doit avoir lieu en concertation avec les autorités compétentes. C'est pourquoi je vous propose deux amendements visant à ce que le président du conseil départemental et le préfet consultent la commission départementale de la sécurité routière avant toute décision.

Voilà, mes chers collègues, une proposition de loi pleine de bon sens, qui privilégie une approche au cas par cas. Cela permettra de concilier les impératifs de mobilité et les objectifs affichés par le Gouvernement en matière de sécurité routière. C'est également un texte qui jouit d'un large soutien des élus locaux.

**M. Jean-Pierre Pont.** J'interviens au nom du groupe La République en Marche. Vous l'avez dit, Monsieur le rapporteur, le Premier ministre a décidé de réduire de 90 à 80 km/h la vitesse sur les routes nationales et départementales à double sens et sans séparateur central, à compter du 1<sup>er</sup> juillet prochain. C'est une mesure impopulaire, comme toutes celles relatives à la sécurité routière, telles que le port obligatoire de la ceinture de sécurité, le permis à points, la mise en place des radars ou les contrôles d'alcoolémie. Toutes ces mesures ont contribué à faire baisser le nombre de morts sur les routes, qui est passé d'environ 15 000

par an en moyenne il y a une quarantaine d'années à 3 684 en 2017. Il faut savoir que les 400 000 kilomètres de routes françaises à double sens hors agglomération concentrent à elles seules environ 55 % des accidents mortels. Il fallait donc proposer des mesures.

Le 9 janvier dernier, le comité interministériel de la sécurité routière a ainsi proposé, dans un document intitulé « Sauvons plus de vies sur nos routes », 18 mesures fortes, réparties entre trois grands axes : l'engagement de chaque citoyen en faveur de la sécurité routière, la protection de l'ensemble des usagers de la route et enfin l'anticipation, pour mettre les nouvelles technologies au service de la sécurité routière. La baisse de la vitesse fait partie de ces mesures fortes. Vous en êtes conscient, monsieur le rapporteur, car je vois que vous n'êtes pas formellement opposé à cette évolution. Le texte que nous examinons ce matin propose en effet une adaptation, sous la forme d'une sectorialisation de la décision de réduire la limite de vitesse de 90 à 80 km/h, qui serait confiée aux maires, aux présidents des conseils départementaux et aux préfets, dans le cadre des compétences qu'ils exercent.

L'exposé des motifs évoque des décisions qui auraient été prises sans concertation, un accroissement des difficultés de déplacement dans les territoires ruraux et les zones de montagne, une aggravation de l'enclavement des zones rurales, des doutes sur l'amélioration de la sécurité routière, et une augmentation des temps de trajet quotidiens. Aucun de ces motifs ne nous paraît vraiment réaliste. Permettez-moi aussi de rappeler que les décisions relatives aux vitesses maximales autorisées ne dépendent pas de la loi, mais du pouvoir réglementaire. Par conséquent, votre proposition de loi pourrait être déclarée irrecevable au titre de l'article 41 de la Constitution – nous aurons l'occasion d'y revenir lors de l'examen des articles.

**M. Philippe Latombe.** Le groupe Mouvement Démocrate et apparentés tient à rappeler sa position sur ce sujet.

Le Gouvernement a choisi de ramener la limitation de vitesse à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central, sur la base d'un avis rendu par le comité des experts du Conseil national de la sécurité routière en 2014, qui était accompagné de données scientifiques attestant que la baisse des vitesses contribue à réduire le taux d'accidentalité. Cette mesure sera mise en œuvre à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2018 sur l'ensemble des routes bidirectionnelles sans séparateur central, pendant une phase d'expérimentation de deux ans. Une application différenciée, à la discrétion des communes, ne permettrait pas de préserver l'effet utile de cette décision qui vise à réduire le nombre d'accidents : cela permettrait en effet de sauver entre 350 à 400 vies par an, selon les estimations, sans compter les blessés graves. Par ailleurs, une réduction de 10 km/h de la vitesse sur les routes secondaires aurait un bilan positif de 230 millions d'euros, ainsi que l'a montré une étude du ministère de la Transition écologique et solidaire.

Ces raisons de fond nous conduisent à soutenir la décision du Gouvernement. Il ne s'agit pas, comme on l'affirme trop souvent, d'une atteinte qui serait portée à nos territoires, mais d'une volonté farouche de réduire la mortalité routière, encore trop élevée en France. C'est notamment le cas dans les territoires ruraux – je le dis en tant qu' élu d'un tel territoire – sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central, qui restent trop meurtrières.

La réduction de la vitesse maximale relève du domaine réglementaire, on l'a dit avant moi, et en l'espèce du Premier ministre. Nous ne sommes donc pas favorables à ce qu'une loi intervienne en la matière : le domaine réglementaire doit rester le domaine réglementaire.

Enfin, il nous semble que ce serait une erreur, voire une faute, de réduire à cette seule mesure l'ensemble du plan d'action qui entrera en application le 1<sup>er</sup> juillet prochain : cela revient à masquer, volontairement, d'autres mesures fortes, comme l'augmentation des sanctions en cas d'usage du téléphone au volant ou encore la modification du format et du contenu des stages de sensibilisation. La présence de ces dispositions aux côtés de la limitation de la vitesse donne un autre relief et une autre architecture d'ensemble à ce plan d'action, dont l'esprit est seulement de préserver des vies, d'éviter des milliers de morts et de blessés chaque année.

C'est pourquoi nous ne voterons pas en faveur de cette proposition de loi.

**M. Thierry Benoit.** Au nom du groupe UDI Agir et Indépendants, je voudrais saluer le travail de Vincent Descoeur, qui est à l'origine de cette proposition de loi que nous soutenons totalement. Nous avons d'ailleurs eu une idée similaire, car la décision du Gouvernement nous interpelle vraiment.

Je voudrais souligner, en préambule, une conviction partagée par tous les groupes : la sécurité routière demeure la priorité de chacune et de chacun d'entre nous. Il faut aussi rappeler, comme le porte-parole du groupe La République en Marche l'a fait tout à l'heure, qu'il s'agit d'une décision du Premier ministre, prise par décret : on est dans le cadre du pouvoir réglementaire. Nos concitoyens ne le savent pas nécessairement, mais les députés n'auront pas à se prononcer sur cette décision, qui ne fera l'objet ni d'un vote ni même d'un avis de notre part.

Ce qui pose problème, comme l'a dit le rapporteur, est la généralisation de la mesure, sans discernement. Autant le dire carrément : je considère que le Premier ministre s'est fait piéger par le délégué interministériel à la sécurité routière, que j'ai rencontré lorsque j'ai travaillé sur notre propre proposition de loi. Dans ma circonscription de Fougères, dans l'Ille-et-Vilaine, cette mesure va poser une vraie difficulté du point de vue de la hiérarchie de la voirie. Pour aller de Fougères à Laval, on empruntera d'abord la route nationale 12 qui sera limitée à 80 km/h jusqu'à Ernée, car elle est bidirectionnelle, alors que d'Ernée à Laval on est sur la route départementale 31 qui a deux fois deux voies, avec un séparateur central, car le département de la Mayenne a réalisé cet aménagement.

L'État, quant à lui, n'a pas eu la puissance ou l'argent qu'il fallait pour moderniser ses infrastructures : comme il considère que son réseau national n'est pas suffisamment moderne et sécurisé, il décrète une généralisation de la limitation de vitesse à 80 km/h dans l'ensemble du pays. Cela pose un problème de discrimination entre les territoires, aux dépens de ceux qui sont mal pourvus en infrastructures modernes.

Les temps de trajet, c'est-à-dire la mobilité, seront affectés. Ceux qui habitent les métropoles et les grandes villes dotées d'infrastructures modernes n'auront pas de difficultés. Dans les territoires périphériques, les villes moyennes et les territoires ruraux mal raccordés et mal équipés en infrastructures routières, il y aura en revanche un problème d'attractivité à l'égard des populations nouvelles et des entreprises. Le monde économique est très attentif à la question de la mobilité.

En dernier lieu, cette mesure fait fi de tous les efforts réalisés par les constructeurs automobiles pour améliorer la sécurité des usagers de la route, notamment grâce aux dispositifs d'aide à la conduite et de freinage anticipé.

Pour toutes ces raisons, mon groupe soutiendra cette proposition de loi avec vigueur et force.

**M. Thibault Bazin.** Je tiens à saluer tout le travail effectué par notre collègue Vincent Descoeur pour ajuster la décision du Gouvernement de restreindre la vitesse autorisée à 80 km/h, sans discernement. À ceux qui nous disent : « circulez, il n'y a rien à voir » car on se trouve dans le champ du pouvoir réglementaire, je voudrais répondre que c'est précisément pour cette raison que les députés doivent exercer leur mission de contrôle de l'action du Gouvernement et d'évaluation des politiques publiques. La représentation nationale doit se saisir de ce sujet qui suscite beaucoup de réactions chez nos concitoyens : j'ai reçu près de 500 messages dans ma circonscription.

Nous sommes tous d'accord sur la nécessité de mesures permettant de renforcer la sécurité routière, mais encore faut-il qu'elles soient pertinentes, adaptées et justifiées. Or la décision du Gouvernement est susceptible d'accroître les risques à certains endroits, notamment quand il faudra dépasser les poids lourds. C'est une vraie question, mais elle est totalement éludée.

L'aménagement du territoire est l'autre sujet de fond qui est occulté. Il y a un véritable désengagement de l'État à l'égard des conseils départementaux, qui sont pressurés par la montée en charge des allocations individuelles de solidarité (AIS) et de la question des mineurs non accompagnés (MNA). Il y a donc de moins en moins d'investissements dans l'entretien des routes départementales, ce qui constitue un vrai facteur de risque en matière de sécurité routière mais aussi d'éloignement des territoires, comme l'a souligné Vincent Descoeur.

Je crois qu'il faut faire confiance à l'intelligence territoriale et se méfier de la recentralisation voulue par le Gouvernement. Nous avons la chance d'avoir des organismes tels que le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) : appuyons-nous sur eux. Afin d'assurer la sécurité routière, nous devons adapter la réduction de la vitesse autorisée.

**M. Jean-Paul Dufrègne.** Merci de m'accueillir au sein de cette commission. Le groupe de la Gauche démocrate et républicaine soutient cette proposition de loi de notre collègue Vincent Descoeur. Je le fais d'autant plus volontiers, à titre personnel, que nous nous connaissons depuis assez longtemps, déjà, et que nous partageons une même appartenance aux territoires ruraux et une même connaissance de ces derniers, qui sont encore une fois pointés du doigt. Je pense que l'on ne réglera pas la question de la sécurité routière en se contentant de les accuser quasiment d'être la cause des nombreux accidents qui se produisent chaque année. Nous soutenons l'ensemble des mesures qui ont été retenues par ailleurs, mais la limitation de la vitesse autorisée pose vraiment un certain nombre de questions.

Je défendrai deux amendements visant à renforcer, encore, la crédibilité de cette proposition de loi en traitant séparément la question des fins de semaine. Comme le Premier ministre l'a dit et répété, on ne peut plus supporter les accidents à répétition qui se produisent le week-end, et qui concernent souvent des jeunes : 50 % des décès de jeunes de 18 à 24 ans dans des accidents de la route se produisent durant les week-ends et les jours fériés, où l'accidentologie est 1,5 fois supérieure à celle des autres jours de la semaine.

Les territoires ruraux seront affectés par la décision du Gouvernement. On a l'impression qu'il existe deux mondes : on n'hésite pas à dépenser des centaines de millions

d'euros, voire des milliards, pour gagner deux ou trois minutes sur des trajets en train entre deux métropoles ; dans nos territoires, en revanche, on dirait que cela n'a pas beaucoup d'importance si l'on perd trois ou quatre minutes... Il y a donc le monde des métropoles et des affaires, et celui des relégués, ce qui n'est franchement pas acceptable.

Enfin, on ne peut pas penser la sécurité sans faire le lien avec l'état des routes. Deux des plus importantes routes nationales de France se croisent dans mon département, l'Allier, dont la route Centre-Europe Atlantique (RCEA), surnommée la route de la honte tant elle est le théâtre d'accidents. Comme la Cour des comptes vient de le souligner, elle n'est toujours pas à deux fois deux voies dans son intégralité, ce qui est un véritable scandale.

Je serais favorable à la décision du Gouvernement si tous les territoires étaient traités de la même façon et si les crédits étaient répartis d'une manière identique. Sur la route que je viens d'évoquer, il y a eu la semaine dernière un accident impliquant quatre camions, avec un bilan de deux morts et de deux blessés. Les deux morts sont un camionneur tchèque et un autre roumain. Il devrait y avoir beaucoup moins de camions sur cette route de transit, mais cela impliquerait d'établir des priorités. On limite aujourd'hui les dotations allant aux départements, ce qui réduit les investissements visant à sécuriser les routes qui dépendent d'eux.

Pour toutes ces raisons, je soutiendrai cette proposition de loi, tout en défendant deux amendements qui visent à traiter à part les fins de semaine, dans des conditions définies par décret.

**M. Ugo Bernalicis.** Je vois qu'il y a une tentative du groupe Les Républicains de prendre de vitesse la majorité, c'est le moins qu'on puisse dire, notamment après la sortie de route du ministre de l'Intérieur – j'arrête là les jeux de mots, car je n'ai pas eu le temps d'en préparer davantage. (*Sourires.*)

Cette proposition de loi peut être intéressante. Vous vantez les mérites du principe de subsidiarité, même si vous peinez un peu à argumenter, en nous disant que l'on pourrait fixer la vitesse maximale à 80 km/h à certains endroits, à 90 km/h ailleurs, ou bien à 70 km/h, en décidant au plus près du terrain, afin de libérer les énergies. Nous avons déposé quelques amendements afin d'encadrer votre proposition : nous souhaitons rappeler que c'est quand même le préfet qui est compétent, avec l'appui de ses services, pour regarder avec les communes si certaines zones sont plus ou moins accidentogènes et s'il est judicieux de modifier la vitesse autorisée, soit à la baisse, même si ce n'est pas ce que vous avez en tête, soit à la hausse.

Le passage de 90 à 80 km/h repose sur des études affirmant que cela permettrait de sauver entre 200 et 400 vies par an. Tant mieux si c'est le cas, mais il y a malgré tout quelques difficultés. On ne saura qu'*a posteriori* si c'est vrai. Par ailleurs, le modèle mathématique qui est utilisé fait appel à une étude du Suédois Göran Nilsson mêlant lois physiques et accidentologie : une variation de 1 % de la vitesse se traduirait par une variation de 2 % du nombre des accidents corporels et de 4 % de celui des accidents mortels. Le Norvégien Rune Elvik a ensuite affiné ce modèle dans les années 2000 : chaque baisse de 1 km/h de la vitesse maximale autorisée réduit le nombre d'accidents de 4 %. Si l'objectif est d'épargner des vies, on peut se demander pourquoi s'arrêter en si bon chemin, en ne retenant qu'une limite de 80 km/h : pourquoi pas 50, 40, voire 30 km/h ? Il paraît qu'il n'y a quasiment plus d'accidents mortels à 30 km/h... On voit bien qu'il y a une part d'incertitude dans la

proposition du Gouvernement, ou plutôt du Premier ministre : à sa place, je ne me serais pas avancé à ce point.

En revanche, comme certains collègues l'ont rappelé avant moi, notamment le porte-parole du groupe GDR, il est sûr que certaines routes manquent d'entretien, ce qui constitue un facteur accidentogène, et que l'on peut adopter d'autres mesures : si l'on estime que l'alcool est un facteur majeur de risque, on peut imposer l'usage d'éthylotests pour le démarrage des véhicules – ces dispositifs existent et ils fonctionnent. Ils sont même obligatoires dans les bus. Vous savez aussi que l'association nationale pour la prévention routière mène depuis des années une campagne « zéro enfant tué sur nos routes », qui comporte un certain nombre de propositions. Parmi les décisions du Gouvernement, où sont les mesures qui iraient en ce sens ? Il serait intéressant de creuser les pistes que cette association met en avant. Je ne sais pas si cela pourrait avoir un effet massif, mais il y a notamment la proposition d'un taux réduit de TVA sur les sièges pour enfants, au même titre que l'on applique un taux réduit quand on achète un verrou ou un cadenas pour une porte, car cela concerne la sécurité. Des mesures de ce genre pourraient donner du sens à l'action, sans pénaliser les citoyennes et les citoyens. Or ce n'est pas du tout ce qui a été décidé : le Gouvernement a adopté une mesure un peu dogmatique, comme si tout allait se résoudre en passant de 90 à 80 km/h sur les routes secondaires.

Si l'on met les statistiques relatives au nombre de morts sur les routes en relation avec la hausse de la population et surtout avec la hausse considérable du nombre de kilomètres parcourus – on utilise toujours davantage de voitures, sur des distances de plus en plus longues, alors que l'accroissement du nombre de kilomètres parcourus augmente la probabilité d'un accident – on voit alors que la mortalité continue en réalité de diminuer. Elle est même extrêmement faible. On pourrait essayer de réduire le nombre de kilomètres parcourus dans des véhicules individuels, en mettant le paquet sur les transports en commun, car c'est là qu'il y a le moins d'accidents. Ceux qui impliquent des bus ou des trains sont très peu nombreux par rapport au nombre de personnes qui utilisent ces moyens de transport.

Nous défendrons donc un certain nombre d'amendements : nous ne sommes pas opposés au principe de subsidiarité, mais cela n'épuise clairement pas le débat.

**Mme Cécile Untermaier.** La question qui se pose, sur tous les bancs, est celle de l'application d'un dispositif qui est unilatéral et vertical, qui vient d'en haut et qui vaudra indistinctement pour tous les territoires, en particulier les lieux de vie où l'on trouve un nombre très important de petites routes sans séparateur central, comme l'a souligné notre collègue du groupe GDR. La sécurité routière est en jeu, mais aussi la pertinence des mesures adoptées. Or, qui dit pertinence, dit examen au cas par cas, et il y a un problème de lisibilité : quand on conduit, comme nous le faisons tous dans les circonscriptions rurales, on a beaucoup de mal à savoir si la vitesse autorisée est de 70, 80 ou 90 km/h.

Les études utilisées ne sont pas convaincantes, comme l'a dit Ugo Bernalicis. Par ailleurs, j'ai posé une question écrite au ministre sur la limitation de vitesse applicable aux poids lourds et aux jeunes conducteurs, mais je n'ai toujours pas de réponse. Il me semble pourtant qu'il faudra trancher : il y a des interrogations sur ce point dans nos territoires.

Je crois aussi que l'on ne pourra pas se dispenser d'une campagne de sensibilisation. Si le Premier ministre considère que les routes secondaires sans séparateur central sont dangereuses, on ne peut pas se contenter de décréter qu'il faut rouler moins vite. On doit

commencer par une campagne de sensibilisation pour faire en sorte que les conducteurs soient informés du danger : il arrive qu'ils ne le perçoivent pas.

Enfin, la question de la sécurité routière renvoie à des sujets majeurs sur lesquels nous nous battons depuis un certain temps. Sous le précédent quinquennat, nous avons beaucoup avancé sur la question de la route Centre-Europe Atlantique (RCEA), qui traverse toute la France d'Est en Ouest, et qui est réputée très dangereuse. Il faut régler les difficultés qui se posent vraiment : cela fait 20 ans que l'on parle de la RCEA et nous avons encore 20 ans de travaux à réaliser. Dans mon département et dans toute la France, ce sont surtout des investissements majeurs qui sont attendus.

**Mme Marie-France Lorho.** La réaction de la presse et des associations rurales montre bien l'exaspération des Français à l'égard de la volonté du Gouvernement de réduire la vitesse maximale autorisée sur les routes nationales et départementales. Localiste cohérente, je suis tout à fait favorable à ce que la vitesse sur les routes départementales soit décidée par les habitants des territoires concernés. Comme le souligne l'exposé des motifs de cette proposition de loi, « il serait plus pertinent de laisser le soin aux acteurs des territoires, qui connaissent la réalité de leurs routes, de déterminer la vitesse maximale autorisée sur ces réseaux pour lesquels ils ont autorité en fonction de ces caractéristiques ». Je ne peux que souscrire à cette analyse : on doit fuir partout les réflexes jacobins. Mais pourquoi ne pas faire un pas de plus en donnant encore plus de flexibilité que vous ne le proposez aux départements qui seraient prêts à améliorer les réseaux routiers ?

**M. Éric Diard.** Au cours de la campagne présidentielle, Emmanuel Macron s'était engagé à ne pas modifier les limitations de vitesse – ni à la hausse, ni à la baisse. Un an plus tard, il revient sur cet engagement majeur pour des millions de Français.

Évidemment, chaque mort sur les routes est un mort de trop. Cela dit, les automobilistes ont de plus en plus l'impression d'être les victimes d'une politique routière davantage mise en place pour des raisons financières que pour lutter véritablement contre la délinquance routière.

L'automobiliste de la France périphérique est aujourd'hui le premier contribuable du pays : avec un baril de pétrole affichant un prix de 70 euros, tout comme en 2014 et en 2009, le prix du gazole ne cesse d'augmenter. La diminution annoncée des limitations de vitesse sur les routes nationales est vécue, pour des millions de Français qui empruntent ces routes, comme une nouvelle augmentation des impôts – surtout que, dans le même temps, le Gouvernement autorise les contrôles effectués au moyen de radars mobiles embarqués à bord de véhicules exploités par des sociétés privées, une pratique qui a déjà montré ses limites.

Il existe, bien sûr, des routes plus dangereuses que d'autres, et il est nécessaire d'abaisser la limitation de vitesse et de renforcer les contrôles sur ces routes si l'on veut vraiment lutter contre la mortalité routière. En revanche, généraliser la baisse des limitations serait contre-productif, puisqu'une limitation de vitesse unique sur l'ensemble du territoire susciterait un sentiment de défiance à son encontre. À certains endroits, une vitesse de 80 km/h est très insuffisante, à d'autres, elle est excessive et dangereuse. Pour lutter efficacement contre les accidents mortels, il serait donc plus judicieux de laisser aux conseils départementaux le soin d'examiner la possibilité d'abaisser ou non les limitations de vitesse sur les routes afin de prendre en compte les spécificités de chaque tronçon.

**M. Dino Ciniéri.** Je voudrais tout d'abord remercier notre collègue Vincent Descoeur pour cette excellente proposition de loi, que j'ai cosignée car elle me paraît répondre à une véritable attente de nos concitoyens. La mise en œuvre, assumée par le Premier ministre, du passage aux 80 km/h, est une nouvelle attaque contre les habitants des zones rurales.

Nous voulons tous que le nombre de victimes d'accidents de la route baisse, et sauver des vies doit être la priorité des politiques de sécurité routière. Cependant, la réduction de la vitesse maximale autorisée sur tous les réseaux secondaires, sans prendre en compte la dangerosité réelle, sera inefficace.

Cette réforme est d'autant plus injuste et pénalisante pour les territoires ruraux que leurs habitants n'ont pas d'alternative à l'utilisation des véhicules personnels pour aller au travail, à des rendez-vous médicaux ou pour accompagner leurs enfants à l'école – et je ne reviendrai pas sur le coût exorbitant de changement des panneaux pour les départements.

Comme notre rapporteur, j'estime qu'il faut faire du cas par cas. Le maire, qui connaît bien son territoire, est le mieux placé pour proposer de baisser la vitesse à 80 km/h, voire à 70 km/h sur certains tronçons dangereux. L'ensemble du réseau secondaire doit, lui, rester à 90 km/h. En décembre 2017, j'ai déposé une proposition de résolution invitant le Gouvernement à préciser le coût et les résultats de la politique de sécurité routière. En effet, mes chers collègues, si la vitesse est souvent en cause dans les accidents meurtriers, il ne faut pas oublier que, parmi les 3 500 personnes décédées sur les routes en 2015, 23 % d'entre elles, soit plus de 800 personnes, ont trouvé la mort dans un accident impliquant un conducteur positif aux stupéfiants – ce constat a été fait par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR). J'espère que la majorité fera preuve d'ouverture d'esprit et de pragmatisme et que vous voterez cette excellente proposition de loi.

**M. Fabrice Brun.** Nous partageons les objectifs de sécurité routière qui ont été annoncés par le Premier ministre et nous soutenons dix-sept des dix-huit mesures annoncées par le Gouvernement. Cependant, je voudrais rappeler que le risque zéro n'existe pas, que le seul fait de vivre nous expose au risque de mourir et que rechercher le risque zéro en la matière est absurde, surtout en le faisant de cette façon. Pourquoi retenir une limitation à 80 km/h plutôt qu'une à 70 km/h ou à 30 km/h ? Pourquoi ne pas aller jusqu'à supprimer la voiture, outil essentiel de la mobilité dans nos territoires ruraux, où la plupart des foyers disposent de deux ou trois voitures pour aller travailler, nous soigner, étudier, etc. ?

Les accidents survenus sur le réseau secondaire constituent 55 % des accidents mortels, ce qui montre bien que la première cause d'accidents mortels en France est bien l'état du réseau routier, qui nécessiterait que l'État investisse dans l'entretien du réseau routier national. En Ardèche, la RN102 comporte encore certaines portions où un poids lourd et une voiture ne peuvent pas se croiser...

L'État doit aussi donner les moyens aux collectivités locales d'investir pour sécuriser le réseau routier. À l'heure actuelle, les motards représentent plus de la moitié des victimes mortelles sur nos routes, ce qui pourrait être évité en généralisant les équipements protecteurs, notamment les glissières doublées d'une lisse : ce sont des mesures de sécurité routière de ce genre, concrètes et non punitives, qu'attendent nos concitoyens.

Enfin, je veux souligner que rouler à 80 km/h, c'est rouler à la même vitesse que les poids lourds, et c'est augmenter les risques d'hypovigilance, comme l'ont montré de

nombreuses études. Sur notre réseau secondaire, c'est aussi prendre le risque d'augmenter les dépassements dangereux, qui sont l'une des premières causes d'accidents – je sais de quoi je parle, car l'Ardèche est très concernée.

Pour toutes ces raisons, arrêtons de stigmatiser les habitants des territoires et d'entraver leur mobilité, car ils subissent cela comme une double peine.

**M. Arnaud Viala.** La mesure proposée me paraît choquante à plusieurs égards, à commencer par sa brutalité : les Français n'en sont pas forcément conscients, mais dans quinze jours, c'est-à-dire au 1<sup>er</sup> juillet prochain, ils vont être soumis à cette nouvelle règle. Les sommes considérables dépensées par le Gouvernement pour inonder les médias locaux de publicité en faveur de cette réforme glissent comme de l'eau sur un canard : personne n'y prête aucune attention.

Elle est choquante par la manipulation de l'opinion publique à laquelle se livre la majorité en faisant croire qu'il y a, d'un côté, le camp de ceux qui sont pour la sécurité routière et, de l'autre, le camp de ceux qui veulent qu'il y ait des morts sur les routes. Bien évidemment, le vrai débat doit être posé en d'autres termes.

Elle est choquante parce que sa mise en œuvre n'a été précédée d'aucun argumentaire solide sur le bénéfice qu'est censé apporter la mesure. Auditionné par Vincent Descoeur, le délégué interministériel à la sécurité routière nous a, de ce point de vue, laissés très largement sur notre faim.

Enfin, elle est choquante parce que – je le dis sans vouloir opposer ville et campagne – sont concernés 10 971 kilomètres de routes en Dordogne, 8 844 kilomètres dans la Manche, 8 770 kilomètres en Aveyron... et zéro kilomètre pour Paris et l'Île-de-France ! Comme on le voit, ce sont les territoires où la mobilité est le plus difficile qui vont payer le plus lourd tribut à cette mesure décidée de manière absolument arbitraire. La proposition de Vincent Descoeur nous paraît être une bonne façon d'éviter l'impact trop grave d'une mesure qui n'a pas été réfléchie.

**M. Rémy Rebeyrotte.** Je veux d'abord dire que nous sommes en train de débattre d'un sujet relevant du domaine réglementaire...

**M. Philippe Gosselin.** Si nous ne débattons plus à l'Assemblée nationale, à quoi servons-nous ?

**M. Rémy Rebeyrotte.** Nous pourrions effectivement passer un temps infini à débattre de tous les décrets, arrêtés et règlements, mais pour ma part, j'estime que nous avons mieux à faire.

Quoi qu'il en soit, chacun a pu s'exprimer, faire connaître son point de vue au sujet de la mesure proposée, et éventuellement souligner la qualité des dix-sept autres mesures que comprend le plan annoncé par l'exécutif...

**M. Fabrice Brun.** Oui, je l'ai fait !

**M. Rémy Rebeyrotte.** En effet, il ne faudrait pas résumer l'ensemble du dispositif pour la sécurité routière à la seule mesure consistant à ramener à 80 km/h la limite de vitesse. D'autres mesures très importantes ont été annoncées, notamment celles portant sur l'interdiction de l'usage du téléphone portable, ou sur la prise de stupéfiants ou d'alcool.

Pour ce qui est des chiffres, il semble que nous n'ayons pas les mêmes que M. Viala : si les routes qui vont passer à 80 km/h sont majoritairement situées en milieu rural...

**M. Fabrice Brun.** C'est 100 % des routes de l'Ardèche !

**M. Rémy Rebeyrotte.** ...on en trouve aussi en milieu urbain, y compris en région parisienne. Je ne comprends donc pas que vous puissiez affirmer que la région parisienne ne sera pas concernée.

**M. Arnaud Viala.** Je n'ai parlé que de Paris !

**M. Rémy Rebeyrotte.** Vous avez évoqué la région parisienne – nous débattons d'un sujet sur lequel il faut être précis.

Enfin, à chaque fois que des mesures fortes ont été prises en matière de sécurité routière, elles ont provoqué un tollé, mais ont également constitué un progrès considérable. À cet égard, je veux rendre un hommage particulier au Président de la République Jacques Chirac, qui a pris en matière de sécurité routière des mesures ayant donné des résultats extraordinaires : nous sommes en effet passés de 22 000 morts par an sur les routes au début des années 1970 à moins de 4 000 aujourd'hui.

**M. Raphaël Schellenberger.** La mesure proposée par le Gouvernement ne relève pas de l'action, mais de l'agitation, et son efficacité sur le territoire sera quasiment nulle : elle n'est pas de nature à modifier les comportements, et ne s'accompagne d'aucune amélioration des infrastructures. Si depuis 1970, c'est-à-dire l'époque à laquelle l'État français a commencé à s'attaquer à ce fléau qu'est la mortalité routière, on a pu obtenir des progrès grâce à des mesures de nature globale, il faut aujourd'hui entrer davantage dans le détail si l'on veut continuer à faire diminuer le nombre de morts sur les routes : ce n'est donc pas une mesure générale comme celle-ci, qui ne sera pas acceptée sur les territoires, qu'il faudrait mettre en œuvre.

On peut toujours débattre pour savoir si la proposition de loi qui nous est soumise est d'ordre législatif ou réglementaire. Pour ma part, je ne serai pas aussi affirmatif que M. Rebeyrotte, qui est convaincu qu'elle est d'ordre réglementaire. En effet, elle vise à habiliter les collectivités à décider, c'est-à-dire à leur conférer une compétence supplémentaire, que le Gouvernement aurait pu leur conférer par voie de règlement, mais que le Parlement peut également leur conférer par la loi si le Gouvernement le souhaite.

Enfin, nos collègues de la majorité sont particulièrement malvenus à nous faire la leçon sur ce qui est d'ordre législatif ou réglementaire après nous avoir soumis, au cours des semaines passées, des textes aussi catastrophiques que celui sur les violences sexuelles et sexistes ou celui sur l'interdiction du téléphone portable au collège : vous ne cessez de nous occuper avec des textes de niveau réglementaire afin de passer au journal télévisé mais, quand il est question de sujets qui intéressent la France rurale et la mobilité au sein de nos territoires, vous nous expliquez qu'on n'a rien à dire. Nous en avons assez de cette attitude méprisante !

**M. Jean-Jacques Gaultier.** Pour ma part, je suis convaincu que, conformément au célèbre slogan, la sécurité routière, c'est l'affaire de tous, y compris des députés, et qu'il serait aberrant de ne pouvoir débattre sur ce thème à l'Assemblée nationale.

Personne n'a le monopole de la sécurité routière : il n'y a pas, d'un côté, ceux qui sont contre la limitation à 80 km/h et, de l'autre, ceux qui souhaitent voir diminuer le nombre

de morts sur les routes. Nos amis allemands, britanniques, italiens et espagnols ne sont ni des inconscients ni des incompetents, pas plus que l'ancien Premier ministre Bernard Cazeneuve, ou encore les maires ruraux et les autres élus locaux hostiles à la limitation voulue par le Gouvernement.

On nous présente la mise en place de la mesure comme une expérimentation devant durer deux ans. Cependant, fin 2017, l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière notait déjà une baisse de 1,2 % du nombre de morts sur les routes françaises, avant même l'entrée en vigueur de la nouvelle limitation.

Enfin, on ne peut que déplorer le caractère brutal, autoritaire, arbitraire et uniforme de la mesure proposée, qui va s'appliquer sans aucune différenciation sur 400 000 kilomètres de routes secondaires, mais aussi à tous les conducteurs, qu'ils soient au volant d'une voiture ou d'un poids lourd, qu'il s'agisse d'un jeune ayant son permis depuis trois jours ou de ses parents qui font 50 000 kilomètres par an depuis cinquante ans.

**M. Hervé Saulignac.** Je remercie les auteurs de cette proposition de loi, qui nous permettent de débattre d'une question dont on nous avait privés jusqu'à présent (*Applaudissements des députés des groupes Nouvelle Gauche et Les Républicains*) et au sujet duquel la plupart d'entre nous ne cessent de recevoir des doléances dans leurs permanences. En effet, une grande partie des Français perçoivent la mesure qui leur est imposée comme une agression, une provocation. Je ne sais pas s'il existe une France « oubliée », mais je sais qu'il existe une France qui se sent incomprise, et victime d'une contrainte venant s'ajouter aux nombreuses autres qu'elle supporte déjà.

Certes, la mesure ne s'appliquera pas aux routes munies d'un séparateur central, mais cette précision ne fait justement qu'accroître le caractère injuste de la disposition. Dans l'Ardèche, un département que j'ai eu le plaisir de présider durant plusieurs années, on ne compte que 14 kilomètres de routes à deux fois deux voies sur 3 800 kilomètres de routes départementales !

Par ailleurs, l'adaptabilité qu'est censée permettre la loi existe déjà : en agglomération, sur une zone dite de rencontre, on peut fixer la vitesse à 30 km/h, voire à 20 km/h, par dérogation à la limite habituelle de 50 km/h ; à l'inverse, des aménagements spécifiques permettent de rouler jusqu'à 70 km/h en agglomération. Pourquoi cette adaptabilité qui existe pour les agglomérations ne pourrait-elle pas s'appliquer aux départements, qui sont parfaitement capables de déterminer la vitesse adaptée à chaque point du réseau routier, en fonction de son degré de dangerosité ?

Nous soutiendrons évidemment cette proposition de loi qui nous semble frappée au coin du bon sens et, pour conclure, je citerai une personnalité connue pour sa sagesse, à savoir Georges Pompidou, qui s'est un jour exclamé : « Arrêtez d'emmerder les Français ! ». La suite de sa tirade est moins connue, mais tout aussi intéressante : « Laissez-les vivre un peu et vous verrez que tout ira mieux ! Foutez-leur la paix ! Il faut libérer ce pays ! ».

**M. Aurélien Pradié.** De manière quasi systématique, à l'occasion de l'examen de certains amendements ou propositions de loi qui déplaisent à la majorité, on entend une petite musique, celle de l'inconstitutionnalité des textes. J'appelle votre attention sur le danger immense de cette petite musique, surtout lorsqu'elle provient de parlementaires : ce n'est peut-être qu'une argutie, mais à force de l'entendre, certains pourraient l'interpréter comme

une démission qui, à terme, pourrait avoir pour conséquence de déposséder le Parlement de toute capacité d'initiative et de débat.

Sur le fond, il y a de vraies raisons à ce que nous débattons ici de cette question. J'ai parfois l'impression que certains de nos collègues n'ont pas lu très attentivement la proposition de loi : elle ne vise pas à décider de la vitesse applicable sur certaines voies, mais à permettre aux collectivités d'adapter des dispositions réglementaires. Une telle mesure ne relève pas du tout du pouvoir réglementaire, mais bien du pouvoir législatif.

Il est par ailleurs tout à fait normal qu'un sujet dont les conséquences ne se limitent pas à la sécurité routière soit débattu par les représentants de la Nation, car la réduction de la vitesse va avoir des conséquences importantes en termes de mobilité.

Enfin, il n'y a pas d'initiative de sécurité routière qui fonctionne sans sensibilisation – je dirai même sans complicité – des automobilistes. En l'espèce, la décision ministérielle imposée aux Français procède d'une infantilisation de nos concitoyens, qui me semble tout à fait insupportable. Au cours de ces dernières années, à chaque fois qu'une décision a été prise en matière de sécurité routière, elle n'a fonctionné que lorsqu'elle permettait aux automobilistes d'en être les acteurs : en l'occurrence, ce n'est pas du tout le cas de cette mesure, qui me paraît donc vouée à l'échec.

**M. Philippe Gosselin.** Grâce à la proposition de loi qui nous est soumise, nous échappons au syndrome des muets du sérail, en ne respectant pas le silence dans lequel on voudrait nous enfermer. Comme d'autres, je m'inquiète de ces réformes institutionnelles qui auraient pour effet d'organiser le silence en nos murs : alors que toute la population française se préoccupe de la sécurité routière, alors que la nouvelle limitation de vitesse à 80 km/h fait l'objet de conversations dans tous les lieux de vie, toutes les réunions de famille, le Parlement devrait être le seul endroit de France où il est interdit d'en parler ! Il est incroyable que l'on tente de nous imposer ce silence à une époque où l'on souhaite un Parlement en phase avec la société – et fort heureusement, nous le sommes, quant à nous !

J'avais pour ma part déposée une proposition de résolution invitant le Gouvernement à organiser des états généraux de la sécurité routière, et nous avons aujourd'hui la chance de pouvoir débattre de l'excellente proposition de loi de notre collègue Descoeur, une proposition au demeurant très équilibrée, car elle ne consiste pas à repousser d'un revers de main la limitation à 80 km/h, mais à adapter cette limitation de façon intelligente. J'en viens à me demander si ce n'est pas cet adjectif qui choque les auteurs de cette mesure qui tombe du ciel, comme si Jupiter et Matignon s'étaient alliés pour décréter qu'il était bon que cette mesure s'appliquât de manière indistincte... En tout état de cause, elle fait souffler un vent de révolte parmi les Français, qui n'est pas provoqué par le principe même de limitation, mais par le fait qu'elle s'applique uniformément sur le territoire. Dans la Manche, plus de 8 000 kilomètres de route vont être concernés, contre zéro à Paris : il y a bien une fracture territoriale.

Vouloir agir uniquement au moyen de la répression, sans se préoccuper des travaux routiers qui seraient nécessaires, ni des conditions de circulation des motards, ni de l'alcool ou des stupéfiants au volant, c'est imposer aux Français une mesure inutilement vexatoire. Une fois de plus, on prend les automobilistes pour des vaches à lait, ce qui me semble bien correspondre à la version très « techno » de la société qu'a ce gouvernement. Comme l'a dit M. Saulignac, et Georges Pompidou avant lui, il est grand temps qu'on arrête d'emmerder les Français !

**M. Pierre Morel-À-L'Huissier.** Je salue l'initiative de Vincent Descoeur qui permet d'ouvrir un débat dont nous avons été privés jusqu'à présent, le Gouvernement ayant fait le choix du décret.

Imposer une limitation de vitesse à 80 km/h de manière généralisée, sans tenir compte des zones accidentogènes, peut effectivement poser de gros problèmes dans nos départements – d'autant que les études sur lesquelles se base cette mesure ne paraissent pas très fiables.

Par ailleurs, modifier la limitation de vitesse sans revoir les modalités du permis à points risque également d'être source de difficulté, car il y aura sans doute de nombreuses pertes de points pour avoir roulé à 86 ou 87 km/h, avec toutes les conséquences que cela peut entraîner, notamment en termes d'invalidation du permis.

Vous qui êtes de l'Aveyron, monsieur le président, je vous invite à traverser notre département en empruntant la RN88 à une vitesse inférieure à 80 km/h... Moi qui me suis déjà livré à cette expérience, je peux vous dire que c'est compliqué : on est même dépassé par les voitures électriques !

Il y a une dizaine d'années, j'avais demandé que le radar du Pas de l'Escalette, entre Millau et Lodève, ne soit plus réglé pour se déclencher à 70 km/h – ce qui conférait à cette machine une exceptionnelle rentabilité financière –, mais à 80 km/h, ce que le Premier ministre avait accepté. Or, le fait de relever de 10 km/h la limite de vitesse n'a eu aucune incidence sur le nombre d'accidents à cet endroit, ce qui montre bien qu'une mesure de ce type est totalement inadaptée.

**M. Jean-Louis Masson.** J'aimerais rappeler à notre collègue Rebeyrotte, qui s'interroge sur la légitimité de cette proposition de loi à intervenir dans le domaine réglementaire, que le Gouvernement a déposé un projet de loi constitutionnelle le 9 mai 2018 sur le bureau de l'Assemblée, ayant l'ambition de développer la libre administration des collectivités décentralisées et d'étendre le droit à l'expérimentation dans les territoires. De ce point de vue, notre collègue Vincent Descoeur me semble être parfaitement en phase avec cette prochaine loi constitutionnelle, que nous évoquerons ici même dans une quinzaine de jours.

L'examen de cette proposition nous donne l'occasion de juger des intentions réelles de la majorité et de l'exécutif, car repousser une telle proposition reviendrait à vider de tout sens, par anticipation, la réforme de l'article 72 de la Constitution que vous souhaitez faire adopter dans quelques jours.

**M. Vincent Descoeur, rapporteur.** Je remercie les nombreux intervenants qui ont bien voulu apporter leur soutien à cette proposition de loi, notamment nos collègues du groupe Les Républicains, qui ont avantageusement complété mon propre argumentaire, mais aussi ceux d'autres groupes, qui ont su s'affranchir des clivages politiques traditionnels pour donner leur point de vue personnel sur la disposition proposée.

Pour ce qui est de la question du réglementaire et du législatif, évoquée par plusieurs d'entre vous, je veux rappeler que ce ne serait pas la première fois qu'une loi empiéterait sur le domaine réglementaire. Au demeurant, ce dont il est question avant tout, c'est de liberté individuelle de circulation et de pouvoir décisionnel des collectivités locales, autant de thèmes relevant du pouvoir législatif. Cela dit, je ne verrais aucun inconvénient à ce que le Premier

ministre tranche ce débat en inscrivant mes propositions dans le projet de décret qu'il a prévu de rendre public d'ici au 1<sup>er</sup> juillet : tout le monde serait ainsi satisfait, à commencer par nos concitoyens.

L'argument emprunté par M. Pont au délégué interministériel à la sécurité routière, selon lequel les accidents se produiraient majoritairement sur le réseau des routes secondaires, ne peut suffire à nous convaincre, car il y a à cela d'autres raisons que la vitesse ; par ailleurs, quand il me dit que les chocs frontaux n'interviennent que sur notre réseau, c'est une évidence, puisque ce réseau se caractérise par une absence de séparateur central ! À force d'entendre cet argument, je pourrais finir par en concevoir un certain agacement – qui ne serait toutefois pas dirigé contre vous, monsieur Pont, car vous vous êtes exprimé de façon très mesurée sur ce point. De même, quand vous dites ne trouver aucun motif réaliste dans mon argumentaire, je ne veux pas y voir de la mauvaise foi de votre part, mais une simple erreur d'appréciation, liée à une méconnaissance de notre réseau. En effet, celui qui prétend que la réduction de la vitesse autorisée n'aura pas d'incidence en termes de temps de trajet méconnaît de toute évidence le réseau secondaire qui constitue le quotidien de millions de nos concitoyens.

Sans vouloir me lancer dans un débat local en citant l'exemple du Cantal, j'insiste sur le fait que ce qui nous est promis avec cette mesure, c'est de revenir aux temps de déplacement des années 1980 – ce qui est d'autant plus insupportable que la notion de mobilité est sur les lèvres de tous les membres de ce gouvernement, qu'il s'agisse de la mobilité du quotidien, du véhicule autonome, ou des taxis volants de demain ! Vous conviendrez que, dans ce contexte, il est pour le moins frustrant de se voir proposer le ralentissement pour seule perspective. Notre proposition de loi n'est pas un texte sur la sécurité routière, mais sur l'impératif de mobilité des territoires ruraux, que je souhaite concilier avec la décision prise par le Premier ministre.

Sur la question de la mobilité et du gain de temps, ne venez pas nous dire que nous ne cherchons qu'à grappiller quelques minutes dont nous pourrions facilement nous passer, alors que les trois dernières décennies ont été marquées par une course au gain de temps. Les uns se sont, à juste titre, battus pour avoir une gare TGV sur leur territoire, les autres ont plaidé pour qu'il n'y ait pas de gare TGV située entre eux et la capitale, et, en définitive, l'implantation du réseau TGV a révolutionné la carte de France. En termes d'isochrones, les villes du Sud-Est ont la chance de se retrouver maintenant en Seine-et-Marne – parce qu'on peut résider à Avignon et travailler à Paris –, alors que les villes du Massif central se retrouvent à la frontière espagnole, parce qu'elles ont, à l'inverse, perdu du temps dans le même délai. Il n'est donc guère étonnant que nous attachions de l'importance à la question du gain de temps, dans une société où tout le monde cherche sans cesse à gagner en productivité et en attractivité.

M. Latombe a été le plus sévère de tous en employant, pour parler de notre proposition, les termes d'« erreur » ou de « faute » Avec ces mots, on se rapproche dangereusement de ce que je souhaite éviter, à savoir un débat caricatural qui opposerait les fous du volant aux sachants responsables. Il n'y a ni erreur ni faute, d'autant que j'ai pris soin de préciser en préambule que notre proposition de loi ne visait que l'une des dix-huit mesures d'un projet global – et que nombre de ces mesures me paraissaient pertinentes.

Pour ce qui est du fait de présenter la réduction de la vitesse autorisée comme une simple expérimentation, j'y vois un leurre contre lequel je vous mets en garde. Comme je l'ai dit, le projet global du Gouvernement comporte dix-huit mesures, dont certaines sont très

intéressantes, notamment celle consistant à lutter contre le manque de vigilance lié à l'usage du téléphone portable. Il y a donc fort à parier – et je l'espère de tout cœur – que dans deux ans, à l'issue du déploiement de ces mesures, le nombre de victimes sur les routes diminue – c'est d'ailleurs déjà ce que l'on constate actuellement, alors qu'aucune mesure nouvelle n'a encore été introduite. Dans deux ans, qui sera en mesure de dire quel aura été l'impact de la réduction de la vitesse maximale au sein de l'ensemble constitué de dix-huit mesures ? Même le délégué interministériel ne peut nous répondre sur ce point, et je répète que le fait de présenter cette mesure sous la forme d'une expérimentation est un leurre, pour ne pas dire un abus de confiance : si cette mesure devait entrer en vigueur sans aucune adaptation, elle aurait sans aucun doute vocation à être pérennisée au bout de deux ans.

M. Benoit, qui connaît bien les territoires ruraux, a exprimé le soutien de son groupe à notre proposition et je lui en suis reconnaissant. Il a, comme d'autres après lui, exprimé l'incongruité qu'il y a à s'entendre invité à ralentir sur un réseau national que l'État a « oublié » d'aménager pour que nous puissions y circuler à une vitesse raisonnable. À mon sens, il est même à craindre qu'on ne se trouve dans un cercle vicieux : si tout le monde considère aujourd'hui que quelques minutes sur un trajet n'ont pas d'importance, on peut penser que, demain, l'État ne sera pas très motivé pour investir dans la création d'un créneau de dépassement ne faisant gagner que quelques secondes aux automobilistes et ne présentant donc pas d'intérêt par rapport à l'investissement qu'il nécessite.

Je remercie également Thibaut Bazin, qui a évoqué la question essentielle des poids lourds. Je ne prétends pas être un expert en sécurité routière, j'essaie simplement de faire preuve de prudence quand j'utilise ma voiture et je ne suis pas à l'abri d'être un jour confronté à des difficultés sur la route. En tant que conducteur moyen, donc, j'estime qu'il y a de quoi être inquiet au vu de l'impréparation de cette mesure. Du jour au lendemain, tout le monde va se mettre à rouler à 80 km/h en toutes circonstances : les poids lourds comme les jeunes conducteurs – alors que ces derniers étaient jusqu'alors soumis à une période de probation –, par temps sec comme par temps de pluie. En effet, faire accepter la nouvelle limitation de vitesse étant déjà suffisamment périlleux en termes d'acceptabilité, le Gouvernement a décidé de ne pas s'embarrasser de fioritures et donc d'abandonner les exceptions qui existaient auparavant.

À compter du 1<sup>er</sup> juillet prochain, un jeune en conduite accompagnée, n'ayant que 80 heures d'expérience de conduite, pourra se retrouver coincé entre deux camions par temps de pluie, car il ne pourra pas dépasser. On risque de voir se multiplier des convois lents sur les routes, qui vont considérablement compliquer les conditions de dépassement.

La question n'est pas celle de la vitesse moyenne : ceux qui connaissent ce réseau savent que c'est une succession de zones sinueuses où l'on peut rouler à 50 km/h – il y a des zones limitées à 50 km/h sur la route nationale qui traverse le Cantal – et de portions rectilignes qui ne dépassent pas 500 mètres. Elles nous servent aujourd'hui à effacer les véhicules lents. Demain, si nous voulons respecter la nouvelle réglementation, elles ne pourront plus offrir ce service et nous devons aller à la vitesse du véhicule lent jusqu'à la bretelle autoroutière. Pour éclairer le débat, d'Aurillac à l'autoroute A75 qui rejoint Clermont-Ferrand, la nouvelle capitale régionale – plus éloignée que la précédente, mais je n'ouvrirai pas ici ce débat – il y a quatre-vingt-trois kilomètres, que l'on parcourt en une heure quinze. J'habite à 110 kilomètres de la bretelle autoroutière : celui qui me promet la perte de seulement quelques poignées de secondes est invité à parcourir ce trajet avec moi.

M. Jean-Paul Dufrègne a lui aussi soutenu cette proposition, et je l'en remercie. Il a cité l'exemple de la route Centre-Europe Atlantique, qui illustre parfaitement la difficulté que nous pointons.

Monsieur Bernalicis, je vous ai écouté avec beaucoup d'attention. Vous avez proposé de recueillir un avis conforme du préfet. Cela viderait le texte de sa substance, car je souhaite précisément donner le pouvoir d'adaptation aux élus. Dans l'hypothèse où le Premier ministre prendrait un décret le 1<sup>er</sup> juillet, je vois mal comment un préfet satisferait avec enthousiasme aux *desiderata* de Vincent Descoeur en contrariant le Premier ministre.

Vous avez évoqué les statistiques, et je vous rejoins : il y aurait en effet des explorations à faire en la matière. Ainsi, les calculs effectués par un éminent Suédois n'ont pas été faits à l'époque des véhicules capables de se déformer sur un choc. Il faudrait réactualiser toutes ces données. Peut-être que M. Villani pourrait nous prêter main-forte, nous pourrions lui proposer de modéliser tout cela ! (*Sourires.*)

Madame Untermaier, je partage tous vos arguments sur le cas par cas, la pertinence, les études et les jeunes conducteurs. Tous ces points méritent une vraie réponse. On ne pourra pas simplement dire à nos concitoyens qu'ils pourraient relever du domaine réglementaire.

Madame Lorho, vous m'avez demandé d'aller vers plus de flexibilité. C'est l'esprit de ce texte, je n'étais pas loin de penser que nous aurions pu opter pour le maintien de la limitation à 90 km/h. Si je m'en tiens à la proposition qui vous est soumise, c'est pour qu'elle soit acceptable, mais je ne suis pas loin de partager votre point de vue.

M. Diard a rappelé que le Président de la République ne s'est jamais dit favorable à ce type de mesures. Sans ouvrir un débat politique, je rappellerai aussi que cette majorité est censée mettre en œuvre ce qu'elle avait annoncé – discours tout à fait acceptable. Or, personne ne s'était trop avancé sur la réduction de la vitesse à 80 km/h – ce qui était d'ailleurs assez prudent à la veille d'échéances électorales.

M. Cinieri a défendu ses arguments de fort belle manière, et Fabrice Brun a brandi l'exemple de la RN 102. Je me demande si tout le monde n'aurait pas un axe dans sa circonscription pour faire la démonstration du bien-fondé de l'adaptation. Il est excellent de souligner que dans certains territoires, 100 % du réseau sera concerné, ce que nos concitoyens n'ont pas complètement compris. On continue à me demander si la nationale ou les départementales seront concernées, malgré la croisade dans laquelle je me suis lancé. Je crains l'effet de la publication du décret.

M. Viala a soulevé à juste titre la question de la communication. Le combat est déséquilibré : la campagne de communication à laquelle nous devons faire face, sans même évoquer la question de son coût, ne facilite pas l'exposé de nos motifs.

Je pense avoir répondu à M. Rebeyrotte sur la nature réglementaire des mesures. Je le répète une fois encore, je juge pertinentes les autres mesures proposées par le Gouvernement. Il n'y en a qu'une parmi les dix-sept qui me pose problème, c'est celle qui porte atteinte à la mobilité. Le Premier ministre avait utilisé l'argument du port obligatoire de la ceinture de sécurité pour me répondre lors des questions au Gouvernement, en rappelant que cette disposition aussi avait été impopulaire. Je suis d'accord, à la nuance près que lorsque l'Alsacien, le Cantalien ou le Corse ont bouclé leur ceinture, leur mobilité n'a pas été affectée. Ce n'est pas le cas avec cette mesure.

M. Schellenberger a apporté des arguments très forts sur la nature réglementaire de cette mesure. Il est vrai que le *doggy bag* ou les téléphones portables ont fait l'objet de textes de loi, on peut imaginer que la mobilité de nos concitoyens soit également abordée.

M. Jean-Jacques Gaultier, qui est très engagé sur cette question, a rappelé aux uns et aux autres qu'il fallait éviter la caricature.

Notre collègue Solignac a utilisé des termes forts. Il a cité le président Pompidou, ce qui ne peut pas laisser indifférent un Cantalien (*Sourires*), et il a très justement dit que le sujet mérite discussion. Comme l'a souligné Philippe Gosselin, si, au-delà du débat de juristes, nous ne saisissons pas de cette question, dont tout le monde s'est emparé, nous serions suspects de nous désintéresser des préoccupations de nos concitoyens.

M. Aurélien Pradié a abordé un thème très important : le lien entre l'efficacité et l'acceptabilité d'une mesure. C'est d'autant plus vrai en matière de sécurité routière. Si nous voulons que les résultats s'améliorent, il faut que tout le monde s'approprie les décisions prises. D'autres ont pointé du doigt la question de la répression et d'éventuels procès, ou les préoccupations budgétaires. Ce n'est pas anodin à l'heure où l'on envisage de privatiser un certain nombre de contrôles.

M. Pierre Morel-À-L'Huissier a évoqué la RN88, qui pourrait fédérer les interventions de tous les élus du Massif Central.

Et j'en termine par M. Masson, par qui j'avais commencé. Il a fait une référence très juste à l'expérimentation qui pourrait trouver là une traduction tout à fait concrète.

Voilà tout ce que je souhaitais dire en réaction à vos interventions, plutôt caractérisées par la modération, et très agréables à entendre s'agissant des soutiens.

*La Commission en vient à l'examen des articles.*

**Article 1<sup>er</sup>** (art. L. 2213-1-1 du code général des collectivités territoriales) :  
*Extension du pouvoir de fixation de la vitesse maximale autorisée en agglomération par les maires*

*La Commission est saisie de l'amendement CL10 du rapporteur.*

**M. Vincent Descoeur, rapporteur.** Cet amendement propose une nouvelle rédaction de l'article 1<sup>er</sup>, afin de clairement préciser que le maire peut, par arrêté motivé, eu égard à une nécessité de sécurité, de circulation routière et de mobilité, fixer pour tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique une vitesse maximale autorisée dans le strict respect du code de la route, et dans la limite de 70 km/h.

Il s'agit de préciser le pouvoir d'adaptation de la vitesse dont dispose le maire et de le reconnaître explicitement dans la partie législative du code général des collectivités locales.

**M. Jean-Pierre Pont.** Alors que nous discutons d'une diminution de la vitesse, vous donnez la possibilité de l'augmenter. Les maires auraient la possibilité d'augmenter la vitesse maximale autorisée et de passer ainsi de 50 km/h à 60 km/h.

**M. Vincent Descoeur, rapporteur.** Non, cet amendement revient à la formule antérieure, ce qui devrait vous satisfaire. Aujourd'hui, le code de la route prévoit que dans

certaines conditions, la vitesse peut être augmentée jusqu'à la limite de 70 km/h. Je reviens à une formule qui rappelle le pouvoir d'adaptation des maires, mais qui ne modifie en rien les conditions existantes.

**M. Jean-Pierre Pont.** Ni les zones 30 ?

**M. Vincent Descoeur, rapporteur.** Il ne modifie pas non plus les zones 30, il rappelle l'état du droit s'agissant du pouvoir d'adaptation du maire. Comme nous évoquons le pouvoir de l'ensemble des autorités, j'ai imaginé qu'il pouvait y avoir un passage sur le maire. Cet amendement prévoit clairement d'inscrire dans le marbre le pouvoir dont bénéficie le maire aujourd'hui.

*La Commission rejette l'amendement.*

*Elle est saisie de l'amendement CL7 de M. Ugo Bernalicis.*

**M. Ugo Bernalicis.** J'ai un peu dévoilé la teneur de cet amendement lors de la discussion générale. Il s'agit de prévoir que la décision ne pourra être prise qu'après avis favorable de l'autorité administrative.

Nous sommes favorables à la subsidiarité, et aux remontées d'information des élus locaux, qui ont une meilleure connaissance du terrain. Néanmoins, nous ne voudrions pas que la vitesse maximale finisse par être une mesure politicienne plutôt qu'une mesure de sécurité routière.

Je ne crois pas que toutes les communes et tous les départements aient les compétences techniques pour juger du bien-fondé d'augmenter la vitesse autorisée de 60 km/h à 70 km/h, ou de 80 km/h à 90 km/h.

Nous proposons de maintenir l'obligation de passer par un avis conforme, mais un avis technique, et non politique. Il est proposé de s'adresser aux directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement, qui ont les compétences techniques en la matière. Mais peut-être avez-vous une autre rédaction à proposer ?

**M. Raphaël Schellenberger.** Je comprends l'idée, mais elle part du principe que l'État serait systématiquement neutre, tandis que les collectivités territoriales seraient systématiquement partiales. J'ai beaucoup de mal à partager cette idée, pas plus que celle selon laquelle les collectivités n'auraient pas d'expertise. L'article 1<sup>er</sup> concerne les communes dans lesquelles il y a des tronçons de voirie que nous pourrions faire passer à 70 km/h. Ce ne sont pas les plus petites : ce sont celles qui ont des boulevards urbains ou des infrastructures particulièrement importantes, et qui disposent de services techniques ayant les compétences nécessaires.

La logique est évidemment identique pour les départements.

Aujourd'hui, le kilométrage de voies sous la responsabilité de l'État ayant fondu au cours des dernières décennies, ce sont les collectivités territoriales qui ont acquis une vraie compétence en matière de gestion de réseau et de sécurité. La compétence de l'État s'est progressivement éloignée des territoires ; elle s'est spécialisée sur les grands axes, mais s'est détachée des axes interurbains, dans les territoires ruraux, sur des tracés parfois complexes, vallonnés et sinueux. Il ne faut pas faire de faux procès aux collectivités territoriales.

**M. Philippe Gosselin.** Il faut respecter le principe de subsidiarité et la diversité. Les routes en épingle à cheveux de certaines montagnes n'ont rien à voir avec les routes plates des Landes. Il y a différents gestionnaires pour des routes communales et d'agglomération, des routes départementales et des routes nationales : dans sa grande sagesse, l'État a permis la diversité. Appliquons cette même diversité pour la gestion des limitations de vitesse, cela s'appelle le discernement. Faisons confiance aux collectivités locales, qui ne doivent pas être suspectées de vouloir systématiquement enfreindre les consignes de l'État.

Je rappelle que les maires sont des Janus au double visage. Ils sont certes membres de l'exécutif de leur collectivité, mais aussi agents de l'État, sous le contrôle des préfets. C'est ce qui fait la singularité de l'organisation française. Pourquoi leur faire un mauvais procès concernant les limitations de vitesse, et pas pour l'état civil, le recensement, et ainsi de suite ?

**M. Vincent Descoeur, rapporteur.** Je partage le souci de faire bénéficier l'élu d'une expertise technique avant sa décision. Je propose moi-même de demander l'avis de la commission départementale de sécurité routière, qui rassemble un certain nombre de parties prenantes, expertes de la question.

Ce qui me gêne dans cet amendement, c'est que l'avis favorable soit obligatoire. Le maire, auquel je veux faire confiance, se verrait obligé de suivre l'avis de l'autorité administrative. Encore une fois, je vois mal, dans le contexte d'un décret pris par le Premier ministre, une autorité administrative autoriser une adaptation.

C'est ce caractère obligatoire de l'avis qui m'amène à rendre un avis défavorable.

**M. Ugo Bernalicis.** Loin de moi l'idée que toutes les collectivités sont fondamentalement mauvaises et prennent de mauvaises décisions. Vous dites que certaines communes ont l'expertise technique, mais d'autres ne l'ont pas. Ce n'est ni de votre faute, ni de la mienne : c'est un fait.

Peut-être pourrions-nous trouver un terrain d'entente sur une autre autorité, plus indépendante, qui pourrait rendre un avis ?

**M. Vincent Descoeur, rapporteur.** S'il s'agit d'un avis obligatoire, je ne vois pas d'issue. Cependant, je le répète, deux amendements que je propose aux articles 2 et 3 prévoient de recueillir l'avis de la commission départementale de sécurité routière. Cet avis permettra d'éclairer les décideurs. Même s'il sera très difficile d'aller à son encontre, les élus ne seront pas liés. Si nous prévoyons un avis conforme obligatoire, autant dire aux maires qu'ils n'ont pas le pouvoir d'adaptation.

Je pense que la piste de la commission départementale de sécurité routière est intéressante, quitte à revoir sa composition pour la rendre plus opérationnelle encore – sans faire de procès à sa composition actuelle.

*La Commission rejette l'amendement.*

*Elle examine l'amendement CLI de M. Thierry Benoit.*

**M. Thierry Benoit.** Je veux opposer l'expertise et le discernement à la généralisation unilatérale de la mesure de limitation de la vitesse à 80 km/h. Il y a dans chaque département une commission départementale de sécurité routière, couramment appelée « cellule mixte de sécurité ».

Souvent, cette cellule mixte de sécurité intervient en cas de problématiques spécifiques sur les routes, notamment lorsque des accidents sont récurrents. Cette commission départementale est composée des gestionnaires de voirie : il y a des représentants de l'État et des départements. Elle comprend aussi des membres des services de sécurité, gendarmes ou police selon les zones, d'associations d'usagers de la route et d'élus. J'ai participé à de telles cellules en tant que conseiller départemental. Je trouvais ingénieux de recueillir l'avis et l'expertise de cette commission départementale pour bénéficier du discernement et du pragmatisme nécessaires pour adapter la limitation de vitesse au cas par cas.

J'ai déposé trois amendements proposant un avis conforme de la commission départementale de la sécurité routière qu'il s'agisse du maire, du président du conseil départemental ou du préfet. Mais après vous avoir entendu, monsieur le rapporteur, je retire ces amendements. Je les retravaillerai avec vous d'ici à la séance publique.

**M. Vincent Descoeur, rapporteur.** Monsieur Benoit, vous avez parfaitement souligné la difficulté soulevée par l'exigence d'un avis conforme. Je me rendrai bien sûr disponible pour chercher une meilleure solution.

*L'amendement est retiré.*

*La Commission rejette l'article 1<sup>er</sup>.*

**Article 2** (art. L. 3221-4-1 (nouveau) du code général des collectivités territoriales) : *Possibilité pour les présidents de conseils départementaux de fixer la vitesse maximale autorisée sur les routes départementales, dans la limite de 90 km/h*

*La Commission examine, en discussion commune, les amendements CL11 du rapporteur et CL8 de Mme Danièle Obono.*

**M. Vincent Descoeur, rapporteur.** Cet amendement fait suite à la discussion que nous venons d'avoir, puisqu'il prévoit de recueillir l'avis de la commission départementale de la sécurité routière. C'est une suggestion qui m'a été faite par l'Association des maires de France, l'Association des maires ruraux de France et l'Assemblée des départements de France et c'est aussi une proposition du groupe de travail du Sénat.

**Mme Danièle Obono.** L'amendement CL8 est défendu, c'est le même argumentaire qu'à l'article précédent, mais s'appliquant aux départements.

*La Commission rejette successivement l'amendement CL11 et l'amendement CL8.*

*Elle est saisie de l'amendement CL4 de M. Jean-Paul Dufrègne.*

**M. Jean-Paul Dufrègne.** J'ai déjà évoqué cet amendement lors de la discussion générale. Afin de tenir compte des réalités statistiques, il est proposé d'exclure les fins de semaine du champ de cette proposition de loi, dans des conditions définies par décret. J'imaginai que du vendredi soir, vingt heures, au dimanche soir, vingt-deux heures, la vitesse soit limitée à 80 km/h hors agglomération pour les routes départementales. Le nombre d'accident est en effet 1,5 fois supérieur les fins de semaine, et malheureusement, les jeunes paient un lourd tribut, puisque 50 % des décès de jeunes de 18 à 24 ans ont lieu ces jours-là.

Je présente deux amendements en ce sens, le CL4 pour les routes départementales, et le CL5 pour les routes nationales.

**M. Vincent Descoeur, rapporteur.** Je comprends votre souci de prévention des risques pour ces jeunes conducteurs qui empruntent les routes le week-end, mais il me semble difficile d'introduire une mesure qui ne s'appliquerait pas de manière uniforme dans le temps. Si l'on considère que l'accidentologie l'impose, limitons la vitesse à 80 km/h sur certaines routes tout le temps.

Le reproche qui est parfois fait au pouvoir d'adaptation est qu'il pose des difficultés de lisibilité. Si une mesure ne s'applique pas tous les jours de la semaine, je crains que cela ne vienne compliquer encore l'ensemble. La question que vous soulevez est néanmoins importante. Malheureusement, la vitesse n'est pas le seul facteur qui explique ce plus grand nombre d'accidents le week-end. L'idée est bonne, mais le risque qu'elle fait peser m'oblige à émettre un avis défavorable, ce que je regrette car vous avez soutenu cette proposition de loi avec enthousiasme.

**M. Rémy Rebeyrotte.** Je profite de l'intervention de M. Dufrègne, avec qui nous « partageons » la RCEA, pour répondre à Mme Untermaier : cette route que les médias appellent « la route de la mort » a enfin été placée en priorité 1 par le comité d'orientation des infrastructures, présidé par notre collègue Philippe Duron, ce qui signifie que les travaux d'élargissement de cet axe en deux fois deux voies vont se poursuivre sans discontinuer.

Mme Untermaier avait raison de souligner qu'il existe également des problèmes d'infrastructure dans un certain nombre de cas. Heureusement, la ministre des transports est venue sur le terrain affirmer qu'elle faisait de cette route une priorité de l'État.

*La Commission rejette l'amendement.*

*L'amendement CL2 de M. Thierry Benoit est retiré.*

*Puis la Commission rejette l'article 2.*

**Article 3** (art. L. 3221-5-1 (nouveau) du code général des collectivités territoriales) :  
*Possibilité pour les préfets de fixer la vitesse maximale autorisée sur les routes nationales, dans la limite de 90 km/h*

*La Commission est saisie de l'amendement CL12 du rapporteur.*

**M. Vincent Descoeur, rapporteur.** Selon la même logique que l'amendement à l'article 2, il s'agit de prévoir une consultation de la commission départementale de la sécurité routière par le préfet.

*La Commission rejette l'amendement.*

*Puis, suivant l'avis défavorable du rapporteur, elle rejette l'amendement CL5 de M. Jean-Paul Dufrègne.*

*L'amendement CL3 de M. Thierry Benoit est retiré.*

*La Commission rejette l'article 3.*

**Après l'article 3.**

*La Commission est saisie de l'amendement CL6 de Mme Danièle Obono.*

**Mme Danièle Obono.** Nous proposons d'encadrer les publicités commerciales en interdisant de mettre en avant la vitesse comme valeur positive et argument de vente. La vitesse est en effet un des facteurs de mortalité sur les routes, et s'il faut faire un travail de pédagogie à destination des automobilistes, il faut aussi mieux encadrer la façon dont les constructeurs et les commerciaux mettent en avant cette donnée.

Interdire de mettre en avant la vitesse nous semble aller dans le sens souhaité par le Gouvernement et les auteurs de cette proposition de loi pour réduire le nombre d'accidents sur la route.

**M. Vincent Descoeur, rapporteur.** Je me suis demandé si beaucoup de constructeurs mettaient encore en avant l'argument de la vitesse, et je n'en ai pas identifié depuis une période assez éloignée – fort heureusement.

J'ai presque envie de vous dire que votre amendement a été satisfait au cours des années précédentes. Aujourd'hui, on nous vante plutôt les mérites de véhicules qui appellent à l'aventure, leur confort, la qualité des appareils audio embarqués. Il n'y a plus de constructeurs qui mettent en avant la vitesse des véhicules, et c'est bien ainsi. Avis défavorable.

**M. Ugo Bernalicis.** Qu'il soit satisfait dans les faits n'empêche pas de le prévoir dans la loi : dans deux mois, en effet, les publicitaires auront peut-être changé d'avis, considérant que la vitesse est un facteur de vente.

Par ailleurs, je ne suis pas complètement d'accord avec votre constat. Pour passer parfois devant la télévision – même si c'est assez rare – j'y vois souvent des publicités pour des voitures. Effectivement, on y vante leur confort, et nous avons tous en tête les images sécurisantes d'un enfant endormi à l'arrière d'une voiture. Mais il y a aussi un certain nombre de publicités qui montrent une voiture filant à toute vitesse dans les virages. On trouve de tout dans les publicités, et certaines mettent en avant la vélocité du véhicule comme valeur positive. Ce n'est peut-être plus la majorité des publicités, mais ça existe encore. Nous proposons donc de régler.

*La Commission rejette l'amendement.*

*Elle est saisie de l'amendement CL9 de M. Ugo Bernalicis.*

**Mme Danièle Obono.** Par cet amendement, nous proposons une expérimentation en vue de généraliser l'éthylotest antidémarrage, ou EAD. Cette proposition fait partie des demandes répétées des associations de sécurité routière.

En l'état actuel du droit et des projets du Gouvernement, les mesures ne semblent pas à la hauteur des attentes en termes de sécurité routière. Ainsi, le comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 9 janvier 2018 a trop strictement encadré le recours aux EAD – comme le font remarquer les associations de sécurité routière.

Par cette expérimentation, nous proposons un premier pas avant que le Gouvernement puisse se rendre compte des résultats bénéfiques de cette généralisation, que nous souhaitons mettre en œuvre.

**M. Vincent Descoeur, rapporteur.** Je vais pouvoir faire la preuve de ma bonne foi en défendant une des dix-huit mesures qui figure dans le bouquet du Gouvernement. J'ai dit

qu'un grand nombre d'entre elles étaient pertinentes : c'est notamment le cas de la onzième, qui envisage déjà le recours à un EAD. Vous proposez d'aller encore plus loin que le Gouvernement, puisque la mesure onze prévoit de rendre obligatoire la pose de cet éthylotest avec suivi médico-psychologique en cas de récidive d'infraction de conduite en état alcoolique, à partir de 2018. Comme vous le voyez, je me fais l'avocat des mesures du Gouvernement.

Une autre disposition intéressante prévoit la possibilité à un conducteur qui aurait été contrôlé avec un taux d'alcoolémie supérieur à 0,8 g/l, et dont le permis a été suspendu, d'être autorisé à conduire pendant la suspension, à condition qu'il s'agisse d'un véhicule équipé de ce dispositif à ses frais. La loi est en train d'évoluer.

Avant de rendre systématique le recours à l'EAD – vous aurez compris à l'issue de l'examen de ce texte que je ne suis pas favorable à une réglementation excessive –, je préconise qu'on évalue le résultat de ces deux mesures. De ce fait, je suis au regret d'émettre un avis défavorable.

**Mme Danièle Obono.** Nous avons connaissance de ces propositions mais nous parlons ici de prévention routière : il faut anticiper, ne pas attendre que des infractions soient commises. C'est d'ailleurs une proposition que nous avons faite durant notre campagne.

**M. Raphaël Schellenberger.** Cette proposition tend à considérer que l'ensemble des automobilistes sont des délinquants au regard de la consommation d'alcool et de la conduite. Nous pouvons au contraire nous placer dans un rapport de confiance : la loi interdit la consommation excessive d'alcool avant de prendre le volant, et que les gens outrepassent la loi n'est pas la règle. Il ne faut pas, au prétexte que, sur certains créneaux horaires, sur certaines routes, chez certaines populations, se posent des problématiques spécifiques, on s'épargne de faire de la prévention sur ces problématiques tout en mettant en place une pénalisation systématique de l'ensemble des automobilistes. Comme le rapporteur, je pense que les propositions du Gouvernement en la matière sont équilibrées.

*La Commission rejette cet amendement.*

**M. Stéphane Mazars, président.** L'ensemble des articles ayant été rejetés, la proposition de loi n'est pas adoptée. Le texte qui sera soumis à l'Assemblée en séance publique sera donc le texte de la proposition de loi déposée par M. Vincent Descoeur et plusieurs de ses collègues.

Cette proposition de loi sera examinée dans l'hémicycle le 21 juin prochain.

\*

\* \*

*La Commission en vient à l'examen de la proposition de résolution tendant à la création d'une commission d'enquête relative à la lutte contre les groupuscules prônant la violence (n° 988) (Mme Brigitte Kuster, rapporteure).*

**M. Stéphane Mazars, président.** Nous en venons à l'examen de la proposition de résolution tendant à la création d'une commission d'enquête relative à la lutte contre les groupuscules prônant la violence.

Nous avons désigné Mme Brigitte Kuster rapporteure de ce texte.

**Mme Brigitte Kuster.** Je tiens en tout premier lieu à vous remercier de m'accueillir au sein de votre commission, ma commission d'origine étant la commission des Affaires culturelles. J'ai l'honneur de siéger parmi vous en tant que rapporteure de la proposition de résolution, déposée par le groupe Les Républicains, visant à la création d'une commission d'enquête relative à la lutte contre les groupuscules prônant la violence, un phénomène inquiétant qui s'est d'ailleurs particulièrement manifesté à la faveur des derniers mouvements sociaux, et qui, par son ampleur et les menaces qu'il fait peser sur la société, mérite, je crois, que nous, élus de la nation, nous y attardions et agissions en conséquence.

Comme vous le savez, une partie de notre jeunesse ne se reconnaît pas dans la politique ni dans la société dans laquelle elle vit. Elle ne se reconnaît pas dans la politique, du moins dans l'organisation politique telle qu'elle est définie par la Constitution de notre V<sup>e</sup> République. Aucun parti concourant à l'expression du suffrage, selon les termes de l'article 4 de la Constitution, ne trouve grâce à ses yeux. Cette jeunesse rejette l'État, ses institutions et toute forme d'autorité qui s'y rapporte. À ses yeux, le débat démocratique est un outil de désinformation destiné à tromper le peuple, et les élections un moyen de domination et d'oppression.

Cette jeunesse ultra-politisée n'a qu'un seul recours pour parvenir à ses fins : la violence. Une violence que justifie, selon elle, ses buts politiques : abattre l'État capitaliste et parfois, pour certains, faire rempart à l'immigration. Par violence je ne veux pas uniquement parler d'attaques contre les symboles de la mondialisation ou du multiculturalisme, mais aussi contre des personnes, policiers et gendarmes en tête. Pour bon nombre d'activistes, notamment issus de l'ultragauche, l'hypothèse de tuer des policiers est même parfaitement assumée. Chacun garde en mémoire les images de policiers s'extrayant de leur voiture incendiée par des militants antifascistes le 18 mai 2016 à Paris. Loin d'être un fait isolé, cette agression illustre au contraire la détermination et le jusqu'au-boutisme qui anime ces groupuscules.

Cette jeunesse qui évolue aux extrêmes marges de la vie publique vient grossir les rangs de nébuleuses parfois anciennes et pour la plupart méconnues du grand public. Elles se dénomment anarchistes, antifas, MILI, Génération Ingouvernable pour l'ultragauche, Génération Identitaire, Bastion social, Troisième Voie, Œuvre Française pour l'ultradroite. Certaines ont été dissoutes, pour mieux réapparaître sous d'autres formes, qui sont rarement d'ailleurs des formes officielles. Leurs militants se déploient sur internet et les réseaux sociaux pour diffuser leurs mots d'ordre violents. Ils se singularisent par un vocabulaire et des codes qui n'appartiennent qu'à eux et qui s'inspirent souvent d'une littérature datée et érudite.

Combien sont-ils ? Difficile à dire avec précision : 2 000 activistes de part et d'autre, c'est le chiffre qui revient le plus souvent.

Mais il est impensable de devoir se résigner à voir ces groupuscules commettre lors de chaque manifestation ou mouvement social des dégradations toujours plus violentes, avec toutes les conséquences sur l'ordre républicain, mais aussi sur l'image de la capitale à l'étranger, car c'est bien souvent à Paris que ces violences ont lieu, sans parler de l'impact sur les commerces placés sur les axes concernés par ces différentes manifestations.

Les très graves débordements survenus lors du défilé du 1<sup>er</sup> mai dernier à Paris sont d'ailleurs là pour rappeler la montée en puissance de ces groupuscules. Ce sont 1 200 Black

Blocs qui ont infiltré le cortège et se sont livrés à des violences inadmissibles. De l'aveu même du ministre de l'intérieur, ils étaient deux fois plus nombreux que prévu. « Du jamais vu », a même affirmé un syndicaliste policier. Et il a fallu le sang-froid et le professionnalisme des forces de l'ordre pour parvenir à limiter autant que possible les dégâts humains et matériels.

Comment expliquer une telle recrudescence et pourquoi n'a-t-on pas su l'anticiper ? Comment autant d'activistes vêtus de noir, cagoulés et munis de marteaux et d'engins incendiaires ont-ils pu intégrer aussi facilement le cortège de tête ? Les Français, que ces déchaînements de violence laissent à chaque fois médusés, se posent à raison toutes ces questions. Mais les gouvernants d'hier et d'aujourd'hui semblent incapables de trouver la parade. Ils donnent surtout l'impression de gérer au plus pressé, avec une obsession bien légitime en tête : éviter des blessés, voire des morts, parmi les manifestants et les forces de l'ordre.

À chaque fois, les mêmes polémiques agitent le débat public : comment cela a-t-il été possible ? Les pouvoirs publics ont-ils fait le nécessaire ? Doit-on dissoudre ces groupuscules violents ? Mais comment dissoudre ceux qui, pour certains, n'ont pas d'existence légale ? Aurait-il fallu maintenir l'état d'urgence, qui à l'évidence permettrait un encadrement plus strict des manifestations ? Et chaque fois le soufflé médiatique finit par retomber avant qu'une réponse valable ait été trouvée.

L'enjeu de cette commission d'enquête est précisément de répondre à toutes ces interrogations, un travail qui doit, à mes yeux, éviter plusieurs écueils. D'abord, notre rôle n'est pas de nous substituer à la justice dans l'établissement des faits survenus le 1<sup>er</sup> mai ou lors de tout autre événement violent récent. Les procédures judiciaires en cours doivent aller à leur terme sans que le Parlement interfère.

De plus, cette commission d'enquête ne doit pas se borner aux questions du maintien de l'ordre. Des dizaines de rapports existent déjà sur le sujet. Elle doit essayer de comprendre l'origine de cette radicalité politique, de gauche comme de droite, et d'en percer les motivations profondes.

Ensuite, il faut éviter les procès *ad hominem*. Il ne s'agit pas de juger l'action du ministre de l'intérieur, comme j'ai pu le voir dans la presse récemment par l'un des parlementaires du groupe de la majorité. Si l'on s'en tient aux quinze dernières années, des événements de nature équivalente se sont déroulés sans que l'action des exécutifs successifs ait permis d'enrayer le phénomène. Nul n'est ici mieux placé qu'un autre pour donner des leçons.

L'enjeu, mes chers collègues, est de dépasser nos différences pour mieux comprendre un phénomène en plein essor et de trouver les solutions pour le combattre efficacement. C'est la démarche que je vous propose.

**M. Thomas Rudigoz.** Le groupe La République en Marche votera contre cette proposition de résolution visant à la création d'une commission d'enquête relative à la lutte contre les groupuscules prônant la violence.

Tout d'abord, une remarque sur la forme. Vous avez, madame la rapporteure, été nommée ce matin, soit le jour même de l'examen en commission, en conséquence de quoi

nous n'avons reçu aucun état d'avancement des travaux, pas de rapport intermédiaire, et nous découvrons en temps réel l'objet même de votre proposition de résolution.

De plus, le titre a changé par rapport à la première version, pour élargir le champ d'enquête de la commission, mais pas l'exposé des motifs. Cet exposé est resté cantonné aux événements du 1<sup>er</sup> mai et donc à la problématique des Black Blocs. Alors, qu'étudiera-t-on ? C'est flou, même si vous venez d'apporter quelques éléments.

Sur le fond, la rédaction de votre texte laisse penser que vous mettez en cause les modalités et les délais d'intervention des forces de l'ordre le 1<sup>er</sup> mai 2018 à Paris – si je m'en tiens à votre exposé des motifs, les seuls éléments que j'avais pour prendre la parole. Or rappelons que 1 500 membres des forces de l'ordre avaient été mobilisés, et que le bilan a été seulement de quatre blessés légers, dont un policier, contre deux CRS grièvement blessés par des cocktails Molotov l'année précédente.

D'autre part, vous souhaitez mieux comprendre les ressorts de ces mouvances qui prônent l'extrême violence, mais de quels groupuscules parlez-vous ? Vous-même, vous ne les avez pas identifiés dans votre exposé des motifs. Comment cette commission pourrait-elle donc mener un travail structuré et efficace ?

Outre les Black Blocks, va-t-on se pencher sur d'autres mouvements anarchistes, sur l'extrême-droite dans toutes ses nuances, néofascistes, identitaires, nationalistes, ou encore sur des groupuscules relevant du radicalisme islamiste ?

Quant aux mécanismes permettant de les éradiquer, ils existent déjà, et vous le savez, notamment l'article L. 212-1 du code de sécurité intérieure permettant la dissolution d'associations dangereuses pour la sécurité de notre territoire. C'est *via* cette mesure législative que deux organisations d'extrême-droite, L'Œuvre Française d'Yvan Benedetti et les Jeunesses Nationalistes d'Alexandre Gabriac, avaient été dissoutes il y a cinq ans par le Président de la République. J'estime d'ailleurs que ces mouvements d'extrême-droite sont certainement beaucoup plus dangereux que l'ultra-gauche car mieux structurés et avec des moyens financiers tout autres.

Pour conclure, je rappelle que, dans son discours du 18 juin 2018 aux forces mobiles de Saint-Astier, le ministre de l'intérieur, ministre d'État, M. Gérard Collomb a affirmé sa volonté de perfectionner les techniques d'interpellation ciblées des auteurs de trouble. Il a ainsi annoncé, en accord avec la garde des Sceaux, la création d'un groupe de travail qui sera établi d'ici à l'été pour rechercher les moyens les plus efficaces de détecter, interpellier, puis sanctionner les auteurs de troubles au sein d'un groupe de manifestants, à la lumière des retours d'expérience récents.

Pour toutes ces raisons, il ne nous paraît pas opportun de créer une commission d'enquête relative à la lutte contre les groupuscules prônant la violence, qui, parce qu'elle serait peut-être dictée par des volontés politiciennes sans cap précis, ne saurait rendre des conclusions satisfaisantes.

**Mme Maina Sage.** Le groupe UDI, Agir et Indépendants est favorable à cette proposition de résolution, malgré les petits problèmes de forme qui ont déjà été évoqués. Sur le fond, nous sommes d'accord. Le constat est alarmant : la montée en puissance de ce type de manifestants violents mérite toute notre attention. Si cette commission d'enquête peut

permettre une réponse plus efficace pour la gestion de ces groupuscules, il est de notre devoir de soutenir sa création.

Je ne crois pas que cette commission d'enquête sera un tribunal pour accuser tel ou tel parti. Il s'agit de mettre en lumière des faits et de voir comment on peut répondre au problème. En fin de législature précédente, j'ai participé à la commission d'enquête sur les événements du Bataclan, dont la création avait fait l'objet d'un large débat car on voulait éviter qu'elle tourne au tribunal. Cette commission d'enquête a permis de dénouer de nombreux problèmes de procédure, de mettre en lumière des manques de moyens, d'entendre l'ensemble des parties, de parler des victimes... Cela a été un travail constructif de tous les partis. Tous les groupes siègent dans une commission d'enquête.

Ces violences nuisent au droit de manifester, un droit fondamental dans notre République. Aujourd'hui, des gens ne participent plus aux manifestations : ils n'ont pas envie d'être associés à ces comportements et ils craignent pour leur sécurité. Les dérapages ont toujours existé mais il devient intolérable que chaque manifestation soit « phagocytée » par ces mouvements. Que ces derniers s'apparentent à des groupes politiques, de gauche ou de droite, n'est pas le sujet. Ils nuisent au droit des citoyens de manifester.

**Mme Laurence Vichnievsky.** C'est vrai qu'il faut s'interroger sur les moyens de mieux lutter contre les groupuscules violents, notamment pour assurer le déroulement pacifique des manifestations auquel aspirent à juste titre les organisations syndicales, notamment, mais à condition de ne pas se focaliser exclusivement sur les violences du 1<sup>er</sup> mai, comme semble le suggérer l'exposé des motifs de cette proposition.

Nos amis Les Républicains ont déjà fait usage de leur droit de tirage pour la création d'une commission d'enquête puisque le rapport de la commission d'enquête chargé d'examiner les décisions de l'État en matière de politique industrielle a tout juste été adopté, fin avril. Cela n'a pas de rapport avec le fond mais nous devons gérer nos priorités en termes d'agenda et, justement parce que ce sujet mérite que nous nous y intéressions, nous ne sommes pas certains que le moment soit opportun.

Sur le fond, s'agissant du traitement des Black Blocs, de l'évacuation des activistes de Notre-Dame-des-Landes ou du site d'enfouissement des déchets de Bure, ou même de l'évacuation des étudiants qui ont occupé certaines universités, force est de constater que le Gouvernement a su gérer ces situations sensibles avec prudence mais détermination, et au final avec des résultats puisqu'il a fait respecter l'État de droit.

M. Rudigoz a rappelé le discours de Saint-Astier. Un groupe de travail va être mis en place pour rechercher les moyens les plus efficaces de détecter, interpeller et sanctionner les auteurs de trouble. Il faut être un peu patient et attendre les résultats de ces travaux et des procédures judiciaires en cours. Attendons avant de nous prononcer sur la création d'une commission d'enquête.

**M. Philippe Gosselin.** Je m'étonne, sur la forme, que nos collègues de la majorité jouent les vierges effarouchées du fait de la nomination ce matin de la rapporteure, le jour de la présentation du texte. S'il y a des dysfonctionnements au sein de l'Assemblée, je renvoie la majorité à ses propres turpitudes car c'est elle qui a les cartes en main, et nous sommes ceux qui subissons ces dysfonctionnements.

Je rappelle, par exemple, qu'une mission « flash » devait apprécier les incidences d'une évolution du mode de scrutin des députés. Cela devait être rapide mais nous n'avons toujours pas de date pour une présentation en commission ; c'est renvoyé *sine die*. Votre indignation est donc à géométrie variable.

Sur le fond, il ne s'agit pas de parler seulement des Black Blocs, mais les événements des dernières manifestations illustrent bien la difficulté. Les appels à la dissolution de ces organisations sont incantatoires dans la mesure où la plupart de ces mouvements n'ont justement pas d'organisation ou d'association. Les Black Blocs ne se rendent pas en préfecture pour remplir le bon formulaire CERFA et se déclarer, ce qui pourrait donner lieu à une belle jurisprudence du Conseil constitutionnel du type de celle du 16 juillet 1971. Les Black Blocs ont un fonctionnement différent. Certains groupes d'extrême-droite aussi ; je laisse à notre collègue son choix entre la peste et le choléra, et je refuse ses procès d'intention et sous-entendus blessants. Nous sommes tous ici des démocrates et des élus de la nation.

Il existe aujourd'hui un vrai sujet sur ces groupes violents qui s'expriment sur les réseaux et dans la rue, et portent atteinte à un droit constitutionnellement reconnu, celui de manifester librement. Je respecte les corps intermédiaires et les manifestants. Quand on a pu obtenir une autorisation sur un parcours, on a le droit de manifester sans être inquiété par des casseurs qui n'ont en réalité d'autre objectif que d'abattre le régime, d'attenter à la démocratie.

Si ce n'est pas le moment, faudra-t-il attendre que d'autres excès soient commis, d'autres difficultés apparaissent ? Une fois encore on aura remis le mouchoir dans la poche. C'est une attitude d'autruche et non une attitude responsable.

Le groupe Les Républicains soutient avec conviction et force cette proposition de résolution, dont l'intérêt dépasse très largement le cadre de notre assemblée : il s'agit des conditions d'exercice de la liberté d'expression.

**M. Stéphane Mazars, président.** Une remarque. Si Mme Kuster n'a été désignée qu'aujourd'hui, c'est du fait même des Républicains, qui n'ont pas assuré sa venue à la commission des Lois avant aujourd'hui. La commission n'est pas en cause. C'est un problème d'organisation au sein du groupe Les Républicains.

**M. Stéphane Peu.** Contrairement à ce qui a été dit, je pense que nous ne devons pas attendre, il faut se saisir de ces problèmes dans les délais les plus rapides. Ces problèmes n'ont pas surgi lors de la manifestation du 1<sup>er</sup> mai dernier ; c'était quelque chose de très prégnant déjà en 2015 et 2016 lors des manifestations sur la loi « Travail », et ces violences sont devenues, sinon systématiques, du moins récurrentes.

J'ai moi-même déposé, avec mon groupe, une demande de création de commission d'enquête spécifique à la manifestation du 1<sup>er</sup> mai, après avoir été présent lors de cette manifestation et constaté les dysfonctionnements dans la gestion de la manifestation vis-à-vis des groupes violents, et après avoir auditionné l'ensemble des syndicats, en particulier plusieurs syndicats organisateurs de la manifestation, dont la CGT, et les syndicats de policiers. Tous, quelle que soit leur sensibilité, sollicitent la création d'une commission d'enquête à la fois sur ces groupes et sur leur gestion dans les manifestations.

Le sujet touche au droit de manifester. Beaucoup de personnes, du fait de ces événements violents, ne participent plus aux manifestations. Le droit de manifester, un droit constitutionnel, est entravé depuis plusieurs années par la difficulté de gérer cette violence.

Dans une autre vie, j'ai organisé des manifestations et je négociais des parcours avec la préfecture de police. Les syndicats de policiers aujourd'hui, et je les ai tous rencontrés, doutent de leur hiérarchie, de la chaîne de commandement dans la gestion de ces événements, et ce fait à lui seul justifierait la création d'une commission d'enquête.

Il ne s'agit pas de mettre en cause qui que ce soit mais de dire que l'on ne sait plus gérer l'ordre et la sécurité lors des manifestations – tant les organisations syndicales que les services de police. Dès lors qu'on n'y arrive plus, et tout le monde le dit, c'est qu'il existe un problème dans la gestion du commandement. La commission d'enquête doit nous éclairer là-dessus. J'y suis donc plutôt favorable et présenterai un amendement de façon à en resserrer le champ sur la question de la gestion des manifestations. Il est question ici du droit constitutionnel de manifester.

**Mme Marie-France Lorho.** J'ai déposé trois amendements sur ce texte. Je tiens à prendre la parole en amont tant la question de la violence politique est grave mais souvent traitée trop légèrement.

Je regrette le choix du terme de cette proposition : un « groupuscule », personne ne sait le quantifier, le qualifier, et heureusement la qualité d'une idée est indépendante du nombre de ses partisans. Aussi, je regrette que mes collègues Républicains n'aient pas été au bout de leur idée dans le titre même de cette proposition.

La France insoumise a déposé une proposition de résolution sur « *la lutte contre les groupuscules d'extrême-droite en France* », où elle ne fait pas dans la dentelle. Elle utilise la vieille technique de gauche, appliquant la *reductio ad hitlerum* à quiconque ne communique pas dans ses idées. Cette proposition de résolution est tellement outrancière que ses auteurs pourraient être lourdement condamnés pour diffamation. Souvent ici, nous parvenons à une discussion apaisée avec mes collègues et je partage aussi quelquefois leurs propos, mais cette proposition m'a choquée car elle agite un danger qui n'existe pas et elle n'analyse pas une réalité bien plus profonde : la férocité et l'acharnement de toute une partie de la gauche française envers ceux qui ne pensent pas comme elle.

Chers collègues du groupe Les Républicains, vous auriez dû rappeler avec force que la violence politique en France est très massivement le fait de la gauche. Un exemple : à droite, personne ne fiche les militants pour diffuser noms, adresses et professions dans la presse. Quand on pense que la gauche française a voulu faire licencier un militant des Identitaires, qui était un simple employé, parce qu'il avait le tort de penser que l'immigration en France était trop massive ! D'après mes renseignements, les colloques de l'Action Française sont systématiquement attaqués par les milices prétendument antifascistes et objectivement ultraviolentes, et leurs locaux à Marseille ont même été la scène de dépôt d'engins explosifs.

Les milices de l'extrême-gauche agissent avec un sentiment d'impunité totale, dans l'affichage militant, dans la violence systématique contre les forces de l'ordre et les partis qui lui déplaisent, contre les personnes. La violence de ces milices nous concerne tous : pour eux, l'extrême-droite commence avec Benoît Hamon.

Aussi, chers collègues, j'espère que nous compléterons ce texte qui part d'une bonne intention mais ne traite pas assez le sujet fondamental de la violence politique dans notre pays, et peut-être la complicité médiatique et parfois étatique pour la gauche radicale et violente.

**M. Ugo Bernalicis.** Nous sommes en train de déposer une proposition de commission d'enquête qui ressemble beaucoup à celle du groupe GDR sur la gestion de la manifestation du 1<sup>er</sup> mai, dernier car nous pensons que l'intitulé ici proposé est trop centré sur les groupuscules en tant que tels plutôt que sur la gestion en général des manifestations, en particulier celle du 1<sup>er</sup> mai.

Je prendrai moins de pincettes que mes collègues. Je pense que certains tirent les marrons du feu de ce genre de situation, au premier chef desquels le ministre de l'intérieur, qui est bien content de raconter vraiment n'importe quoi sur les plateaux télé. Dernière intervention en date, le 26 mai, il explique que si l'on veut garder demain le droit de manifester, il faudrait que les manifestants « puissent s'opposer aux casseurs et ne pas, par leur passivité, être d'un certain point de vue complices de ce qui se passe ».

C'est quand même énorme ! Du coup, j'ai réalisé une petite vidéo, que je vous invite à regarder, sur ma page Facebook ou ma chaîne YouTube, sur la manière d'interpeller un membre de Black Bloc au cours d'une manifestation, sur les clés de bras, etc. Ce n'est pas sérieux : un ministre d'État, ministre de l'intérieur, ne peut pas tenir ce genre de propos. Il est le garant du maintien de l'ordre et de la sécurité, y compris celle des manifestants. Il n'appartient pas à ces derniers de faire la police – ils ont déjà leur propre service d'ordre, et c'est déjà bien. En plus, comme le disait mon collègue Stéphane Peu, nous sommes les premiers à condamner ces violences car elles desservent nos objectifs politiques : faire des manifestations populaires massives contre le Gouvernement. C'est notamment pour ces raisons politiques que nous nous opposons aux violences commises par les Black Blocs, mais, au-delà, nous ne sommes pas partisans de la violence en politique. De même que les dégradations matérielles, elle ne mène à rien.

Je pense qu'il faut retravailler cette proposition de résolution et modifier son intitulé et son périmètre si nous voulons un accord plus large. J'ignore cependant si telle est la volonté du groupe Les Républicains.

En tout cas, cela est assez curieux : alors que le phénomène des Black Blocs ne date pas du 1<sup>er</sup> mai dernier – il y en avait les années précédentes –, le ministre de l'intérieur et quelques autres membres du Gouvernement, quatre ou cinq jours avant le 1<sup>er</sup> mai, disaient dans la presse craindre qu'il y ait un bon millier de militants cagoulés en tête de la manifestation. C'est qu'on savait bien que cela arriverait, parce qu'il y a, dans ce pays, des services de renseignement qui font leur travail. Moi-même, si vous m'aviez interrogé, je vous aurais dit que tous ceux de Lille avaient prévu de venir. Et, si je le savais, les services de renseignement le savaient. On pouvait en conclure, si c'était la même chose dans tout le pays, qu'il y aurait un peu de monde...

Alors quels moyens a-t-on déployés ? Aucun ! Une nouvelle fois, on a voulu faire de belles images pour la télévision et, comme toujours, « pourrir » les revendications de ceux qui manifestent tranquillement. Nous en sommes d'autant plus en colère que cela nous empêche de contester plus efficacement la politique du Gouvernement, mais les communiqués de la préfecture de police vantent les mérites de notre service d'ordre en manifestation – je le dis

notamment pour mes collègues de la majorité qui évoquent, sur les plateaux de télévision, des violents de La France insoumise qui voudraient tout casser.

**M. Éric Ciotti.** Je veux souligner à quel point il est important de créer cette commission d'enquête. Nous sommes face à des phénomènes de plus en plus récurrents, des personnes de plus en plus violentes et de plus en plus déterminées à s'attaquer aux dépositaires de l'autorité publique et, tout simplement, aux symboles des institutions publiques dans notre pays. Il faut, chers collègues, se saisir de ce problème, comme le font, avec beaucoup de détermination, Brigitte Kuster et le groupe Les Républicains. Après ce déchaînement de violence du 1<sup>er</sup> mai, nous ne pouvons nous voiler la face ni détourner le regard.

Il y aurait beaucoup à dire sur les instructions données aux forces de police, aux compagnies républicaines de sécurité et aux gendarmes mobiles. La commission d'enquête devra peut-être déterminer qui est responsable de cette grande latence de la réaction de ces forces de l'ordre. Il n'en faut pas moins nous poser la question de ces groupes violents, et, une fois pour toutes, parvenir à leur dissolution. Dans un contexte de lutte contre le terrorisme et de très grande insécurité où ils sont sollicités en permanence, les policiers ne devraient pas avoir à faire face en plus à ces groupes qui veulent détruire les institutions de la République et les symboles qui la représentent.

**M. Rémy Rebeyrotte.** C'est une matinée particulière, nous avons commencé par du réglementaire et nous en venons maintenant à un texte dicté par l'émotion. Pourtant, bien souvent, nous estimons, les uns et les autres, qu'il faut arrêter avec ces textes qui visent à réagir immédiatement, sans recul, à un événement précis. Cela rappelle un peu, chers collègues, l'ère Sarkozy, et l'inefficacité de ce genre de réaction.

**M. Stéphane Peu.** Il y a aussi eu une commission d'enquête à la suite des attentats de 2015 !

**M. Rémy Rebeyrotte.** Nous essayons, au cours de cette législature, d'échapper à cette logique...

**M. Robin Reda.** C'est raté !

**M. Rémy Rebeyrotte.** ...et d'éviter les textes qui relèvent de l'émotion, du slogan ou de l'affichage, et cela me semble plutôt de bon augure.

Par ailleurs, on ne peut pas laisser dire que les manifestations du 1<sup>er</sup> mai étaient mal appréhendées par les forces de l'ordre. D'ailleurs, cela a été souligné : les manifestations du 1<sup>er</sup> mai ont été envisagées de manière extrêmement responsable, et je trouve complètement déplacés et parfaitement injustifiés les propos qui ont visé le ministre d'État, ministre de l'intérieur.

Ce sont non pas les forces de l'ordre mais, d'abord, les groupes extrémistes agissants qu'il faut mettre en accusation. Ce sont ensuite les difficultés que rencontrent les organisateurs d'un certain nombre de manifestations à maîtriser un certain nombre de forces qui, hélas, viennent très gravement perturber ce genre d'événements. Comme l'a dit Stéphane Peu, il y a quelques années, le service d'ordre de la CGT avait la capacité de « tenir » une manifestation ; ils étaient extrêmement bien organisés, ils avaient du monde, etc. Visiblement, c'est beaucoup plus difficile aujourd'hui.

**M. Stéphane Peu.** Il y a un ministre de l'intérieur qui ne veut plus travailler avec les services d'ordre !

**M. Rémy Rebeyrotte.** Cela dit, le ministère de l'intérieur, beaucoup l'ont souligné, a agi de manière remarquablement responsable, en évitant la surréaction et en gérant au mieux une situation particulièrement difficile, notamment pour les organisateurs eux-mêmes.

*La Commission suspend ses travaux de midi cinq à midi dix.*

**Mme Brigitte Kuster, rapporteure.** Chers collègues, nous avons rencontré des problèmes d'agenda. Au départ, j'avais déposé une proposition de résolution en mon nom dont l'objet était les violences du 1<sup>er</sup> mai dernier. Finalement, c'est une proposition de résolution signée par l'ensemble de mon groupe, à l'objet plus large, qui doit être examinée dans le cadre de sa niche parlementaire du 21 juin. J'espère que le fait de ne pas disposer aujourd'hui du pré-rapport ne bridera pas votre réflexion en vue de la séance. Je le dis en particulier pour vous, monsieur Rudigoz, car votre intervention m'a donné le sentiment que ces conditions de forme l'emportaient peut-être, pour vous, sur le fond. Et je pense que vous aurez le rapport suffisamment rapidement pour que vous puissiez le lire d'ici au 21 juin.

Je crois aussi avoir montré mon souhait d'aller au-delà de ces événements déclencheurs du 1<sup>er</sup> mai, qui, pour la plupart des Français, ont rendu ces groupuscules inacceptables. Le ministre de l'intérieur et les forces de l'ordre annonçaient quelques centaines d'individus, et, finalement, ils étaient plus de 1 200 ! Nous sommes quand même en droit de nous poser quelques questions... Une commission d'enquête est précisément le cadre approprié pour aborder non seulement ce qui s'est passé le 1<sup>er</sup> mai mais aussi, bien au-delà, j'ai eu à cœur de le rappeler, des phénomènes de violence récurrents – je ne vois pas comment nous pourrions faire abstraction de la nécessité d'une compréhension de cette recrudescence.

Dans un article récemment paru, M. Gilles Le Gendre, membre du groupe La République en Marche, disait qu'il était hors de question que l'on fasse le procès du ministre de l'intérieur. Pourquoi cette crainte qu'éprouve la majorité chaque fois que l'on cherche à savoir et à comprendre ce qui se passe ? Serions-nous donc là pour attaquer le ministre de l'intérieur ? Votre insistance sur ce point révèle plutôt une gêne. J'ai pourtant souhaité, avec mon groupe, ne pas m'en tenir à cette thématique restrictive. Nous ne sommes pas là pour nous juger les uns et les autres et chacun doit balayer devant sa porte. Cette commission d'enquête nous offrira précisément l'occasion de débattre. Elle sera également l'occasion d'évoquer la dissolution des groupes, car il existe des outils juridiques qui n'ont sûrement pas assez été mobilisés. N'ayez donc pas peur de cette commission d'enquête, qui permettra un travail de fond.

Je veux remercier Mme Maina Sage pour les propos qu'elle a tenus au nom du groupe UDI, Agir et Indépendants. Nous nous reconnaissons dans la manière dont vous-même appréhendez les phénomènes, chère collègue. Vous insistez notamment sur la nécessité de préserver le droit de manifester. Évidemment, ce que subissent les riverains et les commerçants n'est pas acceptable non plus, et ne parlons pas de l'impact des violences sur l'image de Paris et de sur le tourisme.

M. Rebeyrotte nous a reproché d'être dans le registre de l'émotion mais, oui, je revendique cette émotion ! Comment ne pas en ressentir quand nous voyons ce que nous voyons ? Quel est donc votre problème avec l'émotion ? Cher collègue, les *doggy bags* vous inspirent de l'émotion et une proposition de loi. Eh bien, pour notre part, nous ressentons de

l'émotion face à la violence, et nous déposons une proposition de résolution ! À chacun ses émotions, nous sommes différents, et je revendique haut et fort notre émotion.

Comme vous l'avez dit, chère collègue Maina Sage, tous les partis doivent se sentir concernés, et les propos que chacun a tenus montrent précisément un besoin de débat.

Mme Vichnievsky, s'exprimant au nom du groupe du Mouvement Démocrate et apparentés, estimait elle aussi que cette proposition de résolution n'était pas opportune, le Gouvernement ayant, estime-t-elle, bien géré les événements du 1<sup>er</sup> mai, auxquels son propos s'en tenait. J'ai moi-même salué le travail des forces de l'ordre et le choix stratégique fait, qui n'était apparemment pas d'aller à la confrontation, mais ce n'est pas l'objet de cette résolution. Je regrette que le groupe du MODEM ne se sente pas plus concerné.

Je ne peux qu'abonder dans le sens de mes collègues du groupe Les Républicains, puisque nous avons déposé ensemble cette proposition de résolution.

Je remercie également M. Peu. Vous-même, cher collègue, faites partie de ceux des membres d'autres groupes que le mien qui ont exprimé le souhait de revenir sur les événements du 1<sup>er</sup> mai – vous avez même déposé un texte. Nous éprouvons le même besoin de discuter du problème, et je vous remercie de vos propos constructifs. Vous avez expliqué que les policiers eux-mêmes sont demandeurs d'une commission d'enquête. Nous voyons bien qu'elle répondrait à un besoin partagé par les acteurs, peut-être par les manifestants eux-mêmes. Ceux qui manifestaient pacifiquement et les policiers sont les premiers concernés. Nous-mêmes, parlementaires, sommes peut-être spectateurs, mais nous voulons comprendre non pour tout régler mais pour essayer d'avancer ensemble. Nous sommes donc « en phase », monsieur Peu.

Madame Lorho, je crains que votre étude comparative des violences de gauche et des violences de droite ne soit quelque peu hors sujet. L'existence de groupuscules d'extrême-gauche, que nous ne nions pas, n'est pas notre seul objet. J'ai d'ailleurs voulu, tout à l'heure, tenir un discours apaisant pour qu'aucun groupe ne se sente particulièrement visé. Je rappelle que les commissions d'enquête comptent trente membres ; ce sont donc des représentants de tous les partis qui siégeront dans celle que je propose de créer. Et l'idée n'est pas de faire un procès, nous ne sommes pas ici pour nous substituer à la justice. D'ailleurs, jamais cette proposition de résolution n'aurait pu être examinée si Mme la garde des Sceaux avait fait connaître au Président de Ruyg que des poursuites judiciaires sont en cours sur les faits ayant motivé le dépôt de la proposition.

Monsieur Bernalicis, vous souhaitez évoquer la gestion des manifestations et comptez déposer en ce sens des amendements d'ici à la séance. Vous recevrez très bientôt le rapport complet, et nous pourrons les uns et les autres travailler et avancer. Cela étant, nous en sommes d'accord : l'objet de la commission ne peut se limiter aux événements du 1<sup>er</sup> mai, et il faut, au-delà, aborder les moyens, la gestion, examiner comment on en arrive à ces situations. En tout cas, je vous remercie des réflexions dont vous nous avez fait part. Bien sûr, il s'agit de mieux combattre les actions de ces groupes, et cela peut passer par des réflexions sur le maintien de l'ordre.

**M. Stéphane Mazars, président.** Veuillez m'excuser, j'ai omis de donner la parole à Mme Cécile Untermaier, qui s'exprime au nom du groupe Nouvelle Gauche.

**Mme Cécile Untermaier.** Vous êtes tout excusé, monsieur le président.

Nous aussi avons envisagé une telle commission d'enquête à la suite des événements du 1<sup>er</sup> mai qui ont marqué l'opinion et suscité une forme d'incompréhension chez nos concitoyens et l'inquiétude des manifestants présents mais aussi des personnes susceptibles de manifester à l'avenir. Bien sûr, ils ont aussi suscité des interrogations parmi les forces de l'ordre.

L'Assemblée nationale est pleinement dans son rôle quand elle constitue une commission d'enquête sur des questions de sécurité majeures, et il ne s'agit pas de mener une enquête à charge. Il faut, chers collègues, mettre l'émotion de côté et avancer de manière très sereine sur ces questions, sans *a priori*, en considérant les difficultés auxquelles sont confrontées les forces de l'ordre mais aussi les personnes qui veulent manifester.

Les événements du 1<sup>er</sup> mai ne doivent pas être mis de côté. Il nous faut les examiner mais, dans le même temps, essayons d'en tirer des conclusions positives et, le cas échéant, des recommandations. Les travaux de la commission d'enquête sont totalement indépendants des procédures judiciaires qui peuvent être ouvertes par ailleurs. Il existe une séparation des pouvoirs et l'Assemblée nationale peut tout à fait envisager une commission d'enquête. C'est ce que nous avons fait au moment de l'affaire Cahuzac – j'étais moi-même vice-présidente de la commission alors formée –, tandis que se déroulait une enquête judiciaire.

Nous sommes favorables à la constitution de cette commission d'enquête, sous ces réserves de forme que je pense tout à fait nécessaires : *a priori*, personne ne porte une responsabilité particulière, et nous cherchons à déterminer ce que nous pourrions améliorer.

**Mme Brigitte Kuster, rapporteure.** Merci, chère collègue. Vous-même aviez effectivement déposé une proposition qui allait dans le même sens.

Vous avez parfaitement décrit le cadre dans lequel je me situais tout à l'heure. Le 1<sup>er</sup> mai a été un élément déclencheur pour certains d'entre nous, et il entre évidemment dans l'objet de notre réflexion, mais nous ne sommes pas là pour mener une enquête à charge ni nous substituer à la justice, bien au contraire.

*La Commission en vient à l'examen de l'article unique de la proposition de résolution.*

**Article unique :** *En application des articles 137 et suivants du Règlement de l'Assemblée nationale, création d'une commission d'enquête de trente membres relative à la lutte contre les groupuscules prônant la violence*

*La Commission se saisit de l'amendement CL2 de M. Stéphane Peu.*

**M. Stéphane Peu.** Tout à l'heure, j'ai été interpellé directement. Le problème est qu'il est trop facile d'accuser tel ou tel, les forces de police ou les services d'ordre des syndicats. C'est là une très mauvaise manière. Il n'y a pas de d'affaiblissement du service d'ordre des syndicats ; simplement, le commandement de la sécurisation des manifestations a changé de doctrine et c'est peut-être aussi cela qu'il faut interroger.

J'ajoute que certains syndicats de policiers disent que s'ils interviennent aussi tard c'est parce qu'on se demande si on ne risque pas d'interpeller des collègues en cas d'intervention trop en amont... Je me rappelle un exemple très précis, qui avait défrayé la chronique. Les services d'ordre des syndicats avaient neutralisé un casseur... qui avait une carte de police dans la poche !

**M. Rémy Rebeyrotte.** Cela n'existe pas !

**M. Stéphane Peu.** Si ! C'était la manifestation des sidérurgistes en 1979. Il y a eu un procès, au terme duquel l'intéressé a été condamné.

Le but n'est pas d'incriminer les uns ou les autres, il est d'établir la vérité et de créer les conditions pour que le droit de manifester puisse de nouveau s'exercer pleinement. Nous souhaitons donc resserrer un peu le champ de nos travaux, dans l'esprit de notre propre proposition de résolution tendant à la création d'une commission d'enquête sur le droit de manifester.

**M. Thomas Rudigoz.** Le groupe La République en Marche votera contre cet amendement.

On entend un peu tout et n'importe quoi sur ce sujet. Voilà que M. Peu parle d'événements de 1979 ! Pendant qu'on y est, pourquoi ne pas parler de 1945 ?

Quant à M. Bernalicis, qui critiquait tout à l'heure avec beaucoup de force et de véhémence, comme à son habitude, le ministre de l'intérieur, pour qui il a une sympathie toute particulière – je crois que c'est assez réciproque –, il avait l'air de dire que celui-ci était le spécialiste des déclarations à l'emporte-pièce. Rappelons ici un tweet fait à peine quelques minutes après les événements du 1<sup>er</sup> mai, qui émanait de Jean-Luc Mélenchon : « *Insupportable violence contre la manifestation du 1<sup>er</sup> mai. Sans doute des bandes d'extrême droite.* » Il est maintenant avéré qu'il ne s'agissait nullement de bandes d'extrême-droite, c'étaient des bandes d'extrême gauche, avec lesquelles certains membres du parti de M. Bernalicis entretiennent des proximités avérées.

**Mme Brigitte Kuster, rapporteure.** Cher collègue, naturellement, la commission d'enquête s'intéressera à ce qui se passe lors des manifestations, mais, vous l'avez compris, nous souhaitons une réflexion plus large. Si les violences commises pendant les manifestations sont le fait de groupuscules, ces derniers ont une existence propre et agissent aussi par ailleurs. Je suis donc plutôt défavorable à votre amendement.

*La Commission rejette l'amendement.*

*Les amendements CL3 et CL4 de Mme Marie-France Lorho sont successivement retirés.*

*La Commission se saisit de l'amendement CL6 de Mme Marie-France Lorho.*

**Mme Marie-France Lorho.** L'essentiel de la violence politique en France est le fait de la gauche qui revendique dans les médias les droits, la différence et les particularismes. C'est la gauche qui a agressé Robert Ménard devant les forces de l'ordre. À l'inverse, elle s'égosillait pour une affaire de tarte à la crème. C'est la gauche qui est venue semer le chaos à Fréjus, lors des dernières élections municipales, comme elle venait agresser les Orangeois en 1995 quand Jacques Bompard fut élu maire. C'est enfin la gauche qui a organisé sur internet une industrie du fichage des militants. Supplétifs des Renseignements généraux, les sites en question fournissent l'identité, l'adresse, les photographies des militants qui ne communient pas en ses idées. Leurs articles sont des incitations de fait au déchaînement de la violence dans les colloques, conférences et interventions de l'ensemble des conservateurs en France. Pour une raison qui m'échappe, nous n'en entendons que très rarement parler dans les médias.

Alors que l'État intègre désormais une logique de protection des données, il semble important de lutter contre la diffusion de ces informations, diffusion qui est le préalable de lynchages.

**M. Ugo Bernalicis.** Oui, la violence est tellement le fait de l'extrême-gauche ou – vous ne prenez pas de pincettes – de la gauche, que le dernier fait en date est la tentative d'assassinat de Jean-Luc Mélenchon et de Christophe Castaner ! Et par qui ? Par des gens d'extrême-droite. Et quel fut le dernier mort à déplorer ? Clément Méric !

Je ne suis certes pas favorable à ce que l'on brise des vitrines ou que l'on saccage, quand bien même un restaurant McDonald's, une entreprise qui ne paierait pas ses impôts en France, mais c'est autre chose que de chercher à attenter à la vie d'une personne. Je ne dis pas que de telles tentatives n'ont jamais eu cours dans des mouvances radicales d'extrême-gauche, mais, fort heureusement, c'est terminé.

Nous voyons là que le discours de La République en Marche et celui de Mme Marie-France Lorho ont au moins un thème en commun : celui d'une proximité entre la gauche et les personnes violentes. Nous sommes tellement proches des Black Blocs que nos services d'ordre échangent bisous et câlins avec eux... tout cela n'est pas sérieux ! Gardez un peu de discernement.

Et je maintiens que le ministre de l'intérieur dit n'importe quoi ! Si vous voulez, je pourrai soumettre ses différentes déclarations à un benchmark...

**Mme Brigitte Kuster, rapporteure.** L'amendement CL6 excède en fait l'objet que nous voulons donner à cette commission d'enquête.

En outre, il me paraît être satisfait par les dispositions de l'article 226-17 du code pénal : le fait de procéder ou de faire procéder à un traitement de données à caractère personnel sans mettre en œuvre les mesures prescrites à l'article 34 de la loi du 6 janvier 1978 est puni de cinq ans d'emprisonnement et de 300 000 euros d'amende.

Je vous prie donc de retirer cet amendement.

*L'amendement est retiré.*

*La Commission rejette l'article unique de la proposition de résolution.*

*L'amendement CL1 de M. Stéphane Peu sur le titre de la proposition de résolution est retiré.*

\*

\*      \*

*La Commission en vient à l'examen du projet de loi, modifié par le Sénat, ratifiant l'ordonnance n° 2017-157 du 9 février 2017 étendant et adaptant à la Polynésie française certaines dispositions du livre IV du code de commerce relatives aux contrôles et aux sanctions en matière de concurrence (n° 859) (Mme Catherine Kamowski, rapporteure).*

**M. Stéphane Mazars, président.** Je vais à présent passer la parole à Mme Catherine Kamowski, rapporteure du projet de loi de ratification de l'ordonnance adaptant à la Polynésie Française certaines dispositions en matière de concurrence.

**Mme Catherine Kamowski, rapporteure.** Il me revient la charge et l'honneur de rapporter le troisième texte de cette matinée, et je souhaite en premier lieu vous dire un mot du contexte dans lequel s'inscrit la procédure que nous avons à avaliser aujourd'hui.

Ce projet de loi ratifie une ordonnance. Ce n'est pas aussi banal qu'on pourrait le penser, car c'est une ordonnance au titre de l'article 74-1 de la Constitution, et le Parlement n'en examinera pas beaucoup au cours de cette législature : c'est en effet un instrument juridique qui, en termes de temps, présente un petit avantage et un gros inconvénient.

L'avantage, c'est que le Gouvernement peut publier une ordonnance de ce type sans habilitation du Parlement, du moment qu'elle ne concerne que des adaptations du droit commun aux spécificités des collectivités d'outre-mer et de la Nouvelle-Calédonie. L'inconvénient, c'est que l'ordonnance devient caduque dix-huit mois après sa publication si elle n'a pas été ratifiée. La procédure s'achève donc dans une forme de course contre la montre.

C'est précisément la situation dans laquelle nous nous trouvons aujourd'hui, puisque l'ordonnance en question, qui porte sur le droit de la concurrence en Polynésie française, a été prise le 9 février 2017. Les plus agiles parmi vous en mathématiques en auront déduit que la ratification doit être promulguée avant le 10 août prochain. Je coupe donc court à tout suspense en recommandant instamment un vote positif de la Commission ce matin, et de l'Assemblée nationale dans quelques semaines.

L'ordonnance dont il est question porte sur le droit de la concurrence, ou plutôt sur une partie du droit de la concurrence en Polynésie française. En effet, le statut organique de ce territoire lui donne compétence pour régir cette matière de façon autonome. Les autorités polynésiennes s'en sont saisies, puisqu'une loi du pays du 25 février 2015 a créé un code local de la concurrence et institué une Autorité polynésienne de la concurrence (APC) afin de le faire respecter.

Je précise tout de suite, pour prévenir d'éventuelles polémiques, que ce code local de la concurrence fait actuellement l'objet d'une réforme. L'un des objectifs poursuivis consiste à retirer certains pouvoirs très forts qui avaient été attribués à l'APC, notamment l'injonction structurelle qui permet d'imposer la vente d'une partie de ses installations ou de ses droits à un acteur en position dominante sur un marché. Le Sénat a été assez surpris de cette initiative. Pour ma part, je me bornerai à une position de principe : on décentralise ou on ne décentralise pas. À partir du moment où la France a fait le choix de faire confiance à ses territoires, ici ultramarins, ce n'est pas pour que des institutions au niveau central viennent remettre en cause les appréciations portées au niveau local. Les Polynésiens décident pour eux ; ce qu'ils décident est bien décidé.

Vous vous demanderez alors : pourquoi une ordonnance prise par l'État si la Polynésie est compétente ? Parce que l'enquête et la répression des infractions au droit de la concurrence, puisqu'elles concernent les libertés publiques et le droit pénal, sont pour leur part demeurées une compétence de l'État. Nous venons donc en complément de ce qu'a fait la loi du pays, pour permettre à l'APC de disposer de facultés comparables à celles de l'Autorité de la concurrence nationale.

Le Sénat s'est déjà saisi de ce texte, qui ne comportait à l'origine qu'un seul article. Il a évidemment approuvé le principe d'une ratification, mais a ajouté deux articles additionnels.

Le premier ajout, l'article 2, découle d'une réaction d'humeur, à mon sens parfaitement compréhensible. En effet, pour s'appliquer correctement, la procédure contentieuse prévue par l'ordonnance renvoie à un décret. Celui-ci, depuis la publication de l'ordonnance, n'a toujours pas été pris par le Gouvernement. Le Sénat en a pris ombrage. Il a constaté que certaines dispositions manquantes, comme les délais de recours ou la compétence juridictionnelle de la cour d'appel de Paris, figuraient déjà dans la loi pour ce qui concerne la procédure très voisine applicable en Nouvelle-Calédonie. Les sénateurs ont donc décidé d'inclure dans la loi, sans attendre le règlement, les dispositions applicables pour la Polynésie. Le Gouvernement en a pris acte. Je vous proposerai de faire de même et de n'apporter à l'article 2 qu'une modification légistique.

Le second ajout, l'article 3, fait suite à une recommandation de la Haute Autorité pour la transparence de la vie publique (HATVP), qui surveille les déclarations d'intérêts et de situation patrimoniale des élus et des politiques, mais aussi celles des membres et des agents les plus haut placés des autorités administratives indépendantes. La raison est évidente : quand on régule un secteur, on doit être transparent sur ses liens éventuels avec les acteurs dudit secteur. Or, si l'autorité nationale de la concurrence figure bien dans le périmètre de surveillance de la HATVP, les autorités calédonienne et polynésienne ont été oubliées.

Le Sénat a voulu rectifier cette erreur en soumettant au contrôle de la HATVP les membres du collège de ces autorités, ainsi que les directeurs généraux, secrétaires généraux et leurs adjoints. Je précise que les présidents des deux autorités se sont montrés très favorables à cette initiative. Seul problème : il n'existe pas actuellement dans les deux autorités concernées de directeur général mais un rapporteur général nanti de pouvoirs appréciables, comme la possibilité de lever ou de maintenir le secret des affaires dans les affaires qu'il instruit. Ne pas le mentionner est problématique : la violation des obligations auprès de la HATVP est pénalement sanctionnée, or le droit pénal s'interprète strictement. Je vous proposerai donc d'ajouter cette référence aux rapporteurs généraux.

Enfin, j'ai déposé un amendement identique à celui de nos collègues calédoniens et de leur groupe pour que ce projet de loi répare une imperfection. Depuis 2009, le législateur n'a pas étendu à la Calédonie les nouvelles techniques d'enquête de concurrence dont bénéficient l'autorité nationale et l'autorité polynésienne. Il s'agit notamment de prendre en compte les évolutions technologiques en matière d'enquête sur internet, ou encore d'autoriser le recours à une identité d'emprunt. Nous établissons ainsi un parallélisme de forme déjà utilisé à l'alinéa 2 de l'article 3 par le Sénat, qui a inclus dans l'obligation de déclaration de patrimoine et d'intérêts aussi bien l'autorité de Polynésie française que celle de la Nouvelle-Calédonie.

Les entretiens que j'ai menés me laissent penser que ce projet de loi ne soulève pas de difficulté. Je vous invite donc à le soutenir.

**Mme Nicole Dubré-Chirat.** L'ordonnance du 9 février 2017 a été prise pour répondre aux attentes et aux besoins de l'autorité polynésienne de concurrence créée en 2015, en la dotant des pouvoirs d'enquête nécessaires à la réalisation de ses missions. Si la Polynésie a pu, par les lois du pays, créer cette autorité administrative indépendante et adopter des réglementations de la concurrence et des pratiques commerciales, elle a dû, conformément à son statut, solliciter l'intervention de l'État pour que ce dispositif soit complété pour les matières relevant de la compétence de ce dernier en ce qui concerne le droit pénal, la procédure pénale et les voies de recours.

Les mesures adoptées par cette ordonnance reprennent largement les règles du livre IV du code de commerce, en les adaptant toutefois à la situation polynésienne. Conformément à l'article 74-1 de la Constitution, sur le fondement duquel elle a été prise, cette ordonnance doit nécessairement être ratifiée sous dix-huit mois, soit avant le 10 août prochain. Ce projet de loi satisfera cette obligation.

Le Sénat a adopté en première lecture, dans le courant du mois d'avril, deux amendements. Le premier s'inspire des règles applicables à l'Autorité de la concurrence nationale et apporte des précisions au régime de voies de recours à l'encontre des décisions de l'Autorité polynésienne de concurrence en matière de pratiques anticoncurrentielles. Il précise de la sorte la compétence des juridictions judiciaires et celle de la cour d'appel de Paris, et fixe les délais de recours à un mois, ou à dix jours par exception pour certaines mesures.

Le second amendement établit l'obligation de déclaration de situation patrimoniale et de déclaration d'intérêts à la Haute autorité de la transparence de la vie publique pour les membres des autorités administratives indépendantes créées par la Polynésie mais également pour celles créées par la Nouvelle-Calédonie.

Cette obligation avait été introduite par la loi sur la transparence de la vie publique en octobre 2013, avant de disparaître malencontreusement dans la nouvelle rédaction, expresse et limitative, issue de la loi de décembre 2016. Outre la correction rédactionnelle qui était nécessaire pour adapter le texte de l'amendement à la situation des autorités polynésiennes, on ne peut donc que soutenir ces deux amendements.

Je voudrais également souligner que, si les délais nous imposent de voter ce projet de loi, le contexte politique doit également nous y inciter, puisque la Polynésie française a récemment procédé à l'élection de son président et au renouvellement de son assemblée pour cinq ans et qu'il est inutile d'ajouter des difficultés à sa gestion. C'est également une nécessité géographique, compte tenu de la situation de ce territoire insulaire, composé de cent dix-huit îles très éloignées de la métropole et doté de l'autonomie administrative.

Ce texte répond aux demandes de la Polynésie. Il respecte la complémentarité de l'État et de la collectivité en matière de droit de la concurrence. C'est pourquoi le groupe La République en Marche votera pour son adoption.

**M. Philippe Gosselin.** Vous avez eu raison, madame la rapporteure, de rappeler le statut spécifique de la Polynésie française et de la Nouvelle-Calédonie, qui va nous occuper cet automne. Il ne s'agit pas de gouverner ici en reprenant l'ancienne pratique des décrets-lois formalisée dans l'article 38 de la Constitution : l'ordonnance dont il est question est toute différente.

Elle impose aujourd'hui d'accélérer le processus, et nous n'y voyons pas de difficulté particulière. Ce qui est proposé va dans le bon sens et poursuit les modifications apportées, sous l'impulsion de M. Philippe Gomès au cours de la précédente législature, à l'organisation de la Nouvelle-Calédonie. Le groupe Les Républicains soutiendra donc ce projet de loi.

**Mme Isabelle Florennes.** Le groupe du Mouvement Démocrate et apparentés est bien entendu favorable à ce projet de loi. La très jeune Autorité polynésienne de la concurrence, installée par une loi du pays de 2015, souffre en effet de certaines carences qui entament la portée de sa décision et son pouvoir de sanction, et auxquelles il était nécessaire de remédier.

Si cette autorité administrative indépendante possède des attributions et doit remplir des missions similaires à son homologue métropolitaine, l'APC ne peut, dans les faits, pas encore exercer l'ensemble de ses fonctions. C'est la raison pour laquelle l'ensemble de ces mesures vont dans le bon sens, puisqu'elles permettront de doter l'APC de véritables moyens d'action lui permettant d'exercer pleinement ses missions.

Plus largement, il est nécessaire que la Polynésie française puisse s'appuyer sur un tel outil pour parachever son arsenal juridique et coercitif en matière de concurrence.

Nous soutiendrons donc ce texte et les amendements proposés par la rapporteure.

**Mme Maina Sage.** Je voudrais tout d'abord remercier notre rapporteure, qui a pris le temps d'entendre toutes les parties et de consulter également ses collègues de Polynésie française et de Nouvelle-Calédonie.

Depuis le statut de 2004, la collectivité polynésienne dispose d'une clause générale de compétence, à l'exception des compétences régaliennes édictées à l'article 14 de notre statut organique, qui demeurent à l'État.

La Polynésie a donc créé son propre droit de la concurrence, ce qui aura pris une décennie, du fait notamment de l'instabilité politique qu'a connu notre territoire entre 2004 et 2013, avec treize gouvernements en dix ans. Nous avons néanmoins réussi à produire un texte à la hauteur des enjeux, dans un territoire complexe, sans doute unique du fait de son isolement et de son éclatement territorial, puisque la Polynésie est composée de cent dix-huit îles éparpillées sur une surface grande comme l'Europe.

Cet éparpillement a un lien direct avec le sujet d'aujourd'hui car, lorsque les bassins de population sont aussi petits et aussi isolés, la taille des marchés est réduite d'autant, ce qui a des incidences en matière de dépendance économique et de concurrence, dans tous les secteurs.

Dotée de la compétence économique, la Polynésie française veille en permanence au développement équilibré d'un service public et d'activités privées sur l'ensemble du territoire. Elle a mis en place pour cela un grand nombre de mesures de péréquation, qui passent inévitablement par des délégations de service public et peuvent entraîner des situations de monopole.

Il faut prendre en compte le fait que le modèle économique de la Polynésie est construit en fonction de toutes ces contraintes, ce qui en fait un système unique dans la République : lorsque la population se concentre pour les deux tiers sur l'île de Tahiti, tandis que le dernier tiers se répartit sur une surface grande comme l'Europe, la question de la concurrence se pose tous les jours.

Le second élément contextuel sur lequel je voudrais insister, ce sont les états généraux qui se sont tenus outre-mer à la suite de la crise sociale de 2008 aux Antilles. En Polynésie, la question du coût de la vie a occupé une place centrale dans les débats, lesquels ont servi de catalyseur et poussé les pouvoirs publics comme les acteurs de la société civile à envisager la mise en place d'un droit de la concurrence.

Cela n'a pas été une mince affaire, et pas moins de quatre projets de loi ont été élaborés, mais dois-je vous rappeler que le droit de la concurrence nationale ne s'est pas fait non plus en un jour ? La création de l'Autorité de la concurrence a suscité de nombreuses

discussions et fut d'abord un Conseil de la concurrence, simplement autorisé à rendre des avis.

Mais notre droit de la concurrence évolue, et je suis confiante sur son avenir, car les Polynésiens sont unanimes à vouloir lutter contre les abus de position dominante. Les ajustements auxquels nous procédons aujourd'hui sont ainsi nécessaires pour nous aider à poursuivre sereinement cette marche.

Nous sommes donc favorables aux modifications apportées par le Sénat et par notre rapporteure. Je défendrai pour ma part un amendement au nom de MM. Philippe Gomès et Philippe Dunoyer.

**Mme Danièle Obono.** Nous sommes favorables à ce projet de loi qui va dans le sens de la volonté du peuple polynésien, et sur lequel nous défendrons deux amendements concernant le secret des délibérés, sujet qui a fait récemment débat en Polynésie.

Nous approuvons le rapport et considérons que les situations de monopole doivent être combattues parce qu'elles nuisent à la population. Dans ces conditions, il est souhaitable que l'Autorité de la concurrence puisse être pleinement opérationnelle le plus rapidement possible.

**Mme Catherine Kamowski, rapporteure.** Je tiens à remercier Mme Sage de nous avoir décrit aussi finement qu'elle l'a fait les enjeux autour desquels s'organise la vie économique et administrative en Polynésie.

Il est vrai que c'est un territoire lointain dont nous ne percevons pas nécessairement le fonctionnement. Les images de carte postale ne doivent pas cacher les hommes et les femmes. Nous devons, comme nous le faisons aujourd'hui, nous employer à leur permettre de vivre selon les lois de la Polynésie et de la République.

*La Commission en vient à l'examen des articles du projet de loi.*

**Article 1<sup>er</sup> :** *Ratification de l'ordonnance*

*La Commission adopte l'article 1<sup>er</sup> sans modification.*

**Article 2 (nouveau)** (art. 9 bis [nouveau], 10 et 11 de l'ordonnance n° 2017-157 du 9 février 2017 étendant et adaptant à la Polynésie française certaines dispositions du livre IV du code de commerce relatives aux contrôles et aux sanctions en matière de concurrence) : *Voies et délais de recours contre les décisions de l'Autorité et coopération avec les instances nationales compétentes*

*La Commission examine l'amendement CL2 de M. Ugo Bernalicis.*

**Mme Danièle Obono.** Cet amendement propose de supprimer le secret du délibéré pour les séances de l'Autorité polynésienne de concurrence et que celles-ci se déroulent au vu au su de tous les citoyens et citoyennes intéressés.

Dans le strict respect des compétences réparties entre l'État et la collectivité de la Polynésie selon la loi organique du 27 février 2004, nous proposons de supprimer ce secret afin que l'ensemble de la population puisse avoir connaissance des raisons motivant les décisions de l'APC, lesquelles ont un impact direct sur leur vie quotidienne.

Cette mesure qui participe de la lutte contre la vie chère répond au fait que le fonctionnement de l'APC et le secret du délibéré de ses décisions ont récemment fait l'objet de débats dans la société polynésienne, et ce alors que le bilan de l'institution est contesté.

Nous estimons que, eu égard à l'importance de l'APC pour briser les monopoles privés, empêcher la concentration du pouvoir économique et instaurer, dans l'intérêt de la population, une concurrence entre les acteurs privés, il est nécessaire de garantir la transparence des séances.

**Mme Maina Sage.** Dans l'exposé des motifs de cet amendement, il est bien précisé qu'une telle décision relève du code de la concurrence de la Polynésie française et donc de sa compétence. J'ajoute qu'en ce qui concerne l'Autorité de la concurrence nationale, le code du commerce précise, en son article L. 463-7, que ses séances ne sont pas publiques.

Cela étant, ce ne serait pas la première fois que les territoires d'outre-mer seraient utilisés comme sites pilotes pour lancer de nouvelles idées. À titre d'exemple, nous avons ainsi, depuis 1996, un prélèvement à la source avec la contribution de solidarité territoriale (CST). Je ne suis donc pas hostile à votre proposition et je la soumettrai au gouvernement de Polynésie, qui a compétence aujourd'hui pour proposer son adoption à l'assemblée de Polynésie. En l'état cependant, il n'est pas possible au Parlement de l'adopter.

**Mme Catherine Kamowski, rapporteure.** Je vais à mon tour recommander le rejet de cet amendement.

En premier lieu, je ne pense pas que le secret du délibéré entre dans le champ des libertés publiques, donc dans la compétence de l'État. Dans un arrêt de 1922, le Conseil d'État l'a qualifié, après la Cour de cassation, de principe général du droit, mais jamais de liberté publique.

En second lieu, on peut également se poser la question du respect du secret des affaires dans l'exposé d'une décision de ce type.

Enfin, si le secret du délibéré peut se discuter dans le droit français, je trouverais malvenu de commencer par l'Autorité de la concurrence de Polynésie française. Vous savez que le Président de la République a ouvert la porte à une publication des opinions dissidentes dans les décisions de nos cours faîtières – Cour de cassation, Conseil d'État et Conseil constitutionnel. Ce sera un des enjeux de la révision constitutionnelle qui nous occupera prochainement. C'est dans ce cadre qu'il conviendra d'en discuter.

**Mme Danièle Obono.** Nous avons déjà proposé, lors de l'examen du projet de loi sur les données personnelles, de lever le secret des délibérés. Cette proposition relève donc d'une démarche générale de notre part, et ne vise pas uniquement la Polynésie française.

Cela étant, nous pensons en effet que, dans un certain nombre de domaines, les territoires d'outre-mer peuvent jouer un rôle précurseur.

*La Commission rejette l'amendement.*

*Elle examine ensuite l'amendement CL3 de Mme Danièle Obono.*

**Mme Danièle Obono.** Il s'agit d'un amendement de repli, qui renforce la transparence, en permettant l'expression publique d'opinions différentes par les membres du

collège de l'APC. Cela passe par la consécration de la possibilité d'opinions dites « dissidentes » que nous proposons d'entériner dès à présent.

**Mme Catherine Kamowski, rapporteure.** Avis défavorable.

**Mme Maina Sage.** Même avis avec cependant une nuance. Cet amendement n'est pas à mes yeux un amendement de repli. Il s'agit d'un sujet connexe, mais différent. Selon moi en effet, la publication des avis dissidents n'a de sens que si les débats de l'APC sont publics. J'y suis personnellement favorable et je soumettrai cette proposition, qui doit s'inscrire dans une réforme globale, au gouvernement de Polynésie française.

*La Commission rejette l'amendement.*

*Elle en vient ensuite à l'amendement rédactionnel CL6 de la rapporteure.*

**Mme Catherine Kamowski, rapporteure.** C'est une précision légistique.

*La Commission adopte l'amendement.*

*Puis elle adopte l'article 2 modifié.*

**Article 3 (nouveau)** (art.11 de la loi n° 2013-907 du 11 octobre 2013 relative à la transparence de la vie publique) : *Obligations déclaratives auprès de la Haute Autorité pour la transparence de la vie publique*

*La Commission examine l'amendement CL7 de la rapporteure.*

**Mme Catherine Kamowski, rapporteure.** Cet article, introduit par le Sénat, établit que, dans un souci de transparence, les directeurs généraux et secrétaires généraux des autorités de concurrence doivent faire leur déclaration d'intérêts à la Haute autorité pour la transparence de la vie publique. Nous proposons d'y ajouter les rapporteurs généraux, car il n'existe pas pour l'heure de directeurs généraux au sein des autorités de concurrence calédonienne et polynésienne mais bien des rapporteurs généraux.

*La Commission adopte l'amendement.*

*Puis elle adopte l'article 3 modifié.*

### **Après l'article 3**

*La Commission examine les amendements identiques CL4 de la rapporteure et CL1 de M. Philippe Gomès.*

**Mme Catherine Kamowski, rapporteure.** Alors que les prérogatives des autorités de la concurrence de droit commun et de Polynésie française ont été accrues au cours des dernières années, l'absence de disposition d'extension expresse dans les lois successives n'a pas permis aux agents calédoniens de bénéficier des avancées du droit intervenues depuis 2009. Il en va ainsi du contrôle des opérations faisant appel à l'informatique et de la possibilité de faire usage d'une identité d'emprunt sur internet.

Le présent amendement, répond à une sollicitation des autorités calédoniennes et, dès lors que le Sénat a déjà introduit dans le projet de loi un article qui concerne aussi la

Nouvelle-Calédonie, je ne vois aucune raison de ne pas satisfaire cette attente, ce qui permettra aux deux autorités de disposer exactement des mêmes moyens pour agir, chacune sur son territoire et avec son statut particulier.

**Mme Maina Sage.** Compte tenu du temps qu'il a fallu pour mettre en place le droit de la concurrence en Polynésie, les Calédoniens ont évidemment souhaité profiter de ce véhicule législatif pour bénéficier de ces mêmes avancées. La Nouvelle-Calédonie est, comme la Polynésie, compétente en matière de concurrence, de répression des fraudes, de concentration économique, de réglementation des prix et d'organisation des marchés, l'État conservant la main en matière de garantie des libertés publiques et de procédure pénale.

Cet enchevêtrement de compétences est problématique, et les amendements que nous défendons apportent une partie de la réponse. L'adopter serait également un bon signal en faveur du droit à la différenciation à adresser aux Calédoniens dans la perspective de la réforme constitutionnelle. Cela témoignerait de la capacité de notre nation à adapter le droit aux exigences et aux besoins de ses collectivités.

**Mme Catherine Kamowski, rapporteure.** Défendre ces amendements en séance nous donnera l'occasion, à l'une et à l'autre, d'exposer devant l'ensemble de nos collègues une partie du fonctionnement des institutions polynésiennes. Ils auront, pour certains d'entre eux, beaucoup à apprendre.

*La Commission **adopte** ces amendements identiques.*

*L'article 4 est ainsi rédigé.*

#### **Titre**

*La Commission est saisie de l'amendement CL5 de la rapporteure.*

**Mme Catherine Kamowski, rapporteure.** Ce texte ne se référant pas seulement à la Polynésie française, je vous propose de mentionner dans le titre la Nouvelle-Calédonie, de façon à clarifier les territoires auxquels il s'applique.

*La Commission **adopte** l'amendement.*

*Puis elle **adopte** l'ensemble du projet de loi **modifié**.*

*La réunion s'achève à 13 heures 10.*

## **Informations relatives à la Commission**

La Commission a désigné *Mme Brigitte Kuster* rapporteure sur la proposition de résolution visant à créer une commission d'enquête relative à la lutte contre les groupuscules prônant la violence (n° 988).

— φπφπ —

## Membres présents ou excusés

Présents. - Mme Caroline Abadie, Mme Laetitia Avia, M. Erwan Balanant, M. Ugo Bernalicis, M. Florent Boudié, M. Vincent Bru, Mme Émilie Chalas, M. Éric Ciotti, M. Jean-Michel Clément, M. Gilbert Collard, Mme Typhanie Degois, M. Vincent Descoeur, M. Éric Diard, Mme Nicole Dubré-Chirat, Mme Élise Fajgeles, M. Jean-Michel Fauvergue, Mme Isabelle Florennes, Mme Paula Forteza, M. Raphaël Gauvain, M. Philippe Gosselin, Mme Marie Guévenoux, M. David Habib, M. Dimitri Houbron, M. Sacha Houlié, Mme Catherine Kamowski, Mme Marietta Karamanli, Mme Brigitte Kuster, M. Philippe Latombe, Mme Marie-France Lorho, Mme Alexandra Louis, M. Olivier Marleix, M. Jean-Louis Masson, M. Fabien Matras, M. Stéphane Mazars, M. Jean-Michel Mis, M. Pierre Morel-À-L'Huissier, Mme Naïma Moutchou, Mme Danièle Obono, M. Didier Paris, M. Stéphane Peu, M. Jean-Pierre Pont, M. Éric Poulliat, M. Aurélien Pradié, M. Rémy Rebeyrotte, M. Robin Reda, M. Thomas Rudigoz, Mme Maina Sage, M. Hervé Saulignac, M. Raphaël Schellenberger, M. Jean Terlier, Mme Alice Thourot, M. Alain Tourret, Mme Cécile Untermaier, M. Arnaud Viala, Mme Laurence Vichnievsky, M. Cédric Villani, M. Guillaume Vuilletet, M. Jean-Luc Warsmann, Mme Hélène Zannier

Excusés. - Mme Huguette Bello, Mme Yaël Braun-Pivet, M. Philippe Dunoyer, M. Richard Ferrand, M. Marc Fesneau, M. Sébastien Huyghe, M. Mansour Kamardine, M. Manuel Valls

Assistaient également à la réunion. - M. Thibault Bazin, M. Thierry Benoit, M. Xavier Breton, M. Fabrice Brun, M. Dino Cinieri, M. Jean-Paul Dufrègne, M. Jean-Jacques Gaultier