

ASSEMBLÉE NATIONALE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

12^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2002-2003

171^e séance

COMPTE RENDU INTÉGRAL

2^e séance du jeudi 20 mars 2003



SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. ERIC RAOULT

1. **Lutte contre la violence routière.** Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 2286).

DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 2286)

Après l'article 11 (p. 2286)

Amendement n° 136 de M. Artigues : MM. Gilbert Gantier, Richard Dell'Agnola, rapporteur de la commission des lois ; Pierre Bédier, secrétaire d'Etat aux programmes immobiliers de la justice. – Rejet.

Amendement n° 158 de M. Dosière : MM. Jean-Claude Viollet, le rapporteur, le secrétaire d'Etat, René Dosière. – Rejet.

Amendement n° 159 de M. Dosière et amendements identiques n°s 66 de la commission des lois et 124 de M. Vercamer : Mme Catherine Génisson, MM. Patrick Delnatte, Gilbert Gantier, le rapporteur, le secrétaire d'Etat, Pierre Hellier, René Dosière. – Rejet de l'amendement n° 159 ; adoption des amendements identiques n°s 66 et 124.

Avant l'article 12 (p. 2288)

Amendement n° 99 de M. Door : MM. Dominique Richard, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. – Rejet.

Amendements n°s 107 de M. Estrosi et 142 de M. Néri : MM. Hervé Mariton, Armand Jung, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. – Rejets.

Amendement n° 108 de M. Estrosi : MM. Hervé Mariton, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. – Rejet.

Amendement n° 163 de M. Dosière : MM. René Dosière, le rapporteur, le secrétaire d'Etat, Jean-Claude Viollet. – Adoption.

Amendement n° 91 de M. Fromion : MM. Yves Fromion, le rapporteur, le secrétaire d'Etat, Armand Jung, Hervé Mariton, Pierre Hellier. – Retrait.

Amendement n° 160 corrigé de M. Viollet : MM. Jean-Claude Viollet, le rapporteur, le secrétaire d'Etat, Armand Jung, Gilbert Gantier. – Rejet.

Article 12 (p. 2294)

Amendement n° 67 de la commission : MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. – Adoption.

Amendement n° 68 de la commission : MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. – Adoption.

Amendement n° 69 de la commission : MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. – Adoption.

Amendement n° 70 de la commission : MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. – Adoption.

Amendement n° 71 de la commission : MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. – Adoption.

Adoption de l'article 12 modifié.

Après l'article 12 (p. 2296)

Amendement n° 161 de M. Nayrou : MM. René Dosière, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. – Retrait.

Amendement n° 95 de M. Salles : MM. Gilbert Gantier, le rapporteur, le secrétaire d'Etat, Pierre Hellier, Jean-Claude Viollet. – Rejet.

Amendement n° 128 de M. Luca : MM. Hervé Mariton, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. – Retrait.

Amendements n°s 164 de M. Masse et 125 de M. Luca : MM. René Dosière, Hervé Mariton, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. – Retrait de l'amendement n° 164.

MM. Hervé Mariton, François Rochebloine, le secrétaire d'Etat. – Retrait de l'amendement n° 125.

Amendement n° 174 de M. Mariton : M. Hervé Mariton. – Retrait.

Article 13 (p. 2299)

Amendement n° 96 de M. Door : MM. Dominique Richard, le rapporteur, Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. – Rejet.

Adoption de l'article 13.

Après l'article 13 (p. 2300)

Amendement n° 110 de M. Estrosi : MM. Hervé Mariton, le rapporteur, le ministre. – Adoption de l'amendement n° 110 corrigé.

Amendement n° 143 de M. Dosière : MM. René Dosière, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 9 de M. Bertrand : MM. Jean-Michel Bertrand, le rapporteur, le ministre, François Rochebloine. – Retrait.

Amendement n° 10 de M. Bertrand : MM. Jean-Michel Bertrand, le rapporteur, le ministre. – Retrait.

L'amendement n° 8 de M. Jean-Michel Bertrand n'a plus d'objet.

Article 14 (p. 2302)

Amendement n° 72 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Adoption de l'article 14 modifié.

Article 15 (p. 2303)

Amendement n° 73 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Adoption de l'article 15 modifié.

Avant l'article 16 (p. 2303)

Amendement n° 137 rectifié de M. Artigues : MM. Gilbert Gantier, le rapporteur, le ministre, Jean-Claude Viollet. – Retrait.

Article 16 (p. 2304)

Amendements n°s 106 et 148 de M. Estrosi : MM. Hervé Mariton, le rapporteur, le ministre. – Rejets.

Adoption de l'article 16.

Après l'article 16 (p. 2304)

Amendement n° 103 de M. Estrosi : M. Hervé Mariton.

Amendement n° 175 de M. Mariton : MM. Hervé Mariton, le rapporteur, le ministre, René Dosière. – Retrait de l'amendement n° 103 ; adoption de l'amendement n° 175.

Article 17. – Adoption (p. 2305)

Après l'article 17 (p. 2305)

Amendement n° 111 de M. Estrosi : MM. Hervé Mariton, le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Articles 18 et 19. – Adoptions (p. 2306)

Après l'article 19 (p. 2306)

Amendement n° 182 de M. Myard : MM. Hervé Mariton, le rapporteur, le ministre. – Retrait.

Amendement n° 119 de Mme Grosskost : MM. Antoine Herth, le rapporteur, le ministre. – Retrait.

Amendements n°s 177, 178 et 176 de M. Martin (*Marne*) : MM. Antoine Herth, le rapporteur, le ministre. – Retraits.

Article 20 (p. 2308)

Amendement n° 75 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 76 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 77 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 78 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Adoption de l'article 20 modifié.

Article 21 (p. 2310)

Amendement n° 79 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 80 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 81 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Adoption de l'article 21 modifié.

Après l'article 21 (p. 2311)

Amendement n° 84 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 82 rectifié de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 83 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 144 de M. Viollet : MM. Jean-Claude Viollet, le rapporteur, le ministre. – Retrait.

Article 22 (p. 2312)

M. René Dosière.

Amendement n° 85 rectifié de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

L'article 22 est ainsi rédigé.

Article 23 (p. 2313)

Amendement de suppression n° 170 de M. Dosière : MM. René Dosière, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Adoption de l'article 23.

Article 24 (p. 2313)

Amendement de suppression n° 145 de M. Dosière : MM. René Dosière, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Adoption de l'article 24.

Après l'article 24 (p. 2314)

Amendement n° 129 de M. Accoyer : MM. Hervé Mariton, le rapporteur, le ministre. – Retrait.

Amendement n° 130 de M. Accoyer : MM. Hervé Mariton, le rapporteur, le ministre. – Retrait.

Article 25 (p. 2314)

Amendement n° 86 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Adoption de l'article 25 modifié.

Après l'article 25 (p. 2315)

Amendement n° 87 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 168 rectifié de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Article 26 (p. 2315)

L'amendement n° 2 de M. Buillard n'a plus d'objet.

Amendement n° 3 de M. Buillard : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 88 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 89 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Adoption de l'article 26 modifié.

Titre (p. 2316)

Amendement n° 147 de M. Dosière : MM. René Dosière, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

EXPLICATIONS DE VOTE (p. 2316)

MM. Gilbert Gantier,
Hervé Mariton,
René Dosière.

M. le ministre.

VOTE SUR L'ENSEMBLE (p. 2317)

Adoption de l'ensemble du projet de loi.

Suspension et reprise de la séance (p. 2317)2. **Dotation globale de fonctionnement des communautés d'agglomération.** – Discussion d'une proposition de loi adoptée par le Sénat (p. 2317).

M. Pierre Bédier, secrétaire d'Etat aux programmes immobiliers de la justice.

Mme Marie-Anne Montchamp, rapporteure de la commission des finances.

DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 2320)

MM. Pierre Goldberg,
Gilles Carrez,
René Dosière,
Gilbert Gantier.

M. le secrétaire d'Etat.

Clôture de la discussion générale.

Article unique. – Adoption (p. 2325)

Après l'article unique (p. 2325)

Amendement n° 1 de M. Bocquet : Mme la rapporteure, M. le secrétaire d'Etat. – Rejet.

VOTE SUR L'ENSEMBLE (p. 2325)

Adoption de l'ensemble de la proposition de loi.

3. **Ordre du jour des prochaines séances** (p. 2325).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE M. ERIC RAOULT,
vice-président

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

1

LUTTE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

Suite de la discussion d'un projet de loi

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

Discussion des articles (*suite*)

M. le président. Ce matin, l'Assemblée a poursuivi la discussion des articles et s'est arrêtée à l'amendement n^o 136 portant article additionnel après l'article 11.

Après l'article 11

M. le président. M. Artigues a présenté un amendement, n^o 136, ainsi libellé :

« Après l'article 11, insérer l'article suivant :

« Après l'article L. 212-1 du code de la route est inséré un article L. 212-1-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 212-1-1.* – Un stage de maîtrise du véhicule en situation d'urgence est obligatoire dans la formation du permis de conduire dont les modalités seront fixées par décret. »

La parole est à M. Gilbert Gantier, pour soutenir cet amendement.

M. Gilbert Gantier. Cet amendement tend à rendre obligatoire un stage de maîtrise du véhicule en situation d'urgence dans le cadre de la formation au permis de conduire. En effet, tout automobiliste peut se trouver confronté à une telle situation, si par exemple un pneu éclate ou en cas d'intempéries. Il ne suffit donc pas, pour les conducteurs novices, d'apprendre à conduire ; encore faut-il savoir maîtriser le véhicule dans de telles conditions.

M. le président. La parole est à M. Richard Dell'Agnola, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, pour donner l'avis de la commission sur l'amendement n^o 136.

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République. Je m'exprimerai à titre personnel, cet amendement n'ayant pas été examiné en commission. La question est typiquement d'ordre réglementaire ; elle relève d'un arrêté ministériel.

J'ajoute que l'organisation d'une telle formation pourrait poser des difficultés pratiques. Notre collègue évoquait l'éclatement d'un pneu, les intempéries. Comment organiser, en temps réel, dans des conditions extrêmement difficiles, ce type de formation ?

Je propose donc le rejet de cet amendement.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux programmes immobiliers de la justice pour donner l'avis du Gouvernement sur l'amendement n^o 136.

M. Pierre Bédier, secrétaire d'Etat aux programmes immobiliers de la justice. Même avis, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 136.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. M. Dosière et M. Viollet ont présenté un amendement, n^o 158, ainsi libellé :

« Après l'article 11, insérer l'article suivant :

« L'article L. 223-6 du code de la route est complété par trois alinéas ainsi rédigés :

« Le titulaire du permis de conduire peut bénéficier de la bonification prévue par l'article L. 223-1 du code de la route s'il suit et réussit un stage homologué tendant à une mise à niveau du code de la route et à une formation à la maîtrise des règles de conduite.

« Cette bonification de deux points ne peut être obtenue que tous les cinq ans.

« Le programme et les modalités de ce stage sont fixés par décret en conseil d'Etat. »

La parole est à M. Jean-Claude Viollet.

M. Jean-Claude Viollet. Cet amendement vise à favoriser le suivi de stages homologués pour les mises à niveau concernant le code de la route et la maîtrise des règles de conduite.

J'ai déjà évoqué cette question lors de la discussion générale dans le cadre du continuum de la formation tout au long de la vie. Notons que les acquisitions initiales s'estompent avec le temps, que les caractéristiques techniques des véhicules, des routes, et les règles de conduite elles-mêmes évoluent. C'est pourquoi j'avais évoqué l'idée de développer ce rendez-vous tous les dix ans, de façon à actualiser ces dispositions, code et conduite.

Je souhaiterais rapidement revenir sur l'amendement précédent. Quand on parle de conduite, il s'agit non seulement de la manipulation du véhicule, dont il faut avoir une certaine maîtrise pour l'examen du permis de conduire, mais aussi de faire face aux situations à risque qu'on peut rencontrer dans le cadre normal de la conduite d'un véhicule. Pour favoriser le développement de ces stages, l'idée était d'offrir une bonification de deux points à ceux qui s'y engageraient volontairement, dans le cadre de la formation tout au long de la vie.

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

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Cet amendement devrait être retiré par coordination avec l'amendement n^o 153 qui a lui-même été retiré ce matin.

Je précise que cet amendement, qui n'a pas été examiné en commission, a un caractère réglementaire. Par conséquent, je propose qu'il soit rejeté.

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

M. le secrétaire d'Etat aux programmes immobiliers de la justice. Même avis, monsieur le président.

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

M. René Dosière. Monsieur le rapporteur, vous faites erreur en indiquant que cet amendement devrait être retiré par coordination avec l'amendement n° 153. J'ai retiré ce matin l'amendement n° 153 qui était de portée générale, alors que celui-ci tend à accorder une bonification de points dans un cas bien précis. Vous pouvez penser qu'il n'a pas de raison d'être et émettre un avis défavorable. Pour autant, il n'a pas à être retiré.

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

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Monsieur Dosière, vous avez effectivement retiré l'amendement n° 153 dont vous disiez que c'était un amendement de portée générale et que la bonification de points serait mise en place quand la loi l'autoriserait. Or c'est précisément ce que vous faites à l'instant. Vous essayez, par le biais d'un article additionnel, d'autoriser par la loi ce qui était prévu de manière générale par l'amendement de base. L'amendement de base a été retiré, puisqu'il provient d'un cadre général, et qu'il renvoyait à la loi. Votre amendement étant lié au premier, c'est une des raisons de son rejet, en dehors du fait que j'ai précisé qu'il n'a pas été examiné en commission et qu'il a un caractère réglementaire.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 158.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements, nos 159, 66 et 124, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 159, présenté par M. Dosière est ainsi libellé :

« Après l'article 11, insérer l'article suivant :

« Après l'article L. 212-5 du code de la route, il est inséré un article L. 212-5-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 212-5-1.* – I. – A compter du 1^{er} janvier 2004, les candidats au permis de conduire peuvent acquérir, dans le cadre de leur formation, la connaissance pratique des notions élémentaires des premiers secours dites des cinq gestes qui sauvent.

« Cet apprentissage et son suivi sont assurés par les associations de secourisme agréées.

« II. – S'ils ont suivi cette formation, les titulaires du permis se verront attribués un bonus de deux points.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités de mise en œuvre de ces dispositions. »

Les amendements nos 66 et 124 sont identiques.

L'amendement n° 66 est présenté par M. Dell'Agnola, rapporteur, et M. Delnatte ; l'amendement n° 124 est présenté par M. Vercamer et M. Martin-Lalande.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Après l'article 11, insérer l'article suivant :

« Les candidats au permis de conduire sont sensibilisés dans le cadre de leur formation aux notions élémentaires de premiers secours.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités de mise en œuvre de ces dispositions. »

La parole est à Mme Catherine Génisson, pour soutenir l'amendement n° 159.

Mme Catherine Génisson. Cet amendement concerne un sujet important. Nous savons qu'en cas d'accident de la route, ou même d'ailleurs d'accident de la vie, qu'il s'agisse d'accidents médicaux ou d'accidents traumatiques, les gestes de secourisme sont tout à fait fondamentaux. Les « cinq gestes qui sauvent » permettent de sauver des vies. Alors même que, dans notre pays, nous sommes très compétents en matière de médecine hospitalière et pré-

hospitalière, nous sommes défaillants s'agissant de l'apprentissage du secourisme. La majorité de nos compatriotes passent le permis de conduire, et il semble que cet apprentissage pourrait, pour les accidents de la vie publique dont ils pourraient être les auteurs ou les témoins, servir utilement à sauver des victimes.

Comme le montrent les statistiques, l'apprentissage des cinq gestes qui sauvent peut permettre de sauver beaucoup de personnes. Autant nous sommes bons, par exemple, pour la prise en charge des maladies cardiovasculaires, notamment le grave infarctus du myocarde à domicile, autant nous sommes mauvais pour la prise en charge de l'arrêt circulatoire. Nos homologues américains sont bien meilleurs sur le sujet. Pourquoi ? Parce que la population connaît beaucoup mieux les gestes du secourisme que nous.

Par ailleurs, nous souhaitons que les personnes qui ont appris ces cinq gestes qui sauvent, et qui ont été agréées, puissent bénéficier d'un bonus lors de l'obtention du permis de conduire.

Enfin, nous précisons que l'apprentissage et son suivi seront assurés par des associations de secourisme agréées.

M. le président. L'amendement n° 66 est-il défendu, monsieur le rapporteur ?

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Je laisse à M. Delnatte le soin de le défendre, monsieur le président.

M. le président. La parole est à M. Patrick Delnatte.

M. Patrick Delnatte. J'ai eu l'occasion, dans le cadre de la discussion générale, d'insister sur la nécessité de permettre aux personnes de bénéficier d'une formation dispensant les notions élémentaires de premiers secours, pour réagir de façon efficace en cas d'accident. C'est l'objet de l'amendement n° 66 qui pose le principe et renvoie son application à un décret. C'est pourquoi la commission l'a approuvé. J'espère, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous suivrez le même avis.

M. le président. L'amendement n° 124 est-il défendu ?

M. Gilbert Gantier. Il est défendu, monsieur le président.

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

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Nous avons longuement débattu en commission de l'amendement de M. Delnatte, qui est devenu l'amendement de la commission. Quant aux deux autres amendements, ils n'ont pas été déposés en commission. A titre personnel, je propose de les rejeter au profit de l'amendement n° 66, qui renvoie à un texte réglementaire la mise en œuvre de la sensibilisation des candidats au permis aux gestes de premiers secours.

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

M. le secrétaire d'Etat aux programmes immobiliers de la justice. Sur le fond, le Gouvernement est pleinement d'accord avec les trois amendements qui ont été présentés et dont chacun conviendra bien qu'ils veulent dire la même chose. Pour des raisons de forme, nous souhaitons retenir l'amendement de M. Delnatte, qui nous paraît être le plus à même de répondre aux préoccupations de votre assemblée.

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

M. Pierre Hellier. Si la sensibilisation est obligatoire, alors le bonus n'est pas nécessaire. Personnellement, je suis favorable à l'amendement n° 66 car la sensibilisation aux gestes qui sauvent est nécessaire et indispensable.

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

M. Catherine Génisson. Bien évidemment, nous votons l'amendement de M. Delnatte tout en regrettant que l'amendement n° 159 ne soit pas retenu dans la mesure où il était plus précis et où il permettrait à un plus grand nombre de nos concitoyens de s'initier aux gestes de secourisme. Cet amendement méritait un examen plus attentif, d'autant que la France est en retard en matière d'apprentissage du secourisme.

M. le président. La parole est à M. Gilbert Gantier.

M. Gilbert Gantier. Je suis quelque peu étonné de l'attitude du rapporteur et de celle de M. le secrétaire d'Etat, parce que ces trois amendements ont le même objet. A l'exception de légères rectifications de matière rédactionnelle, ils vont exactement dans le même sens. Je pense qu'il aurait fallu s'en remettre à une rédaction unique et joindre les noms des auteurs.

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

M. René Dosière. M. le rapporteur et M. le ministre se sont prononcés contre les deux autres amendements. Si je comprends parfaitement leur position à l'égard de notre amendement n° 159, dont la rédaction est différente, je leur signale que l'amendement n° 124 est rédigé très exactement dans les mêmes termes, au mot près, que l'amendement n° 66 de la commission. Vous ne pouvez être tout à la fois pour l'amendement n° 66 et contre l'amendement n° 124.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 159.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n°s 66 et 124.

(Ces amendements sont adoptés.)

Avant l'article 12

M. le président. Je donne lecture de l'intitulé du chapitre IV et de la section 1 :

« Chapitre IV. – Autres dispositions de nature à renforcer la sécurité routière.

« Section I. – Dispositions relatives aux matériels de débridage des cyclomoteurs et aux détecteurs de radars. »

M. Door a présenté un amendement, n° 99, ainsi rédigé :

« Avant l'article 12, dans l'intitulé de la section 1 du chapitre IV, après le mot : "cyclomoteurs", insérer les mots : ", des automobiles". »

La parole est à M. Dominique Richard, pour soutenir cet amendement.

M. Dominique Richard. Mon collègue M. Door m'a demandé de défendre son amendement qui vise tout simplement à étendre les dispositions « anti-débridage » aux kits automobiles non homologués. Cela ne concerne évidemment pas les adeptes de la compétition automobile qui disposent par ailleurs de kits constructeurs ou homologués par les mines. Le but est d'empêcher le montage de kits sur des véhicules qui, à l'évidence, n'ont pas été prévus à cet effet sur le plan de la sécurité active comme sur celui de la sécurité passive, sans parler des nuisances sonores que génèrent ces équipements. Il est clair que l'installation de ces kits modifie profondément le comportement des voitures et accroît de ce fait leur dangerosité, aussi bien pour le conducteur que pour les tiers.

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

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Notre collègue Door souhaite étendre aux voitures les dispositions interdisant le débridage des cyclomoteurs, alors que celles-ci

procèdent d'une logique radicalement différente. En effet, la vitesse des cyclos est par construction limitée, ce qui explique que ceux-ci soient bridés d'origine. Ce n'est pas le cas pour l'automobile dont la vitesse n'est pas limitée au stade constructeur.

Ajoutons que la pratique du débridage des cyclomoteurs n'a d'autre objectif que de contourner l'obligation du permis de conduire moto, lui-même soumis à des limites de puissance, ce qui n'est pas le cas pour le permis de conduire automobile. Cette mesure risquerait de semer la confusion dans l'esprit des Français, sachant que cette interdiction ciblée sur les cyclomoteurs vise à répondre à un problème bien réel, mais tout à fait particulier. L'éten- due à d'autres véhicules risquerait d'en brouiller le mes- sage dans l'opinion publique.

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

M. le secrétaire d'Etat aux programmes immobiliers de la justice. Même avis.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 99. *(L'amendement n'est pas adopté.)*

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n°s 107 et 142, qui, malgré la place, peuvent être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 107, présenté par M. Estrosi, est ainsi libellé :

« Avant l'article 12, insérer l'article suivant :

« I. – L'article 279 du code général des impôts est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« j) Les opérations d'achat, d'importations, d'ac- quisitions intracommunautaires, de ventes, de livrai- son, de commission, de courtage ou de façon por- tant sur les équipements obligatoires destinés à assurer la sécurité des personnes se déplaçant au moyen de véhicules terrestres à moteur. »

« II. – La perte de recettes est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

L'amendement n° 142, présenté par M. Néri et les membres du groupe socialiste, est ainsi libellé :

« Après l'article 12, insérer l'article suivant :

« I. – L'article 278 *bis* du code général des impôts est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« 7° Accessoires permettant d'améliorer la sécurité des personnes dans le cadre de la sécurité routière. »

« II. – La perte de recettes est compensée à due concurrence par l'institution d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

La parole est à M. Hervé Mariton, pour soutenir l'amendement n° 107.

M. Hervé Mariton. L'amendement n° 107 est défendu.

M. le président. La parole est à M. Armand Jung, pour soutenir l'amendement n° 142.

M. Armand Jung. Cet amendement s'inscrit très exac- tement dans le cadre des préoccupations de sécurité rou- tière dont nous nous sommes, sur tous les bancs, fait l'écho durant ce débat. Son but est d'améliorer la sécu- risation des personnes utilisant la chaussée publique en facilitant l'acquisition d'équipements de sécurité, à l'instar de ce qui a été adopté pour les casques des conducteurs de deux-roues ou les sièges spéciaux pour enfants dans les voitures. L'application du taux de TVA réduit représen- terait évidemment un coût supplémentaire pour l'Etat, mais ce coût me semble minime par comparaison au gain que nous pouvons en tirer sur le plan de la sécurité rou- tière.

Nous avons parlé à plusieurs reprises de ce grand coureur cycliste, Andrei Kivilev, mort récemment parce qu'il ne portait pas son casque de sécurité. J'ai moi-même eu l'occasion de m'intéresser, notamment dans le secteur du cyclisme, à bon nombre d'expériences menées sur les nouveaux casques dont on commence à se servir aujourd'hui. J'appelle donc nos collègues à suivre notre proposition, qui s'inscrit dans la même démarche de sécurité, et le Gouvernement à lui réserver une suite favorable.

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

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Ces deux amendements ont le même objet : ils visent à appliquer un taux de TVA réduit à 5,5 % aux équipements de sécurité. Nous pouvons comprendre la démarche de nos collègues ; malheureusement, elle se heurte à deux obstacles. Le premier est son coût. Je ne fais que le souligner en passant, mais il faut être conscient que ce serait une dépense importante pour les finances publiques. Mais surtout, et c'est le deuxième obstacle, ces amendements ne sont pas eurocompatibles. En effet, les dispositions communautaires prévoient une liste limitative des biens et services susceptibles de se voir appliquer un taux réduit de TVA. Or ces équipements ne figurent pas dans la liste. Autrement dit, quelle que soit la justesse des raisons qui ont motivé nos collègues Estrosi et Jung, leurs amendements ne sont pas acceptables en droit communautaire. C'est pourquoi ils ont été rejetés par la commission des lois.

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

M. le secrétaire d'Etat aux programmes immobiliers de la justice. Même avis.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 107.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 142.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Estrosi a présenté un amendement, n° 108, ainsi libellé :

« Avant l'article 12, insérer l'article suivant :

« I. - L'article 279 du code général des impôts est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« k) Les opérations d'achat, d'importations, d'acquisitions intracommunautaires, de ventes, de livraison, de commission, de courtage ou de façon portant sur la formation pré- et post-permis de conduire. »

« II. - La perte de recettes est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

Cet amendement est-il défendu ?

M. Hervé Mariton. Il est défendu.

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

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Cet amendement, dans le même esprit que les précédents, propose d'appliquer un taux réduit de TVA pour les actions de formation. Le même raisonnement - le respect des règles communautaires - me conduit, comme l'a fait la commission, à émettre un avis défavorable.

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

M. le secrétaire d'Etat aux programmes immobiliers de la justice. Même avis.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 108.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Dosière et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 163, ainsi rédigé :

« Avant l'article 12, insérer l'article suivant :

« Le premier alinéa de l'article L. 221-1 du code de la route est complété par les mots : "ainsi que le certificat sanctionnant une formation au code de la route pour les conducteurs d'un quadricycle léger à moteur au sens de l'article R. 188-1". »

La parole est à M. René Dosière.

M. René Dosière. Cet amendement vise à obliger les conducteurs de voiturette à suivre une formation au code de la route qui vaudra permis de conduire pour ce type de véhicule. Nous allons bientôt examiner, dans le cadre des articles qui suivent, plusieurs dispositions qui visent, à titre de peine complémentaire, à interdire à certains contrevenants, jugés dangereux sur la route, de conduire des voitures sans permis. Encore faut-il avoir la possibilité de vérifier si cette interdiction est respectée. Si nous n'adoptons pas cet amendement, nous ne le pourrons pas, puisque ces petites voiturettes se conduisent sans permis ni aucune formation. Sans aller jusqu'au permis, faisons en sorte que les conducteurs de ces véhicules reçoivent une formation. Ainsi les contrevenants dont il est question pourront-ils s'en voir interdire l'accès, et donc la possibilité de conduire ces voiturettes, ou à tout le moins être repérés.

Au demeurant, chacun d'entre nous a pu mesurer à quel point la conduite de ces petites voitures peut être dangereuse. C'est la moindre des choses que d'exiger de leurs conducteurs qu'ils aient quelques notions du code de la route.

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

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Notre collègue Dosière a raison sur le fond.

M. René Dosière. Merci, monsieur le rapporteur !

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Nous partageons sa préoccupation de faire en sorte que les conducteurs de voiturettes aient un minimum de notions élémentaires de la conduite. Cela dit, non seulement son amendement est, sur la forme, du domaine réglementaire, mais il est, sur le fond, satisfait dans la mesure où le code de la route prévoit que, à partir de 2004, tous les conducteurs de plus de seize ans conduisant, soit un cyclomoteur, soit une voiturette, devront être munis du brevet de sécurité routière.

M. René Dosière. Ce n'est pas la même chose !

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. C'est la raison qui a conduit la commission à repousser cet amendement.

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

M. le secrétaire d'Etat aux programmes immobiliers de la justice. Je comprends la préoccupation de M. Dosière. En effet, la formation des conducteurs de ce type de véhicule mériterait peut-être une amélioration. Rappelons que des obligations sont déjà prévues : il faut être titulaire du brevet de sécurité routière, lequel consiste en une épreuve théorique - l'attestation scolaire de sécurité routière de premier niveau - et en une épreuve pratique de trois heures minimum.

Ce dispositif doit-il être amélioré ? Peut-être. Mais laissons, sur cette question comme sur d'autres, au domaine réglementaire la part qui lui revient. Pour ce qui est des principes, et nous les partageons tous, c'est au texte de loi de les poser. Mais pour ce qui est de l'exécution, ne rigidifions pas à l'excès et laissons au domaine réglementaire toute sa marge de manœuvre. Voilà pourquoi, même s'il

rejoint votre préoccupation, monsieur Dosière, et s'il reconnaît tout comme vous qu'il sera sans doute nécessaire de travailler encore sur ce sujet, le Gouvernement souhaite que votre amendement ne soit pas retenu. Il y a la part du législatif, c'est la plus importante, mais il y a également celle du réglementaire. Avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Viollet.

M. Jean-Claude Viollet. Si mes renseignements sont exacts, le brevet de sécurité routière fait suite à l'ASSR de premier niveau. Mais, à partir de 2004, pour les jeunes qui auront seize ans à cette époque, c'est l'ASSR de deuxième niveau qui, au collège, permettra de préparer le permis de conduire. Or le BSR, accessible à partir de l'attestation de premier niveau, ne remplit pas les mêmes conditions que l'ASSR de deuxième niveau. J'ai la faiblesse de penser qu'un véhicule sans permis à quatre roues pose des problèmes d'utilisation qui sont ceux d'un véhicule à quatre roues, et non ceux d'un deux-roues. Et il n'est pas interdit de penser, quand bien même nous sommes dans le domaine du réglementaire, que l'expression du Parlement peut aider le Gouvernement dans sa démarche réglementaire ; le ministre lui-même le rappelait ce matin. Il me paraît indispensable de réfléchir au moyen de compléter la formation au BSR, afin que les conducteurs de voiture sans permis soient dans une situation plus proche du deuxième niveau de l'ASSR, préparatoire au permis de conduire, et par le fait mieux formés à la conduite d'un véhicule à quatre roues.

M. René Dosière. Très bien !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 163.

(L'amendement est adopté.)

Mme Catherine Génisson. Ah !

M. Jean-Claude Viollet. Bravo !

M. le président. M. Fromion a présenté un amendement, n° 91, ainsi libellé :

« Avant l'article 12, insérer l'article suivant :

« Après l'article L. 317-4 du code de la route, il est inséré un article L. 317-4-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 317-4-1. – I. – Le fait pour le conducteur d'un véhicule routier en mouvement de faire usage d'un téléphone portable ou de tout autre moyen de télécommunication non relié à un dispositif de type "mains libres" équipant le véhicule constitue une contravention de la 5^e classe.

« II. – Cette contravention donne lieu de plein droit à la réduction de deux points du permis de conduire.

« III. – Un décret en Conseil d'Etat déterminera les conditions d'application des présentes dispositions. »

La parole est à M. Yves Fromion.

M. Yves Fromion. Mon amendement a trait au délicat problème de l'utilisation des téléphones portables dans un véhicule en mouvement. Je regrette de ne pas avoir pu le déposer suffisamment à temps pour lui permettre d'être examiné en commission. Mais mieux vaut tard que jamais...

De quoi s'agit-il ? Les pouvoirs publics ont tout à fait raison d'insister sur le fait que l'utilisation d'un téléphone portable par un conducteur lorsque son véhicule est en mouvement est une opération dangereuse. Du reste, le garde des sceaux a rappelé, dans une circulaire du 2 décembre 1999, qu'il convenait de faire preuve de la plus grande vigilance à l'égard de cette pratique qui

contrevient aux dispositions du code de la route, lesquelles font obligation à tout conducteur de se tenir « constamment en état et en position d'exécuter commodément et sans délai toutes les manœuvres qui lui incombent ».

Or, en 2001, la Cour de cassation a été amenée à examiner cette question à la requête d'un conducteur de véhicule sanctionné pour avoir utilisé son téléphone portable au volant et qui contestait la sanction dont il était l'objet. La Cour a considéré que le problème n'était pas lié à l'utilisation en tant que telle du téléphone portable au volant du véhicule, mais au fait que le conducteur n'était pas en conformité avec les dispositions du code de la route. Dès lors, la Cour de cassation a de fait admis que l'utilisation d'un équipement dit « mains libres » permettait à l'automobiliste de ne pas tomber sous le coup de la sanction prévue par les dispositions du code de la route.

Quelles conclusions peut-on en tirer ?

Je crois, et c'est l'objet de mon amendement, qu'il importe de favoriser la généralisation, voire la systématisation, des dispositifs téléphoniques de type « mains libres » sur les véhicules automobiles.

J'ai cru comprendre que l'on envisageait d'interdire de façon généralisée l'utilisation du téléphone par des conducteurs à bord de leur véhicule. Il faut, je crois, que nous fassions la distinction entre l'utilisation d'un téléphone selon qu'il est relié ou non à un dispositif « mains libres », lequel donne au conducteur toute latitude de tenir son volant et d'effectuer les manœuvres nécessaires à la sécurité du véhicule. Si l'on interdit de téléphoner au volant, on peut se demander pourquoi il y a dans les voitures des postes de radio, des lecteurs de cassettes ou de CD, la « CIBI », des récepteurs GPS, et même des postes émetteurs-récepteurs VHF utilisés notamment en milieu rural, entre autres par les vétérinaires et les médecins. Pourquoi ne pas les interdire aussi ? Et pourquoi ne pas interdire à un conducteur de parler à son voisin, ou de s'occuper de ses enfants qui se chamaillent à l'arrière pour essayer de remettre de l'ordre dans la cellule familiale en mouvement routier ? *(Sourires.)*

La situation, on le voit, est un peu compliquée. On peut se demander pourquoi les dispositifs « mains libres », n'ont pas été généralisés sur les voitures. Il y a à cela une raison très simple, que mes collègues ont pu vérifier par eux-mêmes. Chaque fois que l'on change de téléphone, on est obligé de changer le dispositif de connectique parce que les fabricants de téléphones « mains libres » ont omis – peut-être pour des raisons économiques – de rendre la connectique des téléphones portables polyvalente et généralisée, afin que l'on puisse changer de téléphone et continuer à le brancher dans sa voiture déjà équipée. Aujourd'hui, il faut à chaque fois changer le système de connectique, ce qui est coûteux – même pour un député ! *(Sourires.)* Ce serait donc, mes chers collègues, pour des raisons purement économiques que nous mettrions nos concitoyens dans l'impossibilité d'utiliser, dans des conditions compatibles avec la sécurité routière, un moyen de communication qui appartient au quotidien de millions d'entre eux. Je l'ai dit, en milieu rural, dont je suis un élu, plus personne ne se déplace, ne travaille – artisans, vétérinaires, médecins, etc. – sans son téléphone.

J'ai essayé, au mois de janvier, de sensibiliser le Gouvernement à ce problème. J'ai adressé une question écrite à Mme la ministre déléguée à l'industrie pour lui suggérer de se rapprocher des fabricants et des distributeurs de

téléphones pour les inciter à la création d'un dispositif de connectique normalisé. Je n'ai à ce jour, malheureusement, reçu aucune réponse.

M. René Dosière. Le Gouvernement n'aime pas sa majorité !

M. Yves Fromion. Je n'en fais pas grief au ministre : il a tant de dossiers compliqués à traiter, il ne peut pas s'occuper de tout ! Il m'a semblé que le débat sur cette loi était l'occasion de relancer, et publiquement, l'idée.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je me suis donc autorisé à déposer cet amendement qui vise, en fait, à être un aiguillon, non pas pour le Gouvernement, qui est exemplaire à tous égards, mais pour les industriels qui fabriquent des téléphones. Qu'ils fassent en sorte que l'utilisation du téléphone, qu'ils cherchent d'ailleurs à promouvoir, ne soit pas la cause d'insécurité routière. Il leur appartient de prendre des initiatives en la matière et de s'entendre pour que l'ensemble des téléphones soient compatibles et que l'on puisse téléphoner en voiture sans lâcher son volant.

A l'heure où aux Etats-Unis on développe des techniques pour relier tous les véhicules par satellite, on peut considérer comme une régression d'interdire dans notre pays l'utilisation du téléphone dans les voitures.

Mon intention était de poser publiquement le débat parce que cette mesure rencontre l'incompréhension de nos concitoyens et même suscite leur inquiétude. Merci, monsieur le secrétaire d'Etat, de me répondre.

M. le président. Monsieur Dosière, je vous fais observer que je suis indulgent avec tous les orateurs !

M. René Dosière. Je n'ai rien dit, monsieur le président !

M. le président. Je vous voyais compter...

M. René Dosière. Je ne me permettrais pas de contester le rôle du président !

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 91 ?

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Je voudrais, si besoin était, commencer par rassurer notre collègue Fromion : si l'usage du téléphone portable n'est pas prévu dans le texte de loi, c'est parce que cela relève du règlement, mais le Gouvernement a prévu, précisément, de le réglementer. Une décision du comité interministériel du 18 décembre dernier prévoit, d'ailleurs, dans la liste des problèmes à prendre en compte, celui du portable tenu à la main.

C'est la raison pour laquelle le Gouvernement a préparé le texte d'un décret, actuellement soumis au Conseil d'Etat, qui interdit aux conducteurs de tenir leur téléphone portable à la main, parce qu'ils doivent toujours être en mesure de maîtriser leur véhicule. En revanche, téléphoner avec un kit « mains libres » ne sera pas interdit. Voilà qui répond à votre question.

Je suppose que, dès que la loi aura interdit l'usage du téléphone portable tenu à la main, des progrès techniques seront réalisés par les industriels et par les constructeurs pour la multiplication de kits « mains libres » tels que vous les décrivez.

M. le ministre confirmera, je pense, la réponse que je vous fais. Puisque la disposition que vous proposez est d'ordre réglementaire et qu'elle figure déjà dans un décret soumis au Conseil d'Etat, la commission a rejeté votre amendement, mais la réponse à votre question, monsieur Fromion, est : oui.

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

M. le secrétaire d'Etat aux programmes immobiliers de la justice. Monsieur Fromion, vous avez, naturellement si je puis dire, car le mot est excessif, raison sur le fond.

M. Yves Fromion. Vous pouvez le dire : naturellement !

M. le secrétaire d'Etat aux programmes immobiliers de la justice. On n'a pas toujours « naturellement » raison, mais, en l'espèce, vous avez raison. J'ai bien saisi, d'ailleurs, que vous aviez, en déposant cet amendement, une arrière-pensée précise et noble : aiguillonner les industriels. C'est pourquoi, au terme de ce que je vais essayer de démontrer, je serais heureux, monsieur le député, si, après avoir été l'aiguillon, vous acceptiez de retirer l'amendement au vu des réponses qui vous seront faites.

M. Pierre Hellier. Mais oui !

M. René Dosière. Il est tellement bon qu'il faut le retirer !

M. le secrétaire d'Etat aux programmes immobiliers de la justice. D'abord, comme l'a excellemment dit votre rapporteur, nous sommes dans le domaine réglementaire. Sans revenir sur une argumentation que j'ai déjà utilisée à propos d'un précédent amendement, je voudrais ajouter une précision aux indications que vous a fournies M. Dell'Agnola. Il est vrai que, parallèlement à la loi que vous examinez, le Gouvernement a déposé deux décrets, qui sont actuellement à l'étude au Conseil d'Etat, et devraient donc être connus dans les prochaines semaines, dont l'un prévoit expressément de traiter le problème qui vous préoccupe. Mais, puisque cette question relève du domaine réglementaire, nous avons souhaité la traiter, dans une perspective légèrement différente de la vôtre, et je vais essayer de m'en expliquer.

Dans le texte que vous nous soumettez, vous souhaitez que l'on autorise le kit « mains libres ». En réalité, ce que le Gouvernement souhaite faire, c'est interdire de tenir le téléphone à la main. Cette petite différence tient au fait que nous estimons qu'il faut laisser à l'appréciation des forces de police la dangerosité éventuelle de l'usage du téléphone, quelles qu'en soient les conditions. Certes, le kit « mains libres » offre une meilleure sécurité que le port du téléphone à l'oreille, mais, dans certaines circonstances – liées, par exemple, à la fluidité de la circulation –, il peut être aussi un facteur de danger.

C'est ce qui explique la lecture que nous faisons de cette question, et pourquoi nous avons précisé, dans le texte du décret soumis au Conseil d'Etat, que ce que nous voulons interdire, c'est l'usage du téléphone à la main. Cette approche laisse également la place à une appréciation, ce qui est toujours nécessaire en la matière. Cette démarche me paraît plus souple, et donc meilleure.

J'entends bien votre proposition, monsieur le député, mais j'insiste sur le fait que cette mesure relève du domaine réglementaire. En outre, le Gouvernement avance dans la direction que vous souhaitez, puisqu'il aiguillonnera les industriels et favorisera un usage plus pertinent du téléphone, tout en recommandant aux forces de l'ordre de faire preuve d'une certaine souplesse dans l'usage de leur pouvoir de sanction. Je pense donc que non seulement nous répondrons à votre souhait, mais que nous irons même au-delà.

C'est pourquoi monsieur le député, je renouvelle mon vœu de vous voir retirer cet amendement, par ailleurs excellent.

M. le président. La parole est à M. Armand Jung.

M. Armand Jung. Chers collègues, comment avons-nous pu vivre sans téléphone portable ? (*Sourires.*)

M. Hervé Mariton. Et sans voiture ?

M. Armand Jung. La voiture existe depuis plus longtemps !

Notre collègue reprend avec beaucoup de passion, et non sans pertinence et logique, les arguments de ceux qui prônent une voiture où il ferait bon vivre, équipée d'un salon, d'une cuisine, de la télévision (*Sourires*) et bientôt d'un volant autoguidé – des tests sont en cours – qui permettra de se passer du kit « mains libres ».

Avec tout le respect que je lui dois, j'ai l'impression d'entendre les arguments d'un constructeur d'automobiles, que je ne peux pas accepter ici. La voiture est déjà surchargée d'accessoires. J'ai d'ailleurs été sensible à l'intervention de l'orateur qui a évoqué les dangers de la cigarette au volant, d'autant plus que je suis moi-même fumeur. Et j'aurais volontiers accepté son amendement s'il ne l'avait pas relié à d'autres phénomènes.

Je le répète, ne surchargeons plus nos voitures, pas plus d'un téléphone « à la main » que d'un kit « mains libres ». Les voitures « où il fait bon vivre » ont des limites au regard de la sécurité routière. N'oublions pas que la voiture est un moyen de se déplacer. Elle n'est faite ni pour la vitesse, ni pour téléphoner, ni pour regarder la télévision, ni pour dormir, ni pour avoir des conversations de salon ! Une voiture, c'est fait pour se rendre d'un point X à un point Y !

Bientôt, l'usage des téléphones portables ne sera plus interdit, à juste titre d'ailleurs, que dans cet hémicycle !

M. René Dosière. Au grand dam de M. Pandraud ! (*Sourires*.)

M. Armand Jung. Je m'oppose avec la plus grande véhémence à votre amendement, monsieur Fromion, tout en respectant votre logique, mais elle n'est pas la mienne.

M. le président. Je rappelle à M. Dosière qu'il est discourtois et peu réglementaire de dénoncer ses collègues qui laissent sonner leur téléphone en séance publique. (*Sourires*.)

M. René Dosière. Je retire ce que j'ai dit, monsieur le président ! (*Sourires*.)

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

M. Hervé Mariton. M. Fromion a raison de poser ainsi la question car elle soulève deux problèmes fondamentaux que, d'ailleurs, l'intervention de M. Jung souligne également.

Certes, monsieur le secrétaire d'Etat, limiter l'usage du téléphone portable relève du domaine réglementaire. Cela dit, sous-jacent à notre débat sur ce projet de loi, il y a la question de savoir si la législation et la réglementation correspondent bien à l'état des mœurs et à certaines données évidentes de notre société. Définir comme le fait M. Jung la voiture de manière normative, en disant qu'elle ne doit servir à rien d'autre que d'aller d'un point X à un point Y ne tient pas compte de la vie des gens. Des millions de nos compatriotes passent beaucoup de temps dans les embouteillages. Ce phénomène social n'est supportable que s'ils peuvent, pendant leurs déplacements, se livrer à d'autres activités. Cela peut paraître banal de le dire.

En tout état de cause, votre définition de l'automobile, mon cher collègue, est en total décalage avec la réalité. Or nous ne saurions discuter dans cet hémicycle et encore moins légiférer sans en tenir compte.

Cette affaire de téléphone portable est donc complexe, à tel point, d'ailleurs, monsieur le secrétaire d'Etat, que je ne suis pas sûr que nous ayons bien compris ce que vous nous expliquez sur le téléphone tenu à la main ou pas. Je comprends bien que vous êtes ordinairement plus préoccupé

par l'usage du téléphone portable en d'autres lieux, mais il ne serait peut-être pas inutile que vous répétiez vos explications – même si, nous l'avons bien compris, ces précisions relèvent du pouvoir réglementaire. Il n'est pas rare, par exemple, que l'on coince son téléphone entre l'oreille et l'épaule. Comment cela s'appréciera-t-il ? Ces questions banales n'en sont pas moins très importantes car elles concernent l'emploi du temps de nos compatriotes : des millions d'heures ! On ne saurait les sous-estimer.

Par ailleurs, l'auteur de l'amendement n'a parlé que des fabricants de téléphones. Or, la solution serait trouvée plus rapidement si les constructeurs automobiles se montraient plus volontaristes. Mais, sur ce sujet comme sur d'autres, nous l'avons déjà dit, ils sont singulièrement discrets.

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

M. Pierre Hellier. Loin de me rassurer, les propos de M. le secrétaire d'Etat m'inquiéteraient plutôt, puisqu'il dit que la dangerosité de l'usage du téléphone serait laissée à l'appréciation des forces de l'ordre. Bien que je les respecte, cela m'inquiète beaucoup car je crains des divergences.

M. le président. La parole est à M. Yves Fromion.

M. Yves Fromion. Mon but étant de seconder, à mon modeste niveau, l'action du Gouvernement, je ne veux évidemment pas lui poser de problèmes. Je ne veux que l'aider à trouver des solutions à la problématique de la violence routière. Mais nous ne devons pas faire violence à nos concitoyens. Je regrette d'ailleurs les propos de M. Jung à cet égard. Les « forces de progrès » ne seraient-elles plus du même côté de l'hémicycle qu'autrefois ?

Aujourd'hui, mon cher collègue, le téléphone portable est un élément de la vie professionnelle !

M. Armand Jung. Je n'incriminai que son usage au volant !

M. Yves Fromion. Lorsque vous conduisez et que vous êtes vétérinaire ou médecin, comment pourriez-vous ne pas répondre à un appel ?

M. Armand Jung. Vous vous arrêtez !

M. le président. Monsieur Jung !

M. Yves Fromion. Je trouve votre propos bien excessif et, en tout cas, décalé par rapport aux réalités !

Ne déclarons pas la guerre du téléphone, cela ne sert à rien !

Quant à l'appréciation par les forces de l'ordre, que nous respectons et dont nous connaissons les difficultés, je rejoins M. Hellier.

Il y a mille façons d'utiliser le téléphone portable en voiture. Mon propre appareil dispose du système *blue tooth* qui ne nécessite aucune connectique. Encore faudrait-il le relier au dispositif du véhicule. Or les constructeurs automobiles ne sont pas très « allants », ce dont on peut leur faire grief, car, si un câblage était préinstallé, la situation pourrait être améliorée.

Pas plus les fabricants de téléphone que les constructeurs automobiles n'ont fait d'efforts suffisants pour que l'utilisation du téléphone ne soit pas dangereuse sur la route.

Monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez laissé entendre que le Gouvernement allait prendre des dispositions de nature réglementaire qui permettraient de ne pas priver les conducteurs de véhicules, surtout ceux qui en ont besoin pour des raisons professionnelles, lorsqu'ils ne le tiennent pas et ne le font pas fonctionner à la main. Il existe un système d'appel vocal ; on sait donc aujourd'hui utiliser le

téléphone sans y toucher. Il existe tout ce qu'il faut pour que cela fonctionne à peu près correctement, à condition, bien sûr, que le conducteur n'en fasse pas un usage abusif et ne passe pas tout son temps à cela. Mais si nous voulons changer la nature humaine, mon cher collègue, il faudra nous lever plus tôt demain !

Si vous prenez l'engagement, au nom du Gouvernement, que sera pris un texte réglementaire n'interdisant pas à quelqu'un ayant équipé sa voiture des dispositifs adéquats d'utiliser un téléphone au volant, je retirerai mon amendement, car la représentation nationale aura pu faire valoir au Gouvernement la façon dont elle voit les choses, au nom de nos concitoyens.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat aux programmes immobiliers de la justice. Monsieur le député, de façon très claire et très formelle, il n'est pas question d'interdire le téléphone portable dans les voitures. L'excellente argumentation que vous avez développée et celle de M. Mariton rejoignent la volonté du Gouvernement.

Ce que nous voulons, c'est en réglementer l'usage, pour éviter sa dangerosité. Pour cela, il y a la voie que vous proposez et celle que nous proposons. Je prends l'engagement que celle que nous proposerons par décret en Conseil d'Etat rejoindra la vôtre.

M. Pierre Hellier. D'accord !

M. le secrétaire d'Etat aux programmes immobiliers de la justice. Je vais essayer d'être plus clair puisque mes explications ont suscité de légitimes inquiétudes.

Aux termes de l'article R. 412-6, toute personne qui commet des actes rendant sa conduite dangereuse peut être sanctionnée. C'est dans ce cadre que nous voulons agir. Il ne s'agit pas d'autoriser le kit mains libres, car cela peut aussi entraîner des conduites dangereuses si la nature du coup de téléphone provoque des émotions trop fortes.

M. Armand Jung. Tout à fait !

M. le secrétaire d'Etat aux programmes immobiliers de la justice. Imaginez un commercial en train de négocier le contrat du siècle, qu'il tienne un téléphone près de l'oreille ou qu'il ait un kit mains libres, sa nervosité est maximale et il n'est pas concentré sur sa conduite. Un amendement autorisant à téléphoner avec un kit mains libres nous paraît donc être contradictoire avec l'article R. 412-6 qui permet aux forces de l'ordre d'apprécier la dangerosité de la conduite.

Comme nous ne voulons pas interdire l'usage du téléphone, nous disons qu'il est interdit de le porter à l'oreille. S'il y a conduite dangereuse en dépit du kit mains libres, nous laissons, comme en de nombreuses circonstances, les forces de l'ordre apprécier la nature dangereuse de la conduite.

Je crois, très sincèrement, monsieur le député, que nous parlons de la même chose et que, comme toujours en matière juridique, c'est simplement un éclairage différent que nous apportons. Je me réjouirais si ma réponse vous convenait.

M. le président. La parole est à M. Yves Fromion.

M. Yves Fromion. Comme on ne peut se faire faire un branchement orthopédique du téléphone à proximité de l'oreille pour ne plus avoir à le tenir à la main, et compte tenu des engagements, je crois, très clairs, qui ont été pris, laissons le Gouvernement gouverner, laissons les forces de l'ordre, qui ont une mission difficile, apprécier les situations qu'elles doivent sanctionner.

Je fais confiance au Gouvernement, monsieur le secrétaire d'Etat. Il faut bien se rendre compte de la sensibilité de nos concitoyens, et je crois que vous l'avez prise en compte. Evitons toute sorte de harcèlement à leur égard. Comme notre collègue l'a excellemment rappelé tout à l'heure, la société est ce qu'elle est, il faut la prendre comme elle est.

M. Armand Jung. Il faut la changer !

M. Yves Fromion. Il faut corriger les dérives, mais il ne faut pas essayer de l'encadrer et de l'emmener là où elle n'a pas envie d'aller. Je vous remercie de vos engagements. Je retire mon amendement, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 91 est retiré.

M. Viollet et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 160 corrigé, ainsi libellé :

« Avant l'article 12, insérer les dispositions suivantes :

« Section 1 A. – Disposition relative au développement des équipements de sécurité sur les véhicules neufs.

« Art. 12 A. – Après le premier alinéa de l'article L. 311-1 du code de la route, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« A compter de la promulgation de la loi n° ... du ... 2003 relative à ..., les véhicules neufs sont dotés d'équipements de sécurité propres à limiter la vitesse du véhicule. »

La parole est à M. Jean-Claude Viollet.

M. Jean-Claude Viollet. On a parlé longuement dans la discussion générale des problèmes de prévention qui concernent le conducteur, le véhicule et les infrastructures.

S'agissant des véhicules, on a évoqué la protection active et la protection passive. Nul ne conteste aujourd'hui l'efficacité de la ceinture de sécurité, par exemple, même si nous rencontrons encore quelques difficultés pour la faire boucler aux places arrières. Cela pourrait faire l'objet d'une réflexion particulière sur les témoins de bouclage de ceinture, limités à la seule place du conducteur aujourd'hui.

D'autres équipements peuvent améliorer cette sécurité active ou passive. Le limiteur de vitesse en est un. C'est la raison pour laquelle nous proposons d'avancer à pas mesurés mais résolument vers la mise en sécurité progressive des véhicules par des protections actives et passives adaptées en le mettant en place.

Lorsque le groupe d'étude sur la route et la sécurité routière a auditionné le président de la prévention routière, j'avais évoqué un certain nombre d'autres possibilités, comme les témoins de gonflage des pneumatiques – chacun sachant que des pneus mal gonflés sont cause de nombreux accidents – mais aussi l'allumage automatique des feux de croisement en cas de pluie ou le marquage rétro réfléchissant des poids lourds. Je sais que cette question revient très régulièrement, qu'elle a fait l'objet d'une directive européenne, qu'elle a été évoquée lors des rencontres parlementaires sur la sécurité routière à l'Assemblée nationale. L'absence de marquage rétro réfléchissant des poids lourds serait cause d'un millier de décès par an, dont un quart de nuit. Nous avons donc encore des marges de progrès importantes s'agissant des équipements de protection actifs ou passifs.

Pour revenir à cet amendement, il vise précisément, la vitesse étant un facteur déclenchant ou aggravant d'accident de la route, à mettre en place sur l'ensemble des véhicules neufs un limiteur de vitesse à partir de la date de promulgation de la loi ou dans les délais les plus brefs.

M. Armand Jung. Très bien !

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

M. Richard Dell'Agnola, *rapporteur*. L'amendement proposé par M. Viollet connaît aujourd'hui un début de traduction puisque les services de l'Etat se sont engagés à installer des limiteurs de vitesse sur les véhicules de l'administration. L'engagement a été pris publiquement par le ministre des transports, et c'est un début.

Pour les véhicules privés, les règles de réception sont édictées par la Communauté européenne. Il faut donc harmoniser les dispositifs, une réflexion doit s'engager au plan communautaire pour que nous puissions arriver un jour peut-être à ce que vous souhaitez. La France ne peut pas, de manière isolée, adopter de telles règles pour elle-même, puisque cela ressort des règles communautaires.

Il faut aussi attendre que l'expérience qui sera faite dans l'administration porte tous ses fruits, afin que nous en tirions les conséquences et que cela serve d'exemple, peut-être de témoin, pour que les règles communautaires évoluent.

La commission, par conséquent, a donné un avis défavorable à cet amendement.

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

M. le secrétaire d'Etat aux programmes immobiliers de la justice. Même avis que la commission. J'ajouterai toutefois deux arguments supplémentaires.

Premièrement, cet amendement, dans sa rédaction, nous semble favoriser la confusion entre bridage et limitation.

M. Jean-Claude Viollet. Nous faisons la différence !

M. le secrétaire d'Etat aux programmes immobiliers de la justice. Oui, mais ce n'est pas écrit noir sur blanc. Or, en l'espèce, la précision est reine.

Deuxièmement, même si nous sommes favorables à une limitation puisque nous allons mettre en place des régulateurs de vitesse dans les véhicules d'Etat – j'en profite d'ailleurs pour dire à la représentation nationale que cette mesure pourrait être démultipliée, et que vous pourriez être les relais pour inciter l'ensemble des collectivités territoriales à avoir la même attitude –...

M. Armand Jung. Je me suis déjà porté candidat !

M. le secrétaire d'Etat aux programmes immobiliers de la justice. ... le bridage ne répond pas entièrement au problème, puisqu'il se fait à 130 km/h, et qu'une telle vitesse est déjà beaucoup trop élevée en ville.

M. le président. La parole est à M. Armand Jung.

M. Armand Jung. La vitesse, c'est un thème central, monsieur le secrétaire d'Etat. Agir sur le comportement a des limites et, à terme, il faudra des mesures structurelles pour ralentir globalement la vitesse des véhicules, que ce soit sur autoroute ou sur les voies départementales ou urbaines.

Il y a, vous avez raison, une distinction entre bridage de moteur et limiteur. M. de Robien nous disait hier soir que le limiteur de vitesse intelligent était actuellement testé dans la région parisienne, je ne sais pas où. J'ai eu l'occasion d'en voir fonctionner un : c'est efficace à cinq kilomètres près d'une ville à une autre. Cela fonctionne de manière assez stupéfiante à partir d'une cartographie des routes et des limitations de vitesse sur notre pays, avec un renvoi par satellite aux voitures par GPS. Nous avons demandé à M. Schweitzer, le PDG de Renault, si ce système avait de l'avenir. Pour lui, il est au point et sera sans doute l'une des grandes innovations de l'avenir.

Au-delà du test, nous pourrions donc expérimenter davantage ce système,...

M. Jean-Claude Viollet. En effet.

M. Armand Jung. ... cette technologie qui est à peu près maîtrisée. Nous pourrions, dans le cadre de la loi constitutionnelle que nous avons votée lundi dernier, procéder à des expérimentations sur une région entière et sur un type de véhicule donné, comme en Suède, au Royaume-Uni et en Allemagne.

Votre message, monsieur le secrétaire d'Etat, je l'ai délivré hier. Je me porte candidat pour brider mon moteur, tester un limiteur, des puces intelligentes, toutes les innovations technologiques dont a parlé M. de Robien hier.

M. René Dosière. Mais pas le téléphone !

M. Armand Jung. Je ne réponds jamais au téléphone dans la voiture !

M. le président. Si vous pouviez tous faire un effort pour brider aussi vos temps de parole (*Sourires*)... Nous n'avons examiné que douze amendements en une heure !

M. Armand Jung. Je ne crois pas que nous ayons abusé de notre temps de parole, monsieur le président, surtout sur un problème aussi spécifique. Bref, monsieur le secrétaire d'Etat, on pourrait expérimenter plus largement, au-delà d'un simple test, les limiteurs intelligents de vitesse.

M. le président. La parole est à M. Gilbert Gantier.

M. Gilbert Gantier. Je suis hostile à cet amendement, parce que je ne sais pas très bien ce qu'est un limiteur de vitesse. Sous prétexte que, sur autoroute, on peut aller à 130 km/h, allez-vous limiter la vitesse à 130 ? Le limiteur ne servira alors à rien dans une agglomération, où il est convenable de conduire à quarante ou cinquante km/h !

Par ailleurs, il est quelquefois nécessaire d'accélérer, pour se sortir d'un mauvais pas et éviter un accident.

C'est pourquoi je suis tout à fait contre l'amendement n° 160 corrigé, mais je défendrai tout à l'heure avec conviction l'amendement n° 95 de Rudy Salles, sur les régulateurs de vitesse. Ce dispositif permet en effet de régler sa vitesse mais, s'il faut freiner par exemple pour éviter un passant qui s'est aventuré sur la route, ou au contraire accélérer pour doubler un camion, il est alors débranché. Il a donc tous les avantages que le limiteur n'a pas.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 160 corrigé.

(L'amendement n'est pas adopté).

Article 12

M. le président. « Art. 12. – I. – Le chapitre VII du titre I^{er} du livre III de la partie législative du code de la route est complété par les dispositions suivantes :

« Art. L. 317-5. – I. – Le fait de fabriquer, d'importer, d'exporter, d'exposer, d'offrir, de mettre en vente, de vendre, de louer ou d'inciter à acheter ou à utiliser un dispositif ayant pour objet d'augmenter la puissance du moteur d'un cyclomoteur au-delà de la puissance maximale autorisée est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 b d'amende.

« II. – Le fait, pour un professionnel, de transformer un moteur de cyclomoteur en vue d'en augmenter la puissance, au-delà de la puissance maximale autorisée, est puni des mêmes peines.

« III. – Le dispositif prévu au I est saisi. Lorsque le dispositif est placé, adapté ou appliqué sur un véhicule, ce véhicule peut également être saisi.

« Art. L. 317-6. – La tentative des délits prévus par l'article L. 317-5 est punie des mêmes peines.

« *Art. L. 317-7.* – Les personnes physiques coupables des infractions prévues par l'article L. 317-5 encourent également les peines complémentaires suivantes :

« 1^o La suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire ;

« 2^o La confiscation du dispositif qui a servi ou était destiné à commettre l'infraction. Cette confiscation est obligatoire ;

« 3^o La confiscation du véhicule, lorsque le dispositif qui a servi ou était destiné à commettre l'infraction est placé, adapté ou appliqué sur un véhicule.

« *Art. L. 317-8.* – Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code pénal, des infractions définies à l'article L. 130-8. Les peines encourues par les personnes morales sont :

« 1^o L'amende suivant les modalités prévues par l'article 131-38 du code pénal ;

« 2^o Les peines mentionnées aux 4^o, 5^o, 6^o, 8^o et 9^o de l'article 131-39 du code pénal. »

« II. – Le chapitre III du titre 1^{er} du livre IV du code de la route est complété par les dispositions suivantes :

« *Art. L. 413-2-I.* – Le fait de fabriquer, d'importer, d'exporter, d'exposer, d'offrir, de mettre en vente, de vendre, de louer ou d'inciter à acheter ou à utiliser un appareil, dispositif ou produit de nature ou présenté comme étant de nature à déceler la présence ou perturber le fonctionnement d'appareils, instruments ou systèmes servant à la constatation des infractions à la législation ou la réglementation de la circulation routière ou de permettre de se soustraire à la constatation desdites infractions est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 ₣ d'amende.

« II. – Cet appareil, ce dispositif ou ce produit est saisi. Lorsque l'appareil, le dispositif ou le produit est placé, adapté ou appliqué sur un véhicule, ce véhicule peut également être saisi.

« *Art. L. 413-3.* – La tentative des délits prévus par l'article L. 413-2 est punie des mêmes peines.

« *Art. L. 413-4.* – Les personnes physiques coupables des infractions prévues par l'article L. 413-2 encourent également les peines complémentaires suivantes :

« 1^o La suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire ;

« 2^o La confiscation de l'appareil, du dispositif ou du produit qui a servi ou était destiné à commettre l'infraction. Cette confiscation est obligatoire ;

« 3^o La confiscation du véhicule, lorsque l'appareil, le dispositif ou le produit qui a servi ou était destiné à commettre l'infraction est placé, adapté ou appliqué sur un véhicule.

« *Art. L. 413-5.* – Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code pénal, des infractions définies à l'article L. 413-2. Les peines encourues par les personnes morales sont :

« 1^o L'amende, suivant les modalités prévues par l'article 131-38 du code pénal ;

« 2^o Les peines mentionnées aux 4^o, 5^o, 6^o, 8^o et 9^o de l'article 131-39 du code pénal. »

« III. – Il est inséré après l'article L. 130-7 du code de la route un article L. 130-8 ainsi rédigé :

« *Art. L. 130-8.* – Les agents de la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes sont habilités à rechercher et à constater les

infractions prévues aux articles L. 317-5 et L. 413-2 du présent code. A cet effet, ils disposent des pouvoirs prévus au livre II du code de la consommation. »

M. Dell'Agnola, rapporteur, a présenté un amendement, n^o 67, ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa du I du texte proposé pour l'article L. 317-5 du code de la route, substituer au mot : "louer" les mots : "proposer à la location". »

La parole est à M. le rapporteur.

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

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

M. le secrétaire d'Etat aux programmes immobiliers de la justice. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 67. (*L'amendement est adopté.*)

M. le président. L'amendement n^o 189 de M. Le Fur n'est pas défendu, non plus que l'amendement n^o 100 de M. Door.

M. Dell'Agnola, rapporteur, a présenté un amendement n^o 68, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi les deux derniers alinéas du texte proposé pour l'article L. 317-7 du code de la route :

« 2^o La confiscation du véhicule, lorsque le dispositif qui a servi ou était destiné à commettre l'infraction est placé, adapté ou appliqué sur un véhicule.

« Toute condamnation pour le délit prévu à l'article L. 317-5 donne lieu de plein droit à la confiscation du dispositif qui a servi ou était destiné à commettre l'infraction. »

La parole est à M. le rapporteur.

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

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

M. le secrétaire d'Etat aux programmes immobiliers de la justice. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 68. (*L'amendement est adopté.*)

M. le président. M. Dell'Agnola, rapporteur, a présenté un amendement, n^o 69, ainsi rédigé :

« A la fin de la première phrase du premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 317-8 du code de la route, substituer à la référence : "L. 130-8", la référence : "L. 317-5". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. C'est la correction d'une erreur de référence.

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

M. le secrétaire d'Etat aux programmes immobiliers de la justice. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 69. (*L'amendement est adopté.*)

M. le président. M. Dell'Agnola, rapporteur, a présenté un amendement, n^o 70, ainsi rédigé :

« Dans le I du texte proposé pour l'article L. 413-2 du code de la route, substituer au mot : "louer" les mots : "proposer à la location". »

La parole est à M. le rapporteur.

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

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

M. le secrétaire d'Etat aux programmes immobiliers de la justice. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 70. (*L'amendement est adopté.*)

M. le président. M. Dell'Agnola, rapporteur, a présenté un amendement, n° 71, ainsi rédigé :

« Substituer aux deux derniers alinéas du texte proposé pour l'article L. 413-4 du code de la route les deux alinéas suivants :

« 2° La confiscation du véhicule, lorsque le dispositif qui a servi ou était destiné à commettre l'infraction est placé, adapté ou appliqué sur un véhicule.

« Toute condamnation pour le délit prévu à l'article L. 413-2 donne lieu de plein droit à la confiscation du dispositif qui a servi ou était destiné à commettre l'infraction. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. L'article L. 413-4 prévoit à titre de peine complémentaire la confiscation du dispositif ayant servi à commettre l'infraction. Il ajoute en outre que cette confiscation est obligatoire. Afin de lever toute ambiguïté sur la nature de cette peine complémentaire, la rédaction retenue par l'amendement reprend celle proposée à l'article 6 en matière de peine complémentaire, en distinguant les peines facultatives de celles obligatoires.

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

M. le secrétaire d'Etat aux programmes immobiliers de la justice. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 71. (*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'article 12, modifié par les amendements adoptés.

(*L'article 12, ainsi modifié, est adopté.*)

Après l'article 12

M. le président. M. Nayrou et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 161, ainsi libellé :

« Après l'article 12, insérer l'article suivant :

« L'article L. 311-1 du code de la route est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Tout véhicule à progression lente ou encombrant dont la liste est fixée par le ministre chargé des transports doit être muni de dispositifs complémentaires de signalisation. »

La parole est à M. René Dosière.

M. René Dosière. Cet amendement est défendu.

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

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Il s'agit d'exiger la mise en place de dispositifs lumineux sur les voiturettes. En commission, nous avons largement débattu de cet amendement. D'abord, cela relève du domaine réglementaire. Par ailleurs, il existe déjà des circulaires qui permettent au préfet d'exiger la mise en place de tels dispositifs dans certains cas, comme on le demande pour les tracteurs. Ainsi, dans certaines régions, notamment sur les petites routes, ces véhicules doivent s'équiper de gyrophares.

La commission est donc défavorable à cet amendement.

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

M. le secrétaire d'Etat aux programmes immobiliers de la justice. Même avis.

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

M. René Dosière. Si j'ai bien compris, monsieur le rapporteur, cet amendement est déjà satisfait ?

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Exactement, monsieur Dosière.

M. René Dosière. Je le retire donc.

M. le président. L'amendement n° 161 est retiré.

M. Salles a présenté un amendement, n° 95, ainsi rédigé :

« Après l'article 12, insérer l'article suivant :

« Les engins terrestres à moteur vendus neufs sur le territoire français devront être munis d'un régulateur de vitesse, visant à empêcher tout excès de vitesse de la part de leur conducteur. »

La parole est à M. Gilbert Gantier, pour soutenir cet amendement.

M. Gilbert Gantier. Je ne m'étendrai pas sur cet amendement puisque j'ai déjà parlé tout à l'heure du régulateur. Tous ceux qui ont déjà conduit une voiture équipée d'un tel dispositif savent que c'est un instrument de sécurité remarquable. Il permet de respecter les limitations de vitesse, mais, si un incident se produit et qu'il est nécessaire soit de s'arrêter brutalement, soit d'accélérer pour se sortir d'un mauvais pas, il se débranche. Par conséquent, tous les véhicules neufs devraient en être équipés.

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

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Nous avons eu l'occasion tout à l'heure, en discutant de l'amendement de M. Viollet, d'évoquer la question du limiteur de vitesse. Pour le régulateur, c'est la même réponse. Il y a une réglementation communautaire. Il ne peut pas y avoir de réglementation spécifique à la France. Par conséquent, nous avons émis un avis défavorable à cet amendement.

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

M. le secrétaire d'Etat aux programmes immobiliers de la justice. Même avis.

M. le président. La parole est à M. Gilbert Gantier.

M. Gilbert Gantier.

Je voudrais répondre à M. le rapporteur, qui a assimilé cet amendement à celui relatif aux limiteurs de vitesse, qu'ils ont deux objets qui n'ont absolument rien à voir l'un avec l'autre.

M. François Rochebloine. Absolument !

M. Gilbert Gantier. Le limiteur de vitesse est un objet qui plafonne la vitesse du véhicule. Le régulateur de vitesse permet, lui, d'avoir une vitesse constante. Pour un long trajet, par exemple, il vous permet, compte tenu des côtes, des descentes, etc., de faire en sorte que votre véhicule demeure toujours à la même vitesse, celle qui est recommandée par le code de la route. Sur une autoroute, vous pouvez mettre votre régulateur à 130 kilomètres heure. Sur une voie où la vitesse maximale est de 110 kilomètres heure, vous pouvez le mettre à cette vitesse.

D'autre part, cet objet est sans danger, je le répète, puisque, si un incident se présente devant vous, vous freinez et le régulateur est automatiquement débranché. Si, par contre, il faut se sortir d'un mauvais pas, par exemple en doublant un camion qui vient de s'arrêter brutalement, vous accélérez et là aussi votre régulateur se trouve débranché.

Je suis donc étonné que M. le rapporteur, qui a certainement une très grande compétence en matière automobile, confonde le limiteur de vitesse et le régulateur de vitesse, qui sont deux objets qui n'ont strictement rien à voir l'un avec l'autre.

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

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Il s'agit effectivement de deux objets de nature distincte, qui ont des finalités différentes. Mais la réglementation liée à la réception des véhicules est la même. Elle est imposée par les règles communautaires. Et par conséquent, dès lors que cet amendement conduirait à l'équipement obligatoire d'un véhicule d'un système ou d'un autre, nonobstant les différences, il serait soumis aux règles communautaires. C'est la raison pour laquelle nous ne pouvons pas faire de réglementation spécifique. La question a d'ailleurs été posée tout à l'heure par notre collègue Viollet, qui a apporté la même réponse que celle-ci. J'entends bien que les deux systèmes sont différents. Mais les règles de réception des véhicules sont les mêmes. Elles sont liées au droit communautaire, et la France ne peut pas, toute seule, dans son coin, adopter une réglementation spécifique.

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

M. Pierre Hellier. Cet amendement parle d'un régulateur de vitesse « visant à empêcher tout excès de vitesse ». Mais un régulateur n'empêche pas tout excès de vitesse.

D'autre part, on peut lire dans l'exposé sommaire que « ce régulateur de vitesse bloquera le compteur des engins précités à 130 kilomètres heure ». Donc, on ne peut pas, de toute façon, voter cet amendement. Il n'est pas cohérent sur la question du fonctionnement du régulateur de vitesse.

M. Hervé Mariton. L'Assemblée est maintenant éclairée !

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Viollet, pour une très courte intervention.

M. Jean-Claude Viollet. Je ne veux pas relancer le débat, qui a été suffisamment long. J'ajoute simplement une remarque. Il y aura expérimentation au niveau des véhicules de l'Etat, et cela, finalement, engage le budget de l'Etat pour les ministères concernés. Dans ces conditions, peut-on demander à M. le secrétaire d'Etat qu'un bilan de cette expérimentation soit établi et transmis au Parlement, de façon qu'il puisse y avoir une évaluation et, le cas échéant, une proposition d'extension qui engagerait la France à faire la démarche auprès de ses partenaires européens ?

M. François Rochebloine. Très bien !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 95. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. M. Luca a présenté un amendement, n° 128, ainsi rédigé :

« Après l'article 12, insérer l'article suivant :

« Concomitamment à une visite médicale, est obligatoire un contrôle d'aptitude à la conduite, comprenant un test des connaissances du code de la route et de la maîtrise du véhicule, tous les dix ans et tous les cinq ans à partir de 80 ans.

« Les compagnies d'assurances dans le cadre de leur budget sécurité routière peuvent prendre en charge cette action qui peut être dénommée " post permis ", obligeant leur client tous les dix ans à venir faire un test de réactualisation et d'évaluation de la maîtrise de la conduite.

« La non-exécution de ce contrôle entraînera l'augmentation de la prime d'assurance.

« La visite médicale pourra être assurée dans le cadre de la visite du travail, ou par tout médecin agréé et pris en charge par la sécurité sociale. »

La parole est à M. Hervé Mariton, pour soutenir cet amendement.

M. Hervé Mariton. Il est défendu.

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

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. La commission a émis un avis défavorable à cet amendement de M. Luca, qui est défendu par notre collègue Hervé Mariton. Le système qu'il propose est lourd et difficile à mettre en œuvre pratiquement. Nous savons les difficultés qu'ont les auto-écoles, aujourd'hui, pour mettre en place les tests de contrôle.

En outre, les stages occasionneraient une dépense, et l'amendement ne nous dit pas qui paiera.

Au bout du compte, ce sont les conducteurs vertueux qui, au fond, seraient punis. Car le projet de loi prévoit des stages dès lors que le permis est suspendu ou retiré : prévoir que ceux qui n'ont pas commis d'infraction seraient eux aussi obligés de faire ces stages est manifestement excessif. C'est la raison pour laquelle la commission a repoussé cet amendement.

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

M. le secrétaire d'Etat aux programmes immobiliers de la justice. C'est le même avis que votre commission. Nous partageons évidemment l'esprit de cet amendement car il est nécessaire d'améliorer le suivi du conducteur tout au long de sa vie. Mais je voudrais attirer votre attention sur le fait que prévoir des mesures dont on sait pertinemment qu'elles ne pourront être opérationnelles, quelles que soient les bonnes intentions – et vous le savez, l'enfer est pavé de bonnes intentions –, me paraît être préjudiciable à l'image que la représentation nationale doit donner à nos concitoyens. Voilà pourquoi je souhaite moi aussi le rejet de cet amendement.

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

M. Hervé Mariton. Je retire cet amendement, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 128 est retiré.

Je suis saisi de deux amendements, n°s 164 et 125, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 164, présenté par M. Masse et les membres du groupe socialiste, est ainsi rédigé :

« Après l'article 12, insérer l'article suivant :

« I. – Afin de mieux appréhender les auteurs d'infraction au code de la route, les cyclomoteurs de moins de 50 cm³ seront obligatoirement immatriculés.

« II. – Cette disposition entrera en vigueur un an après la promulgation de la présente loi. »

L'amendement n° 125, présenté par M. Luca et Mme Rimane, est ainsi rédigé :

« Après l'article 12, insérer l'article suivant :

« Dans le cadre du principe qui a été adopté en vue de renforcer l'efficacité de la lutte contre le vol, le bruit et l'insécurité routière par la loi n° 2001-1062 du 15 novembre 2001, et qui consiste dans l'immatriculation des véhicules deux roues équipés d'un moteur d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm³, les maires peuvent recevoir les déclarations pour les transmettre dûment remplies aux préfetures qui n'auront plus qu'à délivrer la carte d'immatriculation. »

La parole est à M. René Dosière, pour soutenir l'amendement n° 164.

M. René Dosière. Il est défendu.

M. le président. La parole est à M. Hervé Mariton, pour soutenir l'amendement n° 125.

M. Hervé Mariton. Je défendrai cet amendement avec une certaine ardeur, parce que notre collègue Luca pose selon moi une question importante.

Chacun reconnaît les dangers que peuvent présenter les cyclomoteurs – comme d'autres véhicules – en termes de sécurité routière, mais aussi, plus généralement, du point de vue de la tranquillité et de la sécurité publiques. Devant cette situation, le législateur, il y a déjà plus d'un an, a institué le principe de l'immatriculation de ces véhicules. On ne peut pas dire que l'administration ait fait preuve d'une efficacité remarquable dans la mise en œuvre de cette disposition législative.

L'amendement de notre collègue Luca a le mérite, constatant la défaillance de l'Etat, de proposer un dispositif opérationnel en prévoyant que les mairies puissent recevoir les déclarations pour les transmettre, dûment remplies, aux préfetures puisque ces dernières sont incapables de les recevoir. Je défendrai moi-même un amendement sur un sujet proche tout de suite après celui-ci. Je pense que le Gouvernement nous répondra, mais il est clair, en tout cas, que cette situation ne peut pas perdurer. Le Parlement a voté un texte. Ce texte a des enjeux importants en termes de sécurité routière et au-delà. Or, aujourd'hui, il n'est pas appliqué.

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

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. L'amendement n° 164 de M. Masse, l'amendement n° 97 de M. Sordi et l'amendement n° 125 de M. Luca sont de nature différente. Ceux de M. Masse et de M. Sordi visent à créer une obligation d'immatriculation pour les cyclomoteurs. Or cette obligation existe déjà puisque la loi du 15 novembre 2001 l'a prévue, une loi que nos collègues socialistes ont d'ailleurs sans doute votée à l'époque.

Ce qui pose problème, aujourd'hui, c'est que la loi n'est pas traduite dans les faits en raison, semble-t-il, de difficultés pratiques et faute de texte réglementaire. Mais surtout, nous dit-on, les services préfectoraux ne sont pas outillés en moyens humains et matériels pour procéder à l'immatriculation des millions de cyclomoteurs qui circulent. C'est un sérieux problème.

M. René Dosière. L'impuissance de la bureaucratie !

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Effectivement, l'administration ne fait plus face à cette exigence législative.

M. Armand Jung. C'est plus élégant de le dire comme ça !

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. On peut le dire comme ça, en effet.

M. Hervé Mariton. Il reste que ce n'est pas brillant !

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Quoi qu'il en soit, ces amendements de M. Masse et de M. Sordi ont été repoussés par la commission parce que la loi a déjà répondu aux préoccupations de leurs auteurs.

En revanche, Lionnel Luca, s'appuyant sur la loi, va un peu plus loin : la loi n'étant pas appliquée, l'Etat étant impuissant, faute de moyens, à la faire appliquer, essayons au moins, dit-il, de faire en sorte que les déclarations soient déposées en mairie, afin que l'on puisse avoir connaissance des cyclomoteurs qui circulent dans chacune des communes, à charge pour les mairies de transmettre ces déclarations aux préfetures. Celles-ci pourront alors être progressivement désengorgées.

En outre, les mairies pourraient connaître les titulaires de ces cyclomoteurs, ce qui permettrait d'éviter ce que notre collègue Luca a déploré, à savoir les problèmes liés

aux vols de cyclomoteurs, aux vols avec cyclomoteurs et aux débordements qu'occasionne parfois la pratique intempestive de ces engins.

Voilà pourquoi la commission a approuvé l'amendement de Lionnel Luca.

M. le président. Monsieur le rapporteur, si je puis me permettre, vous avez parlé de trois amendements mais, à vrai dire, nous n'en examinons que deux, c'est-à-dire l'amendement n° 164 de M. Masse et l'amendement n° 125 de M. Luca.

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. L'amendement n° 97 de M. Sordi...

M. le président. ... a été retiré.

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Très bien. En tout cas, la commission a repoussé l'amendement n° 164 et adopté celui de Lionnel Luca.

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

M. le secrétaire d'Etat aux programmes immobiliers de la justice. Monsieur le député Mariton, comme vous avez raison !

M. François Rochebloine. Ça rime !

M. le secrétaire d'Etat aux programmes immobiliers de la justice. N'est-ce pas ? On pourrait même essayer de faire des alexandrins, à cette heure-ci. (*Sourires.*)

Il est inacceptable que soient votés des textes qui restent ensuite sans application. C'est ce que j'ai évoqué, d'ailleurs, à l'occasion du précédent amendement.

M. François Rochebloine. C'est malheureusement souvent le cas !

M. René Dosière. Ce n'est pas un problème de majorité !

M. le secrétaire d'Etat aux programmes immobiliers de la justice. De grâce, de grâce ! Je n'ai pas dit par qui avaient été votés ces textes et par quel gouvernement ils n'avaient pas été appliqués. Par conséquent,...

M. René Dosière. Vous avez raison d'être prudent !

M. le secrétaire d'Etat aux programmes immobiliers de la justice. ... nous sommes bien au-delà de tous ces débats partisans.

Vous avez tellement raison, disais-je à M. Mariton, que cette situation inacceptable doit cesser. C'est pourquoi j'ai le très grand plaisir de vous annoncer que le Gouvernement, par la bouche de M. Gilles de Robien, fera savoir le 31 mars prochain les mesures précises qui seront prises pour mettre en œuvre l'immatriculation de ces cyclomoteurs. Voilà pourquoi, me semble-t-il, messieurs les députés, il serait bon que ces amendements puissent être retirés, puisqu'ils deviennent sans objet le 31 mars. Enfin, ce qui a été voté en 2001 pourra être mis en œuvre.

M. le président. Monsieur Mariton, vous avez remarqué que quand un membre du Gouvernement dit « vous avez raison », il est à craindre qu'il ne vous demande ensuite de retirer l'amendement. (*Sourires.*)

M. Hervé Mariton. Je me fie à votre sagesse, monsieur le président, et j'entends la bonne volonté du Gouvernement. Et pour encourager cette bonne volonté, il me semble, monsieur le secrétaire d'Etat, que nous devons en effet attendre avec espoir les précisions qui nous seront données le 31 mars et celles qui suivront. Simplement, sur ce texte, la navette ne sera pas finie avant le 31 mars, et au fond, il est assez stimulant, s'agissant d'un objectif que nous partageons, que nous maintenions cet amendement, qui propose une méthode pour pallier les carences de l'Etat. Si nous sommes rassurés d'ici quelques jours, et je vous crois volontiers, monsieur le secrétaire d'Etat, sur

la capacité des préfectures – dont on m'a rappelé, il n'y a pas très longtemps de cela, qu'elles étaient indispensables – à assumer cette mission, et bien à ce moment-là, très naturellement, cet amendement disparaîtra dans la navette. Pour l'heure, je le maintiens.

M. René Dosière. On fait de la résistance ?

M. le président. Je vais mettre aux voix l'amendement n° 164...

M. René Dosière. Finalement, je le retire, monsieur le président. Je vois que M. Mariton était sur le point de voter pour. *(Sourires.)*

M. Hervé Mariton. Je ne faisais qu'anticiper la mise aux voix de l'amendement n° 125 ! *(Sourires.)*

M. le président. Je suis très sensible à votre geste, monsieur Dosière. L'amendement n° 164 est retiré.

M. Pascal Clément, *président de la commission*. Très bien !

M. le président. Monsieur Mariton, peut-être allez-vous suivre l'exemple de M. Dosière ?

M. Pascal Clément, *président de la commission*. Oui, M. Mariton suit toujours les bons exemples.

M. Hervé Mariton. Non, monsieur le président, je crois avoir été précis et il me semble d'ailleurs que j'ai été entendu par nombre de nos collègues. L'amendement n° 125 garde tout son sens pour l'instant, et lorsque M. le ministre de Robien, le 31 mars,...

M. René Dosière. A quelle heure ?

M. Hervé Mariton. ... aura précisé le dispositif et que nous verrons celui-ci s'engager...

M. René Dosière. Il n'y a pas de souci à se faire puisque le 31 mars, ce n'est pas le 1^{er} avril. *(Sourires.)*

M. Hervé Mariton. ... dans un délai compatible avec le calendrier prévu pour la navette, il sera temps de retirer cet amendement. Pour l'heure, nous le maintenons.

M. le président. La parole est à M. François Rochebloine.

M. François Rochebloine. Je trouve assez surprenante la position de notre collègue Hervé Mariton. Les engagements qu'a pris M. le secrétaire d'Etat sont clairs, nets et précis. Il a même avancé une date. Combien de fois nous annonce-t-on des choses sans donner de date ! Pour une fois que nous avons une date, faisons confiance au Gouvernement, croyons à cet engagement. Et si celui-ci n'était pas respecté, monsieur Mariton, vous pourrez toujours déposer à nouveau votre amendement.

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

M. Hervé Mariton. Le Gouvernement peut-il nous préciser, puisque M. de Robien nous a rejoints, les orientations qu'il entend présenter à la fin du mois de mars sur cette question qui est importante et sur laquelle, depuis plus d'un an, nous n'avancions pas ?

M. François Rochebloine. Vous n'étiez pas là, il y a un an !

M. Hervé Mariton. Hélas !

M. le président. Monsieur Rochebloine !

La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat aux programmes immobiliers de la justice. Monsieur le député, j'entends bien vos demandes. Comprenez que cette annonce doit se faire le 31 mars. Il est nécessaire d'attendre encore onze jours. Je comprends certes votre impatience,...

M. Pierre Hellier. Il faut retirer l'amendement !

M. le secrétaire d'Etat aux programmes immobiliers de la justice. ... mais je m'engage très clairement à ce que les annonces qui seront faites le 31 mars répondent à vos

aspirations. Comprenons que ce dont on parle, ce sont 1,7 million de véhicules, ce sont 200 000 véhicules nouveaux chaque année. Cela a nécessité quelques mises au point techniques.

M. François Rochebloine. Tout à fait !

M. le secrétaire d'Etat aux programmes immobiliers de la justice. En outre, vous comprendrez qu'il m'est impossible d'annoncer ici à la place de l'un de mes collègues, et onze jours avant qu'il le fasse lui-même, les mesures qu'il prendra. Ce serait discourtois.

M. Gilles de Robien, *ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer*. Et inamical !

M. le secrétaire d'Etat aux programmes immobiliers de la justice. Voilà pourquoi, soucieux que je suis, comme vous tous, de respecter les règles de courtoisie, je vous demande plutôt de retirer votre amendement, monsieur le député.

M. François Rochebloine. Très bien !

M. Hervé Mariton. Messieurs les ministres, vous nous fixez un rendez-vous le 31 mars. Nous y serons, en étant très attentifs à ce que dira le Gouvernement. Je vous propose de renverser la charge de la preuve. Nous verrons après le 31 mars ce qu'il en est. Je retire donc cet amendement, en espérant que vos propositions nous donneront satisfaction, ce que nous aurons à cœur de vérifier.

M. Pierre Hellier et M. François Rochebloine. Très bien !

M. le président. L'amendement n° 125 est retiré.

M. Mariton a présenté un amendement, n° 174, ainsi rédigé :

« Après l'article 12, insérer l'article suivant :

« Le Gouvernement déposera avant le 31 décembre 2003 un rapport évaluant les conditions de mise en œuvre de l'obligation d'immatriculation des cyclomoteurs. »

La parole est à M. Hervé Mariton.

M. Hervé Mariton. Cet amendement tournait autour du même sujet. C'est dire l'importance de cette question. Il était proposé que le Gouvernement nous rende compte avant le 31 décembre des conditions de mise en œuvre de cette obligation d'immatriculation. Cela dit, je prends acte de l'avancée que le Gouvernement a engagée. Je retire donc cet amendement, pensant que la mise en œuvre effective du dispositif vaut mieux qu'un rapport.

M. le président. L'amendement n° 174 est retiré.

Article 13

M. le président. Je donne lecture de l'article 13 :

Section 2

Dispositions relatives au déplacement d'installations et d'ouvrages situés sur le domaine public routier

« Art. 13. – L'article L. 113-3 du code de la voirie routière est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Le gestionnaire du domaine public routier peut, dans l'intérêt de la sécurité routière, faire déplacer les installations et les ouvrages situés sur ce domaine aux frais de l'occupant dans des conditions définies par décret en Conseil d'Etat. »

M. Door a présenté un amendement, n° 96, ainsi rédigé :

« Compléter l'article 13 par l'alinéa suivant :

« Le gestionnaire du domaine public routier peut également renforcer la signalisation médiane ainsi que la signalisation latérale au sol en choisissant des procédés modernes type peintures bruyantes. »

La parole est à M. Dominique Richard, pour soutenir cet amendement.

M. Dominique Richard. Il est défendu.

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

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Cet amendement est le type même d'un amendement réglementaire. C'est la raison pour laquelle la commission l'a repoussé.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, pour donner l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 96.

M. Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Défavorable pour les mêmes raisons.

M. Pascal Clément, président de la commission. Très bien ! Cet amendement n'est pas raisonnable !

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Franchement, n'alourdissons pas cette loi avec des textes qui sont vraiment typiquement réglementaires. La couleur de la peinture, le type de peinture, le genre de dessin, tout cela, mesdames, messieurs les députés, relève du règlement. Laissons à la loi ce qui appartient à la loi et seulement à la loi.

M. Pascal Clément, président de la commission. Merci monsieur le ministre ! Au nom de la commission des lois, merci ! Franchement, un amendement de ce genre est humiliant pour les lois !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 96. *(L'amendement n'est pas adopté.)*

M. le président. Je mets aux voix l'article 13. *(L'article 13 est adopté.)*

Après l'article 13

M. le président. M. Estrosi a présenté un amendement, n° 110, ainsi libellé :

« Après l'article 13, insérer l'article suivant :

« L'article L. 113-3 du code de la voirie routière est complété par deux aliéna ainsi rédigés :

« Sur les voiries nationales et départementales, un décret en Conseil d'Etat déterminera la distance minimale en deçà de laquelle aucun obstacle latéral nouveau ne pourra être implanté.

« Pour les obstacles existants, il devra être procédé à tout aménagement de sécurité ».

La parole est à M. Hervé Mariton, pour soutenir cet amendement.

M. Hervé Mariton. Il est défendu.

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

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. M. Estrosi propose qu'un décret fixe les distances minimales en deçà desquelles aucun obstacle latéral nouveau ne pourra être implanté et que les pouvoirs publics procèdent à des aménagements de sécurité pour les obstacles existants. Cet amendement a été repoussé par la commission. A titre personnel, je serais assez favorable au premier alinéa, qui concerne les obstacles nouveaux. En revanche, je serais plus nuancé sur le second alinéa car les mesures de sécurisation sont déjà prévues, notamment à l'article 13 du projet de loi. Mais je laisse le Gouvernement s'exprimer sur ce sujet.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée si le second alinéa est retiré. Franchement, cette phrase n'a pas à figurer dans ce texte.

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

M. Hervé Mariton. J'accepte la correction visant à supprimer le dernier alinéa de l'amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 110 tel qu'il vient d'être corrigé.

(L'amendement, ainsi corrigé, est adopté.)

M. le président. M. Dosière et M. Masse ont présenté un amendement, n° 143, ainsi rédigé :

« Après l'article 13, insérer l'article suivant :

« La sécurité des infrastructures routières dont la réalisation a débuté à l'expiration d'un délai de trois ans suivant la publication de la loi n° du renforçant la lutte contre la violence routière fera l'objet d'un contrôle dans des conditions définies par décret en Conseil d'Etat. »

La parole est à M. René Dosière.

M. René Dosière. Cet amendement reprend le texte que j'avais réussi, en tant que rapporteur de la loi de juin 1999, à faire voter au cours de sa discussion à l'Assemblée nationale. A la demande du Sénat, qui y était hostile, j'avais consenti à le retirer en commission mixte paritaire, un peu à contrecœur d'ailleurs, pour permettre que la loi soit adoptée à l'unanimité de l'Assemblée et du Sénat. Si j'avais maintenu cet amendement, la commission mixte paritaire n'aurait pu parvenir à un accord et le texte aurait finalement été voté en dernière lecture à l'Assemblée. Or nous avons généralement le souci, les uns et les autres, de faire en sorte de parvenir à des dispositions communes sur les textes concernant la sécurité routière. Cela suppose que l'on écarte toute disposition qui serait inacceptable aux yeux de certains. Cela dit, j'avais eu, en l'occurrence, un peu de mal à convaincre le ministre, et surtout son administration, mais enfin, nous étions tombés d'accord sur une formule.

De quoi s'agit-il ? La France n'a pas de normes de sécurité en matière d'infrastructures routières. En Angleterre, des normes de sécurité sont appliquées, il existe même un corps de sécurité qui permet de vérifier la conformité des infrastructures réalisées par une collectivité locale ou par l'Etat. Introduire ce genre de pratique permettrait, je crois, de faire des progrès en matière de sécurité routière.

Certes, le dispositif serait peut-être un peu difficile à mettre en œuvre. Il faudrait bien entendu discuter avec les élus locaux, en particulier les élus départementaux, qui seront responsables d'une grande partie du réseau routier, toujours un peu réticents à voir des normes mises en application. C'est la raison pour laquelle l'amendement prévoit un délai d'application de trois ans. Ce délai devrait permettre au Gouvernement de discuter – il ne s'agit pas d'imposer cette disposition aux élus locaux – et éventuellement de nous présenter un dispositif global de normalisation pour sécuriser les infrastructures routières.

Nous insistons beaucoup, avec raison, sur le comportement du conducteur. C'est en effet l'élément essentiel. Nous insistons aussi sur la nécessité de rouler dans des voitures plus sûres, même si cela coûte et que les constructeurs automobiles sont un peu réticents. Des progrès sont réalisés. Pourquoi les infrastructures routières seraient-elles le seul domaine en matière de sécurité routière à n'être soumises à aucune norme ? Les techniciens des Ponts-et-Chaussées seraient-ils si puissants qu'ils puissent empêcher ce type de dispositif ? Je n'ose l'imaginer.

Je vous rappelle, monsieur le ministre, que votre prédécesseur avait fini par accepter une rédaction, même si, comme je vous l'ai expliqué, l'amendement avait finale-

ment été retiré. L'adoption de cet amendement aujourd'hui ne pourrait qu'améliorer le texte, en vous donnant les moyens d'engager un processus de négociations pour nous permettre d'aboutir ensuite à un projet plus complet.

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

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. M. Dosière vient de rappeler l'itinéraire de sa proposition. Je crois savoir que le gouvernement de l'époque avait – au début, du moins – de très fortes réticences, même si, par la suite, un accord avait pu être obtenu avec lui « au finish ».

M. René Dosière. J'avais en effet fini par le convaincre !

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Ces réticences se justifient techniquement car, si la finalité prioritaire de cet amendement peut se comprendre, sa mise en œuvre présente une difficulté technique.

Les sénateurs avaient craint, à l'époque, que des contentieux ne s'ouvrent avec les présidents de conseils généraux, ceux-ci devenant prochainement responsables de nombreuses voies de circulation, dans la mesure où il n'existe pas de normes minimales en matière de sécurité routière. Il y a donc un flou juridique. Rendre une autorité responsable sans s'appuyer sur un socle reconnu, identifié, c'est ouvrir la voie à tous les contentieux.

La prudence des sénateurs avait, à l'époque, prévalu, et l'amendement avait été retiré en commission mixte paritaire.

Pour toutes ces raisons, le manque de normes et le risque de contentieux, la commission des lois, prudente, tout en admettant le raisonnement de René Dosière, a repoussé cet amendement.

M. René Dosière. Laissez au Sénat le soin de le repousser.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Le Gouvernement rappelle que, depuis deux ans déjà, l'Etat exerce son contrôle sur ses propres projets routiers. C'est une bonne chose pour l'Etat.

M. René Dosière. Oui, mais cela ne concerne que les projets d'Etat.

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. S'agissant des futurs projets des collectivités territoriales, le Gouvernement s'en remet à la sagesse de l'Assemblée.

M. René Dosière. Très bien !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 143.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Jean-Michel Bertrand et M. Martin (Marne) ont présenté un amendement, n° 9, ainsi libellé :

« Après l'article 13, insérer l'article suivant :

« Il est inséré, après le premier alinéa de l'article L. 221-1 du code de la route, un alinéa ainsi rédigé :

« Il est inclus dans l'apprentissage de la conduite un module de formation relatif aux comportements à adopter par l'élève conducteur lors d'une interception ou d'un contrôle effectué par les forces de l'ordre. »

La parole est à M. Jean-Michel Bertrand.

M. Jean-Michel Bertrand. Cet amendement vise à améliorer la sécurité des conducteurs, de ses passagers, des usagers de la route ainsi que des forces de l'ordre lorsqu'elles ont à procéder à des contrôles ou à des interceptions.

Le ministre, ce matin, faisait remarquer que toute personne commettant un excès de vitesse aux Etats-Unis savait parfaitement qu'il lui fallait mettre, sans tarder, les mains sur le capot en cas de contrôle. Cet exemple montre bien que, dans d'autres pays, certains comportements sont entrés dans les mœurs. Il faut sensibiliser les conducteurs chez nous.

Mais je voudrais saisir l'occasion de cet amendement pour essayer d'élargir la réflexion à tous les problèmes que nous voyons surgir notamment en matière d'éducation et de formation.

Nous le voyons bien, tout au long de ce débat, nous avons éprouvé le besoin de renforcer l'éducation.

Vous nous avez demandé, monsieur le ministre, de nous impliquer, d'enrichir le débat. Nous nous rendons compte en effet que l'apprentissage de la conduite mais aussi des règles de sécurité routière, ce que l'on pourrait appeler des règles de bonnes pratiques, a vraiment besoin d'être repensé. Il existe des règles de bonnes pratiques pour l'exercice de la médecine. Pourquoi n'y en aurait-il pas aussi pour l'apprentissage de la conduite automobile ?

Mais j'irai plus loin. Tout à l'heure, nous avons évoqué la formation au secourisme. Plus généralement, on s'aperçoit qu'il faudrait à tous les niveaux de la formation, que ce soit à l'école, dans les familles ou dans les auto-écoles, ajouter un complément de formation, ce qui conduit finalement à devoir restructurer l'apprentissage théorique et pratique de la conduite. Nous avons examiné différents amendements allant dans ce sens, pour répondre aux situations ordinaires et aux situations d'urgence – l'amendement n'a pas été adopté mais le problème reste posé – ou pour enseigner les premiers gestes de secourisme. A tous les niveaux, non seulement théorique et pratique, mais aussi comportemental ou civique, il est nécessaire de repenser l'apprentissage de la conduite, et d'instituer des règles de bonne pratique.

Aussi, je souhaiterais que le Gouvernement s'engage à repenser, à refonder cet apprentissage. Peut-être le Conseil national de sécurité routière pourrait-il être impliqué dans cette réflexion. Les différents éléments ont été abordés de manière fractionnée et je crois qu'il est urgent de globaliser le problème.

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

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. La disposition proposée dans cet amendement revêt un caractère réglementaire, puisqu'il s'agit de l'apprentissage de la conduite. Aussi la commission a-t-elle émis un avis défavorable.

Pour autant, Jean-Michel Bertrand pose de bonnes questions. Il est vrai que les règles de prudence, qui s'imposent aujourd'hui de proche en proche dans tous les pays et qui permettent de garantir la sécurité non seulement des conducteurs, mais aussi des forces de l'ordre qui les interpellent, sont intéressantes. Peut-être M. le ministre pourrait-il prendre quelques engagements pour que ces questions soient abordées, soit dans le cadre des règles d'apprentissage de la conduite et du nouveau permis de conduire qui comportera une épreuve de trente ou trente-cinq minutes, soit dans le cadre d'une réflexion à engager au sein du Conseil national de la prévention routière, dont Jean-Michel Bertrand est un des membres.

L'amendement permet d'ouvrir la discussion. Peut-être pourriez-vous, monsieur le ministre, donner quelques assurances à notre collègue qui pose de bonnes questions, même si, la mesure qu'il propose étant réglementaire, son amendement a été repoussé par la commission.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Je veux donner à M. Bertrand plus que des bonnes paroles. Je suis persuadé, comme lui, que, dans la démarche que nous initiions aujourd'hui, le prochain grand combat devra porter sur la formation. Dans cette optique, l'idée de M. Bertrand est tout à fait excellente. Nous croyons connaître la bonne façon de réagir – nous savons que nous risquons plus quand nous nous comportons mal – mais en réalité, tout le monde ne le sait pas, vous avez raison. Cela dit, la mesure est plutôt de nature réglementaire que législative. En tout état de cause, il faut faire passer le message.

Pour ma part, je m'engage à envoyer une circulaire aux auto-écoles, par l'intermédiaire de leurs organisations professionnelles, pour leur demander de penser à décrire, dans l'apprentissage théorique à la conduite, le comportement idéal en cas de contrôle par les forces de police.

Dans un deuxième temps, dans les mois ou les années à venir, nous pourrions envisager globalement, en amont, l'apprentissage de la conduite et la formation, et pourquoi pas instituer un contrôle périodique. Comme vous, vous voyez, je ne manque pas d'idées. Pour l'heure, je vous remercie de tenir compte de ma réponse.

M. le président. La parole est à M. François Rochebloine, pour une courte intervention. Je vous rappelle que nous devons examiner un autre texte après celui-ci.

M. René Dosière. Il s'agit d'un petit texte !

M. le président. Peut-être, mais celui-ci se prolonge.

M. François Rochebloine. Il me paraît grave d'en arriver à devoir inscrire ce genre de formation dans une circulaire. La situation serait-elle encore plus préoccupante que nous ne le pensions ?

M. le président. La parole est à M. Jean-Michel Bertrand.

M. Jean-Michel Bertrand. Compte tenu des précisions apportées par M. le ministre, je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement n° 9 est retiré.

M. Jean-Michel Bertrand a présenté un amendement, n° 10, ainsi libellé :

« Après l'article 13, insérer l'article suivant :

« L'article L. 221-1 du code de la route est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« A compter de la date d'obtention du permis de conduire, il est instauré tous les dix ans un stage obligatoire d'évaluation, de mise à niveau et de perfectionnement des connaissances des règles du code de la route pour les détenteurs du permis. »

La parole est à M. Jean-Michel Bertrand.

M. Jean-Michel Bertrand. Toujours dans l'optique d'assurer une meilleure prévention, je propose qu'il soit procédé à intervalle régulier, tous les dix ans par exemple, à une sensibilisation aux bonnes pratiques de conduite ainsi qu'à une évaluation. Le contrôle technique régulier des véhicules est obligatoire. Le contrôle médical le deviendra sans doute. Pourquoi ne pas aller jusqu'au bout de la logique et ne pas imposer un contrôle continu des connaissances pour les adapter à la situation évolutive des règles du code de la route ?

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

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Un amendement de même nature déposé par Lionnel Luca a déjà été repoussé tout à l'heure. La commission a donc émis, là aussi, un avis défavorable en raison des difficultés d'application. Comment organiser ces stages de formation ? Qui paierait ? Actuellement, il est prévu que seuls les délinquants de la route seront obligés de suivre des stages. Les conducteurs vertueux, quant à eux, ceux qui conduisent bien, n'ont pas, en tout cas dans l'immédiat et avant que ne se mette en place une réflexion, à subir ces stages.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Monsieur Bertrand, vous n'avez que de bonnes idées, je ne peux pas dire le contraire, mais je ne peux vous donner entièrement satisfaction.

D'abord, je pense que, en l'état, cet amendement est inapplicable. Or, je vous le dis en vous regardant droit dans les yeux, on ne peut pas prendre le risque d'adopter des mesures qui ne seraient pas appliquées. On aurait beau jeu de nous accuser de voter des lois inutiles et de laisser perdurer le laxisme ambiant.

Ensuite, je vous indique que le Gouvernement travaille activement au renforcement du suivi du conducteur tout au long de sa vie par une sorte de mise en place d'un continuum éducatif. C'est important. Dans cet esprit, à partir du 1^{er} janvier 2004, les jeunes âgés de seize ans seront tenus d'être en possession de l'attestation scolaire de sécurité routière de deuxième niveau, obtenue en classe de troisième, pour pouvoir s'inscrire à l'examen du permis de conduire. Je ne prétends pas répondre ainsi totalement à votre préoccupation, loin s'en faut ! Mais cette bonne nouvelle est la première des mesures qui formeront le continuum éducatif que je viens d'évoquer.

M. le président. La parole est à M. Jean-Michel Bertrand.

M. Jean-Michel Bertrand. J'accepte bien volontiers les remarques qui viennent de m'être faites, sauf celle selon laquelle seuls les mauvais conducteurs devraient bénéficier d'une réactualisation de leurs connaissances.

C'est la négation même de la formation continue, quelle qu'elle soit. Avec un tel raisonnement, à force de ne pas réactualiser leurs connaissances, les personnes qui ont un bon niveau deviendraient obligatoirement ignorantes, donc de mauvais praticiens au fil du temps. Je ne peux pas accepter le principe que seules les personnes qui sont mauvaises dans leur domaine devraient suivre des formations.

Cela dit, mais compte tenu des informations données par le ministre, je retire mon amendement. Une démarche progressive semble se mettre en marche. J'attends beaucoup de cette réflexion globale sur toute la chaîne, le continuum des formations qui doit commencer – comme je l'ai souligné hier dans la discussion générale – dès la plus petite enfance. C'est un état d'esprit, une culture différente qu'il faut faire accepter à toute notre société.

M. le président. L'amendement n° 10 est retiré.

L'amendement n° 8 de M. Jean-Michel Bertrand devient sans objet.

Article 14

M. le président. Je donne lecture de l'article 14 :

Section 3

Dispositions relatives aux véhicules gravement endommagés

« Art. 14. – Le titre II du livre III de la partie Législative du code de la route est modifié ainsi qu'il suit :

« I. – L'intitulé du chapitre VI est ainsi rédigé :

« Organisation de la profession d'expert en automobile

« II. – Au premier alinéa de l'article L. 326-3, les mots : “, en nombre égal,” sont supprimés.

« III. – Les articles L. 326-10 à L. 326-12 deviennent les articles L. 327-1 à L. 327-3 et constituent un chapitre VII intitulé “Véhicules endommagés”.

« IV. – Après l'article L. 327-3 sont ajoutées au chapitre VII les dispositions suivantes :

« Art. L. 327-4. – Lorsqu'en raison de la gravité des dommages qu'il a subis un véhicule a été immobilisé en application des articles L. 325-1 à L. 325-3, l'officier ou l'agent de police judiciaire qui procède aux constatations retire à titre conservatoire le certificat d'immatriculation.

« En l'absence de remise du certificat d'immatriculation, le préfet ou, à Paris, le préfet de police avise le propriétaire de l'interdiction de circulation de son véhicule et procède à l'inscription d'une opposition au transfert du certificat d'immatriculation jusqu'à la remise de ce document.

« Le véhicule n'est remis en circulation qu'au vu du rapport d'un expert en automobile.

« Art. L. 327-5. – Lorsqu'un expert en automobile constate qu'en raison de son état un véhicule ne peut circuler dans des conditions normales de sécurité, il en informe le préfet du département du lieu de constatation ou, à Paris, le préfet de police, sans que puissent y faire obstacle les règles relatives au secret professionnel. Le préfet avise le propriétaire de l'interdiction de circulation de son véhicule et procède à l'inscription d'une opposition au transfert du certificat d'immatriculation jusqu'à la remise de ce document.

« Le véhicule n'est remis en circulation qu'au vu d'un rapport d'un expert en automobile.

« Art. L. 327-6. – Un décret en Conseil d'Etat fixe, en tant que de besoin, les conditions d'application du présent chapitre. »

M. Dell'Agnola, rapporteur, a présenté un amendement, n° 72, ainsi rédigé :

« Compléter le III de l'article 14 par l'alinéa suivant :

« 2° Dans le premier alinéa de l'article L. 326-12 du même code, la référence “L. 326-10” est remplacée par la référence “L. 327-1”. »

La parole est à M. le rapporteur.

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

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 72. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. Je mets aux voix l'article 14, modifié par l'amendement n° 72.

(L'article 14, ainsi modifié, est adopté.)

Article 15

M. le président. Je donne lecture de l'article 15 :

Section 4

Dispositions relatives à la protection des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière

« Art. 15. – Il est inséré dans le chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre II du code de la route un article L. 211-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 211-1. – En cas de commission des délits de violences ou d'outrage prévus par les articles 222-9 à 222-13 et 433-5 du code pénal contre un inspecteur du permis de conduire et de la sécurité routière dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions, le tribunal peut prononcer la peine complémentaire d'interdiction de se présenter à l'examen du permis de conduire pour une durée de trois ans au plus. »

M. Dell'Agnola, rapporteur, a présenté un amendement, n° 73, ainsi rédigé :

« Compléter le texte proposé pour l'article L. 211-1 du code de la route par l'alinéa suivant :

« Cette condamnation est portée à la connaissance du préfet du département concerné. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de bon sens. Il convient que la peine complémentaire d'interdiction de se présenter à l'examen du permis de conduire soit transmise aux services préfectoraux, pour que l'administration en soit informée et qu'il y ait effectivité de la sanction.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 73. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. Je mets aux voix l'article 15, modifié par l'amendement n° 73.

(L'article 15, ainsi modifié, est adopté.)

Avant l'article 16

M. le président. M. Artigues a présenté un amendement, n° 137 rectifié, ainsi rédigé :

« Avant l'article 16, insérer l'article suivant :

« A compter de 2004, le Gouvernement informera chaque année les deux assemblées du Parlement, à l'ouverture de la session ordinaire, de l'évolution de l'éducation routière dispensée à l'école. »

Cet amendement est-il défendu ?

M. Gilbert Gantier. Oui, monsieur le président.

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

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. M. Artigues avait ce matin déposé un amendement prévoyant qu'un rapport serait remis au Parlement. La commission a repoussé cet amendement.

Notre collègue a remanié sa rédaction. Dans la mesure où la présentation d'un rapport est devenue une « information », je suis favorable au nouvel amendement.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Le Gouvernement entend mener une politique très active en faveur de l'éducation routière dans les établissements scolaires. La semaine prochaine, je me rendrai avec mon collègue Xavier Darcos dans un collège pour voir comment les choses se passent.

Quoi qu'il en soit, ne surchargeons pas l'administration en lui imposant la rédaction de rapports !

M. François Rochebloine. Vous avez raison !

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Cela ne me semble pas indispensable.

L'essentiel est que vous sachiez, et vous pouvez le vérifier auprès du Conseil national de la sécurité routière, qu'il existe en la matière une volonté politique.

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Viollet.

M. Jean-Claude Viollet. J'ai bien entendu M. le ministre, mais j'aimerais aussi que nous soyons informés de l'évolution de l'enseignement des gestes de premier secours.

M. Darcos a annoncé la mise en place au sein de l'école de cet enseignement, qui vise à l'obtention, dès le collège, de l'attestation de formation aux premiers secours. Cet enseignement contribue également à la sécurité routière.

J'espère que nous pourrions suivre le déroulement de cette double démarche d'éducation routière et d'enseignement des gestes de premier secours à l'école.

M. Gilbert Gantier. L'amendement est retiré, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 137 rectifié est retiré.

Article 16

M. le président. Je donne lecture de l'article 16 :

Section 5

Dispositions relatives à la connaissance des accidents de la circulation routière

« Art. 16. – Il est inséré après l'article L. 330-7 du code de la route un article L. 330-7-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 330-7-1. – Les départements, les communes et leurs groupements mettent en place les dispositifs nécessaires à la constitution d'un système d'information sur le réseau routier dont ils assurent la gestion.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe le seuil de population à partir duquel cette obligation s'applique, les éléments à fournir ainsi que la fréquence de leur mise à jour. »

Je suis saisi de deux amendements, n°s 106 et 148, qui peuvent faire l'objet d'une présentation commune.

L'amendement n° 106, présenté par M. Estrosi et M. Mariani, est ainsi rédigé :

« Compléter l'article 16 par l'alinéa suivant :

« Ces systèmes d'information devront notamment établir et relever les facteurs susceptibles d'entrer en cause dans un accident de la route, et notamment l'état de la voirie, la glissance des chaussées et des glissières, les traces dangereux de certaines routes, la signalisation défaillante ou inadaptée. »

L'amendement n° 148, présenté par M. Estrosi et M. Mariani, est ainsi rédigé :

« Compléter l'article 16 par l'alinéa suivant :

« Ces systèmes d'information doivent permettre la réalisation d'études afin de connaître les conséquences des divers signaux qui parasitent la signalisation routière réglementaire. »

Ces amendements sont-ils défendus ?

M. Hervé Mariton. Oui, monsieur le président.

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

M. Richard Dell'Agnola, *rapporteur*. L'amendement n° 106 a été rejeté par la commission. D'abord, il est d'ordre réglementaire et, ensuite, le projet de loi prévoit un décret en Conseil d'Etat pour préciser les éléments à fournir et la fréquence de leur mise à jour.

Je propose en conséquence à l'Assemblée de repousser à son tour cet amendement.

Quant à l'amendement n° 148 il a été lui aussi repoussé par la commission : il est satisfait puisque le CISR du 18 décembre dernier a prévu que, dans un délai de deux ans, une étude serait menée par les collectivités locales et les DDE sur les questions de signalisation.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Pour les mêmes raisons que la commission, le Gouvernement est défavorable aux deux amendements.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 106.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 148.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 16.

(L'article 16 est adopté.)

Après l'article 16

M. le président. M. Estrosi et M. Mariani ont présenté un amendement, n° 103, ainsi rédigé :

« Après l'article 16, insérer l'article suivant :

« Les points d'accidentologie devront faire l'objet d'aménagements de sécurisation dans l'année suivant leur identification par l'Etat. »

La parole est à M. Hervé Mariton, pour soutenir cet amendement.

M. Hervé Mariton. Monsieur le président, pour faire gagner un peu de temps à notre assemblée, je pourrais, si vous m'y autorisez, défendre en même temps les amendements n°s 103 et 175, qui visent le même objectif.

M. le président. Je vous en prie, chers collègues.

Je suis en effet saisi par M. Mariton d'un amendement n° 175, ainsi rédigé :

« Après l'article 16, insérer l'article suivant :

« L'Etat présente chaque année au Parlement un rapport d'inventaire des points du réseau national particulièrement sujets à accident. Il établit le bilan des mesures curatives mises en œuvre. »

Vous avez la parole, monsieur Mariton.

M. Hervé Mariton. M. Estrosi réclame que les points d'accidentologie fassent l'objet d'aménagements de sécurisation dans l'année suivant leur identification par l'Etat. Pour ce qui me concerne, je propose que le Gouvernement – il faut lire « le Gouvernement » et non « l'Etat » – présente chaque année au Parlement un rapport d'inventaire de points du réseau national particulièrement sujets à accidents et dresse le bilan des mesures curatives mises en œuvre.

Il ne s'agit pas, monsieur le ministre, de la manifestation d'une maladie chronique consistant à demander des rapports chaque fois qu'un problème se pose. La difficulté est réelle et elle vous a valu d'être souvent interpellé lors des réunions préparatoires à notre débat, y compris par notre président de groupe, car nous avons le sentiment que les éléments d'information ne sont pas complètement rassemblés et qu'en tout cas ils ne sont pas portés suffisamment à la connaissance de la représentation nationale.

Dans le cadre des mesures qui devront accompagner le texte que vous nous présentez aujourd'hui, qui est un texte de répression et de pédagogie, il est essentiel de s'engager en faveur de l'amélioration des infrastructures. Faire chaque année l'inventaire des « points noirs » et préciser les mesures mises en œuvre me paraît constituer la seule méthode pour s'obliger à une vertu que vous partagez sûrement mais dont l'État n'a pas jusqu'à présent fait montre avec une régularité suffisante.

Telle est la conviction de la plupart d'entre nous.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur les deux amendements en discussion ?

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. L'amendement n° 103 a été repoussé par la commission.

Je répondrai d'abord à M. Mariton que les services de l'État procèdent actuellement à un audit concernant les « points noirs ». Je lui rappellerai ensuite que le projet de loi prévoit l'aménagement des obstacles latéraux. Je terminerai en lui objectant que la mise aux normes dans l'année qui suit l'identification risque de générer un contentieux important en raison de sa trop grande rigidité.

Quant à l'amendement n° 175, il n'a pas été examiné par la commission.

Un audit est en cours, je le répète. Plutôt que de publier un rapport annuel, le Gouvernement pourrait s'engager à communiquer les résultats de cet audit au Parlement. Mais sur ce point, je laisserai le ministre répondre.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. S'agissant de l'amendement n° 103, je rappelle que l'État se montre très actif pour supprimer les « points noirs ». Cette suppression s'inscrit dans le cadre des contrats de plan, et notamment des PRAS, les programmes régionaux d'aménagement de sécurité. Par ailleurs, de très nombreux « points noirs » se trouvent sur des réseaux gérés par les collectivités territoriales.

Le Gouvernement est donc très réservé sur l'introduction dans la loi de la disposition proposée, d'autant qu'il serait pratiquement impossible d'en tenir compte dans un délai aussi court. Son avis est donc défavorable.

Quant à l'amendement n° 175, je rappelle que chaque année un bilan peut être fait par le biais des réponses apportées aux questionnaires parlementaires transmis au Gouvernement dans la perspective du débat budgétaire. Encore faut-il obtenir ces réponses. Je vous vois sourire, monsieur Mariton, mais il me semble que d'année en année le pourcentage d'obtention des réponses se révèle...

M. Hervé Mariton. Acceptable !

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. ...un peu meilleur. *(Sourires.)*

M. Gilles Carrez. Surtout de la part du ministère de l'équipement !

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Il s'agit donc de rendre compte de l'accidentologie sur le réseau national, de son évolution et de l'utilisation des crédits qui y sont affectés, notamment dans le cadre des PRAS.

Je ferai observer qu'après transfert le réseau national ne représentera plus que 2 % de l'ensemble du réseau. Il sera constitué des voies sur lesquelles l'accidentologie n'est pas la plus défavorable - je pense essentiellement aux auto-

routes et aux routes à deux fois deux voies - et pour lesquelles il convient davantage de traiter des zones entières que des points particuliers.

Dans ces conditions, je ne pense pas pouvoir donner un avis favorable à l'amendement n° 175.

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

M. René Dosière. S'agissant des « points noirs », j'appelle à l'aide le Gouvernement.

Dans nos circonscriptions, nous rencontrons très souvent des gens qui nous disent que des « points noirs » existent mais que leur traitement n'est pas prioritaire, l'urgence de leur aménagement étant déterminé en fonction du nombre de tués.

Ce type d'argumentation, dont je comprends la raison, est-il effectivement diffusé ? Dans l'affirmative, je pense qu'il faudrait avancer une autre explication.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Monsieur Dosière, vous qui avez participé à la discussion de contrats de plan êtes bien placé pour savoir que, chaque année, les « points noirs » sont recensés et les priorités établies compte tenu des budgets et, bien sûr, de la durée des contrats. On classe les plus urgents en premier, procédant de la sorte à une certaine hiérarchisation du traitement de ces points délicats pour la conduite automobile.

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

M. Hervé Mariton. Je retire l'amendement n° 103, mais je maintiens l'amendement n° 175. J'entends bien que le réseau national n'est pas le plus étendu, mais le transfert ne se fera probablement pas immédiatement. De plus, il est raisonnable que nous statuions déjà sur le réseau qui est de la responsabilité de l'État et pour lequel le Gouvernement doit rendre compte.

M. le président. L'amendement n° 103 est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 175.

(L'amendement est adopté.)

Article 17

M. le président. Je donne lecture de l'article 17 :

Section 6

Dispositions relatives à la sécurité des transports de voyageurs et de marchandises

Art. 17. - I. - Il est inséré dans l'article L. 325-1 du code de la route après les mots : "ou à la réglementation relative à l'assurance obligatoire des véhicules à moteur" les mots : "ou à la réglementation du transport des marchandises dangereuses par route".

II. - Il est inséré au premier alinéa de l'article L. 130-6 du code de la route après le mot : "L. 224-5," le mot : "L. 233-2,".

III. - L'article L. 225-5 du code de la route est complété ainsi qu'il suit :

8° A l'organisme chargé de la délivrance et de la gestion des cartes de conducteur associées au chronotachygraphe électronique utilisé pour le contrôle des transports routiers. »

Je mets aux voix l'article 17.

(L'article 17 est adopté.)

Après l'article 17

M. le président. M. Estrosi a présenté un amendement, n° 111, ainsi rédigé :

« Après l'article 17, insérer l'article suivant :

« Tous les ans, le Gouvernement présentera au Parlement un rapport d'exécution des contrats de plan routiers Etat-régions. »

Cet amendement est-il défendu ?

M. Hervé Mariton. Oui, monsieur le président.

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

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. La commission a repoussé cet amendement, auquel, à titre personnel, je ne serai pas défavorable.

En effet, l'exécution des contrats de plan Etat-régions fait déjà l'objet d'un examen au Parlement lors des discussions budgétaires du ministère de l'équipement.

En outre, en annexe au projet de loi de finances, le « jaune » récapitule l'ensemble de l'effort de la nation en faveur de la sécurité routière. A ce titre, il comprend chaque année un développement concernant les contrats de plan. C'est pourquoi, j'exprime, à titre personnel, un avis favorable.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. L'avis du Gouvernement est également favorable.

Le point peut toujours être fait à l'occasion des réponses aux questionnaires parlementaires élaborés à l'occasion de la discussion budgétaire. Mais pourquoi ne prévoirait-on pas un rapport d'exécution ?

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 111.

(L'amendement est adopté.)

Articles 18 et 19

M. le président. « Art. 18. - La loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs est modifiée ainsi qu'il suit :

« I.- L'article 8 est modifié comme suit :

« 1° Au premier alinéa du I, après les mots : "de transporteur public de marchandises," sont insérés les mots : "de déménageur," ;

« 2° Au troisième alinéa du I, après les mots : "l'exécution de transport de marchandises", sont rajoutés les mots : "ou de déménagement" ;

« 3° Au premier alinéa du II, après les mots : "transport public de marchandises", sont insérés les mots : "ou de déménagement" ; après les mots "l'objet du transport", sont insérés les mots "ou du déménagement", après les mots : "du transporteur", sont insérés les mots "du déménageur", et après les mots : "le prix du transport", sont insérés les mots : "ou du déménagement".

« 4° Au début du deuxième alinéa du II, le mot : "A" est remplacé par les mots : "Sans préjudice de dispositions législatives en matière de contrat et à" ;

« II.- A l'avant-dernier alinéa de l'article 17, les mots : "créée au sein du comité régional des transports" sont remplacés par les mots : "placée auprès du préfet de région".

« Après la première phrase de l'avant-dernier alinéa de ce même article, il est inséré la phrase suivante : "Elle comprend des représentants des entreprises qui participent aux opérations de transport, de leurs salariés et des différentes catégories d'usagers ainsi que des représentants de l'Etat".

« III. - L'article 37 est modifié comme suit :

« 1° Au I, les termes : "en cas d'infraction aux dispositions relatives aux transports, aux conditions de travail et à la sécurité" sont remplacés par les termes : "en cas de constat d'infraction aux réglementations des transports, du travail, de l'hygiène ou de la sécurité" ;

« 2° Au premier alinéa du II, les mots : "aux dispositions relatives aux transports, aux conditions de travail et à la sécurité" sont remplacés par les mots "aux réglementations des transports, du travail, de l'hygiène ou de sécurité", après les mots : "d'une entreprise de transport routier", sont ajoutés les mots : "ou d'une entreprise de déménagement," et il est ajouté, à la fin de cet alinéa, la phrase suivante : "Ces dispositions s'appliquent également aux entreprises dont le transport est accessoire à leur activité." »

« IV.- Les dispositions du II du présent article entreront en vigueur le premier jour du sixième mois suivant la promulgation de la présente loi. »

Je mets aux voix l'article 18.

(L'article 18 est adopté.)

« Art. 19. - I. - L'article 25 de la loi n° 52-401 du 14 avril 1952 modifiée portant loi de finances pour 1952 est modifié comme suit :

« 1° Au a du II, après les mots : "de transporteur public routier de marchandises", sont ajoutés les mots : "de déménageur" ;

« 2° Au d du II, après les mots : "de l'activité de transporteur", sont insérés les mots : "de déménageur,".

« II. - L'article 3 de l'ordonnance n° 58-1310 du 23 décembre 1958 modifiée par la loi n° 99-505 du 18 juin 1999 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 3. - Le fait de falsifier des documents ou des données électroniques, de fournir de faux renseignements, de détériorer, d'employer irrégulièrement ou de modifier des dispositifs destinés au contrôle prévus à l'article 1^{er} ou de ne pas avoir procédé à l'installation de ces dispositifs est puni d'un emprisonnement d'un an et d'une amende de 30 000 ₣.

« Le véhicule sur lequel l'infraction a été commise est immobilisé et retiré de la circulation jusqu'à ce qu'il ait été mis en conformité ou réparé. Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent alinéa.

« Le fait de se livrer à un transport routier avec une carte de conducteur non conforme ou n'appartenant pas au conducteur l'utilisant, ou sans carte insérée dans le chronotachygraphe du véhicule, est puni d'un emprisonnement de six mois et d'une amende de 3 750 ₣.

« Est puni des mêmes peines le fait de refuser de présenter les documents ou les données électroniques signées, de communiquer les renseignements ou de laisser effectuer les contrôles ou investigations prévus par le présent texte, par ses décrets d'application ou par l'article L. 130-6 du code de la route. » - *(Adopté.)*

Après l'article 19

M. le président. M. Myard a présenté un amendement, n° 182, ainsi libellé :

« Après l'article 19, insérer l'article suivant :

« Après l'article L. 317-4 du code de la route est inséré un article L. 317-5 ainsi rédigé :

« Art. L. 317-5. - Le fait de fabriquer, d'importer, d'exporter, de vendre ou louer une bicyclette sans dispositif d'éclairage et de signalisation est prohibé. Toute infraction à cette disposition est punie de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 ₣ d'amende. »

Cet amendement est-il défendu ?

M. Hervé Mariton. Oui, monsieur le président.

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

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

Notre collègue Jacques Myard propose que la fabrication, l'importation, l'exportation, la vente ou la location de bicyclettes sans dispositif d'éclairage et de signalisation soient punies de deux ans d'emprisonnement et d'une amende de 30 000 euros.

Cet amendement est manifestement excessif. Il faut savoir raison garder, d'autant que les règlements prévoient déjà l'éclairage des vélos.

J'ajoute qu'aujourd'hui, indépendamment du vélo, c'est le cycliste lui-même qui porte des équipements fluorescents. Mon avis sera par conséquent défavorable.

On ne va tout de même pas brandir la menace de la prison pour la location d'un vélo qui ne serait pas muni d'un dispositif d'éclairage alors même que le cycliste porterait quant à lui des vêtements signalant sa présence la nuit.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. La sanction existe déjà, mais pour une contravention de la cinquième classe.

Franchement, punir d'une peine de deux ans d'emprisonnement une personne qui aurait vendu, le cas échéant, à un ferrailleur une bicyclette en mauvais état me paraît pour le moins excessif.

Avis défavorable donc.

M. le président. On pourrait regretter que M. le secrétaire d'État aux programmes immobiliers de la justice, qui était présent tout à l'heure, nous ait quittés. *(Sourires.)*

L'amendement est-il maintenu, monsieur Mariton ?

M. Hervé Mariton. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 182 est retiré.

L'amendement n° 15 de M. Mariani n'est pas défendu, non plus que l'amendement n° 183 de M. Myard.

Mme Grosskost a présenté un amendement, n° 119, ainsi rédigé :

« Après l'article 19, insérer l'article suivant :

« Une formation annuelle de sensibilisation à la sécurité routière et au code de la route est obligatoire pour tous les élèves du second cycle, de la sixième à la terminale. Ce module de formation est composé de douze heures d'enseignement annuel. »

La parole est à M. Antoine Herth, pour soutenir cet amendement.

M. Antoine Herth. Monsieur le ministre, cet amendement vise pour l'essentiel à appeler votre attention sur la nécessité d'une formation et d'une sensibilisation renforcées des jeunes du secondaire en matière de sécurité routière.

Avec un décès chaque jour dans un accident de la route et 9 000 blessés par an, les jeunes constituent un public particulièrement exposé. Par son amendement, Mme Grosskost souhaite rendre obligatoire la formation annuelle qui existe depuis 1993 mais qui n'est pas suffisamment adaptée aux réalités du terrain. Il faut que les collèges puissent élaborer de véritables projets d'établissement en la matière. Certes, cela ne relève pas directement de vos compétences, mais peut-être pourriez-vous insister auprès de M. Ferry pour qu'il pousse dans cette direction. Mme Grosskost en serait très satisfaite.

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

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Cet amendement a été rejeté par la commission, alors même que sa finalité est louable.

La Prévention routière elle-même souhaite que soit mise en place une formation d'une heure par mois pendant toute la scolarité jusqu'à la terminale et la disposition proposée semble justifiée. Toutefois, une telle disposition relève du domaine réglementaire, la définition des programmes scolaires n'étant pas du domaine de la loi.

Cela dit, sur le fond, la démarche est intéressante et nous partageons la préoccupation de Mme Grosskost.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Mme Grosskost a tout à fait raison. Il faut pousser, encourager et, surtout, appliquer ce qui existe.

En l'occurrence, si vous éprouvez le besoin, mesdames, messieurs les députés, de déposer des amendements, c'est parce que ce qui existe n'est pas appliqué. Mais il arrive que ça le soit.

Je vous montre l'attestation scolaire de sécurité routière où figure la photo d'une très jolie jeune fille de quatorze ans, la fille de notre délégué interministériel à la sécurité routière. Elle a passé avec succès son examen.

La formation concerne les élèves du premier degré en primaire et du premier cycle du second degré, de la classe de sixième à la classe de troisième. Le ministre de l'éducation nationale œuvre à faire en sorte que le dispositif soit de plus en plus appliqué dans le cadre des décisions du CISR du 18 décembre 2002, qui nous inspire tous depuis le début de la discussion du projet de loi. Nous travaillons à la définition des objectifs d'un programme transdisciplinaire afin que tous les élèves de France, dans n'importe quel collège, puissent bénéficier de cet apprentissage et obtenir le cas échéant cette merveilleuse carte orange qui leur permettra d'avoir, un jour ou l'autre, le permis de conduire. C'est en tout cas ce que je souhaite à la fille de notre délégué interministériel à la sécurité routière.

Le Gouvernement est donc défavorable à l'amendement puisque le dispositif existe déjà, mais il a bien reçu le message.

M. Antoine Herth. Je retire l'amendement, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 119 est retiré.

L'amendement n° 184 de M. Myard n'est pas défendu.

Je suis saisi, par M. Philippe Martin *(Marne)*, de trois amendements, n°s 177, 178 et 176, qui peuvent faire l'objet d'une présentation commune.

L'amendement n° 177 est ainsi rédigé :

« Après l'article 19, insérer l'article suivant :

« Les véhicules terrestres à moteur vendus neufs sur le territoire français devront, au plus tard au 1^{er} janvier 2008, être munis d'un éthylotest électronique. »

L'amendement n° 178 est ainsi rédigé :

« Après l'article 19, insérer l'article suivant :

« En cas de contrôle ou d'interception par les forces de l'ordre, le conducteur devra pouvoir justifier de la présence d'un éthylotest dans son véhicule. »

L'amendement n° 176 est ainsi rédigé :

« Après l'article 19, insérer la division et l'intitulé suivants :

« Section 7. - Dispositions relatives aux matériels de contrôle du taux d'alcoolémie. »

La parole est à M. Antoine Herth, pour soutenir ces amendements.

M. Antoine Herth. Je suis solidaire de la démarche de M. Martin puisque je suis l'élu d'une circonscription qui comporte 40 % de la viticulture alsacienne. Et tous les week-ends, je mesure à quel point il faut être vigilant lorsqu'on veut honorer les multiples invitations et rester convivial tout en respectant la réglementation pour pouvoir reprendre le volant.

C'est un amendement de pragmatisme. Nous avons débattu une fois de plus ce matin sur le taux d'alcoolémie ; il faut mettre les conducteurs en face de leurs responsabilités en leur donnant les moyens de vérifier, avant de monter en voiture, s'ils sont capables de conduire sans mettre en danger leur vie et celle d'autrui. L'amendement n° 177 propose – et les suivants sont des amendements de coordination – d'équiper les véhicules d'éthylotests électroniques à partir de l'année 2008. En attendant, on pourrait même demander à l'ensemble des conducteurs d'avoir dans leur boîte à gants un éthylotest plus simple, qu'on peut se procurer dans une pharmacie. J'insiste sur ce point important, il ne faut plus qu'il y ait de contestations, d'ailleurs scandaleuses, du type : « Je ne savais pas, je croyais..., on a bu un peu, on était entre copains. » Pour placer les gens devant leurs responsabilités, il faut leur permettre de s'autocontrôler. L'intervention de la force publique en sera renforcée ainsi que les contrôles auxquels elle procède – et que nous appelons tous de nos vœux – pour faire respecter cette limite de 0,5 gramme d'alcool dans le sang. Je vous remercie, monsieur le ministre, de répondre à M. Martin et à moi-même sur ce point.

M. Hervé Mariton. C'est un très bon amendement !

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

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Mon cher collègue, votre amendement n° 178 est satisfait depuis 1970 ! En effet, l'article L. 234-14 du code de la route rend obligatoire la présence d'un éthylotest dans les véhicules. Je vous le lis parce que vous l'ignorez sans doute, les uns et les autres : « A compter d'une date et dans les conditions fixées par décret en Conseil d'Etat – décret qui n'a jamais été pris, naturellement –, tout conducteur d'un véhicule automobile devra justifier de la possession d'un éthylotest. » Ainsi, depuis une trentaine d'années, cette disposition figure dans le code de la route mais elle n'a jamais été appliquée. Il faudrait seulement que les textes réglementaires soient pris.

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. C'est le problème !

M. Hervé Mariton. Le Gouvernement va prendre un décret sans délai !

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. La commission n'a pas examiné les amendements. En ce qui concerne l'amendement n° 177, prévoyant la mise en place d'un éthylotest électronique à compter du 1^{er} janvier 2008, la réflexion est en cours, vous le savez. Nous en avons discuté tout à l'heure avec M. Viollet, tout dépend des règles communautaires si bien que, seule, la France ne peut pas prendre de décision. Il y a donc aujourd'hui au niveau communautaire une concertation avec les constructeurs. Dès que le dispositif sera prêt, il sera rendu obligatoire. Je suis à titre personnel défavorable à l'amendement n° 177 puisqu'il relève des règles communautaires. Quant à l'amendement n° 178, il est déjà satisfait. Avis défavorable également.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. On voit bien à travers cet exemple où mènent, parfois, les meilleures inten-

tions du monde. En 1970 – aucun d'entre vous n'y était, vous êtes tous trop jeunes... je n'y étais pas non plus, d'ailleurs (*Sourires*) –, les parlementaires...

M. Hervé Mariton. C'était une initiative parlementaire ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. ... prennent des dispositions formidables. Ils se disent : « Ça y est, on vote et demain il y aura, dans toutes les voitures de France et d'ailleurs, un éthylotest. Les gens seront responsabilisés, il n'y aura plus d'alcoolémie, les accidents vont baisser ». Eh bien, trente-trois ans après, on apprend, à la surprise générale, que l'éthylotest est déjà obligatoire. Personne ne s'en souvenait.

M. René Dosière. A qui la faute !

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Eh bien, mesdames, messieurs, dans l'esprit du CISR du 18 décembre 2002, nous allons, dans les jours qui viennent, vous présenter – ce sera peut-être le Premier ministre lui-même – l'éthylotest que nous avons sélectionné, si l'on peut dire. D'un faible coût –, il sera vendu pour quelques euros, entre dix et vingt – il sera donc à la portée de tous. Grâce à cet appareil, trente-trois ans après, un texte qui a été voté dans cet hémicycle entrera enfin en vigueur.

Vous le voyez, le Gouvernement est volontariste – en tout cas, quand il annonce quelque chose, il l'applique, et quand il vous demande de voter un texte, c'est qu'il sait pouvoir l'appliquer. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire et du groupe Union pour la démocratie française.*)

M. le président. La parole est à M. Antoine Herth.

M. Antoine Herth. Je retire les amendements.

M. le président. Les amendements nos 177, 178 et 176 sont retirés.

Article 20

M. le président. Je donne lecture de l'article 20 :

CHAPITRE V

Dispositions diverses et de coordination

« Art. 20. – L'article L. 232-1 du code de la route est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 232-1. – Les dispositions relatives à l'homicide involontaire commis à l'occasion de la conduite d'un véhicule terrestre à moteur sont fixées par les articles du code pénal ci-après reproduits :

« Art. 221-6-1. – Lorsque la faute de maladresse, d'imprudence, d'inattention, de négligence ou de manquement à une obligation législative ou réglementaire de sécurité ou de prudence prévue par l'article 221-6 est commise par le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur, l'homicide involontaire est puni de cinq ans d'emprisonnement et de 75 000 € d'amende lorsque :

« 1° Le conducteur a commis une violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement autre que celles mentionnées ci-après ;

« 2° Le conducteur se trouvait en état d'ivresse manifeste ou était sous l'empire d'un état alcoolique caractérisé par une concentration d'alcool dans le sang ou dans l'air expiré égale ou supérieure aux taux fixés par les dispositions législatives ou réglementaires du code de la route, ou a refusé de se soumettre aux vérifications prévues par ce code et destinées à établir l'existence d'un état alcoolique ;

« 3^o Il résulte d'une analyse sanguine que le conducteur avait fait usage de substances ou de plantes classées comme stupéfiants, ou a refusé de se soumettre aux vérifications prévues par le code de la route destinées à établir s'il conduisait en ayant fait usage de stupéfiants ;

« 4^o Le conducteur n'était pas titulaire du permis de conduire exigé par la loi ou le règlement ou son permis avait été annulé, invalidé, suspendu ou retenu ;

« 5^o Le conducteur a commis un dépassement de la vitesse maximale autorisée égal ou supérieur à 50 km/h ;

« 6^o Le conducteur ne s'est pas arrêté et a tenté ainsi d'échapper à sa responsabilité pénale ou civile alors qu'il savait qu'il avait causé un accident.

« Les peines sont portées à dix ans d'emprisonnement et 150 000 ₮ d'amende lorsque l'homicide involontaire a été commis avec deux ou plus des circonstances mentionnées aux 1^o et suivants du présent article. »

« *Art. 221-8.* – Les personnes physiques coupables des infractions prévues au présent chapitre encourent également les peines complémentaires suivantes :

« 1^o L'interdiction, suivant les modalités prévues par l'article 131-27, d'exercer l'activité professionnelle ou sociale dans l'exercice ou à l'occasion de laquelle l'infraction a été commise ;

« 2^o L'interdiction de détenir ou de porter, pour une durée de cinq ans au plus, une arme soumise à autorisation ;

« 3^o La suspension, pour une durée de cinq ans au plus, du permis de conduire, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle ; dans les cas prévus par les 1^o à 6^o et le dernier alinéa de l'article 226-6-1, la durée de cette suspension est de dix ans au plus ;

« 4^o L'annulation du permis de conduire avec interdiction de solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant cinq ans au plus ;

« 5^o La confiscation d'une ou de plusieurs armes dont le condamné est propriétaire ou dont il a la libre disposition ;

« 6^o Le retrait du permis de chasser avec interdiction de solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant cinq ans au plus ;

« 7^o Dans les cas prévus par l'article 221-6-1, l'interdiction de conduire certains véhicules, y compris ceux pour lesquels le permis de conduire n'est pas exigé, pour une durée de cinq ans au plus ;

« 8^o Dans les cas prévus par l'article 221-6-1, l'obligation d'accomplir, à ses frais, un stage de sensibilisation à la sécurité routière ;

« 9^o Dans les cas prévus par l'article 221-6-1, l'immobilisation, pendant une durée d'un an au plus, du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est le propriétaire ;

« 10^o Dans les cas prévus par l'article 221-6-1, la confiscation du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est le propriétaire.

« Toute condamnation pour les délits prévus par les 1^o à 6^o et le dernier alinéa de l'article 221-6-1 donne lieu de plein droit à l'annulation du permis de conduire avec interdiction de solliciter un nouveau permis pendant dix ans au plus. En cas de récidive, la durée de l'interdiction est portée de plein droit à dix ans et le tribunal peut, par décision spécialement motivée, prévoir que cette interdiction est définitive. »

« *Art. L. 232-2.* – Les dispositions relatives aux atteintes involontaires à l'intégrité de la personne commises par le conducteur d'un véhicule sont fixées par les articles du code pénal ci-après reproduits :

« *Art. L. 222-19-1.* – Lorsque la faute de maladresse, d'imprudence, d'inattention, de négligence ou de manquement à une obligation législative ou réglementaire de sécurité ou de prudence prévue par l'article 222-19 est commise par le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur, l'atteinte involontaire à l'intégrité de la personne ayant entraîné une incapacité totale de travail pendant plus de trois mois est punie de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 ₮ d'amende.

« Les peines sont portées à cinq ans d'emprisonnement et 75 000 ₮ d'amende lorsque :

« 1^o Le conducteur a commis une violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement autre que celles mentionnées ci-après ;

« 2^o Le conducteur se trouvait en état d'ivresse manifeste ou était sous l'empire d'un état alcoolique caractérisé par une concentration d'alcool dans le sang ou dans l'air expiré égale ou supérieure aux taux fixés par les dispositions législatives ou réglementaires du code de la route, ou a refusé de se soumettre aux vérifications prévues par ce code et destinées à établir l'existence d'un état alcoolique ;

« 3^o Il résulte d'une analyse sanguine que le conducteur avait fait usage de substances ou de plantes classées comme stupéfiants, ou a refusé de se soumettre aux vérifications prévues par le code de la route destinées à établir s'il conduisait en ayant fait usage de stupéfiants ;

« 4^o Le conducteur n'était pas titulaire du permis de conduire exigé par la loi ou le règlement ou son permis avait été annulé, invalidé, suspendu ou retenu ;

« 5^o Le conducteur a commis un dépassement de la vitesse maximale autorisée égal ou supérieur à 50 km/h ;

« 6^o Le conducteur ne s'est pas arrêté et a tenté ainsi d'échapper à sa responsabilité pénale ou civile alors qu'il savait qu'il avait causé un accident.

« Les peines sont portées à sept ans d'emprisonnement et 100 000 ₮ d'amende lorsque l'atteinte involontaire à l'intégrité de la personne a été commise avec deux ou plus des circonstances mentionnées aux 1^o et suivants du présent article. »

« *Art. 222-20-1.* – Lorsque la faute de maladresse, d'imprudence, d'inattention, de négligence ou de manquement à une obligation législative ou réglementaire de sécurité ou de prudence prévue par l'article 222-19 est commise par le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur, l'atteinte involontaire à l'intégrité de la personne ayant entraîné une incapacité totale de travail d'une durée inférieure ou égale à trois mois est punie de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 ₮ d'amende.

« Les peines sont portées à trois ans d'emprisonnement et 45 000 ₮ d'amende lorsque :

« 1^o Le conducteur a commis une violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement autre que celles mentionnées ci-après ;

« 2^o Le conducteur se trouvait en état d'ivresse manifeste ou était sous l'emprise d'un état alcoolique caractérisé par une concentration d'alcool dans le sang ou dans l'air expiré égale ou supérieure aux taux fixés par les dispositions législatives ou réglementaires du code de la route, ou a refusé de se soumettre aux vérifications prévues par ce code et destinées à établir l'existence d'un état alcoolique ;

« 3° Il résulte d'une analyse sanguine que le conducteur avait fait usage de substances ou de plantes classées comme stupéfiants, ou a refusé de se soumettre aux vérifications prévues par le code de la route destinées à établir s'il conduisait en ayant fait usage de stupéfiants ;

« 4° Le conducteur n'était pas titulaire du permis de conduire exigé par la loi ou le règlement ou son permis avait été annulé, invalidé, suspendu ou retenu ;

« 5° Le conducteur a commis un dépassement de la vitesse maximale autorisée égal ou supérieur à 50 km/h ;

« 6° Le conducteur ne s'est pas arrêté et a tenté ainsi d'échapper à sa responsabilité pénale ou civile alors qu'il savait qu'il avait causé un accident.

« Les peines sont portées à cinq ans d'emprisonnement et 75 000 ₮ d'amende lorsque l'atteinte involontaire à l'intégrité de la personne a été commise avec deux ou plus des circonstances mentionnées aux 1° et suivants du présent article. »

« Art. 222-44. – Les personnes physiques coupables des infractions prévues au présent chapitre encourent également les peines complémentaires suivantes :

« 1° L'interdiction, suivant les modalités prévues par l'article 131-27, d'exercer l'activité professionnelle ou sociale dans l'exercice ou à l'occasion de laquelle l'infraction a été commise ;

« 2° L'interdiction de détenir ou de porter, pour une durée de cinq ans au plus, une arme soumise à autorisation ;

« 3° La suspension, pour une durée de cinq ans au plus, du permis de conduire ; dans les cas prévus par les 1° à 6° et les derniers alinéas des articles 222-19-1 et 222-20-1, la durée de cette suspension est de dix ans au plus ;

« 4° L'annulation du permis de conduire avec interdiction de solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant cinq ans au plus ;

« 5° La confiscation d'un ou de plusieurs véhicules appartenant au condamné ;

« 6° La confiscation d'une ou de plusieurs armes dont le condamné est propriétaire ou dont il a la libre disposition ;

« 7° La confiscation de la chose ayant servi ou qui était destinée à commettre l'infraction ou de la chose qui en est le produit ;

« 8° Dans les cas prévus par les articles 222-19-1 et 222-20-1, l'interdiction de conduire certains véhicules, y compris ceux pour lesquels le permis de conduire n'est pas exigé, pour une durée de cinq ans au plus ;

« 9° Dans les cas prévus par les articles 222-19-1 et 222-20-1, l'obligation d'accomplir, à ses frais, un stage de sensibilisation à la sécurité routière ;

« 10° Dans les cas prévus par les 1° à 6° et le dernier alinéa de l'article 222-19-1, l'immobilisation, pendant une durée d'un an au plus, du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est le propriétaire.

« Toute condamnation pour les délits prévus par les 1° à 6° et le dernier alinéa de l'article 222-19-1 donne lieu de plein droit à l'annulation du permis de conduire avec interdiction de solliciter un nouveau permis pendant dix ans au plus. »

« Art. L. 232-3. – Les infractions d'atteintes involontaires à la vie ou à l'intégrité de la personne, commises à l'occasion de la conduite d'un véhicule à moteur, prévues par les articles 221-6, 222-19-1 et 222-20-1 du code pénal donnent lieu de plein droit à la réduction de la moitié du nombre total de points du permis de conduire. »

M. Dell'Agnola, rapporteur, a présenté un amendement, n° 75, ainsi rédigé :

« Dans le texte proposé pour l'article L. 232-2 du code de la route, après le mot : "véhicule", insérer les mots : "terrestre à moteur". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Amendement rédactionnel.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 75. (*L'amendement est adopté.*)

M. le président. M. Dell'Agnola, rapporteur, a présenté un amendement, n° 76, ainsi rédigé :

« Dans le texte proposé pour l'article L. 232-3 du code de la route, substituer à la référence : "221-6" la référence : "221-6-1". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Amendement rédactionnel : il s'agit de corriger une erreur matérielle.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 76. (*L'amendement est adopté.*)

M. le président. M. Dell'Agnola, rapporteur, a présenté un amendement, n° 77, ainsi rédigé :

« Dans le texte proposé pour l'article L. 232-3 du code de la route, substituer aux mots : "à la réduction" les mots : "au retrait". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Amendement rédactionnel.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 77. (*L'amendement est adopté.*)

M. le président. M. Richard Dell'Agnola, rapporteur, a présenté un amendement, n° 78, ainsi rédigé :

« Dans le texte proposé pour l'article L. 232-3 du code de la route, substituer au mot : "total" le mot : "maximal". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Amendement rédactionnel, également.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 78. (*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'article 20, modifié par les amendements adoptés.

(*L'article 20, ainsi modifié est adopté.*)

Article 21

M. le président. « Art. 21. – I. – L'article L. 234-10 du code de la route est abrogé.

« II. – Au I de l'article L. 234-8 du code de la route, il est ajouté, après les mots : "aux vérifications prévues par les articles L. 234-4 à L. 234-6", les mots : "ou aux vérifications prévues par l'article L. 234-9" ».

« III. – L'article L. 225-2 du code de la route est ainsi modifié :

« 1^o Au I, les mots : "six ans" sont remplacés par les mots : "dix ans" ;

« 2^o Le IV est rédigé ainsi :

« IV. – En cas d'interdiction définitive de solliciter un nouveau permis de conduire, les informations mentionnées au I sont effacées lorsque la personne atteint sa quatre-vingtième année. » ;

« 3^o Le V est complété par les mots suivants : « lorsque le conducteur n'a pas commis, pendant ce délai, une nouvelle infraction sanctionnée par un retrait de points. »

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur, a présenté un amendement, n^o 79, ainsi rédigé :

« I. – Supprimer le I de l'article 21.

« II. – En conséquence, après le II de cet article, insérer le paragraphe suivant :

« II *bis* – L'article L. 234-10 du code de la route est abrogé ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Amendement rédactionnel.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 79. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. M. Dell'Agnola, rapporteur, a présenté un amendement, n^o 80, ainsi rédigé :

« Après le II de l'article 21, insérer le paragraphe suivant :

« II *bis* – Dans la dernière phrase de l'article L. 224-7 et l'avant-dernière phrase du premier alinéa de l'article L. 224-8 du même code, les références : ", L. 234-8 ou L. 234-10" sont remplacées par la référence : "et L. 234-8". »

La parole est à M. le rapporteur.

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

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 80. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. M. Dell'Agnola, rapporteur, a présenté un amendement, n^o 81, ainsi rédigé :

« Supprimer le 3^o du III de l'article 21. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Suppression d'une disposition inutile.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 81. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. Je mets aux voix l'article 21, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 21, ainsi modifié, est adopté.)

Après l'article 21

M. le président. M. Dell'Agnola, rapporteur, a présenté un amendement, n^o 84, ainsi libellé :

« Après l'article 21, insérer l'article suivant :

« I. – Le 3^o de l'article 398-1 du code de procédure pénale est ainsi rédigé :

« 3^o – Les délits en matière de réglementations relatives aux transports terrestres ; »

« II. – A la fin du deuxième alinéa de l'article 522 du code de procédure pénale, les mots : ", soit aux conditions de travail dans les transports routiers, soit à la coordination des transports" sont remplacés par les mots : ", soit aux réglementations relatives aux transports terrestres". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Amendement de coordination du code de procédure pénale avec la LOTI.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 84. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. M. Dell'Agnola, rapporteur, a présenté un amendement, n^o 82 rectifié, ainsi libellé :

« Après l'article 21, insérer l'article suivant :

« I. – Il est inséré après le deuxième alinéa de l'article L. 224-1 du code de la route deux alinéas ainsi rédigés :

« Lorsqu'il est fait application des dispositions de l'article L. 235-2, les dispositions du présent article sont applicables au conducteur si les épreuves de dépistage se révèlent positives.

« Il en est de même s'il existe une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner que le conducteur ou l'accompagnateur de l'élève conducteur a fait usage de stupéfiants ou lorsque le conducteur ou l'accompagnateur refuse de se soumettre aux épreuves de vérification prévues par l'article L. 235-2. »

« II. – Il est inséré, après le deuxième alinéa de l'article L. 224-2 du code de la route, un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsqu'il est fait application des dispositions de l'article L. 235-2, les dispositions du présent article sont applicables au conducteur si les analyses et examens médicaux, cliniques et biologiques établissent qu'il conduisait après avoir fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants. Il en est de même si le conducteur ou l'accompagnateur de l'élève conducteur a refusé de se soumettre aux épreuves de vérification prévues par l'article L. 235-2. »

« III. – Dans l'article L. 224-3 du code de la route, les mots : "et troisième alinéas" sont remplacés par les mots : ", troisième et quatrième alinéas". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Il s'agit d'étendre la possibilité donnée au préfet d'infliger une suspension de six mois de permis de conduire en cas de conduite sous l'influence de stupéfiants. Il s'agit d'harmoniser la répression de l'alcoolémie et celle de l'usage de stupéfiants.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 82 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Dell'Agnola, rapporteur, a présenté un amendement, n° 83, ainsi rédigé :

« Après l'article 21, insérer l'article suivant :

« A la fin de l'avant-dernier alinéa de l'article L. 235-2 du code de la route, les mots : "sous l'influence de substances ou plantes classées comme stupéfiants" sont remplacés par les mots : "en ayant fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Cet amendement corrige une erreur de rédaction. C'est une conséquence du précédent.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 83.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Viollet et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 144, ainsi rédigé :

« Après l'article 21, insérer l'article suivant :

« Toute propagande ou publicité en faveur de la vitesse des véhicules à moteur est interdite.

« Les infractions aux dispositions de l'alinéa précédent sont punies de 20 000 euros d'amende.

« Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code pénal. L'amende encourue est calculée selon les modalités prévues par l'article 131-38 du code susvisé. »

La parole est à M. Jean-Claude Viollet.

M. Jean-Claude Viollet. Cet amendement tend tout simplement à proscrire la publicité en faveur de la vitesse des véhicules à moteur. Une charte avait été conclue entre les constructeurs et l'Etat en 1988. Comme d'autres textes dont certains viennent d'être évoqués, elle a été régulièrement oubliée. Il convient d'intervenir en amont du problème, car la vitesse est un facteur déclenchant ou aggravant des accidents de la route. C'est la raison pour laquelle nous souhaitons que la loi prévoit de sanctionner toutes les propagandes ou publicités en faveur de la vitesse.

On pourrait d'ailleurs ajouter « ou des incitations aux comportements à risques dans la conduite de véhicules automobiles ». Cette mesure vise les constructeurs automobiles, mais pas seulement, puisqu'un certain nombre de publicités montrent très régulièrement des véhicules en excès de vitesse ou se livrant à des pratiques contraires aux règles de bonne conduite.

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

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

M. René Dosière. S'il l'avait été, vous auriez été pour !

M. le président. Et à titre personnel, monsieur le rapporteur ?

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Je laisse le Gouvernement répondre, monsieur le président.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Nous avons déjà eu, lors de la discussion générale, une longue et cordiale

conversation sur le problème de la publicité axée sur la vitesse des véhicules. D'abord, je crois qu'il faut vraiment engager une concertation très volontariste avec les constructeurs automobiles et dépasser, parlons franchement, une certaine hypocrisie.

M. Hervé Mariton. Tout à fait !

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. On a souvent parlé des cadrans gradués jusqu'à 240 kilomètres-heure pour des voitures de moyenne gamme. Ce n'est pas concevable. C'est une invitation à la vitesse, donc au délit, et surtout à la perte de vies humaines !

En tout cas, le texte ne pourrait pas être accepté en l'état, dans la mesure où les termes « tous les véhicules à moteur » recouvrent même les voitures de course pour les 24 Heures du Mans, voire les avions et les motos de course. Il n'y a même pas le mot « terrestres » apposé à celui de « véhicules ».

L'amendement constitue un signal fort contre la vitesse dans la publicité, qui doit plutôt agir en faveur du confort, de la sécurité, etc. Cela serait beaucoup mieux ainsi. Certaines marques – je l'ai dit hier – commencent à s'y mettre. Ainsi, une grande marque étrangère a fait une campagne : « Monsieur le ministre de la sécurité, regardez, vous cherchez de la sécurité routière, la voilà ! » et la photo de la voiture s'étalait sur le panneau de quatre mètres par trois. C'est intéressant, voilà une bonne évolution. Mais, auparavant, il faut faire une véritable étude d'impact et je propose que le Conseil national de la sécurité routière soit saisi de cette question importante qui peut amener un changement de comportement des constructeurs.

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Viollet.

M. Jean-Claude Viollet. Compte tenu des explications de M. le ministre et de ses engagements à travailler sur le dossier, je retire l'amendement.

M. le président. L'amendement n° 144 est retiré.

Article 22

M. le président. « Art. 22. – Les ordonnances n° 2000-930 du 20 septembre 2000 et n° 2000-1255 du 21 décembre 2000 relatives à la partie législative du code de la route sont ratifiées. »

La parole est à M. René Dosière, inscrit sur l'article 22.

M. René Dosière. L'article 22 est un article de ratification du code de la route. Alors, pour être bref, j'invite seulement nos collègues à lire le rapport de notre commission, pages 95 à 98, sur l'historique de cette ratification. Je ne suis pas suspect de partialité, puisque je critique le fait que le dispositif prévu n'ait pas été appliqué par un gouvernement que je soutenais. Mais le problème n'est pas là.

Le problème, ce sont les droits du Parlement par rapport à ceux de l'exécutif. Trop souvent, le Parlement consent à laisser le Gouvernement légiférer par ordonnances. Hélas ! nous allons encore avoir des textes de ce type ! Il faut se ressaisir. Tout à l'heure, monsieur le rapporteur, permettez-moi de vous le dire gentiment, vous avez déclaré que vous n'aviez pas d'avis sur un amendement et que vous vous ralliez à celui du ministre. Eh bien, non ! L'avis du Parlement n'est pas nécessairement celui du ministre. Mais c'est un détail.

Du fait de cette non-ratification, toutes les dispositions concernant le code de la route sont actuellement des actes réglementaires susceptibles de recours devant le juge

administratif, simplement parce qu'il n'a pas été ratifié. Le vote de l'article 22 permettra de leur donner une valeur législative.

De plus, compte tenu du retard qui a été pris, le rapporteur écrit : « La ratification explicite d'une ordonnance de codification peut également être l'occasion pour le législateur de corriger des imperfections d'ordre technique. » Mais il ajoute : « Les délais d'examen du présent projet de loi n'ont malheureusement pas permis à votre rapporteur de se livrer à un examen détaillé des dispositions adoptées. » Autrement dit, non content d'avoir abandonné à l'exécutif le soin de travailler par ordonnances, au moment de la ratification, nous n'avons même pas le temps de vérifier si le travail a été bien fait. Ce qui est un comble !

J'ajoute d'ailleurs – et j'abonde dans le sens de notre rapporteur – que, contrairement à ce que souhaitait le Gouvernement, nous ne ratifierons qu'une ordonnance, car la deuxième est devenue caduque.

M. le président. M. Dell'Agnola, rapporteur, a présenté un amendement, n° 85 rectifié, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 22 :

« L'ordonnance n° 2000-930 du 22 septembre 2000 relative à la partie Législative du code de la route est ratifiée. ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, René Dosière le disait à l'instant, l'ordonnance du 21 décembre 2000 n'ayant fait l'objet d'aucun dépôt de projet de loi de ratification, elle est devenue caduque. Nous proposons donc une rédaction différente, qui supprime la référence correspondante.

M. René Dosière. Très bien !

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur cet amendement, monsieur le ministre ?

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 85 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'article 22 est ainsi rédigé.

Article 23

M. le président. « Art. 23. – Les dispositions des I, II et III de l'article L. 711-1 et celles des articles L. 711-2 à L. 741-3 du code de l'aviation civile sont applicables à l'enquête technique relative à un accident ou un incident survenu à un aéronef conçu exclusivement à usage militaire ou exploité en circulation aérienne militaire ou à un aéronef qui n'est pas inscrit au registre d'immatriculation de l'aviation civile.

« Pour l'application des articles L. 711-2, L. 711-3 et L. 731-1, les attributions du ministre chargé de l'aviation civile, des agents appartenant aux corps techniques de l'aviation civile et des autorités administratives chargées de la sécurité de l'aviation civile sont exercées respectivement par le ministre de la défense, les agents commissionnés ou agréés et les organismes militaires ou civils chargés de la sécurité aérienne.

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

M. Dosière et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 170, ainsi rédigé :

« Supprimer l'article 23. »

La parole est à M. René Dosière.

M. René Dosière. Il s'agit d'un amendement de suppression de l'article, parce qu'il n'a aucun rapport avec le texte : il s'agit donc d'un cavalier.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 170 ?

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, cet amendement proposant la suppression de l'article relatif au bureau enquête accidents défense n'a pas été examiné par la commission.

L'article 23 répond, mes chers collègues, à une vraie nécessité en termes de sécurité publique. Rares sont les textes qui concernent les installations militaires. Or, il faut bien qu'à un moment donné, nous délibérions sur ces sujets.

A titre personnel, je suis donc défavorable à cet amendement.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 170.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 23.

(L'article 23 est adopté.)

M. le président. Les amendements n°s 18 et 17 de M. Mariani portant articles additionnels après l'article 23 ne sont pas défendus.

Article 24

M. le président. « Art. 24. – Au I de l'article 68 de la loi n° 2000-516 du 15 juin 2000 renforçant la protection de la présomption d'innocence et les droits des victimes, après les mots : "il ne peut être dérogé à ce principe", les mots : "qu'à leur demande ou si les intéressés sont autorisés à travailler, en raison des nécessités d'organisation du travail" sont remplacés par les dispositions suivantes :

« que dans les cas suivants :

« 1° Si les intéressés en font la demande ;

« 2° Si leur personnalité justifie, dans leur intérêt, qu'ils ne soient pas laissés seuls ;

« 3° S'ils ont été autorisés à travailler, ou à suivre une formation professionnelle ou scolaire et que les nécessités d'organisation l'imposent ;

« 4° Si la distribution intérieure des maisons d'arrêt ou le nombre de détenus présents ne permet pas un tel emprisonnement individuel. »

M. Dosière et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 145, ainsi rédigé :

« Supprimer l'article 24. »

La parole est à M. René Dosière.

M. René Dosière. Je serai d'autant plus bref que notre collègue Jacques Floch a dit tout ce qu'il fallait dire sur cet article dans son exception d'irrecevabilité.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur cet amendement n° 145 ?

M. Richard Dell'Agnola, rapporteur. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la commission a rejeté cet amendement. Avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur cet amendement n° 145 ?

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Même avis que la commission, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 145.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Les amendements n°s 1 et 123 de Mme Boutin ne sont pas défendus.

Je mets aux voix l'article 24.

(L'article 24 est adopté.)

Après l'article 24

M. le président. Les amendements n°s 117 et 118 de M. Lemoine ne sont pas défendus, non plus que l'amendement n° 149 de M. Estrosi.

M. Accoyer a présenté un amendement, n° 129, ainsi rédigé :

« Après l'article 24, insérer l'article suivant :

« Dans un délai de six mois suivant la promulgation de la présente loi, le gouvernement dépose un rapport au Parlement sur les actions de formation relatives à la conduite des deux-roues motorisés et particulièrement des motocyclettes de cylindrées supérieures à 125 cm³. »

La parole est à M. Hervé Mariton, pour soutenir cet amendement.

M. Hervé Mariton. Cet amendement est défendu.

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

M. Richard Dell'Agnola, *rapporteur*. Cet amendement présenté par notre collègue Bernard Accoyer exigeait que, dans un délai de six mois suivant la promulgation de la loi, le Gouvernement remette au Parlement un rapport sur les actions de formation relatives à la conduite des deux-roues motorisés et particulièrement des motocyclettes. Encore un rapport ! Si notre président, Pascal Clément, était là, il s'offusquerait que nous fassions de telles propositions. Par conséquent, la commission a repoussé cet amendement.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Le Gouvernement a fait de la formation du conducteur une de ses priorités. Je l'ai répété plusieurs fois au cours du débat, et c'est une bonne chose. Il ne lui paraît pas pour autant nécessaire de prévoir une telle information du Parlement. Mes services sont tout à fait disposés à apporter sur le sujet toutes les informations ponctuelles que votre éminente assemblée désire.

M. Hervé Mariton. Je retire l'amendement.

M. le président. L'amendement n° 129 est retiré.

M. Accoyer a présenté un amendement, n° 130, ainsi rédigé :

« Après l'article 24, insérer l'article suivant :

« Dans un délai de trois mois suivant la promulgation de la présente loi, le Gouvernement dépose un rapport au Parlement sur les mesures visant à faciliter le stationnement des professionnels de la santé, et notamment des infirmières libérales exerçant à domicile, dans le cadre de leur fonctions. »

La parole est à M. Hervé Mariton, pour soutenir cet amendement.

M. Hervé Mariton. Cet amendement est défendu.

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

M. Richard Dell'Agnola, *rapporteur*. Je fais la même réponse à cet amendement, qui prévoit un délai de trois mois, donc trop bref, pour que le Gouvernement dépose un rapport au Parlement sur les mesures qui visent à faciliter le stationnement des professionnels. Ce sont d'ailleurs les collectivités locales qui sont compétentes pour déterminer les emplacements destinés aux infirmières et aux médecins.

Donc, avis défavorable.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Ne surchargeons pas l'administration de rapports ! En revanche, elle doit être transparente à la demande pour donner à la représentation nationale les renseignements qu'elle souhaite. C'est dans ce sens que nous souhaitons aller. Avis défavorable.

M. Hervé Mariton. Je retire l'amendement.

M. le président. L'amendement n° 130 est retiré.

L'amendement n° 185 de M. Myard n'est pas défendu.

Article 25

M. le président. Je donne lecture de l'article 25 :

CHAPITRE VI

Dispositions relatives à l'outre-mer

« Art. 25. – Indépendamment des dispositions qui sont applicables de plein droit en vertu du I de l'article 3 de la loi n° 2001-616 du 11 juillet 2001 relative à Mayotte, sont applicables à Mayotte :

« I. – Le II de l'article 3, les IV et V de l'article 4, les X à XIX de l'article 5, le I, le VI et le VII de l'article 6, les articles 7 à 10, les I et II de l'article 11, les articles 13 à 15 et les articles 19 à 21 de la présente loi ;

« II. – Les articles L. 235-1 à L. 235-4 du code de la route ;

« III. – L'article L. 211-6 du code des assurances. »

M. Dell'Agnola, *rapporteur*, a présenté un amendement, n° 86, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le premier alinéa et le I de l'article 25 :

« Sont applicables à Mayotte :

« I. – Le II de l'article 3, les IV et V de l'article 4, le X de l'article 5, les X à XIX de l'article 6, le I, le VI et le VII de l'article 7, les articles 8 à 11, les I et II de l'article 12, les articles 14 à 16, les I et II de l'article 17 et les articles 20 à 24 de la présente loi ; »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Richard Dell'Agnola, *rapporteur*. Il s'agit d'étendre à Mayotte l'application du texte dont nous discutons aujourd'hui.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 86.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 25, modifié par l'amendement n° 86.

(L'article 25, ainsi modifié, est adopté.)

Après l'article 25

M. le président. M. Richard Dell'Agnola, rapporteur, a présenté un amendement, n° 87, ainsi libellé :

« Après l'article 25, insérer l'article suivant :

« Le 3° du I et le 3° du II de l'article 837 du code de procédure pénale sont ainsi rédigés :

« 3° Les délits prévus par les dispositions applicables localement en matière de réglementations relatives aux transports terrestres. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Richard Dell'Agnola, *rapporteur*. C'est un amendement de coordination.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 87. (*L'amendement est adopté.*)

M. le président. M. Dell'Agnola, rapporteur, et M. Buillard ont présenté un amendement, n° 168 rectifié, ainsi libellé :

« Après l'article 25, insérer l'article suivant :

« Après l'article L. 244-1 du code de la route, il est inséré un article L. 244-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 244-2. - Le I, les 3° et 4° du II et le III de l'article L. 235-1, l'article L. 235-2, le I, les 3° et 4° du II de l'article L. 235-3 et le I de l'article L. 235-4 sont applicables en Polynésie française. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Richard Dell'Agnola, *rapporteur*. Cet amendement a pour objet d'étendre à la Polynésie française la loi du 3 février 2003 relative à la conduite sous l'influence de substances ou de plantes classées comme stupéfiants. M. Buillard a en effet souhaité que l'on puisse ainsi réprimer très rapidement la consommation de pakalolo, une herbe locale très fumée dans ces régions.

M. le président. C'est un très gros problème, monsieur le rapporteur.

Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement ?

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 168 rectifié.

(*L'amendement est adopté.*)

Article 26

M. le président. « Art. 26 - I. - Le Gouvernement est autorisé, dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, à prendre par ordonnances les mesures de nature législative permettant de :

« - rendre applicable la présente loi, le cas échéant avec les adaptations nécessaires, en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et dans les îles Wallis et Futuna ;

« - rendre applicables les dispositions relatives à la conduite sous l'influence de substances ou plantes classées comme produits stupéfiants, en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et dans les îles Wallis et Futuna ;

« Les projets d'ordonnances sont soumis pour avis :

« 1° Lorsque leurs dispositions sont relatives à la Polynésie française et à la Nouvelle-Calédonie, aux institutions compétentes prévues respectivement par la loi organique n° 96-312 du 12 avril 1996 portant statut d'autonomie de la Polynésie française et par la loi organique n° 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie ;

« 2° Lorsque leurs dispositions sont relatives aux îles Wallis et Futuna, à l'assemblée territoriale des îles Wallis et Futuna.

« II. - Les projets d'ordonnances comportant des dispositions relatives à la Polynésie française sont en outre soumis à l'assemblée de ce territoire.

« III. - Les ordonnances seront prises, au plus tard, le dernier jour du douzième mois suivant la promulgation de la présente loi. Le projet de loi portant ratification de ces ordonnances sera déposé devant le Parlement au plus tard le dernier jour du dix-huitième mois suivant leur publication. »

L'amendement n° 2 de M. Buillard n'a plus d'objet.

M. Buillard a présenté un amendement, n° 3, ainsi rédigé :

« Dans le troisième alinéa du I de l'article 26, supprimer les mots : “, en Polynésie française”. »

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 3.

M. Richard Dell'Agnola, *rapporteur*. Cet amendement est de conséquence. En effet, l'extension à la Polynésie française des dispositions relatives à la conduite sous l'influence de substances ou plantes classées comme produits stupéfiants est satisfaite par l'amendement précédent. C'est pourquoi il convient de supprimer la référence à la Polynésie française.

M. le président. Je suppose que l'avis de la commission est favorable...

M. Richard Dell'Agnola, *rapporteur*. Oui, monsieur le président.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 3. (*L'amendement est adopté.*)

M. le président. M. Dell'Agnola, rapporteur, a présenté un amendement, n° 88, ainsi rédigé :

« Compléter le 2° du I de l'article 26 par la phrase suivante :

« « L'avis est alors émis dans le délai d'un mois ; ce délai expiré, l'avis est réputé avoir été donné. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Richard Dell'Agnola, *rapporteur*. Cet amendement permettra, en l'absence de dispositions statutaires explicites, de prévoir un délai dans lequel l'assemblée territoriale des îles Wallis et Futuna devra se prononcer.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 88. (*L'amendement est adopté.*)

M. le président. M. Dell'Agnola, rapporteur, a présenté un amendement, n° 89, ainsi rédigé :

« A la fin de la dernière phrase du III de l'article 26, substituer aux mots : “ suivant leur publication ” les mots : “ suivant la promulgation de la présente loi ”. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Richard Dell'Agnola, *rapporteur*. Cet amendement a pour objet de réduire le délai dans lequel le projet de loi de ratification des ordonnances devra être déposé.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 89.
(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'article 26, modifié par les amendements adoptés.
(*L'article 26, ainsi modifié, est adopté.*)

TITRE

M. le président. Je donne lecture du titre du projet de loi :

« Projet de loi renforçant la lutte contre la violence routière ».

M. Dosière a présenté un amendement, n° 147, ainsi rédigé :

« Dans le titre du projet de loi, substituer aux mots : "renforçant la lutte contre la violence" les mots : "améliorant la sécurité". »

La parole est à M. René Dosière.

M. René Dosière. L'appellation plus globale que je propose me paraît mieux correspondre à l'esprit du texte compte tenu des modifications que le Gouvernement a bien voulu accepter pour tel ou tel dispositif et qui améliorent sensiblement ce projet de loi. En outre, je ne suis pas sûr que l'expression « violence routière » soit parfaitement adaptée. En effet, dans *Le Grand Robert*, on trouve pour le mot « violence », qui vient du latin *violentia* comme chacun le sait, des termes comme « forcer », « obliger », « contraindre », « vaincre », « faire violence à une femme » – c'est la définition du viol – et même « torture » ! Ce mot a donc une connotation qui ne me semble pas correspondre au comportement routier ! J'espère que, dans sa grande sagesse, l'Assemblée acceptera d'élargir de manière positive, le sens de ce projet de loi.

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

M. Richard Dell'Agnola, *rapporteur*. En effet, le mot « violence » n'a pas une connotation neutre. Il est porteur d'une symbolique. Ce sont d'ailleurs les associations de victimes qui ont souhaité qu'il soit employé. Elles ont salué cette démarche, car c'est bien la violence routière que subissent les victimes. Ce terme est donc bien celui qui convient et le Gouvernement a été bien inspiré de choisir ce titre évocateur, qui va sans doute frapper l'opinion. Tel est, du moins, l'objet de ce projet de loi.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Il est très proche de celui de la commission. En choisissant ce titre, le Gouvernement a pensé aux victimes et à leurs familles, qui en ont assez de la violence routière et veulent que nous la combattions.

M. François Rochebloine. Tout à fait !

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Le titre exprime bien ce sentiment de « ras-le-bol », de révolte. Comme M. Dosière, nous souhaitons améliorer la sécurité, mais c'est le comportement des conducteurs qui permettra d'atteindre cet objectif. Or, cela suppose des moyens, et ces moyens, c'est contre la violence routière qu'ils doivent être dirigés. Tel est le sens de ce projet de loi. Je souhaite donc, mesdames, messieurs les députés, que vous maintenez le titre, qui traduit le sentiment de celles et ceux que nous devons défendre : les victimes.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 147.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Explications de vote

M. le président. Dans les explications de vote, la parole est à M. Gilbert Gantier, pour le groupe Union pour la démocratie française.

M. Gilbert Gantier. Parce que la violence routière est le fait du cycliste comme du motard, du livreur de pizza comme du chauffeur routier, il faut arrêter de penser que la route ne tue que les autres. Chacun d'entre nous est concerné et se doit de l'être. Sans récapituler ni les chiffres que nous avons entendus depuis deux jours ni les causes de mortalité routière, je rappellerai que 60 % des victimes sont des victimes innocentes. Il faut saluer l'initiative du Gouvernement qui nous a soumis ce projet. Cette démarche, courageuse à plus d'un titre, doit être encouragée. Au terme de ce débat, nous pouvons nous féliciter d'avoir pris le temps nécessaire, de nous être donné les moyens d'éradiquer ce fléau. Cette juste cause méritait le débat long et riche que nous venons d'avoir.

Par ailleurs, un juste équilibre devait être trouvé entre prévention et répression. Même si l'on peut regretter quelques absences en matière d'éducation routière, vous vous en êtes expliqué, monsieur le ministre, et vous nous avez donné des signes forts en la matière, ce dont nous vous remercions. Il reste du chemin à parcourir et nous savons que vous en êtes conscient, car vous êtes le premier à nous rappeler que l'on doit rester vigilant et ne pas se contenter des bons chiffres publiés récemment. Nous devons continuer à nous mobiliser et ne pas relâcher nos efforts.

En outre, nous vous soutiendrons dans vos prochains combats, qui auront notamment pour objet la formation civique. Nous nous réjouissons que vous examiniez cette matière dans le cadre de vos prochaines missions. Le groupe UDF s'inscrit dans cette logique d'éducation routière. Il vous apportera donc son soutien. Du reste, nous avons, au cours de ce débat, lancé quelques pistes de réflexion que nous vous soumettrons en temps utile. La sécurité routière doit être non plus une priorité nationale, mais une fierté nationale grâce aux bons chiffres que nous attendons avec confiance. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Union pour la démocratie française et du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. le président. La parole est à M. Hervé Mariton, pour le groupe de l'Union pour un mouvement populaire.

M. Hervé Mariton. La lutte contre la violence routière, c'est bien le sujet qui nous rassemble et qui nous a mobilisés, au cours d'un débat certes assez long, mais l'enjeu en valait la peine. Le texte que vous nous avez présenté, monsieur le ministre, était à la fois déterminé, dans ses propositions et ses objectifs, et équilibré. Nous avons pu l'améliorer en adoptant certains amendements que le Gouvernement a acceptés, et nous vous en remercions. Nous avons aussi un peu forcé le passage s'agissant de quelques dispositions qui nous paraissaient indispensables pour que nos concitoyens aient le même objectif que nous tous ici. En effet, le renforcement de la sécurité routière, la lutte contre la « violence » routière – vous avez raison de vouloir parler clair –, cela ne doit pas être simplement une contrainte. Cela doit être un objectif partagé par tous nos compatriotes.

Nous attendons beaucoup, nous députés, comme tous les Français, de la mise en œuvre de ce projet de loi et des dispositions de nature réglementaire que vous avez vous-même annoncées ou précisées en réponse à nos amendements, car nous souhaitons démontrer à nos compatriotes que les mesures que nous allons voter seront

bien appliquées. L'effectivité de ces mesures est essentielle si nous voulons que l'action publique, renforcée aujourd'hui, conserve quelque crédit à l'avenir. Nous l'avons précisé lors de l'examen des propositions que nous avons faites, d'autant plus que nous avons été effondrés d'apprendre que certaines dispositions, parfois plus que trentenaires, n'avaient toujours pas connu un début de commencement d'application. Si nous voulons que la politique de lutte contre la violence routière soit à la fois partagée et durable, il faudra veiller à sa mise en œuvre.

Quoi qu'il en soit, ce texte tel qu'il a été enrichi satisfait pleinement le groupe UMP. C'est donc tout naturellement, monsieur le ministre, que nous le voterons. *(Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire et du groupe Union pour la démocratie française.)*

M. le président. La parole est à M. René Dosière, pour le groupe socialiste.

M. René Dosière. Sous un titre unique, ce projet de loi comporte deux faces. La face affichée concerne la lutte contre la violence routière. Nous avons dit notre accord global sur la démarche, même si nous regrettons la faiblesse des mesures de prévention. Nous avons, dans un esprit constructif, participé activement à la discussion de ce texte et à son amélioration. D'ailleurs, plusieurs de nos amendements ont été adoptés. Nous avons voté la quasi-totalité des articles afin de donner un signal fort à l'opinion : dès lors qu'il s'agit de réduire le nombre de morts et de blessés sur la route, la représentation nationale est unanime. Et pourtant, malgré cet accord global, malgré cet esprit constructif, malgré nos votes favorables sur la quasi-totalité des articles, nous sommes contraints de voter contre.

M. Hervé Mariton. Ce n'est pas brillant !

M. René Dosière. Pourquoi ? A cause de la face cachée. En effet, le Gouvernement ajoute dans ce texte deux dispositions n'ayant aucun rapport avec la sécurité routière et qui, à nos yeux, sont d'une extrême gravité.

M. Pierre Hellier. C'est un prétexte !

M. René Dosière. La première se trouve à l'article 24. Il s'agit de revenir sur un texte adopté à l'unanimité - j'insiste sur ce point - par l'Assemblée nationale et selon lequel les personnes en détention provisoire doivent bénéficier d'un emprisonnement individuel. Nous aurions même accepté une prolongation du délai. Le Gouvernement ne l'a pas voulu.

La seconde disposition résulte d'un amendement parlementaire qui, sans l'appui du Gouvernement, n'aurait pas été adopté. Il s'agit du nouveau délit « d'interruption involontaire de grossesse » qui vise, de manière insidieuse et hypocrite, à définir le statut juridique de l'embryon, voire à remettre en cause l'interruption volontaire de grossesse. Le groupe socialiste ne peut accepter que l'on brise ainsi le consensus qui existait jusqu'alors en ce domaine.

En acceptant des dispositions aussi importantes et sans lien avec le texte, le Gouvernement a pris ses responsabilités. En refusant de cautionner de telles pratiques, le groupe socialiste prend les siennes. Bien entendu si, au cours de la navette, le Gouvernement se ressaisit et nous présente, en seconde lecture, un texte exclusivement consacré à la sécurité routière, alors nous serons en mesure de reconsidérer notre vote.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Avant que la représentation nationale se prononce sur ce texte, je tenais à

remercier très sincèrement la commission des lois, en particulier M. le rapporteur Dell'Agnola et M. le président Clément, et au-delà tous les parlementaires qui ont participé à cette discussion pour l'immense travail réalisé. Ce débat a été marqué, du début à la fin, par la qualité des interventions, même si un ou deux articles ont irrité certains qui y ont manifesté leur opposition. Cela montre que la représentation nationale est extrêmement mobilisée sur ce sujet, à l'image de tout le pays. Bien sûr, votre action traduit la volonté du Président de la République et du Gouvernement, mais elle reflète le sentiment de l'opinion publique qui veut lutter contre la violence routière.

Je vous remercie, monsieur le président, d'avoir très aimablement présidé ces séances, ainsi que vos collègues. Je remercie aussi les services, qui ont beaucoup contribué à nos travaux. La croisade en faveur de la sécurité et contre la violence routière ne fait que commencer. Le vote de cette loi en est un moment fort et je vous rappelle que des décrets d'application seront pris dans les jours qui viennent pour lutter contre l'oubli de la ceinture de sécurité, l'utilisation du téléphone portable, etc. D'ici à la fin de l'année, tout ce qui concerne l'aspect médical sera amélioré. Le Conseil national de la sécurité routière, un peu mis en sommeil en raison de l'alternance, sera réactivé et se verra confier des missions importantes. Tout cela me semble indispensable pour que l'ensemble de la nation soit complètement mobilisé.

Je remercie le groupe UMP, qui, du début jusqu'à la fin, non seulement a apporté un soutien sans faille au Gouvernement, mais a su faire preuve de compréhension sur les appels de celui-ci et a été sensible aux gages de bonne volonté que je lui ai donnés. Je remercie aussi bien évidemment le groupe UDF de son soutien également sans faille, ainsi que l'opposition, qui a formulé des suggestions très importantes. Simplement, j'aurais préféré que le groupe socialiste, plutôt que de voter pour chacun des articles et contre l'ensemble du projet de loi, vote contre les articles qui ne lui plaisent pas, mais contre la violence routière en votant l'ensemble de ce projet de loi. Cela aurait été une bonne chose ! *(Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire et du groupe Union pour la démocratie française.)* Néanmoins, sans aucune rancune, en attendant le plaisir de vous retrouver pour une deuxième lecture, je remercie l'ensemble de la représentation nationale. *(Mêmes mouvements.)*

Vote sur l'ensemble

M. le président. Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

(L'ensemble du projet de loi est adopté.)

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-huit heures, est reprise à dix-huit heures quinze.)

M. le président. La séance est reprise.

2

DOTATION GLOBALE DE FONCTIONNEMENT DES COMMUNAUTÉS D'AGGLOMÉRATION

Discussion d'une proposition de loi adoptée par le Sénat

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de loi, adoptée par le Sénat, tendant à étendre aux communautés d'agglomération créées *ex nihilo*

le régime de garantie d'évolution de la dotation globale de fonctionnement des communautés d'agglomération issues d'une transformation (n^{os} 696, 702).

La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux programmes immobiliers de la justice.

M. Pierre Bédier, *secrétaire d'Etat aux programmes immobiliers de la justice*. Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, votre assemblée est appelée aujourd'hui à examiner la proposition de loi de M. Jean-Marie Poirier, qui vise à aligner la garantie des communautés d'agglomération créées *ex nihilo* sur le régime de garantie plus protecteur dont bénéficient les communautés d'agglomération issues d'une transformation. Il est important de rappeler que ce texte a été adopté à l'unanimité par le Sénat le 13 mars dernier.

Je précise que cette proposition de loi se borne à réintroduire une disposition que vous aviez adoptée, avec le Sénat, dans le cadre de la discussion budgétaire pour 2003 mais que le Conseil constitutionnel a censurée par la suite. Cette censure n'était pas fondée sur un motif de fond mais de procédure. Le Conseil a, en effet, considéré qu'il s'agissait d'un cavalier budgétaire qui n'avait pas à figurer dans une loi de finances.

Je rappellerai brièvement quel est aujourd'hui le régime de la garantie des communautés d'agglomération.

Celles qui sont issues d'une transformation bénéficient d'une garantie de cinq ans. La deuxième année d'attribution dans la catégorie, leur DGF par habitant ne peut être inférieure à celle de l'année précédente, indexée comme la dotation forfaitaire des communes. Les troisième, quatrième et cinquième années, leur DGF par habitant ne peut être inférieure, respectivement, à 95 %, 90 % et 85 % de celle de l'année précédente. A partir de la sixième année, la garantie des communautés d'agglomération issues d'une transformation est la garantie de « droit commun » égale à 80 % de l'attribution de l'année précédente.

Au regard de ce régime, les règles applicables aux communautés d'agglomération créées *ex nihilo*, dont nous nous préoccupons aujourd'hui, apparaissent moins favorables. Ces communautés ne bénéficiaient à l'origine d'aucune garantie spécifique autre que la garantie de droit commun à 80 %. Lors de l'examen du projet de loi de finances rectificative en fin d'année 2000, le Parlement avait jugé nécessaire d'instituer une garantie de deuxième année pour ces groupements. Il leur avait, en conséquence, étendu le régime de garantie de deuxième année des communautés d'agglomération issues d'une transformation.

Achevant l'alignement des deux régimes de garantie, la proposition de loi de M. Poirier établit un régime unique de garantie des communautés d'agglomération, qu'elles soient issues d'une transformation ou créées *ex nihilo*.

Outre une simplification opportune des règles applicables en matière de DGF, la proposition de loi qui vous est soumise permet d'éviter des distorsions entre les communautés d'agglomération, distorsions qui, à l'expérience, apparaissent injustifiées. Je veux donc rendre hommage à l'initiative prise par Jean-Marie Poirier.

Certes, il n'est pas usuel de prendre des dispositions qui peuvent affecter la répartition de la DGF qui est en cours. Mais, outre le fait que la disposition que vous examinez aujourd'hui se limite à reprendre une mesure que le Parlement avait lui-même jugé nécessaire d'introduire dans la loi de finances de l'année en cours, je tiens à souligner, comme l'avait déjà indiqué Patrick Devedjian au Sénat la semaine dernière, que la répartition de la DGF des communautés d'agglomération n'est pas encore ache-

vée. Il en résulte que la prise en compte de cette règle de garantie peut être opérée sans affecter l'équilibre général de la DGF.

Je tiens à rassurer la représentation nationale. L'impact pour dix-neuf communautés d'agglomération créées *ex nihilo* en 2000 ou 2001 et pouvant potentiellement bénéficier de la mesure en 2003 était initialement estimé à 11 millions d'euros. Or, j'ai été informé il y a quelques heures de l'impact réel, tel qu'il a été mesuré par la direction générale des collectivités locales, la DGCL, pour la répartition de la DGF 2003 des communautés d'agglomération. Il résulte que huit communautés d'agglomération seront concernées sur les dix-neuf potentiellement éligibles, pour un coût réel de garantie de 4,25 millions d'euros seulement, donc bien loin des 11 millions d'euros estimés initialement. Je vous rappelle que l'enveloppe de DGF des communautés d'agglomération s'élève à 750 millions d'euros. Ce surcroît de 4,25 millions ne représente que 0,6 % de la masse totale en répartition, taux qui ne peut que vous rassurer sur le caractère indolore de la mesure que vous vous apprêtez à voter.

Tel ne serait pas le cas en revanche si d'autres dispositions, concernant d'autres règles propres à la répartition de la DGF, venaient à être adoptées aujourd'hui. La direction générale des collectivités locales serait alors contrainte de reprendre tous ses calculs et ne pourrait plus respecter les délais de notification des dotations aux communes et à leurs groupements. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement souhaite s'en tenir au dispositif adopté par le Sénat, qui a d'ailleurs été approuvé par votre commission des finances.

Chacun est bien conscient qu'en adoptant cette proposition de loi vous n'aurez réglé qu'une seule des nombreuses questions que soulèvent le financement de l'intercommunalité et plus généralement les règles de répartition de la DGF. Ainsi que l'a rappelé Patrick Devedjian la semaine dernière, le Gouvernement travaille à une nouvelle architecture des dotations de l'Etat, qui ira dans le sens de leur simplification et permettra aussi de faire une meilleure place à la péréquation, laquelle, avec la réforme que le Congrès vient d'adopter, est devenue une exigence constitutionnelle.

Ce travail permettra d'apporter des réponses aux déficiences actuelles auxquelles vous souhaitez légitimement remédier. Il sera d'ailleurs mené en étroite concertation avec le comité des finances locales et les associations nationales d'élus locaux.

Pour conclure, je vous indique que cette nouvelle règle de garantie ne pourra être prise en compte dans la répartition en cours de la DGF des communautés d'agglomération qu'après que le comité des finances locales, qui est chargé par la loi de veiller au bon déroulement de cette répartition, en aura été saisi. Or sa prochaine réunion se tiendra le 27 mars. Compte tenu de ces délais, et afin de ne pas retarder la répartition de la DGF, et donc la notification aux collectivités locales de leurs dotations, en application des nouvelles dispositions, je crois sage d'inviter à nouveau votre Assemblée à suivre les recommandations de sa commission des finances, en adoptant un texte conforme à celui voté par le Sénat. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire et du groupe Union pour la démocratie française.*)

M. le président. La parole est à Mme Marie-Anne Montchamp, rapporteure de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.

Mme Marie-Anne Montchamp, rapporteure de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, la proposition de loi tendant à étendre aux communautés d'agglomération créées *ex nihilo* le régime de garantie d'évolution de la dotation globale de fonctionnement des communautés d'agglomération issues d'une transformation a été présentée par le sénateur Jean-Marie Poirier et adoptée en première lecture par le Sénat. Elle vise à reprendre les dispositions de l'article 95 de la loi de finances pour 2003, déclaré non conforme à la Constitution par le Conseil constitutionnel, et à combler ainsi un vide juridique de la loi du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale.

Je rappellerai tout d'abord que l'article 95 de la loi de finances pour 2003 a été adopté en termes identiques par l'Assemblée nationale et le Sénat, et ce avec l'avis favorable du Gouvernement. Cet article visait à unifier le régime de la garantie d'évolution de la dotation globale de fonctionnement des communautés d'agglomération, en alignant le régime de garantie des communautés d'agglomération créées *ex nihilo* sur celui des communautés d'agglomération issues de la transformation d'un établissement public de coopération intercommunale.

Dans sa décision n° 2002-464 du 27 décembre 2002 relative à la loi de finances pour 2003, le Conseil constitutionnel a déclaré l'article 95 précité contraire à la Constitution, au motif qu'il s'agissait d'un cavalier budgétaire.

Le Conseil est ainsi revenu à une lecture stricte de l'article 34 de la Constitution et de l'article 1^{er} de l'ordonnance organique du 1^{er} janvier 1959 relative aux finances publiques.

Cette décision marque un revirement de la jurisprudence du Conseil constitutionnel.

Certes, dans ses décisions du 30 septembre 1982 et du 29 décembre 1989, le Conseil constitutionnel a considéré que les dispositions relatives aux conditions de répartition du produit de la dotation globale de fonctionnement entre communes ne relevaient pas du domaine de la loi de finances, au motif que le montant global de la DGF n'était nullement modifié et que celle-ci ne constituait pas une dépense de l'Etat, mais un prélèvement assis sur ses ressources.

Mais, depuis quelques années, le Conseil constitutionnel semblait avoir remis en cause cette jurisprudence en ne sanctionnant plus les dispositifs modifiant les règles de répartition de la DGF insérés dans une loi de finances.

Je citerai, pour illustrer mon propos, la décision du 28 décembre 2000 relative à la loi de finances rectificative pour 2000 : dans cette décision, le Conseil constitutionnel n'a alors pas soulevé d'office la question de la conformité à la Constitution de l'article 28 relatif à la garantie d'évolution de la dotation globale de fonctionnement des communautés d'agglomération créées *ex nihilo* pour leur deuxième année d'existence.

Je souhaiterais souligner que cette évolution de la jurisprudence du Conseil constitutionnel ne s'appliquera que pour les années 2003 à 2006, puisque l'article 34 de la loi organique du 1^{er} août 2001 relative aux lois de finances prévoit que la seconde partie de la loi de finances de l'année peut définir les modalités de répartition des concours de l'Etat aux collectivités locales.

S'agissant des dispositions de la proposition de loi du sénateur Jean-Marie Poirier, je rappellerai tout d'abord que les 120 communautés d'agglomération existantes se voient appliquer un régime de garantie concernant l'évo-

lution de leur DGF différent selon que la communauté d'agglomération est issue d'une transformation d'un EPCI à fiscalité propre ou résulte d'une création *ex nihilo*.

Pour les communautés d'agglomération issues d'une transformation, le principe est donc celui d'une garantie à 100 % pendant les deux premières années d'existence de la communauté d'agglomération, puis d'une garantie fixée, respectivement, à 95 %, 90 % et 85 % pour les troisième, quatrième et cinquième années d'existence de la communauté d'agglomération.

A compter de la sixième année d'existence, la communauté d'agglomération bénéficie de la garantie de droit commun, c'est-à-dire d'une dotation par habitant qui ne peut être inférieure à 80 % de la dotation par habitant perçue l'année précédente.

En revanche, le régime de garantie des communautés d'agglomération créées *ex nihilo* est moins favorable.

A l'origine, les communautés d'agglomération créées *ex nihilo* ne bénéficiaient d'aucune garantie au cours de leurs deux premières années d'existence. L'article 28 de la loi de finances rectificative pour 2000 a permis un premier rapprochement entre les régimes de garantie de ces deux catégories de communautés d'agglomération : désormais, les communautés d'agglomération créées *ex nihilo* bénéficient d'une garantie à 100 % la deuxième année de leur existence.

Toutefois, à partir de la troisième année d'existence, le régime de garantie des communautés d'agglomération créées *ex nihilo* demeure toujours plus dégressif, puisque leur garantie s'élève à 80 % contre 95 %, 90 % et 85 % pour, respectivement, la troisième, quatrième et cinquième année d'existence des communautés d'agglomération issues d'une transformation.

Au-delà de la complexité de la législation applicable, cette situation appelle plusieurs remarques.

Pour commencer la distinction opérée entre les deux régimes de garantie ne se justifie pas, puisque les charges pesant sur les communautés d'agglomération sont identiques, que celles-ci soient issues d'une transformation ou créées *ex nihilo*.

De surcroît, la dégressivité du régime de garantie des communautés d'agglomération créées *ex nihilo* constitue un obstacle à la stabilité des recettes de ces communautés d'agglomération. Le régime de garantie en vigueur ne favorise donc pas les transferts de compétences, qui sont toujours des opérations lourdes et complexes et qui interviennent le plus souvent à partir de leur troisième année d'existence, c'est-à-dire lorsque la garantie de la dotation globale de fonctionnement fait l'objet d'une dégressivité accrue.

De manière plus générale, on peut raisonnablement affirmer que la dégressivité du régime de garantie des communautés d'agglomération créées *ex nihilo* constitue un frein à la rationalisation de notre territoire, besoins auxquels la création de communautés d'agglomération permet de répondre en rapprochant les villes-centres de communes périphériques.

Pour ces différentes raisons, il vous est proposé d'achever l'unification des deux régimes de garantie, en appliquant aux communautés d'agglomération créées *ex nihilo* le régime applicable aux communautés d'agglomération issues d'une transformation.

Ainsi, à compter de leur troisième année d'existence, les communautés d'agglomération créées *ex nihilo* percevraient une dotation d'intercommunalité correspondant,

au titre des troisième, quatrième et cinquième années d'appartenance à cette catégorie, respectivement, à 95 %, 90 % et 85 % du montant perçu l'année précédente.

Selon les informations que j'ai recueillies, dix-neuf communautés d'agglomération créées *ex nihilo* et entrant soit dans leur troisième, soit dans leur quatrième année d'existence, seraient concernées en 2003 par l'aménagement de ce mécanisme de garantie. L'extension de la garantie des communautés d'agglomération porterait sur un montant d'environ 4,25 millions d'euros en 2003, ce qui représente un impact financier particulièrement faible au regard du montant de la dotation globale de fonctionnement versé aux communautés d'agglomération, soit 640 millions d'euros en 2002.

Je soulignerai enfin que, si les dispositions de la proposition de loi qui vous est soumise modifient la répartition des crédits de l'enveloppe dévolue aux communautés d'agglomération entre, d'une part, les crédits consacrés au financement de la garantie et, d'autre part, les crédits répartis entre les communautés en fonction du libre jeu des critères de répartition, elles n'ont pas pour effet d'augmenter la masse totale des sommes consacrées aux communautés d'agglomération.

Compte tenu du faible impact financier et de la simplification introduite par la mesure soumise à votre approbation, je vous propose d'adopter en l'état la proposition de loi adoptée par le Sénat en première lecture. *(Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire et du groupe Union pour la démocratie française.)*

Discussion générale

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. Pierre Goldberg.

M. Pierre Goldberg. Monsieur le président, cette intervention aurait dû être prononcée par le président du groupe des député-e-s communistes et républicains, M. Bocquet. Mais, du fait des tragiques événements internationaux qui se déroulent en ce moment même, notre collègue ne peut être présent ce soir.

La proposition de loi qu'il nous est demandé d'examiner et qui prévoit l'extension à l'ensemble des communautés d'agglomération du régime de garantie d'évolution de la DGF répond au souci global d'amélioration des moyens d'action et d'intervention des structures d'intercommunalité dont se sont dotées les collectivités locales.

Cette démarche est à nos yeux d'autant plus intéressante que les difficultés auxquelles sont confrontées les populations rendent plus que jamais indispensables l'effort d'aménagement et l'ensemble des politiques que les collectivités territoriales et les communautés d'agglomération mettent en œuvre. On ne peut que recevoir favorablement cette proposition de loi qui tend, en effet, à supprimer la différence de traitement entre les communautés d'agglomération issues de la transformation de structures existantes, et celles créées dans la foulée de la loi Chevènement.

Mais cela ne nous dispense pas d'une réflexion globale sur la distribution des ressources liées à la coopération intercommunale. J'attire votre attention sur le fait que le ralentissement économique n'est pas sans influence sur le montant des dotations budgétaires. La part de la DGF destinée à l'intercommunalité ne peut croître sans dommage pour les autres éléments de la dotation. Vous connaissez déjà la position des député-e-s communistes et républicains à ce sujet : nous sommes favorables à une

meilleure prise en compte de la croissance dans la détermination des concours de l'Etat aux collectivités locales et nous souhaitons une réforme de la taxe professionnelle.

Ces orientations gardent leur valeur aujourd'hui, même si notre débat s'apparente à un simple ajustement technique, car la question est déterminante pour les structures intercommunales soucieuses d'éviter une progression inconsidérée de la taxe professionnelle. Restent donc inchangées l'insuffisance des concours budgétaires – singulièrement de la DGF – et la nécessité de réformer la fiscalité locale afin de donner aux collectivités les moyens de leurs missions.

Sous réserve de ces observations, notre groupe votera la proposition de loi, non sans vous proposer de l'enrichir, dans le cadre de ce débat ou par le biais des décrets à venir, en prévoyant que, pour l'application de cette proposition, il ne soit pas tenu compte de la variation des bases liées à la réintégration de celles des établissements exceptionnels, anciennement écartés et remplacés par un prélèvement sur les ressources fiscales de l'établissement public de coopération intercommunale.

Si le problème posé par les établissements exceptionnels a été en partie résolu pour les EPCI, grâce à la création d'un prélèvement sur les ressources fiscales effectué au profit des fonds départementaux, en lieu et place de l'écartement sur les bases d'imposition des communes, il n'est pas sans conséquences sur la situation de certaines communes.

En effet, dès lors qu'une communauté d'agglomération applique le régime de la taxe professionnelle unique, le potentiel de la taxe professionnelle, dont les incidences ne sont pas négligeables sur le montant des dotations versées aux collectivités locales, se trouve majoré dans chaque commune.

Ce dispositif présente donc une apparente contradiction : la dotation de solidarité urbaine et la dotation de solidarité rurale subiront les conséquences de la mise en place de la TPU et de la majoration du potentiel fiscal par la réintégration des bases précédemment écartées. Par ailleurs, et ce cas de figure ne semble pas isolé, les communes dont la population est la plus élevée dans une communauté de communes subiront aussi les effets pernicieux de cette législation.

Mon collègue Alain Bocquet a été amené à évoquer ces différents points dans le cadre d'une question posée le 14 janvier à M. le ministre délégué aux libertés locales. Il avait notamment cité le cas, qu'il connaît bien, de la communauté d'agglomération de la Porte du Hainaut, située dans l'arrondissement de Valenciennes. Je voudrais, en son nom, je le répète, revenir brièvement sur cette situation dont le caractère exemplaire mérite d'être souligné.

Les effets de la loi de 1999 sont battus en brèche sur nos communes. En effet, le potentiel fiscal communal est encore calculé sur les quatre taxes locales alors que les communes regroupées en communauté d'agglomération ne perçoivent plus la taxe professionnelle. De surcroît, toute augmentation des bases est répartie sur les potentiels fiscaux des communes, proportionnellement au nombre de leurs habitants, ce qui aboutit à un calcul artificiel ne reflétant pas la richesse des communes, pénalisant les communes les plus pauvres et, plus grave encore, les plus peuplées.

Région de tradition minière et sidérurgique, durement frappée par la crise, le Hainaut français a bénéficié de l'installation d'unités de production automobile, notamment dans les zones rurales, entraînant ainsi un écarte-

ment des bases de taxe professionnelle de 13,5 millions d'euros, soit 60 % des écrêtements opérés dans le département du Nord.

Ces bases ne profitent ni aux communes ni à la communauté d'agglomération de la Porte du Hainaut, mais elles ont été réintégrées dans le calcul du potentiel fiscal des villes, entraînant ainsi l'effondrement de la dotation de solidarité urbaine et de celle du fonds national de péréquation. C'est dire à quel point le problème est grave.

Les anciens écrêtements ont été remplacés par un prélèvement, qui devrait normalement intervenir sur le compte du Trésor de la communauté d'agglomération. L'Etat procède par une compensation sur les recettes fiscales de TPU, ce qui est contraire aux règles de base de la comptabilité publique : il ne peut y avoir compensation entre recettes et dépenses.

En outre, en diminuant les recettes fiscales des collectivités, l'Etat intervient sur le coefficient d'intégration fiscale et réduit par le fait même la DGF.

Par ailleurs, le fonds départemental de péréquation de la taxe professionnelle opère une redistribution pour le moins discutable. La communauté d'agglomération de la Porte du Hainaut compte sur son territoire deux unités automobiles qui contribuent à elles seules pour 60 % au fonds départemental. Les recettes fiscales produites dans le Valenciennois, arrondissement le plus pauvre, sont donc largement redistribuées à l'ensemble du département, qui ne manque pourtant pas d'autres activités industrielles ou tertiaires. Quant aux délais de règlement de l'attribution du fonds départemental, ils sont beaucoup trop longs : jusqu'à deux ans, étant donné qu'il faut attendre la délibération du conseil général ! Il y a là, vous le voyez, de vrais problèmes, qu'il faudra résoudre.

Dans sa réponse, M. le ministre délégué aux libertés locales avait souligné la pertinence de la question de M. Bocquet et retenu le principe d'y porter remède.

Nous souhaitons que l'examen de la proposition de loi qui nous est soumise soit l'occasion pour le Gouvernement de préciser - M. le secrétaire d'Etat l'a rapidement évoqué tout à l'heure - les prolongements qu'il entend apporter à ces réelles difficultés.

A ces réserves près, et en espérant qu'elles seront entendues, le groupe des député-e-s communistes et républicains, même si bon nombre de ses membres ne peuvent malheureusement être physiquement présents lors du vote, se prononcera en faveur de cette proposition de loi.

M. le président. La parole est à M. Gilles Garrez.

M. Gilles Carrez. Monsieur le secrétaire d'Etat, madame la rapporteure, mes chers collègues, je voudrais dire tout le bien que je pense de cette proposition de loi, ainsi que de l'amendement à la loi de finances pour 2003 de Mme Montchamp qui l'a précédée. Cette proposition vise à améliorer une loi de qualité, à savoir la loi du 13 juillet 1999, dite loi Chevènement, tendant elle-même à favoriser l'intercommunalité en milieu urbain, et ce par une approche multiple : par les compétences, mais aussi - et c'est son grand intérêt - par la mise en place de la taxe professionnelle unique, avec, au fil du temps, la montée en puissance de mécanismes de solidarité sur certaines zones géographiques et la suppression progressive des disparités de taux de taxe professionnelle.

Comme l'objectif était d'importance, et que l'intercommunalité se développait assez mal en milieu urbain, M. Chevènement avait obtenu de Bercy, à l'époque, une très forte incitation financière, par le biais d'une dotation globale de fonctionnement, en moyenne de 250 francs

par habitant, et par l'obtention d'une enveloppe de 500 millions de francs, pendant plusieurs années, pour financer lesdites communautés d'agglomération.

Outre les 250 francs par habitant, la loi a prévu de faire bénéficier les communautés d'agglomération d'une certaine sécurité dans l'évolution de leur DGF au cours des années. Pour ce faire, son article 107 instaurait un mécanisme de dégressivité douce qui faisait que, d'année en année, on ne pouvait pas baisser de plus de 95 %, puis 90 %, puis 85 %, et ainsi de suite. Il faut dire que, au même moment, on prenait toute la mesure des difficultés que rencontraient les communautés de communes auxquelles le droit commun accordait une garantie limitée à 80 %. Je me souviens encore des débats sur cette question avec un spécialiste, notre collègue Augustin Bonrepaux, appuyé par M. René Dosière. Au moment où l'on a intégré la taxe d'assainissement dans le calcul du CIF, coefficient d'intégration fiscale, on s'est aperçu qu'il y avait des modifications un peu partout et on a dû faire marche arrière. Tirant la leçon des mésaventures des communautés de communes, on mit en œuvre, pour les communautés d'agglomération, une garantie dont nous aurions préféré qu'elle fût aussi efficace que celle des communautés urbaines, qui, je le rappelle au passage, bénéficient d'une garantie individuelle. Qui peut rêver mieux ?

A côté de ce dispositif, nous avons prévu également des incitations diverses, notamment l'étalement dans le temps, pour que les communautés d'agglomération puissent connaître le succès. Et le succès a été au rendez-vous, puisque, en 2002, 120 communautés d'agglomération existent. Elles fonctionnent plutôt bien, si j'en crois mes informations, et l'on voit très bien l'intérêt de la taxe professionnelle unique.

En revanche, quand on regarde les montants de DGF par habitant, on voit bien que les communautés d'agglomération se situent à mi-chemin entre les communautés urbaines, qui ont deux fois plus en moyenne, et les communautés de communes, qui ont deux fois moins. En gros, l'équilibre général des communautés d'agglomération est satisfaisant.

Malheureusement, au bout d'un an d'application de la loi Chevènement, on s'est rendu compte d'un oubli. En fait, les communautés d'agglomération connaissent, à l'intérieur même de cette catégorie, deux régimes différents, comme l'a très bien expliqué Mme Montchamp, selon qu'elles sont issues de la transformation d'un EPCI - elles jouissent alors de la dégressivité très douce - ou qu'elles ont été créées *ex nihilo* - elles relèvent du droit commun avec la garantie à 80 %. Ayant participé à la discussion du texte et à la commission mixte paritaire, je ne me souviens pas qu'on ait abordé ce dernier point. Il s'agit donc probablement d'un oubli du législateur !

Or cela pose un problème. Quand une communauté d'agglomération est créée *ex nihilo*, cela signifie que c'est la première fois, sur un secteur donné, qu'on « acclimater » l'intercommunalité. En région parisienne, notre président de séance pourrait en témoigner, l'intercommunalité est très difficile à faire progresser, mais c'est vrai ailleurs aussi.

M. René Dosière. Nogent-le-Perreux ! (*Sourires.*)

M. Gilles Carrez. Non, je parlerai plutôt de Créteil, Alfortville et Limeil-Brevannes, qui ont fini pas s'unir. Dans ces communes, l'intercommunalité exige des élus une très grande force de persuasion. Et s'il survient une volatilité de DGF d'une année sur l'autre, avec une chute brutale de son montant, tous ces efforts de persuasion peuvent être balayés. Je comprends l'argument selon lequel une communauté d'agglomération créée *ex nihilo*

est, par définition, moins intégrée qu'une communauté d'agglomération issue d'une transformation et que son coefficient d'intégration fiscale est donc moins élevé, ce qui pourrait justifier pour elles un régime différent. Mais, moi, je pense plutôt que c'est à la naissance, quand elles sont fragiles, comme un petit enfant, qu'il faut au contraire les aider à grandir. Ce dernier argument est le plus fort.

Au passage, je fais observer que, sur le CIF des communautés d'agglomération, on peut vraiment se poser des questions : plus on est riche, plus on touche de DGF, puisque le coefficient d'intégration fiscale comporte, au numérateur, la taxe professionnelle transférée et, au dénominateur, les quatre taxes. Plus on a de taxes professionnelles, plus le numérateur est élevé ; plus on a de taxes professionnelles, plus le CIF est élevé ; et plus le CIF est élevé, plus on touche de DGF !

Je crois que tout cela mérite réflexion et qu'il faudrait bien apporter des modifications au coefficient d'intégration fiscale. Mais c'est un autre problème !

On s'est rendu compte au bout d'un an, disais-je, qu'il y avait un problème pour les communautés d'agglomérations créées *ex nihilo*. A la fin 2000, j'ai donc proposé un amendement qui a été voté par la précédente majorité, permettant de régler la question de la répartition pour 2001. Fin pour 2001, pour la répartition 2002, comme il y avait encombrement d'amendements, il n'a pas été possible de procéder à la même opération. Heureusement, la répartition en 2002 n'a pas posé trop de problèmes.

Aujourd'hui, il s'agit, grâce à cette proposition de loi, d'unifier les deux régimes de garantie de DGF des communautés d'agglomération.

Je rappelle que les montants sont très raisonnables. Ils concernent dix-neuf communautés d'agglomération créées *ex nihilo*, dont il n'est pas inutile de préciser que neuf sont dirigées par des équipes de gauche, dix par des équipes de droite : l'équilibre politique est respecté. Elles se situent pour une grande partie en province, dans toutes les régions. On en compte quatre dans le Val-de-Marne, ce qui montre l'effort méritoire d'intercommunalité que consent ce département, qui est un pionnier dans ce domaine en région parisienne.

M. le secrétaire d'Etat aux programmes immobiliers de la justice. C'est exact !

M. Gilles Carrez. L'indication que vient de nous donner M. Le secrétaire d'Etat est très importante. En réalité, on ne touche pas aux communautés de communes, ni aux communautés urbaines ; on ne touche qu'à la répartition entre communautés d'agglomération, et cela pour 4 millions d'euros, soit 0,6 % du total, 740 millions d'euros.

Pour toutes ces raisons, au nom de l'UMP, je ne peux que donner mon accord à cette excellente proposition de loi et je remercie encore Mme Montchamp d'avoir soulevé ce problème par le biais de son amendement en loi de finances 2003.

M. Jean-Yves Chamard et M. Gilbert Gantier. Très bien !

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

M. René Dosière. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, ce qui est agréable, quand on s'occupe de finances locales, et Gilles Carrez le souligne lui-même en précisant que dix communautés d'agglomération sont de droite et neuf de gauche, c'est qu'on peut éviter de faire de la politique partisane !

Cela dit, un des aspects de la question est politique, car, contrairement à ce qu'a affirmé M. Mercier dans son rapport au Sénat, il ne s'agit pas que d'une question technique. Nous sommes là au cœur d'un problème politique essentiel, à savoir le cumul des mandats. Les législateurs que nous sommes, pour la plupart, des élus locaux. Or c'est le législateur qui agit pour les élus locaux. Lorsqu'on est, par exemple, vice-président d'une communauté d'agglomération et que l'on se retrouve législateur, on peut être tenté de corriger les dispositions de la loi. Je n'ai nulle intention de stigmatiser le comportement de tel ou tel élu, car je trouve parfaitement légitime, lorsqu'on en a la possibilité, de mieux faire fonctionner la collectivité dont on dirige l'exécutif. C'est le système qui est en cause et c'est cela qui est dangereux. Voilà une des raisons, d'ailleurs, pour lesquelles je suis farouchement opposé au cumul des mandats. Si on veut un jour vraiment réformer les finances locales, il faudra que les législateurs ne raisonnent qu'en fonction de l'intérêt général et non de celui de leur collectivité. Aussi longtemps qu'ils cumuleront les mandats, ils ne pourront le faire.

Cette introduction étant faite, et elle était nécessaire, je dirai que l'argumentation de Gilles Carrez sur le sujet qui nous occupe ce soir m'a entièrement convaincu. Il n'en doute pas d'ailleurs, car nous entretenons depuis longtemps des rapports auxquels il a fait lui-même allusion : je lui suis tellement reconnaissant que je ne saurais m'opposer à un texte qu'il a défendu avec autant de persuasion !

Mais venons-en au fond.

La dotation d'intercommunalité au sein de la DGF ne cesse de poser des problèmes. Elle a déjà fait exploser la DGF et elle est en train de mettre à bas la DGF puisque, tous les ans, il faut recourir à des dotations complémentaires, « extra-DGF », comme les nomment les techniciens, pour que le système puisse fonctionner et, surtout, pour qu'on puisse conserver à ladite dotation sa fonction de péréquation, en ce qui concerne la dotation de solidarité urbaine et la dotation de solidarité rurale pour les bourgs-centres.

Autrement dit, sans ces compléments extérieurs, il n'y aurait plus aucune péréquation, ce qui est tout de même un peu paradoxal au moment où on insiste tant sur la péréquation ! En effet, la dotation d'intercommunalité consomme presque la totalité de la dotation d'aménagement. Le solde n'est donc plus suffisant pour faire de la péréquation avec la DSU et avec la DSR.

Il est exact que l'intercommunalité connaît un grand développement, et que c'est une grande réussite. Mais le Gouvernement n'en tire pas toutes les conséquences. Je sais à quel point le ministre des libertés locales est sensible au développement de l'intercommunalité. C'est une véritable révolution qui s'est produite dans notre paysage institutionnel, dont on ne tire pas la leçon. Le débat sur la réforme constitutionnelle a montré que l'intercommunalité gardait une place assez faible et on ne ressent nullement le souci d'aller beaucoup plus loin, notamment par l'élection au suffrage universel de l'exécutif de l'intercommunalité. Sans doute est-il encore un peu tôt, puisque le problème ne se posera qu'en 2007. Toutefois, je pense qu'il est bon de préparer les esprits et d'y réfléchir dès maintenant. Avec l'intercommunalité, nous pourrions, enfin, lever l'un des obstacles qui bride chez nous la démocratie locale, à savoir la confusion entre le pouvoir exécutif et le pouvoir délibératif.

Si nous pouvions élire, au suffrage universel, l'exécutif de l'intercommunalité, sur un projet dans l'ensemble du territoire intercommunal, et les membres délibérants, de

manière séparée, au niveau de chaque commune composant l'intercommunalité, nous accomplirions un progrès et ferions office d'exemple. Voilà des suggestions sur lesquelles j'invite le Gouvernement à réfléchir, surtout s'il doit être encore en place à ce moment-là.

Ce qui est sûr, en tout cas, c'est que la multiplication des structures intercommunales aboutit à un système dont je vous avoue que j'ai du mal à le comprendre. Y a-t-il en France, y compris à la DGCL, direction générale des collectivités locales, où l'on compte pourtant des gens particulièrement compétents, quelqu'un qui soit capable de suivre la totalité des dotations de l'intercommunalité ?

On distingue, en effet, les communautés de communes, qui reçoivent environ 16 euros par habitant. Il y a aussi les communautés de communes à taxe professionnelle unique – avec bonification et sans bonification, ce qui représente respectivement une dotation de 19 euros ou de 27 euros – j'ai naturellement arrondi les chiffres. Il y a encore les communautés d'agglomération qui reçoivent 39 euros, les syndicats d'agglomération nouvelle, à 42 euros, les communautés urbaines classiques, à 76 euros, et les communautés urbaines à taxe professionnelle unique, à 80 euros.

Ça fait quand même beaucoup de différences ! Et à quoi tiennent ces différences ? Simplement au fait que chaque responsable de ces structures intercommunales – qui est, par ailleurs, sénateur ou député – se soucie, naturellement, de ce que reçoit son voisin et, s'il ne reçoit pas assez, s'efforce de compléter. C'est ce raisonnement qui aboutit à figer le système et à justifier les différences entre les communautés d'agglomérations créées *ex nihilo* et celles qui proviennent de la transformation d'une autre structure. Mais il doit encore exister un certain nombre de différences, et, sans doute, la prochaine loi de finances devrait-elle encore revenir sur telle ou telle disposition.

On peut aussi s'étonner, à un moment où l'on parle tant de péréquation, de la multiplication des systèmes de garantie en matière de dotation d'intercommunalité. Il est clair qu'on ne peut pas vouloir à la fois qu'un système fonctionne en fonction d'indicateurs et sous l'angle de la garantie. Tout ce qui est prélevé sur les uns n'est pas distribué aux autres.

Vous avez souligné, monsieur le secrétaire d'Etat, la faiblesse du chiffre évoqué dans le texte que nous examinons : 4 millions d'euros. Il n'en demeure pas moins que ces 4 millions d'euros qui seront prélevés ne seront pas destinés aux autres communautés d'agglomérations. Valait-il vraiment la peine d'occuper si longtemps le législateur, et à si grands frais, pour répartir quatre millions d'euros ? On voit bien que ce qui est en jeu est le souci de rééquilibrer cette dotation par rapport à d'autres.

Il serait temps, en matière de DGF, d'aller un peu plus loin et d'envisager une réforme, parce que, depuis plusieurs années déjà, le système ne fonctionne plus. La vous n'ignorez pas que la loi a prévu qu'au 1^{er} janvier 2004 la compensation salariale de taxe professionnelle sera versée à la DGF. Cependant, elle n'a pas prévu – car elle ne prévoit pas tout ! – la façon dont cette somme serait distribuée. Alors que la DGF représente aujourd'hui 19 millions d'euros, il s'agit là, approximativement, de 9 ou 10 milliards de plus : ce n'est pas rien !

Il faudrait que nous finissions par savoir comment cette somme sera distribuée. Le sera-t-elle selon les critères de la DGF, éventuellement renouvelée et modifiée, ou selon les critères actuels de la compensation salariale, ce qui n'est pas la même chose ?

Ou bien ce sont des droits acquis qui sont préservés pendant un certain nombre d'années, ou bien c'est de la péréquation.

Cela dit, il serait tout de même temps que nous soyons saisis d'un texte qui permette d'avancer dans ce domaine, d'autant que ce sera l'occasion de revoir le problème de la dotation d'intercommunalité.

Aujourd'hui, elle est attribuée selon le coefficient d'intégration fiscale, dont le mode de calcul change tous les ans – pensez si c'est simple pour faire des prévisions ! – au gré de ses conséquences.

On a un système totalement obsolète. Il faut arriver à doter l'intercommunalité d'une ressource évolutive, mais répartie selon des critères simples, plutôt des critères de richesse ou de péréquation que des critères d'intégration qui commencent maintenant un peu à disparaître.

Et puis il faut savoir s'il est souhaitable de continuer à donner de la DGF aux communes et aux intercommunalités, car l'on distribue la recette deux fois quand il n'y a dépense qu'une seule fois : s'il y a une intercommunalité, c'est bien qu'il y a transfert de compétences.

Il n'empêche que le contribuable voit la fiscalité de l'intercommunalité augmenter à un rythme de 15 % par an – et c'est une fourchette basse –, sans que celle des communes diminue pour autant. Elle progresse moins, d'ailleurs, mais il y a tout de même un problème quelque part, et je ne suis pas sûr que le contribuable accepte encore longtemps de payer des sommes de ce type sans savoir qui en est responsable, puisque personne ne rend compte à la population de ce qui se passe au niveau de l'intercommunalité. Il faut donc que l'on puisse trancher sur ce point.

Enfin, il faut aussi revoir la distribution de la DGF au niveau des départements. Elle remonte à 1985 et a des conséquences curieuses – ce n'est pas le président du conseil général qu'est M. Méhaignerie qui me démentira : plus on augmente ses impôts, plus on touche de DGF. Avouez que c'est un système,...

M. Pierre Méhaignerie, président de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan. Pervers !

M. René Dosière. ... que l'on pouvait accepter en 1985, mais qui, aujourd'hui, devrait être l'inverse,...

M. Gilles Carrez, rapporteur général de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, et **M. Pierre Méhaignerie**, président de la commission. Exactement !

M. René Dosière. ... conformément à votre philosophie : plus on diminue les impôts, plus on devrait toucher de DGF. Revoir une telle distribution, ce serait peut-être l'occasion, puisqu'il y aura des ressources nouvelles, d'attribuer une DGF aux régions, ce qui serait d'autant plus facile si on groupait les dotations.

Il est vraiment nécessaire de sortir du bricolage auquel nous procédons dans chaque loi de finances. Quand le Conseil constitutionnel annule une disposition, on la reprend après, c'est le cas ce soir. Ce que nous faisons est très partiel, mais il faudrait que ce soit l'une des dernières fois qu'on le fait parce que l'on aura enfin procédé à une véritable rénovation de la DGF qui est absolument nécessaire.

S'agissant du dispositif qui nous est proposé ce soir, je ne doute pas que la communauté d'agglomération de Nogent-Le Perreux en bénéficie. Si c'est le cas, je m'en rejouis. Sinon, on le regrettera. Mais je ne crois pas beaucoup me tromper en disant que ce doit être le cas quand je vois la qualité de la rapporteure de ce texte. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Gilbert Gantier.

M. Gilbert Gantier. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, l'examen de cette proposition de loi nous permet de revenir sur un dispositif fort utile qui a été invalidé par le Conseil constitutionnel au motif, et c'était vrai, qu'il s'agissait d'un cavalier budgétaire.

Le groupe UDF avait approuvé ce dispositif lors de la discussion du projet de loi de finances pour 2003 car il lui apparaissait juste et nécessaire au regard du respect de deux principes fondamentaux en matière de finances locales : l'équité et la garantie de la stabilité des ressources des collectivités locales.

Revenons un instant sur le principe d'équité.

Le groupe UDF est particulièrement attaché au développement des communautés d'agglomération et, plus généralement, de l'intercommunalité. En effet, nous considérons que l'avenir de l'organisation territoriale passe par l'élaboration d'un premier niveau de proximité, qui serait constitué par les communes et les établissements publics de coopération intercommunale, les EPCI.

Dès lors, l'Etat, afin de favoriser le développement des communautés d'agglomération, se doit de montrer des signaux positifs à l'égard des communes qui souhaitent se regrouper en créant une communauté d'agglomération *ex nihilo*. Or l'existence de deux régimes de garantie de la dotation globale de fonctionnement en fonction de la provenance des communautés, créées *ex nihilo* ou issues d'une transformation, peut être considérée comme un frein à la création de communautés d'agglomération *ex nihilo*.

Une telle distinction est d'autant plus regrettable qu'elle met en cause le principe que nous défendons, et qui est la condition *sine qua non* du développement des communautés d'agglomération : la stabilité des ressources. Or l'actuel régime de garantie de la DGF pour les communautés d'agglomération, en dépit d'améliorations significatives - notamment grâce à l'amendement de mon collègue Gilles Carrez voté dans la loi de finances rectificative pour 2000 -, pâtit toujours d'une trop faible garantie à partir de la troisième année.

En effet, seulement 80 % du montant de la DGF est garanti à partir de la troisième année. A l'inverse, le régime proposé par cette proposition de loi permettra d'assurer une dégressivité dans la diminution de la garantie entre la troisième et la cinquième année. Cette dégressivité est évidemment nécessaire pour disposer d'un minimum de visibilité dans la gestion des ressources.

Le rapport sénatorial précise que dix-neuf communautés d'agglomération rentrant dans leur troisième ou quatrième année seraient potentiellement concernées en 2003 par une diminution brutale de leur dotation globale de fonctionnement. Il ne s'agit donc pas d'un problème négligeable.

La défense des deux principes que j'ai rappelés, équité et garantie des ressources, nous paraît donc justifier le vote de cette proposition de loi. Toutefois, ce dispositif présente un inconvénient qui souligne les insuffisances du système de financement actuel des établissements publics de coopération intercommunale.

Comme l'a souligné à juste titre le rapporteur de la commission des finances du Sénat, Michel Mercier, l'extension du régime de garantie se traduit mécaniquement par une baisse à due concurrence des sommes disponibles pour la répartition « spontanée » de la DGF, puisque la DGF est calculée dans un système de répartition à enveloppe fermée. De ce point de vue, le dispositif de garantie proposé par ce texte tend à renforcer la préservation

des situations acquises au détriment des critères prévus par la loi que sont la population, le potentiel fiscal et le coefficient d'intégration fiscal.

Or la complexité de ces critères souligne bien la nécessité d'une réforme du financement des établissements publics de coopération intercommunale.

Le groupe UDF approuve cette réforme et souhaite profiter de l'examen de cette proposition de loi pour essayer de définir brièvement les principes qui devront la diriger.

Il s'agit d'assurer, d'une part, l'autonomie fiscale des intercommunalités et, d'autre part, le financement des transferts de compétence. Il convient donc, comme l'a souligné le comité des finances locales, de dissocier la dotation d'intercommunalité de la DGF des communes.

Il faut également envisager, pour diversifier les ressources des EPCI et leur garantir une autonomie financière, en respectant le principe constitutionnel que nous venons de voter à Versailles, de leur accorder une part de fiscalité propre.

Enfin, il faudra mettre en place un dispositif permettant une plus grande souplesse dans le mode de fonctionnement des EPCI, et notamment dans le choix des compétences supplémentaires.

Le groupe UDF fait confiance au Gouvernement pour mettre en place au plus vite cette réforme attendue par l'ensemble des élus locaux et notamment par les communes regroupées en intercommunalités. Dans cette attente, cette proposition de loi répare une inégalité et favorisera le développement des intercommunalités. C'est la raison pour laquelle il votera cette proposition de loi. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat aux programmes immobiliers de la justice. Mesdames, messieurs, je vous remercie de l'unanimité dont vous faites preuve autour de ce texte et de votre volonté de l'adopter conforme pour respecter les délais. Les nouvelles communautés d'agglomération pourront vous remercier.

J'ai bien entendu la préoccupation qu'a exprimée l'orateur du groupe communiste, qui n'avait naturellement rien de particulier, même s'il a cité une intercommunalité dans un département que son président de groupe connaît bien. Ma réponse me permettra de ne pas reprendre à nouveau la parole si l'amendement déposé par son groupe est défendu.

C'est vrai que, dans le calcul de la DGF, on n'intègre pas l'écrêtement départemental dans le calcul du potentiel fiscal. S'il a besoin d'être définitivement rassuré, la DGCL se tient naturellement à sa disposition pour le lui expliquer.

Ce qui peut arriver, c'est que, dans un département qui pourrait par exemple être dans le nord de la France, une importante usine automobile vienne s'installer et accroître de ce fait les bases de la taxe professionnelle, ce qui pourrait avoir un impact sur la DSU, parce que la richesse n'est plus la même, mais vous aurez bien compris, à travers ces réponses très théoriques, que cela n'empêche pas l'accord que nous avions sur ce sujet.

Effectivement, monsieur Dosière, monsieur Gantier, la DGF ne remplit plus toutes les fonctions que l'on souhaite lui voir remplir. Le Premier ministre a très clairement annoncé le 28 février à Rouen que la décentralisation, telle qu'elle est engagée, telle que vous l'avez sacralisée à travers sa « constitutionnalisation » il y a quelques jours, nécessitera une réforme de la DGF. Cette

réforme sera engagée dans l'année en cours, naturellement selon les procédures habituelles, c'est-à-dire la consultation du comité des finances locales et de toutes les associations d'élus, quel que soit le territoire que ces élus représentent.

Je remercie Gilles Carrez pour son intervention. S'il n'est pas à l'origine de cette proposition de loi, vu sa connaissance éminente des finances locales, il aurait pu l'être. Je m'associe naturellement à l'hommage qu'il a rendu au rapporteur de la commission des finances qui, en l'occurrence, a montré la pertinence de ses analyses et la qualité de son travail. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. le président. La discussion générale est close.

J'appelle maintenant l'article unique de la proposition de loi dans le texte du Sénat.

Article unique

M. le président. « *Article unique.* – L'avant-dernier alinéa du II de l'article L. 5211-33 du code général des collectivités territoriales est complété par une phrase ainsi rédigée :

« En outre, elle ne peut, au titre des troisième, quatrième et cinquième années d'attribution dans la même catégorie et sous réserve de l'application des 2^o et 3^o du présent II, percevoir une attribution par habitant inférieure, respectivement, à 95 %, 90 % et 85 % de la dotation par habitant perçue l'année précédente. »

Je mets aux voix l'article unique de la proposition de loi.

(*L'article unique de la proposition de loi est adopté.*)

Après l'article unique

M. le président. M. Bocquet et les membres du groupe des député-e-s communistes et républicains ont présenté un amendement, n^o 1, ainsi libellé :

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

« Après le onzième alinéa de l'article L. 2334-4 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Pour l'application de cette disposition, il n'est pas tenu compte de la variation des bases liées à la réintégration des bases des établissements exceptionnels anciennement écrêtées et remplacées par un prélèvement sur les ressources fiscales dudit établissement public de coopération intercommunale. »

Nous allons considérer que cet amendement a été défendu par M. Goldberg dans la discussion générale.

Quel est l'avis de la commission sur cet amendement ?

Mme Marie-Anne Montchamp, rapporteure. La commission l'a repoussé.

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

M. le secrétaire d'Etat aux programmes immobiliers de la justice. Défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 1. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

Vote sur l'ensemble

M. le président. Je ne suis saisi d'aucune demande d'explication de vote.

Je mets aux voix l'ensemble de la proposition de loi. (*L'ensemble de la proposition de loi est adopté.*)

ORDRE DU JOUR DES PROCHAINES SÉANCES

M. le président. Mardi 25 mars 2003, à neuf heures, première séance publique :

Questions orales sans débat ;

Fixation de l'ordre du jour.

A quinze heures, deuxième séance publique :

Questions au Gouvernement ;

Discussion du projet de loi, n^o 640, relatif aux assistants d'éducation :

M. Jean-Marie Geveaux, rapporteur au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales (rapport n^o 694).

A vingt et une heures, troisième séance publique :

Suite de l'ordre du jour de la deuxième séance.

La séance est levée.

(*La séance est levée à dix-neuf heures quinze.*)

*Le Directeur du service du compte rendu intégral
de l'Assemblée nationale,*
JEAN PINCHOT

ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

COMMISSION NATIONALE DE CONTRÔLE DES INTERCEPTIONS
DE SÉCURITÉ
(1 poste à pourvoir)

M. le président de l'Assemblée nationale a nommé, le 20 mars 2003, M. Bernard Derosier comme membre de cette commission, en remplacement de M. Henri Cuq, démissionnaire.

TEXTES SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

Transmissions

M. le Premier ministre a transmis, en application de l'article 88-4 de la Constitution, à M. le président de l'Assemblée nationale les textes suivants :

Communication du 19 mars 2003

N^o E 2236. – Communication de la République hellénique : initiative de la République hellénique concernant l'adoption par le Conseil d'un projet de décision-cadre relative à l'application du principe *non bis in idem* (6356/03 COPEN 11).

N^o E 2237. – Proposition de décision du Conseil concernant la conclusion d'un accord visant à renouveler l'accord de coopération dans le domaine de la science et de la technologie entre la Communauté européenne et le Gouvernement de la Fédération de Russie (COM [2003] 95 final).

ABONNEMENTS

(TARIFS 2003)

ÉDITIONS		TARIF abonnement France et outre-mer	FRANCE participation forfaitaire aux frais d'expédition *
Codes	Titres	Euros	Euros
DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :			
03	Compte rendu..... 1 an	20,70	57,40
33	Questions 1 an	20,60	40,10
83	Table compte rendu.....	10,00	6,40
93	Table questions.....	9,90	4,00
DÉBATS DU SÉNAT :			
05	Compte rendu..... 1 an	19,00	47,50
35	Questions 1 an	18,80	29,40
85	Table compte rendu.....	10,00	5,30
95	Table questions.....	6,30	3,80
DOCUMENTS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :			
07	Série ordinaire..... 1 an	208,10	206,50
27	Série budgétaire..... 1 an	49,10	5,90
DOCUMENTS DU SÉNAT :			
09	Un an.....	199,60	181,30
<p>Les DÉBATS de l'ASSEMBLÉE NATIONALE font l'objet de deux éditions distinctes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 03 : compte rendu intégral des séances ; - 33 : questions écrites et réponses des ministres. <p>Les DÉBATS du SÉNAT font l'objet de deux éditions distinctes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 05 : compte rendu intégral des séances ; - 35 : questions écrites et réponses des ministres. <p>Les DOCUMENTS de l'ASSEMBLÉE NATIONALE font l'objet de deux éditions distinctes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 07 : projets et propositions de loi, rapports et avis des commissions ; - 27 : projets de lois de finances. <p>Les DOCUMENTS du SÉNAT comprennent les projets et propositions de loi, rapports et avis des commissions.</p>			
En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande			
Tout paiement à la commande facilitera son exécution			
Pour expédition par voie aérienne (outre-mer) ou pour l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination (*) Décret n° 2002-1191 du 20 septembre 2002			
DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION : 26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 15 STANDARD : 01-40-58-75-00 – RENSEIGNEMENTS DOCUMENTAIRES : 01-40-58-79-79 – TÉLÉCOPIE ABONNEMENT : 01-40-58-77-57			

Prix du numéro : **0,70** b