

A S S E M B L É E   N A T I O N A L E

# Compte rendu

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

Mercredi

5 juin 2024

Séance de 9 heures

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

Compte rendu n° 77

SESSION ORDINAIRE DE 2023-2024

- Examen de la proposition de loi portant actualisation de la loi n° 46-451 du 19 mars 1946 tendant au classement comme départements français de la Guadeloupe, de la Martinique, de la Réunion et de la Guyane française (n° 2542) (Mme Nathalie Bassire, rapporteure)..... 2
- Examen de la proposition de loi visant à faire du 16 mai une journée nationale en hommage aux victimes de la route (n° 1116) (M. Guy Bricout, rapporteur)..... 15
- Examen, en application de l'article 88 du Règlement, des amendements à la proposition de loi, adoptée par le Sénat après engagement de la procédure accélérée, visant à poursuivre la dématérialisation de l'état civil du ministère de l'Europe et des affaires étrangères (n° 2690) (M. Ludovic Mendes, rapporteur)..... 31
- Informations relatives à la Commission ..... 32

**Présidence  
de Mme Caroline Abadie,  
vice-présidente**



*La séance est ouverte à 9 heures.*

*Présidence de Mme Caroline Abadie, vice-présidente.*

*La Commission examine la proposition de loi portant actualisation de la loi n° 46-451 du 19 mars 1946 tendant au classement comme départements français de la Guadeloupe, de la Martinique, de la Réunion et de la Guyane française (n° 2542) (Mme Nathalie Bassire, rapporteure).*

**Mme Caroline Abadie, présidente.** Nous examinerons ce matin deux propositions de loi présentées par le groupe Libertés, indépendants, outre-mer et territoires (LIOT) dans le cadre de sa journée réservée en séance publique du 13 juin. La proposition de loi par laquelle nous commençons est inscrite en septième position à l'ordre du jour de la séance publique pour la journée réservée du groupe LIOT.

**Mme Nathalie Bassire, rapporteure.** Merci de m'accueillir au sein de votre commission.

Dans le cadre de sa journée réservée, le groupe LIOT a choisi d'inscrire à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale la proposition de loi portant actualisation de la loi du 19 mars 1946 tendant au classement comme départements français de la Guadeloupe, de la Martinique, de La Réunion et de la Guyane française, dont j'ai l'honneur d'être l'auteure et la rapporteure. Je tiens à remercier mon groupe de nous permettre de débattre de ce sujet important pour nos territoires ultramarins.

La loi du 19 mars 1946 représente un jalon historique dans la lutte pour l'égalité et la justice. Fruit de trois initiatives parlementaires distinctes d'élus ultramarins, finalement rassemblées en un texte commun, elle a marqué la fin du régime colonial pour les « quatre vieilles » colonies que sont la Guadeloupe, la Martinique, la Guyane et La Réunion en leur conférant le statut de départements français. Elle est également le fruit d'un compromis politique dans une France de l'après-guerre surtout préoccupée par la rédaction de sa future Constitution.

Cependant, cette loi n'a pas pleinement concrétisé les ambitions des élus ultramarins qui étaient à son origine et qui aspiraient à une égalité législative complète avec la France hexagonale. En effet, le principe d'identité législative, c'est-à-dire l'application pleine et entière, sauf dispositions contraires, des normes hexagonales dans les départements ultramarins, leur a été refusé à l'époque, singulièrement du fait de l'opposition du ministre chargé du budget, qui y voyait une dépense trop lourde dans le contexte de reconstruction de l'après-guerre. Si ce principe a, par la suite, été consacré par le constituant de 1946 et réaffirmé dans le texte constitutionnel de 1958, la loi du 19 mars 1946 paraît ainsi incomplète et n'est pas entièrement conforme à la pensée politique de ceux qui ont conduit à sa rédaction.

La proposition de loi que je vous sou mets comporte deux séries principales de modifications. La première vise un objectif symbolique de réparation historique. La seconde tend à renforcer le processus de départementalisation de Mayotte, qui a rejoint le groupe des départements et régions d'outre-mer en 2011, mais ne bénéficie pas d'une convergence juridique et sociale similaire avec les autres départements français.

La version initiale de l'article 3 de la loi du 19 mars 1946, défendue par les députés ultramarins, consacrait le principe d'identité législative. Cette disposition a cependant été

écartée au cours des débats parlementaires au profit du maintien du régime de spécialité législative applicable aux colonies françaises et que les élus ultramarins jugeaient, avec raison, à la fois obsolète et injuste.

La présente proposition de loi, qui suit notre évolution constitutionnelle, vise à corriger cette anomalie historique en rétablissant le principe d'identité législative dans cette loi fondatrice. L'importance du symbole ne doit pas être mésestimée : il s'agit de respecter l'esprit de la loi voulue par nos prédécesseurs ultramarins.

Un point important est ressorti de mes travaux préparatoires : la rédaction que je vous soumetts, qui procède à un renvoi à l'article 73 de la Constitution, n'aura aucune conséquence sur d'éventuelles évolutions institutionnelles pouvant être décidées à l'avenir. Elle vise simplement à corriger une erreur historique, sans préjuger du devenir de nos territoires ultramarins, qui ont tous une histoire et une destinée singulières.

La seconde modification concerne Mayotte, territoire devenu le cent unième département français en 2011. La proposition de loi tend ainsi à réécrire l'article 1<sup>er</sup> de la loi de 1946 pour inclure Mayotte dans son dispositif. Surtout, elle prévoit une période transitoire, jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2027, à l'issue de laquelle tous les lois et décrets applicables dans les autres départements devront l'être également à Mayotte. Cette disposition vise à affirmer notre détermination à parachever le processus de départementalisation et de convergence sociale entre la France hexagonale et notre cent unième département.

Je ne vous apprendrai rien en rappelant que des écarts subsistent entre les montants des allocations familiales et prestations sociales, voire du salaire minimum, selon qu'ils sont versés à Mayotte ou dans d'autres départements, hexagonaux ou ultramarins. Par exemple, le montant des allocations familiales et du revenu de solidarité active à Mayotte est significativement inférieur à celui qui a cours dans les autres départements français. De tels écarts, qui pouvaient sembler pertinents au début du processus de départementalisation, paraissent aujourd'hui injustifiés, nuisent au développement de Mayotte et induisent une inégalité de traitement flagrante entre nos concitoyens.

Au fil d'un long processus historique et institutionnel, Mayotte a affirmé à de multiples reprises son désir de convergence législative et sociale avec la France hexagonale. Les représentants mahorais que j'ai eu l'honneur d'auditionner, en premier lieu le président du conseil départemental, M. Ben Issa Ousseni, ont eu l'occasion de rappeler l'enjeu que représente ce sujet pour leur territoire. Ils ont également souligné l'importance de la démarche à laquelle procède la proposition de loi, qui vise à réaffirmer la volonté de l'Assemblée nationale d'aboutir dans des délais très brefs à une égalité de traitement et de droits entre tous les citoyens français.

Enfin, le texte procède à des corrections sémantiques hautement symboliques, remplaçant les termes « France métropolitaine », « colonies » et « métropole » par des termes moins connotés et plus factuels, respectivement « France hexagonale », « territoires ultramarins » et « Hexagone ». Ces modifications sont importantes afin que la loi reflète une vision moderne et respectueuse de nos territoires.

Ce texte est donc non seulement une mise à jour nécessaire, mais également un acte de justice historique. En rétablissant l'esprit du texte de 1946, nous rendons hommage aux parlementaires ultramarins qui, il y a près de quatre-vingts ans, ont posé les bases d'une égalité restant à concrétiser pleinement à Mayotte.

La modernisation de la loi de 1946, en intégrant les évolutions institutionnelles et en affirmant le principe d'identité législative, nous permet de regarder vers l'avenir avec détermination. Nous renforçons le lien indéfectible entre la République et ses territoires ultramarins et nous affirmons notre volonté de garantir une égalité de droits et de traitement entre tous les citoyens français.

Je vous invite à soutenir cette proposition de loi. Soyons solidaires et rassemblons-nous sur l'essentiel, au-delà de nos clivages politiques, dans l'intérêt supérieur de nos territoires d'outre-mer et de nos populations.

**Mme Caroline Abadie, présidente.** Nous en venons aux interventions des orateurs des groupes.

**M. Guillaume Vuilletet (RE).** Le texte vise à apporter à la loi de 1946 sur la départementalisation des corrections dont certaines concernent Mayotte – sur ce point, j'espère ne pas dire trop de bêtises en m'exprimant sous l'œil exigeant d'Estelle Youssouffa.

Les corrections sémantiques que vous avez évoquées, madame la rapporteure, sont bienvenues. Une métropole, aujourd'hui, dans notre pays, c'est un périmètre intercommunal intégrant une ville de plusieurs centaines de milliers d'habitants en son centre et organisé autour d'elle, non le cœur d'un empire qui n'existe plus.

De même, aller jusqu'au bout de l'identité législative – en remplaçant simplement un petit mot, « sur », par un autre, « sauf » – est nécessaire et ne réduira en rien la capacité d'adaptation à la situation propre de chaque territoire.

Je suis plus circonspect en ce qui concerne la date de 2027. Non par crainte d'un appel d'air que l'égalité des droits pourrait créer à Mayotte : je veux tordre le cou à cette idée. J'estime à titre personnel que la différenciation entre Mayotte et le reste du territoire s'agissant de certains droits de nos concitoyens est un scandale et que la maintenir ne servirait à rien en l'espèce. Il y a déjà un rapport de 1 à 8 au moins entre les Comores et Mayotte du point de vue de la richesse, de 1 à 20 entre Madagascar et Mayotte ; ce n'est pas parce que l'on passerait à un rapport de 1 à 21 que cela changerait la face du monde. De plus, la restriction de l'accès aux droits sur place est suffisamment protectrice.

Le motif de ma réserve est plutôt qu'un projet de loi a été annoncé par le Président de la République et est en discussion avec les élus mahorais. Les dispositions de la proposition de loi concernant la date de 2027 viendraient percuter ce débat en cours.

En outre, l'application du texte requerrait un très gros travail administratif et s'il n'est pas fourni dans les délais impartis, nos concitoyens pourraient former des recours. Or nous ne sommes pas là pour créer du contentieux. Il faut donc vérifier que notre administration serait capable d'absorber cette transformation. C'est une question qu'il nous faudra poser à l'exécutif en séance.

Enfin, je crains les effets de bord. Il y a à Mayotte – je parle sous le contrôle de Mme Youssouffa – une forme de concordat qui ne dit pas son nom. La justice cadiale, qui y joue encore un rôle, bénéficie ainsi d'un régime juridique particulier. Le texte ne risque-t-il pas d'entrer en contradiction avec ce régime ? Celui-ci mérite peut-être d'être discuté, mais pas ainsi.

Nous nous abstiendrons donc à ce stade, mais avec sympathie pour votre démarche, madame la rapporteure.

En revanche, nous voterons contre les amendements. J'admire la licence poétique de notre collègue Nilor à propos de la « France transocéanique », mais si l'on peut débattre de la façon de rebaptiser ces territoires, ce ne sera peut-être pas de ce nom-là ; j'admire aussi l'imagination du président Rimane en matière d'évolution constitutionnelle, mais c'est dans un autre cadre que nous pourrions en discuter.

**M. Yoann Gillet (RN).** Bien qu'assez symbolique, la disposition selon laquelle les lois et décrets en vigueur en France hexagonale, mais non encore appliqués dans les départements d'outre-mer, doivent faire l'objet d'un décret d'application d'ici au 1<sup>er</sup> janvier 2027 trouve son fondement dans l'article 73 de la Constitution de 1958, qui pose déjà le principe de l'assimilation législative de ces territoires.

Quelques décennies après l'abolition de l'esclavage, en 1848, les revendications d'assimilation à la métropole ont émergé dans les « quatre vieilles colonies ». Cette aspiration des élus et des populations visait la complète départementalisation comme moyen d'atteindre l'assimilation.

En 1946, la première Assemblée constituante a voté le projet de loi de départementalisation déclarant que « les colonies de la Guadeloupe, de la Martinique, de la Réunion et la Guyane française sont érigées en départements français ». Cette loi promettait l'assimilation juridique à la métropole, l'application du droit commun de la République et, par conséquent, le développement économique et le progrès social. Plusieurs mois après son entrée en vigueur, la Constitution de la IV<sup>e</sup> République a instauré le principe d'identité législative dans les quatre départements ultramarins.

Aujourd'hui, c'est un régime d'identité législative adapté qui s'applique aux départements d'outre-mer en vertu de l'article 73 de la Constitution de 1958. Ce principe d'adaptation va plus loin que la formulation de la Constitution de 1946, qui renvoie à des exceptions à l'application du droit commun dans les cas prévus par la loi. Cette fois, ces exceptions ne peuvent être que des adaptations à des situations particulières.

Il a fallu plusieurs décennies pour que les conditions sociales et économiques dans ces territoires se rapprochent de celles observées en France hexagonale. Les changements sociaux, l'immigration de masse, l'insécurité, la pauvreté et le taux de chômage inédit ont transformé l'enthousiasme initial en impatience, voire en désillusion, entraînant parfois des crises. La lenteur de la convergence est due à un principe de spécialité législative inscrit dans la loi et dans la Constitution.

Mayotte, en particulier, connaît de graves dysfonctionnements publics, notamment une pénurie d'eau courante prolongée et une immigration massive en provenance des Comores. Il y a dix ans, Mayotte était l'un des départements les moins criminogènes. Désormais, comme pour l'immigration, il est hélas en haut du podium. La situation sociale y est également dramatique : le taux de chômage atteint 35 % et le salaire minimum y est différencié. En 2018, selon l'Insee, 77 % de la population y vivait sous le seuil de pauvreté, soit plus de 200 000 personnes. De tels écarts nuisent au développement de nos territoires ultramarins et induisent une inégalité de traitement flagrante entre nos concitoyens.

Nous voterons donc cette mesure à portée symbolique, tout en soulignant qu'elle ne permet pas de relever le défi de la départementalisation des territoires d'outre-mer. Des solutions plus concrètes et ambitieuses sont nécessaires pour améliorer durablement les conditions de vie de nos compatriotes ultramarins.

Je rappelle la proposition de Marine Le Pen pour y parvenir : la création d'un grand ministère d'État de la France d'outre-mer et de la politique maritime. Nos compatriotes ultramarins savent que nous ne les oublions pas. Ils sont d'ailleurs de plus en plus nombreux à espérer l'arrivée au pouvoir de Marine Le Pen en 2027. Français d'outre-mer, nous, nous ne pensons pas à vous seulement trois mois avant les élections : vous êtes dans notre cœur toute l'année, car vous êtes la France et nous souffrons de voir comment vous êtes traités par les uns et instrumentalisés par les autres. Tenez bon, on arrive !

**Mme Raquel Garrido (LFI-NUPES).** Je profite de ma prise de parole pour envoyer un message d'affection à notre président Sacha Houlié, qui vient d'avoir un fils. Je pense que tous les commissaires aux lois se joignent à mes félicitations.

La proposition de loi qui nous est soumise a une portée plus symbolique que réelle. Elle n'apporte rien aux populations d'outre-mer, confrontées à de multiples défis – pouvoir d'achat, accès aux services publics, au logement, et, de manière générale, à une égale dignité et au respect des autorités politiques françaises.

Il était tout à fait légitime de vérifier l'opportunité de la formulation figurant à l'article 73 de la Constitution concernant les compétences des collectivités d'outre-mer, une question dont l'enjeu est le rapport entre les populations d'outre-mer entre elles et le reste de la population nationale. Ce n'est pas un petit sujet. Cette vérification devrait être démocratique et collégiale. Mais tel n'est pas l'objet de la proposition de loi, dont l'effet politique est beaucoup plus neutre – vous l'avez-vous-même admis, madame la rapporteure.

Dans l'esprit que je viens d'évoquer, nous avons consulté au sujet des besoins des populations nos collègues ultramarins membres du groupe La France insoumise, dont nous soulignons le travail de terrain. À les entendre – ainsi, d'ailleurs, que certains membres ultramarins du groupe LIOT –, la proposition de loi n'a pas grand intérêt et isolerait La Réunion, qui serait figée dans le contexte institutionnel actuel alors même qu'elle y fait l'objet de spécificités, énoncées à l'alinéa 5 de l'article 73 de la Constitution.

Ainsi, le texte grave dans le marbre l'amendement Virapoullé, qui avait figé le statut de La Réunion en inscrivant dans cet article, lors de la révision constitutionnelle de 2003, que La Réunion ne peut bénéficier de l'adaptation des normes nationales permise aux autres collectivités de l'article 73 en vertu de leurs spécificités. Cet amendement a aussi reconnu La Réunion comme une région et non comme un département, ce qui limite les évolutions institutionnelles.

Autrement dit, la proposition de loi conforte la stabilité institutionnelle alors que les institutions et les compétences doivent être en accord avec leur temps, c'est-à-dire avec les besoins et l'avis des populations.

L'objectif est de fabriquer une égalité réelle en droits entre tous les citoyens de France, notamment dans les collectivités transocéaniques – nous proposons cette évolution lexicale parce qu'elle nous semble plus fidèle à la réalité de ces territoires.

Nous voterons contre la proposition de loi.

**Mme Maud Petit (Dem).** Merci de m'accueillir au sein de votre commission.

Je tiens à remercier mes collègues du groupe LIOT d'avoir inscrit cette proposition de loi à l'ordre du jour de leur niche. C'est un texte particulier pour moi, qui suis d'origine martiniquaise. Il me renvoie à mon histoire personnelle et au souvenir de mon grand-père, Camille Petit, qui siégeait sur les bancs de notre assemblée comme député de la Martinique et qui, à l'instar d'Aimé Césaire, a œuvré sans relâche pour que, bien des années après l'adoption de la loi sur la départementalisation, le statut de département d'outre-mer prenne tout son sens, en Martinique notamment.

La loi du 19 mars 1946 est un texte fondamental pour La Réunion, la Guadeloupe, la Martinique et la Guyane, un texte fondateur dans l'histoire de ces « quatre vieilles », dans leurs rapports et dans leur relation à la France hexagonale en ce qu'il marque le passage du statut de colonie à celui de département. La Constitution de 1946, puis celle de 1958 ont créé la catégorie de départements et territoires d'outre-mer, faisant de ces territoires des collectivités de notre République à part entière, comme le souhaitaient à l'époque les élus et la population locaux.

L'article 73 de notre Constitution consacre également le principe d'identité législative, rendant le droit hexagonal applicable à ces départements et territoires d'outre-mer de plein droit, aujourd'hui dénommés DROM-COM (départements et régions d'outre-mer et collectivités d'outre-mer), sauf si une exception est déterminée par la loi. Notre Constitution étant une norme supérieure à la loi du 19 mars 1946, la proposition de loi, qui vise à actualiser celle-ci, est surtout symbolique et n'aura pas véritablement d'impact juridique sur le statut des quatre départements d'outre-mer visés.

L'idée de leur adjoindre Mayotte, cent unième département français depuis 2011, dans la mesure où le principe d'identité législative n'y est pas satisfait, part d'une bonne intention. Nous ne pouvons nier que la départementalisation de Mayotte est progressive et inachevée, ni que ce principe ne s'applique pas dans de nombreux domaines, comme celui du logement, de la protection sociale, du droit du travail ou de l'emploi. Mais la proposition de loi n'aura que peu d'effet sur la convergence sociale des droits à Mayotte. Le projet de loi sur Mayotte que nous serons amenés à étudier dans les mois à venir sera plus structurant et j'espère sincèrement qu'il nous permettra de progresser très concrètement vers cette convergence.

Certains termes utilisés dans la loi du 19 mars 1946 n'ont plus leur place dans la législation d'un pays comme le nôtre. Il convient de les actualiser.

Faire œuvre de réparation et de respect, c'est aussi l'objet de cette proposition de loi. Pour cette raison, le groupe Démocrate la soutiendra. Vive les outre-mer !

**Mme Marie-Agnès Poussier-Winsback (HOR).** Il est louable de souhaiter l'achèvement du processus de départementalisation des territoires d'outre-mer que sont la Guadeloupe, la Martinique, La Réunion, la Guyane et Mayotte, et de vouloir supprimer la notion de colonie de la loi structurante de 1946. La proposition de loi tire par ailleurs toutes les conséquences de la départementalisation plus tardive de Mayotte et supprime la référence au régime transitoire anciennement applicable pour consacrer le principe d'identité législative.

C'est notamment à l'initiative d'Aimé Césaire que l'Assemblée nationale a reconnu la Guadeloupe, la Martinique, La Réunion et la Guyane française comme des départements à part entière – et non plus entièrement à part. La loi de 1946 constitue l'aboutissement d'un long processus politique qualifié à l'époque d'assimilation. Elle a marqué le début de l'égalité des droits entre ces territoires et l'Hexagone, par le régime d'identité législative qui se présentait alors comme une véritable révolution par rapport au principe colonial de spécialité législative.

La Constitution de 1946 puis celle de 1958 ont consacré cette identité législative et reconnu les populations d'outre-mer au sein du peuple français au nom d'un idéal commun de liberté, d'égalité et de fraternité. Ainsi, l'ensemble des lois et règlements sont par principe applicables à tous les départements d'outre-mer visés, sauf si la loi en dispose autrement.

Le processus de départementalisation de Mayotte a eu lieu plus tardivement, après la consultation du peuple mahorais, qui s'est majoritairement prononcé en faveur de cette transformation, définitivement entérinée par la loi organique de 2009.

Ainsi, à Mayotte comme en Guyane et dans l'ensemble des territoires français des Antilles, la loi est la même pour tous sauf disposition spécifique et sous réserve des prérogatives de différenciation des exécutifs locaux.

Cette proposition de loi vise à corriger la sémantique de la loi historique de 1946 afin d'y supprimer la référence à la notion de colonie et d'y intégrer Mayotte. Le groupe Horizons est favorable à cette idée.

Nous partageons néanmoins les interrogations exposées par M. Vuilletet sur la date de 2027 et sur les effets de bord. Nous nous abstenons donc à ce stade.

**Mme Cécile Untermaier (SOC).** Je m'exprimerai à la place de Christian Baptiste, qui regrette de ne pouvoir être là ce matin.

Cette proposition de loi rétablit l'esprit du texte de 1946, celui de l'égalité réelle. Ces territoires ont cessé d'être des colonies pour devenir des départements français. Les promoteurs de ce texte ne demandaient rien d'autre que l'égalité et la justice sociale : « Après la fraternité et la liberté, nous venons vous demander l'égalité devant la loi, l'égalité des droits. » Si l'article 1<sup>er</sup> consacre le statut départemental du point de vue administratif, la loi de 1946 reste en deçà de la demande d'identité législative.

Cette proposition de loi fait œuvre de réparation historique. Elle est symbolique, mais les symboles comptent ; elle célèbre la victoire des ultramarins en matière de décolonisation et permet une départementalisation de nos outre-mer pleine et entière, fondée sur l'égalité réelle avec la France hexagonale.

Le groupe Socialistes votera ce texte.

**M. Giovanni William (GDR-NUPES).** Ne prenez pas mes propos personnellement, chère collègue rapporteure, mais comment avez-vous pu envisager de modifier ce pilier de notre histoire ? Je ne comprends pas votre démarche : en quoi cette proposition de loi fera-t-elle progresser nos territoires, en quoi contribuera-t-elle à l'émancipation de nos populations ?

Tous les Martiniquais sont les héritiers d'Aimé Césaire, l'un des pères fondateurs de cette loi de départementalisation de 1946. Et vous voudriez l'actualiser sans nous consulter ?



En tout cas, moi, je ne l'ai pas été ; et je n'ai pas entendu dire que quelqu'un l'ait été en Martinique.

Alors que des missions parlementaires se penchent sur les évolutions statutaires de nos territoires, vous nous proposez un texte qui revêt à mes yeux une allure politicienne, puisqu'il n'a aucun impact juridique.

On ne corrige pas l'histoire ; on la regarde en face.

C'est une question purement idéologique et je constate qu'il manque à votre texte des signatures d'élus ultramarins. Cela devrait en surprendre plus d'un.

Nous avons la prétention d'avoir été élus pour faire avancer les choses, et non pour faire un bond en arrière. Une loi peut être imparfaite, incomplète, inadaptée ; il revient alors au législateur d'intervenir – mais pas soixante-dix-huit ans plus tard, et pour nous redire ce que nous savons déjà ! La Constitution de 1958 – amenée, je l'espère, à évoluer bientôt – nous paraît suffisante.

Le groupe Gauche démocrate et républicaine s'opposera à cette proposition de loi, à l'instar des Martiniquais, que j'ai l'honneur de représenter.

**Mme Estelle Youssouffa (LIOT).** L'archipel de Mayotte est français depuis 1841. Il a connu une succession de statuts différents, le travail forcé, appelé engagisme, le régime de l'indigénat et les humiliations coloniales. Mais il reste bleu, blanc, rouge : alors que les déflagrations de la décolonisation et des indépendances font implorer l'empire, Mayotte choisit la France et se bat. En 1946, les mots d'Aimé Césaire et le combat de nos frères ultramarins pour l'égalité dans la République, concrétisé par le statut de département d'outre-mer, résonnent à Mayotte. En novembre 1958, au congrès de Tsoundzou, Georges Nahouda et les figures de Mayotte française présentent pour la première fois le projet de départementalisation de Mayotte. Résistant aux vicissitudes de l'histoire et aux vents adverses des violences politiques de la fin des hypocrisies parisiennes, les Mahoraises et les Mahorais ont lutté, subi l'emprisonnement et les privations et parfois payé le prix du sang pour arracher la sécurité qu'incarne à nos yeux le statut de département. Marcel Henry, Younoussa Bamana, Henry Jean-Baptiste, Jean-François Hory, Younoussa Ben Ali, les Chatouilleuses emmenées par Zéna M'Déré, Boueni M'Titi, Zaïna Méresse et tant d'autres *sorodats* anonymes ont mené ce combat pendant des décennies : pacifique mais intransigeante, Mayotte a finalement arraché la départementalisation par les urnes. C'était une victoire historique : Mayotte est française parce que nous avons voté pour rester ; Mayotte est un département depuis 2011 parce que nous avons largement voté pour ce statut.

Pourtant, certains estiment que cette démarche va à l'encontre du sens de l'histoire. Je leur répondrai que nous sommes un peuple qui dispose de lui-même et que nos choix doivent être respectés. On ne peut se dire démocrate et républicain et balayer les résultats des scrutins transparents qui se sont succédé parce qu'ils ne vous conviennent pas. Un paternalisme particulièrement raffiné, sinon raciste, sous-entend que nous, Mahorais, serions victimes du syndrome de Stockholm en refusant l'indépendance, que nous serions incapables de savoir ce qui est bon pour nous.

Certains estiment aussi que la départementalisation est la cause de tous les maux de Mayotte. Je note qu'aucun statut ne dispense l'État d'assurer l'accès à l'eau, à la santé et à l'école, de garantir la sécurité publique ou de protéger nos frontières. Ces faux débats

statutaires ne sont qu'une procrastination politique très efficace pour continuer de retarder les grands chantiers urgents : la convergence sociale et la construction d'infrastructures vitales – un deuxième hôpital, un meilleur aéroport, des routes, un système d'assainissement.

Nous, Mahorais, voyons dans la départementalisation la protection contre les revendications territoriales des Comores, mais aussi l'accession à l'égalité réelle avec nos concitoyens de l'Hexagone. Reconnaissons que ces questions n'ont pas trouvé d'issue à ce jour : c'est encore un combat que nous menons, un combat républicain pour l'égalité, pour le respect de nos frontières, pour notre place pleine et entière dans la République.

C'est dans ce contexte que résonne cette proposition de loi du groupe LIOT. Je remercie notre rapporteure pour ce texte dont la portée symbolique est forte. Il inscrit dans la loi que les anciennes colonies sont maintenant membres de la République à part entière. Il inclut aussi explicitement Mayotte et y fixe à 2027 l'achèvement du processus de départementalisation : le rattrapage structurel de l'égalité réelle ne peut pas attendre, et tous les élus mahorais défendent ce calendrier.

La loi « Mayotte », dont l'issue est incertaine, ne peut servir à justifier que l'Assemblée nationale se défie de notre archipel et reporte l'égalité de traitement aux calendes grecques. J'ai aussi l'espoir que ce vote marquera le début d'un consensus parlementaire, dans l'attente de cette loi, toujours en négociation.

Nous voterons cette proposition de loi dont j'espère qu'elle recueillera l'unanimité.

**Mme Emmanuelle Ménard (NI).** Cette proposition de loi fait œuvre de réparation historique ; elle est hautement symbolique puisqu'elle consacre la départementalisation pleine et entière de nos outre-mer, selon le principe de l'égalité réelle avec la France hexagonale, y compris pour Mayotte, avec une courte période de transition.

À l'heure où la crise en Nouvelle-Calédonie est loin d'être terminée et où les vellétés d'indépendance, d'autonomie ou d'émancipation reviennent sur le devant de la scène, je salue l'initiative de la rapporteure. On ne peut pas parler des outre-mer comme faisant pleinement partie de notre pays tout en tolérant que les lois votées à Paris ne soient pas pleinement appliquées sur l'ensemble du territoire national.

Quant aux effets de bord redoutés par certains, ils ne peuvent évidemment pas servir d'excuse : c'est une question d'égalité et de justice. Je voterai cette proposition de loi.

**Mme Nathalie Bassire, rapporteure.** Merci à tous et à toutes pour vos interventions.

La situation à Mayotte est un scandale et ce texte doit nous permettre de rétablir la justice et l'égalité sociale. Mayotte est devenue un département en 2011, mais le combat pour la reconnaissance du peuple mahorais comme peuple français est bien antérieur. Ce texte est hautement symbolique mais y intégrer Mayotte montre que nous voulons aller plus loin dans la reconnaissance des territoires ultramarins.

Nous relançons un débat, mais il ne s'agit finalement que de mettre la loi du 19 mars 1946 au même niveau que la Constitution. Les députés ultramarins se sont battus en 1946 pour inscrire la spécialité législative dans la loi. Cela a été refusé, mais on retrouve aujourd'hui cette clause dans la Constitution. Voilà pourquoi cette proposition de loi fait

œuvre de réparation historique : nous donnons raison à nos collègues de 1946, et nous rétablissons ainsi un équilibre.

Des auditions ont été proposées à l'ensemble des responsables politiques des territoires ultramarins. Nous avons vraiment voulu recueillir la réflexion de tous ; il aurait été malvenu de ma part de ne parler qu'en mon nom. Seuls quelques-uns ont accepté. Les autres ont fait le choix de ne pas apporter leur contribution. Cela ne m'oblige pas à me taire : je n'oublie pas mes convictions.

Cette proposition de loi est essentiellement sémantique, mais elle ajoute aussi Mayotte, devenue département en 2011, et qui doit donc être mentionnée ici. Nous complétons le texte plus que nous ne le modifions, et nous respectons l'esprit de la loi.

**Article unique** (art. 1<sup>er</sup>, 2 et 3 de la loi n° 46-451 du 19 mars 1946 tendant au classement comme départements français de la Guadeloupe, de la Martinique, de La Réunion et de la Guyane française) : *Actualisation de la loi du 19 mars 1946 tendant au classement comme départements français de la Guadeloupe, de la Martinique, de La Réunion et de la Guyane française*

*La commission **adopte** les amendements rédactionnels CL11 et CL14 de Mme Nathalie Bassire.*

*Amendement CL13 de Mme Nathalie Bassire*

**Mme Nathalie Bassire, rapporteure.** Cet amendement modifie l'intitulé de la loi du 19 mars 1946 pour y ajouter Mayotte.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Elle **adopte** l'amendement rédactionnel CL8 de Mme Nathalie Bassire.*

*Amendement CL1 de M. Jean-Philippe Nilor*

**Mme Raquel Garrido (LFI-NUPES).** Il s'agit d'un amendement d'appel qui tend à renommer les outre-mer « collectivités françaises transocéaniques ».

Ce terme met en lumière la réalité géographique de ces territoires situés au-delà des océans, et nous semble mieux refléter la diversité de leurs emplacements ; il indique aussi une situation géographique relative. Ces départements ne sont pas simplement des paradis lointains décrits par les voyageurs, mais des collectivités qui font pleinement partie de la France. Leurs caractéristiques uniques et leurs besoins spécifiques doivent être reconnus et respectés. Le terme que nous proposons respecte et valorise la diversité en adoptant un langage qui reconnaît l'évolution des perceptions et des relations de nos territoires avec l'Hexagone.

**Mme Nathalie Bassire, rapporteure.** Avis défavorable. La représentation nationale a déjà tranché ce débat lors de la discussion de votre proposition de résolution visant à créer une commission d'enquête sur la gestion des risques naturels dans les territoires transocéaniques de France : nous avons choisi de maintenir le terme « outre-mer ».

À titre personnel, je suis attachée à ce terme, maintenant largement reconnu. Il faudrait des années pour qu'une nouvelle appellation soit aussi connue de nos concitoyens.

**Mme Raquel Garrido (LFI-NUPES).** Je suis frappée par le degré d'ignorance géographique des Français – et des députés – sur la réalité de ces bouts de France. Il m'est récemment arrivé de demander à des gens où était la Nouvelle-Calédonie : ils la plaçaient à peu près partout – c'était ridicule. Les gens ne savent pas non plus que la Polynésie française s'étend sur une superficie comparable à l'Europe. La simple idée de territoires non hexagonaux ne suffit pas pour appréhender la réalité de l'éloignement et de la dispersion. Nous devons en discuter, et peut-être évoluer pour rendre compte de cette réalité et de la façon dont les citoyens de chaque morceau de France se vivent par rapport au tout.

*La commission rejette l'amendement.*

*Suivant l'avis de la rapporteure, la commission rejette successivement les amendements CL5 de M. Davy Rimane et CL2 de M. Jean-Hugues Ratenon.*

*La commission adopte l'amendement rédactionnel CL10 de Mme Nathalie Bassire.*

*Amendement CL9 de Mme Nathalie Bassire*

**Mme Nathalie Bassire, rapporteure.** Il s'agit d'assurer la cohérence de la loi de 1946 avec notre hiérarchie des normes : la référence aux décrets d'application de la III<sup>e</sup> République n'est plus pertinente aujourd'hui, une loi ne pouvant être modifiée que par une autre loi.

*La commission adopte l'amendement.*

*Amendement CL3 de M. Jean-Philippe Nilor*

**M. Jean-François Coulomme (LFI-NUPES).** Si les lois nationales ont vocation à s'appliquer dans les territoires transocéaniques, afin de garantir une égalité des droits, elles peuvent être adaptées.

Comme le rappelle cette proposition de loi, la départementalisation des quatre anciennes colonies a été obtenue grâce aux combats des progressistes. Mais, pour atteindre des mêmes droits que n'importe quel autre département de l'Hexagone, il a fallu de très longues luttes menées, là encore, par les forces progressistes.

L'égalité sociale a été entamée en 1981 à l'arrivée au pouvoir de François Mitterrand et achevée quinze ans après, en 1996, sous la présidence de Jacques Chirac. Mais égalité en droits, comme nous le reconnaît la Constitution, ne veut pas toujours dire assimilation ! Nos différents territoires ne sont pas sur le sol continental. Nous sommes dispersés aux quatre coins du monde, apportant à la France son rayonnement sur tout le globe. Nos cultures sont différentes, nos façons de vivre sont différentes, nos climats sont différents, nos langues sont différentes, nos problèmes sont différents ; nous avons tous nos spécificités.

Une loi votée à l'Assemblée nationale ne peut pas toujours s'appliquer à la lettre aux territoires ultramarins. Dernier exemple en date : la réforme de l'assurance chômage. Nous battons tous les records ! Il en va de même pour l'obligation de travailler pour bénéficier du RSA, ou pour la loi « littoral », votée à Paris et qui s'applique dans les outre-mer.

Laurent Vergès proclamait dans l'hémicycle de l'Assemblée nationale en 1986 : « *nou lé pas plis, nou lé pa moïn* » pour réclamer l'égalité sociale.

Jean Paul Virapoullé, lui, dans sa logique infantilisante d'une relation entre dominant et dominé, a imposé en 2003 – par son amendement à l'article 73, alinéa 5, de la Constitution, adopté avec la complicité du pouvoir en place à l'époque – le verrouillage de La Réunion. Cet alinéa exclut La Réunion de la possibilité dont bénéficient les autres collectivités de l'article 73 de disposer d'un pouvoir normatif dans des domaines relevant de la loi et du règlement.

**Mme Nathalie Bassire, rapporteure.** Avis défavorable. La précision que vous demandez est inscrite dans la Constitution.

Votre exposé est par ailleurs très polémique et M. Virapoullé pourrait le considérer comme insultant ! Je voudrais au contraire cette proposition de loi consensuelle.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement CL6 de M. Christian Baptiste*

**Mme Nathalie Bassire, rapporteure.** Sagesse. L'amendement est satisfait, mais j'en comprends l'intention symbolique.

*La commission rejette l'amendement.*

*Elle adopte l'article unique modifié.*

**Après l'article unique**

*Amendement CL4 de M. Jean-Hugues Ratenon*

**Mme Raquel Garrido (LFI-NUPES).** Nous voudrions qu'un rapport examine les conséquences de l'alinéa 5 de l'article 73 de la Constitution sur le développement économique de La Réunion.

**Mme Nathalie Bassire, rapporteure.** Avis défavorable. C'est l'amendement Virapoullé que vous remettez en cause. Chacun peut constater qu'il n'a pas empêché le développement économique de La Réunion, pas plus que l'instauration de la collectivité unique aux Antilles ne l'a accéléré. En laissant penser le contraire, cet amendement me semble contraire à l'esprit de la proposition de loi, dont je voudrais, je le redis, qu'elle soit aussi consensuelle que possible.

Par ailleurs, la commission des lois est par principe défavorable aux demandes de rapport, considérant que les travaux de contrôle de notre assemblée sont généralement de meilleure qualité et qu'il ne tient qu'à nous de nous emparer de ces sujets.

**Mme Raquel Garrido (LFI-NUPES).** Cet amendement, à l'initiative duquel se trouvent Jean-Hugues Ratenon et Perceval Gaillard, élus de La Réunion, vise à ouvrir une discussion sur l'apport économique de l'amendement Virapoullé. On ne peut pas, je crois, dire que cela va de soi et qu'il n'y avait pas d'autre chemin.

Ce rapport, ce serait peut-être le seul effet concret de cette proposition de loi, dont vous admettez vous-même que pour le reste, elle n'en a pas !

**Mme Emeline K/Bidi (GDR-NUPES).** Si l'amendement dit Virapoullé n'a aucune incidence sur l'adaptation des normes dans notre territoire, il est inutile ; s'il l'empêche, il est dangereux. Dans les deux cas, il doit être supprimé, comme le demandent six des sept députés de La Réunion. Or nous en sommes réduits à l'évoquer dans chaque texte que nous examinons car le réflexe outre-mer n'existe pas. Il n'y a pas de véritable adaptation des lois à notre territoire : le plus souvent, on y légifère par voie d'ordonnance.

**Mme Estelle Youssouffa (LIOT).** L'amendement Virapoullé suscite l'envie à Mayotte car la norme induit le déploiement de l'administration et des services de l'État. La différence de développement entre ce département et La Réunion atteste de son bénéfice. Les trois quarts des dispositions débattues et votées par l'Assemblée ne s'appliquent pas à Mayotte. L'argument de la différenciation nous maintient dans l'arriération.

Je soutiens donc ma collègue Nathalie Bassire : le confort dans lequel les Réunionnais vivent, à seulement 1 000 kilomètres de Mayotte, est un rappel constant du traitement particulier dont ils bénéficient.

**Mme Karine Lebon (GDR-NUPES).** Si vous estimez que l'amendement Virapoullé a été une bonne chose pour La Réunion et qu'il suscite l'envie à Mayotte, vous devriez voter l'amendement CL4, qui demande un rapport sur ce qu'il a apporté. Cela nous permettrait de disposer d'éléments factuels pour étayer nos positions respectives.

**Mme Nathalie Bassire, rapporteure.** Il y a certes sept députés de La Réunion, mais la population s'est exprimée aussi lors d'un sondage du conseil départemental. En conséquence, je maintiens mon avis défavorable.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement CL7 de Mme Florence Goulet*

**M. Yoann Gillet (RN).** Cet amendement prévoit que le Gouvernement remette un rapport sur l'avancée de la départementalisation de Mayotte. L'article 73 de la Constitution pose déjà le principe de la convergence des droits pour les collectivités d'outre-mer, dont Mayotte. Celle-ci met pourtant du temps à se mettre en place du fait d'un principe de spécialité législative inscrit dans la loi et la Constitution – la récente loi pour contrôler l'immigration l'a montré.

Dans les faits, Mayotte diffère encore beaucoup du territoire hexagonal sur les plans économiques et sociaux, avec des dysfonctionnements majeurs de la puissance publique, dont une pénurie d'eau courante ayant duré plusieurs mois et une submersion migratoire venue des Comores, ainsi qu'une situation sociale dramatique, où le taux de chômage atteint 35 %. Il serait donc utile que la représentation nationale connaisse à quel stade d'application se trouve la départementalisation.

**Mme Nathalie Bassire, rapporteure.** La départementalisation de Mayotte est au cœur de la proposition de loi mais les travaux parlementaires, notamment ceux menés par nos collègues Mansour Kamardine et Guillaume Vuilletet au sein de cette commission, doivent primer sur les rapports du Gouvernement. Avis de sagesse car il s'agit de Mayotte.

*La commission rejette l'amendement.*

## Titre

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CL12 de Mme Nathalie Bassire.*

*Elle **adopte** l'ensemble de la proposition de loi **modifiée**.*

**Mme Nathalie Bassire (LIOT).** Chers collègues, je vous remercie d'avoir participé à ce débat.

\*

\* \*

*Puis, la Commission examine la proposition de loi visant à faire du 16 mai une journée nationale en hommage aux victimes de la route (n° 1116) (M. Guy Bricout, rapporteur).*

**Mme Caroline Abadie, présidente.** Cette proposition de loi est inscrite en huitième position à l'ordre du jour de la séance publique pour la journée réservée du groupe LIOT, le jeudi 13 juin prochain.

**M. Guy Bricout, rapporteur.** Mes chers collègues, c'est avec une vive émotion que je présente ce texte devant la commission des lois. Nous connaissons tous dans nos circonscriptions des victimes de la route et des familles de victimes. Derrière les statistiques nationales, nous savons que ce sont des hommes, des femmes, des enfants, des mères, des pères, des histoires, des visages, qui laissent dans l'existence de leurs proches une plaie béante et une place vide.

Comme en 2020, lorsque j'avais eu l'honneur de vous présenter la proposition de loi visant à modifier les modalités de congé de deuil pour le décès d'un enfant, ce sont les témoignages de ces proches qui m'ont ému et m'ont convaincu que nous pouvions, en tant que législateurs, faire avancer les choses sur ce sujet douloureux. Je me fais aujourd'hui leur porte-parole.

La sécurité routière est une préoccupation partagée, comme en témoigne l'adoption récente en première lecture de la proposition de loi créant l'homicide routier et visant à lutter contre la violence routière. Ma proposition de loi complète utilement ce texte, en portant le regard non sur la personne responsable de l'accident mais sur les victimes et sur leurs proches. Depuis de nombreuses années, à l'appel notamment du collectif Justice pour les victimes de la route, les familles des personnes décédées sur la route leur rendent hommage au mois de mai en dressant sur la voie publique des « tables hommages » dont les chaises, vides, correspondent au nombre de tués sur la route dans le département.

J'ai eu l'occasion de rencontrer des représentants de ce collectif ainsi que de plusieurs autres associations, en particulier la Fédération nationale des victimes de la route, la Ligue contre la violence routière, Victimes et citoyens et l'Association Antoine Alléno. Tous m'ont dit l'importance qu'ils accordaient à ce texte et quelle reconnaissance il constituait pour les familles et leurs proches décédés.

Il s'agit de créer une journée, le 16 mai, consacrée aux victimes de la route, qui soit également un moment de grande solidarité avec leurs familles. Par « victimes », j'entends évidemment les morts de la route mais aussi les très nombreux blessés, qui portent parfois toute leur vie les séquelles d'un accident. Le 16 mai doit être aussi une journée de prévention et de sensibilisation plus incarnée, plus participative, dans laquelle chacun trouve une place et joue pleinement son rôle – l'État, ses partenaires, les associations, l'ensemble des citoyens, les médias et les réseaux sociaux. Nous avons besoin de tous les relais et de toutes les forces pour lutter contre ce fléau.

Certains esprits chagrins – mais je n'en imagine pas ici – mettront peut-être en cause la date du 16 mai. Il existe en effet une journée mondiale du souvenir des victimes de la circulation routière, organisée sous l'égide de l'Organisation des Nations unies (ONU) depuis 2005, qui se tient le troisième dimanche du mois de novembre. Cette journée, malheureusement, n'est pas investie en France. Les pouvoirs publics ont une certaine responsabilité en la matière, mais la saison est également problématique : le mois de novembre ne se prête pas aux manifestations en plein air, ce qui réduit nécessairement la visibilité des actions qui pourraient être menées. Les associations considèrent en outre que c'est un mois difficile pour les familles, du fait de la proximité avec la Toussaint et la fête des morts. Le volontarisme ne suffirait donc pas : la date elle-même n'est pas appropriée.

La journée européenne des victimes, fixée au 22 février, n'est pas non plus investie. Il s'agit d'une journée très générale, plus orientée vers les enjeux de prise en charge judiciaire des victimes de toutes sortes de violences et d'infractions, au sein desquelles les victimes de la route sont « invisibilisées ».

Ainsi, aucune des deux journées existant aujourd'hui ne constitue réellement une journée de mobilisation pour les victimes de la route. La date du 16 mai a été proposée par les associations et présente des avantages réels.

Elle fait écho à la pratique des tables hommages, dressées au mois de mai depuis 2009. Ce mois offre, en effet, une météo plus clémente, qui permet des rassemblements en extérieur, garantissant à ces manifestations une visibilité propice à la sensibilisation. À la fin de l'année scolaire, marquée par les célébrations et les conduites à risques, et à la veille des grands départs en vacances, il est judicieux, en outre, de communiquer sur la sécurité routière – juin est un mois particulièrement accidentogène.

La proposition de loi va plus loin : outre l'article 1<sup>er</sup> qui consacre le 16 mai comme journée nationale, l'article 2 prévoit d'impliquer le ministère de l'éducation nationale pour intégrer cette journée dans les programmes scolaires. L'école est le lieu privilégié de la formation des plus jeunes usagers aux règles de sécurité sur la route. Il est essentiel que la journée du 16 mai y trouve un écho, en prenant appui sur des témoignages marquants, adaptés aux jeunes. L'article 3 précise que, dans leur champ de compétences, les services publics peuvent prendre part à la promotion et à la poursuite des objectifs de la journée d'hommage. On objectera peut-être qu'une telle disposition n'est pas strictement normative : elle constitue un appel aux pouvoirs publics. Cette journée ne peut pas exister sans un engagement fort de l'État, qui doit être aux côtés des associations pour la faire vivre.

Enfin, l'article 4 rend obligatoire la remise d'un rapport annuel du Gouvernement au Parlement, retraçant l'ensemble des initiatives en matière de renforcement de la sécurité routière. Le bilan annuel très complet de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière ne recense et n'évalue cependant pas ces initiatives. Cela paraît toutefois essentiel



pour mieux calibrer nos politiques publiques et aller vers le seul objectif acceptable, celui du zéro mort sur les routes.

Face aux près de 3 400 personnes mortes en 2023 et aux 235 000 blessés, dont 16 000 blessés graves, la proposition de loi ne prétend pas être une solution miracle. Elle constitue un petit pas, mais un pas important, vers une amélioration de nos politiques publiques en matière de sécurité routière, et une meilleure considération des familles de victimes qui, face à la solitude du deuil, ont besoin de la solidarité de la société toute entière – à Cambrai, la mère d'une victime me confiait encore récemment ce besoin de soutien.

**Mme Caroline Abadie, présidente.** Nous en venons aux interventions des orateurs des groupes.

**M. Guillaume Gouffier Valente (RE).** Dans le cadre de la niche parlementaire du groupe LIOT, la proposition de loi de Guy Bricout vise à faire du 16 mai une journée nationale en hommage aux victimes de la route, un objectif noble et nécessaire, qui nous amène à réfléchir à la réalité dramatique des accidents de la route et à l'impact dévastateur qu'ils ont sur les proches des victimes.

Selon l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière, 3 398 personnes ont perdu la vie sur les routes en 2023. Ce bilan, bien qu'encore tragiquement élevé, est inférieur de 4,3 % à celui de 2022. Ces chiffres nous rappellent que chaque accident de la route est un drame ; chacun d'entre eux cache des vies brisées et des familles endeuillées. Rendre hommage aux victimes est indispensable : c'est reconnaître la douleur et le chagrin des familles, et leur offrir un moment de solidarité nationale.

Depuis 2017, la majorité présidentielle, totalement engagée pour la sécurité routière, a pris de nombreuses mesures pour l'améliorer. Le constat qu'un accident mortel sur cinq implique un conducteur positif aux stupéfiants nous a conduit à renforcer les sanctions contre les personnes conduisant sous l'influence de la drogue ou de l'alcool. Afin de concrétiser le plan Sécurité routière, Anne Brugnera a déposé la proposition de loi créant l'homicide routier : le délit sera constitué en cas d'accident mortel causé par un automobiliste à la suite d'une conduite délibérément à risque. Adopté en première lecture à l'Assemblée, le texte sera examiné la semaine prochaine par notre commission.

Conscients que la sécurité routière ne se limite pas aux conducteurs, nous avons lancé des campagnes de sensibilisation à grande échelle, comme, en mai 2024, celle dédiée à la sécurité des intervenants de la route pour sensibiliser aux risques qu'ils encourent – depuis vingt ans, douze de ses agents ont malheureusement perdu la vie dans l'exercice de leurs fonctions. Nos actions concordent donc parfaitement avec l'objectif de la proposition de loi : « sensibiliser l'ensemble de la population à la sécurité routière ».

Nous avons également renforcé les contrôles et augmenté le nombre de radars. En 2023, la France en compte 4 530 en fonctionnement, qui contribuent à la réduction des accidents et encouragent les conducteurs à adopter une conduite plus prudente. Nous devons aller encore plus loin : améliorer la sécurité routière nécessite un changement de culture et de comportement. Il faut sensibiliser davantage la population aux dangers de la route mais aussi promouvoir une conduite plus responsable, comme nous l'avons souhaité en diminuant la vitesse sur les routes à double sens sans séparateur central de 90 à 80 kilomètres heures. Ce changement de culture est un travail de longue haleine, essentiel pour réduire le nombre de victimes.

Votre proposition de loi vise à créer une journée nationale en hommage aux victimes de la route. Toutefois, à l'initiative de l'ONU, une journée mondiale du souvenir des victimes se tient déjà, le troisième dimanche de novembre. Ce moment de recueillement, où nous pensons aux disparus, aux blessés et aux traumatisés par un accident, n'est en effet pas assez mis en valeur. La création d'une nouvelle journée nationale doit être minutieusement réfléchie, avec les associations, pour garantir une réelle valeur ajoutée.

Enfin, les dispositions du texte semblent relever du domaine réglementaire plus que législatif : l'instauration de journées nationales ou commémoratives est généralement décidée par décret ou arrêté ministériel. Pour ces raisons, bien qu'il comprenne et partage l'objectif de la proposition de loi, le groupe Renaissance s'abstiendra en commission, tout en restant ouvert à voter le texte en séance.

**M. Pierre Meurin (RN).** Merci pour votre accueil. Le Rassemblement national soutiendra le texte. Très demandée par les associations de familles de victimes, la disposition permet en effet d'apaiser leur peine. Je regrette que le texte, figurant en huitième position, ne puisse vraisemblablement pas être examiné au cours de la journée réservée au groupe LIOT. Il vous reste toutefois quelques jours pour effectuer un arbitrage.

Commémorer, c'est bien ; agir, c'est mieux. Or ce gouvernement et les précédents n'agissent pas sur les causes structurelles, endémiques de la mortalité routière : chaque année, 500 décès parmi les 3 400 sont liés à la consommation de stupéfiants. Il faut avancer sur la question des substances psychoactives indétectables par des tests, comme le protoxyde d'azote dont le Sénat a supprimé la mention dans la proposition de loi créant l'homicide routier.

L'état des routes est également un élément fondamental de sécurité routière. En vingt ans, la France est passée du premier au dix-huitième rang mondial pour ce qui est de la qualité de ses infrastructures routières. Or celles-ci interviennent dans un tiers des accidents mortels.

Nous soutenons avec force cette proposition de loi tout en lançant un message volontariste : commémorons mais, surtout, agissons pour ne plus avoir besoin de commémorer.

**Mme Élisabeth Martin (LFI-NUPES).** Même s'il existe déjà une journée internationale dédiée aux victimes de la route, en novembre, on ne peut pas s'opposer à ce qui apaise la douleur des familles de victimes.

Comme d'habitude, le Gouvernement fait le choix de la surenchère pénale : en créant l'homicide routier, il ne satisfait qu'à l'une des trente-sept recommandations des associations. Surtout, la disposition ne permettra en rien de diminuer le nombre de morts sur la route.

Nous pensons qu'il convient d'aborder différemment la question, ce qui ne va pas à l'encontre d'une journée nationale en hommage aux victimes de la route. Il faut d'abord se préoccuper de l'état des routes, cause de nombreux accidents – les départements sont soumis à une austérité sévère, qui peut les empêcher d'intervenir.

L'apprentissage de la conduite est par ailleurs un enjeu majeur : les jeunes qui bénéficient de la conduite accompagnée causent moins d'accidents.

La prévention est également capitale. En appeler au ministère de l'éducation nationale est toujours bienvenu ; se pose ensuite la question des moyens, des intervenants et des modalités d'intervention.

Surtout, il paraît essentiel de mesurer l'effet de certains produits sur les cerveaux des jeunes ainsi que l'incidence de ces substances sur leur capacité à conduire.

La proposition de loi paraît donc bienvenue car elle apportera de la sérénité aux familles de victimes. Lors de l'examen du projet de loi de finances, il conviendra d'examiner le budget que l'État consacre à cette question ainsi que l'esprit dans lequel la prévention routière est menée. Les jeunes ne sont pas les seuls concernés, puisqu'ils ne sont pas majoritaires dans les stages de sensibilisation à la sécurité routière.

**M. Éric Pauget (LR).** Érigée en priorité nationale dès 2002 par le président Chirac, la sécurité routière a permis d'épargner, et épargne encore, des dizaines de milliers de vies. En faisant chuter de 7 720 à 4 620 le nombre de tués sur la route entre 2002 et 2007, cette action courageuse, parfois décriée s'agissant des radars, a entraîné une baisse de 40 % de la mortalité routière. Bien que ce bilan exceptionnel ait fait passer la France du statut de mauvais élève à celui de modèle pour de nombreux États européens, trop de personnes trouvent encore la mort sur la route. Malgré les campagnes de sensibilisation et les mesures préventives et répressives prises pour améliorer la sécurité routière, l'année dernière, 3 170 personnes ont perdu la vie sur les routes de France métropolitaine. Ces accidents ont des conséquences dramatiques pour les victimes comme pour leurs proches, alors que la lenteur des procédures judiciaires complique leur processus de reconstruction.

L'année dernière, le législateur a décidé d'aller plus loin, en abordant la question de la reconnaissance de l'homicide et des blessures routières dans un texte transpartisan voté à l'unanimité en première lecture, que j'ai l'honneur de rapporter avec ma collègue Anne Brugnera. Nous avons eu le courage d'engager la mutation nécessaire de notre droit routier pour mieux satisfaire les attentes des victimes.

Le texte s'inscrit résolument dans le prolongement de nos travaux et répond au besoin de nombreuses familles de victimes de la route de se souvenir collectivement de leurs proches et de partager leur douleur lors d'un moment dédié. Depuis plusieurs années, le 16 mai, des initiatives comme les tables en hommage aux morts se multiplient pour permettre aux familles de se retrouver et de se soutenir mutuellement. Toutefois, trop de drames de la route résonnent dans le cœur des familles sans véritable lien qui les unisse pour apaiser leur douleur. Voilà ce qui les conduit à demander la reconnaissance officielle de cette journée de commémoration.

En proposant d'instaurer une journée nationale en hommage aux victimes de la route, la proposition de loi poursuit trois objectifs principaux : reconnaître et honorer la mémoire des victimes en offrant un temps de commémoration officiel dédié au souvenir de ceux qui ont perdu la vie dans des accidents de la route ; soutenir les familles endeuillées en leur octroyant un moment de reconnaissance et de soutien collectifs pour les aider dans leur processus de deuil ; sensibiliser davantage la population à la sécurité routière en rappelant à tous l'importance de la sécurité sur la route pour réduire le nombre d'accidents et de victimes.

En instituant cette journée, le texte qui nous est soumis cherche à combiner commémoration et prévention en offrant une reconnaissance symbolique aux victimes et à

leurs familles, tout en renforçant les efforts de sensibilisation à la sécurité routière : comment pourrions-nous nous y opposer ?

Fidèle à ses engagements constants en faveur de la sécurité routière, le groupe Les Républicains soutient cette proposition de loi, car celle-ci répond à l'appel de nombreuses organisations et familles endeuillées par des accidents de la route. Cette journée ne doit pas se limiter au symbole, elle doit rappeler tous les ans au Gouvernement l'urgence à agir pour prévenir ces drames. La sécurité routière doit rester une priorité, reposant sur des actions concrètes et efficaces à même de réduire le nombre de victimes sur les routes. Les députés du groupe Les Républicains insistent sur l'importance d'associer des mesures tangibles à la commémoration, à l'image de la récente avancée sur l'homicide routier, afin d'éviter que de telles tragédies ne se reproduisent. Nous voterons en faveur du texte.

**M. Luc Geismar (Dem).** Les accidents de la route représentent un enjeu majeur de santé publique en France : chaque année, de nombreuses vies sont perdues ou gravement affectées à cause d'accidents de la circulation, dont les deux principales causes sont, d'après les forces de l'ordre, la vitesse excessive et inadaptée et la consommation d'alcool. Le Gouvernement a déployé plusieurs mesures de prévention ces dernières années : renforcement des contrôles routiers, campagnes de sensibilisation, investissements dans les infrastructures routières pour les rendre plus sûres et encouragement à l'utilisation de dispositifs de sécurité.

Malgré les progrès réalisés, les accidents de la route demeurent un problème d'ampleur : en 2023, l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (Onisr) a enregistré 3 402 décès causés par un accident de la route, chiffre en baisse par rapport à l'année précédente mais néanmoins alarmant. Derrière les victimes, des familles endeuillées doivent se reconstruire après la perte d'un proche.

Le groupe Démocrate est favorable à la création d'une journée nationale d'hommage à la mémoire des victimes de la route, que l'article 1<sup>er</sup> de la proposition de loi fixe au 16 mai. Les familles endeuillées ont choisi officiellement cette date pour organiser des tables en hommage aux victimes. Il existe déjà une Journée mondiale du souvenir des victimes des accidents de la route, organisée le troisième week-end de novembre dans de nombreux pays, à la suite de l'adoption d'une résolution de l'Assemblée générale des Nations unies en 2005. L'article 2 enjoint la ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse d'arrêter les modalités sous lesquelles la sécurité routière sera abordée lors de cette journée à l'école primaire ; l'éducation à la sécurité routière est déjà présente dans les programmes scolaires et donne lieu à la délivrance d'une attestation de première éducation à la route en primaire et de deux attestations scolaires de sécurité routière au collège, ainsi qu'à des demi-journées de sensibilisation au lycée. L'article 3 vise à encourager les services publics à contribuer à la sensibilisation à la sécurité routière et à promouvoir la journée nationale d'hommage. Enfin, l'article 4 demande au Gouvernement de remettre chaque année au Parlement un rapport retraçant les initiatives prises en matière de sécurité routière. Le Gouvernement met en œuvre depuis plusieurs années des mesures de prévention et de sensibilisation ; de son côté, l'Onisr publie un bilan annuel.

Le groupe Démocrate s'abstiendra sur ce texte.

**Mme Cécile Untermaier (SOC).** La France s'est lancée depuis le second mandat de Jacques Chirac dans une politique de lutte contre les accidents de la route, concrétisée notamment par l'installation de radars automatiques, les retraits de points, le renforcement de la présence policière sur les routes et l'abaissement des limitations de vitesse sauf sur les

autoroutes. Ces mesures expliquent la diminution de la mortalité sur les routes, mais le nombre d'accidents demeure élevé et notre pays ne parvient pas à enfoncer le plancher de 3 000 décès annuels.

Voulue par les associations, la journée nationale en hommage aux victimes de la route sera l'occasion de se recueillir et d'envoyer un signal à l'ensemble de la population sur la nécessité de prendre conscience du problème, mais aussi de développer, à l'école, la pédagogie des bons comportements à adopter sur la route.

Il nous est proposé de voter le texte sans l'amender afin de ne pas créer de prestations, donc de nouvelles charges pour les finances publiques, prohibées par l'article 40 de la Constitution. Le texte s'inscrit dans la démarche de la proposition de loi visant à créer un homicide routier et à lutter contre la violence routière. Le chemin est long avant d'aboutir à l'adoption d'un texte de loi, d'autant que le texte est placé en huitième position dans la journée consacrée à la niche du groupe LIOT, place qui le condamne à ne pas être examiné en séance publique.

Cette proposition de loi est pourtant utile, car, même si ses dispositions me semblent relever du domaine réglementaire, son adoption constituerait un signal envoyé au Gouvernement pour instaurer une Journée nationale en hommage aux victimes de la route, dont la création vous devrait beaucoup, monsieur le rapporteur.

**M. Philippe Pradal (HOR).** Les chiffres sont inacceptables et nous obligent. En 2022, 3 550 personnes ont perdu la vie sur les routes de France, soit une hausse de 11 % par rapport à l'année précédente. Nous ne pouvons pas nous résoudre à ce triste bilan, qui place la France, avec un ratio de 49 décès pour 1 million d'habitants, dans le groupe des mauvais élèves européens.

La sensibilisation aux accidents de la route est primordiale, en particulier pour les jeunes qui en sont les premières victimes. En 2023, 116 adolescents âgés de 14 à 17 ans sont décédés, bilan lourd et en hausse par rapport aux années précédentes. Le nombre de tués parmi les personnes âgées de 18 à 24 ans reste très élevé puisqu'il représente 91 morts pour 1 million d'habitants, malgré une baisse par rapport à 2022. Le volet de la sensibilisation occupe une place fondamentale dans la politique de prévention des accidents.

Il est essentiel de poursuivre le développement de campagnes éducatives et de programmes de formation ciblant les jeunes pour les sensibiliser aux dangers de la route. Ils incluent la promotion de comportements responsables, la compréhension des risques liés à la conduite imprudente et la diffusion d'informations sur les conséquences des accidents. Depuis la présidence de Jacques Chirac, les gouvernements se sont pleinement engagés dans la lutte contre l'insécurité routière, comme en témoignent les mesures annoncées par l'ancienne Première ministre, Élisabeth Borne, le 17 juillet dernier. Sept axes de changement sont tracés pour circuler en sécurité et avec sérénité sur les routes de France.

Le groupe Horizons et apparentés est convaincu qu'il est nécessaire d'éduquer à un meilleur partage de la route, de détecter, évaluer et suivre les inaptitudes à la conduite avec plus d'efficacité, de lutter contre les comportements dangereux, de protéger les usagers et d'accompagner les victimes.

La lutte contre l'insécurité routière passe également par un volet répressif : dans ce cadre, notre groupe soutient la proposition de loi transpartisane, défendue par Anne Brugnera

et Éric Pauget, visant à créer une infraction spécifique d'homicide routier. Elle offrira une meilleure qualification pénale des accidents de la route ayant des conséquences graves et durables pour les victimes.

La proposition de loi que nous examinons ce matin s'inscrit dans une dynamique symbolique que nous comprenons. Il importe de rendre hommage aux victimes d'accidents de la route en offrant un moment de réflexion et de solidarité nationale pour leurs proches, mais aussi une reconnaissance officielle à travers la date du 16 mai.

Nous nous interrogeons toutefois sur plusieurs écueils que contient la proposition de loi. Tout d'abord, nous craignons que l'institution d'une telle journée d'hommage ne conduise à hiérarchiser les victimes et la souffrance de leurs proches. Quelle attitude adopterons-nous devant les demandes d'autres catégories de victimes souhaitant l'instauration d'une journée d'hommage ? Ouvrir la porte à la création d'une journée pour chaque cause et chaque groupe de victimes risquerait de rendre les commémorations moins significatives et de banaliser celles qui existent déjà. Enfin, l'instauration d'une telle journée ne nous semble pas être du ressort de la loi.

Le sujet des accidents de la route est grave et mérite une approche réfléchie et ciblée. La proposition de loi du groupe LIOT soulève de nombreuses interrogations, que nos débats pourront dissiper.

**Mme Emeline K/Bidi (GDR-NUPES).** La proposition de loi souhaite faire du 16 mai la journée nationale d'hommage aux personnes décédées sur les routes de France. Le texte vise également à renforcer la sécurité routière en y associant davantage l'éducation nationale et les services publics. Chaque année, des millions de personnes sont blessées ou plongées dans le deuil en France. Selon l'Onisr, 3 550 personnes sont décédées dans l'Hexagone et outre-mer en 2022 : ce chiffre est en hausse de 1,5 % et de 10 % par rapport à 2019 et 2021. En 2023, ce sont 3 402 personnes qui ont trouvé la mort sur les routes de France. Face à ces drames, l'instauration d'une journée de commémoration répondrait au besoin des victimes et de leurs familles de voir leurs douleurs entendues et reconnues ; selon les associations de victimes, cette journée améliorerait la prise de conscience des usagers de la route sur le caractère évitable des accidents et sensibiliserait l'ensemble de la population à la sécurité routière. L'alcool et la vitesse demeurent les principaux facteurs d'accidents de la circulation, à hauteur de 23 % et de 28 %.

Le groupe Gauche démocrate et républicaine (GDR-NUPES) votera ce texte, qui va dans le bon sens mais qui fait office de proposition d'appel. En effet, la création d'une journée commémorative nous semble relever du domaine réglementaire ; en outre, la proposition de loi apparaît comme un appel lancé au Gouvernement pour mieux prévenir les accidents de la route et lutter plus efficacement contre l'alcool et la vitesse au volant. Cette politique ne peut faire l'économie d'une réflexion sur le « tout-voiture » : il faut agir dans les territoires où n'existe aucune alternative au transport routier, par exemple à La Réunion où les habitants sont englués dans le « coma circulatoire ».

La dernière proposition de loi que nous avons examinée en matière de sécurité routière visait à créer un homicide routier, en réaction à l'accident ayant impliqué Pierre Palmade. Ce texte, de portée uniquement symbolique, ne laissait entrevoir aucune amélioration véritable de la politique de lutte contre les accidents de la route. Dans un décret de février 2024 annulant 10 milliards d'euros de crédits budgétaires, le Gouvernement a

supprimé 25 millions de dépenses affectées à la sécurité et à l'éducation routières : chacun appréciera une telle décision, notamment les associations.

**M. Yannick Favennec-Bécot (LIOT).** Je soutiens l'excellente proposition de loi de notre collègue Guy Bricout : derrière sa simplicité, ce texte porte les espoirs et les attentes de nombreuses familles et associations de victimes de la route. En effet, ces dernières demandent depuis des années à l'État de reconnaître leur combat et de les inclure dans sa stratégie pour la sécurité routière, en consacrant une journée nationale d'hommage aux victimes de la route. C'est pour répondre à ces attentes que le groupe LIOT a choisi de défendre ces revendications dans sa niche parlementaire.

Alors que la sécurité sur la route fait partie des priorités de notre société, le nombre de victimes demeure très élevé : on recensait plus de 3 400 morts en 2023, chiffre proche de celui de 2013, soit dix ans de politique de prévention pour aboutir à un nombre de décès presque stable. Dans mon département, 19 personnes ont trouvé la mort l'année dernière sur les routes mayennaises : à ce bilan, plus lourd que celui de 2022, il faut ajouter 140 blessés. Comme ailleurs dans le pays, les plus jeunes conducteurs, âgés de 18 à 25 ans, sont frappés par une surmortalité. Les familles endeuillées se retrouvent souvent seules et ne peuvent compter que sur le secteur associatif.

Nous avons récemment débattu de l'opportunité de créer un homicide routier : s'il convient de repenser l'arsenal pénal, il importe également de réfléchir à la période suivant l'accident. En créant une journée nationale dédiée aux victimes de la route et à leurs familles, notre groupe souhaite poser les premiers fondements d'une politique publique d'accompagnement. Le dernier rapport du comité interministériel de la sécurité routière (CISR), datant de juillet 2023, formule trente-huit propositions qui se concentrent uniquement sur la prévention et la répression. Pourtant, l'État doit aussi être présent après l'accident pour accompagner les familles et les aider dans leurs démarches.

La proposition de loi a pour objet de déclarer le 16 mai journée nationale d'hommage aux victimes de la route, alors que des actions associatives informelles se déroulent déjà à cette date. L'objectif est de partir du terrain pour renforcer la visibilité de ces moments et apporter aux victimes et aux associations une reconnaissance de l'État. Au-delà de ce cap symbolique, nous voulons que la journée soit l'occasion de mobiliser l'ensemble des services publics pour promouvoir la sécurité routière. Face à la surreprésentation des jeunes dans les accidents de la route, nous considérons que l'éducation nationale aura vocation à jouer un rôle essentiel lors de cette journée, en poursuivant son travail de sensibilisation auprès des élèves.

Pour toutes ces raisons, le groupe LIOT votera en faveur de ce texte, que nous espérons voir adopté à l'unanimité.

**Mme Sabrina Sebaihi (Écolo-NUPES).** En 2023, 3 398 personnes ont perdu la vie sur les routes hexagonales et ultramarines ; rien que pour les quatre premiers mois de l'année en cours, nous déplorons déjà 1 024 morts, chiffre en hausse par rapport à la même période de l'année dernière et qui devrait tous nous alarmer.

Les familles de victimes d'accidents de la route ont pris l'habitude de rendre hommage à leurs proches le 16 mai. Depuis 2009, ces familles et des associations nous demandent avec constance de reconnaître officiellement cette journée et d'honorer la mémoire des défunts : le texte répond à cette requête. Au-delà de cette reconnaissance nécessaire,

soutenue par le groupe Écologiste-NUPES, il nous faut prendre à bras-le-corps le problème de la mortalité routière, car celle-ci ne diminue pas de manière substantielle.

Mon collègue Jérémie Iordanoff a eu l'occasion de dire lors de l'examen de la proposition de loi visant à créer un homicide routier que notre groupe était favorable à l'élaboration d'un texte transpartisan visant à réduire la mortalité sur la route, objectif qui nécessite un travail considérable de prévention. Les écologistes avancent depuis longtemps des propositions allant dans ce sens. Nous devons développer un volet préventif extrêmement ambitieux, destiné à informer dès le plus jeune âge sur l'utilisation des véhicules et sur les dangers que représentent l'alcool et la vitesse. Il ne faut pas laisser de côté la question de l'offre de transports pour la mobilité des personnes, d'autant que de nombreux accidents se produisent sur le trajet entre le domicile et le travail. En outre, des pays comme la Belgique et la Roumanie obligent tous les conducteurs à passer une visite médicale tous les quinze ans pour vérifier leur aptitude physique et cognitive à conduire : ma collègue Karima Delli a défendu avec vigueur cette mesure au Parlement européen. Un permis de conduire B+ pourrait être instauré pour conduire des véhicules pesant plus de 1,8 tonne. Enfin, des mesures pourraient être prises contre la vitesse, première cause de mortalité sur la route avant l'alcool.

Vous l'aurez compris, notre groupe votera en faveur de la proposition de loi et appelle de ses vœux le déploiement de mesures permettant de sauver le maximum de vies sur les routes.

**Mme Caroline Abadie, présidente.** Nous en venons aux interventions des autres députés.

**Mme Emmanuelle Ménard (NI).** La route, nous la prenons tous les jours. Nous avons même des permis pour y circuler ; certains s'exonèrent parfois de cette obligation, comme cet adolescent de 14 ans qui, après avoir refusé d'obtempérer à une demande des forces de l'ordre à Clamart, a tué sur le coup un conducteur d'une trentaine d'années qui arrivait en face de lui. Nous avons adopté il y a quelques mois une proposition de loi visant à créer un homicide routier, texte qui, bien qu'imparfait, constitue une réelle avancée.

La proposition de loi que nous examinons aujourd'hui vise à faire de la date du 16 mai une journée nationale en hommage aux victimes de la route. Il s'agit d'une demande extrêmement importante pour les associations qui se battent depuis de longues années pour améliorer la sécurité routière et la protection des victimes d'accidents de la route. Je tiens à rendre hommage au travail exceptionnel du collectif Justice pour les victimes de la route et de sa présidente Catherine Bourgoïn, ainsi qu'à celui de Maud Escriva de l'association Victimes et avenir. Parmi les actions de ces associations, on peut citer les tables en hommage aux victimes de la route dans plusieurs villes de France. J'ai déjà eu l'occasion d'y participer à Montpellier, et Béziers devrait à son tour en accueillir une l'an prochain. Toujours émouvants, ces moments sont surtout informatifs et pédagogiques.

Dans le domaine de la prévention, je souhaite réitérer une proposition que je fais depuis longtemps car elle me paraît à la fois simple et efficace : chaque jeune de 14 ans devrait consacrer une journée à visiter un établissement dédié pour échanger avec des victimes d'accident de la circulation ou des associations de victimes. L'organisation de rencontres directes avec de grands accidentés de la route interpelleraient fortement les jeunes, car le récit de ces douloureuses expériences les sensibiliserait efficacement aux dangers de la route.



Ne nous leurrions pas, la journée nationale du 16 mai, réclamée de longue date par les associations de familles de victimes de la route, sera avant tout symbolique, mais les symboles sont loin d'être inutiles. Je vous remercie, monsieur Bricout, de défendre cette proposition de loi, en faveur de laquelle je voterai bien évidemment.

**M. Rémy Rebeyrotte (RE).** Je vous remercie, monsieur le rapporteur, de nous proposer ce texte. Même si son contenu relève du domaine réglementaire, il importe de consacrer une journée à rendre hommage aux victimes et à sensibiliser la population, notamment par des actions de prévention, aux accidents de la route. Je voterai donc en faveur du texte.

Ce type de journées retient l'attention des médias. Il est essentiel de parler une journée par an de ce sujet, notamment pour convaincre de l'absence de fatalité : nous pouvons agir pour améliorer la prévention et l'information de la population, notamment des plus jeunes.

**M. Guy Bricout, rapporteur.** Presque tous les orateurs ont souligné la forte demande des associations de voir la date du 16 mai reconnue comme journée nationale d'hommage aux victimes de la route. Les représentants de l'une d'entre elles m'ont dit avoir écrit au Président de la République pour lui soumettre cette requête, mais elles n'ont pas obtenu de réponse. Si cette mesure relève du pouvoir réglementaire, pourquoi celui-ci n'a-t-il pas déjà agi ? Cette proposition de loi jouera peut-être le rôle de déclencheur. Je rappelle que ce ne serait pas une première : l'article 48 de la loi du 10 juillet 2023 visant à renforcer la prévention et la lutte contre l'intensification et l'extension du risque incendie, pour ne citer qu'un exemple, a créé la journée nationale de la résilience. Les députés ont toute légitimité à relayer des demandes aussi fortes de la population.

Monsieur Gouffier Valente, je reconnais que beaucoup est fait pour améliorer la sécurité mais il reste beaucoup à accomplir, ne serait-ce que pour améliorer l'état des routes, dont les défauts causent de nombreux accidents. En outre, il convient de renforcer les actions menées dans le cadre scolaire, car les jeunes sont souvent impliqués dans les accidents de la route et y paient un lourd tribut – 116 personnes âgées de 14 à 17 ans ont été victimes d'un accident.

Monsieur Meurin, il ne suffit pas de déplorer le nombre d'accidents, il faut agir pour le réduire. N'oublions pas qu'outre les 3 500 décès, 235 000 personnes, dont beaucoup de jeunes, sont blessées chaque année dans un accident de la route.

Monsieur Pauget, je suis totalement d'accord avec vous. Vous avez évoqué la lenteur des procédures judiciaires et nous devons nous atteler à résoudre le problème. Les victimes d'accident de la route sont souvent choquées par la caractérisation d'homicide involontaire retenue dans les procédures judiciaires alors que le responsable de l'accident conduisait sous l'emprise de l'alcool ou de la drogue ; elles déplorent également de devoir attendre de longues années avant que des sanctions ne soient prononcées.

Monsieur Pradal, l'instauration d'une journée nationale en hommage aux victimes de la route est nécessaire : les familles de ces dernières n'ont pas adopté la Journée européenne des victimes, qui se tient le 22 février, car son champ est trop large, d'où le besoin d'une journée dédiée aux seules victimes de la route.

**Article 1<sup>er</sup> :** *Journée nationale d'hommage aux victimes de la route fixée au 16 mai*

*Amendement CL7 de M. Guy Bricout*

**M. Guy Bricout, rapporteur.** Il vise à modifier la rédaction d'une partie de l'article 1<sup>er</sup>, afin que la journée nationale qu'il instaure soit « des victimes d'accidents » de la route et non « en hommage aux » victimes de la route. Je tiens à supprimer le mot « hommage », car le temps est à l'action, comme je le disais à l'instant à M. Meurin. Cette journée doit être une journée d'action.

**M. Clément Beaune (RE).** Je tiens à insister, après M. Gouffier Valente, sur la sécurité des agents des routes, qu'ils soient employés par les départements, l'État ou des sociétés privées d'entretien des autoroutes. Ils ont payé un très lourd tribut à des comportements extrêmement dangereux, notamment ces derniers mois. Nous devons inclure, dans nos réflexions sur les actions à mener, la question de la sécurité des agents des routes : ce sont plusieurs milliers de personnes qui prennent des risques considérables et qui sont de plus en plus victimes d'insultes, d'agressions et de comportements qui peuvent aller jusqu'à entraîner leur décès – cinq agents sont ainsi morts dans l'exercice de leurs fonctions depuis 2022.

*La commission adopte l'amendement.*

*Amendement CLI de Mme Cécile Untermaier*

**M. Guy Bricout, rapporteur.** Demande de retrait. Le terme de « victimes » étant suffisamment parlant, il n'y a pas besoin d'ajouter : « personnes victimes ».

**M. Fabien Di Filippo (LR).** À titre personnel, je suis profondément opposé à cet amendement. Avec Mme Spillebout, nous avons déposé une proposition de loi visant à reconnaître l'homicide fœtal, notamment dans le cadre des homicides routiers. Je ne voudrais pas que la souffrance des futurs parents puisse être niée. Notre combat progresse – dans l'affaire Palmade, qui n'en qu'une parmi d'autres, le procureur a voulu qu'il puisse y avoir des poursuites pénales. Les gens qui prennent la route alcoolisés, drogués, et attentent à des vies à naître commettent un acte aussi grave qu'en blessant des personnes : cela doit être reconnu au même niveau.

**M. Hervé Saulignac (SOC).** Dans la mesure où il n'y a pas que des êtres humains qui meurent sur la route, une telle précision me semble utile.

**Mme Elsa Faucillon (GDR-NUPES).** L'intention de Mme Untermaier, me semble-t-il, est que l'hommage se concentre sur les personnes plutôt que sur les animaux – on pourrait d'ailleurs s'interroger sur les manières d'éviter les victimes animales. Monsieur Di Filippo, le texte ne concerne que la journée d'hommage, il n'a pas d'aspect pénal.

*La commission adopte l'amendement.*

*Amendement CL4 de M. Pierre Meurin*

**M. Pierre Meurin (RN).** Entre l'adoption du texte sur l'homicide routier, largement modifié par le Sénat, et cette proposition de loi, en huitième position de la niche du groupe LIOT, on ne réinvente nulle part le travail sur la structure de la mortalité routière. Monsieur le rapporteur, vous auriez au moins pu solliciter la déléguée interministérielle à la sécurité

routière. En tant que président du groupe d'études sur la sécurité routière, je regrette que l'Assemblée ne se saisisse pas de façon plus structurelle de la mortalité routière. Commémorer c'est bien, agir c'est mieux.

**M. Guy Bricout, rapporteur.** Nous avons auditionné la déléguée interministérielle à la sécurité routière. Votre proposition me semble redondante, dans la mesure où les proches sont aussi des victimes. Sagesse.

**M. Guillaume Gouffier Valente (RE).** Monsieur Meurin, nous agissons depuis 2017. C'était courageux de réduire la vitesse, comme c'est courageux de s'attaquer aux comportements à risque, que ce soit l'alcool ou les stupéfiants. Depuis 2017, s'il y a bien un parti qui s'est opposé à toutes les mesures visant à faire changer les comportements, c'est le Rassemblement national, qui en fait même son beurre électoraliste – je pense notamment aux 80 kilomètres par heure. Il importe d'être cohérent entre la parole et l'action.

**M. Pierre Meurin (RN).** C'est indigne de faire de la politique politicienne, alors que nous sommes en train de discuter d'un texte pour commémorer les morts sur la route. Personne ici ne fait de politique politicienne, si ce n'est vous ! Nous avons des idées et des projets sur la question de la sécurité routière. Notre curseur, c'est d'agir sur les causes structurelles de la mortalité routière. Entre la grande délinquance routière et l'état des routes que vous avez largement dégradé, vous n'avez pas fait baisser la mortalité routière ces dernières années. Je vous invite à faire preuve d'un peu d'humilité sur ce sujet.

**M. Antoine Léaument (LFI-NUPES).** Lors du débat sur la proposition de loi créant l'homicide routier, nous étions contre la création d'un nouveau type d'homicide, puisqu'il est soit volontaire, soit involontaire – ce qui est le cas sur la route, sauf si quelqu'un fonce délibérément sur quelqu'un d'autre. Nous avons insisté sur la nécessité de la prévention. Il existe une liste des principaux facteurs d'accident : le premier, c'est la vitesse, puis l'alcool, l'inattention, la consommation de stupéfiants, les malaises, le non-respect des priorités, les dépassements dangereux, etc. L'état des routes, c'est un sujet, mais il arrive à la toute fin de la liste que je viens de vous citer. C'est donc avant tout sur la consommation d'alcool qu'il faut agir, qui représente 28 % des morts en 2022, et sur les comportements. Les gendarmes nous en seront très reconnaissants, parce que leur charge de travail augmente énormément le vendredi et le samedi soirs.

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement CL8 de M. Guy Bricout*

**M. Guy Bricout, rapporteur.** Il me paraît utile de préciser très explicitement dans la loi les objectifs de cette journée du 16 mai. Tout d'abord, il s'agit de rendre hommage à l'ensemble des personnes victimes d'accidents de la route, qu'elles soient décédées ou blessées. Je rappelle que 235 000 personnes ont été blessées en 2023, dont 16 000 gravement.

Le deuxième objectif, c'est de mobiliser les pouvoirs publics pour améliorer l'information, la prise en charge, l'accompagnement et le suivi tant médical que psychologique et financier des blessés et des proches des victimes d'accidents de la route. Bien souvent, les compagnies d'assurances tardent à indemniser les victimes. Certaines n'ont toujours rien reçu trois ans plus tard. Ces personnes sont laissées seules non seulement face à leur deuil mais aussi face à de nombreuses tracasseries administratives.

Le troisième objectif est de faire de cette journée une grande journée de communication et de prévention. Beaucoup de membres d'associations que j'ai rencontrés résumant ainsi leur engagement : « Je ne voulais pas que cela arrive aux enfants des autres. » Il faut profiter de cette journée pour faire avancer la sensibilisation de tous les publics à la sécurité routière.

**M. Rémy Rebeyrotte (RE).** Plutôt que les pouvoirs publics, il me semble qu'il faut mobiliser l'ensemble des acteurs. Le privé a aussi son rôle. Les assurances, par exemple, ont un rôle citoyen à jouer dans la prévention et la sensibilisation, d'autant qu'elles y ont, d'une certaine manière, un intérêt.

**Mme Edwige Diaz (RN).** Chaque année, de trop nombreux morts sont à déplorer sur nos routes. Aucun département n'est épargné. En Gironde, le phénomène est d'ampleur. Entre 2022 et mai 2024, près de 180 personnes sont décédées. Rien que pour cette année, les premiers chiffres sont macabres : 32 personnes ont perdu la vie sur les routes girondines, soit une augmentation de 13 % par rapport à la même période l'année dernière. Ces accidents engendrent des dégâts psychologiques particulièrement profonds, lorsqu'ils sont causés par des comportements irresponsables, tels que la consommation d'alcool, de cannabis, que certains ici veulent légaliser, des refus d'obtempérer, des délits de fuite, des rodéos urbains, que certains ici ne condamnent pas. Ces dégâts sont encore plus importants quand les familles des victimes découvrent avec stupéfaction la faiblesse des sanctions pénales qui frappent les auteurs de ces comportements ayant causé la mort.

Plusieurs associations, à commencer par le collectif Justice pour les victimes de la route, nous alertent quant à ce fléau contre lequel la création d'une journée nationale aurait une portée symbolique forte. J'ai rencontré à plusieurs reprises des familles de victimes, pas plus tard que le mois dernier sur la place Pey-Berland à Bordeaux, à l'occasion de la deuxième édition de l'hommage aux victimes de la délinquance routière. Je leur apporte à nouveau tout mon soutien. Pour toutes ces raisons, nous voterons en faveur de cet amendement et du texte.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Elle **adopte** l'article 1<sup>er</sup> **modifié**.*

**Article 2 :** *Participation du ministère de l'éducation nationale à la journée du 16 mai*

*Amendement CL2 de M. Pierre Meurin*

**M. Guy Bricout, rapporteur.** Avis défavorable. La notion de sécurité routière englobe évidemment celle de prévention. En outre, le fait que nous ayons précisé dans l'article précédent les objectifs de cette journée nous paraît de nature à éclairer les attentes pesant sur l'éducation nationale.

*La commission **rejette** l'amendement.*

*Elle **adopte** l'article 2 **non modifié**.*

**Article 3 :** *Contribution des services publics à la journée du 16 mai*

*La commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CL9 et CL10 de M. Guy Bricout.*

*Amendement CL5 de M. Pierre Meurin*

**M. Pierre Meurin (RN).** Je m'interroge sur l' « invisibilisation », sur les bancs de la gauche, du facteur drogue dans la mortalité routière. Vous parlez d'alcool et de vitesse, mais 500 des 3 000 morts de la route sont liées à la consommation de stupéfiants. C'est un phénomène majeur, qui pose d'ailleurs des difficultés en matière de contrôle. La consommation de protoxyde d'azote est, quant à elle, en pleine croissance et pose les mêmes difficultés. Une politique volontariste est indispensable pour faire baisser le plancher des 3 500 morts par an.

**M. Guy Bricout, rapporteur.** Avis défavorable. La lutte contre la criminalité et la délinquance routières relève des missions de certaines directions en charge de la sécurité routière, appartenant notamment au ministère de l'intérieur. Les objectifs que nous visons à l'article 3 sont ceux de la journée nationale du 16 mai : hommage aux victimes et aux blessés ; soutien, y compris matériel, à leurs proches et à leurs familles ; prévention des risques routiers, notamment en direction des plus jeunes. En creux, cela peut évidemment contribuer à la lutte contre la délinquance et la criminalité routières. Il ne serait toutefois pas pertinent de réduire les actions des services publics à ce seul objectif dans le cadre de la journée du 16 mai.

**M. Antoine Léaument (LFI-NUPES).** Je suis d'accord avec le rapporteur. Monsieur Meurin, nous n' « invisibilisons » pas le rôle de la consommation de stupéfiants dans les morts de la route. Dans la liste que je vous ai présentée, les morts liées aux stupéfiants représentent environ 10 % des décès de la route. Si cette cause arrive après l'alcool et la vitesse, il n'en demeure pas moins qu'il faille lutter efficacement contre la consommation de stupéfiants. Avec Éric Poulliat, nous menons une mission d'information visant à évaluer l'efficacité de la politique de lutte contre les trafics de stupéfiants. L'un de nos axes concerne précisément la prévention et la baisse de la consommation. La politique répressive sur ce sujet ne marche pas. Il faut, à mon sens, comme pour l'alcool, mener une politique de prévention, en expliquant quels sont les risques encourus, y compris sur la route.

**M. Jérémie Iordanoff (Écolo-NUPES).** Après avoir rappelé il y a quelques minutes qu'il ne fallait pas faire de politique politicienne, M. Meurin en fait... Il convient d'aborder ce sujet avec un peu de rationalité et de prendre les causes de mortalité dans l'ordre de leur importance. Il faut arrêter de dire que, s'il y a des morts sur la route, c'est à cause de la gauche.

**M. Hervé Saulignac (SOC).** Monsieur Meurin, vous réussissez à intégrer dans un amendement à un texte visant à créer une journée d'hommage la délinquance, la criminalité, les rodéos et le manque de sévérité des sanctions. Il ne manque que l'immigration ! Veillez à ne pas vous mettre en contradiction avec vous-même en l'espace de cinq minutes...

**M. Pierre Meurin (RN).** Excusez-moi de vouloir faire baisser la mortalité routière. J'aurais pensé que c'était aussi votre objectif ! Vous ne voulez pas faire de politique, mais nous sommes des politiques, et nos politiques se doivent d'être volontaristes. Les rodéos urbains, c'est bien un sujet de délinquance. Je veux vous faire part de quelques chiffres : 20 % des accidents mortels en France impliquent un conducteur sous l'influence de drogues. La proportion monte à 59 % le week-end. Parmi les jeunes, 57 % des conducteurs impliqués dans

un accident mortel ont été testés positif aux stupéfiants. L'alcool est un facteur de mortalité routière supérieur aux stupéfiants. Mais les jeunes consomment de plus en plus de stupéfiants. Nous sommes très loin d'avoir endigué ce fléau.

**Mme Caroline Abadie, présidente.** Pour mémoire, à la suite de nos travaux dans cette commission, le rodéo urbain est une infraction pénale spécifique depuis 2018.

**M. Fabien Di Filippo (LR).** Tout est politique. Il ne faut pas dire que nous ne faisons pas de politique. D'un côté, il y a l'hommage aux victimes ; de l'autre, la prévention. Vous pouvez faire des reproches à M. Meurin, mais faites-les sur le fond. Les chiffres de M. Léaument sont faux. Ce ne sont pas 10 % des accidents mortels qui impliquent une personne ayant consommé des stupéfiants, mais 20 % ! Ce sont les données officielles de la sécurité routière. Ce qui doit tous nous inquiéter, c'est que la consommation de stupéfiants est celle qui connaît la croissance la plus forte. Les contrôles positifs ont plus que doublé depuis le début du quinquennat. Sous couvert de ne pas faire de politique, vous ne pouvez pas minimiser ces chiffres. L'empire de la drogue grandit dans notre pays. Partout où il s'étend, il n'y a que mort, désolation et violence. On doit la combattre partout et tout le temps, sans le moindre compromis.

*La commission rejette l'amendement.*

*La commission adopte l'article 3 modifié.*

**Article 4 :** *Remise annuelle d'un rapport retraçant les initiatives du Gouvernement en matière de sécurité routière*

*Amendement CL11 de M. Guy Bricout*

**M. Guy Bricout, rapporteur.** L'amendement vise à préciser que le rapport du Gouvernement soit rendu au Parlement avant le 16 mai de chaque année.

**M. Antoine Léaument (LFI-NUPES).** Je m'appuie sur les chiffres de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière, parus le 31 mai 2024. Pour l'année 2023, la première cause de mortalité sur la route, c'est la vitesse pour 28 %, l'alcool pour 22 %, l'inattention pour 12 % et la consommation de stupéfiants pour 11 % – le chiffre était de 10 % en 2020, après être monté à 13 % en 2022 et en 2021. Quelle est la source de vos chiffres ?

Je ne vous ai jamais dit qu'il n'y avait pas de morts sur la route à cause des stupéfiants. Mais la méthode punitive n'est pas efficace, quand la dépenalisation le serait. En réalité, la manière la plus efficace de faire diminuer la consommation, c'est la prévention.

*La commission adopte l'amendement.*

*Elle adopte l'article 4 modifié.*

**Titre**

*Amendements CL12 de M. Guy Bricout et CL3 de M. Pierre Meurin*

**M. Guy Bricout, rapporteur.** L'amendement vise à substituer aux mots « en hommage aux victimes » les mots « des victimes des accidents ».

**M. Pierre Meurin (RN).** Mon amendement est la conséquence de l'amendement CL4.

**M. Guy Bricout, rapporteur.** Comme je vous l'avais dit à l'article 1<sup>er</sup>, les proches des victimes sont également des victimes.

**M. Pierre Meurin (RN).** Par cohérence rédactionnelle, je retire mon amendement.

**Mme Béatrice Roullaud (RN).** Si cette proposition de loi était adoptée, malgré sa position dans l'ordre du jour, il faudrait mettre l'accent sur la prévention, sur les moyens de lutter contre la délinquance routière, ainsi que sur les réponses structurelles à apporter. Comment peut-on encore trouver un stop sur une route départementale, au lieu d'un giratoire, d'un rond-point ou de feux tricolores ? Un grave accident a eu lieu en Seine-et-Marne le 10 mai dernier dans une zone identifiée comme particulièrement accidentogène. J'ai écrit au préfet et au président du conseil départemental, qui ne m'ont pas répondu. Il y a urgence à agir.

*L'amendement CL3 est retiré.*

*La commission adopte l'amendement CL12.*

*Elle adopte l'ensemble de la proposition de loi modifiée.*

\*

\* \*

*Enfin, la Commission examine, en application de l'article 88 du Règlement, les amendements à la proposition de loi, adoptée par le Sénat après engagement de la procédure accélérée, visant à poursuivre la dématérialisation de l'état civil du ministère de l'Europe et des affaires étrangères (n° 2690) (M. Ludovic Mendes, rapporteur).*

Tous les amendements qui n'ont pas été examinés lors de la réunion tenue en application de l'article 86 du Règlement ont été repoussés.

\*

\* \*

*La séance est levée à 11 heures 30.*



## **Informations relatives à la Commission**

La Commission a *désigné* Mme Naïma Moutchou rapporteure sur la proposition de résolution européenne visant à étendre les compétences du Parquet européen aux infractions à l'environnement (n<sup>os</sup> 2395, 2413).



## Membres présents ou excusés

*Présents.* - Mme Caroline Abadie, M. Erwan Balanant, Mme Nathalie Bassire, M. Clément Beaune, M. Florent Boudié, M. Xavier Breton, M. Guy Bricout, Mme Blandine Brocard, Mme Émilie Chandler, M. Jean-François Coulomme, Mme Edwige Diaz, Mme Elsa Faucillon, M. Yannick Favennec-Bécot, Mme Raquel Garrido, M. Yoann Gillet, M. Guillaume Gouffier Valente, M. Jordan Guitton, M. Jérémie Iordanoff, Mme Emeline K/Bidi, M. Philippe Latombe, M. Gilles Le Gendre, M. Antoine Léaument, M. Didier Lemaire, Mme Marie-France Lorho, M. Benjamin Lucas-Lundy, Mme Élisabeth Martin, M. Thomas Ménagé, Mme Emmanuelle Ménard, Mme Laure Miller, M. Didier Paris, M. Éric Pauget, M. Jean-Pierre Pont, M. Éric Poulliat, Mme Marie-Agnès Poussier-Winsback, M. Philippe Pradal, M. Rémy Rebeyrotte, Mme Béatrice Roullaud, M. Thomas Rudigoz, M. Hervé Saulignac, M. Raphaël Schellenberger, Mme Sabrina Sebaihi, Mme Sarah Tanzilli, Mme Andrée Taurinya, M. Jean Terlier, Mme Cécile Untermaier, M. Roger Vicot, M. Guillaume Vuilletet, M. Giovanni William, Mme Caroline Yadan

*Excusés.* - M. Ugo Bernalicis, M. Ian Boucard, M. Éric Ciotti, Mme Mathilde Desjonquères, M. Philippe Dunoyer, M. Philippe Gosselin, M. Sacha Houlié, Mme Élodie Jacquier-Laforge, M. Sylvain Maillard, M. Olivier Marleix, Mme Naïma Moutchou, Mme Danièle Obono, M. Philippe Schreck

*Assistaient également à la réunion.* - M. Christian Baptiste, M. Charles de Courson, M. Fabien Di Filippo, M. Luc Geismar, Mme Karine Lebon, M. Pierre Meurin, M. Maxime Minot, M. Christophe Naegelen, Mme Maud Petit, Mme Estelle Youssouffa