

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DÉBATS PARLEMENTAIRES
ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

10^e Législature

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1994-1995

COMPTE RENDU INTÉGRAL
DES SÉANCES DU 18 NOVEMBRE 1994



SOMMAIRE GÉNÉRAL

1^{re} séance 7157

2^e séance 7183

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DÉBATS PARLEMENTAIRES
ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

10^e Législature

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1994-1995

(73^e SÉANCE)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

1^{re} séance du vendredi 18 novembre 1994



SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. GEORGES HAGE

1. **Cessation de mandat et remplacement d'un député nommé membre du Gouvernement** (p. 7159).
2. **Sécurité et modernisation des transports.** - Suite de la discussion, après déclaration d'urgence, d'un projet de loi (p. 7159).

Discussion générale (*suite*) (p. 7159)

MM. Jean-Paul Fuchs,
Georges Sarre,
Jacques-Michel Faure,
Christian Daniel.

Clôture de la discussion générale.

MM. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme; Georges Sarre.

Discussion des articles (p. 7168)

Avant l'article 10 (p. 7168)

Amendements n^{os} 78 de M. Weber et 51 de M. Fuchs: l'amendement n^o 78 n'est pas soutenu; MM. Jean-Paul Fuchs, Dominique Bussereau, rapporteur de la commission des lois; le ministre, Georges Sarre. - Rejet de l'amendement n^o 51.

Article 10 (p. 7169)

MM. François-Michel Gonnot, Georges Sarre, Alain Ferry, Jean-Louis Idiart, le ministre.

Amendement de suppression n^o 60 de M. Boche: MM. Gérard Boche, le rapporteur, le ministre. - Retrait.

Amendement n^o 26 rectifié de la commission des lois: MM. le rapporteur, le ministre. - Adoption.

Amendements n^{os} 69 de M. Lemoine, avec le sous-amendement n^o 92 de M. Nungesser, 80 rectifié de M. Boche, avec le sous-amendement n^o 94 de M. Gonnot, et 3 rectifié de M. Ferry: MM. Jean-Claude Lemoine, Gérard Boche, Alain Ferry, le rapporteur, le ministre, Pierre Mazeaud, président de la commission des lois; Charles Fèvre, Georges Sarre, Jean-Louis Idiart, Roland Nungesser, François-Michel Gonnot. - Retrait du sous-amendement n^o 92.

Suspension et reprise de la séance (p. 7178)

MM. le président de la commission, le ministre, le rapporteur, Alain Ferry, Jean-Claude Lemoine. - Rejet de l'amendement n^o 69.

Sous-amendement n^o 95 du Gouvernement à l'amendement n^o 80 rectifié: MM. le ministre, le président de la commission.

Sous-amendement n^o 96 de la commission à l'amendement n^o 80 rectifié: MM. Georges Sarre, le ministre. - Rejet des sous-amendements n^{os} 96 et 95; adoption du sous-amendement n^o 94.

MM. le président de la commission, le ministre, Georges Sarre. - Adoption de l'amendement n^o 80 rectifié, modifié, qui devient l'article 10.

L'amendement n^o 3 rectifié n'a plus d'objet, non plus que les amendements n^{os} 2 de M. Ferry, 27 de la commission, 66 de M. Idiart, 1 rectifié de M. Murat, 50 de M. Bussereau, 61 de M. Saint-Ellier, 59 rectifié de M. Fèvre et 91 de M. de Peretti.

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

3. **Ordre du jour** (p. 7181).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTICE DE M. GEORGES HAGE, vice-président

La séance est ouverte à dix heures.

M. le président. La séance est ouverte.

1

CESSATION DE MANDAT ET REMPLACEMENT D'UN DÉPUTÉ NOMMÉ MEMBRE DU GOUVERNEMENT

M. le président. J'informe l'Assemblée que M. le président de l'Assemblée nationale a pris acte de la cessation le 17 novembre 1994, à minuit, du mandat de député de M. José Rossi, nommé membre du Gouvernement par décret du 17 octobre 1994.

Par une communication, en date du 14 novembre 1994, de M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, faite en application des articles L.O. 176-1 et L.O. 179 du code électoral, M. le président a été informé du remplacement de M. José Rossi par M. Marc Marzangeli.

2

SÉCURITÉ ET MODERNISATION DES TRANSPORTS

Suite de la discussion, après déclaration d'urgence, d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion, après déclaration d'urgence, du projet de loi relatif à la sécurité et à la modernisation des transports (n° 1348, 1618).

Discussion générale (suite)

M. le président. Hier, l'Assemblée a commencé d'entendre les orateurs inscrits dans la discussion générale. La parole est à M. Jean-Paul Fuchs.

M. Jean-Paul Fuchs. Monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme, j'approuve, comme la grande majorité des Français, les dispositions de votre projet concernant le délit de grand excès de vitesse.

De très nombreuses mesures concernant la sécurité routière ont été prises depuis une vingtaine d'années. J'ai relu mes propositions de loi de 1983 et 1987 et relevé que pratiquement les mesures que j'avais préconisées alors ont été prises au cours de ces sept dernières années : aggravation des sanctions, institution de peines d'intrêrêt général, renforcement de la lutte contre l'alcool au volant,

institution du permis à points, contrôle technique pour les voitures de plus de cinq ans, modernisation du réseau routier, limitations de vitesse, multiplication des contrôles.

S'ajoutent d'autres mesures prises par les gouvernements successifs : port de la ceinture de sécurité à l'arrière, dispositif obligatoire de retenue pour les enfants de moins de dix ans, actions pour la formation des conducteurs.

A la suite de ces nombreuses mesures, le nombre de tués a diminué. Le risque d'accident a été divisé par quatre en vingt-cinq ans.

Et pourtant, le nombre des victimes de la route reste en France très élevé, à un niveau inadmissible : 9 000 tués par an. Ce chiffre est bien plus élevé que dans d'autres pays européens dont le nombre d'habitants est comparable : 4 500 au Royaume-Uni, 7 100 en Italie et 7 700 en Espagne.

Neuf mille tués par an en France ! 236 000 tués en vingt ans : c'est l'équivalent d'une ville comme Strasbourg !

C'est un fléau social ! C'est intolérable ! Que de drames humains ! Et quel drame économique aussi, qui coûte près de 120 milliards de francs par an aux contribuables !

Et pourtant, les Français se disent sensibilisés au problème. Ils considèrent l'alcool au volant et l'excès de vitesse comme les premières causes d'accidents de la route.

Deux tiers des Français sont conscients que l'amélioration de la sécurité routière passe par une modification du comportement des automobilistes. Et c'est bien le problème majeur : modifier les comportements, les mentalités.

Cela est possible.

Que de récriminations, il y a dix ans, à propos de la lutte contre l'alcool au volant et de la création d'un délit au-delà de 0,8 gramme d'alcool par litre de sang ! J'en sais quelque chose, pour être un élu du vignoble !

M. Pierre Mazeaud, président de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République. C'est vrai !

M. Jean-Paul Fuchs. Aujourd'hui, l'immense majorité des Français considère l'alcool au volant comme une faute grave et inexcusable. Les mentalités ont évolué en dix ans, même si l'on a encore tendance à ne considérer comme responsables que les alcooliques chroniques...

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Oui !

M. Jean-Paul Fuchs. ... qui ne sont impliqués que dans un accident sur six, alors que les buveurs occasionnels, les « monsieur tout-le-monde », se retrouvent dans la majorité des cas.

C'est cette prise de conscience, cette responsabilisation qui a déjà permis de sauver de nombreuses vies humaines.

De la même façon, une évolution des mentalités doit intervenir dans le domaine de la vitesse, ce qui permettra d'épargner d'autres vies humaines.

On invoque comme arguments contre les limitations de vitesse l'absence de crédibilité de certaines limitations, parfois même l'absence de limitation sur les autoroutes allemandes, voire - c'est du moins ce qu'on peut lire dans certains articles - sur les routes allemandes, l'incohérence entre une limitation à 130 kilomètres-heure sur autoroute et la possibilité d'atteindre 200 kilomètres-heure, le « droit » des gros rouleurs à rouler plus vite que les « conducteurs du dimanche », l'absence de risque sur autoroute, enfin la liberté.

Il est vrai que, dans notre société, la vitesse est une valeur centrale, qui détermine nos jugements, dispense des satisfactions, est considérée comme un critère d'efficacité. Il est vrai que la vitesse a une valeur économique.

Mais la réalité, la triste réalité est que la vitesse peut tuer, qu'elle est l'une des grandes causes des accidents.

Toutes les enquêtes le prouvent, et vous les connaissez.

Les enquêtes « Réagir » montrent que la vitesse est en cause une fois sur deux. Cette cause passe même avant l'alcool. Les accidents sont dus, pour moitié, à une vitesse supérieure aux limitations, mais, pour l'autre moitié, à une vitesse inappropriée aux circonstances.

Les expériences le prouvent.

Aux Etats-Unis, le relèvement de la limitation de vitesse de 88 à 110 kilomètres-heure a entraîné une augmentation de 18 p. 100 du nombre de tués.

En France, l'abaissement de 140 à 130 kilomètres-heure de la limitation a fait diminuer de 20 p. 100 le taux de tués.

Au Danemark, la réduction de 60 à 50 kilomètres-heure de la vitesse maximale autorisée en agglomération a fait baisser le nombre de morts de 8 p. 100.

L'expérience prouve que, pour chaque kilomètre-heure en plus ou en moins, c'est 3 p. 100 de tués de plus ou de moins.

Que valent les arguments de ceux qui sont opposés à la limitation ?

On invoque la liberté sur les routes allemandes. En réalité, il existe une limitation sur toutes les routes allemandes à 100 kilomètres-heure. Cette limitation, strictement respectée, y a fait baisser de 15 p. 100 le nombre de tués.

On parle des autoroutes allemandes. En fait, il existe une limitation sur le tiers du réseau, la vitesse étant libre sur les deux autres tiers. Il est de fait que, sur les portions d'autoroute non soumises à limitation, les automobilistes allemands roulent un peu plus vite qu'on ne roule sur les autoroutes françaises : 56 p. 100 d'automobilistes y dépassent les 130 kilomètres-heure, contre 31 p. 100 en France. Mais il y a plus de tués sur les autoroutes allemandes que sur les autoroutes françaises, contrairement à ce que l'on croit. Sur les autoroutes allemandes, le taux de morts est de 0,90 pour 100 millions de véhicules-kilomètres, contre 0,72 en France. Lorsque les automobilistes roulent plus vite, le nombre de morts s'accroît, contrairement à ce que l'on pense.

Certains proposent des règles spéciales pour « gros rouleurs ». Il est impossible de définir ce qu'est un « gros rouleur ». En réalité, si ceux qui parcourent plus de 30 000 kilomètres par an ont moins d'accidents par kilomètre, le risque par conducteur est tout de même 1,7 fois plus élevé.

Limiter à 130 kilomètres-heure la vitesse maximale des voitures demanderait un accord européen et ne changerait rien au problème en agglomération. Mais, monsieur le ministre, je pense qu'il faut tout faire pour aboutir à un accord européen dans le domaine de la sécurité routière.

Les autoroutes, nous le savons aussi, sont conçues, étudiées et réalisées, notamment en ce qui concerne les revêtements et les glissières, pour une vitesse de 140 kilomètres-heure. Au-delà, on est « hors normes », quel que soit le véhicule.

Quant à l'impression de loterie, donc d'injustice, je la comprends. En effet, les contrôles ne sont pas assez nombreux. De plus, les limitations ne sont pas modulées dans les agglomérations et le profil des voies n'incite pas toujours les conducteurs à la prudence.

En un mot, les arguments des opposants ne tiennent pas, et il me semble nécessaire de limiter les vitesses, car rouler à 100 kilomètres-heure en agglomération ou à 180 sur des autoroutes conçues pour 140 est un acte volontaire qui, souvent, risque de mettre en danger la vie des autres, ainsi que sa propre vie.

Cela ne concerne d'ailleurs qu'une minorité de conducteurs : sur les 1 016 000 procès-verbaux dressés pour excès de vitesse en 1993, 30 000 seulement, environ, seraient concernés par la loi, soit une minorité. Mais cette minorité correspond à un danger.

Les Français ne s'y trompent pas : 67 p. 100 d'entre eux sont favorables à l'article 10 du projet de loi et plus de 90 p. 100 pensent que le seuil à partir duquel serait appliqué le délit de grand excès de vitesse est satisfaisant.

Seule une minorité, clairement définie - des gens de catégorie sociale relativement élevée, possédant des voitures puissantes et rapides, et roulant beaucoup -, s'y oppose. Il s'agit de cadres, dont certains ont été élus députés !

Il faut obtenir que cette catégorie de conducteurs change de comportement.

Cela peut se faire par la dissuasion : accroître la sévérité de la loi, la faire respecter par tous, aussi bien par les conducteurs de voiture de tourisme que par les conducteurs de camion, souvent incriminés ; améliorer les équipements, pour intensifier les contrôles ; remédier à la complexité et à la lenteur des procédures administratives et judiciaires ; conforter le permis à points, qui se veut pédagogique, et non répressif. J'estime, à cet égard, monsieur le ministre, que c'est plus le retrait des points que le montant de l'amende qui importe.

Par la dissuasion, mais aussi par la prévention : former, éduquer les conducteurs, notamment par la conduite anticipée ; accentuer l'action de l'Education nationale et des entreprises ; réaménager le profil des voies pour qu'elles soient adaptées aux vitesses autorisées ; développer l'information et la communication ; assurer la même règle pour tous, c'est-à-dire ne plus faire sauter les PV.

Monsieur le ministre, mes chers collègues, ce sont les mentalités qu'il faut transformer. C'est l'homme qu'il faut responsabiliser et dont il faut obtenir l'adhésion.

Il n'est pas inéluctable, en France, qu'une personne sur trois, donc une dans chaque famille, soit blessée au cours de sa vie. Il n'est pas inéluctable qu'une personne sur soixante meure sur la route.

Nous ne pourrions sauver des vies que si nous amplifions la lutte contre l'égoïsme, l'irresponsabilité et l'indifférence.

Lutter pour la sécurité routière est une priorité, car c'est lutter pour le respect et la dignité de l'homme.

M. le président. La parole est à M. Georges Sarre.

M. Georges Sarre. Mon intervention portera essentiellement sur le titre II relatif au transport routier et sur ces deux aspects : la lutte contre l'insécurité routière et l'activité des transports routiers.

Auparavant, monsieur le ministre, je tiens à vous faire part de ma grande inquiétude face à la modification de l'article L. 282-8 du code de l'aviation civile, qui introduirait une possibilité d'agréer le personnel de sociétés privées pour l'inspection des personnes, des bagages, du fret, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules dans les zones non accessibles au public des aérodromes et de leurs dépendances. L'agrément, en la matière, me semble une fausse sécurité, quelles que soient les précautions formelles que vous indiquez vouloir prendre. En outre, cette disposition reviendrait à déléguer implicitement à des personnes privées un pouvoir de police qui, à mon sens, est du seul ressort de l'Etat. Nous ne pouvons souscrire à un tel risque, lorsque la sécurité des personnes est en cause.

Mais nous reviendrons sur ces questions lors de la discussion des articles.

J'en viens maintenant au transport routier.

Mesdames et messieurs, la sécurité routière ne saurait être l'objet de débats partisans, dès lors que les enjeux sont la vie et la souffrance humaine.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Absolument !

M. Georges Sarre. C'est pourquoi je soutiens l'ensemble des dispositions du projet de loi en la matière, notamment votre article 10, monsieur le ministre, tel qu'amendé par la commission des lois. Cet article résulte d'ailleurs, je le rappelle, des travaux de la commission Roché. Les arguments développés ici et là contre cet article me semblent frappés de deux défauts : la méconnaissance du sujet que constitue la vitesse au volant et la méconnaissance des aspects psychologiques de la politique de sécurité routière.

La méconnaissance du dossier de la vitesse au volant apparaît dans la façon dont on apprécie les limitations de vitesse, mais aussi et surtout les écarts de vitesse entre les véhicules. Je remarque que, s'agissant du milieu urbain, l'article 10 n'est pas contesté et paraît même trop timide pour certains. Le débat porterait donc sur la circulation en rase campagne et sur les autoroutes. Or, faut-il le rappeler, si les vitesses excessives sont dangereuses, c'est aussi l'écart de vitesse entre les véhicules dont il faut tenir compte lors d'une collision, chacun peut le comprendre aisément. De ce point de vue, les recherches les plus avancées sont formelles. La courbe représentant, en fonction de l'écart de vitesse, le risque pour un accident d'être fatal aux occupants des véhicules en cause, présente une cassure entre quarante et cinquante kilomètres-heure. Au-delà de ce seuil, le risque est augmenté considérablement. Tel est l'enjeu de l'article 10.

Les critiques reflètent également une méconnaissance de la psychologie des actions de sécurité routière. Tous ceux qui ont exercé des responsabilités en la matière le savent : toute règle, dans la mesure où elle est justifiée et claire, produit un effet d'entraînement. L'augmentation récente du port de la ceinture de sécurité en ville, à la suite de l'introduction de la perte d'un point sur le permis de conduire en cas d'infraction, en est une nouvelle illustration.

Quelle belle démonstration de l'efficacité du permis à points ! Le bilan est là : l'accélération de l'amélioration des résultats - moins de 8 400 tués à la fin du mois de septembre 1994, contre plus de 8 600 avant l'été - a été attribuée publiquement, par vous-même et par votre administration, à l'effet du permis à points, et en particulier à ce que moi-même, dès 1991, j'avais appelé son « effet pédagogique ».

Cet effet bénéfique se confirme de mois en mois : 13 p. 100 de tués en moins en juin, 17 p. 100 en juillet, 13 p. 100 en août et en septembre. Nous sommes, et je m'en réjouis, sur la pente d'une diminution à deux chiffres. On nous dit depuis deux ans que cet effet va s'émousser. C'est faux ! Le nombre annuel des morts a diminué de plus d'un millier en deux ans, et cela va continuer, sous réserve bien entendu que l'effort soit maintenu, que les contrôles augmentent et que les hérauts de la vitesse n'apparaissent pas comme les vainqueurs du débat d'aujourd'hui.

Enoncer, en en faisant un délit, que des vitesses extrêmement élevées sont inacceptables, c'est aussi renforcer la prise de conscience que l'excès de vitesse est toujours dangereux. Mais pour que le dispositif ait un sens, il faut qu'il soit clair pour tous. C'est la raison pour laquelle au-delà des arguments scientifiques que j'ai développés - toute proposition visant à moduler la définition des délits en fonction du type de voie affaiblirait considérablement le projet.

Permettez-moi maintenant, monsieur le ministre, d'insister sur les contrôles. Votre loi ne produira l'effet recherché, à savoir une réduction du nombre des accidents, que si les excès de vitesse ne tombent pas sous le coup de l'article 10 font également l'objet de contrôles et de sanctions. En effet, tout sentiment d'impunité se traduit malheureusement par une recrudescence des accidents et par un accroissement du nombre de leurs victimes.

Je retrouve également, dans les dispositions relatives à l'activité des transports routiers, la traduction de certaines conclusions de la commission Roché. Je veux parler de la création d'un délit en cas de débridage des limiteurs de vitesse. Vous y avez ajouté à juste titre le renforcement des sanctions pour les fraudes sur le chronotachygraphe. L'ensemble des dispositions de ce chapitre II du titre II me semblent aller dans le bon sens. Elles devraient contribuer aussi bien à l'amélioration des conditions de travail des chauffeurs routiers qu'à l'organisation de la profession et à une meilleure sécurité routière.

Ce renforcement des sanctions ne serait pourtant qu'apparence, et donc de peu d'effet, dès lors que les infractions contrôlées n'auraient pas de suite, soit parce qu'elles ne seraient pas transmises aux parquets, soit parce qu'elles seraient classées sans suite par ces derniers.

Il me semble donc nécessaire, monsieur le ministre, que vous informiez la représentation nationale du bilan précis et détaillé des suites données aux constats d'infraction, pour qu'elle puisse juger de l'application des règles existant jusqu'alors et de l'application des nouvelles dispositions qui seront votées par le Parlement. En particulier, je ne doute pas que la représentation nationale sera intéressée par le bilan d'activité, ces dernières années, des commissions des sanctions issues des commissions régionales des transports, ainsi que de l'effectivité judiciaire des sanctions prononcées.

Il reste, monsieur le ministre, que les dispositions que vous nous soumettez ne peuvent être dissociées de l'ensemble de votre politique à l'égard du transport routier. Je dois à cet égard vous faire part de ma très vive inquiétude à propos du projet d'accord avec la profession en matière de temps de travail. Ce projet est évidemment complémentaire de la loi que nous examinons et comporte des implications en matière de sécurité routière.

Les textes actuels régissant l'activité du transport routier et les textes de portée générale, constituant le code du travail et ses modalités d'application, ont pour objectif de fixer un temps de travail compatible avec la sécurité rou-

rière. Il semble que le projet de modification de la convention collective, en cours de débat, constitue une grave régression en la matière, puisqu'elle relèverait à soixante heures par semaine isolée le temps de service des chauffeurs.

Monsieur le ministre, pour rendre applicable cette convention, si tels en étaient les termes, allez-vous abroger les décrets actuellement en vigueur et fixant le temps de service à cinquante-deux heures ? Les Français ne comprendraient pas que la sécurité routière et la santé des routiers soient ainsi sacrifiées. Et si la question posée est liée à un impératif de concurrence au niveau européen, la France pourrait commencer par ratifier et faire ratifier par ses partenaires la convention 153 de la conférence internationale du travail concernant la durée du travail et les périodes de repos pour les transporteurs routiers, qui limite à quarante-huit heures la durée des services hebdomadaires.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Si seulement vous l'aviez fait !

M. Georges Sarre. Paris ne s'est pas fait en un jour !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Quel dommage que vous ne l'ayez pas fait vous-même !

M. Georges Sarre. Je suis le premier à le dire. Mais ce n'est pas un argument, monsieur le ministre !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Certes, mais vous connaissez la réalité !

M. Georges Sarre. Vous avez pu remarquer que notre action et les textes que je viens de rappeler allaient dans le bon sens, tandis que la nouvelle convention aboutirait à revenir en arrière et à légaliser l'illégalité.

Quelles sont à ce sujet les intentions du Gouvernement ? La représentation nationale apprécierait une réponse de votre part. Vous l'aurez compris, monsieur le ministre, je suis inquiet des conditions de mise en œuvre de votre loi au regard de la nouvelle convention collective, non encore signée mais déjà rédigée, qui va directement à l'encontre des objectifs de sécurité routière que vous poursuivez.

Ma conclusion est simple : je sais d'expérience qu'il est difficile de conduire une politique de sécurité routière. Pour cela, il faut que la société soit convaincue et mobilisée. Et je crois que la meilleure façon de la mobiliser, c'est que chacun, là où il se trouve, fasse son devoir.

M. le président. La parole est à M. Jacques-Michel Faure.

M. Jacques-Michel Faure. Monsieur le ministre, mon intervention portera sur le titre II de votre projet de loi concernant la sécurité routière.

L'hécatombe sur les routes françaises nous a conduits à un durcissement de la réglementation avec, il est vrai, des résultats très encourageants. La limitation à 50 kilomètres-heure de la vitesse en agglomération a eu pour effet une baisse de 72 p. 100 du nombre des accidents mortels. Parallèlement, les pouvoirs publics ont renforcé les contrôles sur le taux d'alcoolémie et l'usage de substances psychotropes telles que certains médicaments ou drogues. Il est indéniable que les actions visant à réglementer sévèrement les facteurs de risque dans les accidents de la route ont été bénéfiques.

Les dispositions dont nous discutons aujourd'hui, et en particulier l'article 10 du projet de loi, participent de cette analyse et se veulent un frein psychologique mais également, ne nous le cachons pas, statistique. Pourtant,

le champ d'application du délit de grand excès de vitesse est extrêmement limité dans la mesure où il ne concerne que 3 p. 100 au maximum des contrôles effectués annuellement.

Je ne m'attacherai pas à l'impact psychologique qu'est susceptible d'avoir la création d'un délit de grand excès de vitesse, sinon pour dire qu'il me paraît erroné d'en espérer des changements brutaux de comportement.

A cet égard, quelle est la véritable limite à retenir ? Les 50 kilomètres-heure de dépassement sur autoroute auront-ils la même dangerosité que 50 kilomètres-heure de dépassement en agglomération ? Ces deux contextes sont-ils seulement comparables ?

En fait, le manque de maîtrise de la vitesse sera toujours un facteur de risque, dans la mesure où celle-ci intervient dans une situation particulière nécessitant une prudence accrue. Je pense notamment à la présence de neige, de glace, de pluie sur une route. L'accident, dans ce cas, est essentiellement le résultat d'un comportement. Il s'agit donc bien plutôt de distinguer entre des comportements irresponsables, celui de quelqu'un qui ne maîtrise pas son véhicule, de celui de quelqu'un qui ne maintient pas une vigilance constante et suffisante.

La mesure que vous proposez aujourd'hui, monsieur le ministre, me semble refléter une mauvaise analyse de fond. En abordant cette question uniquement sous l'angle répressif, vous donnez en effet le sentiment que vous confondez les effets et les causes des accidents de la circulation. Le projet laisse entendre que la vitesse excessive serait la seule cause des accidents.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Personne n'a jamais dit ça !

M. Jacques-Michel Faure. C'est pourtant ce que j'ai cru comprendre !

Qu'en est-il en réalité ? Plusieurs études ont montré que 50 p. 100 des accidents résultaient bien de la vitesse. Mais les mêmes études précisent que pour 50 p. 100 de ces accidents, la vitesse incriminée n'était pas excessive mais inadaptée aux circonstances. A quoi peut servir la mesure que vous proposez, si un conducteur est incapable d'évaluer la maîtrise qu'il a de son véhicule ou le contexte dans lequel il évolue ?

La véritable cause des accidents réside dans le manque de maîtrise du conducteur d'un véhicule par rapport à un flux de circulation donné, par rapport à une géographie définie et enfin par rapport à une météorologie changeante. La maîtrise d'un véhicule à un instant précis est le produit d'un processus intellectuel d'observation, d'analyse et de décision dans lequel interviennent plusieurs facteurs, notamment l'environnement, la capacité de réaction, les réflexes, etc.

Votre projet méconnaît cette réalité et prétend faire de la répression un instrument pédagogique. Le vrai problème réside surtout dans la formation des conducteurs. Si l'on examine la situation actuelle, force est de constater que le permis de conduire accorde à vie une capacité de piloter un véhicule, une compétence théorique jamais réévaluée qui, loin de former les comportements du conducteur, s'apparente à un véritable permis de tuer à vie. Or, on sait depuis longtemps que le contenu de cet apprentissage est inadapté parce que trop théorique et insuffisamment pratique. Il donne en effet une aptitude à conduire tous les véhicules sans distinction, alors même que chacun exige une conduite spécifique selon sa catégorie et adaptée à l'utilisation qui en est faite. Il ne tient pas compte non plus, sur le plan pratique, de la diversité des situations climatiques rencontrées par un conducteur, lesquelles requièrent des comportements différents.

Les pouvoirs publics ont aussi leur responsabilité, car ils délivrent un document avec un minimum de garantie de formation, permettant à n'importe quelle incompétent d'exercer ses talents criminels sur la route.

M. Dominique Bussereau, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République. Très bien !

M. Jacques-Michel Faure. Je souhaite que nous puissions nous pencher rapidement sur les évolutions à apporter à la formation des futurs conducteurs. Je propose que nous réfléchissions à la mise en place d'un brevet de pilotage automobile avec des qualifications qui seraient accordées par catégorie technique de véhicule, et qui seraient vérifiées au bout d'une période de trois à cinq ans.

Il pourrait s'agir d'instituer une véritable formation au maniement d'un véhicule, et cet apprentissage serait individualisé en fonction des contraintes particulières d'utilisation de l'intéressé. Il devrait enseigner un pilotage *in vivo* - et non pas *in vitro*, comme à l'heure actuelle - et ce dans toutes les situations spécifiques qu'un automobiliste peut rencontrer. Il devrait également être adapté au type et à la puissance du véhicule utilisé. Enfin, on pourrait imposer la vérification régulière, tous les trois à cinq ans, des capacités de l'intéressé - à l'instar de ce qui se passe pour le pilotage des motocyclettes ou des avions de tourisme. C'est à ce prix que nous parviendrons à développer la prudence, la maîtrise et la confiance qui font défaut aujourd'hui aux conducteurs.

En un mot, nous devons réaliser l'apprentissage de la sérénité, c'est-à-dire aider nos concitoyens à mieux évaluer leur capacité à maîtriser leur véhicule et peut-être d'abord à mieux se connaître. C'est une œuvre pédagogique de longue haleine, qui suppose une réelle volonté politique. Mais il me semble que nous pouvons faire cet effort.

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

M. Christian Daniel. Monsieur le ministre, nous attendions beaucoup du texte annoncé. Du fait de mon vécu et, notamment, de mon expérience professionnelle de médecin, qui pendant près de vingt ans a passé de nombreuses soirées et de nombreux week-ends dans les salles de garde pour réparer les blessés des accidents de la route j'y ai vu un fort message.

Or je constate que ce projet de loi n'accorde pas à la sécurité routière toute l'importance qu'elle mérite. Je pense que la sécurité routière pouvait à elle seule justifier un projet spécifique et global. Cela constitue donc une première déception dont je vous ai fait part. Vous m'avez en partie rassuré en m'indiquant que ce projet de loi s'inscrivait dans une politique d'ensemble de sécurité routière et en me rappelant que, depuis que vous êtes à la tête de ce ministère, des mesures ont déjà été prises. Vous en avez annoncé hier de nouvelles mesures, qui ont été adoptées il y a quarante-huit heures, et qui mobilisent autant les partenaires que les moyens financiers.

Ce qui m'a excessivement déçu et qui a déçu certains de mes collègues, c'est l'aspect répressif, d'une mesure concernant l'un des facteurs d'insécurité routière, à savoir la vitesse. Et, comme d'autres, je n'ai pas perçu une réelle volonté de formation, d'information et de pédagogie ; ou alors, elle ne m'est pas apparue comme telle. Mais peut-être pourriez-vous nous rassurer et nous convaincre du contraire.

En effet, il faut former et informer tous les usagers de la route et pas seulement les automobilistes, car il convient de prendre en compte non seulement la vitesse absolue, mais aussi les vitesses relatives et les vitesses inappropriées.

Des échanges que j'ai eus sur le terrain, dans ma circonscription, m'ont montré que peu d'automobilistes savent que, quand il pleut, ils doivent rouler à une vitesse inférieure de dix kilomètres à celle autorisée ; que l'espace qui les sépare du véhicule qui les précède doit être d'au moins deux de ces longues bandes blanches de dix mètres situées sur les bas-côtés des routes, avec des interruptions de trois mètres.

D'une façon générale, qui informe les automobilistes et les usagers de la route des nouveaux panneaux, des nouvelles signalisations et des nouvelles réglementations ? A ma connaissance, personne ne le fait de manière structurée.

Est-il donc si difficile de former ou d'informer les automobilistes et les usagers de la route en matière de sécurité routière ? Votre politique, monsieur le ministre, doit fournir des réponses dans ce domaine ; or ce projet de loi ne le fait pas, il n'apporte pas le message attendu.

La vitesse absolue est mise en exergue. Certes, elle est facteur d'accidents et de conséquences graves, mais ce n'est pas le seul facteur à entrer en ligne de compte. En effet, que montrent les statistiques de 1993 ? Que, sur les autoroutes, seulement 0,8 p. 100 des contrevenants dépassent de cinquante kilomètres-heure la vitesse autorisée, tandis que 25 p. 100 d'entre eux la dépassent de un à vingt kilomètres-heure ; que, sur les routes départementales à grande circulation - et cela peut concerner le milieu rural -, 1,8 p. 100 des contrevenants dépassent de cinquante kilomètres-heure la vitesse autorisée, alors que 40 p. 100 d'entre eux la dépassent de un à vingt kilomètres-heure ; que, sur les routes nationales traversant des agglomérations en milieu rural là où la vitesse est également limitée à cinquante kilomètres-heure, 0,8 p. 100 des contrevenants ont une vitesse supérieure de 50 kilomètres-heure à la vitesse autorisée, mais que 55 p. 100 d'entre eux dépassent la vitesse autorisée de un à vingt kilomètres-heure ; que, en centre ville, 0,1 p. 100 des contrevenants ont une vitesse supérieure de 50 kilomètres-heure à la vitesse autorisée, mais que 50 p. 100 d'entre eux la dépassent de un à vingt kilomètres-heure.

Ce projet de loi s'adresse-t-il aux 1,8 p. 100 de contrevenants ou aux plus nombreux, ceux qui dépassent la vitesse autorisée de un à vingt kilomètres-heure ?

Etant donné mon expérience, je ne pense pas que le message sera réellement entendu par la majorité des automobilistes contrevenants, notamment par ceux qui sont à l'origine des accidents les plus graves.

Il y a bien un message par rapport à la vitesse absolue, mais pas par rapport à la vitesse relative ou inappropriée, qui est sûrement à l'origine des accidents les plus dangereux et les plus mortels.

L'évocation de cette vitesse relative me conduit à rappeler l'amendement que j'ai déposé avec des collègues du groupe du RPR, notamment Jean-Claude Lemoine, relatif au brevet de sécurité routière. Nous souhaitons, dans un but d'éducation, de pédagogie et d'information, que tous les jeunes âgés d'au moins quatorze ans ainsi que les conducteurs de voiturette - type de véhicule qui prolifère - soient concernés par ce brevet.

M. Francis Saint-Ellier, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges. Très bien !

M. Christian Daniel. Selon le *Larousse*, les voiturettes sont des véhicules à moteur de faible puissance : de 49 à 125 centimètres cubes. Ces voiturettes peuvent difficilement dépasser de cinquante kilomètres-heure les vitesses autorisées, mais elles représentent pourtant un danger, dans la mesure où elles ont une vitesse inappropriée par rapport au flux et au réseau routier.

M. Francis Saint-Ellier, rapporteur pour avis. Tout à fait !

M. Christian Daniel. Il serait donc nécessaire que ce brevet de sécurité routière, qui s'intègre à mes yeux dans une réelle politique de formation de l'usager de la route, ne soit pas seulement réservé aux cyclomotoristes, mais soit également étendu aux conducteurs de voiturette. Lors de la discussion de l'amendement, nous exposerons dans le détail, monsieur le ministre, l'esprit dans lequel nous l'avons déposé.

Pour conclure, monsieur le ministre, je dirai que la sécurité routière aurait mérité un projet de loi propre plutôt qu'une place dans un projet de modernisation des transports, texte spécifique qui aurait bien mis en évidence votre volonté de prévention et qui aurait été porteur d'un fort message de pédagogie, d'éducation et de formation permettant de mobiliser tous les acteurs : les délégations départementales à la sécurité routière, les partenaires de la vie associative, les collectivités locales, notamment les conseils généraux qui ont compétence sur les routes départementales, et, bien sûr, l'éducation nationale. Or tel n'est pas l'esprit de votre projet de loi, monsieur le ministre, et c'est pour cela qu'il m'a déçu. *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe du Rassemblement pour la République.)*

M. le président. La discussion générale est close.

Avant de donner la parole à M. le ministre, j'informe d'ores et déjà l'Assemblée que, à la demande de la commission, nous examinerons d'abord les dispositions du chapitre I^{er}, du titre II, relatives à la lutte contre l'insécurité routière.

La parole est à M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, s'agissant des dispositions du projet de loi relatives à l'aviation civile, je voudrais d'abord remercier MM. Bussereau, Saint-Ellier, Lemoine et Fèvre de leurs interventions et de leur total soutien.

M. Idiart et M. Sarre voudront bien m'excuser, je l'espère, de ne pas - m'associer à leurs critiques visant mes prédécesseurs - et, en ce qui concerne M. Sarre, les gouvernements auxquels il a appartenu à propos d'une mesure qui va dans le sens de l'intérêt général. C'est en effet en 1991 que le ministre de l'intérieur de l'époque a fait connaître son intention de recentrer davantage les missions de la police de l'air et des frontières sur la lutte contre l'immigration irrégulière et de faire effectuer des missions de contrôle de sûreté des passagers au départ des aéroports parisiens par des agents des sociétés de sécurité placés sous les ordres d'officiers de police judiciaire.

Puis, toujours en 1991, après M. Joxe, M. Marchand a souhaité, par une lettre, que soit activement recherchée une solution qui aboutirait à l'utilisation pour les missions d'inspection-filtrage d'agents ne relevant pas du ministère de l'intérieur.

M. Georges Sarre. Vous faites la même politique !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Enfin, M. Paul Quilès - ministre auprès duquel vous étiez, monsieur Sarre -, par une lettre du

11 août 1992 à M. Bianco, a demandé aux préfets de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, de prendre sans délai contact avec les responsables locaux des aéroports pour organiser en concertation avec eux les modalités de transfert des missions d'inspection-filtrage à des personnes privées.

J'ai donc hérité d'une situation parfaitement illégale qui a existé pendant quatre ans et demi en violation de toute règle de loi et sans information préalable du Parlement. Voilà pourquoi je tente aujourd'hui de régulariser ce que vous avez fait.

M. Dominique Bussereau, rapporteur. Absolument !

M. Jean-Louis Idiart. Si cela ne vous convient pas, il faut abroger et non régulariser !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Comme je n'aime pas la démagogie, je me suis permis de le dire.

M. Jean-Louis Idiart. C'est pire !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Pour ce qui est de la nécessité de recourir à la loi pour rendre le code de l'aviation civile conforme au droit communautaire - question évoquée par M. Fèvre -, il m'est apparu souhaitable de le faire, d'une part, pour conserver à ce code une lisibilité minimale et, d'autre part, pour garantir une sécurité juridique au nouveau dispositif. Je remercie M. Bussereau et M. Fèvre d'avoir bien voulu en convenir.

Néanmoins, je suis tout à fait prêt à alléger le texte dans le sens souhaité par M. Bussereau et M. Fèvre et donc à accepter plusieurs amendements conduisant à ne pas reproduire *in extenso* dans le code de l'aviation civile les nouvelles dispositions communautaires, sous réserve de ne pas faire disparaître la définition du transport aérien public et la référence aux obligations qui peuvent être imposées aux transporteurs pour exploiter une ligne, notamment extra-communautaire.

J'en viens au deuxième domaine de ce projet de loi : la sécurité routière.

Je tiens à remercier chaleureusement MM. Bussereau, Saint-Ellier, Fèvre et Fuchs d'avoir souligné la cohérence de la politique conduite par le Gouvernement en matière de sécurité routière et de m'avoir apporté leur total soutien. Je tiens également à remercier MM. Idiart, Sarre et Ferry d'avoir accepté de transcender les clivages politiques pour servir la sécurité routière en soutenant les dispositions de ce texte en la matière.

Je rappellerai à MM. Lemoine, Faure et Daniel que les mesures de sécurité routière présentées aujourd'hui à l'Assemblée nationale ne sont qu'un des aspects de la politique en ce domaine. J'ai constaté avec ahurissement la méconnaissance totale des trente-sept mesures arrêtées par le comité interministériel, dont deux seulement sont d'ordre législatif, car selon moi l'information ne passe pas par des mesures législatives.

Je tiens non à reprendre mon discours d'hier, qui par moment, me semble-t-il, n'a pas été entendu, mais à rappeler que cette politique privilégie avant tout la prévention, notamment grâce au partenariat avec toutes les sociétés des mutuelles d'assurance qui ont décidé de tripler les sommes consacrées à la prévention et à l'information en matière de sécurité routière. Il s'agit d'une politique précise sans précédent.

J'ajouterai que nous privilégions la formation, en particulier en sensibilisant les plus jeunes au moyen de l'attestation scolaire de sécurité de premier et deuxième niveau, dans la droite ligne de ce qui avait été prévu par mes pré-

décès. En effet, dès cette année, plus de 1 400 000 élèves de cinquième et de troisième ont passé l'examen de sécurité routière; pour les élèves de troisième, c'est la première fois.

En outre, nous apportons un fort soutien au dispositif d'apprentissage anticipé de la conduite qui est en train d'être mis en œuvre: notre volonté est de traiter comme un adulte le jeune qui a suivi cet apprentissage et de ne pas le soumettre à une limitation de vitesse lorsqu'il a fait l'effort de parcourir 3 000 kilomètres en conduite accompagnée avant d'avoir son permis.

C'est dire combien la prévention et la formation sont les priorités absolues de cette politique!

M. Alain Ferry. C'est vrai!

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je souligne au passage que, si aucune mesure concernant la sécurité routière ne figure dans les vingt-neuf mesures pour les jeunes récemment présentées par le Premier ministre, c'est parce que les mesures que je viens d'évoquer ont été arrêtées il y a plus d'un an.

Je privilégie en outre l'amélioration des véhicules et celles des infrastructures. Et ce n'est qu'à la fin de ce projet que l'on trouve quelques mesures d'ordre réglementaire, comme le délit de grand excès de vitesse. Nous n'avons pas la folie de la réglementation, c'est le moins que l'on puisse dire.

M. Jean-Louis Idart. Ça, c'est vrai!

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Concernant ce délit, j'ai relevé la proposition de MM. Bussereau, Saint-Ellier, Fèvre et Ferry, qui est reprise dans plusieurs amendements, dont celui de M. Boche et Mme Hostalier, d'apporter une modulation au seuil du délit en fonction des infrastructures. Comme je l'avais indiqué devant vos commissions, et comme je l'ai rappelé hier, j'accepte tout à fait cette idée d'une modulation. (« Très bien ! » sur divers bancs.)

Ce qui veut dire que le fait de dépasser de cinquante kilomètres-heure la vitesse autorisée ne constituerait pas dans tous les cas un délit: le dispositif prévu par le texte serait assoupli pour les dépassements de vitesse sur autoroute mais rendu plus sévère pour ceux commis en agglomération.

M. Alain Ferry et M. Francis Saint-Ellier, rapporteur pour avis. Très bien!

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je peux parfaitement accepter une proposition prévoyant que le délit serait constitué, en agglomération, non plus à partir d'un dépassement de cinquante kilomètres-heure de la vitesse autorisée, mais à partir de quarante kilomètres-heure, c'est-à-dire à une vitesse de quatre-vingt-dix kilomètres-heure au lieu des cinquante autorisés, soit un durcissement du projet.

M. Alain Ferry et M. François-Michel Gonnot, président de la commission de la production et des échanges. Très bien!

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Pour ce qui est de la vitesse sur les routes, on s'en tiendrait au texte du projet: le délit serait constitué pour une vitesse supérieure de cinquante kilomètres-heure à la vitesse autorisée, soit cent quarante au lieu de quatre-vingt-dix.

Enfin, pour ce qui est des autoroutes, le seuil pourrait être porté à soixante kilomètres-heure de dépassement de la vitesse autorisée, soit cent quatre-vingt-dix au lieu de cent trente.

En fait, comme vous le savez, nous avons hésité entre un seuil de dépassement uniforme de cinquante kilomètres-heure, certes moins juste mais plus clair, et une échelle proportionnelle consistant à assouplir la règle vers le haut et à la durcir vers le bas. Je suis donc parfaitement ouvert à la discussion.

M. Alain Ferry. Très bien!

M. Jean-Louis Idart. Pas d'assouplissement vers le haut!

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Sur le montant de l'amende, comme je l'ai déclaré hier, je suis, là aussi, très ouvert à la discussion. J'ai bien compris que certains souhaitaient, par souci de cohérence avec le nouveau code pénal, porter ce montant à 25 000 francs. Le Gouvernement a quant à lui souhaité le limiter à trois fois le montant actuel, c'est-à-dire 15 000 francs. Pour ma part, je ne suis pas favorable à l'augmentation. D'autres proposent, au contraire, de réduire le montant de cette amende. Pourquoi pas? Dans ce cas, il faut éviter toute ambiguïté sur la qualification de délit de cette infraction. Nous devons donc être prudents, et je suis sûr que le président de la commission des lois nous y aidera.

M. Fèvre, ainsi que M. Boche et Mme Hostalier dans leur amendement, souhaitent qu'il soit procédé à une évaluation d'une telle mesure. Je ne peux évidemment qu'être d'accord pour que, un an après sa mise en œuvre, le Parlement soit saisi dans les trois mois d'un rapport sur l'efficacité de la mesure.

M. Lemoine m'a interrogé sur l'évolution de la réglementation à l'étranger. Je lui réponds bien volontiers. S'agissant de l'Allemagne, je ferai remarquer à M. Lemoine que ce pays n'a jamais voulu, ni à mes prédécesseurs ni à moi-même, donner de statistiques séparées sur le nombre et sur la gravité des accidents qui se sont produits sur les autoroutes sans limitation de vitesse et sur celles à vitesse limitée. Je ne doute pas que la raison en est que les chiffres sont tellement bons sur les autoroutes sans limitation qu'ils n'osent pas les produire de peur de nous convaincre! Je suis certain que le secret allemand est là: il cache une formidable réussite en matière de sécurité routière! (Sourires.) Mais il y a des limites: si l'Allemagne défend la production de voitures Mercedes et Porsche au prix d'un manque de sécurité sur quelques kilomètres, c'est son affaire, mais ce n'est pas une raison pour la copier!

Seule, de tous les autres pays européens, l'Italie connaît un niveau de vitesse autorisée aussi élevé que le nôtre. Je signale à M. Lemoine que la réglementation italienne qu'il a citée hier date de plus de deux ans; depuis, l'Italie a copié intégralement notre système de limitation de vitesse. A cela, il y a peut-être une raison!

Quant à tous les autres pays européens et même nord-américains, ils ont des limitations de vitesse plus sévères que la nôtre. Et si je devais suivre M. Lemoine, je devrais proposer d'abaisser la vitesse sur le réseau français puisque, hormis la portion des autoroutes allemandes sans limitation de vitesse, aucun pays développé n'autorise une vitesse supérieure à la nôtre.

Pour ce qui est des voitures, j'indique à M. Lemoine et à M. Daniel que le parc de ce type de véhicule est actuellement de 70 000 unités. Une étude spécifique a été effectuée: elle montre que ces véhicules assurent une fonction sociale vis-à-vis des personnes âgées en permettant d'améliorer leur mobilité, notamment en milieu rural. Par ailleurs, seuls vingt-neuf conducteurs de voiturette ont été tués dans des accidents, soit 0,3 p. 100 des personnes tuées sur la route. Par rapport aux

8 500 morts par accidents, ce chiffre ne me paraît pas devoir conduire à une remise en cause des conditions de conduite de ces véhicules, et ce n'est pas cela qui nous permettra de régler le problème auquel nous sommes confrontés.

En ce qui concerne les tracteurs, les agriculteurs bénéficient d'une dérogation exceptionnelle pour leur conduite dans le cadre d'une activité agricole. Le nombre d'accidents étant anecdotique, je ne propose pas de leur imposer une réglementation.

M. Bussereau et M. Lemoine ont évoqué l'existence, dans le nouveau code pénal, du délit de mise en danger d'autrui en se demandant si les très grands excès de vitesse ne pouvaient être réprimés par ce moyen. C'est une vraie question. Comme vous l'avez tous parfaitement compris - sinon les débats n'auraient pas été si vifs depuis quelques semaines - la mesure proposée a pour but non pas tellement d'être répressive, mais d'être en réalité très largement dissuasive, dans le sens d'une modération générale des vitesses, comme l'ont souligné très justement à cette tribune plusieurs orateurs, dont M. Fuchs. Il est clair qu'une telle évolution ne peut pas être obtenue à partir du délit de mise en danger d'autrui, comme l'a montré un récent jugement de tribunal qui a relaxé un automobiliste chronométré à plus de 200 kilomètres à l'heure.

Le problème des conditions d'accès des jeunes à la conduite de motos de forte puissance, qui préoccupe M. Ferry, sera résolu d'ici à 1996 par la transposition de la directive européenne en la matière qui prévoit que, pendant les deux ans suivant l'obtention du permis, une limitation sera imposée en fonction d'un rapport poids-puissance.

M. Alain Ferry. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je veille, dans le dialogue avec les associations de motards, à ce que cela ne conduise pas à un effet pervers en favorisant les motos très légères et surpuissantes, qui seraient les plus dangereuses.

M. Alain Ferry. Absolument !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. C'est la raison pour laquelle nous intégrons, actuellement, le poids du conducteur dans le poids total.

M. Alain Ferry. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. J'en viens à la réglementation de la vitesse par les maires. Je rappelle que ceux-ci peuvent réglementer la vitesse à 50 kilomètres-heure, ce qui est la règle générale, à 70 kilomètres-heure sur les artères de transit ou à 30 kilomètres-heure dans les zones résidentielles.

Je serais d'ailleurs intéressé de savoir s'il y a beaucoup de maires, parmi ceux qui estiment que la réglementation est mal adaptée, qui ont pris des arrêtés afin de faire passer la vitesse de 50 à 70 kilomètres-heure là où c'était justifié, afin d'illustrer par l'exemple les discours qu'ils tiennent en général.

M. Francis Saint-Ellier, rapporteur pour avis. Tout à fait !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. La réglementation doit être intelligente. Ayant été, je crois, parmi les premiers maires à l'appliquer, je souhaite vivement, sans aucune méchanceté ni acrimonie, que l'enquête soit faite et publiée car il y a souvent loin du discours à la réalité.

M. Francis Saint-Ellier, rapporteur pour avis. Absolument !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Quant à assortir l'amende de travaux d'intérêt général, le code pénal ne prévoit cette possibilité que pour les délits entraînant des peines d'emprisonnement, ce qui n'est pas le cas ici. Pour autant, je ne suis absolument pas hostile au principe et je suis prêt à en débattre.

Je signale à M. Hage, qui préside la séance, et à M. Idiart que, à la suite du drame de Mirambeau, rappelé hier par M. Bussereau, et des conclusions du rapport d'enquête de M. Moissonnier, un travail important a été mené, en concertation avec les professionnels du transport routier pour, d'une part, préciser et clarifier, afin d'en faciliter le contrôle, les conditions de dérogation aux interdictions de circulation de fin de semaine pour les denrées périssables et le retour au domicile des conducteurs, et pour, d'autre part, introduire, dès 1995, une interdiction totale de circulation pour les poids lourds de plus de 3,5 tonnes les jours les plus chargés en trafic sur certaines autoroutes, sans possibilité de dérogation ; cette mesure fera d'ailleurs l'objet d'une évaluation.

Quant aux actions en matière de gestion de la circulation et d'information routière, le programme SIRIUS de la région Ile-de-France sera étendu à la totalité des voies rapides de l'agglomération et j'ai fait en sorte que des opérations similaires soient engagées ou poursuivies dans les plus grandes villes de province, comme Lyon, Marseille, Lille, Bordeaux, Toulouse et Nantes, dans le cadre des contrats de plan.

Par ailleurs, je viens de confier à M. Henri Sinna une mission sur le thème des nouvelles technologies de télécommunications appliquées aux transports ; je profite de l'occasion pour signaler que le premier congrès mondial sur cette question se tiendra à Paris à la fin du mois.

M. Daniel a insisté sur l'insuffisance de la communication en matière de réglementation, en particulier à l'égard de ceux qui ont leur permis depuis longtemps. C'est une vraie question. Chaque nouvelle mesure fait l'objet de campagnes de communication nationales et locales. Il est clair que ces campagnes doivent être renforcées et reprises en permanence. Ce sera l'un des thèmes forts du partenariat que nous venons de conclure avec les assurances, au titre duquel 180 millions de francs de moyens supplémentaires sont prévus en 1995. La direction de la sécurité routière sera le bureau technique des actions que les trois familles de l'assurance française engageront dès le 1^{er} janvier en ce domaine. J'ai pris bonne note des observations de M. Daniel et elles sont parfaitement fondées ; ce qui est fait ne sera jamais suffisant et nous devons amplifier notre action.

Je rappelle - et mes prédécesseurs ne pourront pas me contredire - que les courbes ont toujours tendance à remonter si le suivi n'est pas permanent et si les mesures ne sont pas adaptées. Je demande donc solennellement à l'Assemblée d'adopter l'article 10, même si je suis prêt à en discuter les modalités d'application et à en étudier les conséquences.

M. Alain Ferry. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je ne veux pas en faire un argument mais je sais à partir de quand la courbe du nombre de tués remontera si cet article n'est pas adopté. Je souhaite ne pas avoir à en apporter la preuve ni faire subir cette épreuve à nos concitoyens.

M. Alain Ferry. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je suis obligé de le dire, avec beaucoup d'émotion : en tant que ministre, j'observe les courbes, mois

après mois, et je sais que le rendez-vous avec l'augmentation du nombre de morts est inéluctable si nous ne prenons pas des dispositions.

M. Francis Saint-Ellier, rapporteur pour avis. Tout à fait !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. En un an, nous avons, par rapport aux douze mois précédents, sauvé plus de 700 vies et évité plus de 12 000 blessés. Nous n'avons pas le droit de permettre à ces courbes de remonter. Je le dis du fond du cœur et je demande à l'Assemblée de bien vouloir faire un effort. Il ne s'agit pas d'une mesure de répression, mais d'un signal fort contre la vitesse, dernier grand obstacle à la sécurité routière. *(Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.)*

M. Jean-Louis Idiart. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Pour la partie du texte relative aux transports routiers, je remercie MM. Bussereau et Saint-Ellier de leur soutien personnel. Je remercie également MM. Fèvre, Lemoine et Ferry, qui sont intervenus pour les groupes UDF, RPR et République et Liberté, ainsi que M. Idiart, qui m'a également apporté son soutien sur cette partie du texte.

Je répondrai cependant à certaines observations.

Reconnaissant l'intérêt de ces mesures, vous avez souligné le risque de la multiplication des documents de transport et donc de paperasserie ; vous avez raison. Conscient de ces difficultés, j'ai mis sur pied un groupe de travail qui doit fondre les différents documents de transport dans un document unique et normalisé. Ce groupe doit proposer son projet dans les prochaines semaines. Il est bien évident que ces nouvelles dispositions ne doivent pas se surajouter aux dispositions existantes mais, au contraire, qu'elles doivent offrir l'occasion de passer au document unique.

La seconde observation concerne le risque de mauvaise application dans les faits des dispositions relatives au contrat de transport. J'insiste sur leur originalité. En effet, la sanction prévue est commerciale et non pénale. En cas de contentieux à la suite d'un incident, le transporteur pourra utiliser le contrat de transport pour démontrer la responsabilité du donneur d'ordre, du chargeur ou du commissionnaire ; si aucune mention écrite ne figure dans le contrat, ils sont responsables. Les intérêts financiers sont donc très importants et il est probable que les différents intervenants ne prendront pas le risque d'une non-application de ces dispositions, qui font peser sur le donneur d'ordre l'essentiel de la responsabilité.

Monsieur Ferry, vous avez raison de souligner que, dans le passé, l'évolution de la TIPP n'a pas tenu compte de la situation économique des transporteurs routiers, et nous avons dû intervenir en 1993. Vous savez cependant que, conformément à l'engagement du Premier ministre dans le cadre du contrat de progrès, la loi de finances initiale pour 1995 prévoit que l'évolution de la TIPP ne dépassera pas l'inflation.

Vous m'avez également interrogé sur les conditions d'accès à la profession de transporteur routier. Question particulièrement légitime car elle conditionne l'évolution du transport routier dans les années qui viennent. Nous avons réellement innové dans ce domaine en durcissant les conditions d'accès à la profession de transporteur, en élevant le seuil de la capacité financière à 100 000 francs et, surtout, en exigeant une capacité professionnelle relativement difficile à obtenir. Aujourd'hui, un transporteur

qui veut s'installer doit répondre à ces deux conditions ; c'est l'objet de l'une des dispositions du contrat de progrès.

M. Sarre m'a interrogé sur l'effectivité des sanctions. Je les ai rendues effectives grâce aux commissions des sanctions administratives prévues par la LOTI, lesquelles n'avaient jamais été mises en œuvre dans les faits. Toutes les régions ont pris des sanctions lourdes à l'égard des entreprises récidivistes, ce qui ne s'était jamais produit auparavant ; je vous rassure donc totalement sur ce point.

M. Georges Sarre. Pourriez-vous nous donner le détail ?

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Bien sûr ! Je pourrai même vous le communiquer par écrit, car il s'agit d'un point très important, et vous avez eu raison de m'interroger à ce sujet.

En ce qui concerne le temps de travail des transporteurs routiers, le problème, monsieur Sarre, c'est que, de votre temps comme du mien, celui-ci varie entre soixante-cinq et soixante-dix heures par semaine. On peut le nier et dire que la loi devrait être respectée, on peut faire tous les discours qu'on veut. Mais la réalité concrète - tous les Français et tous les transporteurs le savent -, c'est qu'il y a un monde entre le discours des ministres, la loi et la réalité vécue. Il faut mettre fin à cette hypocrisie !

M. Alain Ferry. Absolument !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Nous devons regarder la réalité en face. Nous n'avons pas le droit de traiter le transport routier comme s'il respectait la loi. C'est un mensonge et je ne veux pas mentir à votre tribune. La réalité est que la loi n'a jamais été respectée, et vous le savez pertinemment. Donc, ne soyons pas hypocrites, soyons responsables. Il n'est pas possible de passer d'un coup à quarante-huit heures par semaine. Nous devons, dans la transparence, parvenir en trois ou quatre ans à une réduction.

Car il y a deux politiques possibles. Celle qui consiste à continuer de fermer les yeux, à dire que tout est parfait, à avoir l'air parfaitement irréprochables, tout en tolérant une durée hebdomadaire de travail réelle de soixante-dix heures. Et celle qui consiste à faire diminuer cette durée du travail en trois ou quatre ans. J'ai pris mes responsabilités : j'ai choisi la seconde politique.

M. Georges Sarre. Monsieur le ministre, puis-je vous interrompre ?

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Georges Sarre, avec l'autorisation de M. le ministre.

M. Georges Sarre. Monsieur le ministre, je suis bien d'accord avec vous : la réalité est triste et les textes sont violés. Je me souviens d'être allé sur le terrain pour organiser des contrôles. Je connais donc, comme vous, et comme tout le monde, cette réalité ; il suffit d'ailleurs de circuler dans le pays pour l'apprécier.

Des décrets ont été pris afin de ramener la durée de travail hebdomadaire à cinquante-deux heures. Faites-vous en sorte de les appliquer ? Votre convention, qui ramène cette durée à soixante heures, ne pousse-t-elle pas dans une direction contraire à l'objectif que vous voulez théoriquement atteindre ? Il ne s'agit pas d'être hypocrite et de tenir des discours qui n'ont rien à voir avec la réalité mais de savoir si cette convention permet d'aller dans le bon sens ou, au contraire, si elle va aboutir à un recul. J'affirme qu'elle va aboutir à un recul.

Je pose donc à nouveau la question : allez-vous abroger les décrets que nous avons pris ?

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Le problème est clair. Vous avez élaboré des textes et décidé des contrôles qui devaient être intéressants médiatiquement, mais qui ont maintenu - dans la réalité, les chauffeurs peuvent en témoigner - la durée hebdomadaire de travail à soixante-cinq ou soixante-dix heures. J'essaie de mettre au point une convention, liant la totalité des transporteurs, qui devrait nous permettre, en trois ou quatre ans, de passer à soixante, puis à cinquante-cinq heures. Plutôt que de tenir des discours, j'ai préféré rentrer dans les clous. Cette proposition sera complétée par une nouvelle démarche européenne, lors de la présidence française, que j'assumerai en janvier, et par la rémunération des temps d'attente, qui est enfin prévue grâce au contrat de progrès. C'est en liaison avec toute la profession que nous essaierons d'avancer. Je remercie les syndicats qui, pour certains d'entre eux, ont accepté de parler franc et vrai afin que nous puissions trouver une solution à un problème sur lequel nous pouvons légiférer à l'envi puisque ce que nous décidons n'est jamais respecté !

Enfin, monsieur Hage, permettez-moi de vous dire, avec tout le respect que je dois au président de séance, que le fait que le groupe communiste ne soit pas favorable à un texte émanant de la majorité ne constitue pas, en soi, en événement exceptionnel. Je regrette simplement que notre volonté de faire remonter les prix du transport routier, afin de permettre une meilleure application de la réglementation sociale, ne soit pas reconnue. Je souligne également que cette remontée des prix bénéficierait au transport ferroviaire, dont vous êtes un ardent défenseur. Enfin, lorsque vous caricaturez et que vous vous permettez de me traiter d'ultralibéral, je ne peux que me vexer ou en rire. Ne m'en veuillez pas d'avoir préféré, par respect pour celui qui préside souvent nos travaux, la seconde solution.

J'en arrive enfin au transport maritime.

Je remercie pour leur soutien courageux de nombreux intervenants, notamment les rapporteurs, MM. Bussereau et Saint-Ellier, ainsi que MM. Lemoine et Fèvre. Ils ont parfaitement compris les raisons qui, depuis 1987, ont guidé les gouvernements successifs dans la création, puis la consolidation et l'extension du registre TAAF. Je répondrai à M. Hage que, pour autant, ce régime d'immatriculation sous pavillon français ne constitue en aucun cas une solution générale pour toutes les activités maritimes. L'appréciation doit se faire par référence à l'intensité de la concurrence mondiale. Tout le monde comprend que, pour rester présent sur des trafics tiers entre, par exemple, le Brésil et le Japon, le pavillon français doit s'adapter et trouver des formules spécifiques impliquant d'avoir recours à la mixité des équipages. Sinon, les armateurs disparaîtront ou prendront un pavillon de complaisance.

Le cas des navires à passagers est exemplaire. Je n'envisage en aucune façon d'ouvrir le registre TAAF aux navires à passagers. Je considère au contraire que les trafics de passagers entre ports européens ou avec les ports voisins doivent constituer un point d'application privilégié dans le secteur maritime, des principes de concurrence maîtrisée pour lesquels je me bats. D'accord sur ce point avec M. Hage, j'estime que, comme dans le domaine aérien, les décisions acceptées par la France à Bruxelles, qui permettent, par exemple sur le trafic transmanche,

d'avoir 100 p. 100 de marins non communautaires, sans salaire minimum et sans protection minimale, sont scandaleuses.

Tout doit être mis en œuvre pour essayer de revenir sur cette triste période ultralibérale. Nous devons savoir associer sécurité, qualité du service rendu aux usagers, protection des emplois et du savoir faire communautaire.

Telles sont les réponses que je me devais de faire aux différents orateurs, que je tiens encore à remercier pour avoir bien voulu, par leur participation, enrichir ce débat que je crois important pour l'avenir des transports français et, surtout, pour la sécurité. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

Discussion des articles

M. le président. La commission considérant qu'il n'y a pas lieu de tenir la réunion prévue par l'article 91, alinéa 9, du règlement, j'appelle maintenant les articles du projet de loi dans le texte du Gouvernement.

A la demande de la commission, les articles 1^{er} à 9 sont réservés.

Avant l'article 10

M. le président. Je donne lecture de l'intitulé du titre II et du chapitre I^{er} :

« Titre II. - Dispositions relatives au transport routier.
« Chapitre I^{er}. - Lutte contre l'insécurité routière. »

Je suis saisi de deux amendements n^{os} 78 et 51, qui peuvent être soumis à une discussion commune.

Je constate que l'amendement n^o 78 de M. Weber n'est pas soutenu.

L'amendement n^o 51, présenté par M. Fuchs est ainsi libellé :

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

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

« Les mêmes peines seront applicables aux conducteurs de moins de vingt-cinq ans titulaires d'un permis de conduire depuis moins de deux ans et dont le taux d'alcool pur présent dans le sang ou dans l'air expiré ne sera pas égal à zéro ».

La parole est à M. Jean-Paul Fuchs.

M. Jean-Paul Fuchs. Mon amendement vise tout simplement à éviter l'hécatombe du samedi soir.

Je demande que les jeunes qui ont leur permis depuis moins de deux ans roulent avec un degré d'alcoolémie égal à zéro. Il s'agit d'une mesure de salut public qui est déjà en vigueur en Australie et aux Etats-Unis.

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

M. Dominique Bussereau, rapporteur. La commission des lois a repoussé cet amendement, le considérant comme peu réaliste.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je comprends le souci de M. Fuchs, mais le Gouvernement est défavorable à son amendement.

M. le président. la parole est à M. Georges Sarre.

M. Georges Sarre. Je considère que, dans la forme comme dans le fond, cet amendement n'est pas recevable.

D'abord, et le président de la commission des lois pourra corriger mon propos si c'est nécessaire, je crois qu'il risque d'être inconstitutionnel.

En outre, et c'est le plus important, il est erroné de croire qu'en ramenant le taux d'alcoolémie à zéro on sert la sécurité routière. Par contre, on crée *ipso facto* un nombre considérable de contrevenants et de délinquants.

Hier, le Beaujolais nouveau est arrivé. Un seul verre de vin et vous êtes en faute ! Et quelle faute !

Cette proposition, qui semble de bon sens, nuit en réalité à la défense même du dossier de la sécurité routière.

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

M. Jean-Paul Fuchs. Il me semble que votre propos ne vise pas mon amendement, mais celui de M. Weber, qui n'a pas été adopté. Mon seul but est d'éviter la mort de nombreux jeunes le samedi soir.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 51. (L'amendement n'est pas adopté.)

Article 10

M. le président. Art. 10. – Il est ajouté au titre I^{er} du livre II (délits en matière de circulation routière) du code de la route un article L. 4-1 ainsi conçu :

« Art. L. 4-1. – Est puni d'une peine d'amende de 15 000 francs tout conducteur d'un véhicule à moteur, lorsque la vitesse constatée de son véhicule dépasse de plus de 50 km/heure la vitesse maximale fixée par l'autorité compétente. »

Plusieurs orateurs sont inscrits sur cet article.

La parole est à M. François-Michel Gonnot, pour cinq minutes.

M. François-Michel Gonnot, président de la commission de la production et des échanges. Monsieur le ministre, au début d'un débat qui risque d'être difficile et passionné, je voudrais rappeler une évidence : dans cet hémicycle, il n'y a pas, d'un côté, des députés qui seraient laxistes et, de l'autre, des députés dont l'attitude ou les choix pourraient apparaître comme libéricides.

Il y a ici des hommes et des femmes qui cherchent, comme tout le monde et comme le Gouvernement, à faire en sorte que l'on meure un peu moins sur les routes de France.

M. Pierre Mazeaud, président de la commission. Exact !

M. Alain Ferry. Tout à fait !

M. François-Michel Gonnot, président de la commission de la production et des échanges. Ils voudraient que tous nos concitoyens, ce qui est loin d'être la réalité, comprennent que, si l'automobile est un instrument de liberté, elle peut être aussi un instrument de mort, en tout cas un instrument dangereux pour autrui.

Cela dit, l'article 10 pose un problème, ainsi que vous l'avez reconnu hier et ce matin.

La commission de la production et des échanges a émis sur cet article, comme l'a rappelé hier son rapporteur, Francis Saint-Ellier, un avis défavorable.

Bien sûr, ce n'est pas le fait que l'on veuille renforcer la répression des excès de vitesse en France qui a posé un problème. D'ailleurs, les chiffres sont là pour convaincre que les excès de vitesse sont une cause importante de la mortalité sur les routes – on dénombre plus d'un million d'infractions chaque année. Ce n'est pas la création d'un « délit » qui, en soi, est source de difficultés, bien que le mot, et on le comprend, puisse choquer une partie de

l'opinion, dont les automobilistes qui ne savaient pas jusqu'à présent qu'ils seraient des délinquants en conduisant leur voiture dans des conditions un peu folles.

En fait, le problème est à la fois dans la forme et dans le fond.

Nombre de nos collègues ont regretté de voir apparaître une mesure répressive – elle est ressentie comme telle – au détour d'un projet de loi qui est, il faut bien le reconnaître, un texte fourre-tout, qui comporte des dispositions qui visent le transport maritime, le transport aérien et le transport routier, et qui sont évidemment nécessaires. Il reste que l'article 10 provoque les passions et divise l'opinion, même s'il peut vous sembler indispensable, car le problème des excès de vitesse dépasse largement le cadre dans lequel il est abordé.

Nous avons aussi regretté que vous n'ayez pas attendu, pour créer ce délit, les conclusions de la commission nationale sur la vitesse et les contrôles de vitesse, lesquelles doivent être rendues publiques dans quelques semaines. Celles-ci seront sans aucun doute pleines d'enseignement pour ce qui concerne à la fois la réforme du permis de conduire et les propositions des parlementaires siégeant dans cette instance.

Nous sommes tous convaincus que votre action doit être poursuivie. Mais la mesure proposée apparaît comme isolée alors qu'il y aurait tant d'autres dispositions de préventions et d'informations et sans doute aussi répressives à prendre. Elle apparaît un peu comme une mesure de circonstance.

Beaucoup de nos collègues auraient souhaité un texte plus important, qui mette à plat l'ensemble des problèmes de sécurité routière, qui tire les conclusions de la réforme votée par notre assemblée il y a plusieurs mois, et qui aborde aussi un certain nombre de sujets qui, bien qu'ils ne soient pas actuellement traités dans le code de la route, renvoient à la mortalité routière.

L'article 10 pose également des problèmes de fond, que vous avez d'ailleurs indirectement reconnus tout à l'heure.

En effet, le « délit », tel qu'il nous est proposé, ne tient pas compte de la dangerosité des grands excès de vitesse, qui peut être très différente selon que l'on conduit sur route ou en agglomération et selon la nature du véhicule. Cette évidence transparait à travers les statistiques, dont la commission a regretté de ne pas avoir eu communication. Nous n'avons pas pu obtenir, par exemple, le chiffre précis des blessés et des morts dus les années précédentes au délit de grand excès de vitesse que vous nous demandez de créer aujourd'hui.

J'en viens à l'amende.

Je comprends par avance les arguments que nous allons entendre de la part du rapporteur et, sans doute aussi du président de la commission des lois : ils vont nous demander d'être logiques avec nous-mêmes et de respecter la nécessaire harmonisation avec le nouveau code pénal en portant l'amende de 15 000 à 25 000 francs.

Déjà, nombre de nos concitoyens, et nous en entendons tous les jours, s'étonnent qu'un tel montant puisse être imposé à des automobilistes qui sont, certes, dangereux, mais dont les conditions de vie ne sont pas faciles. Ils ont le sentiment, même s'il est en l'occurrence infondé, que l'Etat va chercher, par l'article 10, des recettes de poche supplémentaires au détriment de ces conducteurs.

Alors, que faut-il faire ? La suite de nos débats le montrera. Son montant devra évidemment être supérieur au plafond de 5 000 francs actuellement prévu par le code de la route. Mais faudra-t-il, comme vous le proposez, le

porter à 15 000 francs, en contradiction avec le nouveau code pénal? Faut-il aller jusqu'à ce que propose la commission des lois?

Les avis seront sans doute très partagés. Mais, monsieur le ministre, alors que vous recherchez un effet psychologique, rien ne serait pire que de faire croire que l'Etat est simplement à la recherche d'un peu plus d'argent car le problème, c'est clair, n'est pas là!

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Assurément!

M. François-Michel Gonnot, président de la commission de la production et des échanges. En conclusion - je n'ai utilisé que quatre minutes cinquante de mon temps de parole (*Sourires*) -, je poserai la question: comment s'en sortir?

Vous avez, il y a quelques instants, ouvert la porte, en acceptant l'idée d'une modulation du plancher des vitesses qui déterminera le nouveau délit. Cela me semble raisonnable. Je crois savoir, après les avoir entendus, que cette mesure irait dans le sens souhaité par les commissaires de la production et des échanges. Nous en discuterons tout à l'heure lorsque nous examinerons les amendements.

Vous avez aussi ouvert la porte, et je m'en réjouis, à une révision de l'amende: celle-ci pourrait être inférieure au chiffre figurant dans votre texte, et contrairement à la position de principe de la commission des lois.

Voilà autant de pistes que nous allons explorer dans les minutes qui viennent. Nous pourrions ainsi parvenir à une solution transactionnelle qui devrait trouver une majorité sur nos bancs, étant une nouvelle fois rappelé que nous visons tous le même objectif: trouver «des» solutions, et non pas «une» solution, à un problème qui est complexe et divers. Il s'agit d'un vrai problème de société pour la résolution duquel nous savons qu'il ne faut pas faire n'importe quoi, car rien ne serait pire, sur un grand défi comme celui de la sécurité routière, que de diviser l'opinion, et notamment les automobilistes!

M. le président. Monsieur Gonnot, je crains que nous ne lisions pas l'heure à la même pendule. (*Sourires*.)

M. Pierre Mazeaud, président de la commission des lois. Notre collègue a parlé presque dix minutes!

M. François-Michel Gonnot. Je parle si rarement!

M. Pierre Mazeaud, président de la commission des lois. Vous avez eu raison!

M. le président. La parole est à M. Georges Sarre.

M. Georges Sarre. L'article 10, tel que modifié par la commission des lois, constitue une réelle avancée. Pour la première fois dans la loi, la vitesse sera directement incriminée.

Que de couplets sur l'alcool! Que d'autres digressions pour ne pas reconnaître que le problème numéro un, c'est bien la vitesse et ses excès. Et quand l'alcool vient s'y ajouter, la réalité est encore plus terrible en cas d'accident.

En l'état, monsieur le ministre, je voterai donc l'article 10 des deux mains!

Cela dit, vous m'avez inquiété dans votre réponse aux orateurs en indiquant que vous n'étiez pas insensible à l'idée d'une modulation. J'attends de connaître vos propositions. Mais si, d'aventure, il y avait de votre part, ce que je ne crois pas, une hésitation, puis finalement une faiblesse, si vous baissiez la garde, je ne vous suivrais pas.

Autant il me semble souhaitable de faire comprendre à l'ensemble de la représentation nationale quels sont les enjeux, et donc de convaincre les Français, autant je

pense qu'il serait pire que de n'avoir rien fait, de faire adopter un texte qui, finalement, aggraverait l'insécurité routière.

M. le président. La parole est à M. Alain Ferry.

M. Alain Ferry. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous examinons depuis hier soir un texte d'ensemble sur les transports.

Les médias n'ont qu'en partie mentionné l'article 10 dans les comptes rendus qu'ils ont faits de nos travaux. La sécurité sur les routes et les autoroutes est l'enjeu principal qui doit nous intéresser. Trop d'attentes ont été exprimées! Il nous revient de réfléchir ensemble à l'adoption d'une mesure qui recueillera le plus large assentiment possible.

En tout état de cause, nous ne pouvons plus laisser la voiture être une arme qui tue!

Hier, M. Lemoine a pris l'exemple des autoroutes allemandes, sur lesquelles il n'y a pas de limitation de vitesse. Je ne crois pas que ce soit un bon exemple. Etant député du Bas-Rhin, je pratique souvent les autoroutes allemandes et je peux garantir qu'on est souvent pris dans des bouchons. On peut lire partout: «Stau» - «bouchon» en allemand. La raison en est que, sur les fameux mille kilomètres imposés par une certaine marque de voitures (*Sourires*), surviennent de nombreux accidents.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. C'est vrai!

M. Alain Ferry. J'avais présenté un amendement visant à instaurer, dans un premier temps, des paliers. Pourquoi? Tout simplement parce que j'estime que rouler à 180 kilomètres à l'heure sur une autoroute à deux heures du matin est moins dangereux que de rouler à 100 kilomètres à l'heure à travers une agglomération. Je proposais les seuils suivants de dépassement: 30 kilomètres à l'heure dans les agglomérations, 40 sur les routes nationales et 50 sur les autoroutes.

Après réflexion et après avoir retenu les remarques qui m'avaient été faites, j'ai souhaité modifier ces limitations, non pour aller dans le sens du vent, mais pour faire en sorte que, tous ensemble, nous puissions atteindre l'objectif qui doit être le nôtre: contribuer à ce que des vies humaines soient sauvées sur les routes.

M. le président. La parole est à M. Jean-Louis Idiart.

M. Jean-Louis Idiart. Monsieur le ministre, je me suis hier très clairement exprimé: nous sommes pleinement favorables à l'article 10 et nous le voterons dans la mesure où il ne sera pas considérablement modifié.

Toutefois, je suis un peu inquiet après avoir entendu certains de nos collègues, notamment au cours du débat qui a eu lieu à la commission de la production et des échanges. Il n'est pas possible en ce domaine de n'être pas strict! Il n'est pas possible d'adopter une attitude destinée à flatter une partie de l'opinion publique! Il a été dit que, après tout, une personne qui roulerait sur une autoroute à 190 kilomètres à l'heure serait en quelque sorte «compétente». On en arrive à flatter ce type d'automobiliste! On ne peut tolérer ce genre de chose et, en tout cas, il ne serait pas acceptable de procéder à un élargissement vers le haut! A cet égard, il faudra être clair tout au long du débat.

Que l'on essaie éventuellement d'aggraver les dispositions pour la traversée des agglomérations ou de distinguer, en milieu rural, plusieurs types d'agglomérations, je veux bien. Nous avons tous vu des panneaux annonçant une agglomération qui ne compte que trois ou quatre maisons. Mais il ne doit pas être question d'élargissement

vers le haut car lorsque sur une autoroute on conduit à une très grande vitesse, on est quand même irresponsable. L'autre jour, un enfant s'est échappé sur une autoroute. Dans de tels cas, on mesure immédiatement la gravité que présente la très grande vitesse. Il ne faut donc pas faire de cadeau !

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je répondrai brièvement aux quatre orateurs.

En premier lieu, je remercie M. Gonnot de me permettre de faire un rappel. J'ai parfaitement compris que l'Assemblée nationale, prise dans toutes ses responsabilités, avait quelque peu perdu de vue la cohérence de la politique définie il y a plus d'un an en matière de sécurité routière, alors que lui est soumise, toute seule, l'une des trente-sept mesures qui ont été décidées.

Dans ces conditions, on peut avoir la première impression que le texte en discussion est absurde, purement répressif et parcellaire.

En fait, le travail a duré des mois de travail car les statistiques, malgré tout ce qui avait été fait auparavant, remontaient de janvier et août, et qu'il fallait remettre sur le métier l'éternel problème de la sécurité routière. Parmi les trente-sept mesures arrêtées, une seule est de nature législative. Elle doit être replacée dans la cohérence d'ensemble car sinon elle n'a pas de sens.

En deuxième lieu et ainsi que l'a justement souligné M. Sarre, qui a été chargé de la sécurité routière, le problème est de mettre aujourd'hui le doigt sur la vitesse.

Je me suis référé aux débats parlementaires sur la lutte contre l'acoollisme. J'ai constaté que les mêmes arguments avaient été avancés, dans un climat de pressions et avec une émotion extraordinaire. Aujourd'hui, tout le monde sait qu'il faut lutter contre l'alcool au volant : sur ce point, il y a consensus.

S'agissant d'une limitation accrue de la vitesse, deux tiers des Français sont pour, mais un tiers est encore rétif. Il faut à la fois lui expliquer que cela est nécessaire, d'où le travail de prévention et de formation, et donner, pour la première fois, un signal fort sur le plan législatif.

Lorsque nous avons étudié la mesure, j'ai, avant de vous la proposer, longuement hésité. Un dépassement de 50 kilomètres à l'heure partout m'était proposé par les techniciens au nom de la lisibilité pour le citoyen. Mais il ne paraissait pas juste que l'on puisse, en passant de 50 à 100 kilomètres à l'heure, doubler sa vitesse en ville alors que l'on n'aurait pu l'augmenter sur une autoroute que de 40 p. 100 en passant de 130 à 180 kilomètres à l'heure.

Après réflexion, j'ai penché pour la lisibilité, cédant peut-être au poids que les services ont toujours sur ministre. (Sourires.) Cela dit, il n'y a pas d'évidence.

Quant à l'amende, le problème n'est pas là et il ne l'a jamais été. Il s'agit de donner un signal, d'obtenir le passage en correctionnelle et de faire perdre la moitié des points du permis de conduire. On ne doit pas se libérer d'une pareille faute - l'excès de grande vitesse - en payant !

Le Gouvernement n'a pas proposé, malgré l'incohérence avec le code pénal, l'amende de 25 000 francs des délits, mais une amende de 15 000 francs. Que ce soit 7 500, 10 000 ou 15 000 francs, j'avoue, en tant que ministre, que cela m'indiffère. Le problème est de créer le délit,...

M. Alain Ferry. Bien sûr !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. ... et de permettre à la fois le passage en correctionnelle et la perte de la moitié des points du permis de conduire.

Je comprends parfaitement qu'en ce qui concerne l'amende ceux qui veulent la cohérence avec le code pénal et ceux qui rejettent l'idée de signal financier soient divisés. Je suis plutôt, comme je l'ai toujours dit, avec les seconds, suivant M. Gonnot.

Mais le problème est ailleurs, je le répète.

J'ai l'impression - je dis les choses comme je les sens - que, dans cette assemblée, il peut y avoir une majorité pour accepter le texte à la condition qu'il soit durci en ville, ce qui fait que les 100 à l'heure seraient ramenés à 90, soit un dépassement de 40 kilomètres à l'heure par rapport à la vitesse limite, pour maintenir la disposition initialement proposée sur toutes les routes de France, alors que l'aggravation de la sanction n'interviendrait sur autoroute qu'à partir d'un dépassement de 60 kilomètres-heure de la vitesse autorisée.

Si ces dispositions peuvent faire l'objet d'un consensus, je serai prêt à m'y rallier, compte tenu de l'hésitation qui a été la mienne.

Je souhaite que nous nous mettions d'accord pour que la mesure soit prise et pour éviter qu'une conjonction involontaire entre maximalistes et minimalistes n'aboutisse au rejet de l'article 10, ce qui serait à mon avis une catastrophe.

Alors, que tout le monde veuille bien faire un effort ! L'important, j'y insiste, c'est de donner un signal de condamnation de la vitesse. Rien ne s'oppose à ce qu'on durcisse le texte pour les excès de vitesse en ville, là où le risque d'accident est le plus élevé, et à ce qu'on relève le seuil sur autoroute, là où les accidents sont les moins nombreux. Je n'aurais pas souhaité qu'on aille jusqu'au seuil symbolique de 200 à l'heure sur autoroute car le signal aurait pu être très négatif. Mais, si l'on en reste à un dépassement de 60, c'est-à-dire à une vitesse de 190 pour qu'il y ait constitution du délit, on peut l'envisager sur le plan psychologique.

Ce dont j'ai besoin, je le redis solennellement devant l'Assemblée, c'est d'un signal fort montrant que la vitesse est un facteur d'aggravation et du nombre d'accidents et de leur dangerosité. Cherchons tous ensemble la meilleure solution, car sans ce signal, vous le verrez, la courbe des tués remontera dans les mois qui viennent.

M. le président. M. Boche, Mmes Hostalier, Boisseau, MM. Gest, Gaillard, Revet, René Beaumont, Colin et Anciaux ont présenté un amendement, n° 60, ainsi rédigé :

« Supprimer l'article 10. »

La parole est à M. Gérard Boche.

M. Gérard Boche. Avec les huit collègues cosignataires de cet amendement, nous proposons de supprimer l'article 10 pour les motifs suivants.

La création d'un délit de grand excès de vitesse n'est pas opportune pour deux raisons essentielles.

Premièrement, il n'est absolument pas certain que les « grands excès de vitesse » soient créateurs des plus grands risques d'accident. En effet, s'ils représentent 3,5 p. 100 des procès-verbaux constatant des dépassements de la vitesse autorisée, on ne connaît pas leur part exacte de responsabilité dans le nombre d'accidents.

Deuxièmement, si une telle conduite est susceptible d'occasionner un accident elle peut déjà être réprimée, ce qui est normal. L'article L. 223-1 du code pénal incrimine en effet la mise en danger d'autrui, définie comme

« le fait d'exposer directement autrui à un risque immédiat de mort ou de blessures par la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement ». Ce délit est passible d'un an d'emprisonnement et de 100 000 francs d'amende.

De plus, comme le rappelle M. Bussereau, notre rapporteur, les travaux préparatoires du code pénal montrent clairement que cet article a pour objectif la répression de certains comportements au volant.

Il n'est donc pas nécessaire de créer un délit de grande vitesse.

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

M. Dominique Bussereau, rapporteur. Cet amendement, qui fait suite au débat préliminaire que nous venons d'avoir sur l'article 10, débat où est intervenu M. le président de la commission de la production et des échanges, a été repoussé par la commission des lois, car il s'agit manifestement d'un amendement maximaliste. Or l'état d'esprit qui prévaut dans cet hémicycle, et que partage le Gouvernement, est au contraire d'aboutir à un compromis acceptable par tous. C'est pourquoi, monsieur Boche, la commission des lois a repoussé votre amendement. A titre personnel, je souhaite que dans votre grande sagesse vous acceptiez de le retirer, pour nous éviter de devoir voter contre.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur Boche, si vous maintenez votre amendement, je devrais demander à l'Assemblée de le repousser, car le rejet de l'article 10 aurait des conséquences tragiques en matière de sécurité routière. Alors, je m'associe à M. Bussereau pour vous demander de le retirer au profit de votre second amendement qui, lui, pourrait servir de base à l'élaboration d'un très bon texte susceptible de rassembler la majorité de l'Assemblée.

M. Gérard Boche. Compte tenu des explications de la commission et du Gouvernement, je retire l'amendement n° 60 au profit de l'amendement n° 80 rectifié que je présenterai tout à l'heure.

M. le président. L'amendement n° 60 est retiré.

M. Bussereau, rapporteur, a présenté un amendement, n° 26 rectifié, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le premier alinéa de l'article 10 :

« Le titre I^{er} du livre II du code de la route est complété par un article L. 4-1 ainsi rédigé : »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Dominique Bussereau, rapporteur. Il s'agit d'un amendement purement rédactionnel. Je demande à l'Assemblée de bien vouloir suivre la commission des lois.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Favorable !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 26 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements, n° 69, 80 rectifié et 3 rectifié, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 69, présenté par M. Lemoine, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le texte proposé pour l'article L.4-1 du code de la route :

« Art. L. 4.1. - Est puni d'une amende de 25 000 francs tout conducteur d'un véhicule à moteur, lorsque la vitesse constatée de son véhicule

dépasse de plus de 50 kilomètres/heure la vitesse maximale fixée par l'autorité compétente et lorsque cumulativement le taux d'alcoolémie constaté dépasse le seuil prévu par la loi.

« Est puni d'une amende de 10 000 francs tout conducteur d'un véhicule à moteur, lorsque la vitesse constatée de son véhicule circulant en agglomération dépasse de plus de 50 kilomètres/heure la vitesse maximale fixée par l'autorité compétente. »

Sur cet amendement, M. Nungesser a présenté un sous-amendement, n° 92, ainsi rédigé :

« Compléter l'amendement n° 69 par les mots suivants : "ou lorsque, circulant sur la file de gauche d'une route ou d'une autoroute comprenant plusieurs voies de circulation dans le même sens, la vitesse constatée de son véhicule est inférieure d'au moins 25 p. 100 à la vitesse autorisée par l'autorité compétente". »

L'amendement n° 80 rectifié, présenté par M. Boche, Mmes Hostalier, Boisseau, MM. Revet, Gest, Darrason, Durand, Routan, Novelli, de Courson, Sauvadet et René Beaumont, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le texte proposé par l'article L. 4-1 du code de la route :

« Art. L. 4-1. - Est puni d'une peine d'amende maximale de 7 500 francs tout conducteur d'un véhicule à moteur, lorsque la vitesse constatée de son véhicule dépasse de :

« - plus de 60 kilomètres/heure sur autoroutes ;

« - plus de 50 kilomètres/heure sur route ;

« - plus de 40 kilomètres/heure en agglomération, « les vitesses maximales fixées par l'autorité compétente. »

« Une évaluation de cette mesure sera présentée au Parlement dans les trois mois qui suivent la première année de son application. »

Sur cet amendement, M. Gonnot a présenté un sous-amendement, n° 94, ainsi rédigé :

« Dans l'amendement n° 80 rectifié, substituer aux mots : "fixées par l'autorité compétente", le mot "autorisées". »

L'amendement n° 3 rectifié, présenté par M. Ferry, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le texte proposé pour l'article L. 4-1 du code de la route :

« Art. L. 4-1. - Est puni d'une amende de 15 000 francs tout conducteur d'un véhicule à moteur, lorsque la vitesse constatée de son véhicule dépasse la vitesse maximale fixée par l'autorité compétente, selon les critères suivants :

« - si le dépassement constaté est de 60 km/h lorsque la vitesse est limitée à 130 km/h ou 110 km/h ;

« - si le dépassement constaté est de 50 km/h lorsque la vitesse est limitée à 90 km/h ;

« - si le dépassement constaté est de 40 km/h lorsque la vitesse est limitée à 50 km/h ou 70 km/h. »

La parole est à M. Jean-Claude Lemoine, pour soutenir l'amendement n° 69.

M. Jean-Claude Lemoine. Le but de cet amendement est d'instaurer un délit pour les chauffeurs qui cumuleraient taux d'alcoolémie élevé et excès de vitesse. En effet, si l'article 10 crée un délit pour les grands excès de vitesse, rien de tel n'est prévu dans le projet de loi pour sanctionner les taux d'alcoolémie situés entre 0,70 et 0,80 gramme, ce qui ne nous paraît pas normal.

Si l'excès de vitesse est répréhensible, il n'apparaît pas justifié de le considérer comme un délit puni de peines correctionnelles dans tous les cas. Je propose donc de ne le faire qu'en cas de conjonction d'un excès de vitesse constaté de plus de 50 kilomètres-heure et de conduite sous l'empire d'un état alcoolique.

Par ailleurs, mon amendement vise à punir d'une amende de 10 000 francs, c'est-à-dire à ériger en contravention de cinquième classe, tout dépassement de la vitesse autorisée supérieur à 50 kilomètres-heure en agglomération.

M. le président. La parole est à M. Gérard Boche, pour soutenir l'amendement n° 80 rectifié.

M. Gérard Boche. Cet amendement vise à punir d'une amende maximale de 7 500 francs tout conducteur dépassant la vitesse autorisée de plus de 60 kilomètres-heure sur autoroute, de plus de 50 kilomètres-heure sur route et de plus de 40 kilomètres-heure en agglomération. Les vitesses maximales seraient fixées par l'autorité compétente et une évaluation de cette mesure serait présentée au Parlement dans les trois mois suivant la première année de son application.

Cela dit, je reste persuadé que nous n'aurons de résultats probants que le jour où les contrôles radar seront effectués aux endroits effectivement dangereux, au lieu d'être des pièges à automobilistes, et où la présence des forces de police ou de gendarmerie sur la route sera effective et visible, ce qui reste le meilleur moyen de dissuasion.

M. le président. La parole est à M. Alain Ferry pour soutenir l'amendement n° 3 rectifié.

M. Alain Ferry. Cet amendement tend lui aussi à instituer trois paliers dans la définition du grand excès de vitesse selon qu'il a lieu sur autoroute ou voie rapide, sur route ou en agglomération.

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

M. Dominique Bussereau, rapporteur. L'amendement de M. Lemoine n'envisage la constitution du délit qu'en cas de cumul d'un excès de vitesse et d'un taux excessif d'alcoolémie.

L'amendement de repli de M. Boche rejoint ceux que M. Ferry avaient défendus devant la commission des lois en proposant deux manières de moduler les seuils du grand excès de vitesse : soit en fonction de pourcentages par rapport à la vitesse autorisée, soit en précisant la vitesse limite selon la nature de la voie.

La commission des lois n'a pas pu se prononcer sur ces amendements. J'ai déposé, à titre personnel, un amendement n° 93 fixant trois paliers identiques à ceux que propose M. Boche : le grand excès de vitesse commencerait avec un dépassement de 40 kilomètres-heure dans la traversée des agglomérations, de 50 kilomètres-heure sur route normale et sur route à deux fois deux voies, et de 60 kilomètres-heure sur autoroute.

Le ministre considère que c'est une bonne piste. Cette modulation peut en effet être facilement comprise à la fois par les automobilistes et par les forces de l'ordre. Elle présente aussi l'avantage de bien mettre l'accent sur la dangerosité des excès de vitesse en agglomération.

J'aimerais à ce propos, monsieur le ministre, que vous rappeliez par circulaire que les maires ont la possibilité de moduler la vitesse limite dans leur commune, ce qu'ils ne font que rarement. Il est vrai que les panneaux sont à la charge des communes...

M. Pascal Clément, ministre délégué aux relations avec l'Assemblée nationale. Et qu'ils coûtent très cher !

M. Dominique Bussereau, rapporteur. ...mais l'indication de vitesses dégressives de l'entrée de l'agglomération jusqu'au centre-ville permettrait d'éviter certains comportements stupides des conducteurs.

A titre personnel, je suis donc favorable à la solution de transaction proposée par M. Boche, solution qui inspire mon amendement n° 93 que nous examinerons ultérieurement.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. L'amendement n° 69 de M. Lemoine exige que deux conditions cumulatives soient remplies pour qu'il y ait délit : que le conducteur soit ivre et qu'il roule trop vite. Conduire avec plus de 0,80 gramme d'alcool par litre de sang est déjà un délit. Il s'agirait donc de combler une lacune entre 0,70 et 0,80 gramme. Mais la philosophie même de cet amendement va à l'encontre de la volonté qui m'anime et qui est de faire comprendre que le grand dépassement de vitesse est extrêmement dangereux. Établir un lien avec l'alcool serait totalement contraire à l'effet recherché. Je ne peux donc pas suivre M. Lemoine sur ce point.

Sur les autres amendements, monsieur Bussereau, on ne peut pas parler de « transaction », car notre objectif commun est bien d'instituer, pour la première fois, un délit de très grand excès de vitesse, comme l'a fort bien dit M. Sarre.

M. Dominique Bussereau, rapporteur. C'est une transaction intraparlamentaire.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Le débat porte seulement sur les modalités. Prévoir 50 à l'heure de dépassement partout serait une règle claire mais peu juste. Or toute mesure qui n'est pas juste est rejetée par l'opinion publique, laquelle jugerait curieux qu'on puisse doubler la vitesse en ville avant de commettre un délit, alors qu'il suffirait de la dépasser de 40 p. 100 sur autoroute. J'ai donc longuement hésité, comme M. Ferry lui-même, entre le pourcentage et la limitation chiffrée.

Il y aura toujours une contradiction entre la lisibilité et l'exigence de justice. L'idée de durcir le texte pour les excès de vitesse en ville en réduisant le dépassement à 40 kilomètres-heure, et de l'adoucir sur autoroute en relevant le seuil à 60, permet d'atteindre totalement l'objectif qui est le mien. Je demande donc à tous ceux qui croient à l'importance de ce signal et qui sont convaincus de la nécessité du dialogue de bien vouloir se rallier à cette proposition, la seule susceptible de recueillir une majorité et d'éviter le rejet de l'article.

J'aimerais cependant que l'Assemblée m'éclaire sur un point. Peu importe que vous proposiez d'abaisser le plafond de l'amende à 7 500 francs ou à 10 000 francs. Car il ne s'agit pas - nous sommes tous sur la même longueur d'onde - de se libérer de la vitesse par l'argent. Le problème est ailleurs ; il tient au nouveau code pénal qui définit les délits comme les infractions sanctionnées soit par une peine d'emprisonnement, soit par une amende supérieure à 25 000 francs. L'amende fixée dans l'amendement de M. Boche et de Mme Hostalier atteignant pas ce montant, il serait bon de préciser, sous une forme ou sous une autre, que l'infraction visée constitue bien un délit et non pas une simple contravention, qui relève d'autres tribunaux.

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

M. Pierre Mazeaud, président de la commission. Avant d'aborder le débat juridique, je voudrais, mes chers collègues, ouvrir une parenthèse : ce n'est pas parce que l'on discute au fond de l'article 10 que l'on ne compatit pas à la douleur des victimes d'excès de vitesse. Quoi qu'on ait pu entendre sur les médias, discuter de l'article 10, ce n'est pas manquer de respect aux victimes.

Cela dit, vous posez, monsieur le ministre, le vrai problème de droit. La Constitution définit, à l'article 34, le domaine législatif ; à l'article 37, le domaine réglementaire. Or vous voulez créer un délit, ce qui est du domaine de la loi, et vous nous proposez en réalité une contravention, ce qui relève du règlement. En effet, l'avocat que vous êtes, tout comme M. Clément, ne me démentira pas : on ne saurait aller à l'encontre de l'échelle des peines et, selon celle qu'a établie le nouveau code pénal, le délit suppose une amende d'au moins 25 000 francs. Il est donc exclu d'envisager un délit sanctionné à hauteur de 7 500 francs : ce serait aller contre la Constitution.

Si, par conséquent, vous voulez créer un délit, c'est-à-dire une infraction passible du tribunal correctionnel, ayez le courage d'aller jusqu'au bout et de fixer l'amende à 25 000 francs, comme la Constitution vous l'impose.

M. Alain Ferry. Très bien !

M. Pierre Mazeaud, président de la commission. A défaut, la loi risquerait d'aller devant le Conseil constitutionnel.

Nous savons au demeurant que le juge - correctionnel, en l'espèce - est toujours libre de moduler la sanction, qui est laissée à son appréciation. Au vu des circonstances et ayant entendu le délinquant, il pourra le condamner à 25 000 francs d'amende, assurément, mais il pourra aussi ramener la peine à 10 000 francs, peut-être même à 5 000.

Bref, si vous voulez vous épargner toute difficulté d'ordre institutionnel, respectez l'échelle des peines, qui détermine à la fois la nature de l'infraction et la juridiction compétente.

Je profite de cette intervention pour souligner une autre difficulté. Vous y avez d'ailleurs fait allusion, monsieur le ministre, lorsque vous avez évoqué les dispositions du nouveau code pénal, en disant qu'il fallait la présence d'autrui. Cela est certes exact, mais il n'en demeure pas moins que le juge éprouvera certaines difficultés d'interprétation lorsqu'il y aura cumul - si je peux me permettre d'employer ce terme - du délit que vous créez et de l'article 223-1 du nouveau code pénal, lequel précise bien qu'il appartient au juge d'interpréter.

Je le rappelle d'autant plus volontiers que vous-même avez fait référence à une jurisprudence récente d'un tribunal de grande instance que je connais bien, puisqu'il s'agit de celui de Thonon, appelé à juger un individu qui roulait à près de 210 kilomètres/heure avec une Porsche.

M. Dominique Bussereau, rapporteur. Il était suisse !

M. Pierre Mazeaud. Peu importe qu'il ait été suisse ou français. En effet, nous vivons dans un Etat de droit et, tout comme je serais sanctionné par les autorités suisses si je commettais un excès de vitesse dans Genève, un Suisse dépassant la limite autorisée sur notre territoire est passible de nos tribunaux.

En l'occurrence le juge a considéré que même pour une vitesse proche de 210 kilomètres/heure, il pouvait faire l'interprétation qu'il a retenue. Pour autant, je ne dis pas que je partage son sentiment et je suis tout à fait en droit de critiquer cette jurisprudence, car, même si on

respecte les institutions, on peut tout de même critiquer leurs décisions. Je ne cite cet exemple que pour bien vous montrer que le juge a toujours la faculté d'interpréter.

Monsieur le ministre, cela est dans votre nature : ayez le courage suffisant ! Puisque vous voulez à tout prix faire de cette infraction un délit, allez jusqu'au bout de votre raisonnement et acceptez le plafond de 25 000 francs, en sachant qu'il appartiendra au juge, dans sa sagesse, de tenir compte des circonstances pour interpréter le délit, qu'il sanctionnera peut-être d'une amende inférieure.

En effet, monsieur le ministre, si vous mainteniez le montant que vous avez prévu, vous prendriez une disposition contraire à la Constitution. Seul le législateur peut intervenir en matière de délit. Sinon cela relève du domaine réglementaire et vous n'avez pas besoin de vous déranger et de déranger le Parlement. Il vous suffit de prendre un décret.

J'espère vous avoir convaincu qu'il faut aller jusqu'au bout, ce que vous pouvez faire, car vous ne manquez pas de courage.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je suis désolé que le modeste avocat que je suis ne soit pas d'accord avec le conseiller d'Etat, président de la commission des lois.

Il n'y a pas à faire référence aux dispositions de la Constitution qui déterminent ce qui relève du domaine du règlement et ce qui est de la compétence du législatif. En l'occurrence, en effet, le montant de l'amende servant de référence pour établir qu'il y a délit figure dans la loi du 16 décembre 1992 réformant le code pénal où, pour la première fois, il est indiqué : « Sont des délits les infractions que la loi punit d'une peine d'emprisonnement ou d'une peine d'amende supérieure ou égale à 25 000 francs. » Ainsi ce que le Parlement a fait, le Parlement peut le changer. Il est souverain.

Je m'adresse donc à l'Assemblée souveraine, avec le respect qui lui est dû, pour souligner qu'en aucun cas, la Constitution ne vous contraint de fixer l'amende à 25 000 francs.

Par ailleurs, je vous rappelle que, sur la proposition du Gouvernement qui comportait une amende de 15 000 francs, le Conseil d'Etat, dans sa sagesse, n'a formulé aucune observation, ce qui démontre bien la justesse de mon raisonnement.

J'ajoute qu'il ne s'agit pas d'un problème de courage. On ne s'exonère pas d'un danger que l'on fait courir à autrui par une amende financière aveugle qui est la même, quel que soit le revenu du citoyen, avec toute l'injustice que cela peut comporter. Ce n'est pas parce que l'on a un revenu élevé, donc que l'on peut payer, ou parce que l'on ne dispose que d'un revenu faible, donc que l'on ne pourrait pas payer, que la sanction doit être plus au moins élevée. C'est pourquoi depuis le début - passez-moi l'expression - le problème de l'amende m'indiffère. Ce qui m'intéresse, c'est le signal du délit, le passage en correctionnelle avec l'obligation de s'expliquer devant un juge, et la suppression de la moitié des points du permis de conduire.

Or il m'a semblé qu'une amende de 25 000 francs serait tellement lourde qu'elle serait perçue par l'opinion publique comme l'élément central de la mesure, ce qui risquait de la faire mal comprendre.

M. François-Michel Gonnat, président de la commission de la production et des échanges. Tout à fait !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement avait proposé 15 000 francs. Au cours de la discussion, certains, s'appuyant sur des considérations juridiques que je respecte - dont Pierre Mazeaud - ont proposé de remonter l'amende à 25 000 francs, alors que d'autres souhaitent redescendre à 7 500 francs. J'ai expliqué que, ne s'agissant pas du tout d'un problème de courage, et votre assemblée étant souveraine, je ne peux que m'en remettre à la sagesse de l'Assemblée. La question essentielle est non celle de l'argent, mais celle de la qualification de délit.

M. le président. J'ai une demande impérieuse de M. le président de la commission des lois auquel je vais donner la parole, avant de la laisser à M. Sarre, à M. Fèvre puis à M. le rapporteur.

M. Pierre Mazeaud, président de la commission. Monsieur le ministre, vous me permettez de souligner que vous commettez une grave erreur. L'article 34 de la Constitution indique :

« La loi est votée par le Parlement.

« La loi fixe les règles concernant : ...

« - la détermination des crimes et délits ainsi que les peines qui leur sont applicables ;... »

Le code pénal se borne à fixer le maximum de l'amende pour une contravention, mais la qualification délictuelle d'une infraction relève du seul législateur. En vertu de la Constitution, il n'appartient qu'à nous de qualifier les infractions. Or, si vous décidez d'une amende de 7 500 francs, vous tombez dans le domaine de la simple contravention. En conséquence, le tribunal correctionnel ne sera pas compétent, puisqu'il ne traite que des délits.

Vous ne pouvez pas aller à l'encontre de l'échelle des peines !

M. Dominique Bussereau, rapporteur. Très bien !

M. Pierre Mazeaud, président de la commission. Je le répète : allez jusqu'au bout ! Vous ne pouvez pas à la fois affirmer votre préférence pour une sanction sévère - en nous expliquant qu'il y a trop de morts sur les routes, ce en quoi nous vous approuvons, parce que nous sommes, comme vous, consternés par le nombre d'accidents de voitures ! -, vouloir un délit pour que cela frappe l'opinion et pour que le tribunal correctionnel sanctionne, et, dans le même temps, demander au tribunal correctionnel, malgré la Constitution, de ne pas sanctionner au-delà de 7 500 francs !

Menez votre raisonnement à son terme ! Montrez à ceux auprès desquels vous êtes et que vous soutenez, parce qu'ils ont été victimes effectivement d'accidents provoqués par des excès de vitesse, que vous allez au bout de votre démarche pour les défendre ! Ne laissez pas supposer que le Gouvernement aurait une attitude hypocrite - ce qui n'est certainement pas votre cas - en envisageant un délit, mais en ne le frappant que par des peines contraventionnelles ! Cela serait tout simplement inadmissible !

Ainsi que je vous l'ai déjà dit, je connais votre courage. J'appuie même sur la Constitution la démarche qu'il induit. Si vous agissiez autrement, je le répète, vous seriez sanctionné par le Conseil constitutionnel qui vous démontrerait votre erreur, mais il serait alors trop tard pour revenir en arrière !

M. Alain Ferry. Très bien, monsieur Mazeaud !

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je suis très touché du fort soutien de Pierre Mazeaud à l'article 10, et je l'en remercie.

En ce qui concerne le montant des amendes, c'est vous qui avez fixé à 25 000 francs le minimum pour un délit. Vous êtes souverains. Je vous propose d'ajouter à l'amendement de M. Boche que l'infraction en question sera bien constitutive d'un délit. Vous pouvez parfaitement en décider en fixant l'amende au montant que vous voulez. Le Conseil d'Etat avait d'ailleurs accepté qu'il s'agisse de 15 000 francs.

Si l'Assemblée nationale trouve le Gouvernement trop timide en la matière et décide de porter l'amende à 25 000 francs, le Gouvernement ne pourra que s'incliner et accepter le durcissement du texte par l'Assemblée nationale sur le plan financier. Pour autant, je le répète, nous n'avons aucun objectif financier.

M. le président. La parole est à M. Charles Fèvre.

M. Charles Fèvre. Comme je n'aurai probablement pas l'occasion de prendre la parole pour défendre l'amendement n° 59 rectifié, je préfère intervenir maintenant pour faire part à M. le ministre des réflexions que m'inspire la solution de modulation à laquelle il semble donner son accord.

Monsieur le ministre, mon amendement propose une modulation différente afin de permettre, avant que l'infraction ne soit qualifiée de délit, des dépassements des vitesses maximales autorisées de 70 kilomètres-heure sur l'autoroute, 50 kilomètres-heure sur le réseau classique et 30 kilomètres-heure en agglomération. Je reconnais qu'il vaut mieux limiter ce dépassement à 60 kilomètres heure sur autoroute. En revanche, je demeure favorable à 30 kilomètres-heure supplémentaires seulement en agglomération.

En effet, la vitesse maximale généralement autorisée dans les agglomérations est 50 kilomètres-heure car les maires ne profitent que rarement de la possibilité dont ils disposent. Or si l'on ajoute à cette limite de 30 kilomètres-heure que je propose, la tolérance habituelle de 10 à 15 p. 100 pour laisser une marge aux cinéomètres, dont la fiabilité n'est pas toujours parfaite, vous arrivez tout de même à 100 kilomètres-heure, ce qui est déjà beaucoup, et suffisamment dangereux en agglomération.

Hier soir, au cours d'une émission diffusée sur TF 1 où il était question du projet de loi que nous examinons, a été apportée la démonstration qu'à 100 kilomètres-heure un piéton débouchant par surprise ne pouvait être évité, alors qu'à 50 kilomètres-heure l'automobiliste avait encore la possibilité de freiner et de l'éviter.

Monsieur le ministre, ne serait-il pas possible de s'en tenir à 60, 50 et 30 kilomètres-heure de dépassement de la vitesse autorisée, ce qui serait largement suffisant en agglomération où la vitesse est très dangereuse, pour les piétons notamment.

M. le président. Monsieur Fèvre, vous avez donc ainsi exposé votre amendement n° 59 rectifié. (Sourires.)

M. Charles Fèvre. Absolument ! Je l'ai dit en commençant.

M. le président. Il est toujours bon que cela soit net ! (Sourires.)

M. Charles Fèvre. Je suis même prêt à le retirer.

M. le président. La parole est à M. Georges Sarre.

M. Georges Sarre. Monsieur le ministre, le président de la commission des lois a raison. Que cela plaise ou non, c'est ainsi. Même pour ceux qui ne sont pas juristes,

la logique exposée par le président de la commission des lois est claire. Comme je ne suis pas Normand, vous pouvez être assuré de la sincérité de mon propos.

M. Francis Saint-Ellier, rapporteur pour avis. Cela veut-il dire que les Normands ne tiennent pas de propos sincères ?

M. Georges Sarre. Monsieur le ministre, je suis bien convaincu que vous n'avez pas déposé ce projet de loi pour fournir des recettes de poche supplémentaires au Gouvernement. On ne traite pas la sécurité routière à coup d'amendes élevées et je vous donne acte que tel n'est pas le sens de votre démarche. Ne faisons pas de faux procès à ce sujet ! Nous devons trouver ensemble - c'est pourquoi j'interviens - une solution par le haut.

Lorsque vous avez hésité, dans votre bureau, devant les propositions qui vous étaient présentées par votre cabinet et par l'administration, vous avez fait très légitimement comme tous ceux qui ont à prendre des décisions à un moment ou à un autre : vous avez réfléchi, vous avez pesé le pour et le contre, puis vous avez décidé qu'il fallait privilégier la lisibilité, et vous avez eu raison. En matière de sécurité routière, en effet, plus les dispositions sont simples, mieux elles réussissent. Si vous voulez que nos concitoyens retiennent quelque chose de ce débat, faites simple, je vous en conjure. Certes, l'un de nos collègues a fait remarquer que bien peu de personnes se souvenaient de la signification de certains panneaux, mais il faut éviter de trop compliquer. C'est pourquoi je préférerais que l'on s'en tienne à l'article 10 tel qu'il a été modifié par la commission des lois.

Si vous voulez absolument moduler, monsieur le ministre - mais je considère que cela n'est pas heureux, parce que ce n'est pas simple - ne modulez pas vers le haut, c'est-à-dire n'acceptez pas une modulation « Porsche - Mercedes-Benz » ! Voyons ce que cela donnerait, mes chers collègues, avec la limitation à 130 kilomètres-heure sur autoroute. Avec la « prime », si j'ose dire, de 60 kilomètres-heure, nous sommes déjà à 190 kilomètres-heure. Encore faut-il ajouter ce dont personne ne parle mais que je suis contraint de rappeler bien que cela ne m'amuse guère, c'est-à-dire la fameuse tolérance qui représenterait, en l'occurrence, 20 kilomètres-heure. Autrement dit : il faudra atteindre une vitesse de 210 kilomètres-heure avant que ne soit constitué le délit. En conséquence, un conducteur qui roulera aux environs de 200 kilomètres-heure ne sera pas pleinement sanctionné.

Si je veux bien, à la limite, accepter les autres modulations, je suis fermement opposé à cette modulation criminelle grâce à laquelle un automobiliste ne commettra pas de grand excès de vitesse sur autoroute si, compte tenu des tolérances, il roule à moins de 210 kilomètres-heure.

Monsieur le ministre, je vous en conjure, tenez bon ! Il s'agit des vies de nos concitoyens, voire des nôtres !

M. Jean-Louis Idiart. Très bien !

M. le président. Mes chers collègues, je vais encore donner la parole à M. Idiart, puis à M. le rapporteur.

Nous en viendrons ensuite à la discussion des deux sous-amendements. En agissant ainsi, nous ne devrions pas perdre de temps puisque tous les propos tenus concernent la totalité de l'article 10. Nous irons donc sans doute plus rapidement dans la suite du débat, ce qui ne doit pas empêcher chacun de respecter la règle de la concision la plus extrême.

La parole est à M. Jean-Louis Idiart.

M. Jean-Louis Idiart. Monsieur le ministre, votre texte prend parfaitement place dans une architecture mise en place depuis plusieurs années.

Vous nous avez indiqué que vous vouliez provoquer, en particulier avec l'article 10, un choc psychologique supplémentaire dans l'opinion. Il est donc indispensable de lui assurer la meilleure lisibilité possible. C'est la raison pour laquelle nous sommes favorables à l'article 10 tel que vous le présentez.

Si j'ai bien compris, vous êtes prêt, pour favoriser son adoption, à accepter certaines modifications tendant à accroître la tolérance pour les excès les plus forts et à faire preuve de davantage de rigueur pour les excès commis en agglomération. Or, si nous sommes d'accord pour augmenter la rigueur pour les dépassements de limites en agglomération, nous ne pouvons accepter une plus grande souplesse pour les grands excès de vitesse. En la matière, je partage tout à fait les propos que vient de tenir Georges Sarre.

Je vous en supplie, monsieur le ministre, n'amoulindez pas l'impact de votre texte aux yeux de l'opinion publique.

M. Georges Sarre. Très bien !

M. François-Michel Gonnot, président de la commission de la production et des échanges. Pas en agglomération !

M. Jean-Louis Idiart. Sinon, vous en diminuez l'effet psychologique, parce que l'on ne retiendra que vos concessions dans le débat à l'Assemblée nationale pour faire passer votre texte. Chacun pensera que vous avez accepté un comptomisme, ce qui réduira l'impact psychologique recherché.

Je suis persuadé que tous ceux qui participent à ce débat dans l'hémicycle ou qui y assistent dans les tribunes ont pleinement conscience de l'aspect désirable que prend ce petit maquignonnage dont l'objet est, en définitive, de privilégier quelques personnes qui commettent de grands excès de vitesse. Or lorsqu'il est question de 180 ou 190 kilomètres-heure - limites que certains veulent porter à 200 ou 210 kilomètres-heure...

M. François-Michel Gonnot, président de la commission de la production et des échanges. Mais non !

M. Jean-Louis Idiart. ... il ne s'agit plus que de 1 ou 2 p. 100 des délits. Il est ridicule de vouloir protéger ces conducteurs.

En acceptant cela, monsieur le ministre, vous donneriez une mauvaise image à l'opinion publique. Nous préférons soutenir votre démarche première, traduite dans la rédaction initiale de l'article 10. Il faut que nous soyons cohérents et que nous rédigeons un texte lisible pour l'opinion publique. Sinon ce sera un coup d'épée dans l'eau.

M. Georges Sarre. Très bien !

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

M. Dominique Busseron, rapporteur. Chacun a bien compris que c'est autour de l'amendement n° 80 rectifié de M. Boche que se situe la discussion. Je ne crois pas, monsieur Idiart, que ce soit le moment de faire du jésuitisme.

Je souhaite qu'un consensus puisse se faire sur les bancs de cette assemblée sur les trois seuils qui ont été présentés par le ministre et qui font l'objet de l'amendement de M. Boche et de plusieurs collègues ou d'autres amendements que nous aurions pu discuter.

Où est la difficulté ? Elle se situe sur le plan juridique, comme l'a exposé le président de la commission des lois. Je comprends bien les deux points de vue. Il y a, d'un

côté, le Gouvernement qui n'a peut-être pas envie, monsieur le ministre, d'avancer un montant plus élevé que 7 500 francs pour des raisons bien compréhensibles. Il y a, de l'autre, nos collègues qui trouvent que toute amende au-dessus de 7 500 francs - le premier degré de l'amende délictuelle étant de 25 000 francs - est une somme qui est trop importante pour être payée par certains contrevenants. Je leur rappelle qu'il s'agit d'un maximum et que le juge peut toujours moduler, compte tenu de la situation personnelle de chaque contrevenant.

Mes chers collègues, nos prédécesseurs ont voté un code de procédure pénale qui est entré en vigueur le 1^{er} mars de cette année. Je vous mets en garde sur un point juridique : en adoptant cette disposition nous y apporterions la première modification et, demain, à l'occasion de la discussion d'un projet de loi ou d'une proposition de loi touchant à des délits de toutes natures, on ne manquerait pas de nous demander des dérogations. Si le législateur peut modifier la loi à tout moment, un texte aussi important qu'un code de procédure pénale fait date, et il faut y regarder à deux fois avant d'y apporter la première modification.

Je tenais à faire cette simple remarque pour le bon déroulement de nos travaux.

M. le président. La parole est à M. Roland Nungesser, pour soutenir le sous-amendement n° 92.

M. Roland Nungesser. L'excès de vitesse est sans doute la cause de beaucoup d'accidents graves. Il ne faut pas, pour autant, méconnaître d'autres sources d'accidents très fréquents.

Sur la route, on remarque souvent que des automobilistes s'installent sur la file de gauche, roulant à des vitesses sensiblement inférieures à la vitesse autorisée, et s'obstinent à y rester, soit parce qu'ils ont une discussion passionnée avec leurs passagers, soit, ce qui est plus grave, parce que certains ont des marques de passivité somnolente, et obligent les automobilistes auxquels ils refusent le passage à déboîter et donc à les doubler par la droite.

Ce n'est pas par esprit de paradoxe que je vous propose la notion de vitesse minimale. Ce sous-amendement respecte le code de la route qui prévoit qu'on roule à droite et qu'on double à gauche. Or, ces automobilistes obligent les autres à doubler à droite en s'obstinant à rester à gauche. Cette vitesse minimale, appliquée dans beaucoup de pays dans le monde, éviterait de nombreux accidents provoqués par le déboisement de voitures qui s'impatiente de ne pas pouvoir doubler celui qui s'obstine à rester à gauche à 30 ou à 40 kilomètres-heure quand la vitesse autorisée est de 130.

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

M. Dominique Bussereau, rapporteur. La commission des lois n'a pas examiné ce sous-amendement.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. J'indique à M. Nungesser qu'il s'agit déjà d'une infraction, très difficile à constater, mais qui peut être poursuivie. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement ne propose pas de légiférer à nouveau en la matière.

Sur le fond du débat, je dirai simplement deux choses.

Si nous en restons au texte proposé par le Gouvernement, comme le souhaitent M. Sarre et, si j'ai bien entendu, depuis quelques instants, M. Idiart, le résultat est clair - ce n'est pas la peine de se cacher derrière un doigt - : le délit de très grand excès de vitesse est rejeté et le signal devant l'opinion est catastrophique.

M. Francis Saint-Ellier, rapporteur pour avis. Absolument !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Mais on peut être ultra et dire que ce que l'on n'a pas fait hier, il faut à tout prix que le gouvernement actuel ait le courage de le faire.

M. Francis Saint-Ellier, rapporteur pour avis. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. C'est une manière de voir les choses !

Quant à la sécurité routière, si nous ne voulons pas retomber dans la politique politicienne, restons où nous en sommes ! Nous voulons un délit. Nous avons longuement hésité entre les deux formules : lisibilité ou vérité proportionnelle.

L'amendement de M. Boche me paraît être le seul susceptible de recueillir une majorité en fixant le dépassement de la vitesse maximale autorisée à 40 en ville, 50 sur route et 60 sur autoroute. J'y suis favorable et serais satisfait qu'une majorité se dégage sur ces bases qui me paraissent correctes et propres à atteindre le but que je me suis toujours fixé.

Reste le problème de l'amende. Tout le monde est d'accord pour ne pas en faire une affaire d'argent. Le Conseil d'Etat avait accepté 15 000 francs ; au-dessous on tombe dans le domaine des contraventions. Une discussion plus approfondie peut sans doute s'engager sur ce point. C'est la raison pour laquelle je demande qu'on précise dans l'amendement de M. Boche que l'infraction en question est bien constitutive d'un délit.

Je m'en remets donc à la sagesse de l'Assemblée sur le problème juridique. Le problème politique n'est pas là.

Pour examiner en détail les diverses propositions, je demande, monsieur le président, une suspension de séance.

M. le président. Auparavant, monsieur le ministre, il serait utile d'examiner le second sous-amendement à l'amendement n° 80 rectifié.

La parole est à M. François-Michel Gonnat, pour défendre le sous-amendement n° 94.

M. Jean-Michel Gonnat, président de la commission de la production et des échanges. Le sous-amendement n° 94 est rédactionnel. Il vise tout simplement à harmoniser la rédaction de l'amendement de M. Boche avec celle des dispositions préexistantes dans le code de la route.

Sur le fond, je remercie le ministre. Nous sommes en effet sur le point de trouver une solution qui pourrait satisfaire une majorité de nos collègues tout en donnant le signe qu'attend le ministre et en tenant compte des arguments qui ont été développés jusqu'à présent.

M. le président. La parole est à M. Roland Nungesser.

M. Roland Nungesser. Monsieur le ministre, je comprends que le Gouvernement ne veuille pas s'engager à l'improviste dans un renforcement des sanctions à l'encontre des automobilistes que je dénonçais tout à l'heure.

Je retirerai volontiers mon sous-amendement n° 94 si vous vouliez bien prendre l'engagement, au nom du Gouvernement - je pense au ministre de l'intérieur - de faire sanctionner les automobilistes auxquels je fais allusion. Tout le monde peut constater que les agents motocyclistes rattrapent un automobiliste qui dépasse la vitesse normale, mais je n'ai jamais vu un agent sanctionner quelqu'un qui bloquait la circulation sur la file de gauche.

M. le président. La parole est à M. Georges Sarre.

M. Georges Sarre. Je voudrais dire à M. le ministre Bosson que je n'ai pas de leçon à recevoir de lui. (*Exclamations sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

J'ai fait une proposition montrant clairement que j'étais prêt à voter l'article 10 modifié en tenant compte du débat sur les modulations, mais en refusant le dépassement de la vitesse autorisée de 60 kilomètres-heure sur autoroute, car c'est la nuit que les accidents les plus nombreux, les plus graves se produisent, contrairement à ce que croient beaucoup de collègues.

Monsieur le ministre, ou vous avez une politique et vous vous en tenez à ce que vous avez vous-même proposé, ou vous cédez à des pressions qui ne vont pas dans le sens de la sécurité.

M. François-Michel Gonnot, président de la commission de la production et des échanges. Ce ne sont pas des pressions !

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je remercie vivement M. Gonnot. Je crois que l'on peut effectivement trouver une majorité qui permette de créer le délit.

J'assure M. Nungesser que j'interviendrai auprès de M. Pasqua pour insister sur le danger rarement signalé que représente l'automobiliste qui commet une faute en restant sur la file de gauche. Cette faute n'est pratiquement jamais sanctionnée, et nous avons besoin de patrouilles moto pour poursuivre efficacement l'infraction en question. J'en parlerai au ministre de l'intérieur, j'en prends bien volontiers l'engagement.

J'indique à M. Sarre que je n'ai jamais cherché à lui donner de leçon, pas plus sans doute qu'il n'entendait m'en donner en terminant son intervention, à moins que j'aie mal entendu.

Monsieur Sarre, j'aime que l'on soit très direct ; excusez-moi d'avoir ce défaut. Il est clair que si je vous suis, il n'y aura pas délit. Or j'entends prendre mes responsabilités en matière de sécurité routière : je veux ce délit ; c'est la raison pour laquelle je soutiens l'amendement de M. Boche.

M. le président. La parole est à M. Roland Nungesser.

M. Roland Nungesser. Compte tenu de la déclaration de M. le ministre, je retire mon sous-amendement.

M. le président. Le sous-amendement, n° 92, est retiré.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à douze heures trente, est reprise à douze heures cinquante.*)

M. le président. La séance est reprise.

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

M. Pierre Mazeaud, président de la commission. Voici le problème tel qu'il se pose à la représentation nationale.

Le Gouvernement nous propose une disposition qui répond au souci évident de sanctionner les automobilistes qui commettent de graves excès de vitesse, et il a raison. Le ministre nous explique donc : il faut que celui qui commet un excès de grande vitesse soit considéré comme ayant commis un délit et je veux que ce soit - par voie de conséquence - le tribunal correctionnel, le juge, qui le sanctionne dans sa sévérité. Mais il ajoute, et là je ne

comprends pas très bien sa logique : nous allons néanmoins instituer une peine inférieure à celle prévue dans l'échelle des peines concernant les délits. L'amende minimale est de 25 000 francs, mais le Gouvernement nous propose 7 500 francs...

M. François-Michel Gonnot, président de la commission de la production et des échanges. Non ! 15 000 !

M. Pierre Mazeaud, président de la commission des lois. ... 15 000 francs, ce qui correspond à une peine contraventionnelle.

Je l'ai fait peut-être de manière excessive tout à l'heure mais, de nouveau, j'appelle l'attention du Gouvernement : qu'il aille au bout de sa logique, et s'il s'agit d'un délit que l'amende soit de 25 000 francs ! On montre bien ainsi qu'il y a lieu de sanctionner sévèrement. Au juge de tenir compte des circonstances et de moduler la somme, quitte à descendre en dessous de ce montant.

Le délit va poser des problèmes extrêmement difficiles au juge. Quelle jurisprudence aurons-nous demain ? Pour qu'il y ait délit, vous le savez mieux que quiconque, vous qui avez été avocat, monsieur le ministre, il faut qu'il y ait intention délictuelle ! Celui qui conduit à 150 ou 160 kilomètres-heure, j'allais dire par inadvertance, a-t-il une intention délictuelle ? Sûrement pas, ou pas toujours.

Il y a une autre logique, celle de la contravention. Là, c'est le couperet. Pas de tribunal correctionnel ! Mais il n'est pas besoin de nous réunir pour en discuter, un décret suffirait.

Il faut choisir, monsieur le ministre, entre ces deux logiques, et ne pas les mêler comme vous le faites en voulant un délit assorti d'une peine contraventionnelle.

Ce n'est pas en tant que président de la commission des lois que je m'exprime mais au nom de la commission des lois tout entière, qui a admis la logique du délit et qui a donc voté pour une amende de 25 000 francs. Je ne voudrais pas qu'on laisse supposer qu'il n'y a que Pierre Mazeaud qui défende cette idée. Ce serait faux et injuste à mon endroit. Je ne fais qu'obéir à une logique juridique. Et on ne peut me rétorquer : peu m'importe le juridisme ! Il faut, en tout état de cause, faire comme la commission des lois dans sa sagesse : choisir une des deux logiques et non pas les combiner.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. On en arrive aux conclusions de ce débat qui est tout à fait clair.

Quelle est la volonté du Gouvernement ? Qu'il y ait délit en la matière et en aucun cas une contravention quelle qu'elle soit - chacun comprendra que ce serait inacceptable - pour que le conducteur comparaisse devant le tribunal correctionnel, d'une part, et que l'on puisse lui retirer six points sur son permis de conduire, d'autre part.

Reste le montant de l'amende, mais nous sommes tous d'accord que le problème n'est pas là, en réalité.

Le Gouvernement propose de fixer l'amende à 15 000 francs, ce qui est inférieur au plancher du nouveau code pénal pour les délits, mais supérieur au plafond des amendes - en matière de contraventions, les amendes ne peuvent dépasser 10 000 francs. C'est sans doute la raison pour laquelle, en tout cas, avant que le dossier n'arrive jusqu'au Parlement, il n'y a pas eu d'observations sur le montant de 15 000 francs.

L'amendement de M. Boche propose une amende de 7 500 francs, ce qui est inférieur au plafond des contraventions. Ce qu'a indiqué, au nom de la commission des

lois, M. Pierre Mazeaud prend alors toute sa valeur. Je propose donc de revenir aux 15 000 francs du projet de loi, qui jusqu'à maintenant ont été approuvés et qui permettent de bien montrer que notre problème n'est pas financier, qu'il est de caractériser un délit passible de la correctionnelle et susceptible d'entraîner la perte de six points de permis. Cette somme qui, je le reconnais, est inférieure au plancher pour les délits mais nettement supérieure au plafond pour les contraventions devrait nous permettre de régler le problème.

M. Jean-Louis Idiart. Qu'en pense la commission des lois ?

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

M. Dominique Bussereau, rapporteur. Monsieur le ministre, en réalité, le plafond des amendes n'est pas de 10 000 francs, puisque, en cas de récidive, il peut être porté à 20 000 francs. Le chiffre à retenir est donc 20 000 et non 10 000 francs.

Quant aux 15 000 francs, c'est le retour au texte initial. J'avais déposé un amendement, voté en commission des lois, portant l'amende à 25 000 francs, pour les raisons que j'ai indiquées. Il est bien évident que, pour ces mêmes raisons, la commission des lois ne peut être favorable au retour à 15 000 francs. Cela dit, il appartient maintenant à nos collègues de décider.

M. le président. La parole est à M. Alain Ferry.

M. Alain Ferry. Monsieur le ministre, je vous rappelle que dans mon amendement n° 3 rectifié, tout en gardant les paliers de 40, 50 et 60 kilomètres-heure, j'ai proposé une amende de 15 000 francs.

M. le président. Je vais mettre aux voix l'amendement de M. Lemoine, à moins qu'il ne le retire...

M. Jean-Claude Lemoine. Non, monsieur le président, car je souhaite que la sanction soit beaucoup plus sévère pour les conducteurs qui dépassent le taux d'alcoolémie autorisé - et ce dès 0,70 gramme -, car cela me paraît véritablement criminel.

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

M. le président. Je suis saisi par le Gouvernement d'un sous-amendement, n° 95, ainsi rédigé :

« Dans l'amendement n° 80 rectifié, substituer aux mots : "peine d'amende maximale de 7 500 francs", les mots : "peine d'amende de 15 000 francs". »

Le Gouvernement et la commission se sont déjà exprimés sur le principe de ce sous-amendement.

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

M. Pierre Mazeaud, président de la commission. Monsieur le président, je dépose, au nom de la commission, un sous-amendement visant à porter le montant de l'amende à 25 000 francs.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Très bien ! Ainsi, les choses sont claires.

M. Dominique Bussereau, rapporteur. Voilà !

M. le président. Je suis donc saisi par M. Mazeaud d'un sous-amendement, n° 96, ainsi rédigé :

« Dans l'amendement n° 80 rectifié, substituer aux mots : "maximale de 7 500 francs", les mots : "de 25 000 francs". »

Sur ce sous-amendement, M. Georges Sarre m'a demandé la parole.

Je vous la donne, monsieur Sarre.

M. Georges Sarre. M. le président de la commission des lois vient de déposer un sous-amendement, qui est commandé par la cohérence.

M. Dominique Bussereau, rapporteur. En effet !

M. Georges Sarre. En vérité, nous sommes dans l'embrouillamini le plus total.

M. Pierre Mazeaud, président de la commission, et M. Dominique Bussereau, rapporteur. Non !

M. Georges Sarre. Car, bien entendu, l'Assemblée va voter l'amendement n° 80 rectifié, après avoir repoussé la proposition de Pierre Mazeaud et de la commission des lois. Et cela ne vaudra rien !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Mais si !

M. Dominique Bussereau, rapporteur. L'Assemblée est souveraine !

M. Georges Sarre. Il faut, monsieur le ministre, faire preuve de cohérence. Si le grand excès de vitesse constitue un délit, il faut en tirer toutes les conséquences. Mais il ne faut pas multiplier les modulations et jouer sur le niveau de l'amende.

Je comprends parfaitement la logique intellectuelle et juridique du président de la commission des lois. En revanche, je ne comprends pas du tout la position du Gouvernement. Sans doute ce dernier essaie-t-il de caresser sa majorité. Mais, compte tenu du manque total de clarté et de la confusion qui règne, je préfère m'abstenir.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je ne relèverai pas le terme de « caresser » que mon prédécesseur a employé. Je lui en laisse la responsabilité.

En ce qui concerne le fond du problème, l'Assemblée va devoir se prononcer sur les 25 000 et les 15 000 francs.

Entre la cohérence juridique prétendue et le problème de la compréhension prétendue, le Gouvernement ne peut que s'en remettre à la sagesse du Parlement.

M. Dominique Bussereau, rapporteur. « Prétendue » : vous êtes dur, monsieur le ministre !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je rappelle qu'on a ouvert le débat avec un formidable soutien de M. Sarre au texte du Gouvernement, qui prévoyait une peine d'amende de 15 000 francs, laquelle semble devenue inacceptable. La cohérence me semble quelque peu absente de l'attitude de M. Sarre.

M. François-Michel Gonnou, président de la commission de la production et des échanges. Tout à fait !

M. Dominique Bussereau, rapporteur. Le problème est posé clairement.

M. le président. Je vais d'abord mettre aux voix le sous-amendement n° 96 puisque c'est celui qui s'éloigne le plus de l'amendement n° 80 rectifié.

Je le mets aux voix.

(Le sous-amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 95.

M. Pierre Mazeaud, président de la commission. C'est-à-dire 15 000 francs !

(Le sous-amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 94.

(Le sous-amendement est adopté.)

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

M. Pierre Mazeaud, président de la commission. Nous sommes vraiment dans l'illogisme le plus complet.

M. Georges Sarre. C'est surréaliste !

M. Pierre Mazeaud, président de la commission. Le sous-amendement de la commission a été repoussé, de même que celui du Gouvernement.

Cela étant, je me permettrai de faire observer au Gouvernement, sans vouloir prolonger la discussion, que, si l'amendement visant à fixer à 15 000 francs le montant de l'amende avait été adopté, le grand excès de vitesse aurait été *ipso facto* considéré comme une contravention, ce qui serait allé à l'encontre de ce qu'il souhaitait ! Nul doute que les sénateurs se seraient penchés sur ce problème ! C'est bien pourquoi je me suis tu.

Mais nous nageons maintenant dans l'illogisme. Aussi voterai-je contre l'amendement. Car, avec une peine d'amende de 7 500 francs, on est carrément dans le domaine de la contravention !

M. Georges Sarre. C'est vrai ! Il ne s'agira plus d'un délit !

M. Pierre Mazeaud, président de la commission. Voilà où nous en sommes : ce n'est plus un délit ! On verra bien ce que fera le Sénat !

Il y avait deux logiques : celle du délit, que soutenait le Gouvernement, et celle de la contravention, dans laquelle nous nous trouvons maintenant. Tel est le fond du débat.

M. Jean-Louis Idiart. C'était le piège ! Il fallait tenir bon !

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Nous venons d'assister à une addition des contraires : d'un côté, ceux qui, depuis le début, refusent, sans toujours le reconnaître, que le grand excès de vitesse soit considéré comme délit ; d'un autre côté, ceux qui veulent un délit tellement bien établi qu'il ne puisse qu'être rejeté par le Parlement.

J'ai tout fait pour que soit retenu le principe du délit. Le montant de l'amende - nous l'avons tous reconnu - n'était pas un vrai problème. Or c'est précisément la fixation de celle-ci qui a soulevé des difficultés, au point que se sont additionnés les votes contre l'amende à 25 000 francs et les votes contre l'amende à 15 000 francs. De sorte que nous nous retrouvons avec une amende à 7 500 francs, ce qui pose un problème juridique.

Pour autant, il ne faut pas rejeter l'amendement n° 80 rectifié, sans quoi l'opinion publique en tirerait la conclusion que l'Assemblée nationale se désintéresse de la sécurité routière et nie le problème des grands excès de vitesse.

M. Pierre Mazeaud, président de la commission. Il resterait quand même votre article 10, monsieur le ministre !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Ou alors, effectivement, on en revient à la rédaction initiale de l'article 10. Mais encore faut-il que se dégage une majorité de députés pour l'adopter, car, depuis une heure et demie, je sens une collusion entre ceux qui ne veulent pas de l'article et ceux qui veulent le durcir de telle sorte qu'aucune disposition ne soit adoptée.

M. Jean-Louis Idiart. Faux !

M. Georges Sarre. Argutie !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. La volonté du Gouvernement est de parvenir à l'adoption d'un article. Je crains fort que tel ne soit pas le cas.

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

M. Pierre Mazeaud, président de la commission. Monsieur le ministre, vous ne pouvez laisser supposer que le législateur refuse de sanctionner les excès de vitesse.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Voici !

M. Pierre Mazeaud, président de la commission. Ne dites pas cela, monsieur le ministre ! Sinon, le président de la commission va vous dire ce qu'il a sur le cœur !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Avec plaisir !

M. Pierre Mazeaud, président de la commission. Celui qui s'y oppose, c'est peut-être bien le Gouvernement, dans la mesure où il ne va pas jusqu'au bout de sa logique et où il refuse de retenir la peine d'amende de 25 000 francs.

M. Georges Sarre. Absolument !

M. Pierre Mazeaud, président de la commission. Allez expliquer aux parents des victimes que vous voulez que le grand excès de vitesse soit considéré comme un délit mais que vous refusez de le sanctionner comme tel ! Les parents des victimes se foutent pas mal que ce soit un délit ou une contravention ! Ce qu'ils veulent, c'est une sanction. Or vous venez de laisser entendre que, depuis une heure et demie, le président de la commission des lois et les parlementaires avaient pour seule idée d'abattre le texte du Gouvernement. Pas du tout ! Nous voulons au contraire le renforcer, parce que nous suivons votre logique. Et c'est moi qui ai proposé de porter l'amende à 25 000 francs, de façon à bien montrer qu'il s'agit d'un délit. Ne laissez pas supposer le contraire ! Ce serait inadmissible, monsieur le ministre ! Et je saurai en tirer les conséquences !

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je dis simplement que, sur le principe d'une amende à 25 000 francs, un vote a eu lieu. Le Gouvernement s'en était remis à l'Assemblée. Et, comme par hasard, la proposition visant à porter l'amende à 25 000 francs a été rejetée - ce qui démontre ce que j'ai dit. (*Protestations sur divers bancs.*)

M. le président. La parole est à M. Georges Sarre.

M. Georges Sarre. Je partage l'avis du président de la commission des lois. C'est à la suite de tergiversations et d'hésitations que nous nous retrouvons dans cette situation ubuesque, surréaliste !

Tout cela, monsieur le ministre, parce que vous n'allez pas au bout de votre logique et que votre dossier n'était pas ficelé quand vous l'avez présenté à l'Assemblée nationale ! Voilà la vérité !

Et je n'accepte pas que vous puissiez dire, ni même laisser croire, qu'il y avait collusion de députés pour envoyer au tapis votre projet de loi ! Plusieurs fois, nous vous avons fait des appels du pied. Et nous nous sommes exprimés clairement.

C'est cette éternelle manie de louvoyer qui vous a conduit là où vous êtes, c'est-à-dire dans le fossé ! (*Protestations sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 80 rectifié, modifié par le sous-amendement n° 94.

(*L'amendement, ainsi modifié, est adopté.*)

M. le président. En conséquence, ce texte devient l'article 10.

L'amendement n° 3 rectifié n'a plus d'objet, non plus que les amendements n° 2 de M. Ferry, 27 de la commission, 66 de M. Idiart, 1 rectifié de M. Murat, 50 de Busserau, 61 de M. Saint-Ellier, 59 rectifié de M. Fèvre et 91 de M. de Peretti.

La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

3

ORDRE DU JOUR

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

Suite de la discussion, après déclaration d'urgence, du projet de loi n° 1348 (annexe), relatif à la sécurité et à la modernisation des transports.

M. Dominique Bussereau, rapporteur au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et

de l'administration générale de la République (rapport n° 1618) ;

M. Francis Saint-Ellier, rapporteur pour avis au nom de la commission de la production et des échanges (avis n° 1644).

La séance est levée.

(La séance est levée treize heures quinze.)

*Le Directeur du service du compte rendu intégral
de l'Assemblée nationale,
JEAN PINCHOT*

