

ASSEMBLÉE NATIONALE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

11^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2000-2001

COMPTE RENDU INTÉGRAL
DES SÉANCES DU MARDI 5 DÉCEMBRE 2000
(37^e jour de séance de la session)



SOMMAIRE GÉNÉRAL

1 ^{re} séance	9703
2 ^e séance	9733
3 ^e séance	9797

ASSEMBLÉE NATIONALE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

11^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2000-2001

83^e séance

COMPTE RENDU INTÉGRAL

1^{re} séance du mardi 5 décembre 2000



SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. YVES COCHET

1. **Adoption de résolutions en application de l'article 88-4 de la Constitution** (p. 9707).
2. **Emploi précaire et recrutement dans la fonction publique.** – Communication relative à la désignation d'une commission mixte paritaire. (p. 9707).
3. **Conduite sous l'emprise de stupéfiants.** – Discussion d'une proposition de loi. (p. 9707).

M. Patrick Delnatte, rapporteur de la commission des lois.

DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 9709)

MM. Bernard Accoyer,
René Dosière,
Jean-Pierre Foucher,
Gilbert Biessy,
Guy Teissier.

PRÉSIDENCE DE Mme NICOLE CATALA

MM. Michel Hunault,
Jean-Pierre Baeumler,
Philippe Nauche.

Clôture de la discussion générale.

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement.

M. le rapporteur.

VOTE SUR LE PASSAGE
À LA DISCUSSION DES ARTICLES (p. 9727)

MM. Guy Teissier,
Jean-Pierre Foucher,
René Dosière,
Bernard Accoyer.

L'Assemblée, consultée par scrutin, décide de ne pas passer à la discussion des articles ; la proposition de loi n'est pas adoptée.

4. **Ordre du jour de l'Assemblée** (p. 9730).

5. **Ordre du jour des prochaines séances** (p. 9730).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. YVES COCHET,
vice-président

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

1

ADOPTION DE RÉSOLUTIONS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

M. le président. J'informe l'Assemblée que, en application de l'article 151-3, alinéa 2, du règlement, les résolutions sur :

– la proposition de décision du Conseil sur les lignes directrices pour les politiques de l'emploi des États membres en 2001 (COM [2000] 548 final / n° E 1559), et la proposition de décision du Parlement européen et du Conseil relative aux mesures d'incitation communautaire dans le domaine de l'emploi (COM [2000] 459 final / n° E 158), d'une part,

– et la communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social et au Comité des régions relative à l'agenda pour la politique sociale (COM [2000] 379 final / n° E 1497), d'autre part,

adoptées par la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, sont considérées comme définitives.

2

EMPLOI PRÉCAIRE ET RECRUTEMENT DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Communication relative à la désignation
d'une commission mixte paritaire

M. le président. J'ai reçu de M. le Premier ministre la lettre suivante :

« Paris, le 1^{er} décembre 2000

« Monsieur le président,

« Conformément à l'article 45, alinéa 2, de la Constitution, j'ai l'honneur de vous faire connaître que j'ai décidé de provoquer la réunion d'une commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du

projet de loi relatif à la résorption de l'emploi précaire et à la modernisation du recrutement dans la fonction publique, ainsi qu'au temps de travail dans la fonction publique territoriale.

« Je vous serais obligé de bien vouloir, en conséquence, inviter l'Assemblée nationale à désigner ses représentants à cette commission.

« J'adresse ce jour à M. le président du Sénat une demande tendant aux mêmes fins.

« Veuillez agréer, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération. »

Cette communication a été notifiée à M. le président de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

3

CONDUITE SOUS L'EMPRISE DE STUPÉFIANTS

Discussion d'une proposition de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de loi de M. Bernard Accoyer et plusieurs de ses collègues relative à la conduite automobile sous l'emprise de stupéfiants (n°s 2148, 2763).

Le rapport de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République porte également sur la proposition de loi de M. Jean-Pierre Foucher et plusieurs de ses collègues visant à réprimer la conduite automobile sous l'empire de produits stupéfiants (n° 367).

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

M. Patrick Delnatte, *rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République*. Monsieur le président, monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du logement, mes chers collègues, à l'heure où l'on déplore 8 000 accidents mortels chaque année et où les spécialistes reconnaissent que la drogue au volant est présente dans 10 à 15 % des accidents mortels, notre pays accuse un retard certain dans la lutte contre ce facteur d'insécurité routière. Certes, la question est complexe. Mais cette complexité n'est pas suffisante pour que les pouvoirs publics se résignent face aux conséquences dramatiques de ce retard.

Cette proposition de loi de Bernard Accoyer, Jean-Louis Debré, de moi-même et du groupe du Rassemblement pour la République ne constitue pas une première tentative dans ce domaine. Sous la précédente législature, quatre propositions de loi ont fait l'objet d'un rapport commun, présenté en 1996, par Richard Dell'Agnoia au

nom de la commission des lois. Ce texte n'ayant pas été inscrit à l'ordre du jour, il a été repris en 1997 par nos collègues Pierre Mazeaud et Jean-Pierre Foucher.

M. Jean-Pierre Foucher. C'est exact !

M. Patrick Delnatte, *rapporteur*. La persévérance des parlementaires s'explique par le fait que la France ne répond que très partiellement à l'impératif de prévention et de lutte contre la drogue au volant.

Monsieur le ministre, lors de l'examen du projet de loi portant diverses mesures relatives à la sécurité routière, vous n'avez pas accepté des amendements instituant un délit de conduite automobile sous l'empire de stupéfiants, au motif que des progrès techniques et scientifiques restaient à accomplir avant de pouvoir sanctionner efficacement la drogue au volant.

C'est donc un dispositif modeste qui figure dans la loi du 18 juin 1999. Celle-ci a inséré dans le code de la route un article L. 3-1 instaurant un dépistage systématique des stupéfiants sur les seuls conducteurs impliqués dans un accident mortel. Lorsque ce dépistage se révèle positif, lorsqu'il est impossible à réaliser ou lorsque le conducteur refuse de subir ce test, la police judiciaire fait procéder à des analyses et examens médicaux, cliniques et biologiques, dont les résultats sont transmis au procureur du lieu de l'accident.

Toute personne qui aura refusé de se soumettre aux analyses sera punie des peines prévues pour sanctionner la conduite automobile sous l'empire de l'état alcoolique, soit deux ans d'emprisonnement et 30 000 francs d'amende. Elle encourt également la peine complémentaire de suspension du permis de conduire, ainsi qu'une réduction, de plein droit, de la moitié du nombre de points initial du permis de conduire.

Les analyses recueillies doivent permettre la réalisation d'une étude épidémiologique de grande envergure, de nature à améliorer les connaissances sur les effets des différentes drogues sur la conduite. L'adoption de ces dispositions avait alors été considérée comme un préalable à la création ultérieure d'une incrimination spécifique visant l'usage de stupéfiants au volant.

Cet article L. 3-1 renvoie à un décret en Conseil d'Etat le soin de fixer les conditions de son application. Il doit préciser les conditions dans lesquelles sont effectuées les épreuves de dépistage et la procédure qui, en cas de résultat positif, doit être mise en œuvre pour rechercher les produits stupéfiants dans le sang et autoriser le procureur à transmettre à l'organisme chargé de l'étude épidémiologique un exemplaire de la fiche d'examen sur laquelle les résultats sont consignés.

Cette étude doit permettre d'évaluer le risque relatif de chaque substance, quatre familles de stupéfiants étant étudiées plus particulièrement : cannabis et dérivés, opiacés, cocaïne, amphétamines. Un premier test urinaire, qui se déroulera en milieu hospitalier ou dans un cabinet médical, permettra de détecter en trois minutes la présence de l'une de ces quatre familles ; une analyse sanguine devant ensuite, en cas de positivité, être réalisée.

Force est de constater que malgré l'urgence de ce travail, en faveur duquel la représentation nationale s'est prononcée, à ce jour, on n'a pas avancé. En cette année 2000 consacrée « année de la sécurité routière », le décret d'application indispensable n'a tout simplement pas été publié. L'adoption de dispositions relatives à la conduite automobile sous l'empire de stupéfiants se trouve ainsi retardée d'autant.

Aujourd'hui, les dispositifs juridiques qui permettent de lutter contre l'insécurité routière résultant de la drogue au volant sont assez limités. Quelques parquets procèdent au dépistage chez les conducteurs impliqués dans un accident. Cependant, aucune information n'est disponible sur les conditions dans lesquelles ce dépistage est opéré, ni sur les critères qui le justifient.

Il est difficile d'accepter cette situation. Et nous le pouvons d'autant moins qu'en Europe de nombreux pays ont mené des expériences et pris des initiatives.

Plusieurs pays européens disposent aujourd'hui d'une législation sanctionnant la conduite automobile sous l'emprise de stupéfiants : l'Allemagne, la Belgique, l'Italie, le Royaume-Uni, la Suède ainsi que la Suisse. Les dispositifs sont détaillés en annexe dans le rapport que je vous présente au nom de la commission des lois.

A l'échelon communautaire, une directive du Conseil de 1991 relative au permis de conduire a défini les conditions de délivrance de celui-ci. Le futur conducteur doit satisfaire à des normes minimales, dont certaines concernent la consommation de drogues. Ainsi est-il précisé que le permis « ne doit être ni délivré ni renouvelé à tout candidat ou conducteur en état de dépendance vis-à-vis de substances à action psychotrope ou qui, sans être dépendant, en abuse régulièrement, quelle que soit la catégorie de produit sollicitée ». La France n'est toujours pas en mesure de respecter cette directive entrée en vigueur depuis le 1^{er} juillet 1996.

Plus récemment, le plan de l'Union européenne en matière de lutte contre la drogue pour la période 2000-2004 comporte un volet consacré aux effets des drogues sur la conduite automobile et incite à intensifier les actions dans ce domaine.

Enfin, dans une résolution adoptée le 28 juin dernier, le Conseil de l'Union européenne a souligné la nécessité de poursuivre des recherches sur l'insécurité routière résultant de la conduite sous l'empire de drogues.

Avec les dispositions adoptées dans la loi du 18 juin 1999, la France a accepté de s'engager dans la direction tracée par l'Union européenne ; mais il faut reconnaître que cet engagement n'a donné lieu à aucune mesure ou action concrète. Il convient de faire preuve d'une volonté politique plus forte pour améliorer la sécurité routière. Tel est l'objet de la proposition de loi que nous examinons ce matin.

L'article 2 de cette proposition étend aux accidents ayant causé des dommages corporels les dispositions de la loi de 1999 relatives au dépistage systématique. Cela permettrait non seulement d'améliorer la connaissance épidémiologique de la conduite automobile sous l'emprise de stupéfiants, mais aussi d'inclure les conducteurs qui ont été impliqués dans des accidents dont les victimes décèdent peu de temps après. Le dépistage prévu par la loi ne concerne pas tous les accidents recensés comme mortels, c'est-à-dire ceux pour lesquels le décès est intervenu dans les trente jours après l'accident, mais seulement ceux d'entre eux pour lesquels le décès est constaté par la police judiciaire sur le lieu même de l'accident.

Cette proposition de loi institue par ailleurs un délit pénal de conduite sous l'empire de stupéfiants, inspiré des dispositions applicables à la conduite automobile sous l'empire d'un état alcoolique. Son article 1^{er} punit de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 francs d'amende toute personne qui aura conduit après avoir fait usage, de manière illicite, de plantes ou substances classées comme stupéfiants.

On relèvera que, contrairement à la proposition de loi de Jean-Pierre Foucher, la définition de ce délit n'inclut pas la conduite sous l'empire de certains médicaments ayant des propriétés psychoactives.

M. Jean-Pierre Foucher. C'est dommage !

M. Patrick Delnatte, rapporteur. La multiplicité de ces médicaments rend difficiles leur recherche dans l'organisme et la définition d'un seuil au-delà duquel leur consommation serait dangereuse en termes de sécurité routière. Comme le notait Richard Dell'Agnola : « Faire de la conduite sous l'emprise de médicaments un délit pose un vrai problème de santé publique, dont la solution suppose, à tout le moins, une concertation avec les professions de santé. »

S'agissant enfin des peines prévues, il est nécessaire que la répression de la conduite sous l'emprise de stupéfiants soit plus sévère que le simple usage de ces substances. Car celui qui se drogue ne met en danger que sa propre personne ; mais dès l'instant où il décide de prendre le volant, il devient une menace pour la vie d'autrui.

Il est fréquemment opposé à l'institution de ce délit la non-fiabilité des tests et les incertitudes sur le lien de causalité existant entre la consommation de stupéfiants et l'insécurité routière.

Dans l'attente de l'étude épidémiologique dont le Gouvernement aurait déjà dû permettre le lancement, nous disposons, pour contrer cette objection, des résultats des études menées sur des échantillons statistiques plus réduits, à commencer par une étude publiée en 1999 et conduite à partir des résultats de 169 analyses sanguines réalisées à la demande de l'autorité judiciaire. Ces résultats sont très clairs : ils indiquent la présence d'au moins un stupéfiant chez 35 % des conducteurs positifs, tous désignés comme responsables de l'accident. Les auteurs concluent que « la consommation de psychotropes illicites est indéniablement devenue un facteur d'insécurité routière majeure ».

En revanche, s'agissant de la fiabilité du dépistage, les avis divergent. M. Charles Mercier-Guyon, expert auprès de la direction générale de la Commission européenne chargée des transports, a considéré que les tests de dépistage ne sont pas plus imparfaits que ceux pratiqués pour détecter la consommation d'alcool et ne présentent que de 1 à 2 % de « faux négatifs ». Une étude européenne portant sur 3 000 situations vient le confirmer.

En tout état de cause, monsieur le ministre, on peut considérer que si ces tests n'étaient pas fiables, ils ne seraient pas utilisés, comme vous l'avez prévu, dans la loi de juin 1999.

En réalité, c'est moins la fiabilité des tests que leur commodité d'usage par la police judiciaire ou administrative qui devrait être améliorée. En l'état actuel des connaissances scientifiques, en effet, le dépistage de substances stupéfiantes ne peut être fait sur le bord de la route et suppose d'emmener le conducteur en milieu hospitalier ou dans un cabinet médical.

En tout état de cause, ces objections ne sauraient valablement justifier que cette proposition de loi soit repoussée, sans faire affront aux victimes et aux familles des victimes de ces accidents. Compte tenu des délais d'examen des lois, il y a fort à parier que, d'ici à l'adoption définitive de ce texte, les progrès scientifiques auront permis de rendre les tests d'un usage plus commode, la perspective d'un usage massif de ces tests étant susceptible de stimuler l'ingéniosité des laboratoires pharmaceutiques.

Au demeurant, le principe de la répression de l'alcool au volant a été établi bien avant que ne soient précisés les moyens et les conditions de son dépistage. Quant au coût budgétaire de cette mesure, il doit être mis en parallèle avec le terrible coût humain des accidents et ne saurait à lui seul justifier l'actuelle inaction.

Monsieur le ministre, si le but du Gouvernement est, comme vous l'avez indiqué devant le Sénat le 19 mai 1999, de diviser par deux le nombre de tués sur les routes en cinq ans, il n'apparaît aujourd'hui plus possible de faire l'économie de dispositions destinées à lutter contre la drogue au volant.

Alors que la discussion dans l'hémicycle de cette proposition de loi serait de nature à offrir à la représentation nationale l'occasion d'aborder publiquement une question qui représente un enjeu majeur pour la sécurité routière et de commencer à faire ainsi œuvre de prévention, la commission des lois a décidé que le Parlement devait accepter de ne rien décider sur un sujet aussi grave en ne procédant pas à l'examen des articles et en ne formulant donc pas de conclusions.

Pour votre rapporteur, ouvrir le débat, c'est bien, mais agir, c'est beaucoup mieux, surtout lorsque des vies humaines sont en jeu. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

Discussion générale

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. Bernard Accoyer.

M. Bernard Accoyer. Vous l'avez dit, monsieur le ministre, la sécurité routière est une cause prioritaire. L'Assemblée, et chacun d'entre nous, doit prendre sa part à la lutte contre l'hécatombe routière qui, avec quelque huit mille morts chaque année, place la France au plus mauvais rang des pays européens. Le groupe RPR a donc voulu, avant la fin de cette année 2000, déclarée « année de la sécurité routière », utiliser la niche parlementaire pour apporter sa contribution avec une proposition qui réduira, à coup sûr, le nombre des accidents de la circulation, le nombre des blessés, des handicapés et des morts et les innombrables détresses qui les accompagnent, souvent pour toujours.

Monsieur le ministre, ce fléau de l'insécurité routière ne peut plus demeurer une désolante exception française contre laquelle tout ne serait pas tenté.

Mes chers collègues, comment pourrions-nous expliquer sereinement aux familles des victimes, aux associations de victimes de la violence routière que, malgré nos engagements – et les vôtres, monsieur le ministre – qui vous êtes engagé à réduire de moitié en cinq ans le nombre des tués sur nos routes –, nous ayons refusé d'adopter une mesure simple, déployée partout ailleurs, et susceptible de réduire le nombre des accidents, des morts, des blessés et des handicapés ?

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Et le délit de très grande vitesse ?

M. Bernard Accoyer. Monsieur le ministre, j'entends cette remarque, qui me rappelle vos protestations lorsque, sur les bancs de l'opposition, un texte ne vous convenait pas. S'agissant de la sécurité routière, s'agissant des responsabilités gouvernementales qui sont aujourd'hui les vôtres, il n'y a pas lieu – ce n'est d'ailleurs pas notre intention – de polémiquer.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Nous ne polémiquons pas !

M. Bernard Accoyer. Il y a des décisions à prendre : simples signatures, publication de décrets, adaptation du droit français aux directives communautaires. Il y a surtout une priorité humaine pressante qui doit tous nous réunir autour de ce seul objectif : tout faire pour qu'il y ait moins de victimes.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Par exemple, créer le délit de très grande vitesse !

M. Bernard Accoyer. Comment expliquer aux familles déchirées, frappées par le malheur, un nouveau retard dans la mise en place des mesures, incontestables et incontestées, de renforcement de la sécurité routière visant à lutter contre la conduite sous l'effet de substances illicites, lesquelles affectent la personnalité, le jugement, l'évaluation de ses propres capacités, le champ visuel ou la vigilance ?

La France a enregistré, grâce aux campagnes en faveur du port du casque pour les deux-roues, de la ceinture de sécurité à l'avant puis à l'arrière et par des dispositions pénales contre l'alcool au volant, une baisse très importante de la mortalité et de l'« accidentologie » routières.

Monsieur le ministre, en acceptant que l'Assemblée se prononce aujourd'hui pour ce texte, vous pourriez être à l'origine de la quatrième avancée significative et rapide dans le domaine de la sécurité routière. Je ne doute pas que vous le souhaitiez et que vous y participiez.

Alors que tous les pays voisins de la France – Grande-Bretagne, Belgique, Allemagne, Suisse, Italie, Espagne – sont dotés d'une législation dans ce domaine, nous ne pouvons plus attendre, d'autant que la directive européenne du 1^{er} juillet 1996 nous le prescrit. Plus de 15 % des accidents de la circulation suivis de conséquences corporelles et de décès impliquent un conducteur se trouvant sous l'emprise de substances illicites. Ce chiffre est tiré du Livre blanc sur la sécurité routière, publié il y a déjà cinq ans.

Il apparaît d'autant plus urgent de mettre en œuvre des dispositions contre la drogue au volant que beaucoup de consommateurs de stupéfiants ignorent les dangers qu'ils font courir, dans ces conditions, à eux-mêmes et surtout aux autres. D'autant que les effets de la drogue sont largement potentialisés par des taux d'alcoolémie même très faibles, inférieurs en tout cas au seuil qui rend illégale la conduite sous l'effet de l'alcool.

En outre, la substance la plus souvent décelée comme cause d'accident est le delta 9 canabinol. Or la concentration de ce principe actif dans le cannabis a été multipliée par neuf en une trentaine d'années par la sélection génétique.

Les cas d'ivresse manifeste à alcoolémie négative des conducteurs responsables d'accidents sont désormais fréquents et échappent pourtant à tout dépistage et à toute sanction en l'absence à ce jour de dispositions applicables, y compris, monsieur le ministre, pour les responsables d'accidents mortels puisque l'article 9 de la loi du 18 juin 1999 prévoyant la recherche de substances illicites chez ces conducteurs est encore lettre morte faute de décret d'application.

Peut-on accepter un tel retard sur de telles priorités ? La réponse est évidemment non.

Ainsi en France, le conducteur diminué, ou en état d'ivresse, ou responsable d'accident sous l'empire de l'alcool est, à juste titre, recherché et puni, tandis que le

conducteur dans le même état de diminution de ses capacités de conduire, dans le même état d'ivresse, responsable du même accident, n'encourt ni dépistage ni sanction ! Il y a là une situation aussi incompréhensible qu'injuste, malheureusement très dommageable pour la sécurité routière. La situation juridique ainsi créée est tellement ubuesque que des procureurs attentifs diligentent d'ores et déjà des recherches de substances illicites, mais au coup par coup, ce qui laisse évidemment d'innombrables conducteurs impunis, malgré leur responsabilité évidente.

La loi du 18 juin 1999 ne prévoit une recherche que pour les conducteurs en cause dans les accidents mortels, et seulement pour les morts immédiates, sur place, alors que les décès interviennent souvent ultérieurement, en raison – et c'est heureux – d'une médicalisation des secours sans cesse plus performante. C'est pourquoi, il convient d'étendre la recherche à tous les accidents corporels, dont les conséquences peuvent être, certes mortelles, mais sont beaucoup plus souvent des blessures, des séquelles définitives plus ou moins graves et invalidantes. Autant de drames et de préjudices irréparables que le texte de 1999 ne concerne pas, ce qui n'est évidemment pas acceptable.

D'aucuns avancent la complexité et le coût de ces recherches. Ces arguments ne tiennent pas. Ainsi, un expert reconnu, le docteur Charles Mercier-Guyon, expert auprès de la direction générale de la Commission européenne en sécurité routière, indique qu'il existe des tests de dépistage peu coûteux, manipulables très simplement par les services de police, qui fonctionnent au contact de la peau et de la sueur avec une fiabilité désormais reconnue, l'examen d'urine ou de sang venant apporter la confirmation et préciser le degré d'imprégnation. Ces tests sont utilisés dans tous les pays de la Communauté que j'ai cités. Nous restons en ce domaine un curieux îlot d'irresponsabilité, et c'est dramatique.

Il n'est donc pas acceptable d'arguer de contraintes techniques, administratives ou financières pour s'exonérer d'engager ces recherches.

Certains, pour refuser les dépistages, évoquent la nécessité de rechercher aussi la consommation de médicaments psychotropes. Sur ce point, même si les dangers peuvent être réels, il faut rappeler que les médecins prescripteurs et les laboratoires pharmaceutiques ont la charge d'informer les patients des dangers que représentent ces médicaments pour la conduite automobile. Les médecins le font sur leurs ordonnances et, sur les boîtes de médicaments, figurent des avertissements très lisibles et sans ambiguïté.

Pour ces raisons, l'article 1^{er} de notre proposition de loi instaure un délit de conduite sous l'empire de substances illicites, symétrique aux dispositions sanctionnant la conduite sous l'emprise de l'alcool. S'il faut choisir entre boire ou conduire, il est évident qu'il faut aussi choisir entre consommer des substances illicites ou conduire.

L'objectif de réduction de 15 % des accidents par an est réalisable, il est à notre portée avec le dispositif que nous proposons. Ce seraient ainsi plusieurs centaines de vies qui pourraient être épargnées chaque année, plusieurs milliers de blessés qui pourraient être évités.

Cet objectif, nous le partageons tous. Pour la nation et plus encore pour les familles touchées par les drames de la route, il serait incompréhensible, monsieur le ministre, mes chers collègues, que nous refusions ce progrès décisif. C'est pourquoi nous devons, ensemble, adopter cette proposition de loi. (*Applaudissements sur les bancs du groupe*)

du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.)

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

M. René Dosière. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je vais vous dire pourquoi le groupe socialiste s'est opposé en commission et s'opposera en séance publique à ce que les articles de cette proposition de loi soient discutés. Mais avant de développer cette argumentation, je tiens à souligner la qualité du rapport de notre collègue Patrick Delnatte, qui mène depuis longtemps un courageux combat en faveur de la sécurité routière. Nous avons eu l'occasion de le constater lors de l'examen du texte portant diverses dispositions sur la sécurité routière, que j'ai eu l'honneur de rapporter devant vous.

Le problème qui nous préoccupe aujourd'hui n'est pas nouveau. L'exposé des motifs de la proposition du groupe RPR rappelle d'ailleurs que, dès 1991, M. Jacques Chirac, alors député, avait lui-même déposé une proposition de loi à ce sujet.

M. Bernard Accoyer. Il avait raison !

M. Jean-Claude Lemoine. Mais la sécurité routière n'intéresse pas les socialistes ! Il n'y a qu'à voir le nombre des députés de leur groupe en séance !

M. René Dosière. M. Chirac avait indiscutablement raison. Mais j'observe qu'en mars 1996, quatre propositions de loi émanant de la majorité de l'époque ont été déposées, mais jamais inscrites à l'ordre du jour.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Pourquoi ?

M. René Dosière. C'est dire que ce problème, que l'on estime aujourd'hui fondamental, essentiel, urgent et prioritaire, l'est depuis longtemps et qu'il aurait pu effectivement être traité plus tôt.

M. Jean-Pierre Foucher. Ces textes étaient inscrits en mai 1997 à l'ordre du jour !

M. Bernard Accoyer. Avant la dissolution !

M. Michel Hunault. Le sujet est trop grave, monsieur Dosière, pour engager ainsi le débat !

M. Bernard Accoyer. Exactement ! Il n'est pas question de polémiquer !

M. Michel Hunault. Ce serait d'autant plus ridicule qu'il n'y a personne sur les bancs des socialistes !

M. Jean-Pierre Baeumler. Personne ? Vous êtes désobligeant !

M. René Dosière. Ce problème existe donc depuis longtemps et essayer de le résoudre est une préoccupation partagée sur divers bancs. Cela dit, il ne faut pas tout ramener, en matière de sécurité routière, au problème de la drogue.

M. Jean-Claude Lemoine. Il ne s'agit pas de cela !

M. Bernard Accoyer. Mais nier l'évidence, ce n'est pas admissible non plus !

M. René Dosière. En réalité, il a fallu attendre le texte présenté par Jean-Claude Gayssot, et adopté à une très forte majorité tant au Sénat qu'à l'assemblée, pour progresser sur ce point.

M. Bernard Accoyer. Mais vous avez refusé nos amendements, qui allaient beaucoup plus loin !

M. René Dosière. En effet, la loi du 18 juin 1999...

M. Bernard Accoyer. Dix-huit mois après, il n'y a toujours pas de décrets d'application !

M. René Dosière. Je vais y venir, monsieur Accoyer.

La loi de 1999 a introduit dans le code de la route, après les dispositions relatives au dépistage de l'alcool au volant, un article L. 3-1 instaurant un dépistage systématique des stupéfiants sur tout conducteur impliqué dans un accident mortel.

M. Jean-Claude Lemoine. On attend qu'il y ait un mort !

M. Bernard Accoyer. Et il faut que le décès soit constaté sur place !

M. René Dosière. Lorsque le dépistage se révèle positif ou impossible à réaliser, ou que le conducteur refuse de subir ce test, les officiers ou agents de police judiciaire font procéder à des analyses et examens médicaux, cliniques et biologiques dont les résultats sont transmis au procureur du lieu de l'accident. Aux termes de ce dispositif, toute personne qui aura refusé de se soumettre aux analyses est punie des peines prévues pour sanctionner la conduite automobile sous l'empire d'un état alcoolique, soit deux ans d'emprisonnement et 30 000 francs d'amende. Elle encourt également la peine complémentaire de suspension du permis de conduire, qui peut être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle, ainsi qu'une réduction de plein droit de la moitié du nombre de points initial du permis de conduire. Telles sont les dispositions que nous avons réussi à faire voter.

M. Michel Hunault. Sont-elles applicables ?

M. Jean-Claude Lemoine. Sont-elles appliquées ?

M. Bernard Accoyer. Non ! Elles sont toujours inapplicables et inappliquées !

M. René Dosière. Encore une fois, je vais y venir.

Nous avons, à cette occasion, débattu de plusieurs amendements dont la philosophie était identique à celle de la proposition de loi dont nous discutons aujourd'hui. Ces amendements ont été repoussés, au terme d'un débat que je qualifierai de normal, y compris au Sénat. Je rappelle, en particulier, que le sénateur Lanier, rapporteur de ce texte, avait admis que le dispositif proposé n'était pas tout à fait satisfaisant. Pour résumer, je dirai que ces divers amendements, émanant tant de Démocratie libérale que du Rassemblement pour la République, ont été repoussés parce que notre connaissance des effets de la consommation de stupéfiants sur la conduite automobile n'est actuellement pas suffisante pour mettre au point une législation adaptée. (*Protestations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

M. Michel Hunault. Ce que vous dites est scandaleux !

M. Bernard Accoyer. En Belgique, en Suisse, en Italie, en Espagne, en Suède, en Finlande, ils savent !

M. René Dosière. Allons, vous qui êtes avocat, monsieur Hunault, comment voulez-vous créer une infraction dont la preuve ne peut être établie que de manière aléatoire ?

M. Jean-Pierre Foucher. Et pour l'alcool ?

M. René Dosière. On ne peut pas, monsieur Foucher, confondre le dépistage de l'alcool, qui relève d'un dispositif simple, et celui de la drogue, qui relève d'un dispositif beaucoup plus compliqué. Le rapporteur lui-même ne le nie pas.

M. Bernard Accoyer. Si on avait tenu le même raisonnement pour le dépistage de l'alcool, on n'aurait rien fait ! C'est de l'obscurantisme !

M. Jean-Pierre Foucher. Bien sûr !

M. René Dosière. Vous le direz à votre collègue Guédon, qui est biologiste et qui, en commission des lois, a confirmé que le dépistage des stupéfiants était complexe et présentait des difficultés.

M. Michel Hunault. Il n'a jamais dit cela !

M. Bernard Roman, *président de la commission des lois*. Si !

M. René Dosière. Relisez le rapport de la commission des lois !

M. Bernard Accoyer. C'est de la manipulation, de la diffamation !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. L'opposition est divisée !

M. René Dosière. Notre collègue Philippe Nauche, lui aussi médecin...

M. Michel Hunault. Où est-il ?

M. René Dosière. ... aura l'occasion de développer cet aspect sur lequel, pour ma part, je préfère être réservé.

Il est donc nécessaire de procéder à une étude épidémiologique et c'est ce que prévoit la loi de 1999. Le professeur Lagier, que j'avais auditionné à l'occasion de ce texte, avait d'ailleurs admis que limiter la recherche aux accidents mortels lui paraissait suffisant,...

M. Guy Teissier. C'est bien de faire des recherches quand les gens sont morts !

M. René Dosière. ... même si, dans son rapport, il considère qu'il faut aller plus loin.

Il est vrai, et personne ne le nie, que l'usage de la drogue est un véritable problème.

M. Bernard Accoyer. On parle de la conduite sous l'influence de la drogue.

M. René Dosière. Oui, mais cela signifie que celui qui conduit consomme de la drogue.

M. Bernard Accoyer. C'est un problème de santé publique. Restons-en à la sécurité routière !

M. René Dosière. Personne ne peut nier, même si les statistiques sur ce point sont peu fiables, et pour cause, que la conduite sous l'empire de la drogue est de plus en plus fréquente chez les jeunes. (*Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

M. Bernard Accoyer. Alors pourquoi ne faites-vous rien ?

M. Michel Hunault. Tirez-en les conséquences !

M. René Dosière. Il est donc nécessaire d'agir, mais pas n'importe comment. Il est vrai, monsieur le ministre, que le décret qui devait mettre en application le dispositif que nous avons voté n'est toujours pas paru.

M. Bernard Accoyer. Cela fait dix-huit mois ! Combien de morts et de blessés ?

M. René Dosière. Plus d'un an après, en effet, et même près de deux ans, puisque ce texte – vous connaissez son histoire – a eu une discussion parlementaire assez longue. En réalité, il remonte à 1998.

M. Bernard Accoyer. Mais là, il n'y avait pas urgence. Vous ne la déclarez que pour les textes qui ne le justifient pas !

M. René Dosière. Je me suis inquiété de ces délais. La mise au point difficile de ce décret montre d'ailleurs que les choses ne sont pas simples.

M. Bernard Accoyer. On les a compliquées à dessein !

M. René Dosière. Mais cela ne saurait justifier qu'on n'applique pas ce dispositif, car on ne pourra pas franchir d'autres pas aussi longtemps que celui-ci n'aura pas été accompli.

M. Bernard Accoyer. Argument irrecevable !

M. Jean-Claude Lemoine. Irresponsable !

M. René Dosière. A vous entendre, messieurs de l'opposition, on peut d'ailleurs se demander si, pour certains d'entre vous, cette proposition sur la sécurité routière n'est pas simplement un prétexte pour évoquer les problèmes de drogue.

Mme Jacqueline Mathieu-Obadia. Ce que vous dites est monstrueux !

M. René Dosière. Beaucoup d'entre nous ont réclamé un débat sur l'usage des stupéfiants et ses conséquences.

M. Bernard Accoyer. Là non plus, vous ne faites rien !

M. René Dosière. Il serait souhaitable que nous puissions avoir ce débat...

M. Bernard Accoyer. On vous le propose !

M. Jean-Pierre Foucher. C'est l'occasion de l'engager !

M. René Dosière. ... qui mobiliserait l'opinion publique et les responsables de ce pays, car la drogue est un problème complexe qui ne peut pas être seulement traité sur le plan de la sanction.

M. Bernard Accoyer. Pour la sécurité routière, c'est une autre affaire !

M. le président. M. Dosière, vous avez été un peu interrompu...

M. Jean-Pierre Baeumler. Oui, on a du mal à entendre l'orateur ! Dommage, il est intéressant !

M. Bernard Accoyer. Ses propos sont tellement scandaleux, monsieur le président !

M. le président. ... mais je vous prie de terminer.

M. René Dosière. Cela dit, le code de la santé publique permet déjà de sanctionner l'usage des stupéfiants,...

M. Jean-Claude Lemoine. Tu parles !

M. René Dosière. ... puisque l'article L. 628 punit d'un an de prison et de 25 000 francs d'amende toute consommation de stupéfiants. Par conséquent, on ne saurait dire qu'il n'est pas actuellement possible d'en réprimer l'usage.

M. Jean-Claude Lemoine. Vous détournez le problème !

M. Michel Hunault. Quelle mauvaise foi !

M. Bernard Accoyer. Quelle perversion !

M. Bernard Accoyer. Monsieur le président, est-ce que je peux dire quelque chose, car manifestement il ne connaît pas le problème ?

M. René Dosière. J'ajoute – M. Accoyer et M. Delnatte l'ont d'ailleurs rappelé – que le procureur de la République peut toujours aller plus loin que la loi même ne le prévoit.

Comme M. Accoyer nous y a invités à la fin de son intervention, face aux problèmes de la sécurité routière, nous devons, bien entendu, tous nous mobiliser. Mais je constate que chacun a tendance à réduire ces problèmes à sa propre vision des choses : pour les uns, c'est la vitesse ; pour d'autres, l'alcoolisme ; pour d'autres, encore la drogue.

M. Michel Hunault. Vous êtes pitoyable !

M. René Dosière. Ainsi, quand nous avons décidé de sanctionner le délit de grande vitesse, que n'avons-nous pas entendu ! Non ! La vitesse n'était pas responsable d'un certain nombre d'accidents. Eh bien, si ! Il y a la vitesse, il y a l'alcoolisme...

M. Bernard Accoyer. Mais pas la consommation de substances illicites ? C'est 15 % des accidents !

M. René Dosière. ... et il y a aussi la drogue. C'est sur l'ensemble des causes que nous devons agir.

Vous vous êtes fixé, monsieur le ministre, l'objectif de réduire de moitié les accidents de la route. Objectif ambitieux, mais ô combien justifié. La France entière s'est émue quand le Concorde s'est écrasé. Mais cinq ou six week-ends par an, les accidents de la route provoquent autant de victimes, et cela ne suscite pas la même émotion !

M. Bernard Accoyer. C'est bien ce que nous disons, mais vous ne faites rien !

M. René Dosière. Il nous faut donc continuer à agir avec, sans doute, davantage de moyens en matière de communication ou de financement pour supprimer tous les points noirs et mettre en application les textes que nous avons votés.

M. Michel Hunault. Blabla !

M. René Dosière. La sécurité routière est, en effet, une grande cause nationale. La mort de plus de 8 000 personnes tous les ans est un véritable scandale dans notre société.

M. Bernard Accoyer. Et les handicapés de la route !

M. René Dosière. Oui, c'est un véritable scandale sur lequel l'opinion n'est pas suffisamment mobilisée.

Mme Jacqueline, Mathieu-Obadia. Ce qui est scandaleux, c'est la façon dont vous en parlez !

M. René Dosière. Il faut donc poursuivre nos efforts. Monsieur le ministre, et vous allez avoir l'occasion de nous indiquer – je l'espère en tout cas – les mesures que vous comptez prendre pour appliquer la loi...

M. Bernard Accoyer. Notre texte !

M. René Dosière. ... et diminuer ainsi le nombre des victimes de la route. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

M. Jean-Pierre Delalande. Ce n'était pas brillant !

M. Michel Hunault. C'était honteux !

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

M. Jean-Pierre Foucher. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, vous ne vous étonnez pas que je sois le premier à me féliciter de l'inscription à l'ordre du jour de nos travaux d'une proposition de loi tendant à réprimer la conduite automobile sous l'emprise de stupéfiants. Comme l'a souligné Patrick Delnatte, mais comme a omis de le rappeler, avec une grande mauvaise foi, René Dosière, en mai 1997, le groupe UDF avait en effet déjà inscrit à l'ordre du jour la discussion d'une proposition de loi que j'avais déposée en octobre 1995 et dont l'examen est maintenant joint au présent texte. Malheureusement, la dissolution est intervenue trois jours avant la discussion en séance de ce texte. (*« Ah ! » sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*) Ne dites donc pas, monsieur Dosière, que notre intérêt pour ce problème date d'aujourd'hui !

M. René Dosière. Je n'ai pas dit cela !

M. Jean-Pierre Foucher. Comme vous l'avez rappelé, M. Chirac avait même déjà présenté une proposition de loi en ce sens, en 1991.

Nous sommes tous conscients que de gros efforts doivent être faits en France pour diminuer encore le nombre de tués par accident de la route. Les chiffres sont alarmants : 8 000 morts en 1999. C'est beaucoup trop ! En la matière, la France détient, par rapport à ses voisins européens, un taux record dont il n'y a pas lieu d'être fier. Or ceux-ci ont engagé avant nous une réflexion sur ce problème et autorisent pour la plupart – contrairement, là aussi, à ce qu'a dit M. Dosière – des dépistages systématiques de prise de drogue, en cas d'accident mais aussi de conduite dangereuse et de comportement manifestement troublé.

M. Bernard Accoyer. Eh oui !

M. Jean-Pierre Foucher. Nous ne pouvons pas continuer à accepter une telle situation chez nous. Les accidents de la route seront la première cause de mortalité des jeunes de quinze à vingt-quatre ans et représentent 45 % de la mortalité des jeunes garçons.

M. Jean-Claude Lemoine. Cela fait réfléchir !

M. Jean-Pierre Foucher. L'examen des raisons de ces accidents prouve, d'une part, qu'environ 15 % des accidents mortels sont dus à des conducteurs sous l'emprise de produits illicites – c'est dans le *Livre blanc* paru en 1995 – et, d'autre part, que la consommation de drogues diverses est en forte augmentation chez les jeunes, notamment lors des sorties du week-end. Le lien entre stupéfiants et accidents de la route est donc évident, et puisque, ici, nous sommes tous d'accord pour tenter de limiter les décès routiers, nous le serons également pour adopter des mesures visant à établir un délit de conduite sous l'emprise de stupéfiants.

Autre remarque : la consommation d'alcool n'est pas illicite en France et pourtant l'unanimité s'est faite en faveur de la répression de la conduite sous l'emprise de l'alcool. Si chacun peut boire chez lui, il n'est pas admissible en revanche qu'on puisse mettre la vie des autres en danger du fait d'une diminution de ses réflexes. Il devrait en être de même pour les stupéfiants d'autant qu'eux ne sont pas licites.

M. René Dosière. Vous êtes donc pour un taux d'alcoolémie zéro !

M. Jean-Pierre Foucher. Je suis pour un taux d'alcoolémie le plus bas possible.

M. Bernard Roman, *président de la commission*. C'est le taux zéro !

M. Jean-Pierre Foucher. Si vous voulez que ce soit zéro, ce sera zéro. On peut aller jusque-là.

M. Bernard Roman, *président de la commission*. Il fallait le dire au moment où nous avons adopté une disposition visant à abaisser ce taux !

M. Jean-Pierre Foucher. Mais permettez-moi de souligner votre incohérence : vous admettez un taux limite pour un produit licite mais vous ne voulez pas d'un taux zéro pour un produit illicite !

M. Bernard Roman, *président de la commission*. Puisqu'il est illicite !

M. Jean-Pierre Foucher. Il ne devrait même pas se trouver en France. C'est une incohérence extraordinaire !

M. Bernard Accoyer. C'est indéfendable !

M. Jean-Pierre Foucher. C'est absolument indéfendable, en effet.

L'article 222-37 du nouveau code pénal dispose que le transport, la détention, l'offre, la cession, l'acquisition ou l'emploi illicites de stupéfiants sont punis de lourdes peines d'emprisonnement et d'amende. Je sais bien que certains réclament depuis longtemps la dépénalisation de l'usage de drogues - mais c'est un autre débat - quand il s'agit d'usage personnel.

M. Jean-Pierre Baeumler. Cela n'a rien à voir ici !

M. Jean-Pierre Foucher. Par cette proposition de loi, il s'agit d'empêcher celui qui fait usage de drogues de mettre la vie d'autrui en danger en prenant le volant.

M. Bernard Accoyer. Bien sûr !

M. Jean-Pierre Foucher. Certes, la lutte contre les toxicomanies a été déclarée priorité de santé publique. Certes, des campagnes d'information ont été et sont menées, mais elles concernent surtout la lutte contre l'alcoolisme - et on note d'ailleurs des progrès en la matière. Les résultats concernant la lutte contre la drogue ne semblent pas concluants, en revanche, puisque de plus en plus de jeunes consomment divers produits.

Je rappellerai à ce propos la controverse sur les effets du livret diffusé auprès des jeunes et intitulé *Drogues : savoir plus, risquer moins*. Loin de décourager l'usage de la drogue, il en présentait plutôt le mode d'emploi. (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste.*)

La multiplication des soirées rave, le souci de faire comme les autres, la banalisation de l'usage de stupéfiants, font que de nombreux jeunes s'adonnent à la drogue. Une enquête réalisée en milieu scolaire en 1999 a montré - et ces chiffres sont effrayants - que 32 % des jeunes de quatorze ou dix-neuf ans ont consommé au moins une fois dans l'année du cannabis et 14 % au moins dix fois, que 3 % ont consommé de l'ecstasy, 2 % de la cocaïne et 1 % de l'héroïne ! Certains de ces futurs conducteurs sont déjà « accros » avant même d'avoir atteint dix-huit ans.

Outre les problèmes liés à la drogue, la consommation de certains médicaments peut donner un effet équivalent, avec la perte des réflexes gestuels et intellectuels. En dépit des mises en garde inscrites sur les notices et du pictogramme apposé sur les boîtes de médicaments, en dépit des informations données par les professionnels de santé,

nombre de patients ne réalisent pas que les mélanges de certains médicaments ou l'association de médicaments et d'alcool, provoquent des effets semblables à ceux de la drogue sans que ce but soit recherché par le consommateur. L'effort d'information en la matière doit donc être renforcé.

Notre législation ne considère pas comme constitutive d'une infraction particulière la conduite sous l'empire de drogues ou de médicaments, même prescrits, alors que 15 % des conducteurs impliqués dans des accidents mortels - soit 1 200 personnes - sont sous l'emprise de produits illicites. A certaines occasions, notamment la nuit ou le week-end, ce n'est pas l'alcool, mais la drogue qui constitue la cause principale des accidents.

M. Jean-Claude Lemoine. C'est vrai !

M. Jean-Pierre Foucher. Les tests d'alcoolémie effectués sur les conducteurs peuvent être négatifs, alors qu'ils présentent manifestement des troubles du comportement. Les signes cliniques sont révélateurs.

Les dangers de la conduite sous l'emprise de stupéfiants sont pourtant parfaitement connus. Les nombreuses associations et fondations d'aide aux victimes d'accidents de la route, qui mesurent quotidiennement les résultats de l'inconscience des conducteurs mis en cause et non sanctionnés, se sont d'ailleurs déclarées favorables à des dispositions très restrictives en la matière.

C'est pourquoi, dans l'optique d'un véritable plan de lutte contre l'insécurité routière et pour conforter la lutte contre l'alcoolisme, il est nécessaire de compléter les mesures existantes afin d'en faire un véritable arsenal. Certes, l'article L. 3-1 du code de la route, que la loi du 18 juin 1999 a modifié, prévoit un dépistage systématique de stupéfiants, mais uniquement en cas d'accident mortel sur place. Cette mesure est d'autant plus insuffisante que les décrets d'application ne devraient paraître qu'en début d'année prochaine, alors pourtant que la situation empire chaque jour et que les conducteurs impliqués ne peuvent être poursuivis que sur le fondement du délit de mise en danger de la vie d'autrui, que les tribunaux hésitent à relever. Un premier pas est fait cependant par certains parquets, tel celui de Nanterre,...

M. Bernard Accoyer. C'est vrai aussi en Haute-Savoie !

M. Jean-Pierre Foucher. ... qui font procéder aussi au dépistage chez les conducteurs impliqués dans des accidents graves. Ainsi, entre 500 et 600 demandes judiciaires de dépistage sont faites chaque année. Mais, mise à part l'utilisation ponctuelle de résultats pour un procès particulier, les données du dépistage dans leur ensemble ne sont malheureusement pas exploitées. Il faudrait donc que les dépistages deviennent systématiques et que les données soient exploitables. Blesser ou tuer quelqu'un sous l'emprise de stupéfiants n'est pas moins condamnable que blesser ou tuer quelqu'un sous l'emprise de l'alcool.

M. Bernard Accoyer et Mme Jacqueline Mathieu-Obadia. Bien sûr !

M. Jean-Pierre Foucher. C'est pourquoi je propose un amendement élargissant le dépistage de stupéfiants à tout auteur d'accident de la circulation ayant occasionné un dommage corporel ou ayant eu lieu à la suite d'une infraction relevant de la vitesse et de l'absence de port de la ceinture ou du casque.

M. Bernard Accoyer. Très bien !

M. Jean-Pierre Foucher. Ainsi, l'infraction de conduite sous l'emprise de stupéfiants serait relevée. En outre, le conducteur incriminé pourrait faire l'objet d'un suivi en relation avec sa dépendance aux stupéfiants.

Monsieur Dosières, les tests de dépistage et les moyens d'analyse sont maintenant suffisamment simples et précis.

M. Bernard Accoyer. C'est sûr !

M. Jean-Pierre Foucher. La marge d'erreur n'est pas plus importante que pour le dépistage de l'alcool. Des laboratoires spécialisés très compétents sont capables de rendre des résultats parfaitement justes. Bien entendu, ces tests seraient obligatoirement pratiqués en milieu médical.

Certains soulèveront le problème du coût. Mais si l'on procède à un dépistage systématique, les coûts baisseront. En tout état de cause, mettre en relation le prix de ces dépistages et celui d'une vie serait tout à fait déplacé.

M. René Dosière. Et d'ailleurs personne ne l'a fait !

M. Jean-Pierre Foucher. Vos propos, monsieur Dosières, m'ont stupéfait. Manifestement, vous ne connaissez pas le problème, et il est bien dommage de l'avoir montré à cette tribune.

M. René Dosière. Je connais le sujet aussi bien que vous !

M. Michel Hunault. Vous avez tenu des propos irresponsables, monsieur Dosières ! C'est scandaleux !

M. Jean-Pierre Foucher. Vous l'aurez compris, je ne peux que soutenir, au nom du groupe UDF, la présente proposition de loi. Je souhaite qu'elle soit discutée et votée à l'unanimité, ce qui prouvera que les responsables politiques désirent réellement faire progresser la sécurité routière. Monsieur le ministre, la sécurité routière n'avait-elle pas été déclarée grande cause nationale pour l'année 2000 ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance, du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. L'année n'est pas finie !

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

M. Bernard Accoyer. Ah ! D'habitude, les communistes ont du bon sens !

M. Jean-Pierre Delalande. On l'attend au tournant !

M. Gilbert Biessy. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, vous vous en doutez, en ma qualité de président du groupe d'études parlementaires sur la sécurité routière, je suis toujours friand d'idées nouvelles et de mesures constructives et efficaces de nature à faire avancer les choses.

M. Bernard Accoyer. Ça commence bien !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Attendez la suite !

M. Gilbert Biessy. Je considère que tous les facteurs qui perturbent le comportement normal de conduite automobile doivent être examinés avec la plus grande attention.

Plusieurs députés du groupe du Rassemblement pour la République. Très bien !

M. Bernard Accoyer. J'attends la suite !

M. Gilbert Biessy. L'usage de stupéfiants fait bien évidemment partie de ces facteurs. Cependant...

M. Bernard Accoyer. Ah !

M. Gilbert Biessy. ... tous ceux qui se tiennent un tant soit peu informés savent que les choses ne sont pas évidentes en matière de détection de stupéfiants.

M. Jean-Pierre Delalande. M. Biessy commence à faire de la politique !

M. Gilbert Biessy. Ainsi, il n'est pas possible de voir, à l'analyse, si une quantité donnée de produit correspond à une prise importante mais ancienne ou à une prise légère mais récente.

M. Bernard Accoyer. Ce n'est pas le problème ! Le problème, c'est la sécurité routière !

M. Gilbert Biessy. En outre, il reste des traces de produits détectables bien après que la substance a produit ses effets sur le comportement.

M. Bernard Accoyer. Cela prouve qu'il peut y avoir des effets tardifs, surtout quand la substance est mélangée à de l'alcool !

M. Gilbert Biessy. On ne peut donc pas facilement établir que quelqu'un conduit sous l'empire de la drogue avec une simple analyse.

M. René Dosière. Effectivement !

M. Jean-Pierre Foucher. Cela montre que les effets perdurent.

M. Gilbert Biessy. Enfin, et cela rend les choses encore plus ardues, il n'existe pas une drogue mais des drogues...

M. Jean-Pierre Foucher. C'est vrai !

M. Gilbert Biessy. ... et des médicaments, avec autant de procédés de détection, entachés de l'imperfection que l'on connaît.

M. Bernard Accoyer. Pour les substances illicites, ce n'est pas le problème !

M. Gilbert Biessy. Et c'est bien là tout le problème. Cela explique les dispositions du texte que nous avons voté il y a un peu plus d'un an...

M. Bernard Accoyer. Dix-huit mois !

M. Gilbert Biessy. ... un texte que, comme la plupart des parlementaires, je ne demande qu'à améliorer.

M. Jean-Pierre Foucher. Commençons par l'appliquer !

M. Gilbert Biessy. Pourtant, la proposition de loi qui nous est présentée aujourd'hui me laisse quelque peu perplexe. En effet, et ne le prenez pas mal surtout, il me semble avoir affaire à un texte assez mal écrit sur une affaire assez mal étudiée, et je m'explique.

Dès l'article 1^{er}, on bloque sur un problème d'écriture. Je reprends les termes prévus pour l'article L. 3-1 du code de la route : « Toute personne qui aura conduit après avoir fait usage [...] de stupéfiants [...] et sera punie... » Or cette phrase définit mal le problème, lequel est non pas la prise de substances qui n'aurait rien à faire dans le code de la route, mais la conduite sous l'empire de la substance.

M. Bernard Accoyer. Vous pouvez amender notre texte !

M. Gilbert Biessy. Si vous aviez écrit : « Toute personne qui conduira sous l'emprise de stupéfiants... »

M. Bernard Accoyer. Très bon amendement !

Mme Jacqueline Mathieu-Obadia. On le votera !

M. Gilbert Biessy. ... la rédaction aurait été plus juste. Mais c'était impossible à écrire pour les raisons que je viens d'exposer. Donc, le texte est assez mal parti !

M. Jean-Pierre Foucher. Non ! Nous accepterons votre amendement !

M. Gilbert Biessy. Deuxième raison d'être perplexe : le groupe RPR prétend limiter la punition à ceux qui auront conduit en ayant pris des stupéfiants « de manière illicite ». Mais là encore, en termes de sécurité routière, cette expression n'a guère de sens. L'existence d'une ordonnance médicale rendrait-elle la conduite moins dangereuse ? Evidemment, non ! Alors, pourquoi une telle rédaction ?

M. Bernard Accoyer. Les boîtes de médicaments prévoient de telles restrictions !

M. Gilbert Biessy. Troisième raison d'être perplexe : le reste introduit une sanction pénale dans le code de la route pour l'emploi de stupéfiants, qui est déjà réprimé, et de manière plus sévère, par l'article 222-37 du code pénal. Cette disposition est donc tout à fait inutile, mais il est sans doute inspiré par d'autres soucis que des raisons juridiques.

M. Bernard Accoyer. Quand je pense que M. Biessy est président du groupe d'études sur la sécurité routière !

M. Guy Teissier. Pas étonnant qu'il y ait encore des accidents !

M. Jean-Pierre Foucher. Quand on passe son permis de conduire, on apprend le code de la route, pas le code pénal !

M. Gilbert Biessy. Passons maintenant à l'article 2. Rappelons-le, il existe désormais, à l'initiative de la majorité, un dépistage systématique de stupéfiants en cas d'accident mortel.

M. Guy Teissier. C'est un peu tard !

M. Gilbert Biessy. Certes, le décret se fait attendre, monsieur le ministre. Mais cela nous permettra bientôt de disposer de statistiques fiables pour agir en conséquence.

M. Bernard Accoyer. Elles existent dans tous les pays du monde, y compris en France !

M. Gilbert Biessy. L'article 2 vise à élargir cette analyse à la totalité des 120 000 accidents annuels « ayant entraîné des blessés ». Or il existe, selon moi, plusieurs raisons justifiant qu'on s'en tienne aux accidents mortels.

La première d'entre elles me semble assez évidente : élargir l'analyse à la totalité des 120 000 accidents corporels ne ferait que reporter encore l'obtention des résultats et donc la mise en marche de l'action dans un domaine où nous n'avons vraiment pas de temps à perdre.

M. Jean-Pierre Foucher. On préfère fermer les yeux !

M. Gilbert Biessy. Je suis donc défavorable à cet article 2 qui, paradoxalement, ralentit une procédure que l'opposition trouve déjà trop lente.

M. René Dosière. Très juste !

M. Gilbert Biessy. A cet égard, je pourrais regretter que personne n'ait rien fait dans ce domaine avant nous, et que nous soyons obligés de rattraper le retard accumulé par les majorités précédentes.

M. Jean-Pierre Foucher. Et en 1995 ?

M. Bernard Accoyer. Et le Livre blanc ? Et la proposition de 1997 ?

M. Jean-Pierre Baeumler. La majorité d'alors n'a rien fait !

M. Guy Teissier. Et vous ? Voilà maintenant quatre ans que vous êtes de retour !

M. Gilbert Biessy. Mais je ne m'étendrai pas davantage sur ce thème. En revanche, et je le dis sans intention polémique, je ne comprends pas bien la démarche. D'un côté, on nous dit que les choses ne vont pas assez vite, et de l'autre on s'ingénie à retarder toutes les initiatives.

M. Jean-Pierre Foucher. Vous parlez du décret, sans doute !

M. Gilbert Biessy. C'est vrai du dépistage des stupéfiants, comme ce l'était du délit de grand excès de vitesse, ou de la responsabilité du propriétaire des véhicules.

Je passe sur l'article 3 et sur les conditions de mise en œuvre d'une proposition inapplicable, pour en arriver à l'article 4, dans lequel vous nous proposez de financer le nouveau dispositif par une augmentation de la taxe sur les tabacs et les cigarettes.

M. René Dosière. Une autre forme de drogue !

M. Gilbert Biessy. Reprenons les chiffres : 119 568 accidents corporels, multipliés par deux dépistages complets et coûteux, bien qu'inefficaces,...

M. Bernard Accoyer. C'est scandaleux !

M. Gilbert Biessy. ... cela va vraiment coûter cher aux fumeurs ! (*Protestations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*) J'espère au moins que vous aurez convaincu l'un d'entre vous, M. Santini !

M. Bernard Accoyer. C'est scandaleux !

M. Gilbert Biessy. Plus sérieusement, la proposition de loi qui nous est soumise n'est malheureusement – je regrette d'avoir à le dire – ni applicable ni même positive, et me semble inspirée par des préoccupations bien éloignées des questions de sécurité routière. (*Protestations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

M. Bernard Accoyer. Ils sont gonflés !

M. René Dosière. Il a pourtant raison !

M. Gilbert Biessy. Il est vrai qu'en la matière vous avez, messieurs de l'opposition – et ce n'est pas de la polémique, c'est la réalité –, un lourd passif à faire oublier :...

M. Jean-Pierre Delalande. Pas aussi lourd que le vôtre !

M. Gilbert Biessy. ... les 1 000 suppressions d'emplois que vous avez infligées chaque année, pendant des lustres, aux services de l'équipement et des routes ; (*Protestations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)...

C'est une réalité !

M. Bernard Accoyer. Vous feriez mieux de parler de la lutte contre l'alcool au volant !

M. Gilbert Biessy. ... la diminution des crédits consacrés à la sécurité routière, la baisse du nombre de contrôles routiers, pour cause de rigueur budgétaire,...

M. Bernard Accoyer. C'est vous qui vous opposez à la construction d'autoroutes !

M. Guy Teissier. Avec combien d'emplois perdus ?

M. Gilbert Biessy. ... ou, plus récemment, votre réticence, voire votre opposition, aux dispositions nouvelles de la loi portant diverses mesures relatives à la sécurité routière, alors que les chiffres publiés depuis lors prouvent que nous avons raison.

La situation que nous avons trouvée en 1997 était, comme diraient certains, calamiteuse.

M. Guy Teissier. Quelle hypocrisie !

M. Gilbert Biessy. Et vous songeriez aujourd'hui à nous imputer vos propres retards, en usant, par ailleurs, d'à-peu-près, voire de contrevérités flagrantes ?

M. Jean-Pierre Foucher. Nous avons fait des choses en matière de sécurité routière ! Qui a limité la vitesse ? Ce n'est pas vous !

M. Bernard Accoyer. Quelle tristesse !

M. Gilbert Biessy. Prenons-en une au hasard. Au terme d'une lecture étroite du code de la route, vous affirmez dans votre exposé des motifs que la conduite sous l'emprise de stupéfiants ne constitue pas un délit en France. C'est évidemment faux, puisque c'est l'usage même de stupéfiants, en conduisant ou sans conduire, qui est pénalisé dans notre pays. Et, pour ma part, je m'en félicite.

M. Jean-Pierre Foucher. Raison de plus pour dépister !

M. Gilbert Biessy. Pourquoi l'alcool au volant est-il réprimé ? Tout simplement parce qu'il n'est pas interdit d'en boire quand on ne conduit pas. Je crois que tout le monde peut comprendre cela, et vous en particulier !

M. Jean-Pierre Foucher. C'est incroyable ! Quelle mauvaise foi !

M. Bernard Accoyer. Vous expliquerez cela aux associations de victimes de la route !

M. le président. Mes chers collègues, voyons !

M. Gilbert Biessy. C'est sur de tels éléments déformés que vous vous appuyez pour accréditer l'idée de je ne sais quelle passivité ou neutralité, voire d'une complaisance coupable du Gouvernement à l'égard des stupéfiants.

M. Guy Teissier. Bien sûr !

M. Bernard Accoyer. C'est bien l'image que vous donnez !

M. Guy Teissier. Electoralisme !

M. Gilbert Biessy. Votre texte – comme votre attitude – n'améliore pas d'un iota la sécurité routière, car tel n'est pas son objet. La réalité est plus simple et se résume en quelques mots : ...

M. Jean-Pierre Foucher. Droguez-vous !

M. Gilbert Biessy. ... nous ne disposons pas de chiffres sur l'incidence de l'usage des stupéfiants sur les accidents automobiles, ...

M. Bernard Accoyer. Vous fermez les yeux !

M. Gilbert Biessy. ... et ce parce que personne ne s'en était préoccupé auparavant.

M. Bernard Accoyer. Mensonge !

M. Gilbert Biessy. Nous avons voté le principe d'un dépistage systématique dans tous les cas d'accident mortel.

M. Bernard Accoyer. Resté inappliqué !

M. Jean-Pierre Foucher. Il n'y a pas de décret d'application !

M. Gilbert Biessy. Nous en attendons les résultats avec impatience...

M. Bernard Accoyer. Ils ne les connaissent même pas dix-huit mois après !

M. Gilbert Biessy. ... afin de réagir rapidement, en fonction des informations obtenues. Il est vrai, et je l'ai déjà dit, que le décret d'application tarde à être publié. Mais le texte qui nous est présenté ne ferait que ralentir et dévier un processus commandé par l'urgence.

M. Bernard Accoyer. Pas du tout !

M. Gilbert Biessy. En fait, il combat les objectifs qu'il prétend défendre, et c'est la raison pour laquelle le groupe communiste ne le votera pas. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et du groupe socialiste. – Exclamations sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

M. Jean-Pierre Delalande. La majorité plurielle incarne le laxisme !

M. le président. La parole est à M. Guy Teissier.

M. Guy Teissier. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, contrairement à ce qu'on laisse entendre sur les bancs de la majorité, c'est loin d'être la première fois que nous discutons de ce problème : M. Jacques Chirac, le premier en 1991, M. Pierre Mazeaud en 1997, ainsi que d'autres collègues, qui ont déposé des amendements à l'occasion de l'examen de la loi qui porte votre nom, monsieur le ministre, ont déjà proposé le dépistage de stupéfiants chez les conducteurs.

Nous avons donc une nouvelle fois l'occasion de prendre ce problème à bras le corps et de reconnaître qu'effectivement, même si dire cela ne fait pas plaisir à tout le monde – et on s'en aperçoit à chaque instant –, les drogues, qu'elles soient dures ou douces, représentent un vrai danger, en particulier pour la sécurité routière.

Il est temps de tordre le coup à un certain nombre d'idées que l'on peut entendre çà et là, et selon lesquelles les drogues douces seraient inoffensives, mieux même, qu'elles auraient certaines vertus thérapeutiques.

M. René Dosière. Qui a dit cela ici ?

M. Guy Teissier. C'est un débat qui n'a pas eu lieu ici...

M. René Dosière. Ah !

M. Guy Teissier. ... et qu'il ne faut pas confondre avec celui sur la dépénalisation des drogues. Il s'agit seulement de reconnaître – et c'est déjà beaucoup – que les drogues, de quelque nature qu'elles soient, mettent à mal la sécurité routière, et que tous les moyens doivent être mis en œuvre pour éliminer ce facteur de risques.

Une telle affirmation me paraît évidente. C'est pourquoi les tergiversations de l'un de nos collègues tout à l'heure étaient assez pitoyables. (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

M. René Dosière. Propos stupéfiants ! (*Rires sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Guy Teissier. Jeu de mots facile !

M. Jean-Pierre Baeumler. Vos propos étaient désobligeants !

M. Jean-Claude Lemoine. C'est la réalité !

M. Guy Teissier. Nullement ! C'est la réalité, mais ce qui vous choque c'est que l'on dise la vérité !

M. Jean-Pierre Baeumler. Sur un sujet de cette gravité on ne fait pas de polémique !

M. Guy Teissier. Il ne fait aujourd'hui plus aucun doute que la consommation de stupéfiants entraîne une conduite dangereuse. (*« Bien sûr ! » sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance.*)

De nombreuses analyses sanguines, réalisées en 1998 et 1999 à la demande des autorités judiciaires, le prouvent.

M. Bernard Accoyer. Absolument !

M. Guy Teissier. Ces analyses ont été réalisées par chromatographie gazeuse couplée à la spectrométrie de masse.

M. Jean-Pierre Foucher. Exactement !

M. Bernard Accoyer. Voilà qui ne permet pas de douter !

M. Guy Teissier. Or elles se sont révélées sans appel : sur 169 échantillons prélevés sur des conducteurs impliqués dans un accident corporel ou mortel, la présence d'au moins un stupéfiant a été mise en évidence dans soixante cas.

M. Bernard Accoyer. C'est fou, ça !

M. Guy Teissier. La plus grande fréquence a été observée pour le cannabis, en particulier chez les jeunes conducteurs de moins de trente ans.

M. Bernard Accoyer. Comme par hasard, ce sont les victimes les plus fréquentes des accidents graves !

M. Guy Teissier. Tout à fait, mon cher collègue.

Tous les conducteurs positifs faisaient partie de ceux considérés comme responsables de l'accident. Ce seul fait devrait vous donner à réfléchir et vous conduire à modérer le ton avec lequel vous abordez ce problème.

Dans environ la moitié des cas, la présence du cannabis n'était pas associée à une consommation d'alcool, et le nombre de cas positifs concernait autant les accidents corporels que les accidents mortels.

La consommation de stupéfiants est donc indéniablement devenue un facteur d'insécurité routière majeur, et il y a tout autant lieu de les rechercher chez les conducteurs impliqués dans un accident corporel que dans les seuls accidents mortels, comme le prévoit la loi de juin 1999, toujours en attente de décrets d'application.

Nous connaissons aujourd'hui scientifiquement les effets dévastateurs des drogues sur la concentration et la coordination psychomotrice. On se doutait déjà que certaines drogues, comme l'héroïne, du fait de leur effet sédatif, n'augmentaient pas vraiment la vigilance. Mais les nouvelles drogues, celles dont on dit qu'elles sont psycho-stimulantes, ne favorisent pas non plus la qualité d'attention et de coordination dont un conducteur a besoin pour être suffisamment maître de son véhicule.

Il en va de même du cannabis. Certes, il n'exerce pas un coup de masse comparable à l'alcool pris en quantité, mais, comme le montrent plusieurs tests, la vision subit de très notables perturbations : temps de récupération après éblouissement considérablement augmenté, mauvaise appréciation des distances, erreurs de vision des couleurs, des sorties de trajectoire, augmentation du temps de réaction.

Il me semble que tout cela devrait vous mettre en éveil, monsieur le ministre – et je ne veux pas dire par là que vous n'écoutez pas. (*Sourires.*)

En fait, le moindre geste au volant sous l'emprise du cannabis demande un effort de concentration considérable.

Il n'y a donc aujourd'hui plus aucun doute : les stupéfiants sont facteurs d'insécurité routière. Mais cela est d'autant plus vrai que les Français, semble-t-il, ne réalisent absolument pas le danger que ces substances représentent, d'où la nécessité pour l'Etat de les sensibiliser, voire à terme de punir.

La consommation de drogues douces, en effet, augmente. La consommation de cannabis, c'est indéniable, se banalise. Par ailleurs, la sécurité routière est perçue par les Français comme relevant de la responsabilité de l'Etat et non de chaque citoyen.

M. René Dosière. Eh oui ! C'est cela le problème.

M. Guy Teissier. Enfin, les Français sont les premiers à reconnaître que contrairement à ce que vous disiez, les causes des accidents sont relatives aux comportements des automobilistes plutôt qu'à l'état des réseaux routiers, qui est bon, parce que pendant des années, nous l'avons bien entretenu.

M. René Dosière. Allons, allons ! Démago !

M. Guy Teissier. Selon un sondage IPSOS, ils incriminent en particulier l'alcool, la vitesse excessive, l'usage du téléphone portable au volant ou encore la fatigue.

M. Bernard Accoyer. Le défaut de la vigilance !

M. René Dosière. Bref, c'est toujours la faute des autres !

M. Guy Teissier. En revanche, le fait de conduire lorsque l'on a pris des médicaments, de ne pas boucler sa ceinture à l'arrière, de ne pas boucler sa ceinture pour une courte distance, ne constitue pas, pour nos concitoyens des comportements systématiquement répréhensibles.

Au vu de ces chiffres, il est donc évident que l'Etat doit intervenir et pointer du doigt les dangers que représente la conduite sous l'emprise de stupéfiants.

Ce sujet relève à la fois d'un problème de sécurité mais aussi, compte tenu de ses conséquences, de santé publique. C'est pourquoi, plus que dans tout autre domaine, l'Etat est légitimement fondé à agir, il est même de son devoir d'agir.

M. Jean-Pierre Foucher et Bernard Accoyer. Tout à fait !

M. René Dosière. Il agit !

M. Guy Teissier. Très solennellement, la sécurité routière a été déclarée grande cause nationale pour l'an 2000...

M. Bernard Accoyer. C'est très bien !

M. Guy Teissier. ... et une semaine de mobilisation s'est tenue du 21 au 27 octobre.

A cette occasion, le conseil interministériel a annoncé plusieurs mesures, comme la création du Conseil national de la sécurité routière ou l'enseignement de la sécurité routière au collège. Ce sont de bonnes mesures.

M. Bernard Accoyer. En effet !

M. Guy Teissier. Fut également exposée la volonté de sanctionner plus efficacement les infractions graves en respectant les droits des citoyens ou encore d'expérimenter des sanctions pédagogiques comme l'éthylotest anti-démarrage ou l'enregistreur de vitesse. C'est parfait.

M. Christian Estrosi. Il était temps d'y penser !

M. Guy Teissier. Nous n'avons rien à y redire, mais nous ne voudrions pas que cela en reste au stade des déclarations d'intention.

La législation ne cesse de se durcir face aux ravages de l'alcool au volant, ce que nous applaudissons des deux mains. Par conséquent, à partir du moment où vous avez tendance à rapprocher les méfaits de l'alcool de ceux causés par la drogue, pourquoi ne pas se montrer aussi intransigeant à l'égard des chauffards conduisant sous l'emprise de stupéfiants que vis-à-vis de ceux qui sont pris en état d'ivresse ?

M. Bernard Accoyer. C'est évident. C'est une question d'efficacité autant que d'équité !

M. Guy Teissier. Ça me paraît d'une logique implacable.

M. Jean-Pierre Delalande et Mme Jacqueline Mathieu-Obadia. Tout à fait !

M. Guy Teissier. C'est désormais une question de bon sens, et la France ne peut se permettre d'attendre plus longtemps. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Démocratie libérale et Indépendants, du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance.*)

M. Bernard Accoyer. C'est du grand Teissier !

M. Guy Teissier. Comme l'ont souligné Patrick Delnatte et Bernard Accoyer, nous sommes très en retard par rapport à tous nos partenaires européens. En Suède, au Danemark, en Finlande, en Allemagne, en Belgique, en Espagne ou encore en Grande-Bretagne,...

M. Bernard Accoyer. En Suisse, en Italie !

M. Guy Teissier. ... des contrôles de la prise de drogue sont effectués en cas d'accident ou en cas de conduite dangereuse et de troubles manifestes du comportement.

Qu'attendons-nous donc ?

M. Jean-Pierre Delalande. On est en droit de s'interroger !

M. Guy Teissier. Nous avons désormais tous les éléments en main pour agir. Alors, pourquoi se limiter aux dépistages en cas d'accidents mortels ? Pourquoi ce laxisme...

M. René Dosière. Voilà, le mot est lâché !

M. Guy Teissier. ... alors que nous savons que les routes françaises comptent parmi les plus dangereuses d'Europe ?

M. Bernard Accoyer. Hélas !

M. Guy Teissier. Si nous voulons cesser de compter nos morts par milliers, monsieur le ministre - et vous avez fait de cet objectif un défi personnel -...

M. Patrice Martin-Lalande et M. Bernard Accoyer. Et il a eu raison !

M. Guy Teissier. ... encore faut-il que nous nous en donnions les moyens. Ceux-ci sont aujourd'hui à notre portée. Il suffit d'un peu de volonté politique...

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement et M. René Dosière. Vous oubliez que vous avez voté contre le délit de grande vitesse !

M. Guy Teissier. ... je dirai même, monsieur le ministre, d'un peu de courage politique. (*« Très bien ! » sur les bancs du groupe Démocratie libérale et Indépendants, du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance.*)

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Le délit de grande vitesse existe. Pourquoi avez-vous voté contre ?

M. Guy Teissier. C'est ce que se propose de faire la présente proposition de loi. En punissant, comme en matière d'alcoolémie, de deux ans d'emprisonnement et éventuellement de 30 000 francs d'amende la conduite sous l'emprise de stupéfiants, et en rendant le dépistage obligatoire, elle traduirait la volonté des pouvoirs publics d'éradiquer les comportements à risque, voire meurtriers.

C'est donc avec force et conviction que le groupe Démocratie libérale la votera. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Démocratie libérale et Indépendants, du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance.*)

(Mme Nicole Catala remplace M. Yves Cochet au fauteuil de la présidence.)

PRÉSIDENCE DE Mme NICOLE CATALA, vice-présidente

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Hunault.

M. Michel Hunault. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, la proposition de loi qui nous réunit ce matin et qui vise à étendre à la conduite sous l'influence des drogues illicites la législation en vigueur en matière de conduite sous l'empire de l'alcool, est non seulement nécessaire, mais d'une ardente actualité.

M. Jean-Pierre Delalande. Une ardente obligation qui aurait mérité un meilleur débat !

M. Bernard Accoyer. Tout à fait !

M. Michel Hunault. En effet, nous discutons d'un problème majeur de sécurité, et nous ne pouvons que regretter le manque d'intérêt de certains groupes pour cette proposition d'initiative parlementaire.

M. Jean-Pierre Delalande. C'est vrai !

M. Michel Hunault. Le problème existe. Les chiffres ont déjà été cités, mais je voudrais les rappeler. La circulation routière provoque chaque année la mort de 12 000 personnes et est à l'origine de près de 250 000 accidents corporels, dont les victimes conservent trop souvent des séquelles graves et irrémédiables. Les causes sont connues, et parmi celles-ci figure le comportement anormal du conducteur dû à l'absorption d'alcool ou de drogue, qui entraîne de graves perturbations du comportement.

Nous savons, monsieur le ministre, que l'arsenal juridique est incomplet, puisque la loi ne réprime que la conduite en état d'alcoolémie.

Je m'interroge à cette tribune sur l'attitude de la majorité, qui refuse systématiquement la discussion des propositions émanant de l'opposition dans le cadre de ces séances consacrées aux textes d'initiative parlementaire.

M. Jean-Pierre Foucher. C'est vrai !

M. Bernard Accoyer. Oui !

M. Michel Hunault. Pourtant, le règlement de l'Assemblée nous offre la possibilité de déposer de tels textes. Je regrette la polémique qui a eu lieu ce matin...

M. Jean-Pierre Baeumler. Ce n'était pas une polémique, mais une discussion !

M. Michel Hunault. ... sur un dossier aussi important. Nous avons retrouvé les clivages caricaturaux entre la gauche et la droite, alors que sur un tel sujet, nous

aurions pu tendre vers un certain consensus. (« *Certainement !* » sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.)

M. Jean-Pierre Foucher. C'est incontestable !

M. Michel Hunault. Je vous rappelle, monsieur le ministre, que comme l'un de vos prédécesseurs, M. Sarre, vous avez pu, lorsque vous avez manifesté votre volonté d'apporter votre contribution à la lutte contre l'insécurité routière, compter sur une attitude constructive de la part de l'opposition.

M. Patrice Martin-Lalande. C'est vrai !

M. Christian Estrosi. Il est bon de le rappeler !

M. Michel Hunault. Je crois que certains sujets méritent que nous puissions nous rencontrer sur des objectifs. C'est pourquoi vous pouvez compter sur notre attitude constructive.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. C'est vrai au Sénat, mais pas ici !

M. Patrice Martin-Lalande. Ici aussi !

M. Christian Estrosi. Vous êtes sectaire !

M. Jean-Pierre Baeumler. Vous, vous êtes démagogues, ce n'est pas mieux !

M. Michel Hunault. Je rappelle les chiffres. On sait aujourd'hui que près de 15 % des accidents sont dus à la conduite sous l'effet de la drogue. La solution est donc de réprimer la conduite automobile sous l'empire de produits stupéfiants, car on sait que leur usage produit un état d'ébriété accompagné d'une détérioration de la vigilance. Les médecins ont démontré le lien entre la consommation de cannabis et l'accident et le fait que le cannabis altère gravement les performances psychomotrices indispensables à la conduite automobile.

Comment sérieusement s'opposer à l'extension aux drogues illicites de la législation en vigueur en matière de conduite sous l'empire de l'alcool ? Il faut agir contre les accidents de circulation routière, et la lutte contre la toxicomanie doit être une priorité de santé publique.

Personne ne peut sérieusement contester que le nombre des usagers est en progression, et ce de façon alarmante. En France, la législation continuera, si vous ne votez pas ce texte, à ne pas considérer comme constitutive d'une infraction particulière la conduite sous l'empire de la drogue ou de médicaments prescrits.

Puisque l'usage et le trafic de stupéfiants sont prohibés, comment ne pas admettre que la conduite sous leur empire ne soit pas réprimée ?

M. Patrice Martin-Lalande. C'est pourtant logique !

M. Michel Hunault. J'ai tenu à intervenir dans ce débat, non seulement pour soutenir l'initiative de mes collègues, car cette proposition a fait l'unanimité des groupes de l'opposition, mais aussi pour vous alerter, monsieur le ministre, sur les peines applicables à l'heure actuelle en matière d'homicide involontaire. Comment ne pas être choqué lorsqu'un chauffard, ivre mort, récidiviste, ne risque, au pire, pour avoir tué un enfant traversant la rue sur un passage protégé, qu'une peine de trois mois de prison avec sursis parce que les textes sont appréciés avec une trop grande bienveillance par les juridictions ?

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Cela ne relève pas de mon ministère. C'est la justice que vous mettez en cause !

M. Michel Hunault. C'est pourquoi j'aurais souhaité que ce débat donne lieu à une véritable discussion et que nous puissions aggraver les peines, notamment dans le cas d'une infraction prévue à l'article 221-6 du code pénal. Je crois qu'il faut avoir une vraie discussion au Parlement à ce sujet.

Enfin, je ne voudrais pas terminer cette intervention sans évoquer les rave-parties.

A Bruz, dans l'ouest, il y a deux jours, une rave-partie a accueilli 6 000 jeunes. Dans ma commune, il y a un an, ils étaient 15 000 qui, après un week-end de fête où circulait de la drogue, ont pris leur voiture dans un état complètement second, et ce en toute légalité.

M. Christian Estrosi. En toute impunité, pas en toute légalité !

M. Bernard Accoyer. Il y a un problème !

M. Michel Hunault. Je crois qu'il y a là un véritable danger pour la vie d'autrui. Si l'on veut redonner un peu de crédit au travail du Parlement, des sujets comme celui de la sécurité routière mériteraient mieux que le débat que nous avons eu ce matin. Le clivage traditionnel entre opposition et majorité devrait s'effacer et la discussion être plus constructive...

M. Jean-Pierre Baeumler. Ne dramatisez pas !

M. Michel Hunault. ... afin de lutter efficacement contre l'insécurité routière et de sauver des vies. (*Applaudissement sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Pierre Baeumler.

M. Jean-Pierre Baeumler. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, depuis vingt-cinq ans, les gouvernements successifs ayant fait de la sécurité routière une priorité nationale, le nombre de tués sur les routes françaises a été divisé par deux, et ce dans un contexte d'augmentation rapide de la circulation.

M. Bernard Accoyer. Donc, tout va bien !

M. Jean-Pierre Baeumler. Des mesures comme la limitation des vitesses autorisées, l'obligation du port à l'avant comme à l'arrière de la ceinture de sécurité, le renforcement de la lutte contre l'alcool au volant, le permis à points, dont j'étais le rapporteur,...

M. Bernard Accoyer. Ça a été décisif !

M. Jean-Pierre Baeumler. ... l'amélioration des infrastructures ou encore l'instauration du contrôle technique des véhicules ont fait baisser de manière significative le nombre de morts sur la route.

Toutefois, et malgré les progrès accomplis ces dernières années, la France se situe toujours dans les derniers rangs européens en matière de sécurité routière. Plus de 8 000 personnes meurent chaque année dans les rues ou sur les routes de notre pays. Le risque routier est environ deux fois plus élevé en France qu'au Royaume-Uni, en Suède ou aux Pays-Bas.

L'insécurité en ville et sur la route constitue la première cause de mortalité des enfants et des adolescents.

Depuis le comité interministériel de sécurité routière du 26 novembre 1997, le Gouvernement a mis en œuvre une politique globale, cohérente et volontaire de sécurité routière, en intervenant dans les domaines de l'aménagement du territoire, de l'environnement, de la santé et de l'éducation.

Il a fixé un objectif de réduction de moitié des tués sur la route en cinq ans. Pour l'atteindre, il a défini une politique fondée sur trois lignes d'action : faire confiance aux jeunes et à leur capacité à promouvoir de nouveaux comportements ; encourager une mobilisation active de tous les acteurs concernés et garantir à tous la liberté de circuler dans les meilleures conditions de sécurité.

L'adoption du dispositif résultant de la loi du 18 juin 1999 portant diverses mesures relatives à la sécurité routière s'inscrit dans cette démarche.

Il est dissuasif, avec la création du délit de grand excès de vitesse, l'instauration de la responsabilité pécuniaire des propriétaires de véhicules en cas d'infractions graves, l'instauration d'un dépistage systématique des stupéfiants pour les conducteurs impliqués dans un accident mortel.

Il est aussi pédagogique, avec le renforcement de la formation des jeunes à la « citoyenneté automobile » et l'obligation pour les conducteurs novices auteurs d'une infraction grave à suivre un stage de formation.

M. René Dosière. Très bien !

M. Jean-Pierre Baeumler. Force est de constater que, depuis le mauvais bilan enregistré en 1998 avec 8 437 tués, le nombre de décès sur la route a diminué pour atteindre 8 029 en 1999 et 7 629 au cours des douze derniers mois.

La mobilisation des forces de l'ordre engagée au printemps 2000 et celle de l'ensemble de la société dans le cadre de la grande cause nationale 2000 ont permis une diminution sensible du nombre de décès sur la route au cours des mois de mai à septembre 2000 : plus de 400 vies ont été sauvées par rapport à la même période de 1999.

Appréciables, ces résultats restent néanmoins encore insuffisants et fragiles. Qui plus est, derrière ces chiffres, se cache celui des blessés, certains étant condamnés à terme, d'autres étant devenus infirmes à vie.

Réuni le 31 octobre dernier, le troisième comité interministériel de la sécurité routière présidé par M. le Premier ministre a décidé de compléter les actions entreprises depuis 1997, fixant les orientations suivantes : premièrement, agir ensemble pour mieux comprendre les enjeux et fixer les priorités de la lutte contre l'insécurité routière avec, notamment, la création d'un conseil national de la sécurité routière ; deuxièmement, améliorer la formation à la sécurité routière qui doit débiter dès l'enfance et se poursuivre tout au long de la vie ; troisièmement, poursuivre le renforcement de l'efficacité des contrôles, des sanctions et de la dissuasion ; quatrièmement, améliorer la sécurité des usagers par des actions sur les infrastructures et les véhicules ainsi que par les programmes spécifiques pour les usagers vulnérables.

Le respect de l'autre et la liberté d'aller et de venir en sécurité impliquent des règles qui doivent être appliquées, partagées mais aussi largement expliquées. L'axe porteur de la politique engagée depuis 1997 est confirmé : il s'agit de la formation, de l'éducation sous toutes ses formes, en vue de changer les comportements. Cela doit commencer dès le plus jeune âge et se poursuivre tout au long de la vie du conducteur et, plus généralement, de l'usager de la route que nous sommes tous.

C'est pourquoi je me suis réjoui que le projet de loi de finances pour l'an 2001 ait dégagé des moyens importants pour les campagnes de communication de qualité et la poursuite d'actions plus ciblées en partenariat avec les acteurs de terrain. L'opération Label Vie lancée en 1999

et poursuivie en 2000 a ainsi permis de démultiplier localement l'impact des campagnes conduites au niveau national.

Sans doute peu spectaculaire car faite d'initiatives multiples et diversifiées sur tout le territoire, peut-être aussi moins médiatique, car ne pouvant porter ses fruits que sur le long terme, cette orientation est la seule susceptible de nous permettre d'inscrire ces premiers résultats encourageants dans la durée.

La proposition de loi soumise aujourd'hui à notre examen ne s'inscrit manifestement pas dans cette logique...

M. Bernard Accoyer. C'est faux !

M. Jean-Pierre Baeumler. ... et vise à rouvrir un débat sur une question sensible déjà largement examinée lors de la discussion sur l'article 7 de la loi du 18 juin 1999.

Ce texte prévoit l'instauration, en présence d'accidents mortels, d'un dépistage systématique, d'analyses et d'examen médicaux, chimiques et biologiques permettant d'améliorer les connaissances en la matière. A la lumière de ces informations et le moment venu, des mesures adaptées d'interdiction et de répression spécifiques touchant la conduite sous l'emprise de stupéfiants pourront être prises.

Il s'agit donc bien d'une mesure transitoire. Pour autant, et alors même que, pour un certain nombre de raisons, nous ne disposons pas encore d'éléments suffisants...

M. Bernard Accoyer. Mais c'est faux !

M. Jean-Pierre Baeumler. ... le texte aujourd'hui discuté entend faire fi de cette étape nécessaire.

Je pense que la mesure présentée est donc prématurée et, à certains égards, inadaptée.

M. Bernard Accoyer. En 1995, la commission Henrion la demandait déjà !

M. Jean-Pierre Baeumler. Elle est prématurée car, en l'état des connaissances que nous pouvons avoir, le lien de causalité entre usage de drogues et modification du comportement reste encore trop incertain.

Tous les stupéfiants n'ont pas les mêmes effets, et certains n'ont qu'une influence diffuse sur les conducteurs.

M. Bernard Accoyer. Et les victimes, qu'est-ce qu'elles en pensent ?

M. Jean-Pierre Baeumler. D'ailleurs, il conviendrait au préalable d'établir une distinction entre les produits psycho-actifs et les autres qui sont des drogues illicites dont l'effet sur le comportement est difficilement apprécié. Cette difficulté, d'ailleurs, avait été mentionnée dans le fameux Livre blanc de 1995 dont il a été fait état tout à l'heure.

M. Bernard Accoyer. Dans le Livre blanc, il est dit qu'il faut dépister et même que c'est une urgence !

M. Jean-Pierre Baeumler. La proposition du groupe RPR est par ailleurs inadaptée, car la création d'un délit de conduite sous l'influence d'une substance illicite suppose des techniques de dépistage opératoires et incontestables.

M. Jean-Pierre Foucher. Elles existent !

M. Jean-Pierre Baeumler. Or, tel n'est pas le cas à ce jour. (*« Si ! » sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance.*)

M. Bernard Accoyer. Vous n'avez pas le droit de dire ça !

M. Jean-Pierre Baeumler. Si le dépistage de l'alcool est parfaitement au point, celui des drogues illicites est pour le moins imparfait : peu souple et peu sûr, il laisse de côté bon nombre de drogues, comme de leurs succédanés.

M. Bernard Accoyer. C'est scandaleux de dire ça !

M. Jean-Pierre Baeumler. Qui plus est, certains produits peuvent être détectés dans le sang ou les urines longtemps après leur absorption...

M. Bernard Accoyer. Et alors ?

M. Jean-Pierre Baeumler. ... alors que le conducteur n'est plus sous leur influence depuis un certain temps.

M. Bernard Accoyer. S'il en reste, c'est bien que la personne est encore sous influence !

Mme la présidente. Monsieur Accoyer, du calme !

M. Bernard Accoyer. Madame la présidente, ce que l'orateur raconte est stupide. Tant qu'une personne a de l'alcool dans le sang, elle en ressent les effets !

M. Jean-Pierre Baeumler. Enfin, il convient également de rappeler que des substances faisant partie des produits détectables entrent dans la composition de nombreux médicaments comme la codéine.

M. Bernard Accoyer. Ça ne tient pas debout ! Il faut tester M. Baeumler ! (*Sourires.*)

M. Jean-Pierre Baeumler. C'est pourquoi, et sans vouloir préjuger des débats que nous pourrions avoir le moment venu, une incrimination plus générale intégrant toutes les hypothèses où les facultés sont diminuées, paraît, à bien des égards, préférable.

Mme la présidente. Pouvez-vous conclure, monsieur Baeumler ?

M. Bernard Accoyer. Il a perdu la notion du temps ! Son jugement est décalé ! (*Sourires.*)

M. Jean-Pierre Baeumler. En toute hypothèse, et c'est sur cette conviction que je vais conclure mon propos, il me semble bien plus opportun de privilégier une démarche responsable et réfléchie, semblable à la méthode qui a conduit au dépistage de l'alcool au volant.

Certes, je ne peux que déplorer le retard pris dans la parution du décret d'application de l'article 7, transmis récemment au Conseil d'Etat pour avis.

M. Jean-Pierre Foucher. Ah !

M. Patrice Martin-Lalande. C'est un début d'aveu !

M. Bernard Accoyer. Avez-vous questionné le Gouvernement à ce sujet ?

M. Jean-Pierre Baeumler. Je suis néanmoins persuadé que, très rapidement, nous disposerons d'éléments d'appréciation suffisamment significatifs permettant d'appréhender ce comportement dans sa globalité et de dégager les moyens de répressions nécessaires et adaptés.

M. Bernard Accoyer. C'est faux !

M. Jean-Pierre Baeumler. Ainsi, nous ajouterons une pierre nécessaire à cet édifice construit patiemment depuis une vingtaine d'années...

M. René Dosière. C'est vrai !

M. Jean-Pierre Baeumler. ... qui doit nous permettre de réduire de façon significative le nombre excessif de tués et de blessés que nous dénombrons sur les routes françaises. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Philippe Nauche.

M. Philippe Nauche. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, quel est l'objectif du texte qui nous est proposé aujourd'hui ? Est-ce un objectif partagé d'amélioration de la sécurité routière ? (*« Oui ! » sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

M. Bernard Accoyer. C'est évident !

M. Philippe Nauche. Ou s'agit-il simplement de réprimer l'usage de substances dites stupéfiantes...

M. Bernard Accoyer. Pas du tout !

M. Philippe Nauche. ... alors qu'il existe déjà une législation dans notre pays ?

M. Jean-Pierre Foucher. Inefficace !

M. Philippe Nauche. Quel est l'état de nos connaissances actuelles sur la relation entre l'accidentologie et l'usage de stupéfiants ?

M. Patrice Martin-Lalande. Suffisant pour avancer !

M. Philippe Nauche. Je crois, d'abord, que ce qui est vrai pour l'alcool n'est pas directement transposable à l'usage des stupéfiants et des autres produits psychotropes dans leur grande diversité.

Le rapport entre le taux d'alcoolémie et les effets de l'alcool sont à peu près corrélés.

M. Bernard Accoyer. L'ivresse est l'ivresse, qu'elle soit alcoolique ou cannabique !

M. Philippe Nauche. Le dépistage systématique en est simple par le dosage de l'air expiré et sa vérification s'opère par la mesure du taux sanguin.

Faut-il avoir, lorsque l'on parle de sécurité routière, un abord *a priori* moraliste concernant l'usage des stupéfiants ?

M. Bernard Accoyer. Ce n'est pas le problème !

M. Philippe Nauche. Leur usage est interdit et cela n'est pas spécifique aux conditions de conduite.

M. Jean-Pierre Foucher. C'est vrai, mais qu'on l'interdise vraiment !

M. Philippe Nauche. En pratique, la seule avancée notable de notre législation en la matière depuis la dernière décennie date de la loi dite Gayssot du 18 juin 1999 dans son article 7, dont le décret d'application, comme le rappelait notre collègue Baeumler, est très attendu.

M. Bernard Accoyer. Bref, rien n'est fait sur le terrain !

M. Philippe Nauche. Mais les parquets réclament de plus en plus une recherche d'usage de stupéfiants et un dosage de ceux-ci lors des accidents.

Que nous disent les études françaises publiées ces dernières années ?

Je citerai tout d'abord les résultats d'une étude publiée par une équipe bordelaise dans le *Journal européen des urgences*, menée sur des patients impliqués dans des traumatismes graves. Les recherches portaient à la fois sur la présence d'alcool, de benzodiazépines, c'est-à-dire d'anxiolytiques, de cocaïne, d'amphétamines, de dérivés de l'opium et des cannabinoles. La moyenne d'âge de la population étudiée était de trente-quatre ans. Une alcoo-

lémie supérieure à celle tolérée était détectée dans plus d'un cas sur trois, la présence de benzodiazépines dans 11 % des cas et celle de cannabinoles dans 18 % des cas. Il n'avait pas été trouvé de traces d'amphétamines ou d'opiacées dans l'échantillon étudié.

M. Bernard Accoyer. Finalement, il y avait presque autant de cannabinoles que l'alcool !

M. Philippe Nauche. La moitié !

Une autre étude, publiée en 1995 par la même équipe dans *La revue des SAMU*, portant sur la relation entre l'accidentologie et les médicaments, témoignait aussi de la difficulté de montrer l'imputabilité directe des psychotropes et des substances assimilées dans les accidents de la route.

C'est d'ailleurs le sens général des conclusions du Livre blanc et des publications qui existent sur le sujet.

M. Bernard Accoyer. On a longtemps dit la même chose de l'alcool !

M. Jean-Claude Lemoine. Oui, là aussi, on a attendu trop longtemps !

M. Philippe Nauche. Le problème, personne ne peut le nier, est aujourd'hui encore mal connu.

Concernant la réalisation de tests à grande échelle, je citerai ce qui est écrit dans le Livre blanc : « Le milieu biologique le plus adapté pour mettre en évidence une relation dose-effet est le sang » du fait de la relation souvent linéaire entre « la concentration plasmatique et les effets pharmacologiques liés ». Si la concentration d'alcool dans l'air expiré est très directement représentative de celle dans le sang, il n'en est pas de même en matière de psychotropes. Ce milieu ne permet pas des tests forcément fiables. En effet, les concentrations sanguines sont souvent trop faibles pour être accessibles en mettant en œuvre des méthodes analytiques simples. Ce sont les urines qui constituent le milieu de choix pour faire des analyses, car c'est là que les produits sont stockés. On voit d'ores et déjà quelles difficultés pratiques pose la réalisation de telles analyses.

En 1995, le seul milieu considéré comme permettant de réaliser des tests fréquents et réalisables était la salive. Il était aussi question de tests cutanés. Mais l'interprétation de la présence ou d'absence de substances n'était pas totalement validée.

Ce qui est clair, c'est que le dépistage de présence d'alcool, de stupéfiants ou de psychotropes dans le sang d'un conducteur ne repose pas que sur des tests biologiques, il repose aussi et forcément sur une analyse clinique et sur une observation médicale des personnes concernées, ce qui n'est pas très facilement réalisable au bord des routes.

M. Jean-Pierre Foucher. Non, mais le comportement est visible !

M. Bernard Accoyer. Chacun sait qu'il existe des ivresses dues à l'alcool et d'autres aux cannabinoïdes.

M. Philippe Nauche. Le manque de fiabilité des tests actuels résulte aussi d'une difficulté à identifier certaines substances toxiques du fait de la diversité des produits, de la biotransformation et de la pharmacocinétique, en particulier des dérivés du cannabis et de la cocaïne. Il peut y avoir parfois plusieurs interprétations possibles des analyses.

M. Guy Teissier. Qu'est-ce que ça change ?

M. Bernard Accoyer. Quand on ne veut rien faire, on trouve toujours des excuses !

M. Philippe Nauche. C'est le cas des dérivés morphiniques. Quel analyste peut affirmer aujourd'hui que quelqu'un a consommé de la morphine ou pris de la codéine par le biais d'un médicament ? C'est un vrai problème. (*Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

M. Bernard Accoyer. Les sportifs connaissent bien le sujet !

Mme la présidente. Mes chers collègues ! M. Nauche a seul la parole !

M. Philippe Nauche. Se pose aussi le problème des délais entre la prise d'une substance illicite et la persistance de traces de celle-ci dans l'organisme. Je cite à nouveau le Livre blanc : « Lorsqu'il existe une consommation régulière de molécules médicamenteuses ou non, les catalolites retrouvés dans l'urine ne signifient pas systématiquement une prise récente (...) car certains peuvent s'accumuler au niveau de différents tissus, y compris les graisses de réserve... »

M. Bernard Accoyer. Oui !

M. Philippe Nauche. ... pour n'être relargués que lentement et, par conséquent, être présents plusieurs heures, voire plusieurs jours, après la dernière prise du produit incriminé. »

M. Bernard Accoyer. Et alors ?

M. Philippe Nauche. Dans le cas des dérivés cannabinoïdes, on estime que seuls 50 à 60 % de la dose absorbée sont éliminés après trois jours.

M. Bernard Accoyer. Il faut que les usagers le sachent avant de se mettre au volant !

M. Philippe Nauche. Cela explique que, chez le consommateur habituel, on puisse retrouver des traces dans les urines plus de deux mois après que le sujet a cessé d'absorber ces dérivés.

M. Bernard Accoyer. Cela prouve qu'ils sont toujours imprégnés !

M. Philippe Nauche. Il faut admettre aussi la possibilité de développer une ivresse au cannabis, notamment en cas de stress, un certain temps après la dernière prise.

M. Bernard Accoyer. Eh bien il faut le savoir pour la sécurité routière ! (*Protestations sur plusieurs bancs du groupe socialiste.*)

Mme la présidente. Monsieur Accoyer !

M. Gérard Gouzes. Nous sommes aussi sensibles que l'opposition à ces problèmes, mais nous, nous ne faisons pas de démagogie !

M. Philippe Nauche. Si la seule présence signe la consommation illicite, elle ne signe pas forcément un problème de comportement, au volant ou ailleurs.

Je cite à nouveau le Livre blanc au sujet des médicaments : « La mise en évidence de corrélations entre les taux sanguins de médicaments et les accidents de la circulation ou la gêne susceptible d'être occasionnée à la conduite automobile est exceptionnelle, et présente souvent un intérêt limité. » De nombreux facteurs interviennent dans l'effet de ces produits sur le psychisme et sur la conduite automobile.

Pour les drogues illicites, se pose un vrai problème d'adéquation entre taux et indice de danger. On peut bien sûr éluder la question en mettant en avant que

l'usage de drogues est strictement interdit. Mais nous parlons aujourd'hui de sécurité routière et c'est ce problème, me semble-t-il, que nous devons avoir essentiellement à l'esprit.

Cela, bien sûr, ne doit pas conduire à préconiser un *statu quo*. En effet, il y a place entre l'inattention et la démagogie...

M. Bernard Accoyer. Oh !

M. Philippe Nauche. ... pour une action sérieuse et en profondeur. (*Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

M. René Dosièrè. Très bien, docteur !

M. Jean-Paul Mariot. La compétence est de notre côté !

M. Philippe Nauche. C'est ce qui a été fait dans la loi de juin 1999.

En conclusion, autant des mesures concernant l'alcoolémie, le port de la ceinture de sécurité, le port du casque, le délit de grande vitesse peuvent avoir, et chacun en est d'accord, un effet mécanique sur la réduction de la mortalité sur nos routes et la réduction du nombre d'accidents, autant, pour l'usage des stupéfiants et des produits psychotropes, – il ne faut pas oublier en effet que des produits de consommation courante prescrits à des millions de nos concitoyens ont aussi un effet sur la vigilance et sur l'aptitude supposée à la conduite – il est surtout urgent de favoriser la prévention et de mettre en route des études de santé publique à caractère scientifique sur des grandes séries de personnes afin de bien quantifier le problème de la relation entre les accidents et la consommation de psychotropes, qu'ils soient licites ou illicites. C'est seulement à partir de ce moment-là, que l'on pourra réprimer spécifiquement, si cela est nécessaire, au-delà de la législation générale actuelle sur les stupéfiants, mais cela sans démagogie aucune. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Jean-Pierre Foucher. Cette démonstration est scientifiquement très insuffisante !

Mme la présidente. La discussion générale est close.

La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.

M. Jean-Pierre Foucher. Il va convaincre la majorité qu'il faut voter le texte !

M. Jean-Claude Gayssot, *ministre de l'équipement, des transports et du logement.* Madame la présidente, monsieur le rapporteur, mesdames et messieurs les députés, vous savez toute l'importance que le Gouvernement attache à la sécurité routière et vous connaissez les premiers résultats que nous avons obtenus au cours des douze derniers mois : ils montrent que la mobilisation qui a prévalu en ce domaine commence à porter ses fruits.

Du 1^{er} novembre 1999 au 31 octobre 2000, 7 644 personnes ont trouvé la mort sur les routes de France contre 8 029 en 1999 et 8 437 en 1998.

On ne peut, bien sûr, se satisfaire de ces premiers résultats, même s'ils démontrent que l'accident n'est pas une fatalité et que les actions mises en œuvre au cours des trois dernières années commencent à porter leurs fruits.

Je m'en serais tenu au sujet proprement dit de la sécurité routière si plusieurs intervenants de l'opposition n'avaient parlé de recherche de consensus, comme

M. Hunault, ou fait référence aux victimes de l'insécurité routière, comme M. Accoyer. Cela me conduit à faire deux rappels.

D'abord, entre 1993 et 1997, il n'y a eu aucun comité interministériel sur la sécurité routière. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Philippe Nauche. Est-ce possible ?

M. Jean-Louis Fousseret. Quel scandale !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Et le bilan en 1998 était le même qu'en 1995.

M. Gérard Gouzes. Rappel cruel !

M. René Dosièrè. La réalité est dure !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Assez parlé du passé, me direz-vous ! Mais les conséquences sont souvent graves dans le domaine de la sécurité routière.

M. Bernard Accoyer. Vous oubliez la baisse du seuil légal d'alcoolémie.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Parlons du présent.

M. Hunault a évoqué un possible consensus. Mais alors pourquoi, à l'Assemblée nationale, les groupes DL et RPR ont-ils voté contre la loi du 18 juin 1995 relative à la sécurité routière (« Oh ! » sur les bancs du groupe socialiste), alors qu'au Sénat il y a eu l'unanimité, à deux abstentions près ?

M. Jean-Louis Fousseret. Les sénateurs de droite sont plus responsables !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Il ne faut donc pas accorder à cette proposition de loi un autre objectif que le sien et, surtout, il ne faut pas laisser entendre qu'elle viserait à défendre mieux que ne le fait le Gouvernement la cause de la sécurité routière.

Le comité interministériel, le dernier – car nous en sommes tout de même au troisième !...

M. Christian Estrosi. Ça ne sert à rien !

M. Bernard Accoyer. Ce sont des mesures concrètes qu'il faut !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Vous voyez bien que ce n'est pas la sécurité routière qui vous préoccupe et que votre proposition de loi répond à d'autres préoccupations.

M. Christian Estrosi. C'est l'Assemblée qui compte, pas le comité interministériel !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Le comité interministériel du 25 octobre a montré la détermination du Gouvernement et de la majorité, laquelle s'est investie pleinement dans la lutte pour la sécurité routière. Il a montré la volonté du Gouvernement de poursuivre dans la voie des améliorations dont je viens de parler, en associant tous les partenaires concernés à la politique de sécurité routière, au sein d'un conseil national de la sécurité routière, que nous avons créé.

Nous avons décidé de renforcer l'enseignement de la sécurité routière et la sensibilisation à ce sujet en milieu scolaire. Alain Barrau et moi étions ensemble encore hier dans une école, à ce sujet.

Nous avons maintenu la priorité au renforcement de l'efficacité des contrôles et des sanctions, donc de la dissuasion qu'ils exercent, avec notamment l'extension du

pouvoir de rétention du permis de conduire par les forces de l'ordre aux excès de vitesse de plus de 40 kilomètres-heure.

Enfin, l'amélioration des infrastructures et des véhicules doit se poursuivre avec le traitement des obstacles latéraux et l'engagement de la France, au niveau communautaire, en faveur du limiteur de vitesse modulable par les conducteurs.

La loi du 18 juin 1999, que l'Assemblée nationale et le Sénat ont votée, sur ma proposition, s'inscrivait dans la même démarche. Elle visait à améliorer la qualité de la formation des conducteurs, à créer une obligation de stages de sensibilisation pour les auteurs d'infractions, pour les conducteurs novices auteurs d'une infraction grave, à instaurer la responsabilité pécuniaire du propriétaire d'un véhicule. Or, c'est précisément sur ces textes-là que l'opposition s'est abstenue ou qu'elle a voté contre.

Elle a enfin créé le délit de récidive dans l'année pour les grandes vitesses. Contrairement à ce que j'ai entendu, toutes ces mesures sont aujourd'hui en vigueur sauf une qui est en cours d'examen au conseil d'Etat. J'y reviendrai. On ne peut que regretter que les députés du groupe RPR et du groupe Démocratie libérale et Indépendants de l'Assemblée nationale aient cru bon alors, contrairement à leurs homologues du Sénat, non seulement de voter contre mais encore de déférer la loi, heureusement sans succès, devant le Conseil constitutionnel, ce qui visait à en retarder encore l'entrée en vigueur.

M. René Dosière. Eh oui !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. A l'époque d'ailleurs, le principal argument avancé, ce qui est tout de même surprenant, était le caractère trop répressif de notre politique dans le domaine de la sécurité routière.

M. Guy Teissier. Parlez-nous plutôt du sujet qui nous préoccupe aujourd'hui.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. J'y viens !

Dès mai 1999, afin de mieux alerter sur les risques que fait courir la consommation de médicaments contenant des substances susceptibles d'entraîner une baisse de vigilance, le Gouvernement avait publié un décret rendant obligatoire l'apposition d'un pictogramme sur leur emballage.

M. Jean-Pierre Foucher. C'est vrai !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. La loi du 18 juin 1999 est allée plus loin en autorisant le Gouvernement à lancer une étude sur la relation entre l'usage de stupéfiants et la conduite automobile. Or, vous le savez tous, le sujet est extrêmement complexe, bien plus difficile à traiter que celui de l'influence de l'alcool sur la conduite pour lequel justement de nombreuses années ont été nécessaires avant d'aboutir au système appliqué actuellement. Bien évidemment, il a fallu aussi du temps avant de lancer l'étude prévue par la loi du 18 juin 1999. Il était nécessaire de recenser les dispositifs susceptibles de permettre le dépistage des stupéfiants, de recueillir l'avis d'experts et d'établir le cahier des charges de cette étude.

M. Patrice Martin-Lalande. Tous les pays d'Europe l'ont déjà fait !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Être en possession de tous ses moyens pour conduire en toute sécurité un véhicule est une exigence

primordiale, qui va bien au-delà de la seule absence de consommation de stupéfiants mais concerne aussi l'alcool ou certains médicaments diminuant la vigilance, voire tout simplement la nécessité d'avoir un repos suffisant avant de prendre le volant.

La question de la consommation des stupéfiants n'est donc qu'un des aspects à traiter et il me semble préjudiciable qu'aujourd'hui, alors que les connaissances sont insuffisantes, nous en soyons déjà à proposer une pénalisation de la conduite après consommation de stupéfiants...

M. Patrice Martin-Lalande. Le principe de précaution !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. ... d'autant que cette consommation est d'ores et déjà réprimée par le code de la santé publique.

M. Guy Teissier. C'est un facteur aggravant !

M. Christian Estrosi. Ce code n'est pas appliqué !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. On peut, du reste, se demander si créer une disposition spécifique ne nuirait pas à la bonne application de la législation générale.

Mais tenons-nous-en à la proposition de loi du groupe RPR, dont M. Biessy a souligné, à juste raison, la rédaction ambiguë.

Il me paraît essentiel de bien sérier les questions posées. Il nous faut, préalablement à toute réglementation, répondre à deux questions : comment déterminer si un conducteur conduisait sous l'empire de stupéfiants - c'est le problème technique du dépistage et de l'analyse ? La relation entre traces de drogue dans l'organisme et insécurité routière est-elle démontrée ?

La mise en évidence des stupéfiants est, en effet, plus complexe que celle de l'alcool. Quelle que soit la boisson alcoolisée absorbée, la molécule dangereuse est une molécule simple, l'alcool, dont on sait que le métabolisme est univoque, le passage dans le sang et la dégradation réguliers et qu'une partie de son élimination se fait par le poumon. Les études ont montré la relation constante qui existe entre le taux d'alcoolémie et la concentration dans l'air expiré.

Ce n'est pas le cas des stupéfiants pour deux raisons essentielles. Il y a, tout d'abord, autant de molécules complexes et différentes que de produits, et de nouveaux produits apparaissent régulièrement.

M. Jean-Pierre Foucher. On sait les analyser !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Les métabolismes, les vitesses de dégradation et l'élimination de ces molécules sont également très différents. Par exemple, les produits de dégradation du cannabis peuvent être identifiés dans les urines plus de quinze jours après la consommation.

M. Bernard Accoyer. Cela prouve qu'ils sont toujours dans le corps !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Et leur relargage ultérieur dans la circulation sanguine peut se faire à l'occasion d'un stress à partir du stockage dans les graisses.

M. Bernard Accoyer. C'est bien là le danger ! La voiture produit du stress, monsieur le ministre !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Il paraît donc bien présomptueux de vouloir, dans ces conditions, sanctionner une conduite sous l'empire de stupéfiants constatée, alors que l'effet sur le comportement a certainement, ou peut avoir disparu.

M. Bernard Accoyer. Peut ! Et le principe de précaution ? (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

Mme la présidente. Monsieur Accoyer, un peu de calme !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. D'ailleurs, M. Nauche, qui est médecin, l'a parfaitement démontré.

M. Jean-Pierre Foucher. Il n'a rien démontré du tout !

Mme la présidente. Mes chers collègues, laissez M. le ministre poursuivre son propos !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. La plupart des pays européens ont une approche comportementale du problème.

M. Guy Teissier. Sauf nous !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Une conduite erratique, une infraction constatée ou un accident matériel peuvent déclencher une recherche ayant pour but de savoir si le conducteur était sous l'emprise de substances illicites au moment de la constatation des faits.

M. Guy Teissier. Vous êtes trop répressif ! Ce que nous voulons, nous, c'est de la prévention !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Le dépistage de produits stupéfiants n'est déclenché que si le dépistage de l'alcoolémie est négatif et si le comportement, relevé d'abord par les forces de l'ordre puis confirmé par un médecin, semble anormal.

Les tests utilisés portent essentiellement sur deux milieux : urines et sang. Pour les urines, le dépistage se fera en utilisant un kit de tests immunométriques. Les conducteurs dont les épreuves de dépistage se révéleraient positives seront soumis à un prélèvement sanguin qui fera l'objet d'une analyse par chromatographie en phase gazeuse et spectrométrie de masse. (*Rires sur quelques bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

Ces sujets si importants vous font rire ?

M. Renaud Muselier. Je suis médecin, je sais de quoi je parle, pas vous !

Plusieurs députés du groupe socialiste. Mais lui, il est ministre !

Mme la présidente. Monsieur Muselier, un peu de silence !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Nous parlons tout de même de la sécurité routière. Pensons aux victimes.

La deuxième question à laquelle il nous faut répondre est celle de la corrélation entre consommation de stupéfiants et risque automobile. Tout le monde semble s'accorder pour dire qu'il paraît difficile qu'une personne sous l'emprise de stupéfiants puisse conduire un véhicule automobile en toute sécurité. Des recherches ont été menées en France et à l'étranger. Elles permettent, à ce jour, d'avancer les chiffres de 7 à 17 % de conducteurs qui conduiraient après avoir absorbé des substances stupéfiantes. Mais il ne s'agit là que de statistiques, qui ne permettent pas d'appréhender la responsabilité des drogues dans les accidents et l'impact réel de ces substances sur l'insécurité routière.

En revanche, l'étude prévue par la loi du 18 juin 1999 permettra de recueillir, pendant deux ans, un ensemble de données très complètes, concernant environ

12 000 conducteurs impliqués dans des accidents mortels de la circulation. Ces éléments seront exploités par un organisme chargé de l'étude épidémiologique, dont les conclusions devraient permettre d'asseoir une législation spécifique à la conduite automobile sous l'empire de stupéfiants. Le décret nécessaire à sa mise en œuvre, qui n'a pas été simple à établir – on comprend bien pourquoi – vient d'être transmis au Conseil d'État...

M. Bernard Accoyer. Heureusement qu'on va reparler de la question !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. ... qui devrait se prononcer en tout début d'année 2001. Voilà qui répond aux interrogations de M. Dosière et de votre rapporteur, M. Delnatte, dont je tiens à souligner la qualité du travail d'analyse (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants*)...

Vous devriez me laisser achever ma phrase avant d'applaudir !

... travail d'analyse, disais-je, qui tranche avec la véhémence et le simplisme de l'opposition aujourd'hui. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et du groupe socialiste. – Protestations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

L'étude pourrait ainsi porter sur les années 2001-2002. La mise en place du dépistage systématique des stupéfiants en cas d'accidents mortels et le lancement de cette étude épidémiologique montrent bien la détermination du Gouvernement.

Cela ne signifie pas que nous attendrons les conclusions qui seront tirées de cette étude et que rien ne peut être fait aujourd'hui. Nous avons déjà la possibilité de sanctionner la consommation de stupéfiants par une peine d'un an d'emprisonnement et une amende de 25 000 francs. Certains comportements, tels que celui de prendre le volant en ayant consommé des stupéfiants, ont été qualifiés par des tribunaux de mise en danger délibérée de la vie d'autrui, punie d'un an d'emprisonnement et de 100 000 francs d'amende.

Les peines encourues pour homicide ou blessures involontaires sont très largement augmentées, lorsqu'il y a violation d'une obligation particulière de sécurité. Et la consommation de stupéfiants peut certainement recevoir cette qualification.

En conclusion, mesdames et messieurs les députés, le Gouvernement illustre, jour après jour, sa détermination à lutter contre toutes les causes de l'insécurité routière.

M. Renaud Muselier. Pas toutes !

M. le ministre de l'équipement des transports et du logement. La conduite sous l'emprise de stupéfiants en est une. En tout état de cause, elle est d'ores et déjà condamnable selon les lois en vigueur et le Gouvernement interviendra de manière spécifique sur ce sujet, lors de la mise en œuvre prochaine du dépistage en cas d'accident mortel.

Cette avancée tant en matière de dépistage que d'étude sur la conduite sous l'emprise de stupéfiants, c'est à ce gouvernement qu'on la doit, monsieur Accoyer, grâce à la loi du 18 juin 1999, ce n'est pas à la droite !

M. Bernard Accoyer. Mais le projet de loi était inscrit à l'ordre du jour en 1997 !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Entre le Livre blanc de 1995, les directives européennes et la dissolution, elle n'a pas pris le temps de faire passer des propositions ! Je le répète, c'est ce gouvernement qui avance dans ce domaine.

Introduire une peine spécifique sans tenir compte des résultats de l'étude épidémiologique est donc totalement prématuré, comme le soulignait M. Baeumler. Aussi, mesdames et messieurs les députés, le Gouvernement ne peut qu'émettre un avis défavorable sur cette proposition de loi. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et du groupe socialiste.*)

M. Michel Hunault. Dommage !

Mme la présidente. la parole est à M. le rapporteur.

M. Patrick Delnatte, rapporteur. Je voudrais répondre brièvement à quelques-unes des objections qui ont été formulées.

Pour ce qui est des obstacles techniques, j'ai vraiment l'impression d'entendre toujours les mêmes arguments depuis le débat sur la loi de 1999.

Mme Odette Grzegorzulka. Nous aussi !

M. Patrick Delnatte, rapporteur. Très sincèrement, je crois que nous disposons à présent de beaucoup de résultats. Des études ont été faites tant au niveau national - certes sur des échantillons de moindre ampleur que ceux que vous annoncez, monsieur le ministre - qu'au niveau européen. Encore tout récemment, une étude portant sur les résultats de trois mille tests vient d'être publiée. Même si elle est encore en langue anglaise, je vous assure que nous ne pouvons plus, objectivement, maintenir le doute sur la fiabilité des tests et des analyses biologiques.

M. Renaud Muselier. Tout à fait !

M. Patrick Delnatte, rapporteur. Sur ce point, vraiment, les choses ont beaucoup avancé. J'ajoute que les biologistes, les fabricants, les laboratoires attendent un effet d'affichage de notre part, car ils sont prêts à aller plus vite et plus loin, pour peu que les choses prennent une autre dimension.

M. Renaud Muselier. Très bien !

M. Patrick Delnatte, rapporteur. Le problème financier a été aussi évoqué. Il ne faut pas confondre le coût du test et celui de l'analyse biologique. Le premier se situe entre 200 et 400 francs ; le second est de 1 400 francs, peut-être plus, car on connaît le perfectionnisme de nos biologistes, qui veulent aller toujours plus loin. Mais il n'y a pas d'analyse biologique systématique, puisque le test permet de savoir s'il y a présence ou non de substances stupéfiantes, présence qui devra être confirmée par l'analyse. Evitons donc tout amalgame.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Mais je n'ai pas parlé du coût !

M. Patrick Delnatte, rapporteur. Non, mais cela a été évoqué par certains intervenants.

M. René Dosière. Par vos amis !

M. Patrick Delnatte, rapporteur. Sur le coût, il faut donc être très pragmatique et surtout ne pas parler d'une généralisation qui n'a pas lieu d'être.

Je voudrais revenir sur les insuffisances du système actuel. Certes, on peut sanctionner de deux façons. D'abord, par l'usage, lequel est en effet condamné, mais quand nous interrogeons les opérateurs de terrain, en

l'occurrence la gendarmerie et la police, ils nous disent qu'ils sont très démunis pour intervenir parce qu'il faut prouver cet usage, par exemple par la présence de stupéfiants dans la voiture. Ce n'est pas facile. Le seul comportement de la personne pourrait être l'occasion d'une intervention, mais, je le répète, c'est très délicat.

Le deuxième motif qui pourrait permettre une sanction, c'est la mise en danger d'autrui. Hélas, la jurisprudence sur le délit de grande vitesse, par exemple, nous fait craindre que ce ne soit pas possible. En effet, il est arrivé que la Cour de cassation invalide des condamnations sur ce motif. Vous voyez que nous sommes grandement démunis dans le cadre de la législation actuelle.

Dans le domaine de la sensibilisation, nous sommes encore un peu faibles. Ainsi, le « quiz » de la sécurité routière, distribué par vos services, monsieur le ministre, comporte un questionnaire très bien fait, en particulier pour les jeunes. Cependant, s'il évoque l'alcool et les médicaments, il omet totalement les stupéfiants. Voilà qui montre pour le moins un manque de réalisme. Dans des documents distribués très largement et destinés essentiellement à sensibiliser les jeunes, il aurait fallu prendre ses responsabilités !

Cela dit, il s'agit maintenant de savoir s'il est opportun d'examiner, maintenant, ce texte, dont tout le monde partage l'objectif. Le rapporteur de la loi de 1999 avait lui-même souhaité que l'expérimentation ne dure pas trop longtemps afin de ne pas repousser l'élaboration d'un dispositif plus complet à une échéance trop lointaine. Quant au ministre, il avait déclaré qu'il n'avait pas l'intention de repousser cette élaboration aux calendes grecques. Mais maintenant, les choses avancent. Nous disposons de plus de renseignements, nous avons plus de certitudes. Il faut afficher une volonté politique plus forte. A considérer à la fois le calendrier parlementaire et celui de l'étude épidémiologique - les services nous ont affirmé qu'il suffirait de dix-huit mois pour en connaître les résultats - je crois que nos volontés pourraient se rejoindre dans l'approbation de cette proposition. Bien sûr, elle est perfectible mais l'examen des articles peut nous permettre de l'améliorer. Ainsi, nous pourrions afficher une volonté très ferme de mettre en place une véritable politique de prévention dans le domaine de la sécurité routière, complémentaire à tout ce qui a été décidé jusqu'ici. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

Vote sur le passage à la discussion des articles

Mme la présidente. La commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République n'ayant pas présenté de conclusions, l'Assemblée, conformément à l'article 94, alinéa 3, du règlement, est appelée à statuer sur le passage à la discussion des articles du texte initial de la proposition de loi.

Conformément aux dispositions du même article du règlement, si l'Assemblée vote contre le passage à la discussion des articles, la proposition de loi ne sera pas adoptée.

Avant de passer aux explications de vote, j'indique à l'Assemblée que, sur le vote du passage à la discussion des articles, il y aura un scrutin public à la demande des groupes RPR, UDF et DL.

Je vais d'ores et déjà faire annoncer le scrutin, de manière à permettre à nos collègues de regagner l'hémicycle.

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

Dans les explications de vote, la parole est à M. Guy Teissier pour le groupe DL.

M. Guy Teissier. Monsieur le ministre, vous avez reconnu la dangerosité de la conduite sous l'emprise de substances à caractère hallucinogène. Il nous paraît donc normal que vous dressiez l'inventaire des mesures qui restent à prendre.

Les autorités judiciaires, en 1998 et 1999, ont prouvé la dangerosité irréfutable de la conduite sous l'emprise de stupéfiants. Les tests réalisés ont démontré que la vision subissait de notables perturbations, que le temps de récupération après éblouissement était augmenté, qu'il y avait une mauvaise appréciation des distances, une erreur dans la vision de couleurs, des difficultés de sortie de trajectoire, une augmentation du temps de réaction.

Bref, tout cela est aujourd'hui scientifiquement prouvé et vous semblez, avec la majorité, nier ces évidences.

Par ailleurs, vous avez tendance à comparer l'alcoolémie et les drogues douces. Pourquoi alors sanctionner les conduites en état d'ébriété, et nous sommes bien sûr d'accord avec vous, et pas la conduite sous l'emprise de stupéfiants? Vous devez la sanctionner également et rendre le dépistage obligatoire.

C'est la volonté des pouvoirs publics d'éradiquer des comportements à risques, voire meurtriers. Nous ne pouvons pas comprendre, à Démocratie libérale, pourquoi vous iriez dans notre sens, et c'est avec force et conviction que nous voterons la proposition de loi de notre collègue du RPR, Patrick Delnatte. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Démocratie libérale et Indépendants, du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Pierre Foucher, pour le groupe UDF.

M. Jean-Pierre Foucher. Monsieur le ministre, je ne comprends pas très bien comment vous pouvez dire que les méthodes de détection ne sont pas fiables, alors que la loi du 18 juin 1999 prévoit le dépistage systématique de stupéfiants en cas d'accidents mortels. Lorsque l'accident n'est pas mortel, les méthodes ne sont plus fiables? (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance, du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

De nombreuses interventions se voulaient scientifiques. J'ai pour ma part lu des publications sérieuses comme *Toxicorama* avec un article intitulé « Recherche de stupéfiants dans le sang de conducteurs d'automobiles : résultats d'une compilation d'expertises toxicologiques », un autre intitulé « Place des stupéfiants dans les accidents mortels et corporels de la voie publique. Résultats de 169 analyses sanguines réalisées en 1998 et 1999 à la demande d'une autorité judiciaire », *La Presse médicale*, avec un article intitulé « Analyses toxicologiques pratiquées sur 198 conducteurs accidentés », *Impact Médecin Hebdo*, avec l'article « Derrière chaque patient sommeille un conducteur », ou, enfin, un excellent livre, *Alcool, médicaments, stupéfiants et conduite automobile*. Toutes ces publications s'accordent à dire que les techniques actuelles, en particulier la chromatographie en phase gazeuse, suivie de spectrométrie de masse, permettent de

détecter la présence de stupéfiants dans le sang, l'urine et la salive, y compris sur des prélèvements faits au bord de la route sur des conducteurs dont le comportement a entraîné un accident corporel.

Je crois donc que les arguments avancés aujourd'hui, qui se disent scientifiques, ne sont pas bons et que, pour la santé publique et la sécurité routière, il faut procéder à cette détection chaque fois qu'il y a un accident corporel.

Voilà pourquoi le groupe UDF demande la poursuite de la discussion de la proposition de loi. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance, du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

Mme la présidente. La parole est à M. René Dosière, pour le groupe socialiste.

M. René Dosière. Le groupe socialiste, par l'intermédiaire de Philippe Nauche, de Jean-Pierre Baeumler et de moi-même, a donné les raisons pour lesquelles nous nous opposerons à ce que la discussion se poursuive. Il n'est pas nécessaire au moment des explications de vote de recommencer le débat comme nos collègues de l'opposition voudraient le faire. Nous avons entendu le discours très clair et très précis du ministre. Je confirme donc simplement que le groupe socialiste s'opposera au passage à la discussion des articles. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Bernard Accoyer, pour le groupe RPR.

M. Bernard Accoyer. Monsieur le ministre, en proposant la création d'un délit de conduite sous l'empire de substances illicites, en proposant le dépistage de ces substances à l'occasion d'accidents corporels, le RPR et l'opposition ont voulu apporter leur contribution à la mise en œuvre d'une priorité partagée sur tous les bancs, à savoir la sécurité routière, joignant ainsi ses efforts à ceux de M. le ministre lui-même qui a fait de l'année 2000 l'année de la sécurité routière – et l'année 2000 va bientôt être finie – et fixé l'objectif, certes audacieux, de réduire de moitié le nombre des morts en cinq ans sur les routes françaises.

A notre proposition constructive, nous avons reçu une réponse de contestation qui, il faut le dire, et nous le regrettons profondément, a une allure politique, voire polémique.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Oh !

M. Bernard Accoyer. C'est dommage, lorsqu'on songe aux quelque 8 000 morts que nous avons à déplorer chaque année sur les routes françaises, c'est-à-dire le plus mauvais résultat de tous les grands pays de la Communauté européenne.

Pourtant, il n'y a plus de discussion sur le fait qu'entre 10 et 20 % des accidents sont liés à l'imprégnation d'un des conducteurs impliqués par des substances illicites. Ce débat est dépassé. En France, si l'on estime qu'au moins 15 % de ces accidents sont liés à la consommation de ces substances, si on les faisait baisser d'un dixième, ce serait 120 morts en moins chaque année, et si l'on arrivait à les faire baisser d'un tiers, ce serait 400 morts en moins, sans compter les milliers de blessés et d'handicapés en moins.

Vos arguments, monsieur le ministre, je vais les résumer en quelques mots.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Ils sont justes !

M. Bernard Accoyer. Premier argument : on ne sait pas exactement quelle est l'implication, en quelque sorte le degré de responsabilité de l'imprégnation dans la survenue d'un accident. Pourtant, plus personne, plus aucun scientifique, plus aucun spécialiste de la sécurité routière n'admet cette position.

M. René Dosière. Il recommence le débat, madame la présidente !

M. Bernard Accoyer. La France reste la seule parmi tous les pays européens qui nous entourent à ne pas avoir une législation cohérente, efficace, applicable et, surtout, pénalisant ce comportement particulièrement dangereux pour la sécurité routière.

M. René Dosière. Il refait le débat, madame la présidente !

M. Bernard Accoyer. C'est trop cher, dites-vous. Cela coûte 200 francs de dépister cette imprégnation et nous n'en voulons pas, a-t-on entendu. Sans vouloir faire un amalgame avec un certain nombre de décisions budgétaires récentes, je vous rappelle qu'une somme de 15 millions de francs permettrait de faire 75 000 dépistages chaque année. Vous voyez l'allusion à une décision budgétaire récente concernant précisément le groupe communiste !

M. François Fillon. La subvention à *L'Humanité* !

M. Bernard Accoyer. Quant aux difficultés techniques, il est faux d'alléguer que les tests disponibles seraient de mauvaise qualité et ne seraient pas fiables. Leur précision est comparable à celle des éthylotests. Il est vrai que, comme pour la consommation d'alcool, il faut une vérification par analyse de sang.

Vous évoquez la durée du principe actif – parfois plusieurs jours, voire une quinzaine de jours après la consommation – dans le sang des consommateurs. Mais c'est précisément un argument de plus pour instaurer ce dépistage, car si, plusieurs jours après la consommation, le principe est toujours actif dans le sang, cela veut dire qu'il y a un risque. A l'occasion d'un stress, et c'est fréquent en conduite automobile, la vigilance peut se relâcher, d'où un danger. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

De nombreux députés du groupe socialiste et du groupe communiste. Madame la présidente, son temps de parole est écoulé !

Mme la présidente. M. Accoyer dispose de cinq minutes et elles ne sont pas écoulées, mes chers collègues. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

M. Bernard Accoyer. Les médicaments, par leurs effets reconnus, pourraient avoir une incidence. Vous avez raison, monsieur le ministre, mais la loi oblige les prescripteurs à en informer les malades qui consomment ces médicaments. De plus, il y a un message d'avertissement sur toutes les boîtes.

Plusieurs députés du groupe communiste. Assez !

Mme la présidente. M. Accoyer n'a pas épuisé son temps de parole !

M. Bernard Accoyer. Enfin, monsieur le ministre, vous expliquez qu'avec la loi du 19 juin 1999, vous avez fait l'essentiel.

M. René Dosière. Vous, vous n'avez rien fait !

M. Bernard Accoyer. D'abord, dix-huit mois après, alors qu'il y a grande urgence, nous n'avons toujours pas les décrets d'application, mais, surtout, cette loi est tout à fait insuffisante.

Mme la présidente. Monsieur Accoyer, cette fois il va falloir conclure. (*« Ah ! » sur les bancs du groupe socialiste, du groupe communiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert.*)

M. Bernard Accoyer. Je conclus, madame la présidente.

Rechercher les substances illicites sur place seulement en cas d'accident mortel est tout à fait insuffisant. Il faut les rechercher pour tous les accidents corporels. Les handicapés de la route, les handicapés de la vie, leurs familles et les associations l'exigent et ils ont raison. Il s'agit, bien entendu, d'un délit. C'est ce que nous proposons d'instaurer dans ce texte.

Mme la présidente. Monsieur Accoyer...

M. Bernard Accoyer. Monsieur le ministre, parce que cette cause est une cause que nous partageons tous, parce qu'il s'agit de la sécurité routière et que, au premier rang des victimes, on trouve des jeunes de quatorze à vingt-cinq ans,...

Mme la présidente. Monsieur Accoyer, il faut vous interrompre.

M. Bernard Accoyer. ... nous exigeons (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste, du groupe communiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert*) que vous pesiez de tout votre poids sur cet hémicycle pour que ce texte soit examiné...

Mme la présidente. Monsieur Accoyer, je vais vous couper la parole.

M. Bernard Accoyer. ... et que le Parlement prenne toute sa place dans la sécurité routière. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix le passage à la discussion des articles de la proposition de loi.

Je rappelle que le vote est personnel et que chacun ne doit exprimer son vote que pour lui-même, et, le cas échéant, pour son délégué, les boîtiers ayant été couplés à cet effet.

Le scrutin est ouvert.

Mme la présidente. Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	170
Nombre de suffrages exprimés	170
Majorité absolue	86
Pour l'adoption	69
Contre	101

Mme Odette Grzegorzulka. Il n'y a pas photo !

Mme la présidente. L'Assemblée ayant décidé de ne pas passer à la discussion des articles, la proposition de loi n'est pas adoptée.

4

ORDRE DU JOUR DE L'ASSEMBLÉE

Mme la présidente. L'ordre du jour des séances que l'Assemblée tiendra jusqu'au vendredi 15 décembre 2000 inclus a été fixé ce matin en conférence des présidents.

Cet ordre du jour sera annexé au compte rendu de la présente séance.

5

ORDRE DU JOUR DES PROCHAINES SÉANCES

Mme la présidente. Cet après-midi, à quinze heures, deuxième séance publique :

Questions au Gouvernement ;

Explications de vote et vote, par scrutin public, sur l'ensemble du projet de loi relatif à l'interruption volontaire de grossesse et à la contraception ;

Discussion, en lecture définitive, du projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2001 ;

Discussion du projet de loi, adopté par le Sénat après déclaration d'urgence, n° 2691, portant habilitation du Gouvernement à transposer, par ordonnances, des directives communautaires et à mettre en œuvre certaines dispositions du droit communautaire :

M. Jacques Floch, rapporteur au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République (rapport n° 2766).

A vingt et une heures, troisième séance publique :

Suite de l'ordre du jour de la deuxième séance.

La séance est levée.

(La séance est levée à douze heures quinze.)

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

**ORDRE DU JOUR
ÉTABLI EN CONFÉRENCES DES PRÉSIDENTS**

(Réunion du mardi 5 décembre 2000)

L'ordre du jour des séances que l'Assemblée tiendra du mardi 5 décembre au vendredi 15 décembre 2000 inclus a été ainsi fixé :

Mardi 5 décembre 2000 :

Le matin, à *neuf heures* :

Discussion de la proposition de loi de M. Bernard Accoyer relative à la conduite automobile sous l'emprise de stupéfiants (n° 2148-367-2763).

(Séance mensuelle réservée à un ordre du jour fixé par l'Assemblée, en application de l'article 48, alinéa 3, de la Constitution.)

L'après-midi, à *quinze heures*, après les questions au Gouvernement, et le soir, à *vingt et une heures* :

Explications de vote et vote par scrutin public sur le projet de loi relatif à l'interruption volontaire de grossesse et à la contraception (n° 2605-2702-2726) ;

Discussion, en lecture définitive, du projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2001 (n° 2779) ;

Discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, portant habilitation du Gouvernement à transposer, par ordonnances, des directives communautaires et à mettre en œuvre certaines dispositions du droit communautaire (n° 2691-2766).

Mercredi 6 décembre 2000 :

L'après-midi, à *quinze heures*, après les questions au Gouvernement, et le soir, à *vingt et une heures* :

Discussion, en nouvelle lecture, du projet de loi relatif à l'archéologie préventive (n° 2620-2743).

Discussion du projet de loi de finances rectificative pour 2000 (n° 2704-2775-2764).

Jeudi 7 décembre 2000 :

Le matin, à *dix heures* :

Discussion de la proposition de loi, adoptée par le Sénat, tendant à permettre aux conseillers d'arrondissement de siéger au conseil d'une communauté urbaine (n° 2480).

(Ordre du jour complémentaire.)

L'après-midi, à *quinze heures*, et le soir, à *vingt et une heures* :

Suite de la discussion du projet de loi de finances rectificative pour 2000 (n° 2704-2775-2764).

Mardi 12 décembre 2000 :

Le matin, à *neuf heures* :

Discussion de la proposition de loi de M. Alain Bocquet tendant à créer une allocation d'autonomie pour les jeunes de 16 à 25 ans (n° 2737).

(Séance mensuelle réservée à un ordre du jour fixé par l'Assemblée, en application de l'article 48, alinéa 3, de la Constitution.)

L'après-midi, à *quinze heures*, après les questions au Gouvernement :

Discussion, en deuxième lecture, de la proposition de loi tendant à la création d'une Agence française de sécurité sanitaire environnementale (n° 2612).

Le soir, à *vingt et une heures* :

Éventuellement, suite de l'ordre du jour de l'après-midi.

Discussion, soit sur rapport de la commission mixte paritaire, soit en nouvelle lecture, du projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire en matière de transports.

Mercredi 13 décembre 2000 :

L'après-midi, à *quinze heures*, après les questions au Gouvernement :

Discussion, soit sur rapport de la commission mixte paritaire, soit en nouvelle lecture, du projet de loi portant habilitation du Gouvernement à transposer, par ordonnances, des directives communautaires et à mettre en œuvre certaines dispositions du droit communautaire.

Le soir, à *vingt et une heures* :

Discussion, sur rapport de la commission mixte paritaire, de la proposition de loi organique destinée à améliorer l'équité des élections à l'assemblée de la Polynésie française (n° 2772) ;

Discussion de la proposition de résolution de MM. Philippe Douste-Blazy, Jean-Louis Debré et Jean-François Mattei tendant à la création d'une commission d'enquête sur les conséquences sanitaires de l'alimentation des animaux d'élevage par des farines de viandes et d'os (n° 2687).

Jeudi 14 décembre 2000 :

Le matin, à *neuf heures* :

Discussion de la proposition de loi de Mme Jacqueline Fraysse tendant à améliorer l'accès aux fonctions électives locales (n° 2738).

(Ordre du jour complémentaire.)

L'après-midi, à *quinze heures* :

Discussion, soit sur rapport de la commission mixte paritaire, soit en nouvelle lecture, du projet de loi relatif à la résorption de l'emploi précaire et à la modernisation du recrutement dans la fonction publique ainsi qu'au temps de travail dans la fonction publique territoriale ;

Discussion de la proposition de loi, adoptée par le Sénat, tendant à faciliter l'indemnisation des condamnés reconnus innocents et portant diverses dispositions de coordination en matière de procédure pénale (n° 2740).

Le soir, à *vingt et une heures* :

Discussion, soit sur rapport de la commission mixte paritaire, soit en nouvelle lecture, du projet de loi de finances pour 2001.

Eventuellement :

Vendredi 15 décembre 2000 :

Le matin, à *neuf heures*, l'après-midi, à *quinze heures*, et le soir, à *vingt et heures* :

Suite de la discussion, soit sur rapport de la commission mixte paritaire, soit en nouvelle lecture, du projet de loi de finances pour 2001.

ANNEXE AU PROCÈS-VERBAL de la 1^{re} séance du mardi 5 décembre 2000

SCRUTIN (n° 273)

sur le passage à la discussion des articles de la proposition de loi relative à la conduite automobile sous l'emprise de stupéfiants.

Nombre de votants	170
Nombre de suffrages exprimés	170
Majorité absolue	86

Pour l'adoption	69
Contre	101

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

ANALYSE DU SCRUTIN

Groupe socialiste (255) :

Contre : 76 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

Non-votant : M. Raymond **Forni** (président de l'Assemblée nationale).

Groupe RPR (138) :

Pour : 39 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

Non-votant : Mme Nicole **Catala** (président de séance).

Groupe UDF (71) :

Pour : 8 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

Groupe Démocratie libérale et Indépendants (43) :

Pour : 22 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

Groupe communiste (35) :

Contre : 23 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

Groupe Radical, Citoyen et Vert (30) :

Contre : 2 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

Non-inscrits (5).