

Article 28 bis

M. le président. La parole est à M. Claude Bodin, inscrit sur l'article 28 bis.

M. Claude Bodin. Monsieur le ministre, mes chers collègues, le chapitre VI du projet de loi que nous examinons, tel qu'il a été adopté par la commission des lois, après l'adoption de son article 28 bis, est un texte équilibré par des aménagements qui ne sont pas révolutionnaires certes, mais qui introduisent un peu de souplesse sans diffuser en aucune manière un message laxiste en matière de sécurité routière.

Bien au contraire, le projet de loi propose en son article 27 de nouvelles réponses à l'insécurité routière en instaurant pour les infractions les plus graves au code de la route des peines complémentaires de confiscation obligatoire du véhicule. Et, en cas de blessures involontaires ou d'homicides commis au volant sous l'emprise de l'alcool, l'article 26 crée une interdiction de conduire un véhicule non équipé d'un système d'anti-démarrage par éthylotest, pouvant aller jusqu'à cinq ans.

Ces mesures pertinentes vont dans le bon sens, mais je souhaiterais néanmoins que le Gouvernement aille encore un peu plus loin pour que nos concitoyens responsables ne ressentent plus ce sentiment de chasse aux automobilistes qui s'est insinué dans notre pays.

À titre d'exemple, est-il opportun aujourd'hui de maintenir une vitesse maximale autorisée de 130 km/h sur autoroutes par temps serein ? Il me paraît excessif de maintenir une réglementation qui date de 1974, ne prenant en compte ni l'évolution de la fiabilité des infrastructures autoroutières ni les immenses progrès réalisés par les constructeurs automobiles en matière de sécurité depuis deux décennies.

Combien d'automobilistes sont exaspérés par la perte de points de permis pour des dépassements de vitesse peu importants sur autoroute, qui n'engendrent aucun danger pour eux mêmes ou pour autrui ?

M. Jacques Myard. Il a raison !

M. Claude Bodin. Pour toutes ces raisons, je suis favorable à davantage de tolérance...

M. Jacques Myard. Et d'intelligence !

M. Claude Bodin. ... lorsque les conditions climatiques sont bonnes, et – pourquoi pas ? – pour une réglementation qui, comme en Allemagne, « conseille » une vitesse de 130 km/h, avec une latitude autorisée jusqu'à 150 km/h.

Oui à un renforcement des contrôles et des sanctions sur les routes les plus dangereuses, notamment les routes départementales et secondaires, ou dans les traversées de village ou d'agglomération ; oui à un renforcement des contrôles d'alcoolémie, premier facteur d'accident de la route ; oui à l'aggravation des sanctions pour conduite sous l'emprise de stupéfiants. Mais arrêtons la multiplication des outils répressifs et des verbalisations sur des axes autoroutiers sûrs, laquelle suscite une incompréhension, voire un rejet du système par des automobilistes qui ont de plus en plus de mal à recapitaliser leurs points. Avec – ne l'oublions pas – des effets pervers collatéraux, puisqu'on estime aujourd'hui à environ 300 000 le nombre de nos compatriotes conduisant sans permis.

M. le président. La parole est à M. Lionel Tardy.

M. Lionel Tardy. Je défendrai un avis quelques peu différent de celui de mon collègue, car depuis 2002, nous menons une politique de sécurité routière qui a montré toute son efficacité : en huit ans, en effet, nous avons divisé par deux le nombre de morts sur les routes.

Depuis 2002, la vitesse moyenne des conducteurs a baissé de 10 % ; or une baisse de 1 % de la vitesse entraîne une baisse de 4 % du nombre de tués. Ce résultat a été obtenu par une politique de fermeté dans la répression des infractions. En matière pénale, il n'y a pas de mystère : l'efficacité vient de la certitude de la sanction.

Par cet article, on envoie au public un message extrêmement négatif, en lui faisant croire que la sanction ne sera plus aussi systématique. Avant même l'entrée en vigueur de la loi, on va assister à une remontée du nombre de morts et de blessés, car certains conducteurs n'attendent qu'un signal pour reprendre de mauvaises habitudes de conduite.

Le pire, c'est que, dans les faits, cette mesure accélérant la récupération des points n'aura aucun effet ! Actuellement ceux qui perdent leur permis parce qu'ils ont épuisé leur quota de points ont commis de grosses infractions, celles où on perd quatre ou six points. En 2008, seuls dix-sept conducteurs ont perdu leur permis en perdant douze fois un point, soit en commettant de petites infractions.

Pour les grosses infractions, il faut deux ans sans infraction pour récupérer les points. Si ces conducteurs ont de mauvaises habitudes de conduite – ce qui est très souvent le cas –, ils n'arriveront pas à ne pas se faire prendre dans les deux ans. Donc, pour eux, cette réforme ne changera rien. Pour ceux qui conduisent bien en revanche, mais se font prendre pour une petite infraction à un point, attendre six mois ou un an ne change pas grand-chose, puisqu'au bout du compte, ils récupéreront leur point.

Le but de cette politique de sécurité routière est non pas de racketter en quoi que ce soit les conducteurs, mais de les inciter fortement à changer de style de conduite, en réduisant leur vitesse moyenne et en respectant le code de la route.

M. Jacques Myard. Ben voyons !

M. le président. La parole est à M. Philippe Goujon.

M. Philippe Goujon. Personne n'est favorable sur ces bancs à ce qu'il y ait davantage de morts et de blessés sur nos routes, mais nous plaidons pour la raison, la modération et le discernement.

Si le nombre de morts et de blessés a diminué depuis plusieurs années, c'est le résultat de la politique globale de sécurité routière que le Gouvernement met en œuvre avec efficacité et que nous soutenons, comme nous soutenons les objectifs de réduction du nombre de morts, de division par deux des accidents dus à une alcoolémie excessive, ou du nombre de conducteurs de deux roues ou de jeunes tués sur les routes.

Nous sommes favorables à une politique de sécurité routière globale et efficace. Faire baisser le nombre d'accidents impose d'agir sur tous les leviers, notamment sur le comportement des automobilistes, grâce à la prévention, au contrôle et à la sanction.

Cela étant, ce qui nous gêne dans certaines des mesures proposées, c'est qu'elle ne sont pas pertinentes, alors même que ce projet de loi comporte déjà de nombreuses dispositions rigoureuses permettant de lutter efficacement contre les infractions les plus graves, comme la confiscation obligatoire du véhicule pour certains délits, ceux commis notamment par les récidivistes de la conduite en état d'ivresse, avec un taux d'alcool supérieur à 0,8 grammes, ou sous l'emprise de stupéfiants. La loi sanctionne également sévèrement les excès de vitesse supérieurs de 50 km à la vitesse autorisée ; elle crée une incrimination pénale spécifique pour le trafic de points, institue la rétention automatique du permis de conduite en cas d'homicide involontaire, étend le champ de contrôle de la conduite sous l'emprise des stupéfiants, développe l'utilisation de l'éthylotest anti-démarrage, et j'en passe. Il s'agit là de mesures très rigoureuses prises à l'encontre de ceux que l'on peut qualifier de chauffards.

Néanmoins la multiplication de ces mesures, ajoutée au nombre croissant de radars, notamment les radars mobiles, en place sur nos routes, va aboutir à ce que ceux qui seront sanctionnés ne

seront pas forcément ceux qui mettent en danger leur vie ou celle d'autrui. C'est pour cela que notre commission et notre rapporteur, que je félicite pour sa modération et sa sagesse, ont cherché une solution de compromis. Nous sommes revenus sur l'amendement adopté par le Sénat qui prévoyait, au premier alinéa de l'article 28 *bis*, que l'intégralité des points perdus serait restituée aux automobilistes au bout d'un an contre trois ans actuellement. Cela nous paraissait aller trop loin – je rejoins Lionel Tardy sur plusieurs de ses arguments – et nous avons préféré opter pour un délai de deux ans, ce qui constitue un juste milieu. Nous avons également maintenu la réattribution automatique d'un point au bout de six mois au lieu d'un an actuellement, disposition également introduite par le Sénat. Enfin, nous avons, sur ma modeste proposition, autorisé le suivi d'un stage permettant de récupérer quatre points une fois par an au lieu d'une fois tous les deux ans, comme c'est le cas actuellement. Avouez que ce sont là des modifications modestes, qui ne remettront pas en cause dix ou quinze ans de politique efficace de sécurité routière, mais qui tendent vers davantage de réalisme.

La simple possibilité de suivre plus fréquemment un stage de récupération des points constitue une bonne mesure, car c'est une réponse pédagogique qui atténue en même temps les impacts négatifs de la sévérité extrême qui, dans ce domaine, conduit à des excès comme la conduite sans permis ou le trafic de points, que ce texte réprime très sévèrement.

Pour toutes ces raisons, je vous invite, mes chers collègues à vous rallier à la position sage et modérée de notre commission des lois.

M. le président. La parole est à M. Jacques Myard.

M. Jacques Myard. Il existe en effet un profond malaise dans la population sur la question du permis à points. Personne ne peut contester qu'il faut continuer à faire preuve de la plus grande sévérité envers les chauffards et les conducteurs en état d'ivresse ou sous l'emprise de stupéfiants, les dépassements excessifs des limites de vitesse. Nous sommes tous d'accord là-dessus, mais nous ne n'enverrions pas de mauvais signal, si nous faisons preuve d'intelligence dans l'application des sanctions.

Que vous le vouliez ou non, être flashé à 56 km/h et perdre un point dans des endroits où le danger est nul et les piétons absents – sur les berges de la Seine, par exemple, où les voies sont sécurisées – est complètement imbécile, je vous le dis droit dans les yeux !

Actuellement, ce ne sont pas dix-sept personnes qui ont été sanctionnées de cette manière, mais plusieurs centaines. À l'évidence, la sanction, dans son automaticité – on retire le permis après la perte de douze points dans ces conditions – est totalement disproportionnée par rapport à la nature des infractions.

J'irai plus loin : je ne suis pas sûr que ce système soit constitutionnel, et au regard...

M. Brice Hortefeux, ministre. De l'Europe ? (*Sourires.*)

M. Jacques Myard. ...certainement pas des traités européens qui, pour la plupart, sont des traités scélérats – vous devriez le savoir, et non vous y référer.

M. Pierre Lequiller. Oh !

M. Jacques Myard. Ce système est disproportionné parce qu'il remet en cause la liberté publique d'aller et venir avec un véhicule.

Je vous le dis : autant il est juste et nécessaire de sanctionner les véritables chauffards, autant dans un certain nombre de cas, il faut regarder de plus près la nature des infractions commises.

Dans cet esprit, je défendrai un amendement qui vise à ce que, lorsqu'un conducteur a épuisé ses points, on examine dans quelles conditions cela s'est produit. Il a grillé un feu rouge, n'a pas respecté un stop, a conduit en état d'ivresse ! Pas de pitié pour ce chauffard. Mais pour le pépé

qui, malencontreusement, se fait flasher à 56 kilomètre-heure de manière répétée, cela ne va pas. Comme disait le président Pompidou, « cessez d'emmerder les Français ! »

Je le dis comme je le pense : se retrancher de façon automatique derrière un radar n'a rien d'humain. Si vous continuez dans cette voie, je vais finir par proposer de remplacer les ministres par des ordinateurs. Cela marchera encore mieux et les Français seront satisfaits, croyez-moi !

M. le président. Monsieur Myard, dans la mesure où vous citez le président Pompidou, je n'allais pas vous morigéner. Mais quand même...

La parole est à Mme Delphine Batho.

Mme Delphine Batho. Nous sommes passés de 16 000 à 4 000 morts sur les routes.

M. Jacques Myard. Et c'est très bien.

Mme Delphine Batho. Puisque que s'engage un débat apparemment interne à la majorité...

M. Jacques Myard. Mais non !

Mme Delphine Batho.... je veux rappeler la position du groupe socialiste.

M. Claude Bodin. Vous êtes bien peu nombreux à gauche !

Mme Delphine Batho. Nous sommes pour qu'on ne change pas la moindre virgule des règles en vigueur en ce qui concerne le permis à points. Le concert de propos laxistes que l'on entend sur vos bancs...

M. Jacques Myard. N'importe quoi !

Mme Delphine Batho. ...est tout à fait étonnant. Ce que vous êtes en train de faire, c'est d'adresser un message qui sera perçu comme une façon de baisser la garde en ce qui concerne la sécurité routière. (*Exclamations sur certains bancs du groupe UMP.*) Nous y sommes tout à fait défavorables.

M. le président. La parole est à M. Bernard Reynès.

M. Bernard Reynès. Pourquoi la loi de 1992 serait-elle intangible, alors que les comportements des Français ont déjà changé ? Le Président de la République a tout à fait raison quand il dit qu'il ne faut surtout pas envoyer de message encourageant le laxisme.

M. Jacques Myard. Nous sommes d'accord.

M. Bernard Reynès. Mais cessons aussi de traiter les Français comme des enfants en ne faisant pas de différence entre l'étourderie qui ne prête pas à conséquence, mais restera néanmoins sanctionnée, et les comportements intolérables qui provoquent des accidents et justifient la plus grande sévérité.

La loi est comprise quand on distingue bien prévention et répression, dans un souci pédagogique. Lorsque la pédagogie ne fonctionne plus, elle est perçue comme un harcèlement. Pour que la loi reste comprise de nos concitoyens, je défendrai un amendement qui, dans le sillon tracé par le Sénat, permet une récupération anticipée des points au terme d'une année. La commission des lois a proposé de fixer ce délai à deux ans. Pour qu'il n'y ait aucun soupçon de laxisme, je proposerai, comme la commission des lois, que ce délai ne s'applique pas en cas d'infractions que nous ne tolérons pas, c'est-à-dire celles de catégorie 5 – grands excès de vitesse, délits de fuite, etc. Nous aurons ainsi une loi ferme et rigoureuse, qui n'excuse en rien les comportements générateurs d'accidents, mais que nos concitoyens comprendront bien mieux.

M. Jacques Myard. Bravo !

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n^{os} 17 et 284, visant à supprimer l'article 28 *bis*.

La parole est à M. Lionel Tardy pour présenter l'amendement n° 17.

M. Lionel Tardy. Enfonçons le clou : cet article ne sert à rien. En effet, la question, même si elle peut être utilisée de façon électoraliste, ne concerne qu'un nombre très limité de conducteurs. En effet, 75 % des conducteurs français ont tous leurs points de permis de conduire et 90 % d'entre eux ont au moins dix points sur douze. Si le permis compte douze points, c'est justement pour laisser un droit à l'erreur : on récupère ensuite le point perdu. En 2008, dix-sept personnes seulement ont perdu leur permis pour avoir accumulé des petites fautes et donc perdu douze fois un point. Quand on accumule des petites fautes au point de risquer de perdre son permis, c'est qu'on a de mauvaises habitudes de conduite. L'aspect psychologique est primordial, car tout se joue sur le comportement des conducteurs. Annoncer un assouplissement des règles sans la moindre contrepartie – et ici, il n'y en a pas ou en tout cas je ne les ai pas vues – serait perçu comme un signal que le relâchement est permis.

Mme Delphine Batho. Bien sûr.

M. Lionel Tardy. Le nombre d'accidents et de morts sur la route augmentera avant même que la mesure n'entre en vigueur.

Contrairement à ce que l'on peut croire, même les petits excès de vitesse peuvent se révéler dangereux, notamment en ville. Je le répète, une baisse de un kilomètre-heure de la vitesse moyenne, c'est 4 % de morts en moins. Par ailleurs, ne pas mettre la ceinture de sécurité et utiliser le téléphone au volant sont aussi des causes d'accident.

Cela vaut la peine de le dire encore : 75 % des conducteurs français ont tous leurs points de permis de conduire et 90 % ont entre dix et douze points. Encore une fois, cet article s'adresse à 10 % de la population.

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

M. Brice Hortefeux, ministre. J'ai entendu tout ce qui vient d'être dit – avec beaucoup de conviction et de talent, cela va de soi. En premier lieu, je rappellerai solennellement l'objectif fixé par le Président de la République, à savoir de passer à moins de 3000 morts par an.

M. Jacques Myard. Nous l'approuvons.

M. Brice Hortefeux, ministre. De cet objectif, nous ne devons pas dévier. Or en 2009, il y a eu 4 273 morts sur la route. Il nous faut donc encore progresser. Cependant, en mesurant le chemin parcouru depuis 2002 – il y avait alors 7742 décès – je constate que l'accident n'est pas une fatalité. Et ce sont ainsi au moins 16 000 vies qui ont été épargnées. Chacun doit garder ce chiffre en mémoire, car ces vies ont été épargnées grâce à la politique qui a été engagée et appliquée.

M. Lionel Tardy. C'est exact.

M. Brice Hortefeux, ministre. Aujourd'hui, certains demandent une évolution du dispositif du permis à points au motif qu'il pénaliserait trop nos compatriotes. Mais le permis à points est le pivot de la politique de sécurité routière et, je le dis à Jacques Myard, personne ne perd son permis par hasard.

M. Jacques Myard. Il n'a que douze points.

M. Brice Hortefeux, ministre. Ce n'est pas quelque chose qui vous tombe dessus soudainement, c'est la conséquence du fait que vous n'avez pas respecté les règles. Il n'y a donc pas là d'injustice. Toute transgression du code de la route, a rappelé M. Tardy, que je préfère entendre sur ce sujet que sur les questions informatiques – mais peut-être est-ce une manière de faire oublier ses propos de cette nuit –, représente un danger potentiel pour la sécurité de chacun.

Le Gouvernement peut rejoindre les parlementaires qui souhaitent une évolution. Je le dis en me tournant plus vers ceux de la majorité, puisque Mme Batho était seule pour exprimer la position du groupe socialiste et que M. Braouezec doit avoir une opinion, mais pour l'instant il la garde pour lui.

M. Patrick Braouezec. Je vous la dirai après.

M. Brice Hortefeux, ministre. Très bien. Je le dis donc à la majorité : la position adoptée par le Sénat n'est pas satisfaisante et elle n'est pas acceptable.

M. Lionel Tardy. Exact.

M. Brice Hortefeux, ministre. Elle signifierait en effet la fin du permis à points. Et cela engendrerait inéluctablement une augmentation du nombre de morts sur les routes.

Nous avons maintenant quelques pistes dont on peut débattre. D'abord, en septembre la commission a pris une position qui aménage celle du Sénat : le délai pour récupérer totalement ses points serait porté à deux ans et, selon une idée chère à Philippe Goujon, on pourrait suivre un stage de sensibilisation à la sécurité routière chaque année et non tous les deux ans comme c'est le cas actuellement. Une deuxième possibilité serait de pouvoir récupérer un point par an sans modifier le délai de récupération totale des points ni la fréquence des stages. C'est la position que je comptais proposer à l'Assemblée avant d'avoir entendu certains orateurs. La troisième possibilité consiste à exclure du bénéfice de l'assouplissement proposé par la commission les infractions les plus graves. C'est la position exprimée par Bernard Reynès.

Mon seul objectif, que je ne suis pas prêt à abandonner, est de faire diminuer le nombre de morts sur la route.

Plusieurs députés du groupe de l'Union pour un mouvement populaire. Nous sommes d'accord !

M. Brice Hortefeux, ministre. Merci de le dire, car – que M. Myard ou M. Bodin ne voient pas là un reproche – il est toujours plus facile de proposer d'assouplir les règles que d'avoir le courage de dire qu'on va les faire appliquer.

J'en appelle donc à votre sens des responsabilités. Sur la base de la position du Gouvernement, je suis prêt à explorer la piste indiquée par Bernard Reynès à condition que l'on évolue sur la définition des catégories d'infractions les plus graves. Bernard Reynès propose d'exclure les infractions de cinquième catégorie ; je proposerai d'exclure également celles de quatrième catégorie. Le taux d'alcoolémie est une chose, mais faire demi-tour sur l'autoroute peut aussi avoir de graves conséquences.

Donc, le Gouvernement ne souhaite pas dévier de la politique qui permet de diminuer le nombre de morts sur les routes et de passer à moins de 3 000 morts par an. Mais il est ouvert à un assouplissement des règles de retrait qui ne remet pas en cause fondamentalement cette politique.

M. le président. La parole est à Mme Delphine Batho pour défendre l'amendement n° 284.

Mme Delphine Batho. Les conducteurs qui ont perdu tous leurs points les ont rarement perdu un par un pour avoir commis douze fois de suite des infractions légères. Ils ont souvent perdu de un à

six points pour avoir commis des infractions graves. Je rappelle les chiffres cités hier soir par M. Raimbourg : 84 359 hommes ont perdu tous leurs points, et 7 764 femmes.

M. Jacques Myard. C'est du sexisme.

Mme Delphine Batho. Nous proposons la suppression de l'article 28 *bis* et le maintien en l'état du permis à point. En effet, au-delà du débat technique, nous redoutons que, quelle que soit la disposition législative adoptée, même si c'est celle que M. Hortefeux vient de présenter comme une solution potentielle, le message envoyé depuis l'hémicycle à nos concitoyens soit le suivant : le permis à points a été aménagé. Or cela nous semble constituer un mauvais signal et un symbole négatif dans le cadre de la politique de lutte contre l'insécurité routière.

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

M. Éric Ciotti, rapporteur. Je veux réaffirmer avec force que nous partageons naturellement l'objectif du Gouvernement visant à faire en sorte que la sécurité routière demeure une priorité nationale. Je salue d'ailleurs ses efforts en la matière. La barre des 4 000 morts doit être franchie rapidement, et nous voulons bien sûr, nous aussi, que le nombre de morts et de blessés diminue fortement.

Je souligne que cette question s'inscrit dans le dispositif global de la LOPPSI qui introduit dans nos textes des mesures fortes pour sanctionner les grands délits routiers beaucoup plus lourdement que jusqu'à présent. Ces dispositions innovantes, courageuses et audacieuses visent, par exemple, à sanctionner la conduite sans permis – elle pourra désormais faire l'objet d'une peine complémentaire de confiscation du véhicule prononcée par l'autorité judiciaire – ou sous l'emprise de l'alcool – il sera obligatoire d'installer des équipements d'anti-démarrage par éthylotest sur les véhicules.

Ce projet de loi favorise aussi l'amélioration du dépistage de la consommation d'alcool et de stupéfiants et la lutte contre le trafic de points. La mesure la plus symbolique qu'il contient est sans doute la confiscation des véhicules en cas de grand délit routier : dépassement du taux légal d'alcoolémie ou dépassement de plus de quarante kilomètres à l'heure de la vitesse autorisée. La LOPPSI adresse donc bien un message concernant la sécurité routière ; il ne faut pas l'ignorer.

Cela dit, il faut reconnaître que le dispositif adopté par le Sénat revient à annuler complètement le permis à points. En effet, le Sénat propose la récupération de tous les points perdus en un an. Par ailleurs, selon certaines estimations on compte aujourd'hui un million de personnes qui conduisent sans permis. Cette situation n'est pas acceptable : elle fait courir des risques à tous et, en particulier, aux conducteurs eux-mêmes qui, de plus, ne sont couverts par aucune assurance. En conséquence, la commission des lois a recherché un point d'équilibre comme elle le fait toujours – je remercie au passage M. Philippe Goujon pour ses propos.

En tant que rapporteur, j'ai déposé un amendement qui me semble constituer un compromis acceptable et qui n'est, en aucune façon, de nature à remettre en cause notre objectif commun de lutte contre l'insécurité routière. La commission a adopté cette solution qui permet de récupérer en deux ans tous les points perdus si aucune infraction n'a été commise. Elle a également adopté l'amendement relatif aux stages, présenté par M. Philippe Goujon.

De cette manière, nous prenons en compte la situation décrite par nos collègues Bernard Reynès et Jacques Myard en introduisant un peu de souplesse dans le dispositif. Nous avons, d'un côté, une aggravation forte des peines proposée par la LOPPSI et, de l'autre, la nécessité de tenir compte de la situation de ceux qui n'ont commis qu'une infraction marginale.

Mme Delphine Batho. Il n'y a pas d'infraction marginale !

M. Éric Ciotti, rapporteur. L'amendement n° 315 de Bernard Reynès vise à exclure du dispositif retenu par la commission des lois les délits ou contraventions de 5^e classe. Toutes les infractions graves n'étant pas couvertes par cette mesure, je propose d'ajouter à cette liste les contraventions

de 4^e classe : les excès de vitesse de trente à quarante kilomètres heure, l'inobservation de l'arrêt absolu au stop, la conduite avec un taux d'alcool dans le sang compris entre 0,5 et 0,8 gramme par litre, la circulation en sens interdit, les excès de vitesse de quarante à cinquante kilomètres heure, et la circulation sur la partie gauche d'une chaussée à double sens de circulation. Dans ces cas, le délai pour retrouver les points perdus serait maintenu à trois ans.

Au final, la position de la commission des lois me paraît équilibrée, et nous pourrions encore améliorer le dispositif en adoptant l'amendement n° 315 que je me propose de compléter. Je suis donc évidemment défavorable aux amendements de suppression.

M. le président. Sur le vote des amendements n^{os} 17 et 284, je suis saisi par le groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche d'une demande de scrutin public.

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

La parole est à M. Jacques Myard.

M. Jacques Myard. Les auteurs des amendements de suppression affirment que l'adoption de l'article 28 *bis* enverrait un très mauvais message à nos concitoyens. Or le rapporteur vient de rappeler à juste titre, et avec force, les mesures très sévères que contient ce texte. Cet argument n'est donc pas sérieux. Nous demandons seulement un peu d'intelligence plutôt qu'une automaticité bête. Il faut réduire les délais actuels et le compromis dégagé par la commission de loi me paraît frappé au coin du bon sens.

Par ailleurs, on nous a annoncé qu'il n'y aurait que dix-sept cas de conducteurs ayant perdu le permis à la suite de douze retraits d'un seul point. D'abord, j'ai des doutes sur ces chiffres, ensuite, je suis désolé, mais c'est dix-sept cas de trop. N'y aurait-il qu'un seul cas, il serait de trop ! Je vous rappelle que les Français sont d'abord attachés à la notion de justice. « Simplement dix-sept cas » dites-vous, mais nous parlons de personnes confrontées à une sanction automatique, une sorte de guillotine qui leur tombe dessus pour des infractions mineures. Et on leur retire le permis de conduire qui, dans nos sociétés, constitue aujourd'hui un document sans lequel il n'est pas possible de se déplacer. Je trouve que vous y allez un peu fort. D'autant que je conteste le chiffre que vous avancez : celui que m'avaient communiqué les organismes professionnels était beaucoup plus important. Parce qu'il n'y aurait que dix-sept cas, vous vous en lavez les mains : Ponce Pilate est dans l'hémicycle !

M. le président. La parole est à M. Patrice Verchère.

M. Patrice Verchère. Je suis d'accord avec Bernard Reynès et je soutiens son amendement, mais je veux évoquer le problème relatif à l'information des conducteurs concernant la perte des points. Le délai est souvent très long entre l'infraction et l'annonce des points restants. Cela empêche les personnes concernées de se préparer à suivre un stage. Il faut, par exemple, que ceux qui travaillent prennent plusieurs jours de congé ; ce n'est pas évident. Ils doivent aussi être prévenus pour pouvoir plus facilement financer leur stage. L'information doit donc être communiquée plus rapidement. Monsieur le ministre, il me semble important que votre administration travaille sur ce sujet.

M. le président. Nous allons maintenant procéder au scrutin public sur les amendements de suppression, n^{os} 17 et 284.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants 35

Nombre de suffrages exprimés 35

Majorité absolue 18

Pour l'adoption 8

Contre 27

(Les amendements identiques n^{os} 17 et 284 ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. le ministre pour soutenir l'amendement n° 328

M. Brice Hortefeux, ministre. Je l'ai déjà dit : un conducteur ne perd pas son permis par hasard, 75 % des conducteurs disposent aujourd'hui de la totalité de leur capital de points sur leur permis de conduire, 4 % seulement des conducteurs disposent de moins de six points sur leur permis, et l'invalidation du permis de conduire ne concerne qu'une toute petite partie d'entre eux, soit 0,2 %. Autrement dit, ceux qui sont concernés ont un comportement dangereux et, par des infractions répétées et graves, ils mettent, hélas, en danger leur vie et celle des autres.

Les différents modes de récupération de points visent aujourd'hui à éviter l'invalidation du permis de conduire. Ils ont bénéficié à un très grand nombre de conducteurs qui ont adopté un comportement responsable. Ainsi, en 2009, plus de 2,3 millions de conducteurs ont recouvré l'intégralité de leur capital de douze points à l'issue d'un délai de trois ans sans infractions ; en 2008, ils étaient 1,7 million. D'une année à l'autre l'augmentation est donc de 32 %, soit près d'un tiers.

Par ailleurs, en 2009, à l'issue d'un délai d'un an sans infraction, 2,9 millions de personnes ont recouvré le point qu'il leur avait été retiré. Ils étaient 2,4 millions en 2008 ; l'augmentation est donc cette fois de 18 %.

Au total, entre 2008 et 2009, le nombre de permis de conduire invalidés pour solde de points nul a baissé de 6 %, passant de 98 000 à 92 123.

Ce bilan du permis à points démontre qu'il produit des effets positifs et qu'il constitue le dispositif central de la politique qui a fait baisser le nombre de tués sur les routes de 45 % depuis 2002. En conséquence, le Gouvernement est opposé à l'article 28 *bis* dans la version qui nous est présentée visant à raccourcir les délais de réattribution de points du permis de conduire.

Une telle évolution générerait un relâchement généralisé des comportements. Le caractère dissuasif du permis de conduire à points serait amoindri très significativement. Les bénéficiaires en seraient principalement les conducteurs dangereux qui pourraient ainsi récupérer plus rapidement leurs points et échapper à l'invalidation de leur permis.

Monsieur Philippe Goujon, je suis favorable au renforcement du caractère pédagogique du permis de conduire. Le Gouvernement a déposé un amendement permettant la réattribution d'un point chaque année, dès lors qu'aucune nouvelle infraction n'est commise.

Ce dispositif irait plus loin que la législation actuelle : cette récupération d'un point s'appliquerait quel que soit le nombre de points perdus suite à la commission d'infractions, il ne serait plus réservé à l'hypothèse où un point seulement a été perdu.

Par ailleurs, je rappelle que la détermination du nombre de stages permettant la récupération des points relève du domaine réglementaire.

En clair, le Gouvernement maintient sa proposition et il sera attentif à votre vote. À l'issue de celui-ci, il se prononcera sur les pistes qui ont été proposées, notamment par M. Bernard Reynès.

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

M. Éric Ciotti, *rapporteur*. Après les précisions extrêmement claires apportées par le ministre, je rappelle que la commission a rejeté cet amendement du Gouvernement, lui préférant le dispositif que j'ai présenté tout à l'heure, dispositif susceptible d'être encore amélioré, ainsi que je l'ai indiqué, avec le soutien du ministre.

M. Jacques Myard. Avis défavorable, donc !

M. le président. La parole est à M. Jacques Myard.

M. Jacques Myard. Monsieur le ministre, si l'amendement du Gouvernement est adopté, les amendements suivants, dont mon amendement n° 15, tomberont ; je ne suis pas d'accord !

Bien évidemment, il faut conserver le permis à points, sanctionner les chauffards et descendre bien en deçà de la barre des 3 000 décès sur les routes. Mais l'automatisme du retrait de permis, sans que soit prise en compte la nature des infractions commises, me paraît préjudiciable à la bonne justice. C'est la raison pour laquelle je souhaiterais que le Gouvernement étudie ces dix-sept cas – mais il doit y en avoir plusieurs centaines – qui donnent à nos concitoyens le sentiment d'être sanctionnés de manière injuste, car ça, c'est grave.

M. le président. La parole est à M. Philippe Goujon.

M. Philippe Goujon. Sans vouloir blesser le ministre, il me semble que ses explications ont rendu son amendement obsolète. Le débat qui a eu lieu dans cet hémicycle – et au cours duquel un certain consensus est apparu, en tout cas sur les bancs de la majorité – nous conduit à retenir à la fois les propositions de la commission des lois et l'amendement corrigé de notre collègue Reynès.

(L'amendement n° 328 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 174.

La parole est à M. Jean-Jacques Urvoas.

M. Jean-Jacques Urvoas. Cet amendement est retiré !

(L'amendement n° 174 est retiré.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 315.

La parole est à M. Bernard Reynès.

M. Bernard Reynès. Il n'est pas besoin de rajouter quoi que ce soit : le débat a eu lieu, et il a été consensuel et clair.

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

M. Éric Ciotti, *rapporteur*. La commission est favorable à cet amendement, à une réserve près. Je propose en effet de modifier le deuxième alinéa, en le rédigeant ainsi :

« Le délai de deux ans mentionné au premier alinéa est porté à trois ans si l'une des infractions ayant entraîné un retrait de points est un délit ou une contravention de 4^e ou de 5^e classe. »

Nous couvrons ainsi l'ensemble du champ des grands délits routiers, et nous adoptons une position encore plus équilibrée. Je vous propose donc d'adopter l'amendement n° 315 ainsi rectifié.

M. le président. Monsieur Reynès, approuvez-vous cette rectification ?

M. Bernard Reynès. Oui.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 315 ainsi rectifié ?

M. Brice Hortefeux, ministre. Trois points.

M. François Pupponi. Vous en avez déjà perdu six, monsieur le ministre ! (*Sourires.*)

M. Brice Hortefeux, ministre. Premièrement, le Gouvernement prend acte que la majorité de l'Assemblée n'a pas retenu son amendement. Deuxièmement, sur l'amendement n° 315 de M. Reynès, rectifié par Éric Ciotti, il s'en remet à la sagesse de l'Assemblée.

M. Jacques Myard. Ah !

M. Brice Hortefeux, ministre. Troisièmement, si l'Assemblée adopte cette position, il faudra, lors de la navette, préciser la date d'entrée en vigueur de la mesure, pour des raisons techniques évidentes.

(L'amendement n° 315 rectifié est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 50.

La parole est à M. Lionel Tardy.

M. Lionel Tardy. Il s'agit de répondre aux préoccupations de ceux qui craignent d'arriver à épuisement de leur quota de points sans s'en rendre compte, en rendant obligatoire, pour ceux qui n'ont plus que trois points sur leur permis, un stage de sensibilisation. Ce stage permettrait à certains conducteurs de s'apercevoir qu'il y a un problème et d'avoir un contact avec des organismes qui peuvent les aider, sans être dans une relation de sanction.

(L'amendement n° 50, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n°s 15 et 130 rectifié, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Jacques Myard, pour soutenir l'amendement n° 15.

M. Jacques Myard. J'ai déjà amplement défendu cet amendement. J'ajouterai simplement qu'il faut tenir compte de la nature des infractions et ne pas traiter celles-ci de manière indistincte. L'amendement n° 315, rectifié par notre rapporteur, allait dans ce sens. Je souhaite, quant à moi, en faire une règle générale. Je maintiens donc cet amendement.

M. le président. La parole est à Mme Françoise Briand, pour soutenir l'amendement n° 130 rectifié.

Mme Françoise Briand. Cet amendement vise à établir une différence entre les délinquants de la route et les automobilistes qui ont légèrement dépassé les vitesses maximales autorisées. Il s'agit non pas de remettre en cause la politique de lutte contre l'insécurité routière ou de minorer l'incidence de la vitesse – qui est bien la première cause des accidents de la route, en particulier des plus meurtriers d'entre eux –, mais d'introduire de l'équité et du discernement dans la gradation des sanctions des infractions au code de la route. Le permis à points est un outil de prévention et de répression ; il permet surtout de responsabiliser les conducteurs.

Le décret du 6 décembre 2004 relatif aux sanctions en matière de dépassement des vitesses maximales autorisées adapte la sanction proportionnellement à la faute commise. Il a ainsi abaissé de la quatrième à la troisième classe de contravention la sanction encourue lorsque le dépassement de la vitesse autorisée est inférieur à 20 km/h hors agglomération. Toutefois, il

n'existe pas, à l'heure actuelle, de différenciation entre un dépassement de moins de 5 km/h, qui apparaît comme une infraction relativement mineure au regard de ses conséquences et l'intention qui la sous-tend, et un dépassement compris entre 5 et 20 km/h, plus répréhensible.

Ainsi, selon le barème actuel des infractions entraînant la perte des points du permis de conduire, le dépassement de moins de 20 km/h de la vitesse maximale autorisée entraîne la perte automatique d'un point sur le permis de conduire. Or il apparaît excessif de considérer les conducteurs ayant effectué un dépassement de moins de 5 km/h à la vitesse autorisée comme de véritables délinquants de la route. Les personnes ainsi incriminées ne comprennent d'ailleurs pas la sévérité de la sanction et la considèrent comme abusive et injustifiée au regard du préjudice commis.

M. Jacques Myard. Eh oui, ce sont des pépés ! (*Sourires.*)

Mme Françoise Briand. Je ferai remarquer à M. Myard que les pépés ne sont pas les seuls à commettre ce type d'infractions. Nous sommes, hélas ! nombreux à rouler à 56 km/h et à nous faire flasher ; or, je ne me considère pas comme une mémé. Il est vraiment abusif que l'on ôte un point à un automobiliste pour avoir roulé à 51 km/h – puisque l'on retranche 5 km/h de la vitesse enregistrée – au lieu de 50 km/h.

Il revient au législateur de rétablir l'équité afin que ces conducteurs, qui ont commis une faute mineure et qui ne sont pas délinquants de la route, puissent bénéficier d'une certaine clémence.

Mes chers collègues, je vous propose donc de voter cet amendement, en précisant que l'amende encourue pour ce délit ne sera ni minorée ni supprimée.

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

M. Éric Ciotti, rapporteur. Défavorable.

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

M. Brice Hortefeux, ministre. Défavorable.

M. le président. La parole est à M. Lionel Tardy.

M. Lionel Tardy. Je rappelle que 1 % de vitesse en plus, c'est 4 % de morts en plus et que les excès de vitesse provoquent 18 % de morts en plus en France. C'est tout de même important.

(L'amendement n° 15 n'est pas adopté.)

(L'amendement n° 130 rectifié n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 319.

La parole est à M. Bernard Reynès.

M. Bernard Reynès. Cet amendement est défendu.

(L'amendement n° 319, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 28 bis, amendé, est adopté.)