

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

7^e LégislaturePREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1983-1984
(89^e SEANCE)

COMpte RENDU INTEGRAL

2^e Séance du Lundi 28 Novembre 1983.

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. ALAIN CHÉNARD

1. — **Contrôle de l'état alcoolique.** — Discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat (p. 5717).

M. Roger Rouquette, rapporteur de la commission des lois.
M. Fiterman, ministre des transports.

Discussion générale :

M. Foyer,
M^{me} Eliane Provost,
MM. Fuchs,
Montdargent.

M. le ministre.

Clôture de la discussion générale.

Passage à la discussion des articles.

Articles 1^{er} et 2. — Adoption (p. 5726).

Après l'article 2 (p. 5727).

Amendement n° 1 de la commission des lois : MM. le rapporteur, le ministre, Fuchs, Bassinet. — Rejet.

Article 3 (p. 5727).

Amendement n° 5 de M. Fuchs : MM. Fuchs, le rapporteur, le ministre. — Retrait.

Adoption de l'article 3.

Après l'article 3 (p. 5728).

Amendement n° 2 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. — Rejet.

Amendement n° 4 de Mme Eliane Provost : Mme Eliane Provost, MM. le rapporteur, le ministre. — Retrait.

Article 4. — Adoption (p. 5728).

Adoption de l'ensemble du projet de loi.

2. — **Dépôt d'un projet de loi** (p. 5728).

3. — **Ordre du jour** (p. 5729).

PRÉSIDENCE DE M. ALAIN CHÉNARD,
vice-président.

La séance est ouverte à vingt et une heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

-- 1 --

CONTROLE DE L'ETAT ALCOOLIQUE

Discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, relatif au contrôle de l'état alcoolique (n° 1799, 1826).

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

M. Roger Rouquette, rapporteur. Monsieur le président, monsieur le ministre des transports, mes chers collègues, le projet de loi que j'ai l'honneur de rapporter devant vous, et qui a été adopté sans modification par le Sénat dans sa séance du 10 novembre, vise à renforcer l'efficacité de la lutte contre l'alcoolisme au volant.

L'énoncé d'un tel but montre que ce projet de loi se situe au confluent de deux énormes problèmes de société, d'une part celui des accidents de la route et d'autre part celui de l'alcoolisme.

Les accidents de la route constituent pour notre société moderne un fléau d'autant plus grave que l'opinion publique s'y habitue comme à une drogue nécessaire. Elle réagit aux crimes de sang, confondant la montée de la petite et moyenne délinquance avec la stabilité de la haute délinquance, mais semble se résigner aux morts de la route. Alors que les crimes de sang représentaient en France, en 1982, bien moins de 1 000 morts — 226 homicides crapuleux et 371 décès par suite de coups et blessures — les accidents de la route ont causé la mort de 12 500 personnes, soit l'équivalent de la population d'une ville comme Juvisy-sur-Orge qui serait ainsi rayée de la carte.

La lutte contre les accidents de la route est une lutte de longue haleine. Elle nécessite donc une volonté politique de tous les instants. Les autorités relâchent-elles leur vigilance ? On constate presque aussitôt une recrudescence du nombre des victimes. Je reviendrai plus loin sur ce point lorsque je ferai brièvement l'historique du présent projet de loi. En disant cela, je m'ignore

pas, monsieur le ministre, les nombreuses actions que vous avez entreprises et que vous avez rappelées lors de la discussion du texte au Sénat. Je ne les citerai pas pour ne pas allonger mon intervention, mais je souhaite que vous nous en parliez aussi.

Toutefois, les mesures purement techniques ne suffiront pas si l'on ne parvient pas à convaincre l'opinion que les accidents de la route ne sont pas un mal nécessaire. En un mot, il faut extirper la notion de fatalité qui, dans ce domaine comme dans d'autres, par exemple celui des accidents du travail, fait tant de ravages.

La lutte contre la fatalité des accidents de la route doit s'appuyer sur deux facteurs. D'une part, il faut faire appel à la responsabilité des conducteurs afin qu'un homme, ayant une vie paisible tant qu'il ne conduit pas, ne devienne pas un loup pour autrui, comme c'est souvent le cas actuellement, dès qu'il a un volant entre les mains. D'autre part, je n'hésite pas à dire qu'il faut renforcer la répression des conduites irresponsables.

Faire appel à la responsabilité des conducteurs nécessite, en particulier, que dès l'école on apprenne aux futurs citoyens que la conduite automobile ne se pratique pas dans une jungle mais, au contraire, est soumise à un certain nombre de règles, comme celle qui donne la priorité absolue à un piéton lorsqu'il traverse une rue dans un passage protégé. En outre, la « peur du gendarme », comme l'on dit parfois de façon populaire, peut être le commencement de la sagesse. A cet égard, dans un domaine crucial comme celui du franchissement des carrefours équipés de signalisations lumineuses, j'ai noté que, dès le 19 décembre 1981, le comité interministériel de la sécurité routière avait chargé les services contrôlant la circulation de réprimer plus sévèrement les usagers, particulièrement les utilisateurs d'engins à deux roues, qui contrevenaient à l'obligation d'arrêt absolu imposé par un feu rouge fixe ou clignotant à l'intérieur des agglomérations.

Je sais que ces consignes de fermeté ont été renouvelées récemment. Cependant, l'expérience quotidienne montre que le non-respect des feux dans les grandes agglomérations est une infraction de plus en plus fréquente.

Le second problème de société soulevé par le projet de loi est celui de la lutte contre l'alcoolisme. Cette lutte, difficile, demande du temps et une volonté politique de tous les instants car elle touche au mode de vie des Français. Il ne s'agit pas d'interdire les repas de famille ou même de boire un verre entre amis. Cependant, la frontière n'est pas toujours très nette et il faudrait surtout éviter de s'appuyer sur ces traditions pour refuser toute lutte anti-alcoolique. On ne peut donc que se réjouir, monsieur le ministre, que vous ayez annoncé au Sénat que M. Hervé, secrétaire d'Etat chargé de la santé, préparait un projet de loi dont l'objet sera de lutter de façon globale contre l'alcoolisme.

Si j'ai insisté jusqu'à présent sur les problèmes généraux que pose le présent projet de loi, c'est que la commission des lois, tout en admettant son importance, ne lui reconnaît qu'une portée limitée et ne voudrait pas qu'il constitue un alibi pour ceux qui ne souhaitent pas aller plus loin dans la lutte contre les accidents de la route et contre l'alcoolisme.

Le projet de loi que nous examinons vise deux buts principaux : il tend à abaisser le seuil du taux d'alcool constitutif du délit de conduite en état alcoolique de 1,2 gramme à 0,8 gramme d'alcool par litre de sang et à créer les moyens juridiques de l'utilisation effective du nouveau procédé — « l'éthylomètre » — permettant l'analyse du taux d'alcool par l'air expiré.

En effet, le rôle de l'alcool dans les accidents de la route apparaît de plus en plus souvent comme le premier facteur d'insécurité. Il a ainsi été établi qu'en moyenne 3 p. 100 des conducteurs en France ont une alcoolémie supérieure au taux légal et que le pourcentage des responsables d'accidents mortels sous l'empire d'un état alcoolique illégal approche 40 p. 100. En d'autres termes, l'abus d'alcool est responsable, chaque année, du décès de 5 000 personnes sur la route, 2 800 étant représentées par les alcooliques eux-mêmes et 2 200 par leurs victimes.

Cette disproportion entre une minorité de personnes conduisant sous l'empire d'un état alcoolique illégal et le pourcentage élevé d'accidents mortels dont elles sont responsables s'explique par la très forte multiplication du risque d'accident engendrée par un excès d'alcool. Il a été ainsi démontré que, par rapport aux usagers dont l'alcoolémie est inférieure à

0,40 gramme, le risque d'accident mortel est multiplié par plus de 8 pour une alcoolémie comprise entre 0,80 et 1,20 gramme, par plus de 40 lorsqu'elle se situe entre 1,20 et 2 grammes, par plus de 100 si elle dépasse 2 grammes.

Lors de ses débats, la commission des lois a estimé qu'il convenait aussi de signaler le danger que représentait la conduite sous l'empire de la drogue. Il sera également nécessaire de prendre ce nouveau fléau social en compte.

Ces précisions données, il convient de dresser un rapide historique de la législation sur l'alcoolisme au volant.

On citera pour mémoire la loi du 15 avril 1954 sur le traitement des alcooliques dangereux pour autrui, l'ordonnance du 15 décembre 1958 instituant le délit spécifique de conduite en état d'ivresse ou sous l'empire d'un état alcoolique, la loi du 18 mai 1965 prévoyant notamment le dépistage, par l'air expiré, de l'imprégnation alcoolique des conducteurs, pour retenir plus particulièrement les réformes du 9 juillet 1970 et du 12 juillet 1978.

La loi du 9 juillet 1970 introduit deux dispositions essentielles : elle institue un taux légal d'alcool de 0,8 gramme pour mille au-delà duquel la conduite d'un véhicule est punissable — la sanction encourue étant d'ordre contraventionnel lorsque le taux d'alcool se situe entre 0,8 gramme pour mille et 1,20 gramme pour mille et d'ordre délictuel lorsque le taux est égal ou supérieur à 1,20 gramme pour mille — et elle soumet obligatoirement à un dépistage de l'alcoolémie par l'air expiré, par recours à l'alcootest, tout conducteur impliqué dans un accident corporel ou ayant commis une infraction grave de nature à justifier une mesure de suspension du permis de conduire.

Quant à la loi du 12 juillet 1978, qui est en vigueur, elle a institué le dépistage de l'imprégnation alcoolique même en l'absence d'accident ou d'infraction. Elle renforce, en outre, sensiblement la répression puisqu'elle prévoit la possibilité d'annuler le permis de conduire en cas de condamnation pour conduite sous l'empire d'un état alcoolique et qu'elle rend cette annulation de droit en cas de récidive du délit de conduite sous l'empire d'un état alcoolique.

La réforme législative du 12 juillet 1978 fut suivie d'effets importants tant au niveau des comportements des conducteurs que des accidents corporels. Une enquête sur route menée par l'organisme national pour la sécurité routière, l'Onser, en 1979, montre que le pourcentage des conducteurs dont l'alcoolémie excède 0,80 gramme pour mille est de 1,8 p. 100, alors qu'il était légèrement supérieur à 3 p. 100 en 1977. En ce qui concerne les accidents, la comparaison du bilan du second semestre de 1978 par rapport à celui de la même période en 1977 fait apparaître une diminution de plus de huit cents tués. Malheureusement, ces effets bénéfiques se sont estompés peu à peu du fait, sans doute, de l'affaiblissement de la crainte des contrôles mais aussi des difficultés d'application du dispositif législatif. Ces difficultés résultent surtout du manque de précision de l'appareil de dépistage — l'alcootest — ainsi que des inconvénients liés au procédé de contrôle qu'est l'analyse sanguine.

En effet, les services de police ou de gendarmerie doivent partir à la recherche de médecins disponibles pour effectuer la prise de sang, ce qui retarde la vérification.

J'en arrive à l'étude des principales dispositions du projet de loi.

L'article premier du code de la route, tel qu'il résulte de la loi du 9 juillet 1970, distingue deux seuils de taux d'alcool dans le sang entraînant la constitution soit d'une contravention — taux d'alcool pur égal ou supérieur à 0,8 gramme pour mille, sans que ce taux atteigne 1,2 gramme pour mille — soit d'un délit — avec un taux d'alcool pur égal ou supérieur à 1,2 gramme pour mille.

Le présent projet de loi unifie ces taux : il énonce que la conduite sous l'empire d'un état alcoolique est un délit dès la présence dans le sang d'un taux d'alcool pur égal ou supérieur à 0,80 gramme pour mille. Ce délit est sanctionné par des peines d'emprisonnement — un mois à un an — et d'amende — 500 à 8 000 francs — ou par l'une de ces deux peines seulement. En cas de condamnation, les juges peuvent prononcer la suspension du permis de conduire ou son annulation. En

cas de récidive, le permis de conduire est annulé de plein droit. Si le permis de conduire est annulé, l'intéressé ne peut solliciter un nouveau permis avant l'expiration d'un délai pouvant atteindre trois ans. Conformément à l'état de droit existant, il n'y a pas lieu à poursuite lorsque les vérifications décelent un taux inférieur à 0,8 gramme pour mille, sauf si le conducteur est en état d'ivresse manifeste, infraction sanctionnée par l'article L. 1^{er}-II du code de la route, que le présent projet de loi ne modifie pas.

En abaissant le seuil du taux d'alcoolémie constitutif d'un délit de 1,2 gramme à 0,8 gramme d'alcool pur par litre de sang, le texte souligne la gravité de l'infraction et vise un objectif de dissuasion. En ne retenant qu'un seul taux — 0,8 gramme pour mille — il simplifie les règles applicables et supprime la dualité de compétence entre le tribunal de police et le tribunal correctionnel, les intéressés étant désormais justiciables des seuls tribunaux correctionnels, et il aligne la législation française sur la plupart des législations européennes — celles de l'Autriche, de la Belgique, de l'Espagne, de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume-Uni et de la Suisse.

Cette correctionnalisation conduit le rapporteur de la commission des lois à formuler trois remarques :

D'abord, il apparaît que la poursuite des infractions devant le tribunal de police n'était pas toujours efficace. En effet, les contrevenants n'étaient pas toujours poursuivis s'ils avaient un taux alcoolémique compris entre 0,8 et 1,2 gramme. Car les alcootests, peu fiables, permettent souvent de ne détecter que les personnes qui ont un taux d'alcoolémie très important.

Ensuite, l'augmentation du contentieux correctionnel qui va résulter des nouvelles mesures ne sera pas sans inconvénient sur la charge des tribunaux. Il serait donc nécessaire que soient rapidement mis en œuvre les projets de garde des sceaux visant à « déjudiciariser » ou à « décontractionnaliser » certains litiges mineurs de la circulation ainsi que le contentieux des chèques sans provision.

Enfin, la commission des lois s'est interrogée sur le fait que les peines prévues par le code de la route restaient inchangées, à savoir un emprisonnement d'un mois à un an et une amende de 500 à 8 000 francs ou l'une de ces deux peines seulement. N'aurait-il pas été opportun d'aggraver ces peines conformément à la volonté de sévérité que j'exprimais au début de mon propos ? Pour ma part, je n'ai déposé aucun amendement, estimant que l'objectif à atteindre doit être l'application stricte des peines actuelles. Je désirerais cependant, monsieur le ministre, connaître votre point de vue.

Venons en à la seconde innovation du projet de loi : la définition d'un taux légal d'alcool dans l'air expiré met fin à une querelle d'experts qui durait depuis 1978. Le taux d'alcool de 0,80 gramme p. 1 000 dans le sang correspondrait, selon le texte qui nous est soumis, à un taux d'alcool de 0,40 milligramme par litre d'air expiré. Aux termes de l'exposé des motifs du projet de loi, la corrélation entre les taux d'alcool dans le sang et dans l'air expiré variant légèrement selon les individus, et la moyenne déterminée scientifiquement s'établissant à 0,38 milligramme par litre, le taux de 0,40 bénéficie au conducteur contrôlé.

En caractérisant l'état alcoolique, à la fois par un taux d'alcool dans le sang et par un taux d'alcool dans l'air expiré, le texte adopté par le Sénat permet à l'éthylomètre d'avoir une valeur probante égale à celle de l'analyse de sang.

J'aborde ainsi le problème des appareils. Il convient, à cet égard, de bien distinguer deux notions qui sont déjà contenues dans la loi du 12 juillet 1978 : le dépistage de l'imprégnation alcoolique et la vérification de cette imprégnation.

Le dépistage se fait actuellement au moyen de l'alcootest, appareil d'une fiabilité discutable. La vérification, c'est-à-dire la détermination du taux d'alcoolémie peut résulter de deux procédés : soit des analyses et examens médicaux, cliniques ou biologiques, soit de l'utilisation d'un appareil permettant de déterminer le taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré à condition que cet appareil soit conforme à un type homologué. Néanmoins, la valeur probante de la recherche de l'alcool par l'analyse de l'air expiré n'est pas considérée comme véritablement équivalente à celle de l'analyse de sang dans la mesure où le conducteur — qui doit être averti de cette possibilité — a la faculté de demander que les vérifications soient faites par l'analyse de sang.

Aux termes du présent projet de loi, l'éthylotest remplacera progressivement l'alcootest au stade du dépistage de l'imprégnation alcoolique. Ce nouvel appareil, qui a été présenté à la commission des lois, est en cours d'homologation. Il présente l'avantage d'être beaucoup plus fiable que l'alcootest, car il permet un affichage numérique de la teneur d'alcool dans l'haleine, au lieu d'un changement de couleur qui est toujours sujet à caution.

On peut penser qu'il aura également un effet préventif pour les personnes dont le taux d'alcoolémie se situe au-dessous du seuil légal et qui font l'objet d'un contrôle.

Au stade du contrôle de l'imprégnation alcoolique, le projet de loi prévoit deux méthodes de contrôle, exclusives l'une de l'autre : l'analyse sanguine à laquelle les services de police ou de gendarmerie font appel actuellement et qui est assez contraignante pour les intéressés : le recours à l'analyseur d'haleine ou éthylomètre, appareil automatique de contrôle dont l'utilisation est la conséquence de la définition d'un taux légal d'alcool dans l'air expiré. Du point de vue technologique, l'éthylomètre s'apparente à l'éthylotest. Cependant, grâce à un appareillage annexe fondé sur l'informatique, il atteint un très haut degré de fiabilité et il délivre immédiatement un document imprimé où figurent la date et l'heure du contrôle, le nom de l'utilisateur, le résultat de la mesure. De ce fait, il aura une valeur probante devant les tribunaux.

A l'heure actuelle, les éthylomètres sont couramment utilisés dans différents pays comme l'Australie, certaines provinces du Canada, certains Etats des Etats-Unis et au Japon. En France, ils devront faire l'objet d'une homologation et, de ce fait, les services de police ou de gendarmerie ne commenceront à les utiliser que vers le début de l'année 1986. Des fabricants étrangers — allemands, anglais et américains, notamment — produisent déjà ces appareils, mais il faut espérer que des industriels français seront intéressés par la fabrication des 5 000 ou 6 000 éthylomètres dont notre pays a besoin.

Bien entendu, au fur et à mesure de sa diffusion, le procédé de l'éthylomètre se substituera, dans la plupart des cas, à l'analyse sanguine. A cet égard, il est prévu d'équiper, dans les cinq ans à venir, les différents services de police et de gendarmerie en éthylomètres.

Si la réforme prévoit deux méthodes de contrôle exclusives l'une de l'autre, elle retire aux intéressés le choix du mode de contrôle. Les officiers ou agents de la police administrative ou judiciaire utiliseront, en fonction des moyens dont ils disposeront, l'un ou l'autre procédé de vérification.

En tout état de cause, des garanties sont prévues quant à la validité des analyses : en cas de prise de sang, par la conservation d'un échantillon de sang — c'est déjà le cas actuellement — en cas d'analyse par l'air expiré, par la possibilité d'un second contrôle après vérification du bon fonctionnement de l'appareil, ce contrôle étant de droit lorsqu'il aura été demandé par l'intéressé.

Enfin, le dernier alinéa de l'article 1^{er} du projet de loi maintient la disposition actuelle d'après laquelle toute personne qui aura refusé de se soumettre aux vérifications sera punie des peines correctionnelles édictées par le présent article.

Ces dispositions relatives aux appareillages ont fait l'objet d'une longue discussion au sein de la commission des lois. Certaines remarques ont été formulées et je souhaiterais, monsieur le ministre, que vous apportiez un certain nombre d'apaisements.

La question principale concerne l'homologation des futurs éthylomètres. Le législateur peut-il donner une force probante devant les tribunaux à un appareil qui n'est pas encore homologué ?

Ensuite, actuellement, en cas de prise de sang, il est conservé un échantillon de sang. Etant donné que la méthode de l'éthylomètre est appelée peu à peu à remplacer la méthode de la prise de sang, il faut qu'on ait une assurance absolue quant à la fiabilité des éthylomètres. Il est nécessaire que ne se reproduise pas devant les tribunaux la contestation que les cinémomètres-radars ont suscitée en leur temps. En effet, si un tribunal pouvait avoir le moindre doute sur la fiabilité des éthylomètres, ne serait-il pas amené à prononcer la relaxe, ce qui rendrait inopérantes les nouvelles dispositions ?

Enfin, la commission des lois s'est aussi interrogée, de façon subsidiaire, sur la signification de l'expression « après vérification du bon fonctionnement de l'appareil », en cas de mise en œuvre d'un second contrôle effectué à la demande de l'intéressé.

Telles sont, monsieur le ministre, les questions que souhaite vous poser la commission des lois.

Sous ces réserves, l'article 1^{er} a été adopté sans amendement par la commission.

Il en a été de même des articles 2, 3 et 4 du projet de loi. En effet, ils concernent la mise à jour d'articles du code de la route et du code des boissons, mise à jour nécessitée par l'adoption de l'article 1^{er}.

En revanche, la commission des lois a adopté deux amendements qui forment les articles 2 bis nouveau et 3 bis nouveau.

L'amendement n° 1 complète l'article L. 14 du code de la route, en vue d'autoriser le juge à moduler immédiatement la peine complémentaire de suspension du permis de conduire, en permettant au condamné de faire usage de son permis de conduire pour l'exercice de son activité professionnelle.

Il s'agit d'une harmonisation avec l'article 43-3 du code pénal qui prévoit cette possibilité de modulation lorsque la suspension du permis de conduire est encourue à titre de peine principale de substitution. Il est en effet anormal que le juge puisse moduler la suspension du permis de conduire pour des motifs professionnels, lorsqu'elle est encourue à titre de peine principale de substitution et ne puisse pas le faire lorsqu'elle constitue une peine complémentaire.

Cet amendement n'est pas laxiste, contrairement aux apparences, car avec la possibilité de moduler immédiatement les peines relatives au permis de conduire, le tribunal hésitera moins à prononcer la peine de suspension du permis de conduire. De plus, cet amendement va dans le sens de la personnalisation des peines.

De la même façon, l'amendement n° 2 donne la possibilité au commissaire de la République d'assortir une mesure administrative de suspension du permis de conduire du maintien du droit de conduire pour l'exercice d'une activité professionnelle. Les raisons de l'adoption de cet amendement sont comparables à celles qui valent pour l'amendement n° 1.

Le présent projet de loi, je l'espère, sera suivi d'autres, permettant de lutter contre l'alcoolisme et contre les accidents de la route. Cependant, il vient à son heure et sera très utile.

Sous réserve des réponses qui seront apportées aux demandes de précisions que j'ai formulées, je vous engage donc, mes chers collègues, à le voter.

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

M. Charles Fiterman, ministre des transports. Mesdames, messieurs les députés, je tiens d'abord à remercier la commission des lois et son rapporteur pour l'examen attentif de ce projet de loi auquel ils se sont livrés. Je vais m'efforcer, au cours de cet exposé, de répondre aux questions posées.

Le texte que j'ai l'honneur de soumettre à votre examen, et qui a été adopté à l'unanimité par le Sénat lors de sa séance du 10 novembre dernier, concerne, en effet, un grand problème de société, auquel nul d'entre nous ne peut rester indifférent.

Ce fléau que constituent les accidents de la route provoque, chaque année, environ 12 000 tués et 300 000 blessés. Une telle hécatombe ne peut en aucune manière être considérée comme une conséquence normale, inévitable du progrès technique et de la liberté assurée à chacun d'entre nous d'aller et venir. Un tel désastre permanent justifie l'effort national prioritaire auquel, dès le mois de décembre 1981, a appelé le Premier ministre.

Le présent projet de loi relatif au contrôle de l'état alcoolique des conducteurs participe pleinement à l'action entreprise pour agir de façon diversifiée et cohérente sur l'ensemble complexe des causes d'accidents.

Car ce fléau n'est pas fatal. Les mesures adoptées depuis le début des années 1970, comme la limitation de la vitesse, l'obligation du port de la ceinture de sécurité pour les automobilistes

et du casque de protection pour les motocyclistes et les cyclomotoristes, avaient permis une réduction sensible de la mortalité sur nos routes. C'est ainsi qu'entre 1973 et 1978, le nombre annuel de tués de la circulation routière passait de près de 17 000 à environ 12 000.

Mais il s'avère que, depuis 1978, la situation a eu tendance à stagner voire à s'aggraver. Il convenait donc que le Gouvernement réagisse et c'est pourquoi, depuis deux ans et demi, nous nous sommes efforcés de définir et de mettre en œuvre un ensemble d'actions complémentaires dans les domaines des infrastructures, de la mobilisation et de l'information de l'opinion publique, des normes techniques des véhicules, des conditions de travail des professionnels de la route et aussi, bien sûr, pour faire respecter la réglementation et réprimer les comportements dangereux.

Sans entrer dans le détail des décisions adoptées depuis 1981, je voudrais néanmoins rappeler les principales : mise en œuvre d'un programme de suppression des points noirs, effort accentué et priorité pour l'entretien des routes; mise hors gel de centaines de kilomètres de voies; priorité plus importante accordée à la réalisation des rocades et des déviations urbaines; mesures spécifiques pour la conduite par mauvais temps; limitation de la vitesse des poids lourds par construction — la décision a été prise — et mise au point d'une « boîte noire » indestructible à la place des actuels tachygraphes; amélioration des conditions de travail des conducteurs routiers et des normes techniques des véhicules; dégagement de crédits pour la modernisation du parc des autocars, notamment pour les transports scolaires; interdiction des transports d'enfants les jours de grands départs — il s'agit d'une mesure ponctuelle; amélioration de la qualification des professionnels de la route; développement des recherches et expérimentations dans le domaine de la sécurité routière; renforcement des contrôles et de la répression nécessaires pour un meilleur respect de la réglementation par les automobilistes en matière de vitesse ou de feux de signalisation, par exemple.

Parallèlement, et grâce au concours des grands moyens de communication, nous avons multiplié les initiatives d'information et de sensibilisation des conducteurs, en liaison avec une relance des contrôles.

C'est, par exemple, ce que nous réalisons actuellement à propos du respect des limitations de vitesse et des feux tricolores en ville.

En effet, au mois de septembre dernier, alors que le nombre d'accidents diminue globalement, on a assisté à une hausse de plus de 30 p. 100 du nombre de tués en zone urbaine par rapport au mois de septembre 1982. D'après les éléments dont nous disposons, le mois d'octobre devrait être marqué par une hausse de 10 p. 100 par rapport au même mois de 1982.

Ces résultats évidemment préoccupants nous ont conduits à relancer énergiquement les contrôles pour enrayer cette tendance inquiétante, tout en mettant au point une nouvelle campagne de sensibilisation et d'information des conducteurs, qui sera lancée très prochainement.

Enfin, et pour que cette action d'ensemble devienne sans cesse davantage l'affaire de tous, des programmes novateurs ont été mis au point. Je pense au programme baptisé « Réagir » qui implique dans l'analyse des accidents les responsables locaux des services publics, des collectivités territoriales et des associations, et les appelle à promouvoir les actions propres à éviter le renouvellement de tels drames. Je pense aussi à la politique contractuelle « Objectif moins 10 p. 100 » — il s'agit, bien entendu, des accidents — qui associe les initiatives des collectivités territoriales et l'engagement, notamment financier, de l'Etat. Ce dernier programme, lancé au mois de mai 1983, a connu un début prometteur puisque, à l'issue de l'exercice 1983, vingt-huit départements et quarante-trois communes ou groupements de communes de plus de 50 000 habitants se sont engagés dans cette voie nouvelle.

J'espère ardemment que les semaines et mois à venir seront marqués par l'engagement de nombreuses autres collectivités dans cet effort pour donner un élan plus important encore à cette politique décentralisée visant à améliorer la sécurité routière.

L'action que mène le Gouvernement est donc multiforme. Nous devons en même temps agir sur les infrastructures, la signalisation, la formation des conducteurs, la réglementation et son respect. Mais tout montre aussi que la plus grande fermeté est nécessaire, dès lors qu'une petite minorité de conduc-

teurs reste sourde à ces appels et met en cause la vie des autres. Le texte soumis aujourd'hui à votre examen, et qui a été élaboré en concertation étroite avec mes collègues de la justice et de la santé, manifeste cette volonté de combattre l'un des aspects les plus graves de ces comportements irresponsables : la conduite sous l'empire d'un état alcoolique.

L'alcoolisme est en soi — on le sait bien — un fléau trop complexe, trop grave et trop lourd de conséquences humaines et économiques pour que l'on se contente de le réprimer, sans analyser aussi ses causes multiples et agir sur elles.

Ainsi que l'a rappelé M. le rapporteur, c'est pour lutter avec efficacité et continuité contre ce fléau que le Gouvernement a décidé de développer une politique globale que concrétisera notamment un prochain projet de loi préparé par M. Hervé, secrétaire d'Etat à la santé. Ce nécessaire renforcement de l'action de prévention comporte une amélioration du dispositif législatif de lutte contre l'alcool au volant, qui fait l'objet du présent projet de loi.

Celui-ci constitue donc un élément particulier d'un dispositif plus global. Il en a cependant été disjoint, parce que, en matière de sécurité routière, l'urgence est permanente et que les moyens étant disponibles, il n'était pas souhaitable d'attendre pour agir.

Le bilan, en la matière, est extrêmement lourd, tragique. Quelques données permettent d'illustrer le fardeau que l'alcoolisme fait supporter à la collectivité, du seul fait des accidents de la route.

De manière à peu près constante, 3 p. 100 des conducteurs ont une alcoolémie supérieure au taux légal de 0,80 gramme pour 1 000. Sachant qu'un accident est rarement dû à une cause isolée, il serait hasardeux d'attribuer au seul alcool le fait que ces conducteurs soient à l'origine de 40 p. 100 des accidents mortels de la circulation. Cependant, une fois franchi un certain taux d'alcoolémie, qui peut d'ailleurs varier selon les individus et les conditions d'absorption, il est évident que l'alcool joue un rôle déterminant dans l'origine et la gravité des accidents, comme le démontrent toutes les études réalisées.

Au total, et du fait du comportement irresponsable, imparadonnable, d'une étroite minorité, ce sont chaque année quelque 5 000 de nos concitoyens qui trouvent la mort sur les routes.

Pareille disproportion entre une minorité de conducteurs et les 40 p. 100 d'accidents mortels dont ils sont les responsables s'explique par la multiplication du risque engendré par l'excès de consommation. Et le rapporteur, M. Rouquette, a rappelé tout à l'heure les chiffres éloquentes cités par le professeur Got, dans l'étude qu'il a publiée à la fin de 1982 sur le sujet.

Ces données, qui recourent d'ailleurs très largement les intéressants travaux menés sur ce thème par l'Onser, l'organisation nationale de sécurité routière, montrent l'importance du risque supplémentaire qu'entraîne une consommation excessive de boisson alcoolisée. Elles prouvent l'inconscience de ceux qui s'y adonnent et la nécessité pour les pouvoirs publics de mener une action toujours plus soutenue.

Outre ce constat statistique impressionnant, il faut rappeler aussi le coût financier que représente l'alcool pour la collectivité. Pour les accidents de la route, ce coût est évalué à plusieurs dizaines de milliards de francs par an.

Mais, au-delà de ces chiffres, je veux surtout retenir l'effroyable coût humain et les souffrances, souvent irréparables, qui en résultent pour de nombreuses victimes totalement innocentes.

C'est pour lutter, dans un double esprit de prévention et de répression, contre ce qu'on a pu appeler la « délinquance routière », que le Gouvernement vous soumet le présent projet de loi. Ce texte s'inscrit dans une évolution progressive de notre législation contre l'alcool au volant. En ce domaine, je le répète, un esprit étroitement partisan serait particulièrement déplacé. Un long chemin a été parcouru depuis qu'en 1954 une loi d'origine parlementaire a autorisé la recherche de l'alcool dans le sang en cas d'accident grave.

Sans vouloir retracer dans tous ses détails cette recherche permanente d'une législation adaptée au problème quotidien auquel nous sommes confrontés, je veux retenir, comme autant d'étapes positives et pour en rester à un passé récent, la loi du 9 juillet 1970 instituant un taux légal d'alcoolémie et celle du 12 juillet 1978 qui a institué le dépistage préventif de l'alcoolémie des conducteurs en l'absence d'accident ou d'infraction. Cette loi, en permettant des contrôles préventifs et grâce à l'accompagnement, lors de la promulgation, d'une campagne de sensibilisation, a produit des effets incontestables.

Mais nous savons qu'avec le temps, et aussi, il faut le dire, l'affaiblissement de la crainte des contrôles, ces effets se sont vite atténués. Des chercheurs de l'Onser ont établi que ces effets positifs ont été de courte durée : environ huit mois. Tous les experts s'accordent pour estimer que cette extinction rapide de l'efficacité du dispositif législatif de 1978 s'explique en grande partie par des difficultés d'application.

Le texte proposé apporte, à cet égard, les moyens juridiques et techniques d'une efficacité renouvelée. Il comporte deux dispositions essentielles.

En premier lieu, il modifie l'article L. 1 du code de la route, en abaissant de 1,20 gramme à 0,80 gramme par litre de sang le seuil au-delà duquel il y a délit. Cet abaissement a pour conséquence d'aggraver les sanctions prononcées à l'égard des conducteurs dont le taux d'alcoolémie se situe entre 0,80 gramme et 1,20 gramme. Mais ne convient-il pas de sévir lorsqu'on sait que ces conducteurs présentent un risque d'accident mortel huit fois plus élevé que la moyenne ?

Ce risque, ils le prennent non seulement pour eux-mêmes — ce qui, à la limite, serait un moindre mal — mais aussi pour les autres usagers de la route. La gravité d'un tel acte justifie que cette infraction ne soit plus une simple contravention, comme c'est actuellement le cas, mais qu'elle soit juridiquement qualifiée de délit, avec les conséquences que cela implique.

Cette définition de l'infraction par référence à un seuil unique, celui de 0,80 gramme par litre de sang, assure aux tribunaux correctionnels une compétence exclusive en la matière. Il est ainsi mis fin à une dualité de compétence — tribunaux de police en deçà de 1,20 gramme, tribunaux correctionnels au-delà — qui ne se justifiait pas vraiment.

Ainsi, la France s'alignera sur le seuil retenu par la plupart des pays de la Communauté européenne, seuil recommandé en outre dès 1967 par la conférence européenne des ministres des transports.

La seconde disposition majeure du projet est constituée par la définition d'un taux légal d'alcool dans l'air expiré.

Ce taux, établi avec toutes les garanties de rigueur scientifique, permettra, à court terme, l'utilisation d'appareils automatiques de contrôle appelés éthylomètres. M. le rapporteur a fort bien expliqué la différence entre les éthylotests, qui constituent des instruments de dépistage, et les éthylmètres, qui seront des instruments de contrôle, plus lourds et offrant des garanties supérieures.

Le recours à ces appareils avait été prévu par la loi de 1978. S'ils n'ont pas été utilisés jusqu'à maintenant, c'est parce que la loi ne prévoyait pas le taux dont nous proposons aujourd'hui l'adoption.

Ces appareils seront homologués selon les règles strictes de la métrologie, définies par la loi du 2 avril 1919 et les décrets pris pour son application, qui prévoient, d'une part, l'étude et l'essai des modèles d'instruments de mesure en vue de leur approbation et, d'autre part, la vérification primitive des instruments neufs ou rajustés, celle-ci ayant pour but de constater que ces instruments sont conformes à un modèle approuvé et qu'ils répondent aux prescriptions réglementaires.

Les règles exigeantes de la métrologie applicables aux instruments visés commandent donc les travaux que nous avons d'ores et déjà entrepris avec les autres départements ministériels concernés — le ministère de l'industrie et de la recherche, le ministère de la santé, le ministère de la justice, le ministère de l'intérieur et de la décentralisation, le ministère de la défense — en vue de définir les conditions d'homologation de ces appareils.

Je précise, en réponse à une question posée par M. le rapporteur, que les tribunaux pourront naturellement contrôler les conditions de la force probante des mesures effectuées par les éthylomètres. En tout état de cause, les cahiers des charges d'homologation seront conçus pour que tous les scrupules juridiques soient levés et que cette force probante soit inattaquable, de sorte que les résultats soient aussi incontestables que ceux qui résultent d'une prise de sang.

Le texte précise que les contrevenants n'auront pas le choix du mode de contrôle : éthylomètre ou prise de sang. Mais la philosophie de la disposition tend précisément vers un développement de l'éthylomètre, en raison de la plus grande maniaabilité et de la plus grande efficacité de ce dernier. C'est pour quoi ce choix n'est pas prévu.

J'ajoute que son usage est, pour les personnes contrôlées, d'une « agressivité » bien moindre qu'une prise de sang. D'un usage simple, il limite les pertes de temps, tant pour les personnes contrôlées que pour les forces de police ou de gendarmerie, et évite la réquisition, souvent difficile, d'un médecin.

De plus, les garanties offertes aux personnes contrôlées quant à la validité des analyses seront équivalentes à celles d'une prise de sang. De même qu'un « échantillon » de sang était conservé, de même, en cas d'analyse de l'air expiré, il y aura la possibilité d'un second contrôle après vérification, étalonnage de l'appareil de mesure utilisé, de façon que la validité de la mesure soit incontestable.

Le projet de loi que le Gouvernement vous propose d'adopter présente, à mes yeux, le mérite d'allier l'efficacité dans la prévention et dans la répression.

Certes, comme l'a souligné M. le rapporteur, il ne faut pas caricaturer les choses : on n'est pas un assassin potentiel chaque fois que l'on boit un verre ou que l'on fait un bon repas en famille ou entre amis. Il n'est pas question de faire le procès d'un mode de vie et de traditions auxquelles nous sommes tous, et moi le premier, très attachés. Il s'agit seulement de se demander s'il est ou non acceptable que 12 000 personnes meurent chaque année dans des accidents de la route. On ne peut évidemment répondre que non. Il faut donc se donner les moyens de faire reculer ce fléau, en modifiant, dans des situations très précises, certains comportements dangereux et en disant à une minorité d'inconscients : « Cela suffit ! ».

Tel est l'objet précis et délimité de ce projet de loi.

M. le rapporteur a évoqué les conséquences de la drogue sur la conduite. C'est un problème auquel il faudrait réfléchir.

J'en viens à la nature des peines et à leur application, qui font l'objet d'amendements. Je n'entends pas du tout contester le bien-fondé de ceux-ci. Mais, pour la clarté de notre démarche aux yeux de l'opinion publique, il me paraît préférable de maintenir ce projet de loi dans son cadre précis, tel que le Sénat l'a adopté à l'unanimité. Il ne s'agit pas de renvoyer aux calendes l'examen des préoccupations émises dans ces amendements. M. le garde des sceaux mène actuellement une étude visant à une réforme de l'application des peines et à une modernisation de la législation pénale, notamment en ce qui concerne les conducteurs. Le Parlement sera donc très prochainement conduit à discuter de ces problèmes, afin d'y trouver des réponses appropriées.

Il va de soi qu'on ne saurait rien attendre du présent projet de loi sans une application vigoureuse et persévérante. Telle est bien la volonté du Gouvernement. C'est la mienne comme ministre des transports, mais c'est aussi celle de mes collègues de l'intérieur, de la défense, de la santé et de la justice.

Une importante campagne d'information des usagers sera ainsi menée au début de 1984, qui sera suivie par des actions de caractère répressif.

Mesdames, messieurs les députés, le projet soumis à votre discussion peut constituer, parmi toutes les actions qu'il faut conduire, un instrument précieux de lutte contre l'insécurité routière. Je puis vous assurer que, sur la base du texte qui sera finalement adopté, le Gouvernement entend développer encore ce combat, qui concerne tous les citoyens de ce pays. *(Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.)*

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

M. Jean Foyer. Mesdames, messieurs, faudrait-il marquer cette soirée du 28 novembre 1983 d'une pierre blanche ? On pourrait le penser pour deux raisons.

La première est que le Gouvernement et sa majorité, plutôt que de poursuivre des chimères, comme ils le font depuis près de trois ans, plutôt que de s'attacher à faire passer une idéologie dans les faits même lorsque les faits y résistent, voire d'aller à des libertés, se préoccupent, ce soir, de lutter contre un fléau et de préserver la vie d'êtres innocents.

Ce fléau, c'est l'alcoolisme. Nous avons tous, hélas ! eu quelque occasion d'en voir les ravages dans un entourage ou un voisinage plus ou moins proche et de constater qu'il frappe particulièrement les jeunes de ce pays.

La commission s'est également demandé s'il ne faudrait pas incriminer la conduite sous l'empire de la drogue, même si la toxicomanie est déjà réprimée en tant que telle par les textes actuels. Mais il est un problème, voisin mais cependant différent, sur lequel je voudrais appeler l'attention du Gouvernement : nombre de malades, surtout depuis la sectorisation de la psychiatrie, sont littéralement gavés par les médecins de substances qui modifient leur comportement : cependant, ils continuent à conduire leur véhicule, constituant souvent des dangers au moins aussi graves que ceux créés par l'alcool.

Je sais bien qu'il est difficile d'instaurer une législation appropriée à ces cas-là. On risque, en effet, de dissuader des malades de se soigner et l'on peut difficilement leur retirer leur permis de conduire sans porter atteinte au secret médical.

Je reconnais que le problème est très délicat. Néanmoins, je le signale à l'attention du Gouvernement, car il appelle une solution urgente.

La seconde raison qui me fait penser que cette soirée doit être marquée d'une pierre blanche, c'est que, cette fois-ci, le Gouvernement ne répudie pas l'héritage. Il existe actuellement une législation sur la conduite en état alcoolique. Vous ne lui reconnaissez pas une efficacité suffisante. Mais c'était mieux que rien et il est heureux, si je puis dire, que nous ayons existé.

M. Philippe Bassinet. Vous auriez pu faire mieux.

M. Jean Foyer. La loi de 1970 avait été adoptée à l'initiative de la commission des lois et, à l'époque, elle ne convenait pas particulièrement à nos collègues socialistes.

M. Benoist, aujourd'hui secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale, estimait, le 21 avril 1970, que le taux de 0,80 gramme était tout à fait excessif. Il a déposé un amendement pour relever le seuil à 1 gramme. Les socialistes ont pris prétexte du rejet de cet amendement pour voter contre le projet de loi.

Lorsqu'en 1978 je me suis personnellement battu avec acharnement pour faire adopter la règle selon laquelle la conduite sous l'empire d'un état alcoolique, lorsqu'elle aurait entraîné certaines conséquences, notamment un homicide par imprudence, emporterait une peine accessoire qui serait l'annulation du permis de conduire. J'ai également rencontré beaucoup de difficultés de la part des élus socialistes. Notre distingué collègue M. Duroure prétendait que le Gouvernement amusait le bon peuple et ses représentants avec des textes mineurs.

M. Gérard Houteer. Mais non !

M. Jean Foyer. Et il nous expliquait, en substance, que le remords qu'éprouverait jusqu'à la fin de ses jours le meurtrier par imprudence pourrait être considéré comme une sanction suffisante et suffisamment dissuasive.

Voilà dans quelles conditions la législation actuelle a été élaborée.

Nous constatons aujourd'hui une heureuse conversion. Il y a, selon la parole de l'Evangile, plus de joie dans le ciel pour un pécheur qui se convertit que pour cent justes qui persévèrent.

M. Philippe Bassinet. Etes-vous un juste, monsieur Foyer ?

M. Jean Foyer. Monsieur Bassinet, j'ai suffisamment de modestie et même d'humilité pour ne pas me décerner à moi-même un brevet de justice. Je ne suis, comme vous-même sans doute, qu'un modeste pécheur repentant. *(Sourires.)*

M. Guy Ducloné. Que c'est bien dit !

M. Philippe Bassinet. Moi, je ne suis pas repenté ! *(Nouveaux sourires.)*

M. Jean Foyer. J'espère du moins que vous êtes repentant !

Cela dit, il y a dans ce projet de loi deux ordres de dispositions.

L'une est de caractère très technique : l'introduction de l'éthylomètre, sur la fiabilité duquel — pour employer ce mot affreux — je ne me prononcerai pas. C'est un problème sur lequel je

n'ai pas de lumière. Mais je dois dire, monsieur le ministre, que j'ai été assez sensible aux objections qui ont été adressées à votre système au sein de la commission par les députés de la majorité, observant que les dispositions du projet de loi préservent assez mal la règle de la contradiction de l'expertise.

Les expertises contradictoires réalisées à partir d'analyses sont des opérations bien connues, notamment depuis la loi du 1^{er} août 1905 sur les fraudes. Dans ce cas, on prélève plusieurs échantillons et la contre-expertise est faite par une autre personne que celle qui a procédé à la première. Or, ici, vous allez mettre de l'air en bouteilles, si j'ose dire, un peu comme ce voyageur qui n'était jamais allé dans un pays de montagne et qui s'était pourvu d'une boîte en fer blanc pour rapporter chez lui des neiges éternelles. Mais comme votre air va perdre ses qualités ou s'évaporer, vous avez prévu que l'on ferait immédiatement une deuxième expérience avec le même instrument et par la même personne. Il ne s'agit pas là d'une véritable expertise contradictoire. De ce point de vue, votre projet souffre d'une grande carence.

Quant à la disparition de la contravention et à la correctionnalisation de tous les cas d'alcoolémie, j'ai peur que la publicité qui a été faite autour de cette disposition ne soit pas en raison directe de son efficacité.

Il semble qu'à cet égard on méconnaisse — et pourtant, vous l'avez remarqué vous-même — l'inégal danger de l'alcoolémie. Il faut dire que le taux de 0,80 gramme est relativement facile à atteindre. Après avoir ingéré deux ou trois bières, on doit y parvenir.

Si vous faites des dépistages systématiques, vous allez encombrer les tribunaux correctionnels et il risque de se produire ce que nous avons connu en matière d'émission de chèques sans provision : la masse des procès-verbaux a fini par rendre la répression impossible et il a fallu trouver un autre système. Il est particulièrement curieux de voir le Gouvernement nous proposer aujourd'hui cette solution alors que le garde des sceaux annonce qu'il faut déjuridictionnaliser un assez grand nombre d'infractions.

Deux sortes de cas se présenteront : ou bien les faits se produiront dans un ressort dont le tribunal n'est pas très occupé et l'on poursuivra ; ou bien ils se produiront dans le ressort d'un tribunal absolument surchargé : ces affaires apparaîtront alors comme mineures et seront très probablement classées sans suite par le parquet.

D'autre part, si vous correctionnalisez tous les cas d'alcoolémie — y compris les plus faibles — d'énormes divergences de jurisprudence apparaîtront : ici des magistrats très conscients des inconvénients de l'alcoolisme condamneront à des peines sévères dans tous les cas ; ailleurs, d'autres estimeront qu'un taux d'alcoolémie de 0,80 gramme, ce n'est pas trop méchant, et ils n'appliqueront que des peines de principe.

Que faudrait-il donc faire ? Il eût été préférable, me semblait-il, de prévoir des sanctions qui atteindraient le délinquant uniquement par le permis de conduire, sanctions qui auraient un caractère automatique, afin de créer chez les conducteurs une sorte de réflexe — pour 0,80 gramme, c'est x mois de suspension, pour 1 gramme c'est y mois et pour 1,20 gramme c'est z mois — et que ces sanctions soient effectivement appliquées, avec le correctif qui propose la commission, car il est inutile de faire systématiquement des chômeurs en sanctionnant le délit de conduite sous l'emprise d'un état alcoolique. Enfin, au-delà d'un certain seuil, il faudrait que la sanction ne soit plus la suspension mais l'annulation du permis.

A partir du moment où elles seraient « systématisées », dès lors qu'il n'y a pas de contestation possible sur la matérialité du fait, faites donc prononcer ces sanctions par des commissions — quitte à les réorganiser — plutôt que par des tribunaux correctionnels, déjà surembrés. De cette manière, la sanction sera véritablement dissuasive et préventive.

De toute manière, ce que vous avez dit sur l'effet très rapide du temps qui finit par érousser de semblables dispositions, est une constatation qui ne peut que nous rendre modestes quant à la portée des lois que nous votons. C'est une réalité psychologique contre laquelle nous ne pouvons rien. Tous les textes que nous adopterons n'auront d'efficacité véritable que si vous disposez — je pense surtout à la gendarmerie — d'effectifs suffisants, non pas seulement pour réaliser des opérations « coups de poing » de temps en temps, ici ou là, mais pour instituer des contrôles réguliers et pratiquement permanents.

C'est par ce moyen-là que vous parviendrez, je l'espère, à réduire ces accidents souvent graves causés par l'imprudence, et plus encore par l'inconscience de certains buveurs.

MM. Jean-Louis Goasduff et Jean-Paul Fuchs. Très bien !

M. le président. La parole est à Mme Eliane Provost.

Mme Eliane Provost. Monsieur le ministre, le renforcement de la législation relative à l'alcoolisme au volant procède d'un ensemble de mesures prises ou à prendre concernant la troisième cause de mortalité dans un pays où l'on consomme plus de vingt litres d'alcool pur par adulte de plus de vingt ans, record mondial que personne ne nous envie.

Les défenseurs des intérêts liés à la production et au négoce mènent de multiples campagnes et interventions pour en nier ou en minimiser les conséquences, au nom d'intérêts économiques bien mal venus, si on les place au plan national.

En effet, il n'est rien d'acceptable à opposer pour justifier les coûts humain et social de ce fléau national. Ce coût est estimé au total à 100 milliards de francs pour 1979, dont 30 milliards de francs pour les 40 p. 100 d'accidents mortels qui ont eu pour responsable un conducteur en état alcoolique.

Un adulte sur trois hospitalisé dans un hôpital général ou un centre anticancéreux l'est en raison des conséquences directes d'un alcoolisme ou d'une affection aggravée par celui-ci. Dans les hôpitaux psychiatriques, 33 p. 100 des admissions masculines et 8 p. 100 des admissions féminines sont liées à des psychoses alcooliques.

L'alcool est le troisième facteur de décès après les maladies cardiovasculaires et le cancer, et bien avant les accidents de la route, auxquels d'ailleurs il contribue.

Le renforcement de la lutte contre l'alcoolisme au volant est un impératif pour lequel le Gouvernement a prévu sur le plan de la répression l'aggravation des sanctions pour les alcoolémies égales ou supérieures à 0,80 gramme par litre. Mais il ne s'agit, malgré tout, que du risque d'un mois à un an de prison pour homicide involontaire.

Le médecin que je suis ne peut cependant s'empêcher de regretter vivement que la proposition du haut comité d'étude et d'information sur l'alcoolisme d'abaisser le seuil légal toléré à 0,50 gramme par litre n'ait pas été retenue. C'est une étape dont l'heure et l'occasion me paraissent venues.

C'est en médecin aussi que je pense, et l'action menée en son temps par Pierre Mendès-France est ici présente en mon cœur et en ma mémoire, que le plus important reste l'éducation et la prévention, chacun sachant ce qu'il faut penser de l'exemplarité des peines, malgré leur évidente nécessité.

C'est dans cet esprit qu'il faut bien se garder de confondre le dépistage, occasion d'un traitement et d'une guérison, et la répression d'une infraction ou d'un délit.

Qu'en est-il aujourd'hui ? La détermination de l'aptitude à la conduite des poids lourds, telle qu'elle ressort des arrêtés du 31 juillet 1975 et du 24 mars 1981, a pour but le dépistage d'anomalies de santé qui contre-indiquent la conduite de façon définitive ou reportent l'aptitude, après un temps et des soins qui conduisent à la restauration d'un état de santé compatible.

En ce qui concerne le dépistage d'incompatibilités liées à l'alcoolisme chronique, les dispositions actuelles — trois à six mois de suppression — sont strictement répressives. Leurs conséquences sont lourdes sur les plans social et professionnel et ce de façon d'autant plus inacceptable qu'il s'agit de malades et non de délinquants.

Plutôt qu'une solution arbitraire et discutable sur le plan de l'éthique et de l'efficacité, l'attitude préventive et médicale ne pourrait-elle pas consister à demander aux médecins concernés, tant dans l'intérêt de l'individu que de la communauté : premièrement, d'informer obligatoirement l'intéressé, et c'est le moindre des respects que nous lui devons, de la totalité des constatations faites et des avis émis ; deuxièmement, de lui remettre deux lettres dont l'une serait destinée au médecin traitant, garant des soins et d'un éventuel arrêt de travail et l'autre au médecin du travail, garant de l'aptitude et à même de prévenir toutes conséquences sur l'emploi et d'assurer la surveillance ultérieure ; troisièmement, de prévoir un renouvellement du bilan à trois semaines comportant, comme le premier, l'examen psychotechnique et l'examen de laboratoire — ce délai

étant le plus souvent suffisant à une normalisation compatible avec la conduite — et d'informer l'intéressé et les médecins concernés des résultats et des décisions prises.

La remise de la totalité de ces examens à la responsabilité des médecins du travail effectuant une visite obligatoire, au moins annuelle, ne serait-elle pas plus efficace que l'application d'un texte qui me paraît abusif et inadapté au but recherché ?

Enfin, le coût individuel de cet examen obligatoire ne justifierait-il pas le retour à la convocation systématique de l'intéressé par l'administration, les inévitables retards que crée la situation actuelle étant sources de conflits bien inutiles avec les assurances, les employeurs et la gendarmerie alors que la responsabilité de l'intéressé n'est engagée que de façon bien anodine ?

Vous connaissez l'intérêt que je porte à ces problèmes en tant que médecin du travail et de main-d'œuvre. Je vous remercie des réponses que vous voudrez bien apporter à ces questions qui touchent à la vie de l'ensemble des travailleurs du poids lourd. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

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

M. Jean-Paul Fuchs. Monsieur le ministre, l'insécurité routière est la honte de la France.

L'année 1982 révèle une « photographie » dramatique : 13 600 morts, 320 000 blessés, 5 millions d'accidents, un coût de 8 milliards de francs pour la sécurité sociale, de 40 milliards de francs pour les sociétés d'assurances et de 80 milliards de francs pour la collectivité, soit un impôt indirect de 5 000 francs par famille.

La France est la « lanterne rouge » de la sécurité ; on enregistre deux à trois fois plus de décès chez nous au kilomètre-passager qu'en Grande-Bretagne, en Suède, au Canada, aux Etats-Unis et au Japon.

Ce bilan, monsieur le ministre, est inacceptable.

C'est un problème de volonté, de société, un problème qui devrait intéresser tous les Français, et pas seulement ceux qui ont été touchés dans leur chair.

En tant que président de l'intergroupe sur la sécurité routière, j'ai reçu des centaines de lettres que je mets à votre disposition, monsieur le ministre. Ce sont autant de témoignages émouvants, suppliant les législateurs d'intervenir avec plus de sévérité, les accusant souvent d'insensibilité : « Ils peuvent sauver des vies, ils ne le font pas », m'écrivait une personne de Dompièrre, dans une lettre qui m'est parvenue hier.

De la fin de la deuxième guerre mondiale jusqu'aux années soixante-dix, la France s'est singularisée, parmi les nations développées, par le nombre croissant des accidents de la route et la montée de la mortalité. En 1960, on dénombrait 8 000 tués sur les routes ; en 1972, 17 000.

A la suite des mesures prises par le Gouvernement en 1972 et 1973, et tout particulièrement celles concernant le port obligatoire de la ceinture de sécurité pour les automobilistes, du casque pour les motocyclistes et la limitation de la vitesse, le nombre de décès a été ramené à 13 000 environ.

Il faut, monsieur le ministre, relever maintenant un nouveau défi : réduire d'un tiers les accidents de la route, c'est-à-dire garder en vie 4 000 personnes de plus par an et économiser 28 milliards de francs. Nous pouvons y parvenir en mobilisant tous les acteurs de la route pour que la France perde le triste record mondial de la mortalité routière.

Mais seule une politique d'ensemble pourra réussir, une politique qui procède d'un schéma d'action clairement exprimé, d'une mise en œuvre cohérente et d'une volonté affirmée de modifier le cours des événements.

Vous vous attaquez aujourd'hui à l'alcoolisme au volant, qui est à l'origine, chaque année, de 200 000 blessés et de 8 000 décès, dont 6 000 ayant pour cause première une alcoolémie supérieure au taux de 0,8 gramme par litre de sang et 2 000 consécutifs à une alcoolémie inférieure.

Le rapporteur a cité les chiffres du professeur Got : le risque est multiplié par huit quand l'alcoolémie est comprise entre 0,8 et 1,2 gramme ; par quarante si elle est comprise entre 1,2 et 2 et par cent si l'alcoolémie dépasse 2 grammes.

Vouloir dissocier l'intempérance au volant de l'alcoolisme en général relève de l'hérésie intellectuelle. Ce très grave problème doit trouver sa solution dans le remède que la société entière opposera au « cancer-alcool » qui la ronge.

Les Français boivent 30 p. 100 de la production mondiale déclarée d'alcool. C'est là que réside l'un des tout premiers facteurs de l'incessante inflation du coût de la santé dans notre pays.

Un rapport récemment remis au Premier ministre évalue à 120 milliards de francs la charge qu'a fait peser l'alcoolisme sur la collectivité en 1980. Principaux responsables : les accidents de la circulation, les accidents du travail, la surmortalité masculine, exceptionnellement élevée en France.

Enrayer ce fléau est un devoir et une obligation pour le Gouvernement. Le Gouvernement a-t-il vraiment cette volonté ? La tâche est énorme.

Voilà qui justifie, faute d'une meilleure solution, la nécessité d'une action spécifique de la part d'une société quotidiennement interpellée, agressée par l'alcoolisme au volant.

Bien qu'il s'agisse de répression, cette action est en général favorablement acceptée — contrairement d'ailleurs à la réglementation limitant les vitesses autorisées, souvent mal admise — car chacun mesure les ravages de l'alcoolisme au volant, dont il peut être quotidiennement victime.

Qui, sincèrement, et au nom de quoi, peut s'élever contre cette action ?

Certes, j'ai entendu des viticulteurs s'élever contre une réglementation plus sévère ! Réaction qui méconnaît le vrai problème. Je représente une région viticole et j'aime le bon vin. Je défends les viticulteurs ; j'approuve les efforts pour la promotion du vin de qualité. Je sais que le vin est une richesse économique et culturelle de notre pays. Mais il faut le boire modérément pour pouvoir réellement l'apprécier, ne pas en boire en quantité avant de prendre le volant, car il fait du conducteur un assassin en puissance, ce que personne ne peut accepter. Avoir bu de l'alcool n'est pas une circonstance atténuante. Il faut que ce soit une circonstance aggravante.

J'aurais souhaité — et je l'avais demandé dans une proposition de loi — que l'on puisse abaisser le taux d'alcoolémie à 0,5 gramme par litre, à l'instar des pays du Nord de l'Europe, qui constituent l'une des meilleures références en matière de sécurité routière. On estime en effet que près de 2 000 morts sont dus à une alcoolémie inférieure à 0,8 gramme par litre de sang. Ma proposition a suscité des réactions diverses.

Je sais que les habitudes et la psychologie des Français ne sont pas celles des pays nordiques et que vous souhaitez parvenir rapidement à une plus grande efficacité. C'est pourquoi je me rallie aux propositions de ce texte, qui marque un progrès en supprimant le double seuil. Désormais, sera considérée comme un délit la conduite sous l'empire d'un état alcoolique dès le seuil de 0,8 gramme par litre de sang.

L'autre innovation du projet de loi permet la mise en place effective du procédé de vérification de l'état alcoolique par l'air expiré, le taux de 0,8 gramme correspondant à 0,38 milligramme d'alcool pur par litre d'air expiré, arrondi à 0,40 milligramme dans le projet de loi. L'éthylotest remplacera progressivement en 1984 l'alcotest, en attendant l'éthylomètre, qui pourra remplacer la prise de sang, mais qui n'existe encore qu'à l'état de prototype.

Nous ne pouvons qu'approuver l'introduction d'appareils plus perfectionnés, permettant des contrôles préventifs plus nombreux. Car, au terme de calculs sérieux, la probabilité de subir un tel contrôle est actuellement voisine d'une fois tous les vingt ans. L'effet dissuasif n'est évidemment pas très élevé...

Votre action ne peut être qu'une partie de la politique concernant la sécurité routière, politique qui doit reposer sur trois piliers : l'éducation, la réglementation et le contrôle.

L'éducation, c'est-à-dire le changement de mentalité, est l'œuvre la plus difficile. Ne sont généralement sensibles à ces problèmes que ceux qui ont été éprouvés dans leur famille, ou qui ont été témoins d'accidents graves. Or, sans une perception partagée de ce drame quotidien, sans une responsabilisation du citoyen, aucune action n'est efficace.

Cette éducation doit, certes, commencer à l'école, systématiquement, avec continuité ; mais la sensibilisation des adultes doit être nettement accentuée.

Actuellement, le budget affecté aux campagnes d'information est de l'ordre de dix millions de francs. Cette somme devrait être triplée si l'on veut atteindre un minimum d'efficacité. Un plan d'information étalé sur cinq ans pourrait porter sur les thèmes fondamentaux en matière de sécurité routière. Certes, une telle action est déjà conduite dans ce domaine, mais je souhaite la voir se développer de façon encore plus systématique. Nos concitoyens devront finalement être convaincus que le premier objectif des policiers et des gendarmes ne consiste pas à les « piéger », mais au contraire à prévenir les accidents. Cet esprit de communication et d'information est essentiel. Il constitue le préalable à toute autre initiative.

Deuxième pilier : la réglementation. Parmi les améliorations nécessaires, je propose trois modifications qui s'attachent toutes à responsabiliser le conducteur.

D'abord, les sanctions encourues par les auteurs d'accidents liés à l'observation délibérée des règles essentielles de la circulation devraient être aggravées. L'analyse statistique montre qu'un nombre important d'accidents parmi les plus graves sont dus au comportement de conducteurs méprisant délibérément les règles élémentaires de la sécurité routière. Il est donc indispensable que les sanctions pénales soient désormais ajustées à l'état d'esprit des conducteurs qui sont à l'origine de tels accidents. L'introduction de la notion de « faute inexcusable » dans le code de la route permettrait dans ce cas de retirer le permis de conduire. On pourrait également imaginer une « peine de travail d'intérêt général » accomplie dans des établissements d'accueil de personnes accidentées ou la participation financière du conducteur aux dommages causés.

Deuxième mesure de responsabilisation du conducteur : l'institution d'un « permis à points ». Un tel permis pourrait être mis à l'essai, à l'image de celui qui a été institué dans plusieurs pays et qui a démontré son rôle préventif et éducatif. Après l'addition d'un certain nombre de points, le conducteur encourt le retrait de son permis de conduire s'il n'obtient pas ces points de rachat par une conduite sans accident durant un certain délai.

Dernière modification : les véhicules de plus de cinq ans d'âge devraient être vérifiés chaque année et ceux qui ne présentent plus toutes les garanties devraient être interdits à la circulation. Cela donne de bons résultats dans les pays étrangers.

Troisième pilier de la politique de sécurité routière : le contrôle. Celui-ci doit être totalement repensé, tant dans son essence que dans ses modalités d'exécution.

La sécurité routière est l'un des domaines les plus étudiés du monde. Dans tous les pays, des expériences ont été faites pour l'améliorer. Inspirons-nous de celles qui ont donné les meilleurs résultats et adaptons-les en France. Nous en avons évoqué certaines, dont les effets seraient immédiats et importants. Qu'est-ce qui nous empêche de progresser ? Sans doute le manque de volonté réelle de s'attaquer au mal ; en tout cas, un manque de persévérance dans le combat quotidien.

Prenons l'exemple du Japon. De 1970 à 1977, le nombre des tués sur la route a été ramené de 17 000 à 9 000, alors que le nombre de véhicules/kilomètre a été multiplié par deux. Pourquoi ? Parce que les dirigeants, le public, les associations, les entreprises, en un mot toute la société, se sont donné pour objectif de combattre ce fléau, dans les actes, et non en paroles.

Est-il utopique de penser qu'il pourrait en être de même en France ? Rien de durable ne se fera dans notre pays si la conscience collective refuse de considérer l'insécurité routière comme un fléau. Les morts sont la contrepartie d'un peu trop de liberté, d'un égocentrisme à courte vue et d'un fatalisme engendré par la bonne conscience.

Nous avons perdu la faculté de nous émouvoir, en dehors des catastrophes nationales ; nous banalisons le fléau. N'est-ce pas là un signe inquiétant d'indifférence et d'irresponsabilité ? Nous sommes tous des acteurs de l'insécurité routière. Elle est due à ce que nous faisons.

Votre action, monsieur le ministre, bien qu'elle ne constitue qu'un premier pas timide, est positive, et c'est la raison pour laquelle nous vous soutenons dans ce domaine.

M. Jean-Louis Goasduff. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Montdargent, dernier orateur inscrit.

M. Robert Montdargent. Ce texte, relatif au contrôle de l'état alcoolique, s'inscrit, ainsi que vous l'avez fait remarquer dans votre introduction, monsieur le ministre, dans une politique générale d'amélioration des infrastructures routières, de formation des conducteurs et de sensibilisation des usagers à ces problèmes. Pour particulier qu'il soit, il relève donc d'une politique que nous approuvons.

Ses dispositions n'innovent pas de façon fondamentale mais adaptent la lutte contre l'alcoolisme au volant en fonction de dix ans d'expérience. M. le rapporteur et plusieurs intervenants ont rappelé les statistiques effroyables à cet égard.

Tout d'abord, le seuil d'alcoolisme constitutif du délit est abaissé à 0,8 gramme par litre de sang. L'aggravation des sanctions qui en découle participe d'une politique dissuasive qui, seule, permettra de faire reculer ce fléau impliqué, ainsi que cela a été rappelé, dans 40 p. 100 des accidents mortels, alors même qu'une minorité de conducteurs — 3 p. 100 — ont une alcoolémie supérieure à la norme légale.

Cette mesure, simplificatrice et unificatrice, doit améliorer l'information du public pour qui, jusqu'alors, le véritable délit se mesurait à partir de 1,20 gramme par litre de sang. Nous la croyons donc efficace.

Parallèlement à cette réforme, ce texte vise à parfaire l'efficacité des moyens de dépistage et de constatation de l'état alcoolique, jusqu'alors trop imprécis.

Actuellement, si le dépistage de l'alcoolémie se révèle positif, la preuve de l'état alcoolique s'établit par d'autres vérifications, principalement au moyen d'une analyse de sang, mais aussi par analyse de l'air expiré. Ce dernier moyen fut peu prisé des conducteurs ainsi que des tribunaux.

Désormais, le contrôle s'opérera — les deux procédés étant exclusifs l'un de l'autre — soit par analyse de sang, soit par analyse d'haleine, méthode qui nécessite une définition légale du taux d'alcool dans l'air expiré. Les constatations opérées par les nouveaux éthylomètres auront donc valeur probante, ce qui pose le problème, non réglé à notre connaissance, de la conservation de la preuve. En effet, alors qu'un échantillon sanguin pouvait se conserver et donner lieu à d'éventuelles contre-expertises, les vérifications des éthylomètres sont par nature incontrôlables *a posteriori*. L'information donnée peut certes être vérifiée, mais par le même appareil, éventuellement défectueux.

Ne faut-il pas dans ces conditions, monsieur le ministre, conserver la possibilité d'une contre-épreuve sanguine ? Nous attendons des assurances quant à la fiabilité de ces appareils. Vous avez répondu par avance à nos interrogations dans votre exposé liminaire, mais ces appareils feront-ils la différence entre l'haleine momentanément avinée par l'ingestion d'un peu d'alcool et l'haleine attestant un état d'imprégnation alcoolique important ? C'est là une question à laquelle vous ne manquerez certainement pas de répondre.

Une autre disposition du texte organise les contrôles préventifs et sanctionne le refus de ces contrôles au même titre que la réalisation de l'infraction. N'y a-t-il pas là une assimilation abusive ?

Cependant, ces interrogations, pour importantes qu'elles soient, doivent céder devant l'urgence des mesures à prendre pour combattre un phénomène inadmissible dont le coût social est trop lourd. C'est pourquoi les députés communistes voteront ce projet de loi. (*Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.*)

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

M. le ministre des transports. Je répondrai brièvement aux intervenants.

Si j'ai eu le souci de ne pas donner à ce débat un caractère partisan, j'ai le sentiment que son goût de l'éloquence a au contraire conduit M. Jean Foyer à céder à ce penchant. Je ne crois pas que les composantes de la majorité d'aujourd'hui, c'est-à-dire de l'opposition d'hier, aient jamais cessé de se soucier du problème de la lutte contre l'alcool au volant. Du reste, pourquoi ne pas le dire, j'ai l'impression que l'ardeur de M. Foyer faiblissait au fil du discours. En effet, je ne crois pas que la limitation des peines au seul retrait du permis de conduire ait la même valeur dissuasive que les peines proposées pour sanctionner le délit constitué par la conduite sous l'empire d'un état alcoolique caractérisé par un taux d'alcool pur égal ou supérieur à 0,80 gramme pour mille.

Ce délit est en effet sanctionné par de fortes amendes, dissuasives pour nombre de personnes, et les tribunaux peuvent également infliger des peines de prison. Je ne vois pas pourquoi les juges se montreraient laxistes en ce domaine : j'ai plutôt le sentiment qu'ils auront tendance à manifester l'attitude inverse. Je persiste donc à penser que les dispositions proposées sont meilleures.

Quant à l'encombrement des tribunaux qu'elles pourraient provoquer, il n'y a aucun risque à cet égard, ce type de délit ne représentant qu'une très faible proportion des délits constatés. Certaines infractions, tels les excès de vitesse, encombrant en revanche véritablement les tribunaux, et le garde des sceaux a d'ailleurs été conduit à étudier les moyens susceptibles de réduire le poids des procédures en ce domaine.

J'insisterai à nouveau sur le problème de la fiabilité de la vérification. J'ai souligné, en réponse à M. le rapporteur, que les procédures d'homologation seraient extrêmement strictes et donneraient une valeur probante à ces appareils. Je rappelle par ailleurs qu'un second contrôle sera de droit lorsqu'il aura été demandé par l'intéressé. Il convient donc que l'usage de ce droit soit aisé et sûr. L'appareil en question comportera des dispositifs de sécurité et le contrôle du fonctionnement, effectué par des moyens électroniques, sera automatique, afin d'assurer une fiabilité maximale. Des voyants lumineux permettront ainsi aux agents de constatation comme à l'usager de vérifier le bon fonctionnement de l'appareil. Les experts estiment que ce dispositif sera plus fiable que la prise de sang.

Quant à la conduite sous tranquillisants, c'est un problème qui ne nous a pas échappé, car la mise en œuvre du programme « Réagir » nous a conduits à l'évoquer. Un médecin a été chargé de réfléchir sur cette question et de formuler des propositions. Il semble que la diversité des produits pharmaceutiques concernés soit trop grande sans compter le problème du secret professionnel, pour que l'on puisse envisager une solution législative. Il faudra sans doute s'orienter de préférence vers un rôle préventif renforcé des médecins, afin que ceux-ci informent clairement leurs patients sur les contre-indications, du point de vue de la conduite, des médicaments qu'ils leur prescrivent.

J'ai été sensible aux suggestions, marquées par le bon sens, de Mme Provost relatives aux modalités d'intervention de la médecine du travail en ce qui concerne les conducteurs professionnels de poids lourds. Ses remarques vont dans le sens d'une orientation que nous avons prise pour accentuer le suivi médical de ces conducteurs : nous avons prévu une visite annuelle au lieu d'une visite tous les cinq ans jusqu'à présent. Comme il faut définir les conditions de l'intervention de la médecine du travail, je ferai étudier soigneusement toutes ces suggestions.

J'ai également été très attentif aux propos de M. Fuchs, et je comprends l'émotion qu'ils traduisaient. Il a parfaitement résumé le problème, s'agissant de l'idée d'abaisser le seuil d'alcoolémie à 0,5 gramme : cela heurterait trop les habitudes de vie et les mentalités qui existent dans notre pays. Nous risquons d'obtenir une moindre efficacité parce que la décision serait mal supportée. Mieux vaut donc commencer par une étape bien comprise, qui donne des résultats tangibles. Nos habitudes de vie sont très différentes, du point de vue de la consommation d'alcool, de celles des Scandinaves.

Pour ce qui est du permis à points, nous sommes en train d'étudier la question. Il n'est pas impossible que nous débouchions prochainement sur des conclusions positives. En tout état de cause, nous sommes évidemment animés, et c'est d'ailleurs le sens du programme « Réagir », par la volonté de « responsabiliser », comme on dit, les conducteurs.

En ce qui concerne les contrôles techniques, nous travaillons très attentivement avec ma collègue Mme Lalumière à l'élaboration de ce dossier. Je pense que nous allons déboucher prochainement sur des prises de position. Je ne peux pas en dire plus aujourd'hui. C'est un dossier qui fait l'objet d'un travail de mise au point très approfondi.

Pour terminer, je réaffirmerai la volonté du Gouvernement d'agir avec toute l'énergie et la fermeté nécessaires face à un tel problème afin de limiter, sinon d'enrayer un fléau absolument insupportable.

M. le président. La discussion générale est close.

Aucune motion de renvoi en commission n'étant présentée, le passage à la discussion des articles du projet de loi dans le texte du Sénat est de droit.

Je rappelle qu'à partir de maintenant peuvent seuls être déposés les amendements répondant aux conditions prévues aux alinéas 4 et suivants de l'article 99 du règlement.

Articles 1^{er} et 2.

M. le président. « Art. 1^{er}. — Le 1 de l'article L. 1^{er} du code de la route est remplacé par les dispositions suivantes :

« I. — Toute personne qui aura conduit un véhicule alors qu'elle se trouvait, même en l'absence de tout signe d'ivresse manifeste, sous l'empire d'un état alcoolique caractérisé par la présence dans le sang d'un taux d'alcool pur égal ou supérieur à 0,80 gramme pour mille ou par la présence dans l'air expiré d'un taux d'alcool pur égal ou supérieur à 0,40 milligramme par litre sera punie d'un emprisonnement d'un mois à un an et d'une amende de 500 F à 8000 F ou de l'une de ces deux peines seulement.

« Les officiers ou agents de la police administrative ou judiciaire soumettront à des épreuves de dépistage de l'imprégnation alcoolique par l'air expiré l'auteur présumé de l'une des infractions énoncées à l'article L. 14 ou le conducteur impliqué dans un accident de la circulation ayant occasionné un dommage corporel. Ils pourront soumettre aux mêmes épreuves tout conducteur qui sera impliqué dans un accident quelconque de la circulation.

« Lorsque les épreuves de dépistage permettront de présumer l'existence d'un état alcoolique ou lorsque le conducteur aura refusé de les subir, les officiers ou agents de la police administrative ou judiciaire feront procéder aux vérifications destinées à établir la preuve de l'état alcoolique. Ces vérifications seront faites soit au moyen d'analyses et examens médicaux, cliniques et biologiques, soit au moyen d'un appareil permettant de déterminer le taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré à la condition que cet appareil soit conforme à un type homologué.

« Lorsque les vérifications auront été faites au moyen d'analyses et examens médicaux, cliniques et biologiques, un échantillon devra être conservé. Lorsqu'elles auront été faites au moyen d'un appareil permettant de déterminer le taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré, un second contrôle pourra être immédiatement effectué, après vérification du bon fonctionnement de l'appareil ; ce contrôle sera de droit lorsqu'il aura été demandé par l'intéressé.

« Toute personne qui aura refusé de se soumettre aux vérifications sera punie des peines prévues au premier alinéa. »

Personne ne demande la parole ?

Je mets aux voix l'article 1^{er}.

(L'article 1^{er} est adopté.)

« Art. 2. — Au troisième alinéa de l'article L. 3 du code de la route, les mots : « dans les conditions prévues aux quatrième et cinquième alinéas du paragraphe I de l'article L. 1^{er} et sous les sanctions prévues au sixième alinéa dudit paragraphe », sont remplacés par les mots : « dans les conditions prévues aux troisième et quatrième alinéas du I de l'article L. 1^{er} et sous les sanctions prévues au cinquième alinéa dudit I ». — (Adopté.)

Après l'article 2.

M. le président. M. Roger Rouquette, rapporteur, MM. Forni et Jean-Pierre Michel ont présenté un amendement, n° 1, ainsi rédigé :

« Après l'article 2, insérer l'article suivant :

« L'article L. 14 du code de la route est complété par l'alinéa suivant :

« Dans tous les cas, le tribunal peut décider que le condamné conservera l'usage de son permis de conduire pour l'exercice de son activité professionnelle. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Roger Rouquette, rapporteur. J'ai déjà expliqué assez longuement cet amendement tout à l'heure en présentant mon rapport.

Il est anormal que le juge puisse moduler la suspension du permis de conduire pour des motifs professionnels lorsque la suspension est encourue à titre de peine principale ou de substitution, et qu'il ne puisse pas le faire quand elle constitue une peine complémentaire.

Cet amendement, contrairement à ce qu'on pourrait penser, n'est pas laxiste puisque, avec la possibilité de moduler immédiatement les peines relatives au permis de conduire, le tribunal hésitera moins à prononcer une peine de suspension du permis.

En outre, cet amendement va dans le sens de la personnalisation des peines — un principe étudié actuellement dans le cadre de la réforme du code pénal.

Enfin, s'agissant des circonstances, faut-il attendre une loi d'ensemble sur le permis de conduire et ne pas, d'ores et déjà, harmoniser une législation qui, de l'avis de tous les juristes, est défectueuse, pour le point auquel l'amendement veut porter remède ?

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

M. le ministre des transports. Monsieur le rapporteur, je ne conteste absolument pas le bien-fondé de la démarche et des observations qui ont conduit au dépôt de cet amendement ainsi que de l'amendement n° 2 — les deux, s'ils n'ont pas le même objet, procèdent de préoccupations du même ordre.

Le projet de loi en discussion a un objet extrêmement précis et limité. Il tend à montrer la volonté du Gouvernement et du Parlement à conduire une action déterminée contre ce fléau que constitue l'alcool au volant. A cet égard, le Gouvernement considère qu'il faut éviter tout risque de confusion et garder toute sa force à la démarche ainsi exprimée.

C'est pourquoi il ne souhaite pas qu'à la faveur de ce projet soient introduites des dispositions sans liaison directe avec l'objet du texte, même si, par ailleurs, elles ont leur justification.

J'ajoute que le Sénat s'est prononcé unanimement en faveur de ce projet. Il serait significatif aux yeux de l'opinion que le Parlement tout entier se prononce nettement sur une question de cette nature, au-delà des courants divers qui marquent le pays.

Enfin, je rappelle que, sous l'autorité du garde des sceaux, un travail est en cours pour moderniser notre appareil pénal, particulièrement en ce qui concerne la répression des fautes de conduite. En tout état de cause, je suis autorisé à m'engager au nom du Gouvernement à ce que les questions qui font l'objet de ces amendements soient prochainement examinées par l'Assemblée nationale dans un cadre cohérent et approprié.

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

M. Jean-Paul Fuchs. Je ne peux accepter cet amendement. En effet, son adoption permettrait à un condamné de conserver l'usage de son permis pour exercer son activité professionnelle. Si quelqu'un est condamné pour avoir conduit avec trop d'alcool dans le sang, il est un danger public : c'est un véritable meurtrier, qu'il conduise dans le cadre de son activité professionnelle ou autrement. Il faut être logique !

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

M. Philippe Bassinet. J'ai écouté avec plaisir M. Fuchs, après avoir entendu M. Foyer — dont je regrette qu'il ne soit plus là — accuser les socialistes de laxisme...

M. Jean-Paul Fuchs. Cela n'a rien à voir !

M. Philippe Bassinet. ...dans la lutte contre l'alcoolisme.

Mais il n'en est rien. L'amendement reflète deux préoccupations quelque peu contradictoires. D'un côté, nous voulons maintenir le droit au travail, et nous sommes soucieux qu'aucune sanction ne porte atteinte à ce droit. De l'autre, nous voulons lutter contre l'alcoolisme, et nous sommes hostiles à tout laxisme dans ce domaine.

Monsieur le ministre, nous vous avons entendu : nous voulons de la fermeté dans la lutte contre ce fléau social qu'est l'alcoolisme. Dans le même temps, il faut tenir compte de notre volonté de ne pas porter atteinte au droit au travail. Nous vous suivrons, c'est-à-dire que nous voterons contre cet amendement, mais nous vous demandons instamment de vous faire notre intermédiaire auprès du garde des sceaux pour que la préoccupation manifestée par les députés socialistes soit prise en considération : elle doit être retenue lors de la réforme du permis de conduire, que vous nous avez annoncée.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 3.

M. le président. « Art. 3. — Le 2° du II de l'article L. 15 du code de la route est modifié ainsi qu'il suit :

« 2° Lorsqu'il y aura lieu à l'application simultanée de l'article L. 1°, I ou II, du présent code et des articles 319 ou 320 du code pénal. »

M. Fuchs a présenté un amendement n° 3 ainsi rédigé :

« A la fin du second alinéa de l'article 3, après les mots : « ou 320 », insérer les mots : « ou R. 40-4' ».

La parole est à M. Fuchs.

M. Jean-Paul Fuchs. Avec les textes que nous adoptons, l'annulation du permis de conduire est obligatoire dans les cas où l'accident entraîne une incapacité de travail supérieure à trois mois.

A notre avis, le permis de conduire devrait être retiré dans tous les cas, c'est-à-dire également dans les cas où l'incapacité de travail est inférieure à trois mois. Il s'agit, en effet, de sanctionner non pas la gravité de l'accident, mais le fait de conduire avec de l'alcool dans le sang.

Cependant vous avez déclaré précédemment, monsieur le ministre, que vous vous engagiez à faire admettre ces idées dans la révision du code pénal. Vous avez souhaité que l'Assemblée unanime vote ce soir votre projet. Si vous me répondez que les idées que je viens d'exprimer pourront être reprises prochainement, je suis prêt à retirer mon amendement.

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

M. Roger Rouquette, rapporteur. La commission n'a pas examiné cet amendement sur les tenants et les aboutissants duquel je m'interroge, à titre personnel.

De prime abord, j'ai plaidé pour une aggravation de la législation. Malgré tout, je me demande si cet amendement ne va pas un peu trop loin dans la mesure où son texte peut laisser entendre une annulation automatique du permis pour un conducteur qui aurait commis un accident corporel, quelle qu'en soit la gravité, si minime soit-elle.

Je me suis exprimé à titre personnel, je le répète, et je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée.

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

M. le ministre des transports. A M. Fuchs, je formulerai la même réponse que précédemment.

Lors de la discussion de la réforme préparée par M. le garde des sceaux, vous aurez l'occasion, monsieur Fuchs, d'avoir un débat complet sur les problèmes posés par la suspension ou l'annulation du permis de conduire. Il est de meilleure méthode d'attendre ce débat pour envisager de répondre aux divers problèmes posés, que d'apporter ce soir des solutions d'une manière un peu rapide car elles risqueraient de n'être pas tout à fait bien adaptées. Dans ces conditions, je souhaite donc que vous puissiez retirer votre amendement.

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

M. Jean-Paul Fuchs. Monsieur le ministre, pour donner plus d'efficacité à votre texte, et pour qu'il soit immédiatement mis en vigueur, je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement n° 5 est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 3.

(L'article 3 est adopté.)

Après l'article 3.

M. le président. M. Roger Rouquette, rapporteur, MM. Forni et Jean-Pierre Michel ont présenté un amendement, n° 2, ainsi rédigé :

« Après l'article 3, insérer l'article suivant :

« Après le troisième alinéa de l'article L. 18 du code de la route, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« La suspension du permis de conduire peut être assortie du maintien du droit de conduire pour l'exercice d'une activité professionnelle : l'arrêté préfectoral définit alors cette activité et fixe les diverses conditions, notamment de lieu et de temps, auxquelles l'usage de ce droit est subordonné, ainsi que, le cas échéant, la ou les catégories de véhicules dont la conduite est autorisée. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Roger Rouquette, rapporteur. Cet amendement, dans la ligne de l'amendement n° 1 qui n'a pas été retenu par l'Assemblée, donne la possibilité au commissaire de la République d'assortir une mesure administrative de suspension du permis de conduire, du maintien du droit de conduire pour l'exercice d'une activité professionnelle.

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

M. le ministre des transports. Pour les mêmes raisons que précédemment, je serais reconnaissant à la commission — ou au groupe socialiste — de bien vouloir retirer cet amendement.

M. Roger Rouquette, rapporteur. C'est un amendement de la commission. Je ne peux donc pas le retirer.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 2.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Mme Eliane Provost, M. Massot et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement n° 4 ainsi rédigé :

« Après l'article 3, insérer l'article suivant :

« L'article L. 80 du code des débits de boissons et des mesures contre l'alcoolisme est complété par l'alinéa suivant :

« Les débits de boisson doivent proposer à la vente au moins trois boissons sans alcool d'un prix public inférieur au plus bas prix pratiqué pour les boissons des deuxième, troisième, quatrième et cinquième catégories définies à l'article L. 1 du présent code.

La parole est à Mme Eliane Provost.

Mme Eliane Provost. Cet amendement vise à lutter contre l'alcoolisme. En effet, il est inadmissible que, dans n'importe quel bar de France, un verre d'eau minérale coûte deux à trois fois plus cher qu'un verre de boisson alcoolisée.

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

M. Roger Rouquette, rapporteur. La commission n'a pas examiné cet amendement qui, personnellement, me paraît s'inscrire dans la ligne des propos que j'ai tenus au sujet de la lutte contre l'alcoolisme ; cette lutte doit se poursuivre de façon globale.

Cet amendement donne un exemple d'une mesure concrète. A mon avis, cette mesure devrait être reprise dans le projet de loi contre l'alcoolisme actuellement préparé par le secrétaire d'Etat chargé de la santé.

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

M. le ministre des transports. Je suis entièrement d'accord avec M. le rapporteur.

La disposition proposée, qui s'inscrit bien dans le cadre de la lutte contre l'alcoolisme, n'a pas de lien direct avec les mesures que nous voulons prendre ce soir. Tout au moins, elle va au-delà de celles-ci.

Il faut signaler ce point au secrétaire d'Etat chargé de la santé, de manière qu'il en tienne compte dans la rédaction de son projet.

M. le président. Madame Provost, maintenez-vous votre amendement ?

Mme Eliane Provost. Non, monsieur le président, je le retire.

M. le président. L'amendement n° 4 est retiré.

Article 4.

M. le président. « Art. 4. — A l'article L. 88 du code des débits de boissons et des mesures contre l'alcoolisme, les mots : « vérifications médicales, cliniques et biologiques » sont remplacés par les mots : « vérifications prévues au I de l'article L. 1^{er} du code de la route ».

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 4.

(L'article 4 est adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

M. Jean-Louis Goaduff. Le groupe du rassemblement pour la République s'abstient.

M. Philippe Bassinet. On voit bien les défenseurs des bouilleurs de crû !

(L'ensemble du projet de loi est adopté.)

— 2 —

DEPOT D'UN PROJET DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le Premier ministre un projet de loi de finances rectificative pour 1983.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 1836, distribué et renvoyé à la commission des finances, de l'économie générale et du Plan à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

— 3 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Mardi 29 novembre 1983, à neuf heures trente, première séance publique :

Discussion, après déclaration d'urgence, du projet de loi n° 1769 définissant les moyens d'exécution du IX^e Plan de développement économique, social et culturel (deuxième loi de Plan) (rapport n° 1833 de M. Dominique Taddei, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan; avis n° 1824 de M. Didier Chouat, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales; avis n° 1834 de M. Gustave Ansart, au nom de la commission de la production et des échanges).

A seize heures, deuxième séance publique :

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

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Fixation de l'ordre du jour ;

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

La séance est levée.

(La séance est levée à vingt-trois heures trente.)

Le Directeur du service du compte rendu sténographique
de l'Assemblée nationale,

LOUIS JEAN.

Errata.

I. — Au compte rendu intégral de la 2^e séance
du 22 novembre 1983.

FONCTION PUBLIQUE DE L'ÉTAT

Page 5593, 2^e colonne, amendement n° 12 de M. Ducloux,
à l'avant-dernière ligne :

Au lieu de : « rendre publique », **lire :** « rendre publics ».

II. — Au compte rendu intégral de la 2^e séance
du 23 novembre 1983.

CODE PÉNAL ET CODE DE PROCÉDURE PÉNALE
DANS LES TERRITOIRES D'OUTRE-MER

Page 5633, 2^e colonne, article 5 :

Au lieu de : « ... la loi n° 83-446 du 10 juin 1983 », **lire :**
« ... la loi n° 83-466 du 10 juin 1983 ».

III. — Au compte rendu intégral de la séance
du 24 novembre 1983.

CONGÉ PARENTAL D'ÉDUCATION

Page 5677, 2^e colonne, article 3 :

Au lieu de : « ... la loi n° 77-666 du 12 juillet 1977 », **lire :**
« ... la loi n° 77-766 du 12 juillet 1977 ».

ABONNEMENTS

ÉDITIONS		FRANCE et Outre-mer.	ÉTRANGER	DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION 26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 15. Téléphone } Renseignements : 575-62-31 Administration : 578-61-39 TÉLEX } 201176 F DIR JO - PARIS	
Codes.	Titres.	Francs.	Francs.		
Assemblée nationale :					
	Débats :				
03	Compte rendu.....	95	425		
33	Questions.....	95	425		
	Documents :				
07	Série ordinaire.....	532	1 070		
27	Série budgétaire.....	162	238		
	Sénat :				
05	Compte rendu.....	87,50	270		
55	Questions.....	87,50	270		
09	Documents.....	832	1 031		

N'effectuer aucun règlement avant d'avoir reçu une facture. — En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande.

Pour exédition par voie aérienne, outre-mer et à l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination.

Le présent numéro comporte le compte rendu intégral
des deux séances du lundi 28 novembre 1983.

1^{re} séance : page 5701 ; 2^e séance : page 5717.

Prix du numéro : **2,15 F.** (Fascicule de un ou plusieurs cahiers pour chaque journée de débats ; celle-ci pouvant comporter une ou plusieurs séances.)