

# JOURNAL OFFICIEL



**DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**DÉBATS PARLEMENTAIRES**

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

**CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958**

**9<sup>e</sup> Législature**

**SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1988-1989**

**(31<sup>e</sup> SÉANCE)**

**COMPTE RENDU INTÉGRAL**

**1<sup>re</sup> séance du jeudi 11 mai 1989**

## SOMMAIRE

### PRÉSIDENTE DE M. LAURENT FABIUS

1. **Ordre du jour du mardi 16 mai 1989** (p. 756).
2. **Questions posées à M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer** (p. 766).

Réponses de M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, aux questions de : MM. Ambroise Guellec, Louis Colombani, André Rossi, Georges Durand, Jean-Claude Desein, Guy Malandain, François Hollande, Michel Destot, Daniel Vaillant, Guy Lordinot, Jean-Pierre Brard, Roger Gouhier, Mme Suzanne Sauvaigo, MM. Jacques Godfrain, Claude Dhinnin.

*Suspension et reprise de la séance* (p. 773)

### PRÉSIDENTE DE M. LOÏC BOUVARD

3. **Renvoi pour avis** (p. 773).
4. **Retrait d'une question orale sans débat** (p. 773).
5. **Sécurité routière.** - Suite de la discussion, après déclaration d'urgence, d'un projet de loi (p. 773).

Avant l'article 1<sup>er</sup> (p. 773)

Amendement n° 68 de M. Lequiller : MM. Pierre Lequiller, Léo Gréard, rapporteur de la commission des lois ; Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. - Rejet.

Amendement n° 69 de M. Lequiller : MM. Pierre Lequiller, le rapporteur, Georges Sarre, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, chargé des transports routiers et fluviaux. - Rejet.

Amendement n° 70 de M. Lequiller : MM. Pierre Lequiller, le rapporteur, le ministre. - Rejet.

Amendement n° 71 de M. Lequiller : MM. Pierre Lequiller, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Rejet.

L'amendement n° 67 de M. Lequiller n'a plus d'objet.

Article 1<sup>er</sup> (p. 775)

M. Gilbert Gantier.

Amendement de suppression n° 38 de M. Asensi : MM. Roger Gouhier, le rapporteur, le ministre. - Rejet.

Amendement n° 64 de M. Fèvre : MM. Charles Fèvre, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Rejet.

Amendement n° 20 de la commission des lois : MM. le rapporteur, le ministre. - Adoption.

Adoption de l'article 1<sup>er</sup> modifié.

Article 2 (p. 777)

Amendement de suppression n° 39 de M. Jacques Brunhes : MM. Roger Gouhier, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Rejet.

Adoption de l'article 2.

Articles 3 et 4. - Adoption (p. 777)

Article 5 (p. 777)

Amendement de suppression n° 40 de M. Asensi : MM. Roger Gouhier, le rapporteur, le ministre. - Rejet.

Adoption de l'article 5.

Après l'article 5 (p. 778)

Amendement n° 21 de la commission des lois : MM. le rapporteur, le ministre. - Adoption.

Article 6 (p. 778)

Amendement de suppression n° 41 de M. Millet : MM. Roger Gouhier, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Rejet.

Amendement n° 22 de la commission des lois : MM. le rapporteur, le ministre. - Adoption.

Adoption de l'article 6 modifié.

Articles 7, 8 et 9. - Adoption (p. 778)

Avant l'article 10 (p. 778)

Amendement n° 42 de M. Jacques Brunhes : Mme Muguette Jacquaint, MM. le rapporteur, le ministre. - Rejet.

### PRÉSIDENTE DE M. PASCAL CLÉMENT

Article 10 (p. 779)

M. Charles Fèvre.

ARTICLE L. 11 DU CODE DE LA ROUTE (p. 779)

Amendement n° 1 de la commission de la production : MM. Jean-Pierre Baeumler, rapporteur pour avis de la commission de la production ; le ministre, le rapporteur. - Adoption de l'amendement n° 1 rectifié.

L'amendement n° 73 de M. Chamard n'est pas soutenu.

Amendement n° 47 de M. Fèvre : MM. Charles Fèvre, le rapporteur, le ministre, Serge Charles, Michel Sapin, président de la commission des lois. - Rejet.

ARTICLE L. 11-1 DU CODE DE LA ROUTE (p. 781)

Amendement n° 43 de M. Asensi : Mme Muguette Jacquaint, MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Rejet.

Amendement n° 48 de M. Fèvre : MM. Charles Fèvre, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Adoption.

Amendement n° 2 de la commission de la production : MM. le rapporteur pour avis, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Adoption de l'amendement n° 2 rectifié.

Amendement n° 49 de M. Fèvre : MM. Charles Fèvre, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Rejet.

Amendement n° 50 de M. Fèvre : MM. Charles Fèvre, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Rejet.

Amendement n° 76 de M. Lequiller : MM. Pierre Lequiller, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Adoption.

ARTICLE L. 11-2 DU CODE DE LA ROUTE (p. 782)

Amendement n° 51 de M. Fèvre : M. Charles Fèvre.

Amendement n° 52 de M. Fèvre : MM. Charles Fèvre, le rapporteur, le secrétaire d'Etat, Jean-Yves Chamard. - Rejet des amendements n°s 51 et 52.

ARTICLE L. 11-3 DU CODE DE LA ROUTE (p. 783)

Amendement n° 3 de la commission de la production : MM. le rapporteur pour avis, le ministre, le rapporteur. - Adoption.

Amendement n° 53 de M. Fèvre : MM. Charles Fèvre, le rapporteur, le ministre. - Rejet.

Amendement n° 4 de la commission de la production, avec le sous-amendement n° 23 de la commission des lois, et amendement n° 54 de M. Fèvre : MM. le rapporteur pour avis, Charles Fèvre, le rapporteur, le ministre. - Adoption du sous-amendement n° 23 et de l'amendement n° 4 modifié ; l'amendement n° 54 n'a plus d'objet.

ARTICLE L. 11-4 DU CODE DE LA ROUTE (p. 784)

Amendement n° 9 de M. Serge Charles : MM. Serge Charles, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Rejet.

Amendement n° 24 de la commission des lois : MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Adoption.

M. le président.

*Rappel au règlement (p. 785)*

MM. Jean-Pierre Michel, le ministre.

*Reprise de la discussion (p. 785)*

ARTICLE L. 11-5 DU CODE DE LA ROUTE (p. 785)

Amendements n°s 55 de M. Francis Delattre et 56 de M. Fèvre : MM. Francis Delattre, Charles Fèvre, le rapporteur, le secrétaire d'Etat, Pierre Lequiller, Jean-Yves Chamard. - Rejet, par scrutin, de l'amendement n° 55 ; rejet de l'amendement n° 56.

Amendement n° 5 de la commission de la production : MM. le rapporteur pour avis, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Adoption.

Amendement n° 57 de M. Fèvre : MM. Charles Fèvre, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Adoption.

Amendement n° 44 de M. Millet : Mme Muguette Jacquaint, MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Rejet.

Amendements n°s 75 de M. Lequiller et 11 de M. Serge Charles, amendements identiques n°s 12 de M. Serge Charles et 58 corrigé de M. Fèvre et amendement n° 10 de M. Serge Charles : M. Pierre Lequiller. - Retrait de l'amendement n° 75.

M. Serge Charles. - Retrait de l'amendement n° 11.

MM. Charles Fèvre, Serge Charles, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Adoption, par scrutin, des amendements identiques n°s 12 et 58 corrigé ; l'amendement n° 10 n'a plus d'objet.

M. le secrétaire d'Etat.

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

6. **Retrait d'une question orale sans débat** (p. 789).

7. **Ordre du jour** (p. 789).

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRESIDENCE DE M. LAURENT FABIUS

La séance est ouverte à quinze heures.

**M. le président.** La séance est ouverte.

1

## ORDRE DU JOUR DU MARDI 16 MAI 1989

**M. le président.** La conférence des présidents a fixé au mardi 16 mai, à dix-sept heures, la discussion et le vote de la motion de censure déposée, en application de l'article 49, alinéa 2, de la Constitution, par M. Bernard Bosson et soixante-trois membres de l'Assemblée.

En conséquence, l'ordre du jour du mardi 16 mai est ainsi établi :

A seize heures :

Deuxième lecture de la proposition de loi sur les délégations parlementaires pour les communautés européennes.

Conclusions du rapport de la commission des lois sur la proposition de résolution de M. Louis Mernaz tendant à modifier le premier alinéa de l'article 33 du règlement de l'Assemblée nationale.

A dix-sept heures et vingt-et-une heures trente :

Discussion et vote de la motion de censure.

2

## QUESTIONS A M. LE MINISTRE DE L'ÉQUIPEMENT, DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DE LA MER

**M. le président.** L'ordre du jour appelle les questions à M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.

Aujourd'hui, nous avons donc le plaisir d'accueillir M. Michel Delebarre, que je remercie en votre nom, mes chers collègues, de se prêter à l'exercice de saint Sébastien du jeudi. *(Rires.)*

**M. Gabriel Kasperoît.** Le Président de la République s'empare de Jeanne d'Arc et le président de l'Assemblée nationale de saint Sébastien ! *(Sourires.)*

**M. le président.** Eh oui, il y a une filiation entre nous. Vous l'avez remarqué ! *(Sourires.)*

**M. Gabriel Kasperoît.** Je l'ai remarqué. On m'avait toujours dit que la République était laïque, mais je suis ravi qu'elle fasse référence à Jeanne d'Arc !

**M. le président.** Elle reste laïque, mais elle reconnaît ses saints !

Je vais appeler successivement les questions de chaque groupe dans la limite du temps qui lui a été imparti par la conférence des présidents.

Aujourd'hui, c'est le groupe de l'Union du centre qui va commencer. Il dispose de huit minutes.

Pour la première question, la parole est à M. Ambroise Guellec.

**M. Ambroise Guellec.** Monsieur Delebarre, vous êtes ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Pour ce dernier domaine, vous êtes même assisté d'un ministre délégué.

S'agissant de la politique de la mer, qui se caractérise par son immobilisme depuis maintenant environ un an, envisagez-vous de prendre des initiatives concrètes et précises ? A cet égard j'évoquerai deux domaines.

Le premier concerne la construction de navires de pêche. Vous savez qu'en ce domaine, nous sommes bloqués - il n'y a pas d'autre terme - par les autorités communautaires. Or, bientôt, la France va assurer la présidence du Conseil des ministres. Prendrez-vous des initiatives pour que l'on puisse passer de nouvelles commandes de navires dans nos chantiers navals ?

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

**M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Monsieur le député, vous connaissez très bien le sujet dont vous parlez, puisque vous en avez été vous-même responsable.

**M. Ambroise Guellec.** Je suis d'autant plus inquiet ! *(Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.)*

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Ne le soyez pas !

L'intérêt du Gouvernement pour ce secteur est double puisque, effectivement, j'en ai la charge, ainsi que M. Jacques Mellick, qui est le ministre délégué chargé de la mer.

Vous savez que notre action dans ce domaine est encadrée par le plan européen d'orientation de la pêche, de telle sorte que nous ne pouvons pas faire n'importe quoi. Ainsi, lorsque nous voulons lancer des capacités de pêches supplémentaires - ce qui peut se faire et ce qui devrait se faire, ne serait-ce que pour des raisons de modernisation de nos types de pêches - nous devons pouvoir, en contrepartie, aligner des réductions de capacités de pêches pour rester dans le cadre général du P.O.P.

J'ai l'intention, lorsque la France assurera la présidence du Conseil des ministres, c'est-à-dire à partir du mois prochain, d'examiner de quelle manière nous pouvons, dans le cadre national, et en respectant les règles européennes, contribuer à la modernisation de notre flotte de pêche. Jusqu'à présent, nous agissons, je le reconnais, au coup par coup. Or ce qu'il faudrait, en particulier pour la pêche dans un certain nombre de régions, c'est envisager la question un peu plus à moyen terme.

**M. le président.** La parole est à M. Ambroise Guellec.

**M. Ambroise Guellec.** Ma deuxième question va dans le même sens que la première, monsieur le ministre.

Notre groupe est également inquiet de ce qui se passe dans le secteur de la marine marchande. Mais cette inquiétude ne date pas d'hier, et je ne veux pas dire que tout va mal depuis un an. Cela dit, nous avons engagé une série de mesures volontaristes. Or il ne s'est rien passé depuis plusieurs mois. Certes, Jean-Yves le Drian a été chargé d'une mission, mais il n'a pas encore remis son rapport.

Je voudrais donc savoir quand ce rapport sera remis, si des propositions seront faites en faveur de la marine marchande et si des actions concrètes en faveur de celle-ci seront engagées.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Monsieur le député, nous aurions peut-être aimé nous situer dans la continuation de l'action entreprise. Toutefois, le plan qui avait été lancé, et qui s'appelait le « plan Guellec », ce qui aux yeux de l'histoire est sans doute une référence non négligeable à moyen et long terme...

**M. Ambroise Guellec.** Il n'a pas été inutile !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Certes il n'a pas été tout à fait inutile, je le reconnais.

Ce plan, disais-je, posait un problème d'ordre conjoncturel puisque sa durée était limitée à deux ans et qu'à la fin de 1988 prenait fin le système d'aide à l'armement. Nous nous trouvons donc devant une absence de référence !

Vous savez aussi bien que moi que pour pouvoir, dans ce domaine, conduire une politique qui ait à la fois la confiance des armateurs et des personnels concernés, nous sommes obligés de travailler à moyen terme, et que l'axe de la politique à construire est au minimum de cinq ans si nous voulons encourager une orientation de l'armement français.

C'est la raison pour laquelle le Gouvernement et M. Jacques Mellick, faisant preuve d'une démarche très réaliste, ont demandé à M. Jean-Yves Le Drian - le choix d'un Breton ne doit pas vous laisser tout à fait indifférent - d'étudier la mise en place d'un nouveau plan avec de nouvelles orientations pour la marine marchande, et ce en concertation totale avec tous les milieux professionnels, armement et personnels concernés.

Voire collègue a quasiment terminé son travail de réflexion et élaboré ses propositions. Son rapport doit être remis dans les tout prochains jours au Gouvernement auquel vous reconnaissez, je l'espère, le droit de l'examiner et de prendre un minimum de temps pour arrêter sa position, surtout qu'il y a relation totale entre la décision qu'il pourra prendre et les disponibilités budgétaires qui seront mises en œuvre pour faire face à l'exécution de ce plan. A l'heure actuelle, je dispose d'un budget de 113 milliards de francs, en francs courants, ce qui n'est pas si simple que cela à gérer.

**M. le président.** La parole est à M. Ambroise Guellec.

**M. Ambroise Guellec.** Monsieur le ministre, il y a tout de même urgence et le plus tôt sera le mieux.

Permettez-moi de passer maintenant du transport maritime au transport terrestre, et plus particulièrement au transport ferroviaire.

L'élaboration d'un schéma directeur concernant l'interconnexion des T.G.V. à l'échelle européenne est en cours. Il s'agit d'un domaine où il y a également urgence, si nous voulons construire l'Europe, si nous souhaitons avoir des systèmes rapides de communication entre les grands centres, les grandes capitales européennes. Pouvez-vous, monsieur le ministre, nous fournir des indications précises sur ce point ?

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Avec cette question, qui sera sans doute posée à nouveau par d'autres intervenants, nous sommes au cœur d'un vrai débat sur la construction européenne.

Si l'Europe doit exister, elle devra avoir une dimension culturelle, mais elle devra aussi avoir une dimension favorisant les échanges entre les personnes et entre les produits. L'Europe sera donc, d'une certaine façon, une Europe des transports, sinon, elle aura du mal à exister dans la vie quotidienne des populations et des responsables.

Le réseau des trains à grande vitesse aura, entre autres, cette finalité-là si nous arrivons à le mettre en œuvre dans un délai relativement raisonnable, tant au plan national qu'au plan européen.

Vous n'avez pas été sans observer que le conseil des ministres a pris le 31 janvier dernier la décision de réaliser d'ici à la fin de l'année - et c'est le mandat qui m'a été confié - le schéma directeur des trains à grande vitesse pour l'espace national français, et ce dans l'optique d'une interconnexion avec le schéma directeur des réseaux européens de trains à grande vitesse.

Les entreprises de transport ferroviaire européennes ont déjà travaillé à ce projet, notamment la S.N.C.F. avec ses correspondants. Ils ont élaboré une esquisse de ce que pourrait être un réseau européen de trains à grande vitesse. Je forme le vœu que la présidence française puisse être l'occasion - de lancer, dans un délai relativement rapide, la mise en œuvre du réseau européen des liaisons à grande vitesse.

Restera à débattre - et le débat n'est pas neutre - de la faisabilité en termes financiers de ces liaisons. Vous savez que j'ai plaidé à l'échelon européen afin que les concours financiers européens interviennent pour compenser le déficit

d'exploitation de certaines sections de lignes de trains à grande vitesse, car la rentabilité n'est pas partout identique. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

**M. le président.** Nous passons aux questions du groupe U.D.F.

La parole est à M. Louis Colombani.

**M. Louis Colombani.** Ma question concerne les transports en commun, et plus précisément les transports urbains.

Je pense que, comme la moyenne des Français, il a dû vous arriver, monsieur le ministre, d'être bloqué dans le centre de nos agglomérations. Cela n'a rien d'étonnant car avec une augmentation du nombre des cartes grises de 4 p. 100 par an, nous allons inévitablement vers un blocage des centre-villes. Par conséquent, d'autres moyens de déplacement doivent être envisagés, surtout dans les villes de province, Paris étant privilégiée.

Or, si nous connaissons les moyens techniques de mettre en œuvre d'autres systèmes de transport, le financement de ceux-ci me paraît, en revanche, moins évident. A l'heure actuelle, par exemple, les collectivités n'ont pas les moyens d'investir pour mettre en œuvre de tels systèmes.

Pour ma part, j'ai pensé à quatre possibilités.

La première passe par l'augmentation du prix du ticket, c'est-à-dire qu'elle consiste à faire payer les utilisateurs. Bien entendu, cette solution entraînant une augmentation de l'indice du coût de la vie, je ne pense pas que vous soyez d'accord.

La deuxième possibilité consiste en l'augmentation du versement-transport. Mais elle ne recueillera certainement pas votre approbation, pas plus que la mienne d'ailleurs, car ce serait grever le budget de nos entreprises.

La troisième possibilité réside dans un prélèvement d'une partie de la T.I.P.P., ainsi que je l'ai demandé à plusieurs reprises, en tant que vice-président du GART. Mais cela m'a toujours été refusé.

Enfin, la quatrième possibilité, c'est la déréglementation du service public, mais je m'y suis toujours opposé.

N'ayant pas trouvé dans le X<sup>e</sup> Plan le mode de financement de ces nouveaux moyens de transports, je vous demande donc, monsieur le ministre, quelles solutions vous envisagez de nous proposer.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Monsieur le député, nous sommes nombreux, dans un certain nombre d'agglomérations de province, à connaître le problème que vous évoquez. Par pudeur, je n'évoquerai pas la question des transports collectifs dans l'agglomération parisienne qui, à elle seule, mériterait que nous nous y arrêtions un bon moment.

**M. Jean Auroux et M. Michel Sapin.** Très juste !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** J'en viens à votre question.

Le X<sup>e</sup> Plan prévoit un concours de la part de l'Etat de l'ordre de 2 milliards de francs afin d'encourager le développement des transports collectifs dans les agglomérations de province. Cet effort est bien supérieur au précédent et montre la détermination du Gouvernement, comme j'ai eu l'occasion de l'indiquer en conseil des ministres.

Par ailleurs, des dispositions ont été prises. La plus significative d'entre elles, à mon avis, réside dans la possibilité qui a été donnée d'augmenter le versement-transport. Cette faculté ouverte dans le cadre de la loi de finances a au moins pour vertu de responsabiliser directement les collectivités territoriales organisatrices de transports dans les agglomérations. Il s'agit certes d'une contribution des entreprises, mais elle est décidée par les élus, responsables du système de transport. Cette disposition importante permet aux agglomérations de se procurer des ressources supplémentaires destinées à répondre aux problèmes posés par l'évolution du transport collectif.

Vous avez évoqué le GART, c'est-à-dire le groupement des collectivités gestionnaires de systèmes de transport, et la libéralisation du prix du billet. Puis-je vous annoncer qu'en ce moment un débat intragouvernemental a lieu à ce sujet ? Je vous avouerai franchement qu'à titre personnel, je suis plutôt pour cette libéralisation. Mais je ne vous dirai pas qui, à l'heure actuelle, est contre. *(Rires sur les bancs du groupe socialiste.)*

**M. Xavier Deniau.** On s'en doute !

**M. Jacques Godfrain.** Solidarité gouvernementale oblige !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** En effet, solidarité gouvernementale oblige !

Seion moi, la responsabilité des collectivités locales et des élus va jusqu'à la responsabilité éventuelle de la fixation des tarifs des transports collectifs. Cela m'apparaît être la démarche la plus responsable. Ce débat est ouvert et il devra être poursuivi.

Puis-je vous faire observer, monsieur le député, qu'en tant que ministre de l'équipement, et des transports en particulier, j'ai le souci de faire en sorte que les agglomérations se dotent de moyens de transport réalistes. En effet, je suis parfois inquiet de voir des municipalités se lancer dans des projets de systèmes de transport, certes très modernes, certes très performants, mais pas toujours très adaptés aux problèmes réels qui se posent dans l'agglomération. Or des évolutions plus modulées pourraient peut-être être envisagées ; elles permettraient aux collectivités d'éviter de grever trop lourdement leur budget. *(Très bien ! sur les bancs des groupes socialiste et de l'Union du centre.)*

**M. le président.** La parole est à M. André Rossi.

**M. André Rossi.** Monsieur le ministre, quelle est la procédure et l'échéancier retenus pour la définition du tracé du T.G.V.-Est ?

En effet, dans le département de l'Aisne, le conseil général et les élus concernés s'étonnent qu'on ne les ait pas consultés, ou au moins informés des différentes options possibles de ce tracé.

Comme il est normal, des études ont commencé à la demande du centre d'études techniques de la S.N.C.F. Mais nous avons vu l'autre jour une carte d'un projet sur laquelle le T.G.V. entrait dans le département de l'Aisne par La Ferté-Milon pour en sortir par Guignicourt et traversait cinq cantons différents. J'avoue, monsieur le ministre, que ce projet nous a quelque peu inquiétés.

C'est la raison pour laquelle je souhaiterais que, très rapidement, une réunion soit tenue sur place afin que vous puissiez informer les élus. En effet, ces inquiétudes qui naissent des incertitudes du projet touchent à la fois les agriculteurs, les propriétaires, les maires, le conseil général qui a en charge le programme routier du Sud du département. Cette réunion s'impose d'autant plus que le département va probablement être concerné par le développement de l'Est parisien. Un problème d'aménagement du territoire se pose donc sur le plan local et, dans ces conditions, il est important de connaître très exactement l'emplacement de cette hypothèque géo-foncière.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Monsieur le député, si j'étais en état de répondre aujourd'hui à votre question, la mission que j'ai confiée il y a quelque temps à M. le président Essig n'aurait plus d'utilité. Actuellement, l'indétermination est totale quant au tracé du T.G.V.-Est.

Le problème qui se pose, c'est de savoir quel peut être ce tracé, de façon à répondre à notre objectif qui est d'assurer la liaison entre Paris et l'Est de la France, en particulier Strasbourg, dont il faut conforter le rôle de ville européenne. Ce rôle est en grande partie lié à la réalisation de ce T.G.V.-Est.

Bien sûr, un certain nombre de régions situées sur le parcours sont directement concernées par le tracé qui sera arrêté. C'est la raison pour laquelle j'ai demandé à M. Essig de prendre contact avec l'ensemble des collectivités territoriales intéressées, de conduire, d'ici à la fin de l'année, une concertation totale avec celles-ci sur le tracé et le financement du projet, et de faire un certain nombre de suggestions.

Nous sommes confrontés à divers problèmes : la desserte de Roissy, celle du triangle Reims-Epernay-Châlons, le désenclavement des Ardennes qui est loin d'être négligeable, la liaison avec Metz-Nancy et celle avec la Sarre, la branche vers Strasbourg et celle qui va vers Sarrebrück-Mannheim.

Telles sont très exactement les interrogations essentielles qui se posent à propos de ce parcours. La concertation durera jusqu'à la fin de l'année, puis le Gouvernement prendra sa décision.

**M. le président.** La parole est à M. André Rossi, très brièvement.

**M. André Rossi.** Je vous demande également, monsieur le ministre, de réfléchir au problème de la connexion. Se fera-t-elle à Marne-la-Vallée ou à un autre endroit, le Sud du département de l'Aisne étant également intéressé.

**M. le président.** La parole est à M. Georges Durand, pour une question brève.

**M. Georges Durand.** Monsieur le ministre, le 10 avril dernier, le Fokker 27 assurant la liaison Paris-Valence s'écrasait sur les contreforts du Vercors, entraînant la mort de vingt-deux personnes. Vous avez désigné une commission d'enquête pour rechercher les causes de cette catastrophe. Nous avons également lu dans la presse que le conseil des ministres a annoncé différentes mesures.

Restent cependant deux problèmes.

Le premier concerne les installations au sol. Il s'avère que, comme beaucoup d'aéroports secondaires, celui de Valence n'est pas équipé d'un matériel permettant de déceler et de rectifier les erreurs de navigation. Il semblerait que ce soit là une des causes principales de la catastrophe.

Le deuxième problème a trait à l'indemnisation des familles des victimes. Ces familles attendent certes l'indemnisation rapide du préjudice subi, mais également que toute la lumière soit faite sur les causes de cette catastrophe. Or les conclusions de la commission d'enquête sur l'autre catastrophe qui s'est produite le 8 mars 1988 sur la ligne Paris-Nancy, par exemple, ne sont toujours pas connues. Que compte faire le Gouvernement pour que ces conclusions soient déposées dans un délai raisonnable afin d'apaiser l'inquiétude légitime des familles ?

**M. le président.** Monsieur le ministre, pouvez-vous répondre en quelques secondes ?

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Il est très difficile de répondre aussi brièvement, monsieur le président, car c'est en fait l'ensemble des problèmes de sécurité aérienne qui ont été soulevés.

Une enquête est en cours. Les rapports relatifs à la navigation aérienne sont longs et difficiles à élaborer et il est très dangereux d'avancer telle ou telle hypothèse avant la conclusion de l'enquête. Je suis contraint, et c'est normal, de faire confiance à la procédure que j'ai diligentée. J'espère que nous connaîtrons rapidement ses conclusions. Depuis que je suis ministre, j'ai pris des dispositions afin que les rapports d'enquête soient systématiquement rendus publics car je crois que chacun a des enseignements à en tirer.

En ce qui concerne l'indemnisation des familles, j'ai proposé hier au conseil des ministres un projet de loi tendant à améliorer les systèmes de sécurité aérienne et prévoyant d'augmenter les aides accordées aux familles en cas de sinistre. Je suis favorable à la création d'un fonds mutualisé entre les compagnies d'aviation et les compagnies d'assurances, de façon que les familles perçoivent quelque chose le plus vite possible après un accident. Le délai est souvent beaucoup trop long.

**M. le président.** Nous en arrivons aux questions du groupe socialiste.

La parole est à M. Jean-Claude Dessein.

**M. Jean-Claude Dessein.** Monsieur le ministre, en octobre 1987, le gouvernement de M. Chirac décidait de retenir pour le tracé du T.G.V.-Nord le tracé B, qui longe l'autoroute A1 et laisse Amiens, capitale régionale, à quarante kilomètres. En août 1988, le gouvernement de M. Rocard confirmait ce choix, au grand désappointement des Amiennois et des Picards, dont le dossier semblait pourtant solidement étayé. Peut-on encore espérer une modification de ce tracé, avec infléchissement vers Amiens ?

Par ailleurs, on parle maintenant d'une liaison directe Paris-Londres par T.G.V. passant, cette fois, à proximité d'Amiens. Cette hypothèse nouvelle peut-elle être considérée comme acquise ? Dans l'affirmative, dans quel délai peut-on espérer la mise en service de cette liaison ?

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Monsieur le député, vous connaissez parfaitement ce dossier. Le gouvernement de Jacques Chirac avait arrêté un itinéraire pour le T.G.V.-Nord Paris-Lille-Frethun, près de Calais. Le gouvernement de Michel Rocard a confirmé, au mois de juillet dernier, ce choix. Vous me demandez si le Gouvernement a changé de position. Le gouvernement de Michel Rocard est toujours le gouvernement de Michel Rocard. *(Sourires.)*

Cela dit, je rappelle que le comité interministériel d'aménagement du territoire a pris deux décisions complémentaires.

La première consiste à créer en Picardie, au niveau d'Amiens, un véritable carrefour autoroutier, branchant la capitale picarde sur l'ensemble des liaisons autoroutières de l'ouest de la France et de l'ouest de l'Europe. Vous savez que cette programmation a été accélérée.

La seconde consiste à créer en Picardie une gare d'arrêt du T.G.V. La localisation n'est pas encore arrêtée et fait l'objet de discussions au sein même de la région. Je souhaite que la décision soit arrêtée en concertation avec les autorités régionales le plus vite possible.

Troisièmement, nous avons fait étudier la possibilité d'une liaison directe entre le T.G.V.-Nord et la gare de Frethun, près de Calais, d'un barreau de liaison passant par Amiens. L'ingénieur général Elkouby a été chargé de faire des propositions concrètes d'ici à la fin de l'année et de nous dire dans quel délai cette liaison est réalisable. Nous sommes en tout état de cause soumis à un impératif qui nous a au demeurant conduits à arbitrer pour l'itinéraire du T.G.V.-Nord : le T.G.V. doit être en circulation pour mai-juin 1993, date d'ouverture du lien fixe à travers la Manche.

Nous travaillons également sur l'étude d'un branchement entre Amiens et Arras permettant l'« initialisation » de trains T.G.V. à Amiens et leur branchement à hauteur d'Arras sur l'ensemble du réseau T.G.V. européen dès la mise en fonction du T.G.V.-Nord.

**M. le président.** J'espère, monsieur le ministre, que vous n'oublierez pas la Haute-Normandie dans vos projets. *(Sourires.)*

**M. Gabriel Kaspereit.** On ferait mieux de s'occuper de la Basse-Normandie, où c'est pire qu'ailleurs !

**M. le président.** La parole est à M. Guy Malandain.

**M. Guy Malandain.** Nous vivons dans une civilisation urbaine : d'où l'importance d'une politique de la ville. Savoir comment nous devons aménager la ville en ce qui concerne l'habitat, l'urbanisme, les transports, les services urbains, est très important si nous ne voulons pas, dans quinze ou vingt ans, refaire tout ce que nous faisons aujourd'hui.

D'où ma question : quelle est la politique de votre ministère en ce qui concerne la recherche urbaine ? Pour être plus précis, quelles orientations comptez-vous donner aux outils de recherche publics que sont le plan urbain, le plan de construction ou les services techniques de l'urbanisme ?

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Monsieur le président, lorsque nous parlons d'Amiens, nous avons bien entendu en vue sa situation par rapport aux régions du Nord de la France et du Nord de l'Europe, et par rapport à la Haute-Normandie. Il n'y a pas d'autre conception possible ! *(Sourires.)*

Votre question, monsieur Malandain, vient à point nommé par rapport à l'évolution de la décentralisation. Depuis 1972, nous avons consenti des efforts en application du plan de construction. Nous sommes en train de relancer notre action en ce qui concerne les matériaux et l'architecture car c'est indispensable.

Il est aussi de la responsabilité de l'Etat, malgré la décentralisation, et peut-être du fait de la décentralisation, de ne pas abandonner le terrain de la recherche urbaine. Le Gouvernement a créé une délégation interministérielle aux villes, animée par M. Yves Dauge. En liaison avec mon ministère, cette délégation continuera à animer des recherches urbaines. Je souhaite en particulier qu'on apporte un soutien plus efficace aux agences d'urbanisme, qui constituent un moyen de réflexion prospective indispensable sur l'urbanisme et l'aménagement des agglomérations.

L'évolution des dernières années a conduit à ne plus considérer l'urbanisme comme une discipline unique. Il est au carrefour des préoccupations d'architecture, de transports, de culture, des préoccupations sociales, de lutte contre l'exclusion. J'espère, en dépit du contexte budgétaire que j'ai rappelé, pouvoir obtenir pour mon ministère des moyens supplémentaires afin de soutenir les recherches urbaines.

**M. le président.** La parole est M. François Hollande.

**M. François Hollande.** Je m'interroge sur le programme autoroutier qui a été arrêté en 1988 par l'Etat. Je voudrais connaître les délais qui seront nécessaires pour l'exécution de ce projet qui permettra de désenclaver de nombreuses régions françaises. Les éventuelles restrictions budgétaires annoncées auront-elles une incidence sur ce programme qui nous tient tant à cœur ?

**M. Gabriel Kaspereit.** Voyez M. Charasse !

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** En ce qui concerne le programme autoroutier, le Gouvernement se situe dans la continuité de l'effort annoncé, mais pas totalement financé, par M. Méhaignerie. Nous avons globalement ajouté 739 kilomètres à ce programme : au total, ce sont donc un peu plus de 3 000 kilomètres d'autoroutes qui doivent être construits en concession à travers le pays. L'effort est considérable. Il doit permettre, en quelques années, de désenclaver des régions entières du territoire français et faciliter ainsi leur développement.

Le recours au système de la concession pour le financement des autoroutes a l'avantage de ne quasiment pas remettre en cause le programme du fait des restrictions budgétaires. Je rappelle à cet égard la remarque de mon prédécesseur, M. le ministre d'Etat Maurice Faure : « Pour occuper ce poste ministériel, et c'est valable quel que soit le ministre, on n'a pas besoin d'un Q.I. très élevé. Quand on a beaucoup d'argent, on fait beaucoup de routes ; quand on a un peu d'argent, on fait un peu de routes et quand on n'a pas d'argent, on ne fait pas de routes. » *(Sourires et applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

**M. le président.** Voilà qui va rendre méfiants les aspirants au poste ! *(Sourires.)*

La parole est à M. Michel Destot.

**M. Michel Destot.** Chacun sait que le T.G.V. est un grand succès pour la France : un grand succès technologique, un grand succès économique pour nos régions et le développement du tourisme. Mais je voudrais interroger le Gouvernement sur ses projets en ce domaine.

Le T.G.V. a profité principalement aux capitales régionales ; désormais, d'autres villes importantes devraient pouvoir en bénéficier. Plus généralement, à moins de quatre ans de l'Europe sans frontières, ne pourrait-on envisager un T.G.V. tenant compte de la dimension européenne ? Vous comprendrez facilement, monsieur le ministre, que je prenne le cas de la région Rhône-Alpes, que je connais bien, en vous demandant si le T.G.V. Lyon-Grenoble-Turin ne pourrait pas être programmé rapidement. Ce serait un exemple car les liaisons ferroviaires entre la France et l'Italie assurent, à ma connaissance, l'essentiel du trafic européen, et cela permettrait d'assurer du même coup la liaison T.G.V. Lyon-Grenoble, via Satolas, que tout le monde attend dans notre région.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Comme je l'ai dit à M. Guéllac, notre ambition en matière de T.G.V., qui sera formalisée à la fin de l'année dans le schéma national des trains à grande vitesse, se fonde sur l'idée que nous avons du développement de notre pays dans l'espace européen. Ce que j'ai dit à propos de Strasbourg vaut pour Lyon et les liaisons avec l'Italie, de même sans doute que pour les liaisons avec l'Espagne.

Nous avons déjà avancé. Le contournement de Lyon par le T.G.V. n'est plus seulement du domaine de l'imagination : il figure dans la programmation. Une fois le contournement de Lyon réalisé, nous avons le projet d'aller jusqu'à Valence : 120 kilomètres supplémentaires de T.G.V. vont donc être réalisés assez rapidement, et je crois que c'est important. Le

contournement de Lyon croisera la ligne Lyon-Grenoble, ce qui diminuera de vingt minutes le temps de la liaison Paris-Grenoble.

Je suis favorable à une réflexion européenne sur la liaison Lyon-Satolas-Italie car Turin est une métropole que nous avons tout intérêt à voir le plus vite possible branchée sur le réseau T.G.V. Nous poursuivrons des négociations au niveau européen en ce sens.

Par où faut-il faire passer cette liaison T.G.V. ? Deux possibilités s'offrent : par Chambéry ou par Grenoble. J'ai failli demander à M. Besson, ministre délégué, de vous répondre sur ce point (*Sourires.*) mais la réponse anticiperait de toute façon sur l'avancement de notre réflexion.

Il faut continuer à étudier le dossier. Je vous indique cependant que nous avons veillé à ce qu'une gare T.G.V. soit intégrée à l'aérodrome de Satolas, ce qui le mettra dans une position très favorable en ce qui concerne l'interconnexion des différents moyens de transport dans l'espace européen.

**M. le président.** La parole est à M. Daniel Vaillant.

**M. Daniel Vaillant.** Monsieur le ministre, je suis préoccupé comme beaucoup de mes collègues par les problèmes rencontrés par nos concitoyens pour se loger dans les grands centres urbains. A Paris et dans la région parisienne, un certain nombre de terrains ou d'emprises appartiennent à l'Etat ou à des entreprises publiques. Au moment où l'Etat doit engager la révision du schéma directeur d'urbanisme et d'aménagement de la région Ile-de-France, serait-il possible d'envisager un recensement exhaustif de ces terrains ?

Par ailleurs, afin de desserrer l'étau de la contrainte foncière en région Ile-de-France ; et à Paris en particulier, serait-il possible d'envisager la construction d'un certain nombre de logements sociaux pour battre en brèche la spéculation galopante ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Monsieur le député, le problème que vous soulevez est essentiel au regard de notre conception de l'avenir de la capitale et de la région Ile-de-France. La diminution de la part des logements sociaux à Paris entraîne une situation catastrophique pour ceux qui n'ont pas les revenus nécessaires et suscite en contrepartie un système d'offre de locations à ce point absurde que la course effrénée à l'augmentation des loyers ne peut plus être arrêtée.

Or il n'y a pas de construction de logements sociaux possible s'il n'y a pas une politique de réserves foncières, une politique de disponibilités foncières.

**M. Daniel Chevallier.** Très bien !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Pourquoi la situation de Paris serait-elle aberrante au regard de celle des autres villes françaises ? Dans toutes les villes, il est de la responsabilité municipale de mener une politique foncière. On ne rejette pas sur autrui la gestion et l'animation de cette politique.

Effectivement, l'Etat et un certain nombre de grandes entreprises qui lui sont liées sont propriétaires fonciers à Paris. Ce ne sont pas les seuls et il y a aussi une responsabilité municipale. Nous sommes tout à fait d'accord pour recenser les terrains appartenant à l'Etat ou aux grandes entreprises qui lui sont liées et susceptibles d'être rendus disponibles.

**M. Jean-Jacques Jégou.** Ne touchez pas à la loi Méhaignerie !

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

Nous sommes d'accord pour envisager la façon dont certains de ces terrains pourraient être rendus disponibles afin de permettre la construction de logements sociaux. Le ministre du budget est tout à fait d'accord et vous savez que son appui est indispensable. Mais il faut alors savoir qui construit les logements sociaux et qui les attribue.

**M. Jean-Pierre Michel.** Tout à fait !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Si l'on construit des logements sociaux à Paris, encore faut-il qu'ils soient occupés par les catégories qui y ont droit. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. Pascal Clément.** Très bien !

**M. Charles Ehrmann.** C'est pareil dans toutes les villes !

**Un député du groupe socialiste.** A Nice surtout !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** A partir du moment où le Gouvernement affirme cette orientation et où la Ville de Paris partage ce point de vue, des formes de contractualisation sont possibles, permettant d'atteindre certains objectifs.

Encore faut-il que cesse la transformation abusive de logements en bureaux, qui crée des situations inadmissibles dans un certain nombre d'arrondissements parisiens et, sur ce point, la loi Méhaignerie est inadaptée. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et sur plusieurs bancs des groupes de l'Union du centre et Union pour la démocratie française.*)

**M. le président.** La parole est à M. Guy Lordinot.

**M. Guy Lordinot.** Monsieur le ministre, en application du principe de continuité territoriale, la Corse bénéficie d'un certain nombre d'aides. Envisagez-vous d'étendre ce principe aux départements d'outre-mer par une aide aux transports ?

Par ailleurs, en juin 1987, la Communauté économique européenne a décidé la libéralisation des transports aériens sauf pour les départements d'outre-mer, à la demande des ministres de l'époque. Avez-vous changé de position à cet égard ?

Ensuite, est-il envisageable que les étudiants d'outre-mer bénéficient de tarifs préférentiels sur les transports aériens ?

Enfin, la loi sur le littoral du 3 janvier 1986 a classé dans le domaine public maritime la zone des cinquante pas géométriques. A quand les décrets d'application, qui sont attendus avec impatience ?

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** La continuité territoriale existe pour la Corse du fait de la proximité de l'île par rapport au continent.

Monsieur le député, si vous avez posé votre question pour faire sauter le *jackpot*, c'est assez réussi ! Plus sérieusement, la réponse à votre première question se trouve dans votre seconde question, c'est-à-dire dans la libéralisation des transports aériens en direction des Antilles et de la Réunion.

Depuis deux ans, la France mène une politique de libéralisation des transports aériens vers les Antilles et la Réunion : nous avons permis à des vols charters de desservir des liaisons régulières, ce qui a conduit à une diminution du coût du transport aérien. Cette évolution va dans le bon sens et répond à votre préoccupation sociale.

Je suis tout à fait prêt, par ailleurs, à inciter les compagnies aériennes à améliorer leur système afin de répondre aux souhaits du milieu étudiant. Mais cela relève plus de la politique des entreprises aériennes que d'une décision gouvernementale. Je peux toutefois contribuer à la prise de conscience. Et vous savez sans doute comme moi que, respectivement pour la Réunion et les Antilles, deux compagnies de charters n'ont pas encore utilisé leurs droits de trafic. Cela se fera au cours des prochains mois.

Nous avons, pour le moment, suffisamment diversifié l'offre et diminué le coût du transport à destination de ces départements d'outre-mer.

Vous m'avez posé une autre question à laquelle je vous demanderai la permission de répondre par voie écrite ou à l'occasion d'un contact direct, et qui concerne les cinquante pas géométriques qui, d'après ce que l'on m'a dit, résultent d'une décision royale. Les cinquante pas royaux sont cependant devenus républicains sous la Révolution. (*Sourires.*)

Il manque quelques décrets visant à maintenir les avantages acquis des personnes installées sur cette limite au voisinage des côtes. Les décrets en question seront sortis au mois de juillet prochain, mais je suis tout à fait prêt à vous rencontrer pour étudier ce problème. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. le président.** M. Lordinot voulait précisément avoir l'assurance que les décrets sortiraient. Puisque vous l'avez annoncé, c'est quasiment fait. (*Sourires.*)

Nous passons aux questions du groupe communiste.

La parole est à M. Jean-Pierre Brard.

**M. Jean-Pierre Brard.** Monsieur le ministre, vous savez combien lancinante est, pour nos compatriotes, la question du logement. Ce secteur subit les effets de la loi Barre et de la loi Méhaignerie, que vous continuez à refuser d'abroger.

Certes, vous avez introduit quelques aménagements, mais ils sont aussi efficaces qu'un cautère sur une jambe de bois. Vous continuez à réduire les crédits consacrés à la construction des logements P.L.A. et vous ne déflationnez pas les P.A.P., dont les taux sont par ailleurs trop élevés.

M. Besson, ministre chargé du logement, a déclaré hier dans cette enceinte que votre priorité allait aux plus défavorisés.

**Un député du groupe socialiste.** C'est vrai !

**M. Jean-Pierre Brard.** D'une certaine manière, vous avez tout à fait raison puisque, d'après votre ami Jacques Badet de la Fédération nationale des O.P.H.L.M., l'effort consenti par une famille de smicards ayant deux enfants pour payer la charge de logement est passé de 9,2 p. 100 en 1981 à 18 p. 100 en 1988. Ainsi donc, vous avez réussi à appauvrir encore davantage les plus modestes.

Monsieur le ministre, quelles mesures comptez-vous prendre pour vous opposer aux expulsions qui résultent de la misère et qui obligent des familles à quitter leur logement ?

Quelles mesures comptez-vous prendre pour empêcher les congés abusifs dans le cas où le propriétaire ne destine pas véritablement le logement qu'il veut reprendre à l'un des membres de sa famille ?

Enfin, quelles mesures comptez-vous prendre pour déflationner les P.A.P. et abaisser leur taux afin que les Français, qui sont des millions à vouloir accéder à la propriété, puissent concrétiser leur souhait et pour que leur droit garanti dans la Constitution soit reconnu dans les faits ? *(Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)*

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Je n'aurai pas la possibilité, monsieur le député, de traiter en quelques mots de la réforme du logement social que vous envisagez. Nous retrouverons ce débat.

**M. Jean-Pierre Brard.** Abrogez la loi Méhaignerie !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Un jour peut-être, l'histoire en parlera comme d'une loi du gouvernement Chirac présentée par M. Méhaignerie. *(Sourires.)* Il me semble qu'on simplifie un peu les choses dans la manière dont on la présente.

**M. Pierre Méhaignerie.** Allons, allons !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Sur le terrain, c'est la même chose, mais ça ne l'est pas tout à fait dans la manière de concevoir le problème. *(Exclamations sur les bancs des groupes de l'Union du centre, Union pour la démocratie française et du Rassemblement pour la République.)*

**M. Jean-Pierre Brard.** Pour les gens qui doivent payer, c'est la même chose !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** En effet, la partie de territoire français sur laquelle la « loi Méhaignerie », ou la « loi Chirac-Méhaignerie », pose le plus de problèmes, c'est la région parisienne, c'est la région Ile-de-France, et vous le savez aussi bien que moi. C'est là que l'un a assisté à la plus forte explosion des coûts de location. A cet égard, le rapport qui a été commandé par mon prédécesseur, Maurice Faure, et par Pierre Bérégovoy est criant de vérité.

**M. Alain Griotteray.** Il faut distinguer Paris de sa région !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Dans un premier temps, c'est à ce type de problème que nous devons faire face. Comment ? Par une modalité qui est, je crois, la plus démocratique et la plus respectueuse des droits du Parlement.

Nous avons ainsi pris la décision non pas d'élaborer un projet de loi, texte d'initiative gouvernementale, mais d'examiner à l'occasion d'un débat, qui aura lieu dans les prochains jours, la proposition de loi du groupe socialiste...

**M. Francis Delattre.** Oh ! la la !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** ... laquelle, justement, pose le problème du remède à apporter à tout ce qui constitue une injustice sociale...

**M. Francis Delattre.** Quelle injustice ?

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** ... dans le domaine du logement social. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

**M. Charles Ehrmann.** Comment cela se passait-il entre 1981 et 1986 ?

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Mais, et vous avez sur ce point en partie raison, monsieur Brard, cela ne suffira pas.

Pour l'année 1989, je suis en train de tout mettre en œuvre pour débloquer le contingent de P.A.P. qui m'apparaît indispensable. A l'heure actuelle, 22 500 sont débloqués. Mais nous devons arriver au chiffre de 60 000 dans l'année si nous voulons pouvoir faire face à la demande.

**M. Jean-Pierre Brard.** Il faut déflationner !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Nous aurons l'occasion, dans le débat budgétaire qui s'ouvrira à l'automne prochain, d'examiner un certain nombre d'autres mesures, que vous avez évoquées, en particulier le déflationnement avec les problèmes qu'il pose. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

**M. le président.** La parole est à M. Roger Gouhier, pour quelques petites secondes seulement, car le temps du groupe communiste est presque épuisé.

**M. Roger Gouhier.** Monsieur le ministre, vous connaissez les difficultés des transports en commun dans la région parisienne. Ces difficultés ont des raisons : l'application du plan d'entreprise pour la R.A.T.P. et celle du plan pour la S.N.C.F.

Pourriez-vous nous dire, en quelques mots, quelles sont les grandes orientations que vous allez mettre en œuvre pour faire en sorte que les transports en commun de la région parisienne répondent aux besoins de la population ?

Par ailleurs, on déplore pour la route, un engorgement dû aux camions et aux voitures qui transitent par Paris. Un super-périphérique sans péage est donc indispensable. Quels moyens financiers envisagez-vous de mettre en place pour qu'il soit réalisé dans les meilleurs délais ?

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Je pourrais me tourner vers l'ex-président du conseil régional de la région Ile-de-France pour lui demander s'il est possible de répondre en quelques minutes à la question qui vient de m'être posée ?

**M. le président.** En quelques secondes !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Cela paraît encore moins possible !

Les problèmes que vous posez, monsieur Gouhier, sont les problèmes de la région Ile-de-France. Ils renvoient à une réflexion sur la réforme du type de fonctionnement de celle-ci. On ne pourra pas résoudre les problèmes de transport dans cette région sans résoudre le problème foncier et ceux du logement social, de l'implantation des activités et de la conception d'ensemble que nous avons de la région Ile-de-France. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

Ce sont des problèmes à la solution desquelles le Premier ministre est particulièrement attaché et il a bien l'intention d'avancer sur ce terrain.

Dans le prochain contrat de plan, 11 milliards de francs sont consacrés aux routes et 7 milliards aux transports collectifs dans la région Ile-de-France. Il s'agit donc d'un effort considérable visant à débloquer un certain nombre de situations.

Cela étant, nous ne ferons pas de miracles ! Nous ne pouvons travailler que dans la limite des contraintes qui nous sont imposées et qui font que, par exemple, sur une partie de l'A 86 située dans la région, nous en sommes à un milliard de francs le kilomètre, coût sans commune mesure avec ce

que nous connaissons ailleurs sur le territoire national. Nous devons donc, pour aboutir, trouver un certain nombre de ressources financières.

S'agissant de la R.A.T.P. et de la S.N.C.F., nous passerons cette année à rediscuter des futurs contrats de plan dans lesquels. en particulier dans celui de la S.N.C.F., figureront l'exigence d'une politique de la banlieue, qui n'était pas prévue dans le contrat précédent, et l'exigence d'une politique de dynamique sociale à l'intérieur de l'entreprise. Cela suppose aussi, bien sûr, une exigence financière, mais aussi une exigence sociale. Voilà qui devrait répondre en partie à votre préoccupation. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. le président.** Nous en venons aux questions du groupe du Rassemblement pour la République.

La parole est à Mme Suzanne Sauvaigo.

**Mme Suzanne Sauvaigo.** Monsieur le ministre, il devient de plus en plus aléatoire pour les usagers du transport aérien, spécialement ceux qui s'adressent à la compagnie Air France sur les parcours Paris-Nice et Paris-Ajaccio, de partir à l'heure ou même d'embarquer, alors qu'ils ont retenu leur place longtemps à l'avance.

**M. Alain Griottoray.** Très bien !

**M. François Hollande.** C'est plus simple d'aller en Corée !

**Mme Suzanne Sauvaigo.** Cette situation résulte essentiellement de l'absence d'avions de réserve, de l'insuffisance du personnel navigant et d'une survente inadmissible des places disponibles.

Quelles mesures comptez-vous prendre pour mettre un terme à cette situation particulièrement préjudiciable pour les usagers, et pour permettre à la compagnie Air France d'affronter la concurrence qui l'attend en 1993 ?

Par ailleurs, en ce qui concerne les transports ferroviaires, quelles mesures comptez-vous prendre pour assurer la sécurité des passagers et des biens transportés, tant sur le plan de la circulation que sur celui de la sécurité, c'est-à-dire pour éviter les agressions, afin que des événements tels que ceux qui viennent de se produire sur le Paris-Venise ne se reproduisent pas ? (*Applaudissements sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République, Union pour la démocratie française et de l'Union du centre.*)

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Madame le député, ce qui s'est passé sur le Paris-Venise est très préoccupant, mais l'événement est survenu sur le territoire suisse et j'ai quelques difficultés à assurer la sécurité du transport collectif sur l'ensemble du territoire européen. (*Sourires sur les bancs du groupe socialiste.*)

Dans l'immédiat, je me préoccupe fortement du renforcement de la sécurité du système ferroviaire dans la banlieue parisienne,...

**M. Michel Sapin et M. Alain Griottoray.** Très bien !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** ... en particulier dans la banlieue nord.

Je ne nie pas le problème qui se pose pour un certain nombre de transports de grande distance. Mais le fait que vous avez rappelé n'est pas la généralité sur ce type de transports.

S'agissant de la banlieue parisienne, je le répète, nous sommes en train de mettre en place, en liaison avec le ministère de l'intérieur et les responsables de la S.N.C.F., des dispositions pour accroître la sécurité.

En ce qui concerne le transport aérien, je ferai quelques brèves observations.

D'abord, le « surbooking » - je mets le mot entre guillemets, monsieur le président - c'est-à-dire la surenchère de vente par rapport aux places disponibles me paraît présenter un risque considérable.

**M. François Hollande.** Très juste !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Je demande aux compagnies de respecter au plus près les places qu'elles mettent en vente car le « surbooking » est, pour les usagers, incompréhensible. En

contrepartie, ceux qui se présenteront trop tardivement, compte tenu de l'heure du décollage, devront comprendre que leur place aura été cédée à une personne inscrite sur une liste d'attente. Il faut que les choses soient claires et il y a des règles du jeu à respecter. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

Quant au manque de pilotes, la responsabilité, madame le député, est historique et collective : personne n'avait prévu, aux niveaux international et européen, l'extraordinaire explosion du trafic aérien. Résultat : le niveau de formation et le nombre des pilotes sont insuffisants dans l'ensemble des pays d'Europe, dans l'ensemble des pays développés.

Nous avons pris des dispositions, votées par le Parlement dans le cadre de mon budget, pour multiplier par trois, voire par quatre, le nombre de pilotes formés en France. Nous poursuivrons dans cette voie dans les prochaines années.

Les compagnies ont accepté de se mobiliser pour prendre en charge une partie du financement de la formation d'un certain nombre de pilotes.

C'est là un effort qu'il faudra consentir pendant plusieurs années si nous voulons que les Français aient un nombre de pilotes suffisant pour leurs compagnies aériennes. (*Très bien ! et applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. le président.** Comme équivalent de « surbooking », monsieur le ministre, je vous propose « surréservation » ou « surlocation ». (*Sourires.*)

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Merci, monsieur le président.

**M. Alain Bonnet.** Quel bon traducteur !

**M. le président.** La parole est à M. Jacques Godfrain.

**M. Jacques Godfrain.** Monsieur le ministre, si vous regardez une carte de France, vous constaterez que le Massif central est représenté par une grande tache blanche du point de vue des réseaux routier et ferré.

Heureusement, M. Giscard d'Estaing, en 1975, et M. Chirac, en 1988, ont pris des décisions suivies d'effets, concernant le secteur routier du Massif central. En particulier, une décision du C.I.A.T. du mois d'avril 1988 visait à doubler la route nationale reliant Clermont-Ferrand à Béziers. Votre gouvernement a décidé de prolonger cette action - ce dont je lui rends grâce - tout en transformant d'ailleurs de la R.N. 9, qui devait être doublée, en autoroute, sans péage jusqu'à ce jour, mais nous verrons par la suite.

Cette autoroute est une bonne chose. Qui, s'agissant de l'emploi et du développement économique local, peut être contre une autoroute ? Mais un certain nombre de passages posent des problèmes techniques et préservation du cadre de vie.

Le secteur de Millau connaît, compte tenu des montagnes qui l'entourent, un environnement difficile.

Je vous demande d'examiner ce dossier avec une grande précision, de prendre en considération le cadre de vie des villages qui entourent Millau, de choisir une solution qui intéresse tout le département de l'Aveyron, notamment sa partie ouest...

**M. François Hollande.** L'autoroute au plus près, mais pas trop près !

**M. Jeanny Lorgeoux.** Il faut bien que l'autoroute passe quelque part !

**M. Jacques Godfrain.** ... et de faire en sorte que, dans ce secteur, qui est sans doute l'un des plus difficiles de France à franchir,...

**M. Jean-Pierre Michel.** Il faut faire des tunnels !

**M. Jacques Godfrain.** ... l'environnement soit respecté au mieux !

**M. Jeanny Lorgeoux.** C'est plus facile dans mon département avec la liaison Tours-Vierzon ! On commencera par là ! (*Sourires.*)

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Monsieur le député, je n'ai pas eu le temps de me pencher sur une carte de l'Aveyron pour regarder de manière détaillée comment se pose le problème que vous évoquez. Mais j'ai eu le temps de me faire transmettre le *Midi libre*, qui annonce que vous me poserez une

question aujourd'hui, ce qui est une manière de m'informer toujours intéressante : « Demain sur La Cinq, Jacques Godfrain questionnera Michel Delebarre. » (*Rires et applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

L'itinéraire de la route nationale n° 9, qui a une vocation autoroutière sous la forme de l'A 75, est effectivement important pour le développement du Massif central. Cet itinéraire est en train d'être examiné.

Pour ce qui concerne le passage à la hauteur de Millau, j'ai le sentiment qu'il y a un accord unanime pour que ce passage se fasse à l'ouest de la ville.

Nous avons demandé au préfet de conduire une concertation générale avec l'ensemble des responsables de ce secteur géographique. La concertation s'est terminée ces jours derniers. Le préfet m'a fait savoir qu'il me ferait parvenir son rapport de synthèse.

Il est bien évident, et c'est un souci que nous partageons pour l'ensemble des points du territoire, que nous ferons en sorte qu'équipement et infrastructures ne soient pas synonymes de dégradation de l'environnement. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. Alain Griotteray.** Ce sera un miracle !

**M. le président.** Monsieur le ministre, je suis sûr que votre réponse paraîtra, et dans les mêmes caractères que la question, dans l'excellent journal que vous avez cité. (*Sourires.*)

La parole est à M. Claude Dhinnin.

**M. Claude Dhinnin.** Monsieur le ministre, ma question concerne le financement de la subvention pour la ligne n° 1 bis du métro de Lille.

**M. François Hollande.** Voilà une question d'intérêt général !

**M. Gabriel Kaspereit.** C'est une très bonne question !

**M. Claude Dhinnin.** Ce métro est maintenant en service et l'Etat doit actuellement 149 millions : 100 millions au titre de la subvention principale et 49 millions au titre de la subvention complémentaire accordée par le ministère de l'intérieur aux communautés urbaines.

A quel moment comptez-vous verser ces subventions à la communauté urbaine de Lille ?

**M. le président.** Voilà une question, monsieur le ministre, qui vous ira droit au cœur ! Vous avez la parole.

**M. Gabriel Kaspereit.** Truquage !

**M. Serge Charles.** Le ministre est très au courant !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Monsieur le député, chacun prendra conscience de l'importance nationale de la question que vous posez. (*Sourires.*)

**M. Serge Charles.** Assurément !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Ainsi que je l'ai dit tout à l'heure, le Gouvernement consacrera dans le prochain Plan 2 milliards de francs pour soutenir les transports collectifs dans les agglomérations de province. Qui peut croire que le ministre de l'équipement et des transports que je suis ignorera les problèmes de l'agglomération lilloise ? (*Rires et applaudissements sur plusieurs bancs du groupe socialiste.*)

**Plusieurs députés du groupe socialiste.** N'en faites pas trop !

**M. Gabriel Kaspereit.** C'est du favoritisme ! (*Sourires.*)

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Cela ne veut pas dire que j'avantagerai l'agglomération lilloise par rapport aux autres. (*Nouveaux sourires.*)

**M. François Hollande.** Ah bon !

**M. Jean-Pierre Michel.** Ne l'avantagez pas trop ! Lille n'est pas la France !

**M. François Hollande.** Et la Corrèze ?

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Monsieur Hollande, la Corrèze ne sera pas oubliée mais, dans l'immédiat, il ne s'y pose pas de problèmes de métro. (*Rires.*)

Je précise à M. Dhinnin que les dernières conversations que j'ai eues avec M. le président de la communauté urbaine de Lille ont porté sur les problèmes de subventionnement de la ligne n° 2. Cela veut bien dire qu'entre lui et moi les problèmes du bouclage des contributions de l'Etat pour la ligne n° 1 bis devaient se régler tout à fait normalement. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. Serge Charles.** Mais à quand l'achèvement ? Rien ne vous empêche de prendre un arrêté !

**M. le président.** Mes chers collègues, je remercie en votre nom à tous M. Michel Delebarre, qui a répondu, comme toujours avec beaucoup de compétence, beaucoup de gentillesse et beaucoup d'humour aussi, à des questions portant sur le domaine considérable dont il a la charge au sein du Gouvernement. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

### Suspension et reprise de la séance

**M. le président.** La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à seize heures, est reprise à seize heures quinze, sous la présidence de M. Loïc Bouvard.*)

### PRÉSIDENCE DE M. LOÏC BOUVARD, vice-président

**M. le président.** La séance est reprise.

3

### RENVOI POUR AVIS

**M. le président.** La commission de la production et des échanges demande à donner son avis sur la proposition de loi de M. Louis Mermaz et plusieurs de ses collègues tendant à améliorer les rapports locatifs et portant modification de la loi n° 86-1290 du 23 décembre 1986, dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République (n° 652).

Il n'y a pas d'opposition ?...

**M. Michel Sapin,** président de la commission des lois constitutionnelles de la législation et de l'administration générale de la République. Au contraire !

**M. le président.** Le renvoi pour avis est ordonné.

4

### RETRAIT D'UNE QUESTION ORALE SANS DÉBAT

**M. le président.** J'informe l'assemblée qu'à la suite d'un accord intervenu entre le Gouvernement et l'auteur, la question orale sans débat, n° 88, de M. Landrain est retirée de l'ordre du jour du vendredi 12 mai 1989.

5

### SÉCURITÉ ROUTIÈRE

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

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la suite de la discussion, après déclaration d'urgence, du projet de loi relatif à diverses dispositions en matière de sécurité routière et en matière de contraventions (nos 618, 643).

Hier soir, l'Assemblée a rejeté la motion de renvoi en commission.

Nous abordons l'examen des amendements portant articles additionnels avant l'article 1<sup>er</sup>.

### Avant l'article 1<sup>er</sup>

**M. le président.** M. Lequiller a présenté un amendement, n° 68, ainsi rédigé :

Avant l'article 1<sup>er</sup>, insérer l'article suivant :

« Une liste départementale des lieux générateurs d'accidents graves de la circulation doit être établie chaque année dans les départements à l'initiative du président du conseil général. Un rapport national sera établi annuellement, indiquant notamment la situation de chaque département et les progrès effectués d'une année sur l'autre.

« Chacun de ces lieux devra être signalé par un panneau spécifique. »

La parole est à M. Pierre Lequiller.

**M. Pierre Lequiller.** Monsieur le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, monsieur le secrétaire d'Etat chargé des transports routiers, mesdames, messieurs, l'objet de cet amendement fait en quelque sorte suite à mon intervention dans la discussion générale, hier. Je souhaitais en effet que l'on ne se contente pas de faire des propositions répressives, mais que l'on reconnaisse aussi la responsabilité qui est souvent celle des pouvoirs publics et des collectivités dans la résorption des points noirs.

L'enquête « Réagir » indique que, pour 47 p. 100 des accidents mortels, un facteur au moins - car il y en a toujours plusieurs - est lié à l'infrastructure.

L'adoption de cet amendement aurait de plus l'avantage de mettre les départements en concurrence pour qu'ils fassent des efforts supplémentaires afin de résorber progressivement les points noirs.

Enfin, par l'implantation de panneaux spécifiques de type « Danger, point noir », on attirerait particulièrement l'attention de l'automobiliste et on inciterait les collectivités locales à résorber ces points noirs.

Cet amendement va donc dans le sens de la prévention. Encore une fois, l'automobiliste n'est pas toujours le seul coupable des accidents.

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

**M. Léo Gréard, rapporteur.** La commission n'a pas examiné cet amendement.

Sur le fond, je n'ai pas d'objection à émettre, le vrai problème étant effectivement de supprimer rapidement les points noirs. Je ferai cependant remarquer que les présidents de conseils généraux n'ont pas compétence pour les routes nationales et les voiries communales et qu'il serait préférable, si l'amendement devait être adopté, de confier aux préfets la tâche de recenser les points noirs.

J'ajoute que la suggestion de M. Lequiller s'inscrit tout à fait dans la logique du rapport Giraudet.

En conclusion, j'estime à titre personnel que cet amendement ne peut pas être adopté dans sa forme actuelle, et je propose qu'il soit repris plus tard au cours de la discussion d'autres textes relatifs à la sécurité routière.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, pour donner l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 68.

**M. Michel Delcbarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Le Gouvernement est défavorable à l'adoption de cet amendement.

Certes, vous avez raison de dire que les points noirs posent un vrai problème, mais à chacun ses responsabilités ! Le Gouvernement a annoncé qu'il consacrerait dans les cinq années à venir les moyens budgétaires nécessaires à la suppression des points noirs sur les itinéraires nationaux de sa compétence.

Il appartient à chaque président de conseil général, dans le cadre, d'ailleurs, du respect des lois de décentralisation, comme il appartient à chaque maire - je crois qu'ils sont tous conscients des problèmes de sécurité routière - de prendre des dispositions pour supprimer les points noirs, sans doute en établissant une programmation sur plusieurs années.

Pour ce qui concerne le conseil général des Yvelines, que vous connaissez mieux que moi, je suis convaincu que vous n'avez aucune difficulté à demander au président Tenailon

de prendre des dispositions en ce sens. En revanche, il trouverait certainement insupportable que la loi lui fasse injonction de faire ce travail.

Par ailleurs, les points noirs ne sont pas la seule cause, et vous le savez comme moi, de l'insécurité routière. On peut très bien imaginer les présidents de conseils généraux choisissant des angles d'attaque différents pour lutter contre l'insécurité routière. L'un pourra donner la priorité à la formation et à l'information des scolaires, un autre à la lutte contre l'alcoolisme, etc. Je crois qu'il faut laisser aux collectivités territoriales la liberté d'agir comme elles l'entendent dans ce domaine.

Je rappelle que le représentant de l'Etat dans les départements, c'est-à-dire le préfet, est à la disposition de toutes les collectivités territoriales pour débattre avec elles de la meilleure coordination possible des programmes de lutte contre l'insécurité routière.

**M. le président.** La parole est à M. Pierre Lequiller.

**M. Pierre Lequiller.** Nous demandons simplement que les présidents de conseils généraux établissent les listes. En ce qui concerne M. Tenailon, je vous indique qu'il l'a déjà fait.

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Vous voyez bien !

**M. Pierre Lequiller.** Je trouve que c'est très bien, mais il faudrait que cela se fasse dans tous les départements et que les points noirs soient signalés.

**M. François Massot.** C'est un vœu pieux !

**M. Pierre Lequiller.** J'aimerais aussi, je le dis incidemment, que le ministre intervienne auprès des directions départementales de l'équipement pour qu'elles ne répondent plus par écrit à ceux qui leur demandent d'étudier la situation à tel carrefour qu'il n'y a pas eu suffisamment de morts à cet endroit-là.

Mon amendement n'a rien de contraignant pour les conseils généraux, il les incite simplement à prêter une attention particulière aux points noirs. Je regrette que le Gouvernement ne le retienne pas.

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Nous retenons le sous-amendement oral sur l'attitude des D.D.E. !

**M. le président.** Compte tenu de ce que vient de dire M. le ministre, maintenez-vous votre amendement, monsieur Lequiller ?

**M. Pierre Lequiller.** Oui.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 68.

(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** M. Lequiller a présenté un amendement, n° 69, ainsi rédigé :

« Avant l'article 1<sup>er</sup>, insérer l'article suivant :

« Les véhicules automobiles doivent être soumis à un contrôle technique tous les cinq ans par des centres agréés dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. Leurs propriétaires doivent effectuer les réparations jugées nécessaires. »

La parole est à M. Pierre Lequiller.

**M. Pierre Lequiller.** Comme le prévoit un projet de directive européenne, il s'agit de renforcer la sécurité des véhicules par des visites techniques périodiques et les réparations jugées indispensables. C'est une disposition de nature préventive alors que le projet de loi a un caractère purement répressif.

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

**M. Léo Gréard, rapporteur.** La commission a donné un avis défavorable à cet amendement, sachant que cette question fait l'objet d'une étude du Gouvernement et d'un projet de directive européenne.

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

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, chargé des transports routiers et fluviaux.** Monsieur le député, comme vous le savez, il y a la forme et le fond.

Quant à la forme, votre proposition relève du domaine réglementaire.

Quant au fond, je tiens à vous rappeler, après l'avoir dit cette nuit, que le Gouvernement a pris la décision, au cours du comité interministériel du 27 octobre dernier, de mettre en place dès l'an prochain le contrôle technique des véhicules. Les réunions interministérielles ont lieu. Les services ont travaillé. Nous allons être prêts. Le contrôle technique des véhicules que beaucoup souhaiteraient, que beaucoup attendaient depuis longtemps, va entrer prochainement en application.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 69.

(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** M. Lequiller a présenté un amendement, n° 70, ainsi rédigé :

« Avant l'article 1<sup>er</sup>, insérer l'article suivant : « La conduite des véhicules automobiles à trois ou quatre roues à moteur électrique devra être soumise à permis de conduire. »

La parole est à M. Pierre Lequiller.

**M. Pierre Lequiller.** On va me dire aussi que cela relève du domaine réglementaire ...

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Vous avez déjà la réponse, monsieur Lequiller !

**M. Pierre Lequiller.** ... mais c'est un point important et un débat comme celui-ci permet de poser des questions.

Les véhicules automobiles à trois ou quatre roues à moteur électrique sont maintenant des véhicules à part entière qui gênent souvent la circulation car, roulant à des vitesses assez faibles, ils obligent les autres véhicules à les dépasser.

C'est la raison pour laquelle je propose que les conducteurs de ces véhicules aient un permis de conduire.

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

**M. Léo Gréard, rapporteur.** La commission a donné un avis défavorable à cet amendement parce qu'il relève du domaine réglementaire.

Par ailleurs, la commission a remarqué que, seuls les véhicules automobiles à moteur électrique étaient visés par l'amendement alors que nombre de petits véhicules sont équipés de moteurs thermiques. C'est l'occasion pour le Gouvernement de préciser sa position sur ce réel problème.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Comme je l'ai dit à M. Lequiller, son amendement relève manifestement du domaine réglementaire et n'a donc pas sa place dans la loi.

Je précise en outre que la conduite des véhicules automobiles électriques est déjà soumise à permis de conduire dès lors que la puissance de ceux-ci est égale ou supérieure à un kilowatt, ce qui équivaut - ma culture est récente - à 1,5 cheval. Il s'agit donc de véhicules qui font plus de 50 centimètres cubes et plus de cinquante kilomètres à l'heure.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 70.

(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** M. Lequiller a présenté un amendement, n° 71, ainsi rédigé :

Avant l'article 1<sup>er</sup>, insérer l'article suivant :

« Lorsqu'un traitement médical comporte des effets sur l'attention du patient, l'ordonnance doit indiquer la durée pendant laquelle celui-ci ne doit pas conduire un véhicule automobile après absorption du médicament. De plus, sur les boîtes de médicaments, les informations relatives à ces durées devront être stipulées. »

La parole est à M. Pierre Lequiller.

**M. Pierre Lequiller.** On mène une action importante contre l'alcoolisme. Mais des médicaments sont aussi à l'origine d'accidents.

Il s'agit de responsabiliser les conducteurs en les alertant sur les conséquences de l'absorption de certains médicaments qui entraîne nécessairement une diminution de leur attention.

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

**M. Léo Gréard, rapporteur.** La commission, tout en le jugeant très intéressant, n'a pas adopté cet amendement.

A titre personnel, j'estime que la procédure consistant à demander au ministère compétent de faire procéder aux inscriptions nécessaires sur les conditionnements des médicaments serait certainement plus efficace que celle, aléatoire, tendant à demander aux médecins d'indiquer sur les ordonnances les conséquences de la consommation d'un médicament.

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

**M. Georges Serre, secrétaire d'Etat.** Le Gouvernement est sur la même longueur d'onde que M. le rapporteur.

Une étude est en cours pour évaluer l'effet réel des médicaments sur la sécurité routière. Dès que le résultat de cette étude sera connu, des concertations interministérielles seront engagées avec notre collègue M. Évin, afin que ce dossier avance dans la bonne direction.

Pour l'ordonnance, je n'insiste pas. Il faut d'abord que l'ordre des médecins soit consulté et, ensuite, que tous les intéressés collaborent et travaillent dans le même esprit.

Quant à l'inscription sur les boîtes de médicaments, elle relève, elle aussi, du domaine réglementaire. Nous attendons l'étude, mais vous avez raison d'être optimiste. C'est notre position.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 71.

(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** Aucun des quatre amendements précédents n'ayant été adopté, l'amendement n° 67 de M. Lequiller n'a plus d'objet.

## Article 1<sup>er</sup>

**M. le président.** Je donne lecture de l'article 1<sup>er</sup> :

### CHAPITRE 1<sup>er</sup>

#### Dispositions relatives à la procédure d'amende forfaitaire

« Art. 1<sup>er</sup>. - I - Dans le titre de la section I du chapitre II bis du titre III du livre II du code de procédure pénale, les mots " au code de la route, " sont supprimés.

« II - Au premier alinéa de l'article 529 du code de procédure pénale, les mots " au code de la route " sont supprimés.

« III - Au chapitre II bis du titre III du livre II du code de procédure pénale, il est inséré une section 2 bis rédigée ainsi qu'il suit :

#### « Section 2 bis

#### « Dispositions applicables à certaines infractions au code de la route

« Art. 529-6. - Pour les contraventions des quatre premières classes au code de la route punies d'une simple peine d'amende, qu'elles entraînent ou non une perte des points affectés au permis de conduire, l'action publique est éteinte par le paiement d'une amende forfaitaire qui est exclusive de l'application des règles de la récidive.

« Toutefois, la procédure de l'amende forfaitaire n'est pas applicable si plusieurs infractions, dont l'une au moins ne peut donner lieu à amende forfaitaire, ont été constatées simultanément.

« Art. 529-7. - Pour les contraventions au code de la route des 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> classes prévues par l'article 529-6, à l'exception de celles relatives au stationnement, l'amende forfaitaire est minorée si le contrevenant en règle le montant dans les conditions prévues par l'article 529-8.

« Art. 529-8. - Le montant de l'amende forfaitaire minorée peut être acquitté soit entre les mains de l'agent verbalisateur au moment de la constatation, soit dans les soixante-douze heures qui suivent la constatation de l'infraction ou, si cet avis est ultérieurement envoyé à l'intéressé, dans les sept jours qui suivent cet envoi.

« En cas de non-paiement de l'amende forfaitaire minorée dans les conditions prévues ci-dessus, le contrevenant est redevable de l'amende forfaitaire.

« Art. 529-9. - L'amende forfaitaire doit être versée avant l'expiration de la période de trente jours qui suit la constatation de l'infraction ou l'envoi de l'avis de contravention.

« Les dispositions de l'article 529-2 relatives à la requête aux fins d'exonération et à la majoration de plein droit sont applicables. »

La parole est à M. Gilbert Gantier, inscrit sur l'article.

**M. Gilbert Gantier.** Nous entreprenons donc maintenant l'examen du projet de loi lui-même.

Il est évident que les accidents de la route tuent et blessent trop de nos concitoyens, surtout si l'on compare nos statistiques à celles des pays voisins : plus de 19 tués pour 100 000 habitants en France contre 13 en Allemagne et moins de 10 en Angleterre. Il faut donc agir, même s'il convient de relativiser ces chiffres.

Sait-on, par exemple, que les accidents domestiques, qui concernent principalement les mères de famille et les enfants, les bricoleurs ou les jardiniers du dimanche, tuent et blessent chaque année davantage d'hommes, de femmes, mais surtout d'enfants, que la route elle-même ? Ce n'est pas une raison, bien entendu, pour ne pas essayer de réduire le nombre et la gravité des accidents de la route. Et l'on ne saurait critiquer la volonté du Gouvernement à cet égard.

Mais la méthode proposée est-elle bien la bonne ? Le projet de loi comporte essentiellement trois sortes de dispositions, toutes répressives : l'accélération du paiement des amendes par l'institution du règlement forfaitaire, l'augmentation du taux de certaines d'entre elles et, enfin, l'institution d'un permis à points. Ces mesures seront-elles efficaces, notamment la dernière ?

*A priori*, un permis à points, pourquoi pas si cela peut permettre d'éliminer les récidivistes et d'entreprendre un recyclage des mauvais conducteurs ?

Mais, à travers la volonté répressive, je ne vois pas dans ce projet de mesures concrètes de nature à améliorer effectivement la sécurité de nos routes.

Tout d'abord, l'Etat lui-même ne bat nullement sa coulpe. Utilisateur fréquent des routes en France, en Grande-Bretagne, en Allemagne, en Suisse et dans d'autres pays, je trouve pour ma part que nos routes sont moins bien signalées et moins bien préparées au trafic, et surtout à un trafic important, que celles de nos voisins. Où apparaît donc, messieurs les ministres, dans votre projet la volonté de porter remède à cette situation ? Sait-on par exemple que le budget de la direction de la sécurité routière est de 700 millions de francs seulement ?

Ensuite, la répression qui est actuellement pratiquée est des plus aléatoires : nous voyons chaque jour au volant des conducteurs commettre des fautes majeures sans être la moins du monde inquiétés. Le permis à points va-t-il donc être dans ces conditions la loterie où seuls perdront les malchanceux, sans que les garanties judiciaires normales aient été prévues par votre texte. Nous examinerons à cet égard des amendements importants.

Enfin, faut-il concentrer la répression sur le seul conducteur alors que le véhicule lui-même est souvent en défaut ? Il suffit de longer nos trottoirs pour voir des véhicules qui devraient être d'urgence portés à la casse. Pourquoi donc refuser l'amendement indicatif de notre collègue Lequiller sur l'obligation de réviser les automobiles ?

Pour toutes ces raisons, messieurs les ministres, le projet de loi me paraît, en l'état actuel des choses, largement inadapte à la situation - mauvaise, en effet, - qui est la nôtre en matière de sécurité routière ; c'est la raison pour laquelle, pour ma part, je ne voterai pas l'ensemble du projet.

**M. le président.** MM. Asensi, Jacques Brunhes, Millet, Gouhier et les membres du groupe communiste et apparenté ont présenté un amendement, n° 38, ainsi rédigé :

« Supprimer l'article 1<sup>er</sup>. »

La parole est à M. Roger Gouhier.

**M. Roger Gouhier.** Monsieur le ministre, nous aurions souhaité que vous preniez en compte notre demande de renvoi. Nous ne demandions pas seulement un renvoi en commission, mais un examen global de toutes les questions relatives à la sécurité routière, afin que vous puissiez nous présenter, comme j'ai eu l'occasion de le dire, un projet d'ensemble. Certes, monsieur le ministre, vous nous avez donné des informations, mais morceau par morceau, mais il serait quand même bon que le Parlement ait une vision globale et puisse en discuter.

Nous voulons qu'on assure plus de sécurité en mettant en œuvre une politique dans le domaine de la prévention, de la dissuasion, mais aussi de la répression que nous n'excluons pas. Oui, il faut, comme vous l'avez dit, une action énergique, mais le projet que vous nous présentez ne nous convient pas. C'est pourquoi nous proposons des amendements qui visent à supprimer les mesures inégalitaires à nos yeux et à garantir les droits des citoyens.

Je ne reviendrai pas sur ces raisons à chaque fois, mais je veux en expliciter la philosophie générale pour ce premier amendement.

L'article 1<sup>er</sup> introduit dans le code de procédure pénale des mesures qui ne semblent pas constitutionnelles. J'ai eu l'occasion de le dire dans la discussion générale. En effet, les amendes ou peines de prison peuvent varier dans des limites légales selon l'appréciation du tribunal. Le projet de loi introduit une variation totalement nouvelle en fonction de la date à laquelle l'amende serait payée.

D'une part, c'est une incitation, si le conducteur s'estime innocent de l'infraction, à ne pas contester la contravention qui lui a été dressée.

D'autre part - et cette notion est importante pour nous - c'est une discrimination par l'argent contraire à l'égalité devant la loi puisque les plus fortunés paieront tout de suite et dépenseront moins d'argent alors que les plus pauvres auront des difficultés à rassembler l'argent nécessaire et devront payer davantage.

Enfin, pour le calcul du retrait des points du permis de conduire, certains seront favorisés, d'autres non.

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

**M. Léo Grézard, rapporteur.** La commission a émis un avis défavorable.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** L'avis du Gouvernement est défavorable.

Je suis tenté de renvoyer M. Gouhier au débat d'ensemble que nous avons eu hier et au cours duquel je suis intervenu longuement et M. Georges Sarre a répondu à toutes les questions.

Le système de l'amende forfaitaire n'est ni injuste ni inique ; il est, je crois, extraordinairement positif, puisqu'il permet aux gens de prendre conscience tout de suite de l'infraction qu'ils ont commise.

Vous craignez, monsieur Gouhier, une discrimination sociale en fonction des revenus. Cette crainte serait, à la limite, fondée si l'on exigeait le paiement immédiat au bord de la route de quelqu'un qui n'a pas d'argent en poche, mais l'amende forfaitaire à un taux réduit est payable dans un délai de soixante-douze heures, ce qui laisse le temps de prendre des dispositions pour régler une amende qui sera, le pourcentage n'est pas fixé, de 20 à 30 p. 100 inférieure au coût normal. Cette même personne aurait, croyez-moi, encore plus de mal à payer l'amende totale, même si on lui laissait un mois pour le faire. On ne peut donc parler de discrimination.

Sur le plan de la constitutionnalité, la loi, depuis 1972, admet tout à fait le système de l'amende forfaitaire et de l'amende modulée. Il n'y a donc pas d'inconstitutionnalité dans ce dispositif.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 38.

(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** M. Fèvre a présenté un amendement, n° 64, ainsi rédigé :

« Dans le texte proposé pour l'article 529-7 du code de procédure pénale, supprimer les mots : "à l'exception de celles relatives au stationnement". »

La parole est à M. Charles Fèvre.

**M. Charles Fèvre.** L'article 529-7 du code de procédure pénale crée une amende forfaitaire minorée si le contrevenant en règle le montant dans les conditions prévues à l'article 529-8, pour les contraventions de 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> classes, à l'exception de celles relatives au stationnement. Mon amendement vise précisément à permettre un paiement rapide, donc minoré, en cas d'infraction aux règles de stationnement.

Il ne s'agit sans doute pas, c'est vrai, de sécurité routière, car rares sont les infractions au stationnement qui y portent atteinte, mais tout le monde connaît ici les difficultés de recouvrement des amendes de stationnement, qui sont extrêmement nombreuses, et si on pouvait faciliter un paiement rapide, je crois qu'on irait dans le bon sens et que ce serait dans l'intérêt général.

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

**M. Léo Grézard, rapporteur.** La commission n'a pas adopté cet amendement.

En effet, si l'écart entre une amende de stationnement courante minorée et le coût normal du stationnement par horodateur est trop faible, tout effet dissuasif de l'amende risque de disparaître. Le dispositif de la minoration serait dévaluée dans l'esprit même des automobilistes.

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

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Le Gouvernement a la même position que la commission.

Vous le savez mieux que moi, monsieur Fèvre, votre amendement tend à permettre le paiement immédiat minoré pour les contraventions au code de la route des 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> classes prévu par l'article 529-6 du code de procédure pénale également pour celles relatives au stationnement.

Un énorme problème pratique se pose. Il y a dix fois plus de contraventions de stationnement que de contraventions de circulation. Si votre amendement était adopté, ce mode de perception par les forces de l'ordre serait évidemment multiplié par dix. Le Gouvernement vise la sécurité routière, pas le stationnement interdit.

J'ajoute que ce ne serait pas très pédagogique parce que, en cas de stationnement illicite, le conducteur est en général absent.

**M. Serge Charles.** Ce qui m'étonne, c'est que l'on ne parle pas du juge.

**M. Charles Fèvre.** Cela pourrait être dans les soixante-douze heures !

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 64.  
(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** M. Grézard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 20, ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa du texte proposé pour l'article 529-8 du code de procédure pénale, substituer aux mots : "les 72 heures qui suivent", les mots : "un délai de trois jours à compter de". »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Léo Grézard, rapporteur.** Cet amendement a pour objet de préciser que l'amende minorée devrait être versée dans un délai de trois jours - et non plus de soixante-douze heures - suivant la constatation de l'infraction, ce qui permettra d'appliquer les dispositions de l'article 801 du code de procédure pénale selon lequel tout délai prévu par ce code expire le dernier jour à vingt-quatre heures, le délai expirant un samedi, un dimanche ou un jour férié étant en outre prorogé jusqu'au premier jour ouvrable suivant.

C'est, en fait, un amendement d'harmonisation.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Sur ce problème, la sagesse de la commission est grande. Le Gouvernement aura la sagesse de suivre l'avis de la commission. (Sourires.)

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 20.  
(L'amendement est adopté.)

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 1<sup>er</sup>, modifié par l'amendement n° 20.

(L'article 1<sup>er</sup>, ainsi modifié, est adopté.)

## Article 2

**M. le président.** « Art. 2. - L'article 530-3 du code de procédure pénale est rédigé ainsi qu'il suit :

« Art. 530-3. - Un décret en Conseil d'Etat fixe le montant des amendes et indemnités forfaitaires, des amendes forfaitaires

taires minorées et des amendes forfaitaires majorées ainsi que des frais de constitution de dossier et précise les modalités d'application du présent chapitre, en déterminant notamment les conditions dans lesquelles les agents habilités à constater les infractions sont assermentés et perçoivent le montant des amendes forfaitaires et celui des transactions. »

MM. Jacques Brunhes, Asensi, Millet et les membres du groupe communiste et apparenté ont présenté un amendement, n° 39, ainsi rédigé :

« Supprimer l'article 2. »

La parole est à M. Roger Gouhier.

**M. Roger Gouhier.** Je l'ai défendu en présentant notre précédent amendement.

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

**M. Léo Grézard, rapporteur.** La commission a repoussé cet amendement en conséquence du rejet de la suppression de l'article 1<sup>er</sup>.

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

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Même position que la commission.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 39.

(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...  
Je mets aux voix l'article 2.

(L'article 2 est adopté.)

## Articles 3 et 4

**M. le président.** « Art. 3. - A l'article L. 26 du code de la route, les mots : "sauf cas de versement d'une amende forfaitaire de police de la circulation", sont remplacés par les mots : "sauf cas de versement immédiat d'une amende forfaitaire ou d'une amende forfaitaire minorée, lorsqu'elles sont respectivement applicables". »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 3.

(L'article 3 est adopté.)

« Art. 4. - A l'article L. 27-4 du code de la route, les mots : "L. 27-1, troisième alinéa", sont remplacés par les mots : "530 du code de procédure pénale". » - (Adopté.)

## Article 5

**M. le président.** Je donne lecture de l'article 5 :

### CHAPITRE II

#### Dispositions relatives à l'augmentation du taux de certaines amendes de police

« Art. 5. - L'article 466 du code pénal est ainsi rédigé :

« Art. 466. - L'amende pour contravention de police ne pourra ni être inférieure à 30 F ni excéder 12 000 F. »

MM. Asensi, Jacques Brunhes, Millet et les membres du groupe communiste et apparenté ont présenté un amendement, n° 40, ainsi rédigé :

« Supprimer l'article 5. »

La parole est à M. Roger Gouhier.

**M. Roger Gouhier.** Même argumentation que précédemment.

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

**M. Léo Grézard, rapporteur.** Même position.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Nous suivons l'avis de la commission.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 40.  
(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...  
Je mets aux voix l'article 5.

(L'article 5 est adopté.)

## Après l'article 5

**M. le président.** M. Grézard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 21, ainsi rédigé :

« Après l'article 5, insérer l'article suivant :

« Le montant de l'amende en matière de contraventions de police est le suivant :

« 1° 6 000 francs au plus pour les contraventions de la cinquième classe, montant qui peut être porté à 12 000 francs en cas de récidive, lorsque le règlement la prévoit ;

« 2° 3 000 francs au plus pour les contraventions de la quatrième classe ;

« 3° 1 300 francs au plus pour les contraventions de la troisième classe ;

« 4° 600 francs au plus pour les contraventions de la deuxième classe ;

« 5° 250 francs au plus pour les contraventions de la première classe. »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Léo Grézard, rapporteur.** Cet amendement tend à fixer dans la loi le montant maximal de l'amende prévue pour les contraventions des différentes classes.

D'une part, l'article additionnel ainsi proposé éclaire les dispositions des articles 6 et 7, difficilement compréhensibles.

D'autre part, la formule retenue est directement reprise de celle figurant dans le projet de réforme du code pénal, tandis que les taux d'amende prévus sont ceux indiqués par le Gouvernement, qui ne prévoit d'augmentation que pour les seules contraventions de 4<sup>e</sup> et de 5<sup>e</sup> classes.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Il semblerait que le Conseil d'Etat ait déclaré qu'une telle présentation était inconstitutionnelle mais sa jurisprudence a plutôt varié dans le temps sur cette affaire. Je m'en remets donc à la sagesse de l'Assemblée.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 21.  
(L'amendement est adopté.)

## Article 6

**M. le président.** « Art. 6. - Dans tous les textes législatifs postérieurs à l'entrée en vigueur de la Constitution et fixant des amendes en matière de contravention de police :

« 1° Lorsque le maximum de l'amende est inférieur ou égal à 20 francs, le taux de cette amende est désormais de 30 francs à 250 francs ;

« 2° Lorsque le maximum de l'amende est compris entre 20 francs et 40 francs, le taux de cette amende est désormais de 250 francs à 600 francs ;

« 3° Lorsque le maximum de l'amende est compris entre 40 francs et 60 francs, le taux de cette amende est désormais de 600 francs à 1 300 francs ;

« 4° Lorsque le maximum de l'amende est compris entre 60 francs et 2 500 francs, le taux de cette amende est désormais de 1 300 francs à 3 000 francs ;

« 5° Lorsque le maximum de l'amende est supérieur à 2 500 francs et inférieur ou égal à 5 000 francs, le taux de cette amende est désormais de 3 000 francs à 6 000 francs ; lorsque le maximum de l'amende est supérieur à 5 000 francs, le taux de cette amende est désormais de 6 000 francs à 12 000 francs. »

MM. Millet, Asensi, Jacques Brunhes et les membres du groupe communiste et apparenté ont présenté un amendement, n° 41, ainsi rédigé :

« Supprimer l'article 6. »

La parole est à M. Roger Gouhier.

**M. Roger Gouhier.** Même argumentation.

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

**M. Léo Grézard, rapporteur.** Même position.

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

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Même position.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 41.  
(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** M. Grézard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 22, ainsi rédigé :

« I. - Compléter l'article 5 par l'alinéa suivant :

« Lorsque le maximum de l'amende est supérieur à 5 000 francs, le taux de cette amende est désormais de 6 000 francs à 12 000 francs.

« II. - En conséquence, supprimer la dernière phrase du dernier alinéa (5°) de cet article. »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Léo Grézard, rapporteur.** C'est un amendement rédactionnel afin de rendre l'article plus clair.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Favorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 22.

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ? ...  
Je mets aux voix l'article 6, modifié par l'amendement n° 22.

(L'article 6, ainsi modifié, est adopté.)

## Articles 7 à 9

**M. le président.** « Art. 7. - Dans les dispositions législatives du code pénal et du code de procédure pénale qui fixent les règles en fonction de montants d'amendes encourues pour des contraventions de police ainsi que dans tous les textes législatifs postérieurs à l'entrée en vigueur de la Constitution, fixant des règles de même nature, les mentions : « 2 500 f », « 5 000 F » et « 10 000 F » sont respectivement remplacées par les mentions : « 3 000 F », « 6 000 F » et « 12 000 F ».

Personne ne demande la parole ? ...

Je mets aux voix l'article 7.

(L'article 7 est adopté.)

« Art. 8. - Lorsqu'une contravention est transformée en délit en raison de l'existence de la récidive ou de circonstances aggravantes, le taux de l'amende est désormais de 6 000 F à 15 000 F. » - (Adopté.)

« Art. 9. - Dans l'article 381 du code de procédure pénale, la mention : « 10 000 F » est remplacée par la mention : « 12 000 F ». - (Adopté.)

## Avant l'article 10

**M. le président.** Je donne lecture de l'intitulé du chapitre III avant l'article 10 :

## CHAPITRE III

## Dispositions relatives au permis de conduire

MM. Jacques Brunhes, Asensi, Millet et les membres du groupe communiste et apparenté ont présenté un amendement, n° 42, ainsi rédigé :

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

« Le code de la route et la conduite d'un véhicule automobile sont enseignés obligatoirement dans les établissements du second degré. »

La parole est à Mme Muguette Jacquaint.

**Mme Muguette Jacquaint.** J'ai rappelé hier dans la discussion générale et en présentant la motion de renvoi en commission l'importance de la prévention pour la sécurité routière.

Notre amendement va dans ce sens. Il s'agit de donner la priorité à la prévention sur la répression et, pour cela, d'assurer un véritable enseignement du code de la route mais aussi de la conduite dans le cadre de l'enseignement secondaire pour qu'à l'âge de seize ans, tous les jeunes sachent conduire.

Il nous a été répondu que des propositions seraient faites, mais nous continuons à croire que la prévention est une chose très importante pour la sécurité routière.

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

**M. Léo Grézar**, rapporteur. La commission n'a pas adopté cet amendement. Si le code de la route relève de l'enseignement dans un établissement du second degré, enseigner la conduite d'un véhicule dans les mêmes établissements n'est pas sans poser quelques difficultés.

**M. Michel Sapin**, président de la commission. Très bien !

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Nous suivons l'avis de la commission.

Nous sommes effectivement favorables à l'enseignement du code de la route, et cela existe déjà, mais nous allons vérifier, madame, que ce programme est appliqué partout et de manière conforme et avec suffisamment d'ampleur.

Quant à l'enseignement de la conduite, nous préférons la solution de l'apprentissage anticipé qui, dans les départements où il a été mis en œuvre, fonctionne bien.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 42.

(L'amendement n'est pas adopté.)

(M. Pascal Clément remplace M. Loïc Bouvard au fauteuil de la présidence.)

## PRÉSIDENCE DE M. PASCAL CLÉMENT, vice-président

### Article 10

**M. le président.** « Art. 10. - Il est inséré, au titre V du code de la route, les articles L. 11 et L. 11-1 à L. 11-7 rédigés ainsi qu'il suit :

« Art. L. 11. - Le permis de conduire exigible pour la conduite des véhicules automobiles est affecté d'un nombre de points. Le nombre de ces points est réduit de plein droit si le titulaire du permis a commis l'une des infractions visées à l'article L. 11-1. Lorsque le nombre de points devient nul, le permis perd sa validité.

« Art. L. 11-1. - Le nombre de points affecté au permis de conduire est réduit de plein droit lorsqu'est établie la réalité d'une des infractions suivantes :

« a) Infractions prévues par les articles L. 1<sup>er</sup> à L. 7, L. 9 et L. 19 du présent code ;

« b) Infractions d'homicide ou blessures involontaires commises à l'occasion de la conduite d'un véhicule automobile ;

« c) Contraventions en matière de police de la circulation routière susceptibles de mettre en danger la sécurité des personnes, limitativement énumérées.

« La réalité de ces infractions est établie par le paiement d'une amende forfaitaire ou par une condamnation devenue définitive.

« Art. L. 11-2. - Lorsque l'un des délits prévus à l'article L. 11-1 est établi, la perte de points est égale à la moitié du nombre de points initial.

« Pour les contraventions, la perte de points est, au plus, égale au tiers de ce nombre.

« Dans le cas où plusieurs infractions prévues par le présent article sont commises simultanément, les pertes de points qu'elles entraînent se cumulent dans les limites suivantes :

« - pour plusieurs contraventions, la moitié du nombre de points initial ;

« - pour plusieurs infractions, dont au moins un délit, les deux tiers du nombre de points initial.

« Art. L. 11-3. - Lorsque l'intéressé est avisé qu'une des infractions mentionnées à l'article L. 11-1 a été relevée à son encontre, il est informé de la perte de points qu'il encourt.

« Art. L. 11-4. - L'auteur de l'une des infractions mentionnées à l'article L. 11-1 ne peut être relevé, en application de l'article 55-1 du code pénal, de la perte de points affectant son permis de conduire.

« Art. L. 11-5. - En cas de perte totale des points, l'intéressé reçoit de l'autorité administrative l'injonction de remettre son permis de conduire au préfet de son lieu de résidence et perd, dès ce moment, le droit de conduire un véhicule.

« Il ne peut solliciter un nouveau permis de conduire avant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de remise de son permis au préfet.

« Art. L. 11-6. - Si le titulaire d'un permis de conduire n'a pas commis, dans le délai de trois ans à compter de la date à laquelle la dernière condamnation est devenue définitive ou du paiement de la dernière amende forfaitaire, une nouvelle infraction sanctionnée d'un retrait de points, son permis est à nouveau affecté du nombre de points initial.

« Le titulaire du permis de conduire peut obtenir la reconstitution partielle de son nombre de points initial s'il se soumet à une formation spécifique.

« Art. L. 11-7. - Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du présent titre et fixe notamment le nombre de points initial, la liste des contraventions de police donnant lieu à retrait de points, le barème de points affecté à ces contraventions, les modalités de l'information prévue à l'article L. 11-3 ainsi que celles du retrait de points et de la formation spécifique prévue à l'article L. 11-5. »

La parole est à M. Charles Fèvre, inscrit sur l'article.

**M. Charles Fèvre.** Monsieur le ministre, simplement deux mots puisque nous arrivons aux dispositions concernant le permis à points.

Je ne vais pas reprendre tous les arguments que j'ai donnés dans mon intervention à la tribune ou que je développerai en présentant les amendements que j'ai déposés sur cet article. Je veux simplement appeler votre attention sur un problème d'information.

Il est sûr que nos concitoyens seront très largement informés d'ici à la fin du mois de juin de l'institution d'un permis à points. Cela aura donc probablement un effet éducatif, qui est souhaitable. En revanche, comme l'application du système dépend de l'informatisation du fichier des permis de conduire, qui n'aura lieu qu'en 1991, il va se passer deux années pendant lesquelles, bien sûr, nos compatriotes ne se souviendront plus de ce permis à points.

Je n'ai pas déposé d'amendement sur ce point, mais je suggère que, quelques mois avant la mise en application du système, votre ministère informe les Français. Faute de quoi, il y aurait non pas une tromperie, mais une omission fortement regrettable, qui entraînerait certainement de très grands dégâts dans les permis de conduire en 1991.

### ARTICLE L. 11 DU CODE DE LA ROUTE

**M. le président.** M. Baeumler, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, a présenté un amendement, n° 1, ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du texte proposé pour l'article L. 11 du code de la route, substituer au mot : "automobiles", les mots : "terrestres à moteur". »

**M. Jean-Pierre Baeumler**, rapporteur pour avis. Il s'agit de dire clairement que l'ensemble des permis de conduire sont concernés par le dispositif du permis à points et pas seulement le permis B nécessaire à la conduite des véhicules particuliers.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports, et de la mer.** Nous n'avons bien entendu aucune objection quant à l'objectif poursuivi par M. le rapporteur pour avis. Il y a simplement un problème de formulation. Dans l'ensemble du code de la route, on parle de « véhicules automobiles ». L'expression « véhicules terrestres à moteur », on la trouve essentiellement dans les formules des compagnies d'assurance. Il faut donc être bien d'accord sur le fait qu'il s'agit strictement des véhicules automobiles terrestres à moteur.

Je ne veux pas faire sourire sur un sujet grave, mais il existe des tondeuses à gazon qui sont des véhicules terrestres à moteur et pour lesquelles on n'exige pas de permis de conduire. Je ne voudrais donc pas qu'il y ait de confusion à la suite du vote de cet amendement.

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

**M. Léo Grézar**, rapporteur. La solution serait de parler de véhicules automobiles terrestres à moteur.

**M. Michel Sapin**, président de la commission. Très bien !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** C'est une bonne solution !

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 1 qui, compte tenu de la modification proposée par M. le rapporteur, tend, dans la première phrase du texte proposé pour l'article L. 11 du code de la route, à insérer après le mot « automobiles » les mots : « terrestres à moteur ».

(L'amendement, ainsi rectifié, est adopté.)

**M. le président.** M. Chamard a présenté un amendement, n° 73, ainsi rédigé :

« Compléter la première phrase du texte proposé pour l'article L. 11 du code de la route par les mots : " multiple de douze ". »

Cet amendement n'est pas soutenu.

M. Fèvre a présenté un amendement, n° 47, ainsi rédigé :

« Compléter le texte proposé pour l'article L. 11 du code de la route par l'alinéa suivant :

« Si le conducteur n'a pas commis d'infractions visées à l'article L. 11-1 pendant une période de cinq ans, le nombre de points initial affecté à son permis est majoré d'une bonification. »

La parole est M. Charles Fèvre.

**M. Charles Fèvre.** Monsieur le ministre, c'est un amendement dont j'ai parlé lors de ma intervention à la tribune.

Votre projet de loi, qui ne prévoit qu'une diminution du nombre de points initial, est essentiellement dissuasif. Je pense, pour ma part, qu'une petite récompense, une incitation à la bonne conduite, comme font d'ailleurs les compagnies d'assurance avec le système du bonus-malus, serait tout à fait opportune.

**M. Serge Charles.** Ce n'est pas une mauvaise idée !

**M. Charles Fèvre.** Il ne s'agit pas d'aller très loin. Si, après cinq ans, on donne un point de plus à un conducteur, on ne démolit pas votre projet de loi.

Une telle solution m'a été suggérée par de nombreux correspondants de ma circonscription. Je ne l'ai donc pas inventée. Elle vient du terrain.

La seule objection que vous pourriez m'opposer et que je comprendrais - encore que l'on puisse y répondre - est la complexité de la comptabilité. Effectivement, tous les ans, il faudrait vérifier tous les conducteurs qui n'ont pas commis d'infraction. Mais cette complexité existera de toute façon. Or vous semblez l'avoir résolue, puisque selon votre projet de loi, dès l'instant où un conducteur ne commet pendant trois ans aucune infraction donnant lieu à retrait de points, il récupère son nombre de points initial. Vous avez bien compris que l'informatique permettait de résoudre ce genre de difficultés.

Ce que je propose serait, je crois, une très bonne mesure, car elle montrerait que l'on veut inciter les conducteurs à bien conduire et non pas seulement les sanctionner lorsqu'ils commettent des fautes.

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

**M. Léo Grézar, rapporteur.** La commission des lois a donné un avis défavorable à cet amendement, considérant qu'il compliquait le système et qu'il créait en somme trois catégories de permis : un permis « amputé », le permis à taux normal de six points et une sorte de permis bonifié qui pourrait lui-même être la source de complications d'ordre psychologique, voire d'une assurance en soi dangereuse, et donc créer une incitation à commettre des infractions.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Nous partons d'un principe simple et qui a pleine valeur dans cette enceinte : qui respecte la loi a un comportement normal et, dès lors, il n'a pas à être gratifié d'un point tous les cinq ans. Respecter la loi est le comportement qu'il faut avoir.

Le permis de conduire à points a pour objectif de sanctionner les récidivistes de l'infraction et d'alerter ceux qui exceptionnellement commettent une infraction.

**M. le président.** La parole est à M. Serge Charles, contre l'amendement.

**M. Serge Charles.** En fait, monsieur le président, je pense que l'amendement est bon, et je souhaite surtout répondre au Gouvernement.

L'adoption de l'amendement donnerait satisfaction à bon nombre de nos concitoyens. Le système qu'il propose existe déjà dans les assurances, on vient de le préciser, et il serait opportun d'accorder une sorte de bonus à ceux qui ont une conduite irréprochable.

Vous considérez, monsieur le ministre, qu'il faut responsabiliser les conducteurs. A cet effet, le projet de loi que vous nous soumettez et qui est avant tout répressif, il faut bien le dire, pourrait également faire appel à leur sagesse. L'amendement vous en donne l'occasion en les incitant à conduire de mieux en mieux, à aller au-delà de la conduite exemplaire telle que la définit votre projet de loi. Il faut quelque chose qui les incite à faire mieux. L'amendement va dans ce sens et c'est pourquoi je le trouve bon.

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

**M. Charles Fèvre.** Je répondrai à M. le ministre, mais surtout à M. le rapporteur qui invoque la complexité du système et fait valoir que mon amendement aboutirait à créer trois catégories de permis, le permis initial, le permis minoré et le permis bonifié. Je lui fais remarquer qu'il existe déjà trois catégories avec le système proposé par le Gouvernement : le permis initial, le permis minoré et le permis rétabli pour les conducteurs qui n'auront pas commis de nouvelle infraction pendant trois ans. Les ordinateurs ont aujourd'hui une puissance telle qu'on peut facilement régler ce genre de problème.

Je rejoins ce que disait M. Serge Charles à l'instant : ce qu'il faut, c'est inciter à la sagesse dans la conduite. On le fait bien dans d'autres domaines : Une bonification de points serait une très bonne mesure, même si elle est minime, pour encourager la bonne conduite.

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

**M. Michel Sapin, président de la commission des lois.** Cet amendement n'est pas seulement technique, comme voudrait le faire croire M. Fèvre, et les objections qu'on peut lui opposer ne sont pas elles non plus seulement techniques. Elles ne sont même pas techniques du tout.

**M. Charles Fèvre.** C'est la raison qu'a donnée M. le rapporteur !

**M. Michel Sapin, président de la commission.** En fait, c'est quasiment un problème de fond.

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Absolument !

**M. Michel Sapin, président de la commission.** Que l'on dépose ce type d'amendement n'ont rien de bien que l'on peut avoir de la législation routière une approche différente de la législation générale, et c'est tout le problème : il existe dans l'esprit de certains Français - de moins en moins nombreux, heureusement - l'idée qu'il y aurait une sorte de droit à ne pas respecter ce type de loi, alors que, par ailleurs, ils trouvent normal de respecter les autres.

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Exactement !

**M. Michel Sapin, président de la commission.** Monsieur Fèvre, quand vous payez régulièrement vos impôts, est-ce qu'on vous accorde une diminution au bout de trois ans ? Non !

**M. Serge Charles.** On nous accorde des délais !

**M. Charles Fèvre.** C'est tout différent !

**M. Michel Sapin, président de la commission.** C'est exactement la même chose, monsieur Fèvre !

Lorsque pendant dix ans vous n'avez pas volé, est-ce qu'on vous accorde un cadeau ? (Sourires.) Non !

Pour nous, la législation qui sanctionne les infractions routières est une législation comme les autres, qui doit être respectée comme les autres, avec le même civisme. C'est ce que la pédagogie doit permettre de faire comprendre à l'ensemble des Français - c'est de plus en plus le cas - et le permis à points y contribuera.

Respecter la loi ne nécessite pas de récompense, sauf à considérer qu'on a le droit de l'enfreindre !

**M. Serge Charles.** Vous venez de définir l'esprit de la loi telle que vous voulez la faire passer !

**M. le président.** La parole est à M. le ministre, qui pourra s'exprimer sur les vertus des citoyens automobilistes. *(Sourires.)*

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Sur les vertus des citoyens d'une manière générale, je me range à l'appréciation présentée par M. le président de la commission.

M. Fèvre manifeste une préoccupation à laquelle le texte répond déjà, et c'est la raison pour laquelle son amendement ne peut pas tenir.

J'espère que la majorité des Français titulaires d'un permis de conduire ne seront pas concernés par le retrait de points parce qu'ils auront un excellent comportement au volant. Pour ceux qui seront concernés de manière occasionnelle parce qu'ils auront commis une infraction, nous répondons à la préoccupation de M. Fèvre puisque, s'ils ne commettent aucune autre infraction pendant les trois ans qui suivent, ils verront leur nombre de points automatiquement reconstitué. Les autres, les multirécidivistes, tomberont, eux, totalement sous le coup du permis à points.

Tel qu'il est construit, le permis à points répond donc vraiment à la préoccupation de M. Fèvre. Respecter la loi, je le répète, n'appelle pas de bonus.

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

**M. Charles Fèvre.** Monsieur le président de la commission des lois, vous avez fait un parallèle avec le vol et le non-paiement des impôts. Or il y a une différence essentielle entre les exemples que vous avez cités et la bonne ou la mauvaise conduite automobile : les accidents de la route, on semble l'oublier depuis quelques instants, causent 11 000 morts par an. Ce n'est le cas ni du vol ni du non-paiement des impôts !

**M. Michel Sapin, président de la commission.** Et quand on assassine ?

**M. Charles Fèvre.** Il est donc tout à fait justifié d'encourager les conducteurs à bien conduire et d'éviter ainsi la perte de tant de vies humaines.

Il faut comparer des choses comparables et ne pas établir des parallèles dangeureux et inquiétants.

**M. le président.** J'ai conscience que cet amendement est très importante pour ses auteurs, mais je souhaiterais que nous en terminions.

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

**M. Michel Sapin, président de la commission.** Monsieur Fèvre, c'est par égard pour vous que je n'ai pas dit tout à l'heure : lorsque vous n'avez pas assassiné pendant dix ans, faut-il vous récompenser ?

**M. Jean Brocard.** Tout cela est complètement ridicule. Je préfère m'en aller !

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 47.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

#### ARTICLE L. 11-1 DU CODE DE LA ROUTE

**M. le président.** MM. Asensi, Jacques Brunhes, Millet et les membres du groupe communiste et apparenté ont présenté un amendement, n° 43, ainsi rédigé :

« Supprimer le texte proposé pour l'article L. 11-1 du code de la route. »

La parole est Mme Muguette Jacquaint.

**Mme Muguette Jacquaint.** Cet amendement procède du même esprit que notre amendement précédent.

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

**M. Léo Grézard, rapporteur.** Cet amendement n'a pas été adopté par la commission. En fait, il vise à supprimer le système du permis à points.

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

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Le Gouvernement se range à l'avis de la commission.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 43.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** M. Fèvre a présenté un amendement, n° 48, ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 11-1 du code de la route, substituer aux mots : "d'une", les mots : "de l'une" ».

La parole est à M. Charles Fèvre.

**M. Charles Fèvre.** C'est un amendement de pure rédaction.

**M. Michel Sapin, président de la commission.** Très bon amendement !

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

**M. Léo Grézard, rapporteur.** La commission a adopté cet amendement.

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

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Même avis que la commission.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 48.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** M. Baeumler, rapporteur pour avis, a présenté un amendement, n° 2, ainsi rédigé :

« A la fin du troisième alinéa (b), du texte proposé pour l'article L. 11-1 du code de la route substituer au mot : "automobile", les mots : "terrestre à moteur" ».

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

**M. Jean-Pierre Baeumler, rapporteur pour avis.** Il s'agit d'introduire ici la même modification que nous avons déjà introduite à l'article L. 11. L'amendement doit donc être rectifié et se lire de la façon suivante :

« A la fin du troisième alinéa (b) du texte proposé pour l'article L. 11-1 du code de la route, après le mot "automobile" insérer les mots : "terrestre à moteur" ».

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

**M. Léo Grézard, rapporteur.** La commission est d'accord.

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

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Le Gouvernement est lui aussi d'accord.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 2 tel que M. le rapporteur pour avis vient de le rectifier.

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

**M. le président.** M. Fèvre a présenté un amendement, n° 49, ainsi rédigé :

« Compléter l'avant-dernier alinéa (c) du texte proposé pour l'article L. 11-1 du code de la route, par les mots : "par la loi". »

La parole est à M. Charles Fèvre.

**M. Charles Fèvre.** M. le président de la commission des lois a bien voulu dire d'un de mes amendements de rédaction que c'était un très bon amendement. Je souhaiterais que sur des amendements de fond, il ait la même appréciation !

Au paragraphe c du texte proposé pour l'article L. 11-1 du code de la route, il est question de « contraventions en matière de police de la circulation routière susceptibles de mettre en danger la sécurité des personnes, limitativement énumérées ». Ces contraventions seront probablement précisées par la voie réglementaire. Mon amendement vise à faire en sorte qu'elles soient énumérées par la loi. J'avais d'ailleurs cru comprendre, en écoutant hier M. le ministre et M. le secrétaire d'Etat, que l'on voulait précisément qu'elles ne fussent pas définies par le règlement.

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

**M. Léo Grézard, rapporteur.** La commission n'a pas adopté l'amendement, estimant qu'il aurait fallu, pour qu'il soit recevable en la forme actuelle du texte, fixer une liste et non pas seulement poser le principe d'une énumération par la loi, d'autant plus que les contraventions sont du domaine réglementaire.

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

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Le Gouvernement émet un avis défavorable. Tout ce qui a trait aux contraventions est du domaine réglementaire.

**M. Francis Delattre.** Pas toutes les contraventions !

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Ce principe a été rappelé à de multiples reprises par le Conseil constitutionnel. C'est l'article R. 266 du code de la route qui fixe la liste des contraventions susceptibles de donner lieu à une suspension du permis de conduire.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 49. (L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** M. Fèvre a présenté un amendement, n° 50, ainsi rédigé :

« Compléter l'avant-dernier alinéa (c) du texte proposé pour l'article L. 11-1 du code de la route par la phrase suivante :

« Les contraventions de stationnement ne donnent pas lieu à retrait de points. »

La parole est à M. Charles Fèvre.

**M. Charles Fèvre.** Cet amendement vise simplement à inscrire dans la loi ce que M. le ministre a confirmé devant les commissions, notamment la commission des lois. Ce qui va sans dire va encore mieux en le disant, et il serait bon de préciser que les contraventions de stationnement ne donnent pas lieu à retrait de points.

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

**M. Léo Grézard, rapporteur.** La commission a repoussé cet amendement en sachant bien que ce n'est qu'un rejet purement explicite dans la mesure où l'auteur de l'amendement a satisfaction de façon implicite (*Sourires*), les contraventions en cause ne donnant pas lieu à perte de points.

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

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Comme je l'ai dit précédemment, les contraventions relèvent du domaine du règlement. En outre, les contraventions aux règles de stationnement ne sont pas les seules qui ne donneront pas lieu à un retrait de points. Dans ces conditions, on ne voit pas pourquoi la loi exclurait explicitement le stationnement et lui seul.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 50. (L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** M. Lequiller et M. Fèvre ont présenté un amendement, n° 76, ainsi rédigé :

« Compléter le texte proposé pour l'article L. 11-1 du code de la route par l'alinéa suivant :

« Le contrevenant est dûment informé que le paiement de l'amende entraîne reconnaissance de la réalité de l'infraction et par là même réduction de son nombre de points. »

La parole est à M. Pierre Lequiller.

**M. Pierre Lequiller.** Cet amendement porte sur un point très important, sur lequel j'ai appelé hier l'attention de l'Assemblée.

J'ai la conviction que la majorité des conducteurs qui se verront dresser une contravention, et qui accepteront d'autant plus volontiers de payer immédiatement qu'ils y seront incités par la formule de l'amende forfaitaire diminuée prévue par le projet de loi, le feront sans savoir que cela entraînera automatiquement une réduction de leur nombre de points.

C'est l'un des points essentiels sur lesquels nous sommes extrêmement vigilants et pour lesquels nous demandons, dans tous les cas, l'intervention du juge judiciaire. Le citoyen ne doit pas être piégé dans cette affaire et cet amendement nous permet d'insister pour que l'information du contrevenant soit faite avant le paiement de l'amende sur les conséquences que ce dernier entraînera pour lui quant à la réduction du nombre de points.

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

**M. Léo Grézard, rapporteur.** La commission des lois n'a pas examiné cet amendement. L'opinion du rapporteur est qu'il eût mieux valu l'insérer à l'article L. 11-3, qui porte sur l'information du contrevenant.

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

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Le Gouvernement se range à l'avis de la commission.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 76. (L'amendement est adopté.)

#### ARTICLE L. 11-2 DU CODE DE LA ROUTE

**M. le président.** M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française ont présenté un amendement, n° 51, ainsi libellé :

« Après les mots : " est égale ", rédiger ainsi la fin du premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 11-2 du code de la route : " au tiers du nombre de points initial ".

La parole est à M. Charles Fèvre.

**M. Charles Fèvre.** Monsieur le président, il serait bon que je défende en même temps les deux amendements n°s 51 et 52, car ils sont liés.

**M. le président.** Je suis en effet saisi d'un amendement n° 52, présenté par M. Fèvre et les membres du groupe Union pour la démocratie française, ainsi libellé :

« Après les mots : " égale au ", rédiger ainsi la fin du deuxième alinéa du texte proposé pour l'article L. 11-2 du code de la route : " quart de ce nombre ". »

La parole est à M. Charles Fèvre.

**M. Charles Fèvre.** Le projet de loi vise, à juste titre, les récidivistes notoires. Cela a été dit, cela a été écrit. Or, les dispositions que vous nous proposez conduisent à retirer les permis après deux délits ou trois contraventions.

Certes, la récidive commence dès le deuxième délit. Mais il me semble que la récidive notoire commence un peu au-delà. C'est la raison pour laquelle il ne serait pas mauvais de desserrer quelque peu le système.

Encore une fois, le principe lui-même n'est pas en cause. Mais si, au lieu de six, on fixait à douze le nombre initial de points, on pourrait relever d'une unité le nombre de points affectés à chacune des infractions, délits, contraventions ou autres, susceptibles de donner lieu à retrait de points, et l'on donnerait ainsi un peu plus de souplesse au système, tout au moins au début. Il serait temps par la suite, si l'on s'apercevait qu'il faut le rendre plus rigoureux, d'abaisser le nombre de points.

Certes, le nombre de points initial n'est pas du domaine de loi. Il sera précisé par décret en Conseil d'Etat. Il est cependant évident qu'il faut en parler maintenant.

Le système que je propose par mes amendements n°s 51 et 52 suppose une dotation initiale de douze points, avec une amputation de quatre points pour un délit et de trois points pour une contravention. Tout en conservant le même écart entre délit et contravention, on aboutirait ainsi à un système un peu plus souple que celui qui résulterait du projet de loi.

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

**M. Léo Grézard, rapporteur.** La commission a repoussé les amendements n°s 51 et 52, car elle a jugé qu'il ne serait pas opportun d'assouplir le système prévu dans le projet de loi.

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

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Monsieur Fèvre l'adoption de vos amendements réduirait le nombre de points affectés aux délits et aux contraventions, et rendrait ainsi le projet plus laxiste. Je vais même plus loin : elle détruirait la philosophie du projet.

Ainsi que vous le savez, les délits sont peu nombreux en matière routière, mais d'une exceptionnelle gravité : conduite en état alcoolique, délit de fuite, homicide involontaire. Il n'est pas d'une sévérité excessive qu'un conducteur qui, en trois ans, a été condamné à deux reprises pour de tels faits voie son permis annulé.

J'ajoute que le code de la route prévoit déjà l'annulation de plein droit, c'est-à-dire automatiquement prononcée par le juge, en cas de récidive d'alcoolémie ou de cumul d'alcoolémie et d'homicide ou de blessures involontaires.

Le barème proposé dans le cadre du permis à points doit être d'une sévérité au moins équivalente.

Pour ce qui concerne l'amendement n° 52, le problème est le même. Un conducteur qui aura été condamné à trois reprises pour des infractions graves telles qu'un refus de priorité ou le non-respect d'un feu rouge ou d'un stop aura, me semble-t-il, fait la preuve d'un comportement ne méritant aucune indulgence.

Notre projet de barème répond, je crois, à la gravité des délits ou infractions susceptibles d'être commis.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Yves Chamard, inscrit contre.

**M. Jean-Yves Chamard.** Je souhaite, monsieur le président, intervenir contre ce que vient de dire le Gouvernement.

**M. Jean-Pierre Michel.** Ah non ! C'est n'importe quoi !

**M. François Massot.** C'est un tour de passe-passe !

**M. Jean-Yves Chamard.** Mon cher collègue, je n'étais pas présent dans l'hémicycle lorsque mon propre amendement est venu en discussion.

**M. Jean-Pierre Michel.** Il fallait être là !

**M. Serge Charles.** Un député a le droit de répondre au Gouvernement !

**M. François Massot.** Il ne peut intervenir que contre l'amendement !

**M. le président.** Monsieur Chamard, vous avez la parole, mais je vous prie d'être bref.

**M. Jean-Yves Chamard.** Je vous remercie, monsieur le président.

Nous arrivons, monsieur le ministre, au cœur du débat.

Actuellement, le système de permis à points est bien reçu dans l'opinion, puisque les deux tiers des Français approuvent son principe. Mais le jour où il entrera en application, l'opinion pourra se retourner.

A cet égard, le problème du nombre de points - puisque vous voulez, je pense, raisonner en nombres entiers - est fondamental.

A mon avis, vous confondez les deux amendements.

En ce qui me concerne, je suis tout à fait d'accord pour que chacun des trois délits dont vous avez parlé entraîne le retrait de la moitié des points. C'est mon opinion, même si ce n'est pas forcément celle de M. Fèvre.

Mais pour les infractions, la loi, telle que le Gouvernement propose de la rédiger, permettrait une certaine marge d'appréciation puisqu'il y aurait au moins deux graduations.

Vous dites : « au plus un tiers ». Un nombre qui est multiple de deux et de trois est forcément multiple de six. Cela peut donc être six, douze, dix-huit points. Avec six points, vous n'avez que deux graduations possibles pour les contrevenants. Avec douze points, vous pouvez en imaginer jusqu'à quatre. Comment sera sanctionné le franchissement d'un feu orange « mûre » mais de très peu ? Retirera-t-on un point dans le cas d'un permis à six points ? Le système serait alors, dès la première année d'application, d'une rigueur telle que, comme je l'ai dit, l'opinion risquerait de se retourner.

Aussi me paraît-il préférable de retenir le principe du quart. Cela donnerait plus de souplesse au système. J'ajoute, à l'intention de mes collègues, qui vont se prononcer sur le second amendement de M. Fèvre, que, si l'on se réfère au quart, cela impliquera que soit retenu un permis à douze points, car c'est le seul nombre qui soit à la fois multiple de deux, de trois et de quatre.

Je souhaite que, au moins dans un premier temps, le temps d'habituer les Français à cette nouvelle réglementation, on se donne cette souplesse. Un processus à douze points, sur lequel repose l'amendement proposant le quart, me paraît un système intelligent, qui permettrait aux Français de s'adapter à cette nouvelle législation. Rien n'empêcherait d'ailleurs, monsieur le ministre, que par la suite - puisque c'est du domaine du décret - vous rameniez le nombre de points de douze à six. Je vous demande d'y réfléchir.

Cela permettrait à certains conducteurs de renoncer à des habitudes - que nous déplorons tous - consistant à dépasser la vitesse autorisée même si ce n'est pas forcément de façon considérable ou à franchir un feu à l'orange et même un peu au-delà. Mais vous ne les ferez pas renoncer à ces habitudes si vous agissez brutalement. Je prends ici le pari que, si l'application est brutale, l'opinion publique, aujourd'hui favorable aux deux tiers au permis à points, y sera défavorable aux deux tiers dans les six mois qui suivront.

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

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 52. *(L'amendement n'est pas adopté.)*

## ARTICLE L. 11-3 DU CODE DE LA ROUTE

**M. le président.** M. Baeumler, rapporteur pour avis, a présenté un amendement, n° 3, ainsi rédigé :

« A la fin du texte proposé pour l'article L. 11-3 du code de la route, substituer au mot : "encourt", les mots : "est susceptible d'encourir" ».

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

**M. Jean-Pierre Baeumler, rapporteur pour avis.** Il s'agit d'un amendement rédactionnel. La substitution des mots « est susceptible d'encourir » au mot « encourt » se justifie par le fait que, lorsque le contrevenant est avisé de l'infraction, il n'est pas certain de se voir retirer les points. Ce retrait n'intervient qu'après le paiement de l'amende forfaitaire ou lorsque la condamnation est devenue définitive.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** D'accord !

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission saisie au fond ?

**M. Léo Gréizard, rapporteur.** La commission des lois a donné son accord.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 3.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** M. Fèvre a présenté un amendement, n° 53, ainsi rédigé :

« Compléter le texte proposé pour l'article L. 11-3 du code de la route par les dispositions suivantes : " par l'agent verbalisateur. Cette information n'est pas exclusive de l'information dont les modalités seront définies par décret en Conseil d'Etat." »

La parole est à M. Charles Fèvre.

**M. Charles Fèvre.** Il s'agit d'un amendement au texte proposé pour l'article L. 11-3 du code de la route, qui prévoit : « Lorsque l'intéressé est avisé qu'une des infractions mentionnées à l'article L. 11-1 a été relevée à son encontre, il est informé de la perte de points qu'il encourt » - ou plutôt « qu'il est susceptible d'encourir » puisque le texte vient d'être modifié.

L'intéressé doit être d'abord informé par l'agent verbalisateur qu'il est susceptible d'encourir une perte de points, car il faut en permanence informer le conducteur des risques qu'il a pris et des risques qu'il encourt au niveau de la perte de points.

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

**M. Léo Gréizard, rapporteur.** La commission n'a pas adopté cet amendement. D'une part, il est satisfait par le texte du projet de loi. D'autre part, des amendements ayant un objet analogue mais rédigés en termes plus explicites vont venir en discussion.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Même avis que la commission !

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

**M. Charles Fèvre.** Je ne vois pas en quoi l'amendement est satisfait par l'article 10. J'attends qu'on m'en fournisse la démonstration.

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Pas par l'article 10 ! Par l'amendement suivant !

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 53.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements, n° 4 et 54, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 4, présenté par M. Baeumler, rapporteur pour avis, est ainsi rédigé :

« Compléter le texte proposé pour l'article L. 11-3 du code de la route par la phrase suivante :

« La perte de points est portée à la connaissance de l'intéressé par lettre simple lorsqu'elle est effective. »

Sur cet amendement, M. Grézard, rapporteur, et M. François Massot ont présenté un sous-amendement, n° 23, ainsi rédigé :

« Dans l'amendement n° 4, substituer au mot : "simple", le mot : "recommandée". »

L'amendement n° 54, présenté par M. Fèvre, est ainsi rédigé :

« Compléter le texte proposé pour l'article L. 11-3 du code de la route par l'alinéa suivant :

« Lorsque la réalité d'une infraction est établie conformément au cinquième alinéa de l'article L. 11-1, l'intéressé en est informé ainsi que de la perte du nombre de points correspondants. »

La parole est à M. le rapporteur pour avis, pour soutenir l'amendement n° 4.

**M. Jean-Pierre Baeumler, rapporteur pour avis.** Cet amendement vise à améliorer le dispositif d'information prévu par le projet de loi.

Il nous paraît essentiel que le contrevenant soit averti de la sanction infligée - en l'espèce le retrait de points - au moment où elle est effective.

Cette mesure nous semble s'imposer au regard des droits de la défense, mais elle aurait également un caractère pédagogique, donc dissuasif. Imaginez l'impact de la réception d'une lettre fin juin, à quelques jours du départ en vacances, dans une famille ! Cela aurait un certain effet sur la conduite pendant les semaines et les mois qui suivent.

**M. le président.** La parole est à M. Charles Fèvre, pour soutenir l'amendement n° 54.

**M. Charles Fèvre.** En fait, je suis à peu près d'accord avec la commission de la production et mon amendement va dans le même sens : chaque fois qu'une condamnation ou le paiement de l'amende forfaitaire fait que l'infraction est devenue définitive, il faut que l'intéressé en soit avisé.

Ce qui me gêne un peu dans l'amendement de la commission de la production, c'est sa rédaction : « La perte de points est portée à la connaissance de l'intéressé par lettre simple... » - ou recommandée - « ... lorsqu'elle est effective. » Cette dernière formule ne me paraît pas convenir. Mieux vaut reprendre les termes du projet : « lorsque est établie la réalité de l'infraction ».

Cela étant, je suis d'accord pour qu'on précise : « par lettre simple... » ou « par lettre recommandée », comme le propose la commission.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur, pour donner l'avis de la commission sur les deux amendements et défendre le sous-amendement n° 23.

**M. Léo Grézard, rapporteur.** L'amendement n° 4 de M. Baeumler a été adopté par la commission des lois, sous réserve de l'adoption du sous-amendement n° 23.

Par contre, l'amendement n° 54 n'a pas été adopté par la commission, car il est satisfait par l'amendement n° 4.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Ce problème avait été soulevé lorsque M. Sarre et moi-même avons présenté le projet à la commission des lois.

Le Gouvernement est favorable à l'amendement de M. Baeumler, qui apporte des éléments de garantie accrue en assurant une information précise de la personne sanctionnée par une perte de points.

Par contre, nous souhaitons que ne soit pas retenu le sous-amendement n° 23, car la lettre simple nous semble suffisante.

**M. le président.** Et sur l'amendement n° 54, monsieur le ministre ?

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Le Gouvernement est contre.

**M. le président.** Je mets aux voix le sous-amendement n° 23.

(Le sous-amendement est adopté.)

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 4, modifié par le sous-amendement n° 23.

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

**M. le président.** En conséquence, l'amendement n° 54 devient sans objet.

#### ARTICLE L. 11-4 DU CODE DE LA ROUTE

**M. le président.** M. Serge Charles a présenté un amendement, n° 9, ainsi rédigé :

« Supprimer le texte proposé pour l'article L. 11-4 du code de la route. »

La parole est à M. Serge Charles.

**M. Serge Charles.** Mes chers collègues, si cet article L. 11-4 était adopté, le juge ne pourrait utiliser les pouvoirs que lui confère l'article 55-1 du code pénal de relever le contrevenant d'un certain nombre des conséquences accessoires à la condamnation.

Au moment où s'engage une vaste entreprise de refonte du code pénal, dont on nous annonce qu'elle s'échelonne sur plusieurs années, la disposition proposée par cet article me semble particulièrement hâtive, pour ne pas dire cavalière, tant à l'égard des tribunaux qu'à l'égard des justiciables. Comment peut-on refuser d'emblée au tribunal le droit d'apprécier la portée des sanctions en fonction de la gravité de la faute et des arguments présentés par le prévenu ? Dans le domaine des contraventions routières, la sanction ne saurait être considérée comme définitive puisque, le principe du forfait, c'est-à-dire de la minoration, n'étant pas accepté, le contrevenant peut se tourner vers le judiciaire.

Il s'agit là de respecter les droits fondamentaux de la défense et il ne faut pas, sous prétexte d'éviter une surcharge des tribunaux, empêcher le jeu d'une garantie aussi fondamentale, qui doit être accordée à tout citoyen. C'est d'autant plus important que le retrait des points peut entraîner la restriction d'une liberté individuelle, qui est la libre circulation sur le réseau routier. Il est inconcevable que le tribunal n'ait pas la capacité d'apprécier la portée de la faute et de moduler en conséquence la sanction.

Vous m'objecterez sans doute, monsieur le ministre, votre souci de simplification. Vous avez même déclaré que le système informatique qui serait mis en place interdirait une telle éventualité. Pour ma part, j'estime que c'est la machine qui doit être au service de l'homme, et non l'inverse. Si la machine « déraile », c'est que le système n'est pas bon et il faut alors reconsidérer le problème.

J'ajoute que la gestion des casiers judiciaires a toujours reposé sur la transmission des jugements. Il ne me semble pas très difficile de faire ainsi parvenir au fichier central les informations relatives à la décision du juge.

Telles sont les raisons qui justifient la suppression de cet article. Bien évidemment, monsieur le ministre, il s'agit là, d'un problème de fond, et non de forme.

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Je n'ai rien dit !

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

**M. Léo Grézard, rapporteur.** La commission a émis un avis défavorable, car supprimer la disposition interdisant de demander au juge le relèvement de la perte de points risque de compromettre l'efficacité du système et de multiplier les risques de contentieux. Nombreuses seraient alors les demandes de relèvement, surtout lorsque les permis seraient sérieusement « encochés ». On pourrait même envisager que des relèvements à titre préventif soient demandés.

**M. Serge Charles.** Voilà l'argument !

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

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** L'avis du Gouvernement est défavorable.

Le nombre de points est réduit de plein droit lorsqu'est établie la réalité de certaines infractions. Cette perte de points n'a pas à être prononcée par le juge ; elle découle automatiquement de la condamnation, qui, elle, peut faire l'objet de tous les recours ouverts par le code de procédure pénale.

L'adoption de cet amendement remettrait en cause le dispositif même du permis à points.

**M. le président.** La parole est à M. Serge Charles.

**M. Serge Charles.** Je suis en total désaccord avec M. le secrétaire d'Etat. Ce qui est en cause, c'est le respect des pouvoirs du juge et du droit qu'a tout accusé de se défendre devant le juge judiciaire.

D'un côté, il y aura une disparition de points ; de l'autre, une sanction qui pourra être modulée par le juge : un tel système ne tourne pas rond.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 9.

**M. Serge Charles.** Puis-je demander un scrutin public, monsieur le président ?

**M. le président.** C'est trop tard, monsieur Charles, le vote est commencé.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** M. Grézard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 24, ainsi rédigé :

« Compléter le texte proposé pour l'article L. 11-4 du code de la route par l'alinéa suivant :

« En outre, les dispositions de l'article 799 du code de procédure pénale ne sont pas applicables à la perte de points affectant le permis de conduire. »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Léo Grézard, rapporteur.** Cet amendement tend à préciser que les dispositions de l'article 799 du code de procédure pénale relatives à la réhabilitation des condamnés ne sont pas applicables à la perte de points affectant le permis de conduire. Il s'agit en l'espèce de compléter le dispositif déjà prévu et, là aussi, d'éviter la multiplication de procédures de réhabilitation judiciaire ayant pour seul objet réel l'effacement de la perte d'un ou de plusieurs points.

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

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Cet amendement vise l'article du code de procédure pénale relatif à la réhabilitation. Il tend à verrouiller au maximum le système pour que les pertes de points ne soient pas effacées par la réhabilitation, qui est automatique au bout d'un certain temps. Le Gouvernement y est favorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 24.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je vais maintenant suspendre la séance, mes chers collègues... *(Non ! Non ! sur divers bancs.)*

### Rappel au règlement

**M. Jean-Pierre Michel.** Je demande la parole pour un rappel au règlement.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Pierre Michel, pour un rappel au règlement.

**M. Jean-Pierre Michel.** Mon rappel au règlement est fondé sur l'article 50.

Monsieur le président, à ma connaissance, la conférence des présidents n'a pas prévu de lever la séance de cet après-midi à dix-huit heures. Je souhaite donc, avec les membres de mon groupe, qu'elle soit poursuivie.

**M. Jean-Yves Charmerd et M. Serge Charles.** Très bien !

**M. Jean-Pierre Michel.** D'ailleurs, nous pourrions éventuellement terminer l'examen de ce projet de loi aux alentours de vingt heures.

On peut parfois s'étonner que sur 575 députés, il y en ait très peu en séance ; eh bien, aujourd'hui il s'en trouve suffisamment dans cet hémicycle pour mener la discussion. On peut également se demander pourquoi, sur la cinquantaine de membres qu'il compte, le Gouvernement ne pourrait pas en déléguer un pour défendre le projet à l'Assemblée nationale. *(Applaudissements sur divers bancs.)*

**M. le président.** Monsieur le ministre, j'étais prêt à suspendre la séance à votre demande. Acceptez-vous que nous la continuions ?

**M. Francis Delattre.** On peut continuer encore un peu !

**M. Serge Charles.** D'ailleurs, il ne reste plus beaucoup d'amendements à examiner.

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Monsieur le président, j'entends bien les préoccupations de M. Jean-Pierre Michel, mais il est susceptible aussi d'entendre celles du Gouvernement, comme il l'a prouvé durant les années antérieures.

La séance peut continuer avec M. le secrétaire d'Etat, mais, pour ce qui me concerne, je dois m'absenter pour une durée qui, je l'espère, ne dépassera pas une heure.

**M. le président.** Je vous remercie, monsieur le ministre.

### Reprise de la discussion

#### ARTICLE L. 11-5 DU CODE DE LA ROUTE

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements, n° 55 et 56, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 55, présenté par MM. Francis Delattre, Fèvre et Lequiller, est ainsi libellé :

« Après les mots : "des points", rédiger ainsi la fin du premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 11-5 du code de la route : "l'autorité administrative saisit l'autorité judiciaire qui décide, après information de l'intéressé, du retrait de son permis. Le cas échéant, celui-ci reçoit de l'autorité administrative l'injonction de remettre son permis de conduire au préfet de son lieu de résidence et perd, dès ce moment, le droit de conduire un véhicule." »

L'amendement n° 56, présenté par M. Fèvre, est ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 11-5 du code de la route, substituer au mot : "administrative", les mots : "judiciaire, après en avoir été préalablement informé." »

La parole est à M. Francis Delattre, pour soutenir l'amendement n° 55.

**M. Francis Delattre.** Cet amendement est essentiel pour le groupe U.D.F. Il a d'ailleurs été voté par la commission des lois.

Par cet amendement, il s'agit de faire en sorte que, lorsque l'ensemble des infractions commises par un contrevenant entraîne le retrait de son permis de conduire, la décision prise par l'autorité administrative - décision qui est grave - puisse être contrôlée par le juge.

Nous considérons que le permis de conduire est indissolublement lié à la liberté d'aller et venir, qui est un droit constitutionnel. Toutefois, nous sommes tout à fait d'accord - il ne faut pas qu'on se trompe sur nos intentions - avec le principe du permis à points qui a incontestablement des vertus pédagogiques.

Jusqu'à présent, il est vrai, nous avons connu un système un peu ambivalent et pas toujours compréhensible pour l'ensemble des citoyens, combinant procédure administrative et procédure judiciaire. La procédure administrative a incontestablement, pour des raisons de rapidité, des vertus pédagogiques. Mais il y avait parallèlement une procédure judiciaire permettant au contrevenant justiciable de faire appel des décisions prises à son encontre.

Aujourd'hui, nous sommes dans un cadre totalement différent : il ne s'agit plus de suspension du permis de conduire, mais de retrait de permis, c'est-à-dire du retrait d'une liberté fondamentale.

En outre, un système exclusivement administratif n'empêchera pas, n'en doutons pas, les discussions dans l'appréciation des contraventions entraînant des suppressions de points. La vitesse était-elle de quatre-vingt-cinq kilomètres à l'heure ou de quatre-vingt-quinze kilomètres à l'heure ? L'arrêt au stop a-t-il été vraiment marqué ou pas ? Les choses ne sont pas faciles à apprécier.

Dans ces conditions, si nous ne prévoyons pas un certain nombre de garde-fous, notamment la possibilité pour un juge d'intervenir et d'exercer un pouvoir d'appréciation quand est en cause la suppression de cette liberté fondamentale, nous irons à l'encontre de ce que nous cherchons tous. Pour qu'une réglementation ait le succès qu'elle mérite, elle doit être ressentie comme légitime.

Or que va-t-il se passer dès lors qu'il n'y aura pas de possibilité d'intervention d'un juge ? Nous savons tous que c'est le député de la circonscription qui interviendra !

**M. Jean-Pierre Michel.** Non, absolument pas !

**M. Francis Delattre.** Mais si, cela se passera ainsi, et je ne vois pas comment cela peut se passer autrement !

**M. François Massot.** Vous avez de drôles de mœurs !

**M. Francis Delattre.** Ce sont sûrement des drôles de mœurs, et c'est justement pourquoi nous voulons les combattre. Cette conversion d'un certain nombre de députés socialistes, mais pas de tous, grâce au ciel...

**M. Patrick Devadjian.** Grâce à Dieu ! (*Sourires.*)

**M. Francis Delattre.** ... et grâce à Dieu, qui, pendant des années, ont toujours mis en avant, et à juste raison, l'impe-rium du juge, nous étonne !

Vous savez bien, au fond de vous-mêmes, que cette possibilité de recours au juge en fin de parcours, c'est-à-dire lorsque le permis de conduire va être retiré administrativement à un contrevenant en raison de faits qui peuvent tout de même donner lieu à interprétation, est une garantie.

Le vote final du groupe U.D.F. dépendra du respect de cette garantie à laquelle nous tenons et du sort qui sera réservé à cet amendement sur lequel M. Fèvre, M. Lequiller et moi-même demandons un scrutin public.

**M. le président.** La parole est à M. Charles Fèvre, pour présenter l'amendement n° 56.

**M. Charles Fèvre.** Je n'ai pas grand chose à ajouter à ce que vient de dire avec éloquence mon collègue Delattre. Je tiens seulement à confirmer ce que j'ai dit hier à la tribune au nom du groupe U.D.F. : le vote sur cet amendement est l'un des deux éléments qui détermineront notre vote final.

Cela dit, mon amendement n° 56 relève du même esprit que celui que vient de défendre M. Delattre, et ce n'est pas la peine que je le défende.

L'annonce d'un grand débat sur tous les sujets que nous évoquons depuis hier est le deuxième élément qui déterminera notre vote final sur l'ensemble du projet de loi.

Nous attendons l'avis de la commission des lois et celui du secrétaire d'Etat sur cet amendement. Si tout le monde est d'accord, peut-être ne sera-t-il pas nécessaire de procéder à un scrutin public.

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

**M. Léo Grézard, rapporteur.** La commission des lois a accepté l'amendement n° 55, contre l'avis de son rapporteur qui avait fait remarquer qu'il remettait en cause l'économie et l'efficacité du système.

Même observation pour l'amendement n° 56.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur ces deux amendements ?

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** L'amendement n° 55 est à rapprocher des amendements nos 9 et 10.

Le système du permis à points repose sur l'automatisme de la perte des points et sur le caractère également automatique de l'annulation du permis de conduire après épuisement du capital. Le juge n'intervient pas pour la perte des points ; il n'intervient pas non plus lorsque le capital est épuisé.

Le système deviendrait d'ailleurs incompréhensible si un automobiliste pouvait conserver son permis de conduire alors que son capital de points est égal à zéro, c'est-à-dire épuisé. Or, les amendements nos 55 et 56 suppriment l'automatisme de l'annulation lorsque le permis n'a plus de points. En cas d'erreur, je le rappelle, le conducteur dispose des recours normaux devant les tribunaux administratifs. En outre, ces amendements compliquent le texte. C'est pourquoi le Gouvernement émet un avis défavorable sur les amendements nos 55 et 56.

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

**M. Charles Fèvre.** Juste un mot.

M. le secrétaire d'Etat nous dit que le conducteur aura la possibilité d'exercer un recours normal devant le juge administratif. Or on sait que le juge administratif ne rend ses jugements qu'après un délai assez long, qui peut être d'une année. Par conséquent, le jugement risque d'intervenir largement après que l'intéressé aura pu repasser son permis !

**M. Jean-Yves Chamard.** Très juste !

**M. Charles Fèvre.** Voilà une raison supplémentaire de maintenir notre demande de scrutin public.

**M. le président.** La parole est à M. Francis Delattre.

**M. Francis Delattre.** Je suis surpris de la façon dont M. le rapporteur présente l'avis de la commission des lois. D'habitude, le rapporteur rapporte à 90 p. 100 le point de vue de la commission et exprime à 10 p. 100 son avis personnel, et non l'inverse !

La commission des lois, par son vote, a estimé que, s'agissant de la suppression d'une liberté aussi fondamentale, l'intervention du juge pouvait constituer un garde-fou.

La procédure serait la suivante : l'administration constate - et c'est son rôle - que le contrevenant n'a plus le nombre de points suffisants pour garder valablement son permis de conduire ; elle saisit le juge. Si le contrevenant n'intervient pas auprès du juge, l'automatisme est pratiquement immédiate. Nous proposons seulement une voie de recours au cas où il existe des problèmes d'interprétation, ou bien des problèmes personnels, car nous savons tous que pour certaines professions de la route, la suppression du permis de conduire est dramatique.

**M. Jean-Yves Chamard.** C'est évident !

**M. Francis Delattre.** Vouloir supprimer ce pouvoir d'appréciation d'un juge pour une liberté aussi fondamentale n'est pas quelque chose d'anodin. De plus, je ne vois pas en quoi le fait de donner un pouvoir d'appréciation au juge en cas de contestation réduirait le caractère dissuasif dû à l'automatisme. Cela dit, je tiens à préciser à nouveau que nous sommes favorables au principe du permis à points.

Quant à l'autre partie de la législation dissuasive, c'est-à-dire celle qui permet l'intervention des préfets au bord des routes pendant les vacances, préfets qui peuvent supprimer immédiatement le permis de conduire en cas de délits importants au code de la route, elle demeure. Vous gardez donc à votre disposition tout un arsenal administratif important.

Le système consistant à supprimer l'intervention du juge n'est sûrement pas un bon système. Déjà, à l'heure actuelle, on constate régulièrement des problèmes entre la voie judiciaire et la voie administrative. En adoptant notre amendement, au contraire, on permettrait une meilleure interprétation de la législation. (*Applaudissements sur les bancs des groupes Union pour la démocratie française, de l'Union du centre et du Rassemblement pour la République.*)

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

**M. Léo Grézard, rapporteur.** Je voudrais simplement préciser qu'il s'agit d'un amendement qui a été examiné dans le cadre de l'article 88. Il a été accepté par la commission, mais ce n'est pas un amendement de la commission.

Le compte rendu de notre séance de commission témoigne d'ailleurs que j'ai proposé de repousser cet amendement l'estimant incompatible avec l'économie du système du permis à points. (*Protestations sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République, Union pour la démocratie française et de l'Union du centre.*)

**M. Serge Charles.** Ça ne change rien au vote !

**M. Léo Grézard, rapporteur.** Je viens de dire que la commission a accepté cet amendement...

**M. Patrick Devadjian.** Vous êtes rapporteur. Défendez-le !

**M. Jean-Yves Chamard.** Sinon démissionnez de vos fonctions !

**M. François Massot.** M. Grézard peut tout de même donner son avis !

**M. Léo Grézard, rapporteur.** ... mais qu'il ne s'agit pas d'un amendement de la commission.

**M. Serge Charles.** Vous êtes rapporteur, rapportez donc les décisions de la commission !

**M. François Massot.** Pour être rapporteur, il n'en est pas moins homme ! (*Sourires.*)

**M. le président.** Monsieur le rapporteur, continuez à vous exprimer.

**M. Léo Grézard, rapporteur.** Je dis simplement que le rapporteur a émis un avis personnellement défavorable à cet amendement. Je n'ai rien d'autre à ajouter.

**M. Patrick Devadjian.** Mais vous êtes le rapporteur de la commission !

**M. Léo Grézard, rapporteur.** Je suis le rapporteur de la commission, exactement ! (*Exclamations sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République, Union pour la démocratie française et de l'Union du centre.*)

**M. le président.** Nous avons tous compris que la commission a voté cet amendement, mais que le rapporteur, à titre personnel, n'y est pas favorable.

La parole est à M. Pierre Lequiller.

**M. Pierre Lequiller.** Je tiens tout de même à préciser les choses : la commission a adopté cet amendement et des députés socialistes ont voté pour. C'est clair. Le sujet est suffisamment important pour que l'avis personnel du rapporteur ne prenne pas le pas sur celui de la commission.

Les personnes que nous visons par cet amendement, ce ne sont pas les récidivistes, mais celles qui, de bonne foi, acceptent de payer des amendes et qui, de ce fait, vont se voir retirer un certain nombre de points sans que le juge puisse intervenir. C'est une garantie pour une liberté aussi importante que de faire en sorte que le juge puisse intervenir au moins en fin de parcours.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Yves Chamard.

**M. Jean-Yves Chamard.** Nous sommes dans une situation un peu aberrante. Selon le rapporteur - mais peut-être que certains de nos collègues partagent son avis -, il faut plus d'autorité administrative et moins d'intervention judiciaire.

**M. Michel Sapin, président de la commission.** Mais non, c'est faux !

**M. Jean-Yves Chamard.** Pas du tout.

Cela me fait d'ailleurs penser à un autre texte. Pour la réforme de la loi Pasqua, à l'inverse vous voulez donner plus de pouvoir au juge et moins à l'autorité administrative. Dois-je en déduire que vous êtes favorables à une plus grande liberté pour les étrangers en situation irrégulière que pour les automobilistes français ?

**M. Michel Sapin, président de la commission.** Pauvre Chamard ! Vous êtes tombé bien bas !

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Ce que le Gouvernement souhaite, c'est la responsabilisation des automobilistes. Je n'aurais pas défendu un projet de loi qui ne leur aurait pas donné toutes garanties. Je rappelle que ce texte, tel que nous vous le soumettons, stipule clairement qu'aucun point ne sera supprimé tant que le jugement ne sera pas devenu définitif. Toute autre allégation ne repose sur rien de sérieux. C'est pourquoi je demande à l'Assemblée de voter ce texte tel qu'il lui est présenté.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 55.

Je suis saisi par le groupe Union pour la démocratie française d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans le Palais.

**M. le président.** Je prie Mmes et MM. les députés de bien vouloir regagner leur place.

Le scrutin est ouvert.

(*Il est procédé au scrutin.*)

**M. le président.** Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants .....	536
Nombre de suffrages exprimés .....	535
Majorité absolue .....	268
Pour l'adoption .....	227
Contre .....	308

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Je mets aux voix l'amendement n° 56.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

**M. le président.** M. Baeumler, rapporteur pour avis, a présenté un amendement, n° 5, ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 11-5 du code de la route, substituer au mot : « lieu » le mot : « département ».

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

**M. Jean-Pierre Baeumler, rapporteur pour avis.** Amendement de caractère rédactionnel visant à une plus grande précision.

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

**M. Léo Grézard, rapporteur.** Amendement de forme adopté par la commission.

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

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Favorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 5.  
(*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** M. Fèvre a présenté un amendement n° 57, ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 11-5 du code de la route, substituer aux mots : « dès ce moment » les mots : « dans le délai d'un mois à compter de cette injonction ». »

La parole est à M. Charles Fèvre.

**M. Charles Fèvre.** Mon amendement vise à ce que le retrait de permis n'ait pas lieu immédiatement. En l'état actuel du texte, le contrevenant ne pourra pas repasser son permis avant un an. Dans ces conditions, lui retirer son permis dès l'injonction sans lui accorder un mois supplémentaire pour se « retourner » me paraît quelque peu rigoureux.

J'ajoute que certains conducteurs exercent - on l'a rappelé tout à l'heure - une profession qui nécessite l'utilisation d'une voiture. En cas de retrait du permis, ils devront prendre des dispositions pour faire face à leur nouvelle situation, et il convient de leur laisser un peu de temps.

L'adoption de cet amendement ne devrait donc pas poser de difficulté.

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

**M. Léo Grézard, rapporteur.** La commission a repoussé cet amendement, estimant que reporter d'un mois l'effet de l'annulation du permis de conduire était peu utile et surtout inopportun.

Imaginons la situation d'un contrevenant auquel on aurait retiré son permis et qui aurait le malheur d'avoir un accident pendant cette période d'un mois. Cela aggraverait indéniablement sa situation, même s'il n'est pas responsable de l'accident, et aboutirait à des situations impossibles à gérer.

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

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Le Gouvernement est défavorable à cet amendement. En effet, l'application immédiate des décisions est la pratique générale actuelle. La modifier pour le seul permis à points ne se justifie aucunement. S'il y a un système dans lequel il ne peut pas y avoir la moindre surprise, c'est bien dans celui du permis à points qui est progressif.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 57.  
(*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** MM. Millet, Asensi, Jacques Brunhes et les membres du groupe communiste et apparenté ont présenté un amendement, n° 44, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le deuxième alinéa du texte proposé pour l'article L. 11-5 du code de la route :

« Son permis de conduire lui est remis à l'expiration d'un délai d'un an. »

La parole est à Mme Muguette Jacquaint.

**Mme Muguette Jacquaint.** Notre amendement propose, en cas de perte totale des points, que le permis de conduire soit suspendu pendant un an mais non supprimé. Tous nos amendements visent à accroître le rôle de la prévention.

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

**M. Léo Grézard, rapporteur.** La commission a rejeté cet amendement car la substitution de la suspension du permis à son annulation lui a paru inopportune.

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

**M. Georges Sarra, secrétaire d'Etat.** L'adoption de cet amendement aurait pour effet de substituer une simple suspension de permis de conduire à son annulation après épuiement du quota de points. Cet amendement, je le souligne, est contradictoire avec les deux objectifs visés par le projet de loi concernant le permis à points.

Tout d'abord avec son objectif pédagogique alors que, au cours de la discussion générale, ce souci s'est manifesté sur tous les bancs avec insistance.

Mais aussi avec son objectif de dissuasion. En effet, l'annulation du permis de conduire entraînera l'obligation, pour le contrevenant, de se présenter à l'examen du permis de conduire, et donc d'approfondir sa connaissance des règles de sécurité, sur lesquelles le programme national de formation à la conduite, publié à la fin de l'année dernière, met l'accent. En outre, l'annulation du permis de conduire présente un caractère dissuasif de nature à agir avec plus d'efficacité sur les comportements répréhensibles des conducteurs dangereux.

Le Gouvernement est par conséquent défavorable à l'adoption de cet amendement.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 44.  
(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** Je suis saisi de cinq amendements, nos 75, 11, 12, 58 corrigé et 10, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 75 présenté par M. Lequiller, est ainsi rédigé :

« Dans le deuxième alinéa du texte proposé pour l'article L. 11-5 du code de la route, substituer aux mots : " d'un an ", les mots : " de trois mois. " ».

L'amendement n° 11, présenté par M. Serge Charles, est ainsi libellé :

« Après les mots " d'un délai ", rédiger ainsi la fin du deuxième alinéa du texte proposé pour l'article L. 11-5 du code de la route : " de dix-huit mois à compter de la date de remise de son permis au préfet si l'une des infractions ayant entraîné la perte de points est constitutive d'un délit. Dans les autres cas, ce délai est ramené à six mois. " »

Les amendements nos 12 et 58 corrigé sont identiques.

L'amendement n° 12 est présenté par M. Serge Charles ; l'amendement n° 58 corrigé est présenté par M. Fèvre.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Dans le deuxième alinéa du texte proposé pour l'article L. 11-5 du code de la route, substituer aux mots : " d'un an ", les mots : " de six mois. " »

L'amendement n° 10, présenté par M. Serge Charles, est ainsi libellé :

« Après les mots " d'un délai ", rédiger ainsi la fin du deuxième alinéa du texte proposé pour l'article L. 11-5 du code de la route :

« pouvant varier entre trois et douze mois à compter de la date de remise de son permis au préfet. Le juge apprécie souverainement la durée d'interdiction d'inscription à l'examen du permis de conduire. »

La parole est à M. Pierre Lequiller, pour soutenir l'amendement n° 75.

**M. Pierre Lequiller.** Je le retire.

**M. le président.** L'amendement n° 75 est retiré.

La parole est à M. Serge Charles, pour soutenir l'amendement n° 11.

**M. Serge Charles.** Si vous le voulez bien, monsieur le président, je défendrai en même temps l'amendement n° 12, qui est un amendement de repli.

**M. le président.** Soit.

**M. Serge Charles.** J'avais pensé, en rédigeant mon amendement n° 11, qu'il fallait prévoir une durée d'interdiction de solliciter un nouveau permis proportionnée à la gravité de la faute. J'avais donc proposé de porter le délai à l'expiration duquel le contrevenant pourra solliciter un nouveau permis à dix-huit mois lorsqu'il s'agit d'une faute particulièrement

grave. J'allais donc au-delà du projet de loi mais, en contrepartie, je proposais de ramener ce délai à six mois dans les autres cas.

On m'a fait remarquer que ce système était très compliqué et serait donc difficilement applicable, et qu'il valait mieux que je me retranche derrière l'amendement n° 12, lequel propose de substituer un délai de six mois seulement au délai d'un an retenu par le projet. En effet, lorsque le contrevenant a commis des fautes peu graves, il est difficilement compréhensible de lui infliger une sanction d'un an de retrait du permis, car elle peut avoir des conséquences particulièrement graves sur sa vie professionnelle et personnelle. N'oublions pas qu'à l'issue de cette période d'un an il devra solliciter un nouveau permis, c'est-à-dire suivre à nouveau des cours. Et quel conducteur, même s'il a son permis de conduire depuis longtemps, pourrait affirmer qu'il le repassera sans risque ?

Il me paraît impossible d'accepter le délai de douze mois, de caractère automatique proposé par le Gouvernement. Au demeurant, le juge aura toujours la possibilité de retenir un délai plus long - jusqu'à trois ans - pour les fautes graves. Nous ne mettons donc pas en cause la faculté reconnue au juge de prononcer une sanction proportionnée à la gravité de l'infraction, et je crois que la commission des lois m'a suivi sur ce point.

Je serais donc tenté de retirer l'amendement n° 11 et de maintenir l'amendement n° 12. Si le Gouvernement l'accepte, je suis d'ailleurs prêt à retirer ma demande de scrutin public.

**M. le président.** L'amendement n° 11 est retiré. L'amendement n° 12 a été défendu.

La parole est à M. Fèvre, pour soutenir l'amendement n° 58 corrigé.

**M. Charles Fèvre.** Je ne vais pas reprendre tous les arguments de mon collègue Serge Charles, qui sont très pertinents. Je développerai simplement quelques arguments supplémentaires.

On nous a donné en exemple les systèmes étrangers. Mais ils retiennent un nombre de points supérieur à ce que prévoit le projet de loi. Par ailleurs, ils ménagent souvent une période probatoire : le couperet tombe donc moins durement, si j'ose dire, que dans le texte que vous nous présentez.

En second lieu, sans même parler de ceux pour qui la voiture est un outil de travail, il ne faut pas oublier tous ceux qui ont besoin en permanence de leur voiture pour leur activité professionnelle. Vous me répondrez qu'ils n'ont qu'à ne pas commettre de délits répréhensibles et susceptibles de leur retirer des points.

Prenons le cas des conducteurs vivant en milieu rural, et ils sont nombreux, mais qui travaillent à la ville. Si on leur retire le permis pendant un an, leur femme pourra les accompagner au travail, mais si elle a un deuxième véhicule, c'est parce qu'elle en a besoin pour emmener les enfants à l'école, pour aller faire des courses ou se rendre elle-même à son travail. Par conséquent, il n'y aura pas de solution de substitution.

Je rejoins mon collègue Serge Charles sur un autre point. Même si le contrevenant reprend des cours à la fin de la période d'un an, il lui faudra un certain temps avant de passer son permis et il peut très bien le rater. Or, en cas d'échec, la réglementation prévoit une autre période pendant laquelle il ne peut le repasser.

Le délai d'un an est donc d'autant plus rigoureux. Je demande par conséquent à la commission et au secrétaire d'Etat d'accepter de le réduire à six mois, ce qui serait déjà suffisant.

**M. le président.** La parole est à M. Serge Charles, pour défendre l'amendement n° 10.

**M. Serge Charles.** Il s'agit d'un amendement de repli. Mais il serait peut-être préférable de faire voter l'Assemblée d'abord sur l'amendement n° 12, monsieur le président.

**M. Jean-Pierre Michel.** Mais ces deux amendements sont en discussion commune !

**M. Serge Charles.** L'amendement n° 10 est tout à fait différent puisqu'il tend à modifier largement la rédaction du deuxième alinéa du texte proposé pour l'article L. 11-5. Il vise à permettre au pouvoir judiciaire d'intervenir afin de moduler le délai interdisant à tout auteur d'infractions de s'inscrire à l'examen du permis de conduire.

**M. le président.** Bien évidemment, monsieur Charles, les amendements nos 10 et 12 ne sont pas identiques mais ils sont néanmoins soumis à une discussion commune. Si l'amendement n° 12 est adopté, l'amendement n° 10 tombera et c'est pour cela que je vous demande de le défendre dès à présent.

**M. Emmanuel Aubert.** L'amendement n° 10 est plus éloigné du texte du projet, monsieur le président !

**M. le président.** Mais cela n'empêche pas...

**M. Emmanuel Aubert.** Il faut qu'il soit mis aux voix avant !

**M. le président.** Pour l'instant, nous en sommes encore à la défense des amendements soumis à une discussion commune.

Vous avez la parole, monsieur Charles.

**M. Serge Charles.** Le projet de loi prévoit une sanction administrative systématique d'un an lorsque tous les points du permis sont retirés. Mais ce délai peut être trop sévère et il me semble que l'on a oublié, en fixant une telle durée, que le but principal recherché dans le retrait du permis est essentiellement psychologique : il s'agit, bien sûr, de la crainte du retrait, mais aussi, et peut-être avant tout, de celle de devoir repasser l'examen lui-même.

Dans ces conditions, je pense que la durée d'interdiction doit pouvoir non seulement être réduite, mais aussi être modulée, et c'est au juge judiciaire de le décider.

Tel est l'objet de mon amendement.

**M. le président.** Je vous ferai observer, monsieur Charles, que le délai d'un an, possible grâce à votre dispositif à géométrie variable, correspond exactement au texte initial.

Quel est l'avis de la commission sur les amendements nos 12, 58 corrigé et 10, les amendements nos 75 et 11 ayant été retirés par leurs auteurs ?

**M. Léo Grézard, rapporteur.** L'un des deux amendements retirés, l'amendement n° 11, l'a été en commission.

L'amendement n° 12 a été adopté par la commission. Le délai de six mois ne met nullement en cause l'efficacité du système puisque l'intéressé doit en tout état de cause repasser les épreuves du permis de conduire qui - il faut bien s'entendre - est non pas retiré, mais annulé.

L'amendement n° 10 a été rejeté par la commission car il est incompatible avec le dispositif législatif prévu, qui a un caractère automatique.

Quant à l'amendement n° 58 corrigé, il est identique à l'amendement n° 12.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur les trois amendements ?

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Le Gouvernement y est défavorable car ils portent une grave atteinte à l'économie du projet. S'ils étaient adoptés, ils affaibliraient considérablement l'effet dissuasif du permis à points.

**M. le président.** La parole est à M. Serge Charles.

**M. Serge Charles.** Monsieur le président, étant donné la position du Gouvernement alors même que la commission a adopté l'amendement n° 12, je maintiens ma demande de scrutin public.

**M. le président.** Je mets aux voix par un seul vote les amendements nos 12 et 58 corrigé.

Je suis saisi par le groupe du Rassemblement pour la République d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans le Palais.

**M. le président.** Je prie Mmes et MM. les députés de bien vouloir regagner leur place.

Le scrutin est ouvert.

(Il est procédé au scrutin.)

**M. le président.** Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants .....	575
Nombre de suffrages exprimés .....	574
Majorité absolue .....	288

Pour l'adoption .....	296
Contre .....	278

L'Assemblée nationale a adopté.

(Applaudissements sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République, Union pour la démocratie française et de l'Union du centre.)

En conséquence, l'amendement n° 10 de M. Charles n'a plus d'objet.

La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat.** Monsieur le président, le Gouvernement souhaite que la séance soit levée.

**M. le président.** A la demande du Gouvernement, je vais donc lever maintenant la séance.

Nous poursuivrons cette discussion ce soir à vingt et une heures trente.

6

#### RETRAIT D'UNE QUESTION ORALE SANS DÉBAT

**M. le président.** J'informe l'Assemblée que M. Emile Koehl retire sa question orale sans débat n° 90 inscrite à l'ordre du jour du vendredi 12 mai 1989.

Acte est donné de ce retrait.

7

#### ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Ce soir, à vingt et une heures trente, deuxième séance publique :

Suite de la discussion, après déclaration d'urgence, du projet de loi n° 618 relatif à diverses dispositions en matière de sécurité routière et en matière de contraventions (rapport n° 643 de M. Léo Grézard, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République).

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-huit heures trente.)

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

CLAUDE MERCIER

# ANNEXES AU PROCÈS-VERBAL

## de la 1<sup>re</sup> séance

### du jeudi 11 mai 1989

#### SCRUTIN (N° 91)

sur l'amendement n° 55 de MM. Francis Delattre et Charles Fèvre à l'article 10 du projet de loi relatif à diverses dispositions en matière de sécurité routière et en matière de contraventions (art. L. 11-5 du code de la route : compétence de l'autorité judiciaire pour la décision de retrait de permis en cas de perte totale des points).

Nombre de votants .....	536
Nombre de suffrages exprimés .....	535
Majorité absolue .....	268
Pour l'adoption .....	227
Contre .....	308

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

#### ANALYSE DU SCRUTIN

##### Groupe socialiste (271) :

Contre : 260.

Non-votants : 11. - MM. Guy Bêche, Bernard Carton, Jean-Pierre Defontaine, André Delattre, Albert Denvers, Jean Giovannelli, Charles Josselin, Jean Rigal, René Rouquet, Dominique Strauss-Kahn et Pierre Tabanou.

##### Groupe R.P.R. (132) :

Pour : 131.

Excusé : 1. - M. Jacques Chaban-Delmas.

##### Groupe U.D.F. (90) :

Pour : 88.

Non-votants : 2. - MM. Maurice Dousset et Xavier Hunault.

##### Groupe U.D.C. (41) :

Pour : 1. - Mme Christine Boutin.

Contre : 40.

##### Groupe communiste (26) :

Non-votants : 26.

##### Non-inscrits (17) :

Pour : 7. - MM. Léon Bertrand, Serge Franchis, Mme Yann Plat, MM. Alexis Pota, Maurice Sergheraert, Christian Spiller et André Thien Ah Koon.

Contre : 8. - MM. Jean-Paul Calloud, Michel Cartelet, Alexandre Léontieff, Jean-Pierre Luppi, Claude Miquen, Bernard Tapie, Emile Vernaudon et Aloyse Warhouver.

Abstention volontaire : 1. - M. Jean Royer.

Non-votant : 1. - M. Elie Hoarau.

#### Ont voté pour

##### MM.

Mme Michèle Allot-Marie  
René André  
Philippe Auberger  
Emmanuel Aubert  
François d'Aubert  
Gautier Audinot  
Pierre Bechelet

Mme Roselyne Bechelet  
Patrick Balkany  
Edouard Ballester  
Claude Barate  
Michel Barnier  
Mme Michèle Barzach  
Jacques Baumel  
Henri Bayard

René Beaumont  
Jean Bégault  
Pierre de Benouville  
Christian Bergella  
André Berthol  
Léon Bertrand  
Jean Benson  
Jacques Blanc  
Roland Blam

Franck Borotra  
Bruno Bourg-Broc  
Jean Bouquet  
Mme Christine Boutin  
Jacques Boyon  
Jean-Guy Branger  
Jean Brocard  
Albert Brochard  
Louis de Broissia  
Christian Cabal  
Jean-Marie Caro  
Mme Nicole Catala  
Jean-Charles Cavallié  
Robert Cazalet  
Richard Cazenave  
Jean-Yves Chamard  
Jean Charbonnel  
Hervé de Charette  
Jean-Paul Charlé  
Serge Charles  
Jean Charroppin  
Gérard Chasseguet  
Jacques Chirac  
Paul Chollet  
Pascal Clément  
Michel Colnizat  
Daniel Collin  
Louis Colombani  
Georges Colombier  
Alain Cousla  
Yves Coussala  
Jean-Michel Couve  
René Couvelhès  
Henri Cuq  
Olivier Dassault  
Mme Martine Dzugreilh  
Bernard Debré  
Jean-Louis Debré  
Arthur Dehaine  
Jean-Pierre Delalaude  
Francis Delattre  
Jean-Marie Demange  
Jean-François Deniau  
Xavier Deniau  
Léonce Deprez  
Jean Desautels  
Alain Devaquet  
Patrick Devedjian  
Claude Dhinalla  
Willy Diméglio  
Eric Dolige  
Jacques Dominati  
Guy Drut  
Jean-Michel Duberaard  
Xavier Dugola  
Georges Durand  
André Durr  
Charles Ehrmann  
Christian Estrosi  
Jean Falala  
Hubert Falco  
Jacques Farran  
Jean-Michel Ferrand  
Charles Fèvre  
François Fillon  
Serge Franchis  
Edouard Frédéric-Dupont  
Claude Gallard  
Robert Galley

Gilbert Gantler  
René Garrec  
Henri de Gastines  
Claude Gatignol  
Jean-Claude Gaudio  
Jean de Gaulle  
Michel Giraud  
Valéry Giscard d'Estaing  
Jean-Louis Gosnault  
Jacques Godfrain  
François-Michel Gonnat  
Georges Gorse  
Daniel Goulet  
Alain Griottère  
François Grussenmeyer  
Olivier Gulchard  
Lucien Guichon  
Jean-Yves Haby  
François d'Harcourt  
Pierre-Rémy Houssin  
Mme Elisabeth Hubert  
Michel Inchauspé  
Denis Jacquet  
Alain Jonemazo  
Didier Julio  
Alain Juppé  
Gabriel Kasperelt  
Aimé Kergueris  
Jean Kliffer  
Emile Koehl  
Claude Laobé  
Jean-Philippe Lachenaud  
Marc Laffineur  
Jacques Lafleur  
Alain Lamassoure  
Philippe Legras  
Auguste Legros  
Gérard Léonard  
François Léotard  
Arnaud Lepercq  
Pierre Lequillier  
Roger Lestas  
Maurice Ligot  
Jacques Limoury  
Jean de Lipkowski  
Gérard Longuet  
Alain Madelin  
Jean-François Mancel  
Raymond Marcellin  
Claude-Gérard Marcus  
Jacques Masdeu-Arus  
Jean-Louis Masson  
Gilbert Mathieu  
Pierre Mauger  
Joseph-Henri Maujolan du Gasset  
Alain Mayoud  
Pierre Mazeaud  
Pierre Meril  
Georges Mesmin  
Philippe Mestre  
Michel Meylan  
Pierre Micaut  
Mme Lucette Michaux-Chevry  
Jean-Claude Mignon  
Charles Millon  
Charles Milosevic

Mme Louise Moreau  
Alain Moyne-Bresvaud  
Maurice Nénou-Pwatabo  
Jean-Marc Nesme  
Michel Noir  
Roland Nungesser  
Patrick Oiller  
Michel d'Ornano  
Charles Paccou  
Arthur Paecht  
Mme Françoise de Panffieu  
Robert Pandraud  
Mme Christiane Papon  
Pierre Pasqual  
Michel Pelc  
Dominique Perben  
Régis Perbet  
Jean-Pierre de Peretti della Rocca  
Michel Péricard  
Francisque Perrut  
Alain Peyrefitte  
Jean-Pierre Phillibert  
Mme Yann Plat  
Etienne Plute  
Ladislav Poniatowski  
Bernard Pona  
Alexis Pota  
Robert Poujade  
Jean-Luc Prael  
Jean Proriot  
Eric Raoult  
Pierre Raynal  
Jean-Luc Reitzer  
Marc Reymann  
Lucien Richard  
Jean Rigaud  
Gilles de Robien  
Jean-Paul de Rocca Serra  
André Rossi  
José Rossi  
André Rossirot  
Antoine Rufenacht  
Francis Salat-Ellier  
Rudy Salles  
André Santillan  
Nicolas Sarkozy  
Mme Suzanne Sauvaige  
Bernard Schreiner (Bas-Khin)  
Philippe Séguin  
Jean Seitzinger  
Maurice Sergheraert  
Christian Spitzer  
Martial Taugourdeau  
Paul-Louis Teallillon  
Michel Terrot  
André Thien Ah Koon  
Jean-Claude Thomas  
Jean Tiberi  
Jacques Tonbon  
Georges Tranchant  
Jean Uberschlag  
Léon Vachet

Jean Valleix  
Philippe Vasseur

Philippe de Villiers  
Robert-André Vivien

Roland Vuillaume  
Pierre-André Wiltrac.

Roger Mas  
René Massat  
Marius Masse  
François Masset  
Didier Mathus  
Pierre Mauroy  
Pierre Méhaignerie  
Louis Mermaz  
Pierre Métails  
Charles Metzinger  
Louis Mexandeau  
Henri Michel  
Jean-Pierre Michel  
Didier Mignaud  
Mme Hélène Mignon  
Jean Guigné  
Jacques Guyard  
Charles Herzu  
Edmond Hervé  
Pierre Hérard  
François Hollande  
Roland Huguët  
Jacques Huyghe  
des Etages  
Jean-Jacques Hyest  
Mme Bernadette  
Isaac-Sibille  
Gérard Istace  
Mme Marie Jacq  
Michel Jacquemla  
Frédéric Jalton  
Henry Jean-Baptiste  
Jean-Jacques Jegou  
Jean-Pierre Joseph  
Noël Joséphe  
Alain Journet  
Christian Kert  
Jean-Pierre Kuchelida  
André Labarrère  
Jean Lavoire  
Jean Lacombe  
Pierre Lagorce  
Mme Catherine  
Lalumière  
Jean-François  
Lamarque  
Jérôme Lambert  
Michel Lambert  
Edouard Landrain  
Jean-Pierre Lapalre  
Claude Laréal  
Dominique Larifla  
Jean Laurslo  
Jacques Lavédrine  
Gilbert Le Bris  
Mme Marie-France  
Leculr  
Jean-Yves Le Déaut  
Jean-Yves Le Drian  
Jean-Marie Leduc  
Robert Le Foll  
Bernard Lefranc  
Jean Le Gorrec  
Jean-Marie Le Guec  
André Lejeune  
Georges Lemoine  
Gry Leogogne  
Alexandre Léontieff  
Roger Léroo  
Alain Le Vern  
Mme Marie-Noëlle  
Lleemann  
Claude Lise  
Robert Loïd  
François Loncle  
Guy Lordillot  
Jeanny Lorgeoux  
Maurice  
Louis-Joseph-Dogué  
Jean-Pierre Luppi  
Bernard Madrelle  
Jacques Mahéas  
Guy Malandain  
Martin Malvy  
Thierry Mandon  
Philippe Marchand  
Mme Gilberte  
Marlo-Moskovitz

Michel Pezet  
Christian Pierret  
Yves Pillat  
Charles Pistre  
Jean-Paul Pinchou  
Bernard Poignant  
Maurice Pourchon  
Jean Proveux  
Jean-Jack Queyranne  
Guy Ravier  
Alfred Recours  
Daniel Reinert  
Alain Richard  
Gaston Rimareix  
Roger Rlnchet  
François Rochebloine  
Alain Rodet  
Jacques  
Roger-Muchart  
Mme Yvette Roudy  
Mme Ségolène Royal  
Michel Sainte-Marie  
Philippe Sanmarco  
Jean-Pierre Santa Cruz  
Jacques Santrot  
Michel Sapin  
Gérard Saumade  
Robert Savy  
Bernard Schreiner  
(Yvelines)

Roger-Gérard  
Schwartzberg  
Robert Schwint  
Henri Sclre  
Bernard Stasi  
Mme Marie-Joséphé  
Sublet  
Michel Suchod  
Jean-Pierre Sneur  
Bernard Tapie  
Yves Tavernier  
Jean-Michel Testu  
Pierre-Yvon Trézel  
Edmond Vacant  
Daniel Vaillant  
Michel Vauzelle  
Emile Vernaodon  
Joseph Vidal  
Yves Vidal  
Alain Vidalks  
Gérard Vignoble  
Jean-Paul Virapoulle  
Alain Vivien  
Michel Voisin  
Marcel Wacheux  
Aloyse Warhouver  
Jean-Jacques Weber  
Jean-Pierre Worms  
Adrien Zeller  
Emile Zuccarelli.

**Ont voté contre**

MM.  
Maurice  
Adevah-Pouf  
Jean-Marie Alalze  
Edmond Alphandéry  
Mme Jacqueline  
Alquier  
Jean Anclant  
Robert Ansella  
Henri d'Attilio  
Jean Auroux  
Jean-Yves Autexier  
Jean-Marc Ayraut  
Jean-Paul Bachy  
Jean-Pierre Baumler  
Jean-Pierre Balduyck  
Jean-Pierre Balligand  
Gérard Bapt  
Régis Barailla  
Bernard Bardia  
Alain Barrau  
Raymond Barre  
Jacques Barrot  
Claude Bertolone  
Philippe Bessinet  
Christian Bataille  
Jean-Claude Bateau  
Umberto Battist  
Dominique Baudis  
François Bayrou  
Jean Beaufils  
Jacques Becq  
Roland Beix  
André Bellon  
Jean-Michel Belorgey  
Serge Beltrame  
Georges Benedetti  
Jean-Pierre Bequet  
Michel Bérégovoy  
Pierre Bernard  
Michel Berson  
André Billardon  
Bernard Blouac  
Claude Birraux  
Jean-Claude Blin  
Jean-Marie Beckel  
Jean-Claude Bols  
Gilbert Bonnemaïson  
Alain Bonnet  
Augustin Bonrepaux  
André Borel  
Bernard Bosson  
Mme Huguette  
Bouchardeau  
Jean-Michel  
Boucheron  
(Charente)  
Jean-Michel  
Boucheron  
(Ile-et-Vilaine)  
Jean-Claude Boulard  
Jean-Pierre Bouquet  
Pierre Bourguignon  
Loïc Bouvard  
Jean-Pierre Braloe  
Pierre Brann  
Mme Frédérique  
Bredin  
Maurice Briand  
Jean Briane  
Alain Bruze  
Mme Denise Cacheux  
Jean-Paul Calloud  
Alain Calmat  
Jean-Marie Cambacérés  
Jean-Christophe  
Cambadella  
Jacques Cambolive  
André Capet  
Roland Carraz  
Michel Cartelet

Elie Castor  
Laurent Cathala  
Bernard Cauvin  
René Cazenave  
Aimé Césaire  
Guy Chouffault  
Jean-Paul Chanteguet  
Bernard Charles  
Marcel Charmaut  
Michel Charzat  
Guy-Michel Chauveau  
Georges Chavanes  
Daniel Chevallier  
Didier Chouat  
André Clert  
Michel Coffineau  
François Colcombet  
Georges Colin  
René Couanau  
Jean-Yves Cozau  
Michel Crépeau  
Jean-Marie Dallet  
Mme Martine David  
Marcel Dehoux  
Jean-François  
Delahais  
André Delehedde  
Jacques Delly  
Bernard Derosler  
Freddy  
Deschaux-Beaume  
Jean-Claude Dessenin  
Michel Destot  
Paul Dhaille  
Mme Marie-Madeleine  
Dieulangard  
Michel Dinet  
Marc Dolez  
Yves Dolllo  
René Dosière  
Raymond Douyère  
Julien Dray  
René Droulo  
Claude Ducert  
Pierre Ducout  
Jean-Louis Dumont  
Dominique Dupliet  
Adrien Durand  
Yves Durand  
Bruno Durlieux  
Jean-Paul Durieux  
Paul Duvalleix  
Mme Janine Ecochard  
Henri Emmanuelli  
Pierre Esteve  
Laurent Fablus  
Albert Facon  
Jacques Fleury  
Jacques Floch  
Pierre Forgues  
Raymond Forni  
Alain Fort  
Jean-Pierre Foucher  
Jean-Pierre Fourré  
Michel François  
Georges Fréche  
Yves Fréville  
Michel Fromet  
Jean-Paul Fuchs  
Claude Galts  
Claude Galametz  
Bertrand Gallet  
Dominique Gambier  
Pierre Garmendia  
Marcel Garronste  
Kamilo Gata  
Jean-Yves Gateaud  
Jean Gatel  
Francis Geng  
Germain Gengenwin  
Claude Germon

Edmond Gerrer  
Joseph Gourmelon  
Hubert Gouze  
Gérard Gouzes  
Léo Grézard  
Gérard Grignon  
Hubert Grilaault  
Ambroise Guélic  
Jean Guigné  
Jacques Guyard  
Charles Herzu  
Edmond Hervé  
Pierre Hérard  
François Hollande  
Roland Huguët  
Jacques Huyghe  
des Etages  
Jean-Jacques Hyest  
Mme Bernadette  
Isaac-Sibille  
Gérard Istace  
Mme Marie Jacq  
Michel Jacquemla  
Frédéric Jalton  
Henry Jean-Baptiste  
Jean-Jacques Jegou  
Jean-Pierre Joseph  
Noël Joséphe  
Alain Journet  
Christian Kert  
Jean-Pierre Kuchelida  
André Labarrère  
Jean Lavoire  
Jean Lacombe  
Pierre Lagorce  
Mme Catherine  
Lalumière  
Jean-François  
Lamarque  
Jérôme Lambert  
Michel Lambert  
Edouard Landrain  
Jean-Pierre Lapalre  
Claude Laréal  
Dominique Larifla  
Jean Laurslo  
Jacques Lavédrine  
Gilbert Le Bris  
Mme Marie-France  
Leculr  
Jean-Yves Le Déaut  
Jean-Yves Le Drian  
Jean-Marie Leduc  
Robert Le Foll  
Bernard Lefranc  
Jean Le Gorrec  
Jean-Marie Le Guec  
André Lejeune  
Georges Lemoine  
Gry Leogogne  
Alexandre Léontieff  
Roger Léroo  
Alain Le Vern  
Mme Marie-Noëlle  
Lleemann  
Claude Lise  
Robert Loïd  
François Loncle  
Guy Lordillot  
Jeanny Lorgeoux  
Maurice  
Louis-Joseph-Dogué  
Jean-Pierre Luppi  
Bernard Madrelle  
Jacques Mahéas  
Guy Malandain  
Martin Malvy  
Thierry Mandon  
Philippe Marchand  
Mme Gilberte  
Marlo-Moskovitz

**S'est abstenu volontairement**

M. Jean Royer.

**N'ont pas pris part au vote**

MM.

Gustave Ansart  
François Asensi  
Guy Bèche  
Marcelin Berthelot  
Alain Bocquet  
Jean-Pierre Brard  
Jacques Bruhès  
Bernard Carton  
Jean-Pierre  
Defontaine  
André Delattre  
Albert Denvers  
Maurice Dousset  
André Duroméa

Jean-Claude Gayssot  
Jean Giovannelli  
Pierre Goldberg  
Roger Gouhier  
Georges Hage  
Guy Hermier  
Elie Hoarau  
Xavier Huouult  
Mme Muguette  
Jacquaint  
Charles Jossellu  
André Lajoinie  
Jean-Claude Lefort  
Daniel Le Meur  
Paul Lombard

Georges Marchais  
Gilbert Millez  
Robert Montdargent  
Ernest Moutoussamy  
Louis Pierra  
Jean Rigal  
Jacques Rimbault  
René Rouquet  
Dominique  
Strauss-Kahn  
Pierre Tabanou  
Jean Tardito  
Fabien Thléme  
Théo Vial-Massat.

**Excusé ou absent par congé**

(En application de l'article 162, alinéas 2 et 3 du règlement.)

M. Jacques Chaban-Delmas.

**Misés au point au sujet du préaant scrutin**

MM. Guy Bèche, Bernard Carton, André Delattre, Albert Denvers, Jean Giovannelli, Charles Jossellu, René Rouquet, Dominique Strauss-Kahn et Pierre Tabanou, portés comme « n'ayant pas pris part au vote », ont fait savoir qu'ils avaient voulu voter « contre ».

**SCRUTIN (N° 92)**

sur les amendements n°s 12 de M. Serge Charles et 58 corrigé de M. Charles Fèvre à l'article 10 du projet de loi relatif à diverses dispositions en matière de sécurité routière et en matière de contraventions (art. L. 11-5 du code de la route : réduction d'un an à six mois du délai au terme duquel peut être sollicité un nouveau permis après perte totale des points).

Nombre de votants .....	575
Nombre de suffrages exprimés .....	574
Majorité absolue .....	288
Pour l'adoption .....	296
Contre .....	278

L'Assemblée nationale a adopté.

**ANALYSE DU SCRUTIN**

**Groupe socialiste (271) :**

Contre : 271.

**Groupe R.P.R. (132) :***Pour* : 131.

Excusé : 1. - M. Jacques Chaban-Delmas.

**Groupe U.D.F. (90) :***Pour* : 89.*Abstention volontaire* : 1. - M. François d'Harcourt.**Groupe U.D.C. (41) :***Pour* : 41.**Groupe communiste (26) :***Pour* : 26.**Non-inscrits (17) :***Pour* : 9. - MM. Léon Bertrand, Serge Franchis, Mme Yann Piat, MM. Alexis Pota, Jean Royer, Maurice Sergheraert, Christian Spiller, André Thien Ah Koon et Aloyse Warhouver.*Contre* : 7. - MM. Jean-Paul Calloud, Michel Carlelet, Alexandre Léontieff, Jean-Pierre Luppi, Claude Miqueu, Bernard Tapie et Emile Vernaudon.*Non-votant* : 1. - M. Elie Hoarau.**Ont voté pour****MM.**

Mme Michèle Alliot-Marie  
Edmond Alphaadéry  
René André  
Gustave Ansart  
François Asensi  
Philippe Anberger  
Emmanuel Aubert  
François d'Aubert  
Gautier Audinat  
Pierre Bachelet  
Mme Roselyne Bachelot  
Patrick Balkauy  
Edouard Balladur  
Claude Barate  
Michel Barnier  
Raymond Barre  
Jacques Barrot  
Mme Michèle Barzach  
Dominique Baudis  
Jacques Baumel  
Henri Bayard  
François Bayron  
René Beaumont  
Jean Bégault  
Pierre de Beauville  
Christian Bergelin  
Marcelin Berthelot  
André Berthol  
Léon Bertrand  
Jean Besson  
Claude Birraux  
Jacques Blanc  
Roland Blum  
Alain Bocquet  
Franck Borotra  
Bernard Bosson  
Bruno Bourg-Boon  
Jean Bousquet  
Mme Christine Boutin  
Loïc Bouvard  
Jacques Boyon  
Jean-Guy Branger  
Jean-Pierre Brard  
Jean Briane  
Jean Brocard  
Albert Brochard  
Louis de Broissia  
Jacques Brunhes  
Christian Cabal  
Jean-Marie Caro  
Mme Nicole Catala

Jean-Charles Cavallé  
Robert Cazalet  
Richard Cazenave  
Jean-Yves Chamard  
Jean Charbonnel  
Hervé de Charette  
Jean-Paul Charlé  
Serge Charles  
Jean Charroppin  
Gérard Chasseguet  
Georges Chavanes  
Jacques Chirac  
Paul Chollet  
Pascal Clément  
Michel Colatrat  
Daniel Collin  
Louis Colombani  
Georges Colombier  
René Couanau  
Alain Cousin  
Yves Conssain  
Jean-Michel Couve  
René Couvelinhes  
Jean-Yves Cozart  
Henri Cuq  
Jean-Marie Dailliet  
Olivier Dassault  
Mme Martine Daugreilh  
Bernard Debré  
Jean-Louis Debré  
Arthur Dehalue  
Jean-Pierre Delalande  
Francis Delattre  
Jean-Marie Demange  
Jean-François Deniau  
Xavier Deniau  
Léonce Deprez  
Jean Desanais  
Alain Devaquet  
Patrick Devedjian  
Claude Dhlinin  
Willy Diméglio  
Eric Dollgé  
Jacques Dominaati  
Maurice Doussier  
Guy Drut  
Jean-Michel Duberac  
Xavier Dugoin  
Adrien Durand  
Georges Durand  
Bruno Durlaux

André Duroméa  
André Durr  
Charles Ehrmann  
Christian Estrosi  
Jean Falala  
Hubert Falco  
Jacques Farran  
Jean-Michel Ferrand  
Charles Fèvre  
François Fillon  
Jean-Pierre Foucher  
Serge Franchis  
Edouard Frédéric-Dupont  
Yves Fréville  
Jean-Paul Fuchs  
Claude Galliard  
Robert Gailey  
Gilbert Gantier  
René Garrec  
Henri de Gastines  
Claude Gatignol  
Jean-Claude Gaudiu  
Jean de Gaulle  
Jean-Claude Gayssot  
Francis Geng  
Germain Gengenwin  
Edmond Gerrer  
Michel Giraud  
Valéry Giscard d'Estaing  
Jean-Louis Goasduff  
Jacques Godfrain  
Pierre Goldberg  
François-Michel Gonnott  
Georges Gorse  
Roger Gouhier  
Daniel Goulet  
Gérard Grignon  
Hubert Grimaud  
Alain Griotteray  
François Grussenmeyer  
Ambroise Guellec  
Olivier Guichard  
Lucien Guichon  
Jean-Yves Haby  
Georges Hage  
Guy Hermier  
Pierre-Rémy Houssin  
Mme Elisabeth Hubert  
Xavier Hunault

Jean-Jacques Hiest  
Michel Inchauspé  
Mme Bernadette Isaac-Sibielle  
Mme Muguette Jacquaint  
Denis Jacquat  
Michel Jacquemin  
Henry Jean-Baptiste  
Jean-Jacques Jegou  
Alain Jonemann  
Didier Julie  
Alain Juppé  
Gabriel Kasperelt  
Aimé Kerqueris  
Christian Kert  
Jean Kiffer  
Emile Koehl  
Claude Labbé  
Jean-Philippe Lachenaud  
Marc Laffineur  
Jacques Laffleur  
André Lajoinie  
Alain Lamassoure  
Edouard Landrain  
Jean-Claude Lefort  
Philippe Legras  
Auguste Legros  
Daniel Le Meur  
Gérard Léonard  
François Léotard  
Arnaud Lepercq  
Pierre Lequiller  
Roger Lestas  
Maurice Ligot  
Jacques Limouzy  
Jean de Lipkowski  
Paul Lombard  
Gérard Longuet  
Alain Madelin  
Jean-François Mancel  
Raymond Marcellino  
Georges Marchais  
Claude-Gérard Marcus  
Jacques Masdeu-Arus  
Jean-Louis Masson  
Gilbert Mathieu  
Pierre Mauger  
Joseph-Henri Maujodan du Gasset  
Alain Mayoud

Pierre Mazeaud  
Pierre Méhaignerie  
Pierre Meril  
Georges Mesmin  
Philippe Mestre  
Michel Meylan  
Pierre Micaut  
Mme Lucette Michaux-Chevry  
Jean-Claude Mignon  
Gilbert Milliet  
Charles Millon  
Charles Miossec  
Robert Montdargent  
Mme Louise Moreau  
Ernest Moutoussamy  
Alain Moyne-Bressand  
Maurice Nénou-Pwataho  
Jean-Marc Nesme  
Michel Noir  
Roland Nungesser  
Patrick Ollier  
Michel d'Ornano  
Charles Paccou  
Arthur Paecht  
Mme Françoise de Panafieu  
Robert Pandraud  
Mme Christiane Papon  
Mme Monique Papon  
Pierre Pasquini  
Michel Pelchat  
Dominique Perben  
Régis Perbet  
Jean-Pierre de Peretti della Rocca  
Michel Péricard  
Francisque Perrot  
Alain Peyrefitte  
Jean-Pierre Philibert  
Mme Yann Piat  
Louis Pierna  
Etienne Pinte  
Ladislas Poniatowski  
Bernard Pons  
Alexis Pota  
Robert Poujade  
Jean-Luc Prael  
Jean Proriot  
Eric Raoult  
Pierre Raynal

**Ont voté contre****MM.**

Maurice Adevah-Peuf  
Jean-Marie Alaize  
Mme Jacqueline Alquier  
Jean Anciant  
Robert Ansellin  
Henri d'Attilio  
Jean Auroux  
Jean-Yves Autexier  
Jean-Marc Ayrault  
Jean-Paul Bachy  
Jean-Pierre Baeumler  
Jean-Pierre Baiduyck  
Jean-Pierre Bailigand  
Gérard Bapt Régis Baraila  
Bernard Bardin  
Alain Barrau  
Claude Bartolone  
Philippe Bassinet  
Christian Bataille  
Jean-Claude Bateux  
Umberto Battisti  
Jean Beaufills  
Guy Bèche  
Jacques Becq  
Roland Beix  
André Bellon  
Jean-Michel Belorgey  
Serge Beltrame  
Georges Benedetti  
Jean-Pierre Bequet  
Michel Bérégovoy  
Pierre Bernard

Michel Berson  
André Billardon  
Bernard Blouic  
Jean-Claude Blin  
Jean-Marie Bockel  
Jean-Claude Bois  
Gilbert Bonnemaison  
Alain Bonnet  
Augustin Bonrepaux  
André Borel  
Mme Huguette Bouchardeau  
Jean-Michel Boucheron (Charente)  
Jean-Michel Boucheron (Ille-et-Vilaine)  
Jean-Claude Boulard  
Jean-Pierre Bouquet  
Pierre Bourguignon  
Jean-Pierre Braine  
Pierre Brana  
Mme Frédérique Bredin  
Maurice Brlaud  
Alain Brune  
Mme Denise Cacheux  
Jean-Paul Calloud  
Alain Calmat  
Jean-Marie Cambacérés  
Jean-Christophe Cambadellis  
Jacques Cambolle  
André Capet

Jean-Luc Reltzer  
Marc Reyman  
Lucien Richard  
Jean Rigaud  
Jacques Rimbault  
Gilles de Roblen  
Jean-Paul de Rocca Serra  
François Rochebloine  
André Rossi  
José Rossi  
André Rossinot  
Jean Royer  
Antoine Rufenacht  
Francis Saint-Ellier  
Rudy Salles  
André Santini  
Nicolas Sarkozy  
Mme Suzanne Sauvaigo  
Bernard Schreiner (Bas-Rhin)  
Philippe Ségula  
Jean Settlinger  
Maurice Sergheraert  
Christian Spiller  
Bernard Stasi  
Jean Tardito  
Martial Taugourdeau  
Paul-Louis Tenailon  
Michel Terrat  
Fabien Thliémé  
André Thien Ah Koon  
Jean-Claude Thomas  
Jean Tiberi  
Jacques Toubon  
Georges Tranchant  
Jean Ueberschlag  
Léon Vachet  
Jean Vallet  
Philippe Vasseur  
Théo Vial-Massat  
Gérard Vignobie  
Philippe de Villiers  
Jean-Paul Virapoullé  
Robert-André Vivien  
Michel Voisin  
Roland Vuillaume  
Aloyse Warhouver  
Jean-Jacques Weber  
Pierre-André Wiltzer  
Adrien Zeller.

Roland Carraz  
Michel Carlelet  
Bernard Carton  
Elie Castor  
Laurent Cathala  
Bernard Couvin  
René Cazenave  
Aimé Césaire  
Guy Chanfrault  
Jean-Paul Chanteguët  
Bernard Charles  
Marcel Charmaat  
Michel Charzat  
Guy-Michel Chauveau  
Daniel Chevallier  
Didier Chouat  
André Clert  
Michel Coffineau  
François Colcombet  
Georges Collin  
Michel Crépeau  
Mme Martine David  
Jean-Pierre Defontaine  
Marcel Dehoux  
Jean-François Delahais  
André Delattre  
André Delehedde  
Jacques Delhy  
Albert Denvers  
Bernard Derosier  
Freddy Deschaux-Beaume  
Jean-Claude Dessenin

Michel Destot  
Paul Dhaille  
Mme Marie-Madeleine  
Dieulanaingard  
Michel Dinet  
Marc Dniez  
Yves Dnillo  
René Dostère  
Raymond Douyère  
Julien Dray  
René Drouin  
Claude Ducert  
Pierre Ducout  
Jean-Louis Dumont  
Dominique Duplet  
Yves Durand  
Jean-Paul Durloux  
Paul Duvaleix  
Mme Janine Ecochard  
Henri Emmanuelli  
Pierre Esteve  
Laurent Fabius  
Albert Facon  
Jacques Fleury  
Jacques Floché  
Pierre Forgues  
Raymond Forol  
Alain Fort  
Jean-Pierre Fourré  
Michel François  
Georges Frêche  
Michel Fromet  
Claude Gaits  
Claude Galametz  
Bertrand Gallet  
Dominique Gambler  
Pierre Garmendia  
Marcel Garrouste  
Kamillo Gata  
Jean-Yves Gateaud  
Jean Gatel  
Claude Germon  
Jean Giovannelli  
Joseph Gourmelon  
Hubert Gouze  
Gérard Gouzes  
Léo Grézard  
Jean Guigné  
Jacques Guyard  
Charles Hernu  
Edmond Hervé  
Pierre Hlard  
François Hollande  
Roland Huguët

Jacques Huyghues  
des Etages  
Gérard Istace  
Mme Marie Jacq  
Frédéric Jalton  
Jean-Pierre Joseph  
Noël Josèphe  
Charles Josselin  
Alain Jaurnet  
Jean-Pierre Kuchaida  
André Labarrère  
Jean Laborde  
Jean Lacombe  
Pierre Lagorce  
Mme Catherine  
Lalumière  
Jean-François  
Lamarque  
Jérôme Lambert  
Michel Lambert  
Jean-Pierre Lapaire  
Claude Lareal  
Dominique Larifla  
Jean Laurain  
Jacques Lavèdrine  
Gilbert Le Bris  
Mme Marie-France  
Lecuir  
Jean-Yves Le Déaut  
Jean-Yves Le Drian  
Jean-Marie Leduc  
Robert Le Foll  
Bernard Lefranc  
Jean Le Garrec  
Jean-Marie Le Guen  
André Lejeune  
Georges Lemoine  
Guy Legegne  
Alexandre Léontleff  
Roger Léron  
Alain Le Vern  
Mme Marie-Noëlle  
Llenemann  
Claude Lise  
Robert Loidl  
François Loncle  
Guy Lordinot  
Jeanny Lorgeoux  
Maurice  
Louis-Joseph-Dogué  
Jean-Pierre Luppi  
Bernard Madrelle  
Jacques Mahéas  
Guy Malandain

Martin Malvy  
Thierry Mandon  
Philippe Marchand  
Mme Gilberte  
Marie-Moskovitz  
Roger Mas  
René Massat  
Marius Masse  
François Massot  
Didier Mathus  
Pierre Mauroy  
Louis Mermez  
Pierre Métais  
Charles Metzinger  
Louis Mexandeau  
Henri Michel  
Jean-Pierre Michel  
Didier Migaud  
Mme Hélène Migaon  
Claude Miqueu  
Gilbert Mitterrand  
Marcel Mocœur  
Guy Monjalon  
Gabriel Montcharmoat  
Mme Christiane Mora  
Bernard Nayral  
Alain Néri  
Jean-Paul Nunzi  
Jean Oehler  
Pierre Ortel  
François Patriat  
Jean-Pierre Pénicaut  
Jean-Claude Peyronnet  
Michel Pezet  
Christian Pierret  
Yves Pilet  
Charles Pistre  
Jean-Paul Planchou  
Bernard Polgnant  
Maurice Pourchon  
Jean Proveux  
Jean-Jack Queyranne  
Guy Ravler  
Alfred Recours  
Daniel Relner  
Alain Richard  
Jean Rigal  
Gaston Rimareix  
Roger Rlanchet  
Alain Rodet  
Jacques  
Roger-Machart  
Mme Yvette Roudy  
René Rouquet

Mme Ségolène Royal  
Michel Sainte-Marie  
Philippe Sanmarco  
Jean-Pierre Santa Cruz  
Jacques Santrot  
Michel Sapin  
Gérard Saumade  
Robert Say  
Bernard Schreiner  
(Yvelines)  
Roger-Gérard  
Schwartzberg

Robert Schwint  
Henri Sicre  
Dominique  
Strauss-Kahn  
Mme Marie-Josèphe  
Sublet  
Michel Suchod  
Jean-Pierre Suet  
Pierre Tabanou  
Bernard Tapie  
Yves Tavernier  
Jean-Michel Testu

Pierre-Yvon Trémel  
Edmond Vacant  
Daniel Vaillant  
Michel Vauzelle  
Emile Vernaudoon  
Joseph Vidal  
Yves Vidal  
Alain Vidalies  
Alain Vivien  
Marcel Wacheux  
Jean-Pierre Worms  
Emile Zuccarelli.

#### S'est abstenu volontairement

M. François d'Harcourt.

#### N'a pas pris part au vote

M. Elie Hoarau.

#### Excusé ou absent par congé

(En application de l'art. 162, alinéas 2 et 3 du règlement.)

M. Jacques Chaban-Delmas.

#### Mise au point au sujet du présent scrutin

M. François d'Harcourt, porté comme « s'étant abstenu volontairement », a fait savoir qu'il avait voulu voter « pour ».

#### Mise au point au sujet de précédents scrutins

A la suite du scrutin (n° 89) sur la question préalable opposée par M. Hervé de Charette du projet de loi approuvant le X<sup>e</sup> Plan (1989-1992) (*Journal officiel*, débats A.N., du 26 avril 1989, page 433).

M. Jean Royer, porté comme « n'ayant pas pris part au vote », a fait savoir qu'il avait voulu voter « contre ».

A la suite du scrutin (n° 90) sur l'amendement n° 23 de M. François Asensi à l'article 6 du projet de loi modifiant le code de procédure pénale et relatif à la détention provisoire (deuxième lecture) (suppression de la détention provisoire pour les mineurs qui encourent une peine d'emprisonnement égale ou inférieure à sept ans) (*Journal officiel*, débats A.N., du 3 mai 1989, page 630).

MM. Alexis Pota et Jean Royer, portés comme « n'ayant pas pris part au vote », ont fait savoir qu'ils avaient voulu voter « contre ».

