



DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

9^e Législature

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1988-1989

(32^e SÉANCE)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

2^e séance du jeudi 11 mai 1989

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. LOÏC BOUVARD

1. **Décision du Conseil constitutionnel sur une requête en contestation d'opérations électorales** (p. 798).

2. **Sécurité routière.** - Suite de la discussion, après déclaration d'urgence, d'un projet de loi (p. 798).

Article 10 (suite) (p. 798)

ARTICLE L. 11-5 DU CODE DE LA ROUTE (suite) (p. (p. 798)

Amendement n° 17 de M. Dugoin : MM. Serge Charles, Léo Grézard, rapporteur de la commission des lois ; Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. - Rejet.

Amendement n° 60 de M. Fèvre : MM. Charles Fèvre, le rapporteur, le ministre. - Rejet.

Amendement n° 59 de M. Fèvre : MM. Charles Fèvre, le rapporteur, le ministre. - Rejet.

Amendement n° 13 de M. Serge Charles : MM. Serge Charles, le rapporteur, le ministre. - Rejet.

ARTICLE L. 11-6 DU CODE DE LA ROUTE (p. 801)

Amendement n° 6 de la commission de la production, avec le sous-amendement n° 25 de la commission des lois : MM. Jean-Pierre Baeumler, rapporteur pour avis de la commission de la production ; le rapporteur, le ministre. - Adoption du sous-amendement et de l'amendement modifié.

Amendement n° 18 de M. Dugoin : MM. Serge Charles, 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° 7 de la commission de la production : MM. le rapporteur pour avis, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Adoption.

ARTICLE L. 11-7 DU CODE DE LA ROUTE (p. 802)

Amendement n° 8 de la commission de la production : MM. le rapporteur pour avis, le rapporteur, le ministre. - Adoption.

Amendement n° 61 de M. Fèvre : M. Charles Fèvre. - Retrait.

Amendement n° 62 de M. Fèvre. - Retrait.

Adoption de l'article 10 modifié.

Article 11 (p. 802)

Amendement n° 63 de M. Fèvre : MM. Charles Fèvre, le rapporteur, le ministre. - Adoption.

Adoption de l'article 11 modifié.

Article 12. - Adoption (p. 803)

Après l'article 12 (p. 803)

Les amendements n°s 74 de M. Chamard, 45 corrigé de M. Millet, 28, 27 et 26 de la commission des lois sont réservés jusqu'après l'examen de l'article 17.

Avant l'article 13 (p. 803)

Amendement n° 29 de la commission des lois : MM. le rapporteur, le ministre. - Adoption.

Article 13 (p. 803)

Amendement n° 30 de la commission des lois : MM. le rapporteur, le ministre. - Adoption.

Amendement n° 14. rectifié de M. Serge Charles : MM. Serge Charles, le rapporteur, le ministre. - Rejet.

Amendement n° 37 de M. Gengenwin : M. Jean-Paul Fuchs. - Retrait.

Adoption de l'article 13 modifié.

Article 14 (p. 804)

Amendement de suppression n° 46 de M. Jacques Brunhes : Mme Muguette Jacquaint, MM. le rapporteur, le ministre, Jean-Yves Chamard. - Rejet.

Amendement n° 31 de la commission des lois : MM. le rapporteur, le ministre. - Adoption.

Adoption de l'article 14 modifié.

Après l'article 14 (p. 805)

Amendement n° 15 de M. Serge Charles : M. Serge Charles. - Retrait.

Amendements n°s 16 de M. Serge Charles et 32 de la commission des lois : M. Serge Charles. - Retrait de l'amendement n° 16.

MM. le rapporteur, Pierre Lequiller, le ministre, François Massot, Jean-Yves Chamard, Michel Sapin, président de la commission des lois ; Charles Fèvre, Serge Charles, Raymond Forni.

M. le président.

Suspension et reprise de la séance (p. 808)

Sous-amendements à l'amendement n° 32 :

Sous-amendements n°s 79 de M. Baeumler, 77 de M. Chamard, 80 de M. Fuchs et 78 de M. Chamard : MM. le rapporteur pour avis, Jean-Yves Chamard, Jean-Paul Fuchs, le ministre. - Retrait du sous-amendement n° 79 ; rejet des sous-amendements n°s 77 et 80 ; le sous-amendement n° 78 n'a plus d'objet.

Rejet de l'amendement n° 32.

Amendement n° 33 de la commission des lois : MM. le rapporteur, Pierre Lequiller, le ministre Raymond Forni. - Retrait.

Amendement n° 72 de M. Lequiller : MM. Pierre Lequiller, le rapporteur, le ministre. - Rejet.

M. François Massot.

Suspension et reprise de la séance (p. 810)

Article 15 (p. 810)

Amendement n° 34 de la commission des lois : MM. le rapporteur, le ministre. - Adoption.

Adoption de l'article 15 modifié.

Articles 16 et 17. - Adoption (p. 810)

Après l'article 12 (p. 810)

(Amendements précédemment réservés)

Amendements n°s 74 de M. Chamard, 45 corrigé de M. Millet et 28 de la commission des lois : MM. Jean-Yves Chamard, Roger Gouhier, le rapporteur, le ministre, Raymond Forni, le président de la commission des lois, François Massot, Serge Charles. - Rejet, par scrutin, de l'amendement n° 74 ; rejet des amendements n°s 45 corrigé et 28.

Amendement n° 27 de la commission des lois : MM. le rapporteur, le ministre. - Rejet.

L'amendement n° 26 de la commission des lois n'a plus d'objet.

Article 18 (p. 815)

Amendement n° 35 de la commission des lois : MM. le rapporteur, le ministre. - Adoption.

Amendement n° 36 de la commission des lois : M. le rapporteur. - Cet amendement n'a plus d'objet.

Amendement n° 65 de M. Fèvre : M. Charles Fèvre. - Adoption.

Adoption de l'article 18 modifié.

Après l'article 18 (p. 815)

Amendement n° 19 rectifié de M. Dugoin : MM. Serge Charles, le rapporteur, le ministre. - Rejet.

Amendement n° 66 de M. Fèvre : MM. Charles Fèvre, le rapporteur, le ministre. - Adoption par scrutin.

MM. Serge Charles et Charles Fèvre.

Suspension et reprise de la séance (p. 816)

Vote sur l'ensemble (p. 816)

Explications de vote :

MM. Pierre Lequiller,
Jean-Paul Fuchs,
Serge Charles,
François Massot,
Roger Gouhier.

M. le ministre.

Adoption de l'ensemble du projet de loi.

3. **Dépôt de rapports** (p. 818).
4. **Dépôt d'un rapport d'information** (p. 818).
5. **Ordre du jour** (p. 818).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTICE DE M. LOÏC BOUVARD, vice-président

La séance est ouverte à vingt et une heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

1

DÉCISION DU CONSEIL CONSTITUTIONNEL SUR UNE REQUÊTE EN CONTESTATION D'OPÉRATIONS ÉLECTORALES

M. le président. En application de l'article L.O.185 du code électoral, j'ai reçu du Conseil constitutionnel communication d'une décision de rejet relative à une contestation d'opérations électorales.

Conformément à l'article 3 du règlement, cette communication est affichée et sera publiée à la suite du compte rendu intégral de la présente séance.

2

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).

Cet après-midi, l'Assemblée a abordé l'examen des articles et s'est arrêtée, dans l'article 10, à l'amendement n° 17 à l'article L. 11-5 du code de la route.

Article 10 (suite)

M. le président. Je rappelle les termes de l'article 10 :

« 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^{er} à L. 4, 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. »

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

M. le président. M. Dugoin a présenté un amendement, n° 17, ainsi rédigé :

« Compléter le deuxième alinéa du texte proposé pour l'article L. 11-5 du code de la route par les mots : « et doit produire une attestation certifiant qu'il a suivi un stage dont la durée et les modalités sont déterminées par décret en Conseil d'Etat. »

La parole est à M. Serge Charles, pour soutenir cet amendement.

M. Serge Charles. Monsieur le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, monsieur le secrétaire d'Etat, par cet amendement, il s'agit d'obliger le conducteur qui s'est vu privé de son permis après le retrait de ses points, à suivre une formation spécifique avant l'inscription à l'examen du permis de conduire afin de lui donner toutes les chances de réussir ce permis.

On peut considérer, en effet, qu'à l'origine de la perte définitive des points il y a deux causes : l'automobiliste aura commis en peu de temps une série de fautes importantes et il n'aura pas suivi les stages de formation qui lui auraient permis de récupérer une partie des points perdus.

On peut estimer qu'un stage est susceptible d'avoir des conséquences favorables sur le comportement de l'automobiliste. Aussi mon collègue M. Dugoin a-t-il pensé qu'il ne

serait pas mauvais de demander à l'automobiliste de fournir la preuve de la formation suivie avant une inscription nouvelle à l'examen du permis.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, pour donner son avis sur l'amendement n° 17.

M. Léo Grézard, rapporteur. La commission a refusé cet amendement. En effet, elle a estimé que, en tout état de cause, celui qui était frappé d'une annulation de permis de conduire était obligé de repasser un examen, et, par là même, de suivre des cours pour recouvrer son permis, et donc pour préparer efficacement l'examen.

M. Serge Charles. Il ne sera pas obligé de suivre une formation !

M. Léo Grézard, rapporteur. Aurais-je dit « obligé » ? Il pourra suivre des cours.

M. Serge Charles. La coordination dans votre phrase peut induire en confusion.

M. Léo Grézard, rapporteur. Peut-être. Le conducteur en cause sera obligé de repasser l'examen parce que son permis de conduire sera annulé.

M. Serge Charles. Il ne sera pas obligé de prendre des leçons.

M. Léo Grézard, rapporteur. En effet, j'ai usé d'une conjonction copulative.

M. Serge Charles. Soit, un « et » était de trop.

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

M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Le Gouvernement est enclin à suivre l'avis du rapporteur.

Reste, monsieur Charles, que M. Dugoin, par votre intermédiaire, a soulevé un problème intéressant.

Quel est notre objectif ? Nous voulons essayer de dissuader les conducteurs qui perdent des points d'aller jusqu'à l'extrême limite de la perte de points sans avoir suivi les stages dont nous parlons.

Il s'agit que les auteurs d'infractions n'attendent pas d'avoir tout perdu pour suivre un stage et repasser le permis. Sur ce point, nous aurons à nous montrer très persuasifs, nous, c'est-à-dire les autorités préfectorales, mais aussi le système associatif qui, dans les départements, va concevoir un certain nombre de stages, comme cela se fait dans le Lot-et-Garonne.

Ce n'est pas à la fin du parcours, au moment où le contrevenant aura tout perdu, qu'il faut lui imposer l'obligation : celle-ci doit apparaître quand il est encore temps, dans le parcours même, au moment où le conducteur en cause aura perdu deux ou trois points. Un problème existe, je le reconnais, mais je ne crois pas qu'il faille systématiser. C'est pourquoi nous sommes contre l'amendement.

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

M. Serge Charles. Vous donnez au contrevenant la possibilité de suivre une formation avant d'avoir perdu la totalité de ses points. Il ne s'agit évidemment pas d'une obligation mais d'une possibilité.

Que demandons-nous ? Qu'à la difficulté de repasser le permis s'ajoute une obligation - une contrainte - de suivre une formation. Inciter n'est pas contraindre.

S'il existe une contrainte, au moment où le conducteur aura perdu des points il manifesterait certainement la volonté de ne pas aller jusqu'à la perte totale, à la suppression du permis.

Sans doute, est-ce la raison pour laquelle M. Dugoin a présenté cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 17.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Fèvre a présenté un amendement, n° 60, ainsi rédigé :

« Compléter le deuxième alinéa du texte proposé pour l'article L. 11-5 du code de la route par la phrase suivante :

« Toutefois sur décision du tribunal dans le ressort duquel est domicilié le conducteur, ce délai pourra être ramené à trois mois si le conducteur prouve que son véhicule constitue manifestement son outil de travail principal. »

La parole est à M. Charles Fèvre.

M. Charles Fèvre. Par cet amendement, je propose de tenir compte de la situation dans laquelle se trouvent certaines catégories de conducteurs pour lesquels la voiture constitue l'outil de travail principal : il ne s'agit pas de dispenser de la suppression du permis de conduire, mais seulement de leur permettre de repasser dans un délai plus bref les épreuves du permis. Le délai pourrait être ramené à trois mois.

On pourra m'objecter deux arguments.

D'abord, dans certaines professions, la voiture est sans aucun doute l'outil de travail principal : mais lesquelles ? Il n'est pas facile de le déterminer. Selon mon amendement, comme la notion d'« outil principal de travail » peut donner lieu à interprétation, la décision appartiendra au tribunal : le tribunal dans le ressort duquel est domicilié le conducteur aurait la capacité d'apprécier.

Nous pourrions discuter à perte de vue sur les professions concernées. En réalité, nous le savons fort bien, il n'y en a que deux ou trois, les V.R.P., les chauffeurs de taxi et, éventuellement les marchands forains. Si mon amendement était adopté, l'impact de la disposition qu'il contient serait limité car les catégories concernées sont peu nombreuses.

J'en viens à la seconde objection que vous pourriez m'opposer : c'est que les conducteurs qui parcourent un grand nombre de kilomètres en une année doivent donner l'exemple. Plus un automobiliste circule, plus il peut constituer un danger ! De fait, il s'agit de bons conducteurs, d'une manière générale. Du reste, ils conduisent pendant la semaine, et ce n'est pas en semaine que nous enregistrons le plus grand nombre d'accidents sur nos routes.

Quoi qu'il en soit, ces conducteurs peuvent commettre des excès de vitesse et, à la suite de cinq ou six excès sanctionnés, perdre leur permis.

Obliger ces conducteurs à attendre six mois ou un an avant de repasser le permis, c'est leur imposer de se reconverter. Or dans le contexte économique actuel, une reconversion est toujours difficile.

C'est pourquoi je demande au Gouvernement d'examiner attentivement cet amendement qui, sans contrevenir au principe de l'égalité devant la loi, tient compte de certaines situations concrètes.

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

M. Léo Grézard, rapporteur. La commission a donné un avis défavorable à cet amendement, au nom de la nécessité de préserver l'égalité des citoyens devant la loi.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Monsieur le député, en défendant votre amendement, vous avez apporté vous-même les éléments de la réponse que je vais vous donner.

Vous avez bien senti quelle était la faiblesse de votre amendement. A partir du moment où celui-ci serait accepté, il existerait deux catégories de conducteurs : ceux qui, pour des raisons professionnelles, ont besoin de leur véhicule n'en couraient pas les mêmes peines que ceux qui conduisent sans avoir l'utilisation professionnelle de leur voiture !

En nous engageant dans des dispositions de ce genre, nous aurons une justice à deux vitesses : le système ne fonctionnera pas.

Notre attitude est très différente. Quelques professions sont particulièrement concernées, vous l'avez dit vous-même. Nous pensons que les représentants de ces professions, qui sont les plus grands praticiens de la route, doivent, eux les premiers, avoir un comportement exemplaire sur la route. Sinon, le dispositif que nous présentons ne pourra plus tenir : il sera inexplicable à l'opinion publique !

Vous le sentez d'ailleurs si bien que, dans l'amendement suivant vous revenez en partie sur celui dont nous discutons. Actuellement, vous nous dites que l'on doit pouvoir ramener à trois mois la durée de la suspension du permis. Dans le

prochain amendement, vous nous direz : « Ce ne sera valable qu'une fois ! » Vous sentez bien vous-même que la discrimination ne peut pas tenir !

Nous, nous souhaitons que l'aspect dissuasif et pédagogique du permis à points fonctionne pour tous ceux qui sont des praticiens de la conduite. Croyez-moi, les vrais professionnels, qui ont besoin de leur véhicule pour exercer leur profession, seront les premiers à faire attention.

M. le président. La parole est à M. Charles Fèvre pour répondre au Gouvernement.

M. Charles Fèvre. Monsieur le ministre, vous connaissez trop bien le Parlement et ses méthodes de travail pour faire semblant de ne pas comprendre que l'amendement suivant est un amendement de repli !...

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

M. Charles Fèvre. Donc nous en parlerons après, si vous le voulez bien.

En définitive, vous ne m'avez répondu que sur le principe de l'égalité devant la loi. Or en ce moment, le Sénat discute de la réforme du code pénal. Au cours de la discussion, un sénateur a rappelé que le Conseil constitutionnel et le Conseil d'Etat ont admis que le principe de l'égalité de traitement devant la loi ne joue qu'à égalité de situation.

A l'évidence, la situation des conducteurs du dimanche...

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Nous sommes tous des conducteurs !

M. Charles Fèvre. ...aussi dangereux, sinon plus, vous le savez, que les conducteurs qui parcourent beaucoup de kilomètres - et celle des conducteurs qui ont besoin de leur véhicule en permanence sont tout de même profondément différentes. Quelques excès de vitesse et le permis du conducteur professionnel sera supprimé.

C'est pourquoi votre argumentation ne tient pas tout à fait, en raison, précisément, de la jurisprudence du Conseil constitutionnel et de celle du Conseil d'Etat.

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

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 Fèvre, j'aurais tendance à vous dire que nous aurions été d'accord avec cet amendement de repli s'il avait été accompagné d'un second déclarant que le premier n'était pas utile, auquel cas le débat serait terminé.

M. Charles Fèvre. Je peux très bien ne pas déposer d'amendements, si vous voulez !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Cela manquerait au débat...

M. Charles Fèvre. Merci !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. ... et vous manqueriez au débat, ce qui serait dramatique.

Pour en revenir à la question que vous évoquez, dans tout le code de la route, l'égalité se fonde sur la référence qui est faite à l'ensemble des conducteurs. Il n'y a jamais de différenciation entre eux selon leur activité professionnelle. Si on mettait le petit doigt dans cet engrenage, ce code n'existerait plus.

Je vais donner un exemple qu'on voit apparaître régulièrement dans les médias, y compris à la veille du débat sur le permis à points, celui des conducteurs pilotes professionnels. On ne cesse d'entendre qu'ils ont une meilleure maîtrise de leur véhicule que tous les autres et qu'en particulier à leur égard les dispositions relatives aux limitations de vitesse ne peuvent pas être prises en considération de la même façon. C'est un peu le même problème que vous évoquez, dans un autre domaine. Mais, je le répète, le code de la route est applicable à tous les conducteurs, quels que soient leur activité professionnelle, leur âge ou leur expérience.

M. Jacques Limouzy. Pourquoi pas un statut spécial pour les curés le dimanche ! *(Sourires.)*

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Je n'osais pas le dire ! *(Sourires.)*

M. François Mascat. M. Limouzy a osé !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 60. *(L'amendement n'est pas adopté.)*

M. le président. M. Fèvre a présenté un amendement, n° 59, ainsi rédigé :

« Compléter le deuxième alinéa du texte proposé pour l'article L. 11-5 du code de la route par les dispositions suivantes :

« Toutefois, sur décision du tribunal dans le ressort duquel est domicilié le conducteur, ce délai pourra être ramené à trois mois si le conducteur prouve que son véhicule constitue manifestement son outil de travail principal.

« Le conducteur dont il s'agit ne pourra bénéficier qu'une seule fois d'une telle mesure. »

La parole est à M. Charles Fèvre.

M. Charles Fèvre. Je ne vais pas recommencer la démonstration, ce n'est pas la peine.

Mon collègue M. Limouzy a parlé du prêtre. C'est l'exemple type dans lequel aucun juge ne dira que la voiture est l'outil de travail principal.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Quand vous avez sept paroisses à desservir le dimanche...

M. Charles Fèvre. Il y a d'autres moyens pour se déplacer !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Non, croyez-moi !

M. Charles Fèvre. En tout cas, la voiture n'est pas son outil de travail principal, monsieur le ministre.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Comment faire ?

M. Charles Fèvre. Un industriel a besoin de sa voiture. C'est la raison pour laquelle l'Assemblée nationale a réduit d'un an à six mois le délai à l'expiration duquel on pourra solliciter un nouveau permis de conduire. Effectivement, une année, c'était rigoureux pour beaucoup, les ruraux, en particulier, pratiquement contraints, après la suppression de leur permis, d'aller travailler à la ville.

Je tiens à bien le préciser, mon amendement ne vise que quelques professions pour lesquelles il y aura un vrai problème, et il faut le savoir. On en entendra parler, vous en entendrez parler, si vous êtes encore ministre dans deux ans,...

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Vous êtes pessimiste !...

M. Charles Fèvre. ... ce que je vous souhaite, monsieur le ministre, vous ne m'avez pas laissé terminé !

Il n'est pas évident que les juges tiendront toujours compte de cette situation lorsqu'ils prononceront des condamnations pénales.

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

M. Léo Gréard, rapporteur. L'avis de la commission a été le même pour l'amendement en cause que pour le précédent, c'est-à-dire qu'elle l'a repoussé.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 59. *(L'amendement n'est pas adopté.)*

M. le président. M. Serge Charles a présenté un amendement, n° 13, ainsi rédigé :

« Compléter le texte proposé pour l'article L. 11-5 du code de la route par l'alinéa suivant :

« Les auteurs d'infractions ayant leur permis de conduire depuis moins de deux ans se verront appliquer une suspension automatique dudit permis pour une durée d'un mois lorsqu'ils auront perdu les deux tiers de leurs points. »

M. Serge Charles. Cet amendement tend à offrir aux jeunes conducteurs le bénéfice d'une suspension du permis.

En quelque sorte, il s'agit de les responsabiliser, eux qui - vous l'avez souligné, monsieur le ministre, dans la discussion générale - sont à l'origine d'un nombre important d'accidents. Détenteurs de leur permis depuis peu, ils méconnaissent les pièges de la route et risquent plus que d'autres de commettre des infractions. Il serait dommage que ces jeunes, qui ne sont pas suffisamment au fait de ces pièges soient sanctionnés par la suppression d'un permis dont ils ne sont détenteurs que depuis moins de deux ans. Ajoutée aux dispositions pénales qu'ils encourent par ailleurs, cette suspension d'un mois serait de nature à les faire réfléchir.

Au demeurant, cette sanction existe en R.F.A. et elle porte ses fruits. Bref, elle serait pour eux une manière de mesurer les conséquences d'un acte pas très grave sans les mettre dans une situation difficilement supportable.

Voilà le sens de cet amendement : leur donner une leçon, en quelque sorte, sans supprimer le permis.

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

M. Léo Grézard, rapporteur. La commission n'a pas adopté cet amendement, considérant qu'il anticipait sur la création du permis probatoire qui est en cours d'étude.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Je ne voudrais pas que M. Serge Charles prenne notre intervention comme la marque d'une hostilité à l'encontre de l'idée qu'il a développée. Certes, nous ne souhaitons pas voir cet amendement retenu, pour les raisons que vient d'indiquer le rapporteur. Mais le rapport Giraudet, dont vous vous êtes plaint, monsieur Serge Charles, de l'avoir reçu trop tard pour pouvoir l'examiner en détail, a tout de même laissé quelques traces.

M. Serge Charles. Je le connais mal !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. La preuve : j'ai un peu le sentiment que votre amendement est inspiré par sa lecture attentive, ...

M. Serge Charles. Mais enfin, je ne suis pas un surdoué. Je ne peux pas en deux jours en prendre connaissance !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Vous ne me laissez pas finir !

... ce qui prouve que les grands esprits se rencontrent !

Ceux qui sont réunis dans la commission Giraudet ont émis le vœu que soit examinée la possibilité d'un permis probatoire.

M. Serge Charles. Quand ?

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Attendez ! Vous-même vous dites : pendant la période de probation d'un permis, sans doute faut-il aménager le dispositif de permis à points et faire en sorte qu'une fois que les deux tiers des points sont retirés, il y ait une suspension d'un mois. Je crois que c'est trop tôt pour prendre une décision comme celle-là. Nous avons l'intention d'examiner l'ensemble des propositions du rapport Giraudet, d'en discuter avec le Parlement et nous sommes, Georges Sarre et moi-même, assez convaincus que l'idée de permis probatoire est loin, très loin d'être mauvaise.

Le jour où nous adopterons le permis probatoire, je ne suis pas du tout hostile à ce qu'il contienne des dispositions renvoyant éventuellement à la gestion du permis à points. Mais il faut examiner la question dans son ensemble.

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

M. Serge Charles. Monsieur le ministre, ce n'est pas seulement mon amendement que vous devriez considérer comme étant à discuter dans le cadre d'une réflexion générale, c'est l'ensemble du projet que vous nous présentez, car il tombe précisément sous le coup des réflexions du rapport Giraudet ! Je ne vois pas pourquoi vous mettez à part cet amendement ainsi que d'autres dispositions qui auraient pu être prises avec un peu moins de précipitation et davantage de réflexion.

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 Charles, vous auriez peut-être raison sur d'autres dispositions du rapport Giraudet, mais pas sur le permis à points. Cela fait dix-sept ans que celui-ci est dans les tiroirs, dans les dossiers des services s'occupant de la sécurité routière et plus de dix ans que les parlementaires, conscients du problème de la sécurité routière, ont réfléchi sur le permis à points, et ça se sent d'ailleurs dans les interventions des uns et des autres.

Cette disposition est nécessaire pour compléter le dispositif de sécurité routière. N'attendons pas. En revanche, il est exact que le rapport Giraudet comporte certains éléments nouveaux, dans une réflexion globale, sur lesquels il nous faut un minimum de temps avant que nous propositions des mesures concrètes. Je ne crois donc pas que ce puisse être une occasion de laisser l'affaire en suspens : il faut créer le permis à points. Toutefois, je reconnais que le permis probatoire mérite débat.

M. Serge Charles. Je ne parle pas du permis à points, dans mon amendement !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 13.
(L'amendement n'est pas adopté.)

ARTICLE L. 11-6 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° 6, ainsi rédigé :

« Compléter le deuxième alinéa du texte proposé pour l'article L. 11-6 du code de la route par les mots : " devant comprendre obligatoirement un programme de sensibilisation aux conséquences des accidents de la route. " »

Sur cet amendement, M. Grézard, rapporteur, a présenté un sous-amendement, n° 25, ainsi rédigé :

« Dans l'amendement n° 6, après les mots : " sensibilisation aux ", insérer les mots : " causes et aux ". »

La parole est à M. le rapporteur pour avis, pour soutenir l'amendement n° 6.

M. Jean-Pierre Baeumler, rapporteur pour avis. Cet amendement est destiné à préciser la nature de la formation qui permettra d'obtenir une reconstitution partielle du nombre initial de points. On est bien d'accord ici qu'on agit là sur la base du volontariat.

En effet, pour renforcer le caractère pédagogique du permis à points, il me semble important que cette formation ne se limite pas à une simple actualisation des connaissances théoriques ou pratiques. Un pilote professionnel n'aura pas besoin d'apprendre à nouveau à conduire. Cette mesure comporte un programme de sensibilisation aux conséquences des accidents de la route, à l'image de ce qui se pratique déjà dans certains départements - on a fait référence tout à l'heure au Lot-et-Garonne - avec un programme de visites d'hôpitaux et de présence sur le terrain à côté d'organismes ou d'associations qui se dévouent dans ce domaine. Il me semble aussi que le rôle des collectivités locales - départements, communes - dans la mise en place de ce programme de sensibilisation peut être tout à fait important.

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

M. Léo Grézard, rapporteur. Avis favorable.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. C'est excellent, monsieur le président !

M. le président. La parole est à M. le rapporteur, pour défendre le sous-amendement n° 25.

M. Léo Grézard, rapporteur. Ce sous-amendement vise à élargir la portée de l'amendement en faisant également référence aux causes des accidents.

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. Je mets aux voix le sous-amendement n° 25.

(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 6, modifié par le sous-amendement n° 25.

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

M. le président. M. Dugoin a présenté un amendement, n° 18, ainsi rédigé :

« Compléter le deuxième alinéa du texte proposé pour l'article L. 11-6 du code de la route par la phrase suivante :

« Lorsque l'un des délits prévus à l'article L. 11-1 est établi, le titulaire du permis de conduire doit se soumettre à une formation spécifique. »

La parole est à M. Serge Charies, pour soutenir cet amendement.

M. Serge Charies. Cet amendement qui rejoint celui que M. Dugoin m'a demandé de présenter tout à l'heure a également pour but de créer une obligation de perfectionnement pour les conducteurs qui se sont rendus coupables d'une faute entraînant la perte de la moitié du nombre de points initial affecté à leur permis de conduire.

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

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

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. Cet amendement aboutit en fait à créer une peine supplémentaire à l'encontre des auteurs de délits routiers. Cette proposition, qui n'a pas de lien particulier avec le permis à points, rendrait le dispositif de sanctions encore plus rigoureux.

En outre, là encore, le problème du coût de formation doit être pris en compte pour ne pas pénaliser plus sévèrement les conducteurs les moins favorisés du point de vue pécuniaire.

Il faut bien voir que l'essentiel est moins une question de formation que de comportement.

Le Gouvernement est donc opposé à l'adoption de cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 18.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Baeumler, rapporteur pour avis, a présenté un amendement, n° 7, ainsi rédigé :

« Compléter le texte proposé pour l'article L. 11-6 du code de la route par l'alinéa suivant :

« Sans préjudice de l'application des deux premiers alinéas du présent article, les points perdus du fait de contraventions passibles d'une amende forfaitaire sont réattribués au titulaire du permis de conduire à l'expiration d'un délai de dix ans à compter de la date à laquelle la condamnation est devenue définitive ou du paiement de l'amende forfaitaire correspondante. »

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Jean-Pierre Baeumler, rapporteur pour avis. Cet amendement est destiné à se prémunir contre cette situation extrême où un individu se rendrait coupable tous les trois ans moins quelques jours d'une infraction sanctionnée par le retrait d'un point. Dans ce cas, si le nombre initial de points est fixé à six, le conducteur qui aurait commis six infractions mineures se verrait au bout de quinze ans retirer son permis pour une infraction commise bien longtemps auparavant.

Aussi proposons-nous de réattribuer, après dix ans, les points perdus du fait de contraventions passibles d'une amende forfaitaire qui se traduiraient par un retrait d'un point sur le capital de points qui est attribué au départ.

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

M. Léo Grézard, rapporteur. La commission des lois a donné un avis favorable à l'adoption de cet amendement.

M. Jacques Limouzy. Il faudrait une brouette pour porter son permis !

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Nous trouvons que votre amendement relève de la théorie, car, d'après des calculs rapides, le cas évoqué ne se produira pas avant l'an 2001.

M. Charles Fèvre. Gouverner, c'est prévoir ! *(Sourires.)*

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Certes !... Mais il faut surtout qu'un tel projet ait une grande lisibilité. Je trouve que l'amendement complique ce dispositif. C'est pourquoi le Gouvernement y est défavorable.

M. Jacques Limouzy. Quand je disais qu'il fallait une brouette... *(Rires.)*

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 7.

(L'amendement est adopté.)

M. Charles Fèvre. Longue vie à votre loi, monsieur le ministre !

ARTICLE L. 11-7 DU CODE LA ROUTE

M. le président. M. Baeumler, rapporteur pour avis, a présenté un amendement, n° 8, ainsi rédigé :

« Dans le texte proposé pour l'article L. 11-7 du code de la route, substituer aux mots : " du présent titre ", les mots : " des articles L. 11 à L. 11-6 ". »

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Jean-Pierre Baeumler, rapporteur pour avis. Il s'agit d'un amendement de forme. Le futur décret d'application concernera les articles L. 11 à L. 11-6 du code de la route.

Je profite par ailleurs de cette occasion pour signaler une erreur matérielle dans le texte du projet de loi. A la fin de l'article L. 11-7 on fait référence à la formation spécifique prévue à l'article L. 11-5, alors que cette formation est visée par l'article L. 11-6.

M. Charles Fèvre. Qu'est-ce qu'il a travaillé !

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

M. Léo Grézard, rapporteur. La commission des lois a approuvé cet amendement.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 8.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Fèvre a présenté un amendement, n° 61, ainsi rédigé :

« Dans le texte proposé pour l'article L. 11-7 du code de la route, substituer aux mots : " et fixe notamment le nombre de points initial ", les mots : " fixe le nombre de points initial ainsi que celui dont bénéficie un conducteur n'ayant pas commis d'infractions visées à l'article L. 11-1 pendant une période de cinq années, ". »

La parole est à M. Charles Fèvre.

M. Charles Fèvre. Monsieur le président, je vais faire gagner du temps à l'Assemblée.

Les amendements n° 61 et 62 étaient consécutifs d'amendements qui ont été repoussés. Par conséquent, ils n'ont plus raison d'être.

M. le président. L'amendement n° 61 est retiré.

M. Fèvre a présenté un amendement, n° 62, ainsi rédigé :

« Dans le texte proposé pour l'article L. 11-7 du code de la route, supprimer les mots : " la liste des contraventions de police donnant lieu à retrait de points, ". »

Cet amendement est également retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 10, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 10, ainsi modifié, est adopté.)

Article 11

M. le président. « Art. 11. - Il est inséré dans l'article L. 19 du code de la route, un quatrième alinéa rédigé ainsi qu'il suit :

« Sera punie des mêmes peines toute personne qui aura refusé de se soumettre à l'injonction qui lui aura été faite de restituer son permis de conduire en application de l'article L. 11-4 du présent code. »

M. Fèvre a présenté un amendement, n° 63, ainsi rédigé :
« A la fin du deuxième alinéa de l'article 11, substituer à la référence " L. 11-4 ", la référence " L. 11-5 ". »

La parole est à M. Charles Fèvre.

M. Charles Fèvre. S'agissant de l'injonction, c'est à l'article L. 11-5 que l'on doit faire référence.

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

M. Léo Grézar, rapporteur. La commission des lois accepte l'amendement proposé par M. Fèvre, qui corrige utilement une erreur de rédaction.

M. Charles Fèvre. Heureusement !

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Pour bien prouver à M. Fèvre que nous examinons avec beaucoup d'attention les amendements qu'il dépose, et après une réflexion approfondie, M. Georges Sarre et moi-même sommes favorables à l'adoption de cet amendement. *(Sourires.)*

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 63.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je constate que le vote est acquis à l'unanimité.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 11, modifié par l'amendement n° 63.

(L'article 11, ainsi modifié, est adopté.)

Article 12

M. le président. « Art. 12. - Le 3^o de l'article 1^{er} de la loi n° 70-539 du 24 juin 1970 concernant la centralisation de la documentation relative à la circulation routière est complété par les mots : " et de toutes modifications du nombre de points affectant un permis de conduire dans les conditions définies aux articles L. 11 et suivants du code de la route ". »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 12.

(L'article 12 est adopté.)

Après l'article 12

M. le président. A la demande de la commission, les amendements n°s 74, 45 corrigé, 28, 27 et 26 après l'article 12 sont réservés jusqu'après l'article 17.

Avant l'article 13

M. le président. Je donne lecture de l'intitulé du chapitre IV, avant l'article 13 :

CHAPITRE IV

Dispositions diverses

M. Grézar, rapporteur, a présenté un amendement, n° 29, ainsi libellé :

« Avant l'article 13, insérer l'article suivant :

« Le premier alinéa de l'article L. 1^{er}-1 du code de la route est ainsi rédigé :

« En cas de condamnation pour l'un des délits prévus par l'article L. 1^{er}, le tribunal peut prescrire, à titre de peine complémentaire, l'accomplissement d'un travail d'intérêt général, selon les modalités prévues à l'article 43-3-1 du code pénal et selon les conditions prévues aux articles 43-3-2 à 43-3-5 du même code. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Léo Grézar, rapporteur. L'objet de cet amendement est d'étendre la possibilité qu'ont les tribunaux de prononcer, à titre de peine complémentaire, une peine de travail d'intérêt général en cas de condamnation pour délit routier. Il s'agit de développer les possibilités d'utilisation d'une peine particulièrement bien adaptée à la délinquance routière, d'une part, en comblant une lacune de la loi du 10 juillet 1987, d'autre part, en permettant l'application d'une sanction à la fois visible, relativement contraignante, mais certainement

très formatrice, si elle est purgée, par exemple, dans des services mobiles d'urgence et de réanimation ou dans des salles de commandé de S.A.M.U.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 29.

(L'amendement est adopté.)

Article 13

M. le président. « Art. 13. - A l'article L. 15-1 du code de la route, il est ajouté, après le mot : « véhicule », une seconde phrase rédigée ainsi qu'il suit :

« Ils peuvent également prononcer l'annulation du permis de conduire en cas de condamnation dans les cas suivants :

« a) conduite d'un véhicule alors qu'une décision de suspension ou de rétention du permis aura été notifiée ;

« b) refus de restituer son permis de conduire à l'autorité compétente alors qu'une décision de suspension ou de rétention aura été notifiée. »

M. Grézar, rapporteur, a présenté un amendement, n° 30, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le début du premier alinéa de l'article 13 :

« A l'article L. 15, paragraphe I, du code... » (le reste sans changement).

La parole est à M. le rapporteur.

M. Léo Grézar, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de pure forme.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 30.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Serge Charles a présenté un amendement, n° 14 rectifié, ainsi rédigé :

« Compléter l'article 13 par l'alinéa suivant :

« c) conduite d'un véhicule d'une puissance supérieure à un seuil déterminé par décret en Conseil d'Etat sans être titulaire du permis de conduire depuis quatre ans au moins ou d'un permis spécial. »

La parole est à M. Serge Charles.

M. Serge Charles. Cet amendement a pour objet d'interdire, un peu comme pour les bateaux, aux titulaires d'un permis de conduire depuis moins de quatre ans ou sans formation complémentaire sanctionnée par l'obtention d'un permis spécial, de conduire des véhicules très puissants, comme c'est le cas pour les motos de grosse cylindrée.

Une telle disposition a fait ses preuves. Je sais qu'elle relève du pouvoir réglementaire qui détermine la nature du permis à passer, mais il appartient au législateur de fixer la sanction qui s'appliquerait en cas d'inobservation. Ce serait une réponse à notre préoccupation d'avoir une meilleure formation pour le passage des permis de conduire.

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

M. Léo Grézar, rapporteur. La commission a constaté que cet amendement, qu'elle a examiné avec intérêt, se heurtait à une difficulté qui est la définition exacte, technique, de la puissance d'un véhicule. Par exemple, un véhicule de sept chevaux peut être aussi bien une tranquille berline diesel qu'une Volkswagen GTI pour laquelle je ne fais aucune publicité particulière en l'occurrence. Cette définition est du domaine réglementaire d'ailleurs. Il institue en outre une peine complémentaire, alors qu'aucune peine principale n'est prévue.

La commission a donc rejeté cet amendement sans pour autant en méconnaître l'intérêt : éviter de mettre des engins disproportionnés par leur puissance entre des mains de gens insuffisamment formés. Quelqu'un a cité l'exemple du Japon qui fabrique des motos surpuissantes, ne les autorise pas à circuler sur son territoire et les exporte vaillamment à l'étranger !

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Je suis hostile à l'amendement et je voudrais expliquer pourquoi à M. Serge Charles.

La raison est très simple : la réforme du système de formation en vue de l'obtention du permis de conduire qui a été entreprise a pour objectif de placer les candidats dans toutes les situations dans lesquelles ils pourraient se trouver lorsqu'ils conduiront.

Il existe en France un permis de conduire et non une gamme de permis de conduire selon la puissance de la voiture. C'est un choix et nous ne souhaitons pas changer ce dispositif.

Je reprendrais volontiers l'argumentation que j'ai déjà développée, mais je crains de ne pas vous convaincre davantage.

Vous avez soulevé un vrai problème qu'avait aussi posé la commission Giraudet : le permis probatoire. Pour moi, le dispositif que vous proposez s'inscrit aussi dans la réflexion sur les dispositions probatoires qui pourraient trouver place dans celle, plus générale, sur l'application du permis de conduire.

C'est la raison pour laquelle, *hic et nunc*, je ne peux pas accepter cet amendement.

M. le président. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Charles ?

M. Serge Charles. Oui, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 14 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Gengenwin et les membres du groupe de l'Union du centre ont présenté un amendement, n° 37, ainsi rédigé :

« Compléter l'article 13 par l'alinéa suivant :

« c) refus de soumettre son véhicule âgé de plus de cinq ans au contrôle annuel de sécurité. »

La parole est à M. Jean-Paul Fuchs, pour soutenir cet amendement.

M. Jean-Paul Fuchs. Monsieur le ministre, vous avez indiqué cet après-midi que la demande de M. Gengenwin sera satisfaite en peu de temps par un décret. C'est pourquoi je retire l'amendement.

M. le président. L'amendement n° 37 est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?..

Je mets aux voix l'article 13, modifié par l'amendement n° 30.

(L'article 13, ainsi modifié, est adopté.)

Article 14

M. le président. « Art. 14. - L'alinéa 2 de l'article L. 1^{er} du code de la route est complété par le membre de phrase suivant : « ou qui sera l'auteur présumé de l'une des infractions aux prescriptions du présent code relatives à la vitesse des véhicules et au port de la ceinture de sécurité ou du casque. »

MM. Jacques Brunhes, Asensi, Millet et les membres du groupe communiste et apparenté ont présenté un amendement, n° 46, ainsi rédigé :

« Supprimer l'article 14. »

La parole est à Mme Muguette Jacquaint.

Mme Muguette Jacquaint. Notre amendement n'a pas pour objet de supprimer le dépistage de l'absorption d'alcool. Bien au contraire, nous pensons qu'il faut développer et intensifier la lutte contre l'alcool au volant. Néanmoins étendre le dépistage au motocycliste qui ne porte pas son casque ou au conducteur qui n'a pas mis sa ceinture, me semble un peu tiré par les cheveux. Dans les deux cas, une campagne de sensibilisation me semble nécessaire mais suffisante.

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

M. Léo Grézard, rapporteur. La commission des lois a rejeté cet amendement sans pour autant s'opposer - au contraire - au développement des campagnes permanentes de sensibilisation de l'opinion.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Madame le député, nous sommes défavorables à cet amendement. Mais sur l'objectif, nous sommes tous d'accord : il faut tout mettre en œuvre pour lutter contre l'alcool au volant. Pour ce faire, nous conduisons des campagnes d'information. Il faudra les poursuivre.

Mais derrière l'initiative du permis à points, derrière le renforcement d'un certain nombre de mesures, sous forme d'amendes ou sous forme de dispositifs de contrôle, nous essayons de faire prendre conscience que ce sont les comportements des conducteurs qui peuvent poser problème. Or, vous constaterez, comme moi, que le premier comportement de celui qui, malheureusement, se trouve sous l'emprise d'un état d'alcoolémie, est de ne pas observer les premières mesures de sécurité : être sur sa moto sans son casque ou dans sa voiture sans la ceinture. Dès lors, pourvoir effectuer ce type de contrôles nous paraît tout à fait indispensable.

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Chamard, contre l'amendement.

M. Jean-Yves Chamard. Contre l'amendement déposé par le groupe communiste, que je trouve trop restrictif, mais pour la volonté commune d'information.

Vous avez trouvé, monsieur le ministre, deux subterfuges pour essayer d'augmenter - et c'est très bien - le nombre de contrôles. Mais pourquoi vous êtes-vous limité aux cas les plus fréquents, tel l'oubli de la ceinture ?

Si, comme j'ai eu l'occasion de l'indiquer cet après-midi, cette loi devrait être appliquée avec plus de mesure en matière de suppression du permis de conduire, la lutte contre l'alcool au volant qui, elle, recueille heureusement 95 p. 100 d'opinions favorables de la part de la population française, devrait être intensifiée, y compris...

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Vous êtes pour ?

M. Jean-Yves Chamard. Moi, je suis contre l'amendement de Mme Jacquaint !

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

M. Jean-Yves Chamard. Oui ! je parle contre l'amendement n° 46. Je croyais avoir été clair, mais je précise à nouveau que je suis pour le texte du projet de loi. Cependant j'aurais préféré qu'il soit moins restrictif et ne se limite pas aux deux seuls cas prévus. J'aurais souhaité que M. le ministre nous dise s'il entendait à terme rendre les contrôles plus systématiques et - pourquoi pas ? - autorisés en permanence. Après tout, on doit bien montrer sa carte d'identité, pourquoi ne pas prouver qu'on est en état de conduire ?

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. L'état d'esprit évolue progressivement, y compris dans cette enceinte.

Si l'on se reporte à certains débats antérieurs sur les contrôles à effectuer, on peut considérer que la proposition que nous présentons aujourd'hui eût été refusée il y a quelques années, y compris dans cette enceinte.

En effet, cette proposition peut objectivement entraîner l'intervention d'un agent de sécurité avant constaté le défaut de port du casque ou de la ceinture de sécurité. Je ne vois pas très bien quelles dispositions nous pouvons ajouter. Nous pouvons tout imaginer : la trace d'un coup dans le pare-chocs, un éclat dans le pare-brise, un feu arrière qui clignote mieux à droite qu'à gauche.

M. Jean-Yves Chamard. Toute contravention !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Nous n'avons pas voulu élaborer un dispositif créant une atmosphère de répression tous azimuts. Non, nous avons voulu viser le comportement des conducteurs. Or, l'expérience prouve que le port du casque et le port de la ceinture sont des indicateurs d'un type de comportement du conducteur.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 46.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Grézard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 31, ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du premier alinéa de l'article 14, substituer à la référence : " L. 1^{er}-1 ", la référence : " L. 1^{er}, paragraphe 1 ". ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Léo Grézard, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de pure forme.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 31. (L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ? ... Je mets aux voix l'article 14, modifié par l'amendement n° 31.

(L'article 14, ainsi modifié, est adopté.)

Après l'article 14

M. le président. M. Serge Charles a présenté un amendement, n° 15, ainsi rédigé :

« Après l'article 14, insérer l'article suivant :

« La dernière phrase du premier alinéa de l'article L. 3 du code de la route est abrogée. »

La parole est à M. Serge Charles.

M. Serge Charles. Je retire cet amendement, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 15 est retiré.

Je suis saisi de deux amendements, nos 16 et 32, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 16, présenté par M. Serge Charles, est ainsi rédigé :

« Après l'article 14, insérer l'article suivant :

« L'article L. 3 du code de la route est complété par l'alinéa suivant :

« A partir du 1^{er} janvier 1991, tout véhicule en circulation devra disposer d'un éthylotest. Cet appareil devra pouvoir être présenté en état de bon fonctionnement à toute réquisition des forces de l'ordre. »

L'amendement n° 32, présenté par M. Grézard, rapporteur, MM. Lequiller et Serge Charles, est ainsi rédigé :

« Après l'article 14, insérer l'article suivant :

« A partir du 1^{er} janvier 1991, tout véhicule automobile doit être muni d'un dispositif permettant au conducteur de mesurer son degré d'imprégnation alcoolique. »

La parole est à M. Serge Charles, pour soutenir l'amendement n° 16.

M. Serge Charles. Monsieur le président, j'ai maintenu mon amendement pour pouvoir donner mon point de vue personnel, tout en reconnaissant que celui de la commission reprend les mêmes dispositions ; mais le mien n'avait pas été retenu parce que j'avais utilisé un nom propre : « Ethylo-test ». C'est la seule raison, car les arguments sont les mêmes.

Il s'agit de permettre aux conducteurs de vérifier leur état physiologique face au risque de sanction. L'usage de l'éthylotest leur permettra de se protéger contre eux-mêmes et de protéger les autres. Il apprendra la modération à ceux qui seraient tentés par la consommation d'alcool. C'est donc une incitation à la prudence.

Vous parliez, monsieur le ministre, de l'aspect éducatif. Obliger les conducteurs à posséder cet appareil de contrôle dans leur véhicule est, pour eux, un moyen de prendre conscience de leur taux d'alcoolémie, à moins qu'ils ne soient dans un état éthylique tel qu'ils ne soient pas en mesure de le faire, mais en général, s'ils décident de prendre le volant, ils doivent pouvoir procéder à le contrôle. Ayant dit cela, monsieur le président, je retire mon amendement et m'associe à celui présenté par la commission et par moi-même d'ailleurs.

M. le président. L'amendement n° 16 est retiré.

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 32.

M. Léo Grézard, rapporteur. Cet amendement a été adopté par la commission sur proposition de M. Lequiller auquel je demande de bien vouloir le défendre.

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

M. Pierre Lequiller. M. Charles et moi avons eu la même idée : proposer qu'à partir du 1^{er} janvier 1991, chaque véhicule soit muni d'un dispositif permettant au conducteur de mesurer son degré d'imprégnation alcoolique. C'est une mesure qui est déjà prise dans d'autres pays. Elle permettrait au conducteur de mesurer son taux d'alcoolémie avant de prendre sa voiture et, éventuellement, de passer le volant à quelqu'un d'autre ou de retarder son départ. Elle attirerait en tout cas son attention sur le problème de l'alcool qui, comme vous le savez, est la cause de 40 p. 100 des accidents en France.

M. Thierry Mandon. C'est un très bon amendement !

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Sur l'objectif, on est tous d'accord. Mais on vote un texte de loi. Encore faut-il qu'on puisse le mettre en application ! Or on en sera incapable, y compris au 1^{er} janvier 1991 !

M. Thierry Mandon. C'est bien dommage !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Actuellement, en termes de production industrielle française, on est hors d'état de mettre sur le marché, à un coût accessible, des éthylotests en nombre suffisant pour équiper l'ensemble des voitures !

M. Serge Charles. En 1991 !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Y compris en 1991 !

L'objectif que nous nous sommes fixé avec Georges Sarre, c'est que, dans les lieux publics - ceux par exemple où on se réunit pour se distraire - les clients puissent contrôler leur taux d'alcoolémie.

Mais, si vous faites une loi, elle va s'imposer. Il faudra la mettre en œuvre. Je vous garantis qu'au début de 1991, nous serons hors d'état de mettre sur le marché des éthylotests à un coût faible, accessible, et cela pour toutes les voitures.

Mon observation est une observation de raison. Il y aura une progressivité dans cette affaire. Croyez-moi, notre premier combat est celui des lieux publics. Puis viendra celui de l'individualité, c'est-à-dire de la responsabilité totale dans le contrôle de l'alcoolisme. Mais, tel qu'il est, l'amendement entraînera une contrainte dont les effets seront tout à fait pervers.

M. Serge Charles. Je ne suis pas d'accord !

M. le président. La parole est à M. François Massot.

M. François Massot. Les observations de M. le ministre rejoignent tout à fait celles que j'avais formulées en commission, où j'avais été mis en minorité. Je crois qu'il y a 35 millions de véhicules en France et les équiper du jour au lendemain d'un appareil quel qu'il soit est à l'évidence impossible matériellement, même si sur le fond, nous pouvons être d'accord.

M. Pierre Lequiller. Pas du jour au lendemain. Nous disposons de deux ans !

M. François Massot. En tout cas, je suis heureux que M. le ministre soit là aujourd'hui pour nous apporter quelques précisions que nous n'avions pas lorsque nous avons discuté en commission.

J'avais proposé en commission, mais je n'ai pas déposé d'amendement sur ce point, que tous les véhicules neufs construits après 1991 soient équipés d'un tel appareil. Il s'agirait d'une mesure réglementaire et M. le ministre pourrait peut-être nous faire des propositions à ce sujet.

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Chamard.

M. Jean-Yves Chamard. Monsieur le ministre, peut-être avez-vous très partiellement raison mais vous savez très bien que, si l'on ne contraint pas la technologie, les entreprises et le reste à aller vite, on peut mettre dix ans. Peut-être pourrait-on prévoir 1991 pour les véhicules neufs et 1992 pour tous les véhicules, ce qui nous donnerait un an de plus ! Un grand nombre de Français ne se rendent pas compte

quand ils montent dans leur véhicule qu'ils ont 0,9 ou 1 gramme d'alcool dans le sang. Là, ils s'en rendront compte. Ce sera vraiment un grand progrès. Il ne faut donc pas rejeter purement et simplement cet amendement parce que, techniquement, il faudrait peut-être un an de plus. Rectifions donc ensemble l'amendement mais permettons aujourd'hui cette avancée qui est souhaitée, je crois, par tous les députés et à laquelle vous êtes sûrement très favorable vous-même.

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 voudrais faire écho à l'intervention de M. Massot.

Sans aller chercher très loin, l'article 6 de la loi du 9 juillet 1970 prévoit le principe de la possession d'un éthylotest par les conducteurs. Si cet article n'a pas été appliqué depuis 1970, c'est parce que l'on ne sait pas produire un tel appareil !

Actuellement, mon département ministériel soutient par des crédits-recherche des entreprises qui mettent au point des éthylotests, parce que je suis convaincu qu'il faut avancer dans cette voie sur le plan industriel. Je suis convaincu aussi que le jour viendra où les véhicules neufs devront en être dotés et M. Massot a bien abordé le problème.

J'ajoute que nous aurons besoin d'une directive européenne parce que ce qui sera imposé aux véhicules neufs devra l'être dans l'ensemble du contexte européen, ce qui, d'ailleurs, n'est pas une manière de reculer car je crois, que le jour venu, il y aura un accord des pays européens.

Notre volonté, croyez-moi, existe, et ma seule préoccupation, c'est qu'on ne vote pas un texte frappé d'irréalisme.

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

M. Michel Sapin, président de la commission. Cet amendement pose en tout cas un vrai problème et je pense que chacun sera d'accord pour dire qu'il serait souhaitable qu'il en soit ainsi...

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. C'est un vœu dans ce cas !

M. Michel Sapin, président de la commission. Le « souhaitable » n'est pas seulement un vœu. On doit aussi prendre les moyens pour que ce que l'on souhaite devienne la réalité.

Il est donc souhaitable, et je pense que c'est aussi votre avis, monsieur le ministre, que chacun puisse disposer à portée de sa main, et pas seulement lorsqu'il sort d'un lieu de consommation de boissons alcooliques, d'un appareil permettant de savoir, de bonne foi, s'il est en état ou non de conduire.

C'est d'ailleurs la raison pour laquelle la loi de 1970 que vous avez citée prévoyait dans son article 6 que tout conducteur d'un véhicule automobile devrait justifier de la possession d'un alcootest, mais, et vous vous êtes bien entendu abstenu de citer la première phrase, monsieur le ministre, à compter d'une date fixée par un décret en Conseil d'Etat. (Rires.)

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. On ne l'a pas !

M. Michel Sapin, président de la commission. La seule difficulté, c'est que la date n'a jamais pu être fixée par décret en Conseil d'Etat parce que vous n'en avez eu ni les moyens ni la volonté, et quand je dis vous, ce n'est pas vous en tant que ministre de l'équipement, ce sont les différents ministres qui se sont succédé.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Depuis 1970 !

M. Michel Sapin, président de la commission. Le problème posé par l'amendement n'est donc pas celui du principe puisqu'il est déjà admis dans la loi. C'est celui de la date.

M. Jean-Yves Chamard et M. Serge Charles. Absolument !

M. Michel Sapin, président de la commission. Est-ce qu'on le fait très vite, est-ce qu'on le fait moins vite ? Est-ce qu'on le fait progressivement en appliquant cette obligation aux véhicules nouveaux mis en circulation ou est-ce qu'on le fait massivement en l'appliquant à l'ensemble des véhicules ? C'est maintenant le seul débat. Sur le principe, c'est déjà admis. C'est même dans la loi !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. C'est ce que je dis !

M. Jean-Yves Chamard. Très bien !

M. Michel Sapin, président de la commission. Je pense que le moment est venu de poser le problème de la date...

M. Jean-Yves Chamard. Très bien !

M. Michel Sapin, président de la commission. ... et que c'est à cette question qu'il faudrait essayer de répondre.

M. Massot a fait une ouverture en proposant de différer le problème et d'adopter une mise en place progressive des éthylotests à compter d'une certaine date pour les véhicules mis en circulation. C'est peut-être sur cette voie que nous pourrions essayer de trouver un compromis, monsieur le ministre, et que vous pourriez nous faire une proposition.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Si j'ai évoqué la loi de 1970, c'est parce qu'elle est pour moi la preuve qu'on peut voter des textes mais qu'ils ne peuvent pas contraindre la réalité.

Je regrette que mon collègue M. Curien ne soit pas là. Jamais une recherche n'a abouti par décret en Conseil d'Etat. Elle aboutit le jour où des chercheurs et des entreprises sont en état effectivement de mettre en œuvre.

Je ne voudrais pas qu'on ait le sentiment qu'il y ait une contradiction par rapport à l'objectif. Nous sommes d'accord sur l'objectif.

Il faut aussi un produit tout à fait fiable. Pour être utile, cet éthylotest qui sera dans la boîte à gants ne doit pas se détériorer tous les quinze jours, se dérégler tous les mois. Si j'étais convaincu, si je savais - mais je ne suis pas expert dans ce domaine - que, dans un délai d'un an, d'un an et demi, de deux ans, on était capable de le trouver, je serais le premier à proposer à l'Assemblée de fixer une date et de prendre un tel engagement. Mais c'est parce que je suis hors d'état de le faire que je ne vous le propose pas.

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

M. Charles Fèvre. Je suis d'accord sur le principe avec l'amendement déposé. J'observe néanmoins que, ainsi qu'on vient de le rappeler, cette disposition figure depuis de longues années dans la loi et qu'on a été incapable de l'appliquer. Mes observations rejoignent celles de M. le ministre.

Sur le plan technique, je ne peux pas juger et je le crois sur parole. Une chose est sûre : il faut nous assurer qu'il y aura bien une certaine harmonisation au niveau européen entre les différents pays de la Communauté.

Deuxièmement, il ne suffit pas d'imposer l'éthylotest. Encore faut-il que les agents verbalisateurs aient les moyens sur la route de vérifier qu'il a bien été utilisé. Cela pose un certain nombre de problèmes techniques, qui me paraissent tout à fait importants, et il faut y regarder de très près.

Honnêtement, monsieur Sapin, je ne pense pas qu'on puisse aujourd'hui fixer une date compte tenu de ces problèmes techniques, qui, de plus, peuvent évoluer. Peut-être jugera-t-on qu'il faut aller plus loin que l'éthylotest qu'on nous propose aujourd'hui, avec un éthylotest au démarreur - on en parle - ou au volant ? Les choses évoluant certainement de plus en plus vite parce que nos problèmes de sécurité routière évoluent, il serait prudent d'attendre un peu avant de prendre une décision.

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

M. Pierre Lequiller. Je veux bien attendre encore mais, si je comprends bien, cela fait dix-neuf ans qu'on y regarde plus près !

Je me suis un peu renseigné, sans avoir, bien entendu, monsieur le ministre, les moyens à votre disposition. Je sais qu'il y a actuellement sur le marché français des éthylotests qui coûtent entre 250 et 300 francs, ce qui n'est pas une somme énorme, et je crois savoir qu'en deux ans, la production pourrait tout à fait faire face à cette nouvelle obligation.

Alors, ce serait vraiment dommage que, à l'occasion d'un débat sur la sécurité routière, on n'essaie pas de régler un problème pendant dix-neuf ans ! Je veux bien qu'on se renseigne encore mais je sais que le système existe dans d'autres pays et je ne vois pas pourquoi on n'adopte pas définitivement une décision de ce genre.

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, je vais me faire contrôler un de ces jours pour vraiment y voir clair !

Je vous le répète, monsieur Lequiller, vous ne voudrez pas aujourd'hui, pour 250 francs, un produit français fiable susceptible d'être installé dans toutes les voitures. C'est bien la raison pour laquelle je ne crois pas possible d'arrêter dans un texte de loi une date de mise en œuvre d'un tel dispositif.

Vous êtes conscient de l'ampleur du problème. Nous avons 26 millions de véhicules. A 350 francs par véhicule, si je reprends à peu près vos chiffres, cela représente un marché de 9 milliards de francs. Actuellement, une telle décision ne serait pas réaliste.

M. Pierre Lequiller. Et les ceintures de sécurité ?

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. On les a expérimentées, on a le produit, et c'est généralisable !

Nous consacrons actuellement environ 5 millions de francs de crédits de recherche avec des industriels pour aboutir dans cette affaire. Je ne voudrais vraiment pas donner l'impression que le Gouvernement ne veut pas aboutir. Le problème n'est pas d'être raisonnable, mais je ne vois pas comment on pourrait rédiger un tel amendement. La meilleure preuve, c'est que le texte rédigé en 1970 renvoyait à un décret en Conseil d'Etat qui n'a jamais été pris parce que l'on ne sait pas comment faire ! Mais, croyez-moi, dès qu'on aura trouvé, on en prendra un de façon à généraliser l'éthylotest le plus vite possible. Si vous voulez une déclaration gouvernementale en ce sens, je suis prêt à la faire ! Mais elle ne peut pas prendre la forme d'un amendement à un projet de loi.

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

M. Serge Charles. En fait, je crois que l'on a une politique. On doit s'en donner, monsieur le ministre, les moyens.

Vous venez d'expliquer que vous ne pourriez pas mettre sur le marché des appareils répondant aux besoins avant 1991. Bon.

On a parlé de la ceinture. Vous avez indiqué qu'on l'avait expérimentée d'abord et qu'on avait la certitude qu'elle répondrait aux besoins.

Les pots catalytiques, monsieur le ministre, seront bien mis sur le marché. On a pris la décision de les mettre en place parce que l'on a considéré que c'était important pour la pollution. Dès lors, on s'est donné les moyens de trouver l'instrument permettant de répondre à ce besoin.

Un autre problème a d'ailleurs longtemps été difficile à résoudre, celui de la pollution en général et, notamment, des industries polluantes. On a pris en ce domaine un certain nombre de décisions, avant de savoir si on allait pouvoir mettre en place les appareils correspondants. On a dit : prenons des décisions, imposons un certain nombre de contraintes et on trouvera bien les moyens de les faire appliquer. Et on a fini par les trouver parce que, au fur et à mesure, les essais, les techniques ont permis de trouver les appareils nécessaires.

Je crois donc que, si l'on se fixe une date, pas forcément 1991, comme le propose l'amendement, mais peut-être 1992, 1993, 1991 pour les véhicules sortant de fabrication, une date ultérieure pour les autres, on peut arriver à un résultat. C'est une question de volonté et c'est la raison pour laquelle nous insistons particulièrement pour que cet amendement soit pris en considération.

M. le président. La parole est à M. Raymond Forni.

M. Raymond Forni. Monsieur le président, j'imagine les difficultés qu'entraînerait l'application d'une telle disposition compte tenu des imprécisions techniques dont a parlé le ministre il y a quelques instants.

Je crois vraiment que présenter ce type d'amendement, c'est se donner bonne conscience à bon marché. Il n'y a pas de système fiable et, actuellement, les services de gendarmerie expérimentent des systèmes qui ont été mis au point ailleurs.

Donner le sentiment à l'automobiliste qui utilisera un appareil de ce genre qu'il est en quelque sorte protégé alors que l'appareil a pu se tromper, imaginez quelles difficultés cela entraînerait, pas dans la vie quotidienne, mais lorsque des infractions seraient ensuite constatées par les services de gendarmerie.

Autant je comprendrais que l'on oblige certains établissements, dont la vocation est de vendre des boissons alcoolisées, à mettre à la disposition de leurs clients ce type d'appareil, autant obliger l'ensemble des constructeurs automobiles à installer ce genre d'appareil dans les véhicules me paraît vraiment relever de l'utopie.

Nous sommes là, me semble-t-il, pour lutter contre les accidents de la circulation, pour essayer de créer de meilleures conditions de sécurité, mais ce n'est franchement pas avec ce type de gadget que nous y parviendrons.

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Chamard.

M. Jean-Yves Chamard. Monsieur le ministre, vous avez regretté l'absence de M. Curien. Je ne suis pas M. Curien, je ne suis pas ministre, je suis moins chercheur que lui, mais il m'est tout de même arrivé dans ma vie, avant de devenir député, d'être chercheur scientifique. Or je crois que vous faites une erreur sur la façon dont se passe la recherche appliquée.

Prenons un ou deux exemples, Hermès ou la navette spatiale américaine.

M. François Massot. On s'écarte du débat !

M. Jean-Yves Chamard. Une décision a été prise, une date fixée et des contrats ont été passés. Je suis universitaire, et je puis vous dire que des laboratoires universitaires reçoivent actuellement dans le cadre du programme Hermès, ou ont reçu il y a deux ou trois ans, des contrats de recherche définissant des objectifs à atteindre pour une date donnée.

Donc, quand on veut, on peut, du moins dans des cas simples. Je ne dirais pas la même chose si l'on parlait de fusion nucléaire, mais la difficulté est sans commune mesure avec celle du problème qui nous occupe aujourd'hui.

Le deuxième élément est économique. Vous nous avez dit que, selon vos calculs, le marché serait de 9 milliards de francs, et indiqué que vous aviez engagé 5 millions de crédits de recherche. Je puis vous assurer que si les industriels savent qu'il y aura, dans les années qui viennent, un marché de 9 milliards de francs, ils consacreront 2 ou 3 p. 100 au moins de cette somme, c'est-à-dire beaucoup plus que les 5 millions dont vous avez parlé, à la recherche, et ils aboutiront.

Cela dit, il faut quand même tenir compte de vos objections, car vous n'avez pas complètement tort. Je crois en effet que le délai prévu est trop court et qu'il faut étaler dans le temps l'application de la mesure. Je proposerai donc, si M. Lequiller et M. Charles en sont d'accord, un sous-amendement oral visant à retarder d'un an, c'est-à-dire jusqu'à 1992, son entrée en vigueur pour les seuls véhicules neufs, et à reporter à 1994, soit deux ans plus tard, son extension à la totalité des véhicules.

Je vous assure que l'annonce, demain, de cette décision de l'Assemblée, le marché potentiel tel que vous l'avez chiffré vous-même et les efforts de votre ministère feront que, très rapidement, des entreprises se lanceront dans cette opération pour prendre les brevets qui leur permettront éventuellement d'obtenir le marché. Je ne suis pas du tout d'accord avec ce que disait un de mes collègues il y a quelques instants et je suis sûr que, dans les quelques années qui viennent, nous aurons tous un éthylotest dans notre voiture.

M. le président. Mon cher collègue, si vous souhaitez présenter un sous-amendement, je vous demanderai de bien vouloir en faire parvenir le texte à la présidence.

La parole est à M. Pierre Lequiller.

M. Pierre Lequiller. M. Chamard ne m'en voudra pas de ne pas être tout à fait d'accord avec lui.

Je ne crois pas, et je reprends en cela une idée de M. Massot, que l'éthylotest soit attaché au véhicule. Dire que l'on va équiper tous les véhicules neufs ne me paraît pas logique. C'est le conducteur qui doit avoir un éthylotest dans sa voiture. Dès lors, il faut une égalité entre tous les conducteurs, et je ne vois pas pourquoi celui qui achèterait un véhicule neuf aurait l'obligation d'acheter un éthylotest, alors que les autres n'y seraient pas obligés. Je ne suis pas d'accord avec cette idée.

En revanche, si M. Charles en est d'accord, je suis prêt à dire que la mesure s'appliquera au plus tard en 1993. Si l'on craint les difficultés techniques, je suis disposé à faire ce geste, mais je crois vraiment que quand on veut, on peut, et que si l'on se donne quatre ans au maximum, on arrivera à

produire des éthylotests en France. Ils existent dans d'autres pays où ils sont obligatoires et je ne vois pas pourquoi on n'arriverait pas à les fabriquer chez nous.

M. le président. Monsieur le rapporteur, quel est l'avis de la commission sur la modification proposée à l'amendement n° 32 ?

M. Léo Grézard, rapporteur. La commission, monsieur le président, ne peut que rester sur son vote. Or, elle a adopté un amendement qui fait l'objet d'une discussion apparemment non terminée.

M. Pierre Lequiller. Je propose d'écrire : au plus tard en 1993 !

M. Léo Grézard, rapporteur. Déposez un sous-amendement !

M. le président. Mes chers collègues, je suis saisi de plusieurs sous-amendements. Je vais suspendre la séance quelques instants pour permettre leur impression.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à vingt-deux heures cinquante-cinq, est reprise à vingt-trois heures vingt.)

M. le président. La séance est reprise.

Sur l'amendement n° 32, je suis saisi de quatre sous-amendements.

Les sous-amendements n°s 79, 77 et 80 peuvent être soumis à une discussion commune.

Le sous-amendement n° 79, présenté par M. Baeumler, est ainsi rédigé :

« Dans l'amendement n° 32, substituer aux mots : " 1^{er} janvier 1991, tout véhicule automobile doit être muni " les mots : " 1^{er} janvier 1993, tout véhicule automobile mis en circulation doit être muni " . »

Le sous-amendement n° 77, présenté par M. Chamard, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le début de l'amendement n° 32 : " A partir du 1^{er} janvier 1992, tout véhicule automobile neuf sera muni... " (le reste sans changement). »

Le sous-amendement n° 80, présenté par M. Fuchs, est ainsi rédigé :

« Dans l'amendement n° 32, substituer à la date : " 1^{er} janvier 1991 " la date : " 1^{er} janvier 1993 " . »

Par ailleurs, M. Chamard a présenté un sous-amendement, n° 78, ainsi rédigé :

« Compléter l'amendement n° 32 par l'alinéa suivant : " Il en sera de même pour tous les véhicules à compter du 1^{er} janvier 1994 " . »

La parole est à M. Jean-Pierre Baeumler, pour soutenir le sous-amendement n° 79.

M. Jean-Pierre Baeumler, rapporteur pour avis. Nous proposons qu'à partir du 1^{er} janvier 1993 tout véhicule automobile mis en circulation - c'est-à-dire tout véhicule neuf - soit muni d'un dispositif permettant au conducteur de mesurer son degré d'imprégnation alcoolique.

Comme une telle mesure ne peut relever que d'une directive européenne, le Gouvernement prendra d'ici là toute initiative pour obtenir la mise en place de cette mesure au niveau européen.

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Chamard, pour défendre le sous-amendement n° 77.

M. Jean-Yves Chamard. Quelques chiffres, d'abord, que j'ai donnés au ministre en privé mais dont je souhaite informer l'Assemblée : 10 milliards de francs de marché potentiel, 5 p. 100 de recherche-développement, pourcentage tout à fait normal pour un marché de cette importance, c'est 500 millions de francs de recherche, soit cent fois les cinq millions de francs dont nous parlions tout à l'heure.

Il est évident qu'avant 1992, ou 1993, les entreprises françaises auront mis au point les produits correspondants.

Mon sous-amendement avance d'un an ce que propose M. Baeumler. Mais il semble qu'un accord puisse se réaliser sur celui de M. Baeumler, à condition, bien entendu, qu'il

recueille l'approbation de ses propres collègues, du moins en nombre suffisant pour que nous fassions ensemble une majorité. Si tel est le cas, je retirerai le mien.

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Fuchs, pour défendre le sous-amendement n° 80.

M. Jean-Paul Fuchs. J'ai simplement repris la date proposée par la commission, afin de tenir compte de ce qui a été dit voici quelques instants.

Cela étant, je serais aussi disposé à retirer mon sous-amendement au profit de celui de M. Baeumler.

M. le président. Je rappelle, monsieur Fuchs, que votre sous-amendement concerne tous les véhicules.

M. Jean-Paul Fuchs. Le mien concerne effectivement tous les véhicules puisque j'ai suivi la commission.

M. le président. Vous êtes prêt à le retirer ?

M. Jean-Paul Fuchs. Je préférerais tout de même qu'il soit mis aux voix.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur les sous-amendements ?

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Je ne vais pas reprendre les arguments que nous avons avancés, les uns et les autres.

Qui peut croire que, du jour où l'on aura trouvé un alcootest fiable à moyen et long terme pour un coût faible, nous ne serons pas les premiers à inciter à ce qu'ils soient présents dans tous les lieux publics et dans toutes les voitures ? Qui peut imaginer que le Gouvernement ne partage pas la préoccupation des auteurs de l'amendement ? Personne ! Dès lors, à quoi sert ce dernier ?

M. Raymond Forni. A rien !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. A moins que certains ne veuillent, par là, émettre des doutes sur la détermination du Gouvernement, ce qui serait, selon moi, en contradiction avec l'esprit même qui inspire le présent projet de loi.

Dès lors, je ne puis que souhaiter que la sagesse de l'Assemblée rejoigne la considération qu'elle porte à la déclaration gouvernementale.

En outre, s'agissant d'une disposition applicable à tous les véhicules, cela ne peut s'édicter uniquement sur le territoire national et doit faire l'objet d'une directive européenne. M. Baeumler, d'ailleurs, l'a bien senti puisque, dans sa nouvelle rédaction, il limite la disposition aux véhicules nouveaux.

Mais il est bien évident que M. Sarre, et moi-même, entendons proposer d'élaborer au niveau européen ce type de directive, dès lors que les deux conditions que j'ai évoquées - fiabilité et faible coût - seront réunies, car c'est ce que nous devons au citoyen et au conducteur.

Tel est précisément notre état d'esprit. Et je le dis d'une manière telle que le degré de confiance de M. le rapporteur devrait être à la hauteur de mon calme dans cette affaire.

Je suis même prêt, monsieur le président, à prendre l'engagement de demeurer dans les fonctions qui sont les miennes jusqu'à la mise en œuvre de cette directive. *(Sourires.)*

M. Jean-Yves Chamard. Et seulement jusqu'à sa mise en œuvre ?

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Si vous le souhaitez, même ! La dernière loi ayant été votée en 1970, voici dix-neuf ans... *(Sourires.)*

M. Michel Sapin, président de la commission. On ne vous souhaite pas cela !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Je ne continue pas sur ce terrain !

Nous sommes convaincus - je le dis à la fois avec sérieux et avec un sourire car cela ne sert à rien de prolonger indéfiniment un débat de ce type sur un point que nous considérons tous comme important - que nous pouvons faire progresser ce projet au niveau européen et que nous déposerons, en particulier pendant la présidence française, qui correspondra aux six derniers mois de cette année, les éléments nécessaires pour aboutir à une directive européenne.

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

M. Jean-Pierre Bœumler, rapporteur pour avis. Je suis persuadé, comme M. le ministre, que c'est dans le cadre d'une perspective européenne que nous devons trouver des solutions, sur ce problème comme sur d'autres.

C'est la raison pour laquelle, d'ailleurs, j'ai accepté, au nom de la commission de la production et des échanges, une mission d'information sur l'harmonisation des mesures en matière de permis de conduire et de sécurité routière.

Compte tenu de ce que vient de proposer M. Delebarre, je retire mon sous-amendement.

M. le président. Le sous-amendement n° 79 est retiré.

Je mets aux voix le sous-amendement n° 77.

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

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 80.

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

M. le président. Le sous-amendement n° 78 n'a plus d'objet.

Je mets aux voix l'amendement n° 32.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Grézar, rapporteur, et M. Lequiller ont présenté un amendement, n° 33, ainsi rédigé :

« Après l'article 14, insérer l'article suivant :

« Tout véhicule automobile mis en circulation à partir du 1^{er} janvier 1991 doit être muni d'un dispositif sonore et lumineux avertissant le conducteur qu'il dépasse la vitesse maximale autorisée sur autoroute. Ce dispositif doit être constamment maintenu en bon état de fonctionnement. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Léo Grézar, rapporteur. Je laisse à M. Lequiller le soin de défendre cet amendement.

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

M. Pierre Lequiller. Je ne sais pas si ce nouvel amendement sera adopté. Pourtant, j'ai cherché à mettre de l'eau dans notre vin ! (Sourires.)

Cet amendement tient compte d'une proposition du rapport Giraudet - rapport que j'ai lu avec soin, bien que l'ayant reçu très tardivement - qui prévoit de brider les moteurs des voitures à 160 kilomètres/heure.

Toutefois, cette disposition me paraissant excessive, je propose, par cet amendement, de doter tous les véhicules automobiles mis en circulation à partir du 1^{er} janvier 1991 d'un dispositif sonore et lumineux avertissant le conducteur qu'il dépasse la vitesse maximale autorisée sur autoroute. Il s'agit, par ce dispositif, non d'indisposer le conducteur, mais d'attirer son attention et de lui faire prendre conscience de la vitesse à laquelle il roule.

Les représentants de la chambre syndicale des constructeurs d'automobiles que j'ai rencontrés m'ont indiqué que la mise en place sur les véhicules d'un tel dispositif est envisageable et qu'il pourrait même avoir un double usage : indiquer à la fois la vitesse maximale sur autoroute et la vitesse maximale sur route.

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

M. Léo Grézar, rapporteur. La commission des lois a adopté cette disposition. Votre rapporteur estime que les véhicules neufs doivent pouvoir être livrés avec les appareils qui viennent d'être sommairement décrits par M. Lequiller. Cependant, là encore, se pose le problème de la directive européenne.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Je partage la préoccupation de M. Lequiller et de M. le rapporteur, mais je suis défavorable à l'amendement, pour la même raison que précédemment : il s'agit d'un problème réglementaire. De surcroît, s'agissant de véhicules neufs, leur équipement avec un dispositif sonore et lumineux doit faire l'objet d'une directive européenne.

Toutefois, je suis convaincu que le déclenchement à une certaine vitesse d'un signal sonore et d'un signal lumineux, dans des conditions compatibles, bien sûr, avec les exigences de la conduite, est un élément utile. C'est la raison pour laquelle je suis prêt à m'engager, lorsque la France assurera la présidence du Conseil des ministres européens, c'est-à-dire

dans les six derniers mois de l'année, à faire progresser ce type de mesures favorables à la sécurité routière, et ce en concertation avec les constructeurs. Je suis d'ailleurs convaincu qu'un tel équipement de sécurité deviendra un argument de vente.

Pour ma part, je considère que cela ne doit pas faire l'objet d'un amendement, mais plutôt l'objet d'une détermination gouvernementale.

M. le président. La parole est à M. Raymond Forni.

M. Raymond Forni. Je suis contre cet amendement. En effet, je considère que, dans la panoplie, non de gadgets, mais d'instruments utiles permettant d'attirer l'attention des conducteurs sur la vitesse à laquelle ils roulent, on peut imaginer toute une série de dispositifs.

Pourquoi ne pas obliger les constructeurs automobiles à installer dans chaque véhicule des systèmes dits de croisière, qui permettent de fixer une fois pour toute la vitesse à un plafond déterminé, comme cela se pratique beaucoup aux États-Unis ?

Pourquoi ne pas imaginer que l'ensemble des constructeurs soient obligés d'installer un dispositif clignotant pour prévenir que les ceintures de sécurité ne sont pas fermées, comme c'est le cas pour certains véhicules étrangers, voire français.

On peut donc réfléchir à toute une série de dispositifs. Toutefois, ce n'est pas de l'ordre de la loi que d'imaginer ces dispositifs essentiellement techniques. C'est la raison pour laquelle il me semble que cet amendement ne peut pas être accepté.

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

M. Pierre Lequiller. Je ne suis pas du tout convaincu par l'argumentation de M. Forni. Je considère que c'est aussi un devoir des parlementaires que de réfléchir à toutes les propositions qui peuvent être faites. La réponse que M. le ministre vient de me faire laisse penser que mon idée pourrait peut-être être retenue. Compte tenu de l'engagement qu'il a pris de présenter cette proposition lors de la prochaine présidence du Conseil des ministres européens par la France, je retire mon amendement.

M. le président. Etes-vous d'accord, monsieur le rapporteur, pour retirer cet amendement ?

M. Léo Grézar, rapporteur. Cet amendement a été adopté par la commission des lois. Toutefois, je pense que l'on peut suivre M. Lequiller dans sa décision.

M. le président. L'amendement n° 33 est retiré.

M. Lequiller a présenté un amendement, n° 72, ainsi rédigé :

« Après l'article 14, insérer l'article suivant :

« A partir du 1^{er} janvier 1990, tout véhicule automobile devra être muni d'un extincteur. »

La parole est à M. Pierre Lequiller.

M. Pierre Lequiller. Je reconnais que cette nouvelle suggestion fait partie de la panoplie dont parlait M. Forni. On impose dans tous les lieux publics un extincteur. Mon amendement vise donc à exiger que tout véhicule automobile soit muni d'un extincteur, pour des raisons de sécurité évidentes.

M. François Massot. C'est du domaine réglementaire !

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

M. Léo Grézar, rapporteur. La commission des lois a repoussé cet amendement. Il convient de préciser d'ailleurs que la présence d'un extincteur est obligatoire dans certains types de véhicules.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Je rejoins l'opinion de la commission sur ce sujet, tout en reconnaissant que l'extincteur n'est pas inutile. D'ailleurs, dans un certain nombre de véhicules, figurent d'ores et déjà des extincteurs. Je tiens cependant à signaler la fausse confiance qui peut résulter de ce type d'équipements qui ont besoin d'être régulièrement vérifiés pour être crédibles.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 72.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. François Massot.

M. François Massot. Au nom du groupe socialiste, je demande une suspension de séance de dix minutes.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à vingt-trois heures quarante, est reprise le vendredi 12 mai 1989 à zéro heure dix.)

M. le président. La séance est reprise.

Article 15

M. le président. « Art. 15. - Sont homologuées les dispositions de la délibération n° 85-1050 de l'Assemblée territoriale de la Polynésie française du 24 juin 1985 portant réglementation générale sur la police de la circulation routière qui prévoient l'application de peines correctionnelles, à l'exception des alinéas 4, 5 et 6 de l'article 250 de ladite délibération. »

M. Grézar, rapporteur, a présenté un amendement, n° 34, ainsi rédigé :

« A la fin de l'article 15, substituer aux mots : "alinéas 4, 5 et 6 de l'article 250", les mots : "articles 250 et 253". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Léo Grézar, rapporteur. Il s'agit d'un simple amendement rédactionnel.

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° 34.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?... Je mets aux voix l'article 15, modifié par l'amendement n° 34.

(L'article 15, ainsi modifié, est adopté.)

Articles 16 et 17

M. le président. « Art. 16. - Sont applicables en Polynésie française les dispositions suivantes :

« Les officiers ou agents de police administrative ou judiciaire soumettront à des épreuves de dépistage de l'imprégnation alcoolique par l'air expiré l'auteur présumé de l'une des infractions susceptibles d'entraîner une suspension du permis de conduire, ou le conducteur impliqué dans un accident de la circulation ayant occasionné un dommage corporel. Ils pourront soumettre aux mêmes épreuves tout conducteur qui sera impliqué dans un accident quelconque de la circulation ou qui se trouvera en état d'ivresse manifeste.

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

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

« Toute personne qui aura refusé de se soumettre aux vérifications prévues au deuxième alinéa sera punie d'un emprisonnement d'un mois à un an et d'une amende de 9 000 à 25 000 francs C.F.P. (495 francs à 13 750 francs) ou l'une de ces deux peines seulement.

« Lorsqu'il y aura lieu à l'application des articles 319 et 320 du code pénal à l'encontre de l'auteur des infractions visées à l'article 249 de la délibération du 24 juin 1985 précitée et aux trois premiers alinéas du présent article, les peines prévues seront portées au double.

« Les peines prévues par l'article 320 du code pénal sont applicables si l'incapacité de travail mentionnée par cet article n'est pas supérieure à trois mois.

« Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions dans lesquelles sont effectuées les opérations de dépistage et les vérifications prévues au présent article. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 16.

(L'article 16 est adopté.)

« Art. 17. - Sont applicables en Polynésie française les dispositions suivantes :

« Toute personne qui conduit un véhicule pourra être soumise à des épreuves de dépistage de l'imprégnation alcoolique par l'air expiré, en l'absence d'infraction préalable ou d'accident, dans le cadre de contrôles ordonnés par le procureur de la République.

« La réquisition du parquet prescrivant de tels contrôles en précisera la date ainsi que les voies publiques sur lesquelles ils pourront avoir lieu.

« Si les épreuves de dépistage permettent de présumer l'existence d'un état alcoolique, il sera enjoint à la personne en cause, sans préjudice de l'application éventuelle des sanctions prévues à l'article 249 de la délibération du 24 juin 1985 précitée, de s'abstenir de conduire pendant le temps nécessaire à l'oxydation de l'alcool absorbé. Dans ce cas il pourra être procédé à l'immobilisation du véhicule prévue au chapitre IV de ladite délibération.

« Les fonctionnaires et agents habilités à prescrire l'immobilisation pourront prendre toutes mesures destinées à placer le véhicule en stationnement régulier, au lieu qu'ils désigneront, en faisant notamment appel à un conducteur qualifié ; faute pour le conducteur de déférer à l'injonction de s'abstenir de conduire et, le cas échéant, à l'immobilisation de son véhicule, il sera fait application des peines prévues à l'article 247 de la délibération du 24 juin 1985 précitée.

« Lorsque les épreuves de dépistage permettront de présumer l'existence d'un état alcoolique ou en cas de refus de subir ces épreuves, le conducteur sera soumis aux vérifications médicales, cliniques et biologiques définies à l'article 250 de la délibération du 24 juin 1985 précitée et sous les sanctions prévues à l'article 249 de ladite délibération. » - *(Adopté.)*

Après l'article 12

(Amendements précédemment réservés)

M. le président. Nous en revenons aux amendements n°s 74, 45 corrigé, 28, 27 et 26, précédemment réservés à la demande de la commission.

Les amendements n°s 74, 45 corrigé et 28 peuvent être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 74, présenté par M. Chamard, est ainsi rédigé :

« Après l'article 12, insérer l'article suivant :

« A compter du 1^{er} janvier 1992, la législation sur la suspension administrative du permis de conduire est abrogée. »

L'amendement n° 45 corrigé, présenté par MM. Millet, Asensi, Jacques Brunhes et les membres du groupe communiste et apparenté, est ainsi rédigé :

« Après l'article 12, insérer l'article suivant :

« L'article L. 18 du code de la route est abrogé. »

L'amendement n° 28, présenté par M. Grézar, rapporteur, est ainsi rédigé :

« Après l'article 12, insérer l'article suivant :

« I. - A la fin de la première phrase du deuxième alinéa de l'article L. 18 du code de la route, les mots : "six mois" sont remplacés par les mots : "trois mois".

« II. - Dans la deuxième phrase du deuxième alinéa du même article, les mots : "un an" sont remplacés par les mots : "six mois". »

La parole est à M. Jean-Yves Chamard, pour soutenir l'amendement n° 74.

M. Jean-Yves Chamard. Nous sommes en train, à partir du projet du Gouvernement, de changer l'esprit, et donc la loi, qui régit les suppressions ou suspensions de permis de conduire. Il s'agit en l'occurrence de la suppression. La législation existante était d'inspiration différente. Si rien n'est fait, deux législations vont se superposer.

J'ai lu, monsieur le ministre, les réponses que vous avez faites en commission et M. Sapin - je ne sais pas ce à quoi le conclave socialo-socialiste a pu aboutir - en commission partageait ce point de vue.

Tout gouvernement - je dis bien : tout gouvernement, et mon propos n'est donc pas inspiré par la polémique - a tendance à dire : « Oui, certes, il va falloir faire quelque chose. Nous verrons. » C'est d'ailleurs ce que vous nous avez dit à plusieurs reprises. Mais tout Parlement doit dire non pas : « Nous verrons », mais : « Nous allons fixer la date butoir qui obligera le Gouvernement à nous présenter les amendements nécessaires sous forme d'un projet de loi ».

Mon amendement vous oblige, d'ici à la mise en application de la nouvelle loi que nous sommes en train d'élaborer, à nous présenter les adaptations nécessaires. Je conviens que certaines doivent être faites alors que doivent aussi être décidés de simples abandons de législations qui n'auront plus lieu d'être.

Mais si, mes chers collègues, sur l'ensemble des bancs de cette assemblée, vous adoptez mon amendement, alors le Gouvernement sera contraint de faire quelque chose et l'on ne risquera pas de se retrouver pendant six mois, un an ou deux ans avec deux législations, ce qui irait tout à fait à l'encontre de ce que vous souhaitez.

Quant à l'objection que vous avez soulevée en commission, monsieur le ministre, et selon laquelle l'opinion aurait le sentiment que l'on s'acheminerait vers une législation plus laxiste, je vous rétorquerai que, dans aucun des commentaires que vous avez pu lire sur les permis à points, il n'a été fait mention de laxisme : au contraire, tout le monde a bien compris que la nouvelle législation allait obliger les conducteurs, dès le premier coup de semonce, c'est-à-dire dès le retrait de un, deux ou trois points, à être extrêmement vigilants. Votre crainte ne me paraît donc pas fondée.

Cette volonté que l'ensemble du Parlement doit avoir d'imposer l'adoption d'une législation nouvelle, j'espère que nous la partagerons tous au moment du vote sur mon amendement.

M. le président. La parole est à M. Roger Gouhier, pour soutenir l'amendement n° 45 corrigé.

M. Roger Gouhier. Par cet amendement, nous proposons d'abroger l'article L. 18 du code de la route. Il semble d'ailleurs que ce soit une décision importante, si l'on en juge par les discussions qu'elle suscite.

Quelles sont nos motivations ?

Il existe actuellement une double procédure qui peut conduire à la suspension du permis de conduire en raison d'infractions au code de la route.

Aux termes de l'article L. 18 du code de la route, le préfet peut décider de sa seule autorité une telle mesure si, depuis la loi du 11 juillet 1975, la primauté de la décision judiciaire est assurée.

Dans la pratique, la suspension administrative intervient presque toujours avant que le tribunal ne se soit prononcé. De ce fait, il arrive que des automobilistes relaxés par le tribunal aient dû subir antérieurement à la décision de celui-ci une suspension de permis de conduire.

Ainsi qu'on le voit, il s'agit d'un phénomène choquant sur le plan des principes et pour le moins incohérent.

De telles situations s'avèrent très graves quand, par exemple, la suspension intervient pour des personnes dont le véhicule automobile est un outil de travail, notamment pour les chauffeurs routiers, les V.R.P. et les représentants de commerce.

Le préjudice subi est alors très lourd puisque la suspension du permis de conduire entraîne l'impossibilité pour ces professionnels d'exercer leur activité.

Il semble donc indispensable, dans tous les cas, de s'en remettre à la seule décision du tribunal, ce qui est une garantie pour les citoyens de la pleine prise en compte de leurs droits fondamentaux.

Il faut ajouter enfin que, dans la législation actuelle, le procureur de la République et le juge d'instruction conservent par ailleurs la possibilité de retrait du permis de conduire en cas d'infraction grave.

Dans ces conditions, nous demandons, j'y insiste, que l'article L. 18 du code de la route soit abrogé.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 28 et donner l'avis de la commission sur les amendements nos 74 et 45 corrigé.

M. Léo Grézerd, rapporteur. La commission des lois a adopté l'amendement n° 28, qui prévoit de ramener la durée des suspensions de permis décidées par les commissions administratives de six mois à trois mois et de un an à six mois.

Avec cette proposition, la commission ne demande pas la mise en application immédiate des dispositions prévues, mais anticipe sur un débat à venir en cas de succès du permis à points, que tout le monde espère. Le permis à points est tout à fait dans l'air du temps.

La commission espère que des dispositions complémentaires seront prises pour les mesures dites de sûreté, qui interviennent souvent, par nécessité, quelques mois après l'accident et qui peuvent être relayées, dans les cas les plus graves, par les tribunaux, lesquels prennent des décisions plus tardives du fait du fréquent encombrement des rôles.

Notons que la plus grande majorité des suppressions administratives de permis sont d'ores et déjà généralement très inférieures aux nouveaux maxima recommandés par la commission. La commission n'a donc pas eu le sentiment, avec cet amendement, d'opérer une révolution. Nous nous sommes en fait conformés à la pratique courante.

La commission a, en revanche, rejeté l'amendement de MM. Millet, Asensi et Brunhes, qui tend à l'abrogation de l'article L. 18 du code de la route.

Elle n'a pas examiné l'amendement déposé par M. Chamard, qui demandait que la législation sur la suspension administrative du permis de conduire soit abrogée à compter du 1^{er} janvier 1992.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur ces trois amendements ?

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Le Gouvernement est défavorable à ces trois amendements.

Pour quelles raisons ?

Je ne reprendrai pas la totalité des arguments que nous avons entendus depuis hier et que je crois très utiles.

Nous sommes parmi les plus mal placés dans la Communauté économique européenne - presque tous les orateurs l'ont rappelé - et nous considérons, les uns et les autres, comme insupportables les chiffres de décès, d'accidents graves et moins graves dus à l'insécurité routière.

Pour mener une politique cohérente de lutte contre cette insécurité routière, nous savons que ce n'est pas le seul dispositif du permis à points qui parviendra à un résultat, mais que c'est un ensemble de mesures, allant de l'information et de la formation à des dispositions répressives et contraignantes, qui doit être mis en œuvre.

Rappelons la tendance des six premiers mois de 1988 : le nombre des décès dus aux accidents de la route tendait à augmenter en France.

M. Jean-Yves Chamard. L'amnistie !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. La prise de conscience qui a été nécessaire après le mois de juin a porté ses fruits, en particulier pendant l'été, en raison - soyons réalistes : je ne suis pas là pour travestir la réalité - des suspensions administratives de permis de conduire mises en œuvre pendant cette période.

Nous avons fait une évaluation très stricte de ce qu'on peut appeler un durcissement de la pratique, ou plutôt une plus grande vigilance, qui, pendant les mois d'été, avait permis d'« économiser » - excusez le mot - des vies humaines. S'il y a eu un millier de décès dus à des accidents de la route en moins pendant le second semestre de l'année 1988, le dispositif y est pour quelque chose. La mobilisation administrative, qui est à l'origine de la mise en œuvre de ce dispositif, y a été aussi pour quelque chose.

Voilà pourquoi le Gouvernement est défavorable à la suppression de la suspension administrative.

Dans la logique de présentation du texte, nous savons que les dispositions proposées prendront effet à partir de 1991 pour une raison technique : le fichier national des permis de conduire doit être achevé. Il s'agit donc d'un texte dont l'efficacité apparaîtra plusieurs mois après sa mise en application.

Mais je ne souhaiterais pas que notre débat, qui doit être aussi, ainsi que cela a été dit en commission et à la tribune de l'Assemblée, et pas seulement par le Gouvernement, un élément d'information et de sensibilisation de l'opinion publique, reflète une double attitude. D'un côté, on dirait que notre vigilance doit être sans arrêt renforcée car nous n'acceptons pas l'idée que notre pays ait à déplorer autant de morts et de blessés sur la route.

Il est vrai que les mesures que nous prenons accroîtront la vigilance et modifieront en outre le comportement des conducteurs. De l'autre côté, l'adoption de tel ou tel amendement donnerait le sentiment à l'opinion d'un retour en arrière ou d'un recul de la vigilance. Cela ne peut pas être.

En conséquence, le Gouvernement, je le répète, ne peut qu'être contre ces amendements.

Le réalisme me conduit à dire que notre volonté collective de parvenir à un résultat dans les prochaines années, c'est-à-dire de connaître de manière significative, l'année prochaine, l'année suivante et en 1992, une baisse des chiffres que nous connaissons actuellement, est telle que je reconnais pleinement la nécessité, et c'est le souci exprimé dans un amendement, que se tienne, dans les douze mois qui suivront la mise en place du nouveau permis de conduire, d'un débat faisant le point sur la mise en œuvre de la mesure et de l'ensemble du dispositif.

M. le président. La parole est à M. Raymond Forni, pour répondre à la commission.

M. Raymond Forni. Permettez-moi également, monsieur le président, de répondre à M. le ministre.

Monsieur le ministre, je vous le dis très amicalement, il est très difficile d'avancer, dans ce genre de débat, l'argument, même s'il est fondé - cela peut nous conduire à nous culpabiliser lorsque nous intervenons sur de tels sujets - selon lequel le maintien de la procédure administrative conduirait à « économiser » - pardonnez-moi d'employer ce terme - un certain nombre de vies humaines. Voilà un argument qu'il faut laisser de côté car cette « économie » s'intègre bien entendu dans l'objectif de votre texte.

Pour ma part, je voudrais me situer ailleurs, sans qu'il me soit immédiatement reproché de faciliter, en quelque sorte, les tragédies sur les routes.

J'ai toujours été opposé, pour des questions de principe, aux procédures administratives, et je l'ai toujours affirmé. En 1982 déjà, la commission des lois avait voté à l'unanimité une disposition abrogeant la procédure administrative dont il s'agit ici. Je suis donc logique avec moi-même.

Je suis opposé à la procédure administrative parce que, si cette procédure était aussi efficace que vous venez de nous l'affirmer, nous n'en serions pas là, c'est l'évidence même ! Si l'action des préfets dans les départements avait un tel impact sur la conduite des automobilistes, nous ne serions pas en train de compter chaque année les victimes des accidents, comme vous l'avez fait il y a quelques instants !

Je suis contre la procédure administrative parce que je considère que le pouvoir de sanctionner appartient au juge. Et que l'on ne me rétorque pas que la justice manque de moyens, car un gouvernement forme un tout : il n'y a pas seulement le ministre de l'équipement et des transports, il y a aussi le ministre de la justice !

J'ajoute que, dans le cadre du dispositif pénal, un certain nombre de procédures existent déjà, notamment en cas d'urgence, pour suspendre immédiatement, dans le cadre d'une saisine du juge d'instruction ou du procureur de la République, le permis de conduire de celui qui a commis une infraction particulièrement grave.

Ce qui me choque dans la procédure administrative, c'est qu'elle est susceptible, non pas dans la généralité des cas, mais de temps à autre, de laisser la place à l'arbitraire le plus total, aux combines les plus sordides, à des interventions qui me heurtent, je le dis comme je le pense. Selon les départements, soit la loi s'appliquera avec une rigueur absurde, soit elle s'appliquera en fonction de la situation de tel ou tel, aménagée au gré de celui qui aura commis l'infraction.

Cette situation me choque en tant que parlementaire et en tant que juriste, et d'autant plus que la procédure administrative est d'une brutalité qui, parfois, est la cause d'un certain nombre de drames. Je rejoins là tout à fait les explications fournies par le groupe communiste : il est tout à fait anormal que la brutalité d'une suspension administrative intervienne parfois deux, trois, quatre ou cinq mois après que l'infraction a été commise. A ce moment, la sanction n'a plus l'impact qui devait être le sien à l'origine, elle ne constitue plus une mesure immédiate de sûreté par rapport aux tiers et à l'auteur de l'infraction.

Ce qui me choque, c'est que cette brutalité qui s'abat sur le contrevenant provoque des drames sur le plan humain et peut notamment provoquer pour le conducteur la perte de son travail ! Et cela, parce qu'il n'y a aucune possibilité d'aménagement !

Je sais bien qu'après avoir discuté avec eux, certains de mes collègues m'ont assuré que dans leurs départements un aménagement était possible. Dans le mien, ce n'est pas le cas. D'ailleurs, aux termes de la loi, les aménagements ne sont pas possibles.

Depuis 1988, il y a, certes, un autre gouvernement : mais pourquoi donc, depuis sept ans, les promesses faites de remettre en cause cette procédure administrative n'ont-elles pas été tenues ? Et, si là est la raison, pourquoi donc ne pas donner à la justice des moyens suffisants, dans le cadre de l'action gouvernementale ? Les Français accordent peut-être plus de crédit qu'on ne l'imagine à l'appareil judiciaire, alors qu'ils se méfient parfois de l'appareil administratif ! Pour ma part, j'en suis persuadé.

Je vais dire les choses encore plus brutalement : j'ai le sentiment que le refus d'aborder cette question est lié, en réalité, au fait qu'est en jeu pour le ministre de l'intérieur, par l'intermédiaire de ses préfets, un certain exercice du pouvoir. Bien sûr, comme vous, le ministre de l'intérieur est préoccupé de sécurité, monsieur le ministre : il n'y a pas de doute à ce sujet. Mais j'imagine aussi ce que la situation actuelle représente, au-delà de l'appareil judiciaire, comme exercice d'une certaine forme de pouvoir...

Voilà pour quelles raisons, personnellement - je n'engage personne ce disant - je suis opposé à ce que l'on se refuse à prendre des engagements fermes sur cette question : à défaut de supprimer la procédure administrative, que l'on donne au moins aux préfets la possibilité légale d'aménager les suspensions prononcées !

Après qu'un préfet a suspendu administrativement un permis de conduire, il arrive que les juridictions relaxent le conducteur frappé de la suspension, faute de preuves, par exemple, ou parce que l'infraction n'était pas établie ou en raison d'un doute, aux termes des principes judiciaires. J'ai vu le cas se produire. A l'évidence, le citoyen est complètement désarmé dans cette procédure administrative. Il n'a pas la possibilité d'exercer ses véritables droits, le droit à la défense notamment.

Même si ces exemples sont exceptionnels, ils devraient conduire le Gouvernement à plus de sagesse. Je ne crois pas que l'adoption d'une disposition de ce genre diminue psychologiquement l'impact de votre projet, monsieur le ministre, au contraire : j'ai même le sentiment qu'il en sera augmenté car la démarche gouvernementale et la démarche parlementaire seront plus cohérentes.

Voilà pourquoi, logique avec moi-même, ayant voté en 1982, avec beaucoup d'autres qui siègent sur ces bancs, l'abrogation de la procédure administrative, je demande ce soir que l'on agisse avec la même logique.

M. Jean-Yves Chamard. Très bien !

M. Raymond Forni. Et en 1982, monsieur le ministre, sur les routes il y avait déjà malheureusement pas mal d'accidents !

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Chamard.

M. Jean-Yves Chamard. D'abord, je tiens à féliciter M. Forni qui, avec beaucoup de brio, a soutenu la thèse que j'essaie de défendre.

Monsieur le ministre, j'ai été un peu triste pour vous en vous entendant vous expliquer. Naguère, vous sembliez persuadé que le projet de loi dont vous nous parlez depuis vingt-quatre heures allait vraiment apporter des solutions

- l'opinion le pense également - et vous venez de nous démontrer qu'au fond vous n'étiez pas très sûr de ses résultats...

M. Forni a déclaré que le refus d'abrogation diminuerait l'impact du texte plus qu'il ne l'augmenterait, et je suis parfaitement d'accord avec lui sur ce point.

Avant hier, j'ai réuni des habitants de ma circonscription pour parler avec eux de ce projet, qui concerne tout le monde. Quand je leur ai expliqué que vous envisagiez de maintenir trois procédures - la procédure administrative, la procédure judiciaire et la suppression de point - ils ont été très surpris : ils n'avaient jamais compris cela ! Oui, le juge bien sûr... mais il y aurait donc encore le préfet en plus ?

Monsieur le ministre, observez autour de vous ce que les Français ont compris. Ils pensent que, d'une logique administrative, avec tous les inconvénients décrits par M. Forni, on va passer à une logique pédagogique. Mais annoncer, comme vous le faites : « on verra peut-être en 1993, ou en 1994 », c'est nier la volonté qui est la vôtre !

Si en 1992, - je suis même prêt à mettre 1993 pour avoir un accord général - vous considérez que la suppression pure et simple de l'autorisation administrative n'est pas suffisante, vous aurez tout loisir de nous présenter un projet de loi. Mais vos explications reviennent à dire que l'on ne croit pas trop à ce que l'on est en train de voter ! Je ne comprends pas que vous défendiez cette thèse !

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

M. Michel Sapin, président de la commission. En abordant ce débat sur le devenir des procédures administrative de suspension de permis, nous nous heurtons à des difficultés parce que nous légiférons non seulement pour l'immédiat - que penseront demain les Français du texte que nous avons voté ce soir ? Mais pour dans deux ans, en particulier avec le permis à points, quand le texte s'appliquera vraiment.

Nous mettons même en place pour après-demain une nouvelle procédure dont nous espérons tous que par ses côtés à la fois pédagogiques et répressifs elle aboutira à de meilleurs résultats que les procédures actuelles, avec la suspension administrative et la procédure judiciaire. Nous ne devons pas risquer d'obtenir dans les jours qui viennent, ou l'été prochain, des résultats catastrophiques parce que les conducteurs s'attendraient à une moindre sévérité de la part des autorités. Mais nous devons aussi mettre en place pour après-demain une procédure plus efficace que celle d'aujourd'hui.

Essayons de dépasser cette contradiction. J'aimerais, monsieur le ministre, procéder à une projection dans l'avenir afin d'examiner très sereinement la situation, sans *a priori* idéologiques sur les vertus des procédures, la procédure administrative ou la procédure judiciaire - *a priori* exprimés à titre très, très, très personnel par M. Raymond Forni dans une intervention brillante.

M. Raymond Forni. A titre personnel, cela suffit !

M. Jean-Yves Chamard. Si vous n'êtes pas à l'aise, nous avons de la place par ici. (Sourires).

M. Michel Sapin, président de la commission. En dehors de tout *a priori* idéologique, que pouvons-nous essayer d'esquisser ? A l'avenir, si, comme nous le souhaitons, le permis à points est un succès, on ne gardera pas, j'en suis persuadé, un mécanisme comprenant trois procédures : une procédure administrative de suspension, une procédure judiciaire et le mécanisme automatique de perte de points, éventuellement d'annulation du permis. Par quelles étapes arrivera-t-on jusque-là ? C'est le problème, en effet.

Le système idéal sera d'ailleurs un système où subsistera sans doute une part de pouvoir administratif pour faire face à l'extrême urgence. D'ici là, l'alcool est sans doute devenu particulièrement efficace et peu onéreux. Si, à la sortie d'un bistrot, on arrête une personne qui, en soufflant dans l'ustensile adéquat, prouve qu'elle a largement dépassé le taux d'alcoolémie admissible, non seulement légalement mais physiquement, il faut pouvoir lui retirer immédiatement son permis. Or ni la procédure judiciaire ni la procédure du permis à points ne le permettent. Ultérieurement, il restera donc toujours quelque chose d'une procédure administrative de suspension.

Voilà pourquoi je considère que les amendements qui tendent à supprimer purement et simplement la procédure administrative - immédiatement, comme le propose le groupe

communiste, ou à terme, comme le veut M. Chamard - ne sont pas bons. Il doit rester un certain pouvoir aux préfets pour faire face aux situations d'urgence immédiate.

Actuellement, la commission administrative, c'est plus que cela, il est vrai. Ne conviendrait-il pas alors, par le biais des amendements adoptés par la commission, d'enclencher un autre processus, tendant à modifier les règles au fur et à mesure des succès de l'expérience ? Si nous faisons confiance au permis à points, si nous croyons à son succès, c'est-à-dire à un abaissement du niveau actuellement inadmissible du nombre des morts et des blessés sur la route, ne pourrait-on dessiner une autre vocation, un autre type de travail, un autre type de fonctionnement pour la procédure administrative de suspension du permis ?

Tel est, je crois, le fond du problème auquel nous sommes confrontés. J'en reviens à notre première constatation. Il nous faut expliquer continuellement que notre volonté est de sévérité, car c'est la sévérité qui, jusqu'à présent, a porté ses fruits, même s'ils ne sont pas suffisants. Mais notre volonté est aussi pédagogique : l'instauration du permis à points le montre.

Pour conclure, monsieur le ministre, je rappellerai quelques phrases du rapport Giraudet, dont je le crois chacun est prêt à considérer qu'il s'agit d'une référence : le dispositif du permis à points permettrait de substituer à une suspension administrative du permis de conduire le retrait automatique de points conduisant à l'annulation également automatique du permis de conduire en cas de récidive, dès la deuxième ou la troisième infraction.

M. Jean-Yves Chamard. Bien sûr !

M. Michel Sapin, président de la commission. M. Giraudet lui-même, on le voit bien, s'est placé dans une perspective d'évolution de notre législation, dès lors que le permis à points aurait réussi. Nous devons nous placer aussi dans cette perspective. Le meilleur moyen consiste-t-il à adopter des amendements qui ne seraient eux-mêmes applicables, tels que la commission des lois les a votés, qu'en 1992 ?

J'aimerais, monsieur le ministre, que vous affirmiez de nouveau votre volonté, en tant que membre du Gouvernement - aujourd'hui, et peut-être encore en 1992 - de dresser, à cette époque, un bilan précis et même sévère de la mise en place et de l'application du permis à points, donc de l'évolution de l'ensemble de la législation dans le domaine de la sécurité routière, de façon à en tirer sereinement les conséquences. Si le système du permis à points « marche », il faudra simplifier une mécanique judiciaire, juridictionnelle, administrative compliquée, et qui deviendra ingérable dès lors que l'on multipliera les types de procédure.

Monsieur le ministre, il faut s'engager dans cette voie. Aujourd'hui, il n'y a rien à changer : la sévérité actuelle doit rester la même cet été et l'été suivant. Pour demain, il faut instaurer et sans doute prévoir le succès du permis à points. Après-demain, il faudra faire en sorte que notre législation dans son ensemble évolue vers une simplification et vers une baisse de l'intervention des procédures administratives de suspension du permis de conduire. Telle est ma proposition.

M. le président. La parole est à M. François Massot

M. François Massot. Cette question a suscité quelques discussions au sein du groupe socialiste, nos collègues de l'opposition s'en sont rendu compte. Indiscutablement, les opinions divergent. Certains, dont j'étais, avaient proposé la disparition des commissions de retrait.

Si nous adoptons ce projet, nous aurons non pas trois mais quatre modes de retrait du permis de conduire. D'abord, les opérations « coup de poing », qui peuvent aboutir à la confiscation immédiate du permis par les préfets. Elles peuvent être suivies tout de suite par une confiscation dans le cadre d'une procédure judiciaire, un juge d'instruction étant nommé ; viennent ensuite la commission administrative de retrait du permis de conduire et la juridiction de jugement. Enfin, il y aura le permis à points.

En l'état actuel des choses, ces différentes procédures répondent-elles exactement au même objectif ? Je ne le pense pas. Pour le conducteur arrêté en état d'ivresse, le retrait immédiat s'impose. Il faut maintenir la possibilité pour les préfets, et pour les juges bien sûr, de retirer immédiatement le permis dans ce cas, ne serait-ce que pour empêcher ce conducteur de nuire. Qui ne le comprend ?

Le permis à points incitera les conducteurs à la réflexion, tout au moins je l'espère. Mais il faudra aussi un certain travail de murissement, d'ailleurs relativement important, peut-être long. Beaucoup de conducteurs, lorsqu'ils ne sont pas sanctionnés par un retrait de permis relativement rapide, après l'infraction qu'ils ont commise, ont le sentiment d'être passés à travers les difficultés. Dans ce domaine, à l'heure actuelle en tout cas, la commission de retrait des permis de conduire peut encore avoir son utilité. Malheureusement, les tribunaux sont saisis toujours un peu tardivement.

Sur un autre point, je suis quelque peu en désaccord avec mon excellent ami Raymond Forni : il ne faut rien exagérer, me semble-t-il. Ni les commissions de retrait de permis de conduire ni les préfets ne sont très « sauvages ». Certes, ils n'ont pas la possibilité de moduler la suspension du permis de conduire, et de permettre par exemple à l'automobiliste de conduire le samedi ou le dimanche. Mais, d'un autre côté, les commissions sont très sensibles à la situation de celui qui comparait : s'il risque de perdre son emploi, elles ont tendance à ne pas opérer de retrait immédiat du permis de conduire, laissant au tribunal le soin de statuer ou de trancher.

Nous faisons peut-être une montagne de quelque chose qui est relativement mineur. Sur le fond, en tant que juriste, je suis moi aussi assez défavorable à l'existence de commissions administratives de retrait du permis de conduire. J'espère que, dans une évolution favorable, le permis à points permettra d'envisager de les supprimer. Je souhaite surtout qu'une amélioration du fonctionnement de la justice permette que ces infractions - le problème n'est d'ailleurs pas spécifique aux infractions de la route - soient jugées rapidement afin que leurs auteurs sentent le poids de la justice.

Les prévenus qui comparaissent sept, huit ou dix mois ou deux ou trois ans après les faits ne comprennent plus très bien les raisons de leur comparution. C'est un problème général qui ne concerne pas que vous, monsieur le ministre des transports : il intéresse surtout votre collègue le ministre de la justice !

Pour ces raisons, dans l'état actuel des choses, les différents amendements ne me semblent pas devoir être acceptés. Au nom du groupe socialiste, je demande à l'Assemblée d'émettre un vote défavorable.

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

M. Serge Charles. Nos collègues sont en train de mesurer les conséquences de la disparition de la commission de retrait des permis !

Puis-je à ce moment rappeler quel était l'objet de l'amendement n° 55 ? Il s'agissait précisément de laisser à l'autorité administrative le soin de saisir l'autorité judiciaire. Celle-ci décidait, après information de l'intéressé, du retrait de permis. Le cas échéant, le contrevenant se voyait enjoindre par l'autorité administrative de remettre son permis de conduire au préfet du lieu de résidence. Dès lors, il perdait le droit de conduire son véhicule.

Cet amendement répondait automatiquement, en quelque sorte, à la préoccupation exprimée par M. Massot et, auparavant, par M. Forni. Tout le monde aurait pu être d'accord sur ce point. Maintenant nous ne pouvons que regretter que l'amendement n° 55 n'ait pas été adopté.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Je ne partage pas du tout le point de vue de M. Serge Charles sur le point précis qu'il vient de soulever : la décision prise en ce qui concerne l'amendement n° 55 était une bonne décision. La suppression du caractère automatique de l'application du permis à points aurait été une erreur considérable par rapport à l'esprit même du mécanisme.

Revenons sur le fond du débat, et sur la perspective tracée par le président Sapin.

Si je me reporte quelques années en arrière, je considère qu'à l'égard de la sécurité routière une évolution considérable s'est produite dans l'opinion publique et dans la mentalité des responsables. Malheureusement, l'évolution n'est pas aussi considérable dans les comportements ! Néanmoins, les choses bougent. Notre pays est dans les années où il doit fournir un effort pour se situer « en meilleure position » - je

ne pense pas à une vaine pseudo-compétition internationale, ce n'est pas le problème - pour éviter que ne se prolonge le bilan néfaste d'aujourd'hui, c'est-à-dire pour sauver des vies : avoir le moins de blessés possible, le moins de morts possible, tel est l'objectif.

Quand j'essaie de faire une projection en considérant l'ensemble des mesures en faveur de la sécurité routière, j'en vois plusieurs qui peuvent converger vers une évolution tout à fait considérable et positive.

Nous serons amenés dans les prochains mois à parler de la mise en place des contrôles techniques, mesure qui sera loin d'être négative. On a souligné l'effort du Gouvernement pour la voirie nationale, effort que nous souhaitons les uns et les autres voir amplifier par les conseils généraux en ce qui concerne les voiries départementales et par les collectivités territoriales à propos de la suppression des points noirs. C'est une action qui, en quelques années, doit entraîner des résultats. Vous le savez, l'engagement budgétaire gouvernemental est programmé sur cinq ans.

On a parlé aussi de l'effort d'information, de sensibilisation, de l'apprentissage anticipé de la conduite qui apporte des résultats positifs dans nombre de départements où il est mis en place. Regardez un peu la masse de personnes que cet ensemble de mesures va progressivement concerner, si l'on considère qu'une classe d'âge est de l'ordre de 750 000 à 800 000 jeunes. Cela signifie que, en l'espace de cinq ans, près de 4 millions de jeunes auront atteint l'âge du permis de conduire. Espérons qu'ils auront pris une conscience de leur responsabilité individuelle et collective par rapport à l'enjeu de la sécurité routière tout à fait autre que celle qui a prévalu au cours des années antérieures.

La convergence de tous ces moyens donnera lieu à des résultats mesurables dans quelques années et, à partir de 1991, il y aura le permis à points. Dès lors, je trouve tout à fait normal que, l'année suivant la mise en œuvre de ce permis, soient discutés dans cette enceinte l'ensemble des dispositifs mis en place.

Cela dit, nous ne pourrions jamais supprimer la suspension administrative pour les cas d'extrême urgence qui ont été évoqués.

M'exprimant non pas en tant que membre du Gouvernement mais à titre personnel, je répète que je ne suis pas loin d'être d'accord avec un certain nombre d'évolutions qui ont été demandées. Aujourd'hui, aux yeux de l'opinion publique, notre débat vise à compléter un ensemble de mesures dont nous voulons qu'elles soient convergentes et qu'elles entraînent un succès dans les prochaines années. C'est la raison pour laquelle je donne un avis défavorable sur l'ensemble de ces amendements.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 74.

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	513
Nombre de suffrages exprimés	512
Majorité absolue	257

Pour l'adoption	195
Contre	317

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Je mets aux voix l'amendement n° 45 corrigé.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 28.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Grézard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 27, ainsi rédigé :

« Après l'article 12, insérer l'article suivant :

« Il est inséré dans le code de la route, après l'article L. 18-1, un article L. 18-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 18-2. - L'exécution d'une mesure de suspension administrative du permis de conduire prononcée en application de l'article L. 18 ou de l'article L. 18-1 peut être fractionnée pour motifs graves d'ordre familial, professionnel ou social. La décision est prise par le préfet à la demande du conducteur soit lorsqu'il prononce la suspension, soit ultérieurement.

« Les modalités d'application du présent article sont déterminées par décret en Conseil d'Etat. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Léo Grézard, rapporteur. Cet amendement a pour but d'harmoniser les possibilités de fractionnement données aux commissions administratives avec les possibilités accordées à l'autorité judiciaire. Ces dispositions ne devraient, bien entendu, entrer en vigueur que lorsque le permis à points lui-même entrera en application pour des raisons psychologiques largement exposées dans l'Assemblée depuis quelques heures.

En outre, dans l'esprit de la commission, le fractionnement ne devrait s'appliquer qu'aux suspensions décidées après avis des commissions administratives, et non aux suspensions à caractère d'urgence, qui sont de véritables mesures de sûreté.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Monsieur le président, madame et messieurs les députés, je ne vous étonnerai pas en disant que mon avis est défavorable. Je n'en exposerai pas de nouveau les raisons. Elles seraient similaires à celles que j'ai développées dans mes interventions précédentes.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 27.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. En conséquence, l'amendement n° 26 de la commission des lois tombe.

M. Léo Grézard, rapporteur. En effet.

Article 18

M. le président. « Art. 18. - I. - Les dispositions des articles 1 à 9 de la présente loi entreront en vigueur à une date qui sera fixée par décret en Conseil d'Etat et ne pourra être postérieure au 1^{er} janvier 1990.

« II. - Les dispositions des articles 10 à 12 de la présente loi entreront en vigueur à une date qui sera fixée par décret en Conseil d'Etat et ne pourra être postérieure au 1^{er} janvier 1992.

« Les permis de conduire en cours de validité à la date d'entrée en vigueur visée au II ci-dessus seront affectés d'office du nombre de points prévu à l'article L. 11 du code de la route.

« Pour les permis de conduire suspendus à cette même date, cette même affectation aura lieu à l'issue de la période de suspension.

« Pour les brevets militaires, cette même affectation aura lieu lors de leur conversion en permis civil. »

M. Grézard, rapporteur, a présenté un amendement, n° 35, ainsi libellé :

« Après les mots : " en vigueur ", rédiger ainsi la fin du paragraphe I de l'article 18 : " le 1^{er} janvier 1990. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Léo Grézard, rapporteur. L'amendement n° 35 modifie le paragraphe I de l'article 18 en précisant que la date d'application des articles 1 à 9 du projet de loi, qui ont été adoptés, est fixée au 1^{er} janvier 1990.

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

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

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 35.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'amendement n° 36 de la commission des lois devient sans objet.

M. Fèvre a présenté un amendement, n° 65, ainsi rédigé :

« Dans l'avant-dernier alinéa de l'article 18, avant le mot : " affectation ", supprimer le mot : " même ". »

M. Michel Sapin, président de la commission. C'est un excellent amendement !

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

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

M. Charles Fèvre. Il est défendu.

M. le président. Je le mets aux voix.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?... Je mets aux voix l'article 18.

(L'article 18, ainsi modifié, est adopté.)

Après l'article 18

M. le président. M. Dugoin a présenté un amendement, n° 19 rectifié, ainsi rédigé :

« Après l'article 8, insérer l'article suivant :

« Le Gouvernement déposera dans un délai maximum de deux ans sur les bureaux des assemblées un rapport relatif à l'enseignement des règles de sécurité routière en milieu scolaire et universitaire. »

La parole est à M. Serge Charles, pour soutenir cet amendement.

M. Serge Charles. M. Sarre s'est engagé hier à développer l'action de sensibilisation et d'information dans les écoles. Nous regrettons à nouveau l'absence d'une discussion globale et approfondie sur cet important problème. Voilà pourquoi il me semble justifié que le Parlement demande au Gouvernement de rendre compte de son action par le dépôt d'un rapport d'ici à deux ans.

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

M. Léo Grézard, rapporteur. La commission a examiné cet amendement et ne l'a pas adopté, estimant que la pédagogie est plus importante qu'un rapport limité à l'enseignement des règles de sécurité routière en milieu universitaire et scolaire.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Le Gouvernement partage l'avis de la commission.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 19 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Fèvre a présenté un amendement, n° 66, ainsi rédigé :

« Après l'article 18, insérer l'article suivant :

« Le Gouvernement déposera à la session d'automne du Parlement un projet de loi-cadre sur la sécurité routière, lequel sera examiné avant le 31 décembre 1989. »

La parole est à M. Charles Fèvre.

M. Charles Fèvre. J'espère que le président de la commission des lois, si favorable aux amendements de pure rédaction, sera également favorable à celui-ci, qui porte sur le fond.

M. Michel Sapin, président de la commission. Deux en deux minutes, ce serait beaucoup !

M. Charles Fèvre. Monsieur le ministre, l'exploitation du rapport Giraudet n'est pas terminée. Vous avez vous-même déclaré à plusieurs reprises qu'il fallait réfléchir sur l'exploitation d'un certain nombre de mesures très riches qu'il contenait. Par conséquent, tout n'a pu être examiné aujourd'hui, à l'occasion de ce débat tout de même limité à un objet bien précis. Or il faut en étudier toutes les propositions, y compris d'ailleurs toutes celles qui concernent les infrastructures routières. On a, en effet, trop tendance à considérer que ces dernières sont satisfaisantes et qu'elles ne sont plus responsables des accidents. Qu'on le veuille ou non, elles continueront, tant que n'aura pas été consenti un effort très sensible s'entendant sur au moins une douzaine d'années, à provoquer des accidents. Il en va de même en ce qui concerne les infrastructures du réseau départemental qui méritent un effort considérable et certainement un appui financier de l'Etat.

Deuxième argument : vous voulez sensibiliser l'opinion. Ce n'est que par un grand débat, que nous ont promis le Premier ministre et M. Sarre, que vous y parviendrez, quitte à reprendre par la suite les éléments de cette loi-cadre.

Troisième argument : ce sera pour vous-même et pour votre administration l'occasion de faire le point. En effet, des projets vont se succéder en ordre dispersé. C'est donc l'occasion de procéder à un grand balayage et de faire le tour complet de cette question.

Dernier argument : ce serait une manière de se concerter avec le Parlement. En effet, il ne s'agit pas simplement de dire au Parlement : « Vous allez voir, nous allons nous concerter, nous allons vous informer. » Si vous agissez à petite dose, ce ne sera pas une bonne information.

La plupart des orateurs, que ce soit du côté du R.P.R., de l'U.D.F., de l'U.D.C., des communistes, et même des socialistes, ont demandé ce grand débat. Il y a là une nécessité, et je ne vois pas pourquoi le Gouvernement refuserait ce débat qui est nécessaire et cette loi-cadre que nous sollicitons.

M. Serge Charles et M. Jean-Yves Chamard. Très bien !

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

M. Léo Gréard, rapporteur. La commission n'a pas examiné l'amendement. A titre personnel, je dirai que la qualité et l'intensité du débat d'aujourd'hui prouvent qu'il est nécessaire de poursuivre, sous des formes différentes, notre but qui est d'essayer d'améliorer, autant que faire se peut, la sécurité routière, et par tous les moyens en notre possession.

M. Jean-Yves Chamard. « Oui, mais » !...

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Je partage l'avis du rapporteur. Ce que nous avons fait depuis vingt-quatre heures est loin d'être inutile. Je crois que vont se multiplier dans le pays les initiatives les plus diverses - car je ne pense pas que, dans ce domaine, et vous en êtes tout à fait d'accord, il n'y ait d'initiatives que parlementaires ou gouvernementales. Nous en serons surpris. D'ores et déjà, elles jaillissent dans le milieu scolaire et éducatif, dans les communes, grâce aux maires, dans les départements, avec les conseils généraux. Nous entendons certains échos sur ce qui se passe dans l'ensemble du pays, sur une réelle prise de conscience, sans oublier le travail considérable des médias en faveur de la sensibilisation de l'opinion publique. Je crois donc que nous avons choisi une démarche qui favorisera la multiplication des initiatives.

Dès lors, pour veiller à la mise en œuvre des dispositions que nous prenons, pour examiner la manière dont évoluent les dispositifs qui ont été mis en place au cours des dernières années - M. le Premier ministre lui-même l'avait dit et M. Georges Sarre l'avait rappelé en répondant aux questions du mercredi - le Gouvernement n'est pas du tout hostile à l'organisation d'un grand débat sur l'évolution de la sécurité routière, sachant que le moment le plus opportun est à arrêter en liaison entre le Gouvernement et l'Assemblée. Sur le principe, il n'y a donc pas de problème.

Une loi-cadre ? Non, monsieur le député. Notre démarche ne se termine pas ce soir. Nous sommes, dans ce domaine, les continuateurs d'une politique menée depuis 1975. Nous avons la volonté de poursuivre. Plus qu'une loi-cadre, c'est

notre propre détermination, c'est la réaction de l'opinion publique à la démarche que nous poursuivons qui nous en fera obligation. Je maintiens que ce mouvement n'a pas commencé hier et j'espère que ce projet de loi permettra de l'accroître.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 66.

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	575
Nombre de suffrages exprimés	574
Majorité absolue	288
Pour l'adoption	298
Contre	276

L'Assemblée nationale a adopté.

La parole est à M. Serge Charles.

M. Serge Charles. Monsieur le président, au nom du groupe du R.P.R., je demande une suspension de séance de cinq minutes.

M. Charles Fèvre. Je m'associe à cette demande au nom du groupe U.D.F.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à une heure vingt, est reprise à une heure vingt-cinq.)

M. le président. La séance est reprise.

Vote sur l'ensemble

M. le président. Dans les explications de vote, la parole est à M. Pierre Lequiller.

M. Pierre Lequiller. Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, je voudrais qu'une chose soit claire. Nous sommes, au groupe U.D.F., favorables au permis à points, mais nous souhaitons aussi que le citoyen ait la possibilité de se défendre de façon tout à fait normale face à l'Etat. Telle est la ligne qui a guidé le groupe U.D.F. au cours de ce débat. Ainsi, nous avons soutenu ou présenté plusieurs amendements visant à rendre cette loi répressive, sans être cependant démesurée par rapport aux droits du citoyen.

Nous étions favorables à la diminution du délai à partir duquel le contrevenant qui s'est vu retirer son permis de conduire pouvait le repasser. Malgré l'opposition du Gouvernement, nous sommes heureux que ce délai ait été ramené à six mois. Croyez, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, que la solution votée par l'Assemblée nationale est suffisamment dissuasive. Votre projet était beaucoup trop sévère.

Il faut faire en sorte que le citoyen ne soit pas piégé. La réalité des infractions dans le système du permis à points est établie par le paiement d'une amende forfaitaire ou par une condamnation devenue définitive. Il s'ensuit qu'un conducteur, en payant une amende, parfois importante, reconnaît en même temps l'infraction et se voit retirer automatiquement des points.

Je suis persuadé que nombreux seront les citoyens qui paieront l'amende en ignorant qu'en même temps ils perdent des points. C'est pourquoi l'amendement que j'ai déposé, concernant l'information des conducteurs, et qui a été adopté, encore une fois malgré l'opposition du Gouvernement, va dans le bon sens.

Troisièmement, nous avons insisté au début de ce débat sur le fait que la sécurité routière comporte de nombreux autres aspects que ceux qui ont été évoqués aujourd'hui, l'aspect éducatif, l'aspect préventif, et qu'il serait important qu'une loi de programme soit présentée avant la fin de l'année. L'amendement de M. Fèvre, qui vient d'être adopté, va également dans le bon sens.

Mais, ainsi que nous vous l'avions bien précisé, monsieur le ministre, nous attachions la plus grande importance à l'intervention du juge judiciaire pour la décision de suppression du permis de conduire.

Prenez bien conscience qu'un conducteur pourra se voir retirer son permis de conduire en ayant payé de bonne foi ses amendes - et vous l'y encouragez avec la pratique de l'amende forfaitaire, diminuée en cas de paiement immédiat - sans avoir conscience que, ce faisant, il perdait son permis. Que pourra-t-il faire ? Il essaiera de se défendre devant un tribunal administratif, qui statuera dans les deux ans, c'est-à-dire après la période de suppression du permis. Ce n'est pas acceptable. Il faut que le citoyen qui ne respecte pas la loi soit pénalisé, mais il doit pouvoir se défendre devant l'Etat.

M. Forni a fait tout à l'heure un très beau plaidoyer, et je crois qu'il était sincère, sur la suppression du permis de conduire. Je le reprends pour l'application du permis à points. L'impact de votre projet, monsieur le ministre, sera augmenté si la suppression du permis est prononcée par le juge.

En attendant, puisqu'il va y avoir maintenant navette, que vous réfléchissiez vraiment à ce problème, le groupe Union pour la démocratie française s'abstiendra aujourd'hui.

Nous connaissons l'attachement que le Sénat et sa commission des lois portent aux principes fondamentaux de la justice. Monsieur le ministre, nous croyons que vous avez tort de ne pas confier la suppression du permis de conduire au juge et de ne pas permettre au citoyen de se défendre comme il se doit.

Encore une fois, nous sommes pour le permis à points mais nous veillons à la défense du citoyen. Nous espérons que les améliorations que nous avons proposées et obtenues aujourd'hui seront maintenues, mais nous souhaitons qu'elles soient prolongées sur ce point très important.

M. Charles Fèvre. Très bien !

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

M. Jean-Paul Fuchs. Monsieur le ministre, mes chers collègues, le texte que nous allons voter - parce que nous allons le voter - marque pour nous une avancée dans la lutte contre l'insécurité routière. Il fait partie - et cela a été dit ce soir - d'un ensemble de mesures à mettre en œuvre pour diminuer considérablement le nombre des tués.

Nous le votons parce qu'il est cohérent, parce qu'il permettra d'épargner des vies humaines et des souffrances indicibles.

Je crois, monsieur le ministre, que ce soir le Parlement sortira grandi de ce débat parce qu'il aura permis de sauver des vies humaines.

M. Léo Gréard, rapporteur, et M. Jean-Pierre Baeumler, rapporteur pour avis. Très bien !

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

M. Serge Charles. Beaucoup de bruit a été fait autour de ce projet qui a bénéficié d'une large couverture médiatique, mais il est beaucoup trop partiel et, si sa principale disposition, le permis à points, n'est pas dépourvue d'intérêt, elle n'entrera en vigueur que dans deux ans. On pouvait donc attendre un peu afin de se donner les moyens de voir plus loin et plus large.

J'ai dit dans la discussion générale que nous regrettons la précipitation dans laquelle ce texte avait été présenté, et proposé à l'assentiment de l'Assemblée. Cela est d'autant plus

gênant qu'il s'agit d'un problème aussi important et proche des préoccupations des Français que celui de la sécurité routière.

Le problème de la sécurité routière exigeait un texte beaucoup plus général et ambitieux, une discussion parlementaire plus large, plus logique, et donc plus approfondie.

Le Livre blanc, dont on a beaucoup parlé, vous avez dit bien sûr que vous en tiendriez compte. Etant issu des travaux de la commission Giraudet, son contenu doit être pris en compte et vous aurez l'occasion au fil des mois ou des années - je ne sais pas trop - de nous apporter des propositions nouvelles.

Mais ces mesures proposées par le Livre blanc, quand seront-elles discutées ? Par qui ? Ce sont deux questions auxquelles j'aurais souhaité avoir une réponse. Il me semblait, monsieur le ministre, que nous étions là pour cela.

Le grave problème de la sécurité routière devait donc bien être envisagé sous l'ensemble de ces aspects et non pas seulement sur le plan répressif. M. Sarre ne pouvait que reconnaître qu'il s'agit bien d'un problème global mais, si je l'ai bien compris, il nous demande aujourd'hui de donner la priorité à la limitation des libertés et à la répression. C'est le plus facile et le plus rapide à faire, et peut-être ce qui est le plus médiatiquement efficace.

Monsieur le ministre, le transport routier a été et doit demeurer un facteur de progrès. Pour que la sécurité soit améliorée, il faut entreprendre des actions de plus longue haleine, d'une part dans le cadre de l'apprentissage de la conduite et de la sensibilisation aux dangers de la route - cette action aurait pu démarrer à l'école mais un amendement sur ce point a été repoussé - d'autre part sur le plan des aménagements routiers : il y en a de nombreux à faire et nous n'avons pas obtenu d'apaisement à cet égard.

Certes, nous avons eu satisfaction sur un certain nombre de points, notamment la possibilité de repasser le permis après six mois et non plus douze, encore que ce soit là une décision de l'Assemblée nationale qui n'avait pas reçu l'assentiment du Gouvernement, la loi de programme qui a été votée, mais nous verrons par la suite ce qui en adviendra, et puis le fait que le contrevenant sera prévenu du retrait des points.

Ce sont des éléments importants, mais il y a un point qui nous préoccupe beaucoup, qui a d'ailleurs été soulevé par l'orateur de l'U.D.F., c'est le fait que le juge judiciaire ne soit pas saisi automatiquement au moment du retrait. C'est une disposition que nous ne pouvons pas admettre et nous attendons de votre part une prise de conscience afin que vous nous donniez satisfaction.

En l'état actuel des éléments que nous avons, monsieur le ministre, nous n'allons pas voter contre parce que nous sommes d'accord avec vous pour considérer qu'une prise de conscience de l'ensemble des Français est nécessaire et que nous voulons y contribuer mais, n'ayant pas eu satisfaction sur l'essentiel, et comme nous ne sommes pas arrivés au terme de la discussion, le R.P.R. s'abstiendra également.

M. le président. La parole est à M. François Massot.

M. François Massot. Monsieur le ministre, je crois qu'il existe deux sortes de projets de loi, ceux qui constatent l'évolution des mœurs et ceux qui sont en avance sur eux et qui cherchent à les faire évoluer.

Je crois que votre projet de loi entre dans la seconde catégorie. Vous faites un pari et vous nous apportez un certain nombre de propositions qui, à l'évidence, vont dans le bon sens.

J'ai entendu sur d'autres bancs de cet hémicycle un certain nombre d'observations. On a souligné que, sur tel ou tel point, votre projet de loi n'était pas parfait, mais tout le monde a dit qu'il fallait aller dans ce sens-là.

Certains orateurs ont mis en exergue, de manière peut-être un peu abusive, le côté punitif de ce texte alors que, lorsqu'on le regarde avec un peu d'impartialité, on s'aperçoit que, d'abord et avant tout, il s'agit de prévenir.

L'essentiel du dispositif de votre projet, en effet, c'est le permis à points. Or, ce n'est pas une punition - ce n'est pas ainsi en tout cas que je le conçois - c'est une série d'avertissements qui sont donnés aux conducteurs.

Monsieur le ministre, vous avez manifesté une grande conviction dans la façon dont vous avez présenté ce projet avec votre collègue M. Georges Sarre. Cette conviction, vous nous l'avez fait partager. C'est la raison pour laquelle le groupe socialiste, sans état d'âme, votera votre projet. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. La parole est à M. Roger Gouhier.

M. Roger Gouhier. Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, les graves problèmes de la sécurité routière méritaient un débat d'une plus grande ampleur. Je l'ai souligné au cours de la discussion générale et j'en ai donné toutes les raisons. Mme Jacquaint, en présentant sa demande de renvoi en commission, a d'ailleurs dit aussi combien il était nécessaire d'aborder toutes les questions relatives à la sécurité. Donc, dans la logique de sa demande, le groupe communiste s'abstiendra.

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, mesdames, messieurs les députés, au tenne de ce débat, je dois dire combien M. Georges Sarre et moi-même avons apprécié la manière dont celui-ci s'est déroulé. La position des différents groupes par rapport au vote est de leur responsabilité, mais la manière dont vous avez, les uns et les autres, argumenté prouve que chacun est conscient que ce débat, qui, ainsi que vous l'avez souligné, monsieur Massot, est un vrai débat de société, n'est pas bouclé aujourd'hui, mais que les éléments qu'il contient engagent l'avenir, et je crois que c'est important.

Nous aurons l'occasion de nous retrouver à l'occasion de débats relatifs à la sécurité routière parce que tout n'a certainement pas été débattu ni mis en œuvre.

Le travail accompli par la commission du président Giraudet est un travail important sur lequel il nous faut réfléchir.

Dans quel cadre ? me demandiez-vous, monsieur Charles. Nous trouverons dans la relation entre le Gouvernement et le Parlement le cadre nécessaire. J'ai rencontré mercredi matin le groupe présidé par votre collègue M. Fuchs, qui, depuis des années, se penche sur les problèmes de sécurité routière. Dès qu'elles le souhaiteront, nous viendrons devant les commissions de l'Assemblée dire comment les choses évoluent, faire le point sur un certain nombre de problèmes. Il y aura éventuellement le débat en séance plénière si l'Assemblée le souhaite. Je crois donc que nous trouverons les modalités.

Même limités dans le temps, car telle est toujours, je crois, la contrainte de l'organisation du travail parlementaire, je crois que les échanges que nous avons eus sont intéressants pour l'opinion publique parce qu'ils permettent de montrer quelles sont nos préoccupations mais aussi quelle est notre ambition collective.

Des amendements ont été rejetés, d'autres ont été acceptés, pas tous d'ailleurs avec le souhait du Gouvernement, mais je crois que tous avaient la même volonté d'essayer de contribuer à l'amélioration du dispositif qui était présenté.

A lui seul, il ne peut agir sur la sécurité routière mais il complète des éléments qui préexistent depuis plusieurs années, des éléments qui ont été enrichis, accentués par le comité interministériel de la fin de 1988. Je pense que nous avons fait collectivement une œuvre utile. Je tenais à en remercier à la fois le président de la commission, le rapporteur, le rapporteur pour avis, tous les parlementaires qui ont participé à ce débat et tous ceux qui, dans cette enceinte, ont permis qu'il ait lieu. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

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

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

3

DÉPÔT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Philippe Marchand un rapport fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République sur la proposition de loi de M. Louis Mermaz et

plusieurs de ses collègues tendant à assouplir les sanctions prévues par l'article L. 55 de la loi du 1^{er} mars 1984 relative à la prévention et au règlement amiable des difficultés des entreprises, applicables aux cas où une société à responsabilité limitée n'a pas porté son capital à 50 000 F le 1^{er} mars 1989 (n° 611).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 677 et distribué.

J'ai reçu de M. Francis Delattre un rapport fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République sur le projet de loi, modifié par le Sénat, relatif au code de la voirie routière (partie législative) (n° 637).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 678 et distribué.

J'ai reçu de M. Michel Sapin un rapport fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République sur la proposition de résolution de M. Louis Mermaz et plusieurs de ses collègues tendant à modifier le premier alinéa de l'article 33 du règlement de l'Assemblée nationale (n° 647).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 679 et distribué.

J'ai reçu de M. Roger Léron un rapport fait au nom de la commission de la production et des échanges sur le projet de loi, modifié par le Sénat, relatif à l'information et à la protection des consommateurs ainsi qu'à diverses pratiques commerciales (n° 566).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 680 et distribué.

4

DÉPÔT D'UN RAPPORT D'INFORMATION

M. le président. J'ai reçu de Mme Marie-Noëlle Liemann un rapport d'information déposé, en application de l'article 145 du règlement, par la commission des affaires étrangères, sur l'Europe sociale.

Le rapport sera imprimé sous le numéro 681 et distribué.

5

ORDRE DU JOUR

M. le président. Aujourd'hui, à neuf heures trente, première séance publique :

Questions orales sans débat :

Question n° 92. - M. Robert Le Foll attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur le fait que près de trois mille fonctionnaires de police travaillant en région parisienne sont originaires des D.O.M. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour améliorer la situation de ces personnels dans le domaine des congés bonifiés et des mutations et s'il envisage de leur attribuer une indemnité d'éloignement.

Question n° 91. - M. Thierry Mandon appelle l'attention de M. le ministre de la recherche et de la technologie sur la situation de l'I.R.C.H.A. (Institut de recherche et de chimie appliquée). Depuis de longs mois, les personnels de l'I.R.C.H.A. s'interrogent sur l'avenir de leur entreprise. Afin d'étudier ce que pourrait être l'avenir de ce centre de recherche de qualité, un rapport a été établi qui montre l'intérêt de cette entreprise et la qualité de ses prestations, notamment dans le domaine de la chimie et de l'environnement. Il lui demande quelles sont les perspectives de son action en ce domaine. Considère-t-il que l'activité de cette entreprise publique, en grande partie tournée vers la recherche, peut justifier une organisation, voire une tutelle nouvelle ?

Question n° 87. - M. Jean Tiberi expose à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de l'environnement et de la prévention des risques technologiques et naturels majeurs, que son attention a été appelée sur un projet de décret en Conseil d'Etat actuellement en cours d'élaboration

et qui autoriserait la publicité sur les péniches circulant sur la Seine, au moyen de panneaux rabattables permettant de franchir les ponts tout en déployant de très grandes surfaces de publicité (un mètre sur cinq mètres de large). D'après ces renseignements, la publicité serait autorisée aux bateaux de commerce (péniches et barges) se rendant à un port de chargement ou en attente de transport. Environ trois mille bateaux pourraient, à l'échelon national, être concernés. Une telle possibilité constituerait incontestablement une pollution esthétique, notamment pour Paris. Les élus de la capitale ne peuvent qu'y être hostiles, et elle entraînerait à coup sûr la réprobation de la population. Il lui demande si les informations dont il a eu connaissance à ce sujet sont exactes et souhaiterait connaître la position du Gouvernement.

Question n° 93. - M. Léon Bertrand interroge M. le Premier ministre sur les perspectives de développement économique de la Guyane et notamment sur la nécessité de faire appel à ses ressources industrielles propres pour les fournitures de matériaux destinés au chantier Hermès et au barrage hydro électrique du Petit-Saut.

Question n° 89. - M. Gilbert Millet attire l'attention de M. le ministre de la solidarité, de la santé et de la protection sociale sur la crise et ses lourdes retombées dans le domaine de la santé ; elle creuse les inégalités devant la maladie. C'est dire l'enjeu que comporte la négociation engagée autour de nouvelles conventions. En effet, elle concerne non seulement le niveau de rémunération des médecins, mais aussi l'avenir des techniques et pratiques médicales et donc le droit de tous les assurés sociaux à la santé. Il lui demande de lui indiquer ses orientations dans ce domaine.

Discussion du projet de loi n° 620, adopté par le Sénat, relatif à l'accueil par des particuliers, à leur domicile, à titre onéreux, de personnes âgées ou handicapées adultes (rapport n° 644 de M. Jean-Claude Boulard, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales).

A quinze heures, deuxième séance publique :

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

La séance est levée.

(La séance est levée, le vendredi 12 avril 1989, à une heure quarante-cinq.)

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

CLAUDE MERCIER

MODIFICATION DE L'ORDRE DU JOUR (Conférence des présidents du jeudi 11 mai 1989)

L'ordre du jour des séances que l'Assemblée tiendra le mardi 16 mai 1989 a été ainsi modifié :

Mardi 16 mai 1989, l'après-midi, à seize heures :

Discussion, en deuxième lecture, de la proposition de loi tendant à modifier l'article 6 bis de l'ordonnance n° 58-1100 du 17 novembre 1958 relative au fonctionnement des assemblées parlementaires (nos 642-675) ;

Discussion des conclusions du rapport sur la proposition de résolution de M. Louis Mermaz et plusieurs de ses collègues tendant à modifier le 1^{er} alinéa de l'article 33 du règlement de l'Assemblée nationale (n° 647).

L'après-midi, à dix-sept heures, et le soir, à vingt et une heures trente :

Discussion de la motion de censure déposée, en application de l'article 49, alinéa 2, de la Constitution, jointe à la demande d'interpellation du Gouvernement présentée par M. Bernard Bosson et 63 membres de l'Assemblée, et vote sur cette motion.

NOMINATION DE RAPPORTEURS

COMMISSION DES LOIS CONSTITUTIONNELLES, DE LA
LÉGISLATION ET DE L'ADMINISTRATION GÉNÉRALE DE
LA RÉPUBLIQUE

M. Pierre Mazeaud a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Roland Nungesser, tendant à instaurer quatre cas d'exception à la loi du 9 octobre 1981 abolissant la peine de mort (n° 210).

M. Henri Cuq a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Roland Nungesser, tendant à renforcer la protection animale (n° 503).

M. Jean-Jacques Hyst a été nommé rapporteur de la proposition de résolution de M. Pierre Méhaignerie et plusieurs de ses collègues, tendant à compléter l'article 81 du règlement afin d'insérer dans chaque rapport de proposition ou de projet de loi une annexe décrivant la législation en vigueur dans les autres pays de la Communauté économique européenne sur le sujet traité (n° 550).

M. Pierre Mazeaud a été nommé rapporteur de la proposition de loi constitutionnelle de M. Xavier Deniau, tendant à compléter l'article 55 de la Constitution (n° 565).

Mme Nicole Catala a été nommée rapporteur de la proposition de loi de M. Etienne Pinte et plusieurs de ses collègues, tendant à réprimer la fraude monétaire (n° 570).

M. Paul-Louis Tenaillon a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Xavier Dugoin, tendant à substituer aux appellations de « conseil général » et de « conseiller général » les appellations de « conseil départemental » et de « conseiller départemental » (n° 572).

M. Gilbert Millet a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Gilbert Millet et plusieurs de ses collègues, tendant à assurer aux communes le remboursement des exonérations trentenaires (n° 579).

M. Alexandre Léontieff a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Alexandre Léontieff, relative à l'application des lois dans les territoires d'outre-mer (n° 586).

M. Alexandre Léontieff a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Alexandre Léontieff, tendant à homologuer des délibérations de l'Assemblée territoriale de Polynésie française (n° 587).

M. Dominique Perben a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Pierre Raynal, tendant à rendre obligatoire la communication par le maire au conseil municipal d'un rapport annuel sur l'état du mobilier urbain (n° 590).

M. Jacques Brunhes a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Jacques Brunhes et plusieurs de ses collègues, tendant à permettre à ceux qui sont dispensés de subvenir aux charges communales d'être conseillers municipaux (n° 595).

M. Gilbert Millet a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Robert Montdargent et plusieurs de ses collègues, tendant à réglementer strictement les saisies et les ventes judiciaires (n° 597).

M. François Asensi a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Jacques Rimbault et plusieurs de ses collègues, tendant à autoriser le maintien dans le logement d'un locataire de bonne foi menacé d'expulsion (n° 600).

M. Jacques Brunhes a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Jean-Claude Lefort et plusieurs de ses collègues, tendant à la majoration des rentes viagères en fonction de la variation constatée de l'indice des prix à la consommation (n° 601).

M. Gilbert Millet a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Marcelin Berthelot et plusieurs de ses collègues, relative aux garanties d'emprunt accordées par les communes (n° 602).

M. Ernest Moutoussamy a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Ernest Moutoussamy et plusieurs de ses collègues, tendant à étendre aux départements et territoires d'outre-mer les dispositions de la loi n° 82-600 du 13 juillet 1982 relative à l'indemnisation des victimes de catastrophes naturelles (n° 603).

M. Paul-Louis Tenaillon a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Xavier Deniau, tendant à autoriser les propriétaires à se prévaloir d'un droit de non-chasse (n° 604).

Mme Nicole Catala a été nommée rapporteur de la proposition de loi de M. Xavier Deniau, relative aux changements de noms et à la francisation des noms et prénoms (n° 605).

M. François Asensi a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Louis Pierna et plusieurs de ses collègues, relative au secret défense (n° 608).

M. Gérard Gouzes a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Louis Mermaz et plusieurs de ses collègues, relative à l'immunité parlementaire (n° 610).

M. Jacques Floch a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Louis Mermaz et plusieurs de ses collègues, tendant à faciliter le changement des limites des communes lors de l'aménagement de l'infrastructure routière, ferroviaire ou fluviale (n° 613).

M. François Colcombet a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Louis Mermaz et plusieurs de ses collègues, relative aux marques fabriques, de commerce ou de service (n° 614).

M. François Massot a été nommé rapporteur de la proposition de résolution de M. Bernard Pons et plusieurs de ses collègues, tendant à la création d'une commission d'enquête sur les conséquences des nationalisations et des privatisations d'entreprises conduites depuis 1981 (n° 633).

M. André Delattre a été nommé rapporteur du projet de loi instituant la médiation devant les juridictions de l'ordre judiciaire (n° 636).

M. Michel Sapin a été nommé rapporteur de la proposition de résolution de M. Louis Mermaz et plusieurs de ses collègues, tendant à modifier le 1^{er} alinéa de l'article 33 du règlement de l'Assemblée nationale (n° 647).

M. François Colcombet a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Louis Mermaz et plusieurs de ses collègues, tendant à améliorer les rapports locatifs définis par la loi n° 86-1290 du 23 décembre 1986 (n° 652).

COMMISSION DE LA PRODUCTION ET DES ÉCHANGES

M. Bernard Carton a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Louis Mermaz et plusieurs de ses collègues, tendant à améliorer les rapports locatifs définis par la loi n° 86-1290 du 23 décembre 1986 (n° 652).

DÉCISION SUR UNE REQUÊTE EN CONTESTATION D'OPÉRATIONS ÉLECTORALES

(Communication du Conseil constitutionnel en application de l'article L.O. 185 du code électoral)

Décision n° 89-1129 du 11 mai 1989
Bouches-du-Rhône (6^e circonscription)

Le Conseil constitutionnel,

Vu la requête présentée par M. Guy Teissier, demeurant à Marseille (Bouches-du-Rhône), déposée à la préfecture des Bouches-du-Rhône le 9 février 1989, enregistrée au secrétariat général du Conseil constitutionnel le 13 février 1989 et tendant à l'annulation des opérations électorales auxquelles il a été procédé les 22 et 29 janvier 1989 dans la sixième circonscription des Bouches-du-Rhône pour la désignation d'un député à l'Assemblée nationale ;

Vu les observations en défense présentées par M. Bernard Tapie, député, enregistrées comme ci-dessus le 24 février 1989 ;

Vu les observations présentées par le ministre de l'intérieur, enregistrées comme ci-dessus le 14 mars 1989 et la réponse à ces observations présentée par M. Guy Teissier enregistrée comme ci-dessus le 28 mars 1989 ;

Vu les observations présentées par M. Guy Teissier, enregistrées comme ci-dessus le 14 mars 1989 et les réponses à ces observations présentées par M. Bernard Tapie, enregistrées comme ci-dessus les 31 mars et 5 avril 1989 ;

Vu les nouvelles observations présentées par M. Guy Teissier, enregistrées comme ci-dessus le 19 avril 1989 ;

Vu les autres pièces produites et jointes au dossier ;

Vu l'article 59 de la Constitution ;

Vu l'ordonnance n° 58-1067 du 7 novembre 1958 portant loi organique sur le Conseil constitutionnel ;

Vu le code électoral ;

Vu la loi n° 86-1067 du 30 septembre 1986 relative à la liberté de communication modifiée par la loi n° 86-1210 du 27 novembre 1986 et par la loi n° 89-25 du 17 janvier 1989, notamment ses articles 1^{er}, 16 et 62 ;

Vu le règlement applicable à la procédure suivie devant le Conseil constitutionnel pour le contentieux de l'élection des députés et des sénateurs ;

Le rapporteur ayant été entendu ;

Sur les moyens tirés de manœuvres de propagande :

Considérant que l'affirmation de M. Tapie, reprise dans un quotidien local daté du 24 janvier 1989, relative à l'attitude du requérant concernant la République sud-africaine n'a fait que reprendre un argument polémique déjà utilisé contre M. Teissier et auquel celui-ci a eu maintes occasions de répliquer par les voies de son choix ;

Considérant que les propos tenus par M. Tapie sur les antennes d'une société nationale de programme le 25 janvier 1989 au sujet de la disparition d'enveloppes non utilisées dans le bureau de vote 923 à l'issue du premier tour de scrutin, pour équivoques qu'ils soient, relèvent d'une polémique électorale plutôt vive mais n'ont pas constitué une manœuvre tendant à altérer la sincérité du scrutin ;

Sur les moyens tirés d'irrégularités dans la campagne électorale :

Considérant que si le requérant fait état de l'intérêt manifesté par un hebdomadaire de télévision dans sa livraison du 28 janvier 1989 à l'égard de M. Tapie, aucun texte législatif n'interdit aux organes de presse de marquer une préférence pour l'un des candidats ;

Considérant que l'interprétation donnée par un autre organe de presse de la décision du Conseil constitutionnel du 25 novembre 1988 annulant l'élection de M. Teissier en qualité de député de la sixième circonscription des Bouches-du-Rhône le 12 juin 1988, pour regrettable qu'elle soit, n'a pas eu d'incidence sur l'issue du scrutin ;

Considérant que si M. Teissier fait valoir qu'une chaîne nationale de télévision a consacré le 26 janvier 1989 une émission à M. Tapie, il résulte de l'instruction que cette chaîne a diffusé le même jour un entretien avec le requérant à une heure de forte audience ;

Considérant, par ailleurs, que la circonstance que le nom de Monsieur Tapie ait été mentionné par une station de radio périphérique comme ayant figuré au nombre de ses invités à de précédentes émissions n'a pas été de nature à exercer une influence notable sur l'issue du scrutin ;

Considérant que, selon le requérant, la publication par un quotidien local, d'une part, de deux appels d'un conseiller municipal membre du Centre des démocrates sociaux invitant à voter pour Monsieur Tapie et, d'autre part, d'une page intitulée « Bon anniversaire Monsieur Tapie », a constitué une violation des dispositions de l'article L. 52-1 du code électoral qui prohibent pendant la durée de la campagne l'utilisation, à des fins de propagande électorale, de tout procédé de publicité commerciale par voie de presse ; qu'à les supposer établies, les irrégularités invoquées n'ont pu, eu égard au contenu des insertions incriminées, exercer une influence déterminante sur le scrutin ;

Sur le moyen tiré de la violation de la loi organique n° 88-226 du 11 mars 1988 :

Considérant que le requérant soutient que les dépenses de campagne du candidat proclamé élu ont excédé le plafond des dépenses de propagande électorale fixé par la loi organique du 11 mars 1988 et, qu'en raison de cette rupture de l'égalité des moyens d'expression entre les candidats, l'élection de Monsieur Tapie doit être annulée ;

Considérant que l'article L.O. 163-1 ajouté au code électoral par l'article 7 de la loi organique n° 88-226 du 11 mars 1988 fait obligation à chaque candidat à l'élection des députés d'établir un compte de campagne retraçant, « selon leur origine, l'ensemble des recettes perçues et, selon leur nature, l'ensemble des dépenses effectuées en vue de son élection par lui-même ou pour son compte dans les trois mois précédant le scrutin » ; qu'en vertu de l'article L.O. 163-2 ajouté également au code électoral par la loi organique précitée, les dépenses de campagne d'un candidat, autres que les dépenses de propagande directement prises en charge par l'Etat, ne peuvent dépasser un plafond de 500 000 F, dont l'actualisation est prévue chaque année en fonction de l'évolution des prix à la consommation des ménages ; que l'article L.O. 179-1, pareillement ajouté au code électoral, prescrit à chaque candidat présent au premier tour de scrutin de déposer à la préfecture, dans les trente jours qui suivent le tour de scrutin où l'élection a été acquise, le compte de sa campagne, présenté par un membre de l'ordre des experts comptables et des comptables agréés et accompagné, comme il est dit au premier alinéa de l'article L.O. 179-1, « des justificatifs de ses recettes ainsi que des factures, devis et autres documents de nature à établir le montant des dépenses payées ou engagées par lui ou par son mandataire » ; qu'il est prévu au deuxième alinéa de l'article L.O. 179-1 que les comptes de campagne des candidats proclamés élus et les pièces justificatives sont transmis au bureau de l'Assemblée nationale ; qu'aux termes du troisième alinéa du même article « les comptes de campagne sont communiqués, sur leur demande, au Conseil constitutionnel ou aux autorités judiciaires » ; qu'enfin, selon l'article L. 167 du code électoral dans sa rédaction issue de l'article 6 de la loi n° 88-227 du 11 mars 1988 le dépassement du plafond des

dépenses autorisées entraîne la perte pour l'intéressé du droit au remboursement par l'Etat, sur une base forfaitaire, des dépenses de campagne qu'il a exposées ;

Considérant que, par ces dispositions, le législateur a, conformément à l'objectif de transparence financière de la vie politique recherché par lui, entendu faire obligation à tout candidat à une élection législative de déposer, dans les conditions fixées par l'article L.O. 179-1 du code électoral, un compte de campagne qui doit retracer, comme l'impose le renvoi effectué par le premier alinéa de l'article L.O. 179-1 à l'article L.O. 163-1, l'ensemble des dépenses effectuées par ce candidat en vue de son élection « par lui-même ou pour son compte » ; qu'il ressort de ces dernières dispositions, éclairées par les délibérations du Parlement lors de l'adoption de la loi organique du 11 mars 1988, que doivent être retracées dans le compte de campagne toutes les dépenses exposées en vue de l'élection d'un candidat dans les trois mois précédant le scrutin, à l'exception des dépenses engagées à son insu ou de celles qui ont été directement supportées par un parti ou groupe politique agissant dans le cadre défini par l'article 4 de la Constitution ;

Considérant en outre que le fait pour un candidat à une élection législative de ne pas se conformer au plafonnement de ses dépenses de propagande est susceptible d'entraîner l'annulation de son élection, dès lors qu'il apparaîtrait que cette irrégularité a affecté la liberté de choix des électeurs ou la sincérité du scrutin ;

Considérant que Monsieur Tapie a produit devant le Conseil constitutionnel le compte de sa campagne électorale ; que ce compte, ainsi que l'exige l'article L.O. 179-1 du code électoral, a été présenté par un membre de l'ordre des experts comptables et des comptables agréés et accompagné des justificatifs des recettes ainsi que des factures, devis et autres documents établissant un montant de dépenses inférieur au plafond fixé par la loi organique ;

Considérant que certaines dépenses liées à des réunions et manifestations de soutien à la candidature de M. Tapie n'apparaissent pas dans le compte de campagne présenté par l'intéressé alors que de telles dépenses, qui n'ont été ni effectuées à son insu ni supportées directement par un parti ou un groupe politique, entraînent dans le champ d'application de l'article L.O. 163-1 du code électoral ; qu'il s'ensuit qu'il y a eu dépassement du plafond fixé par l'article L.O. 163-2 du même code ;

Considérant toutefois que ne figurent pas davantage dans le compte de campagne de M. Teissier des dépenses de même nature et d'une importance comparable à celles que M. Tapie a omis de retracer dans son propre compte ; qu'au regard de l'ensemble des éléments de l'espèce, la méconnaissance des dispositions de l'article L.O. 163-1 du code électoral n'a pas eu pour effet de porter atteinte à la liberté de choix des électeurs ou à la sincérité du scrutin ;

Considérant qu'il résulte de tout ce qui précède et sans qu'il y ait lieu pour le Conseil constitutionnel de procéder au supplément d'instruction sollicité par M. Teissier que la requête susvisée doit être rejetée ;

Décide :

Article 1^{er}. - La requête de M. Guy Teissier est rejetée.

Article 2. - La présente décision sera notifiée à l'Assemblée nationale et publiée au *Journal officiel* de la République française.

Délibéré par le Conseil constitutionnel dans sa séance du 11 mai 1989, où siégeaient MM. Robert Badinter, président, Daniel Mayer, Léon Jozeau-Marigné, Robert Fabre, Francis Mollet-Vieville, Jacques Latscha, Maurice Faure, Jean Cabannes, Jacques Robert.

CONVOCAZIONE DE LA CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS

La conférence, constituée conformément à l'article 48 du règlement, est convoquée pour le mercredi 17 mai 1989 à douze heures quinze dans les salons de la Présidence.

COMMISSION MIXTE PARITAIRE

COMMISSION MIXTE PARITAIRE CHARGÉ DE PROPOSER UN TEXTE SUR LES DISPOSITIONS RESTANT EN DISCUSSION DU PROJET DE LOI RELATIF AUX GROUPEMENTS EUROPÉENS D'INTÉRÊT ÉCONOMIQUE ET MODIFIANT L'ORDONNANCE N° 67-821 DU 23 SEPTEMBRE 1967 SUR LES GROUPEMENTS D'INTÉRÊT ÉCONOMIQUE

A la suite des nominations effectuées par l'Assemblée nationale dans sa séance du jeudi 11 mai 1989 et par le Sénat dans sa séance du même jour, cette commission est ainsi composée :

Députés

<i>Titulaires</i>	<i>Suppléants</i>
MM. Michel Sapin, Marc Dolez, André Delattre, Jean-Claude Peyronnet, François Colcombet, Mme Nicole Catala, M. Jean-Pierre Philibert.	MM. Jean-Pierre Michel, Philippe Marchand, Michel Suchod, Serge Charles, Georges Durand, Jacques Brunhes, Christian Kert.

Sénateurs

<i>Titulaires</i>	<i>Suppléants</i>
MM. Jean François-Poncet, Pierre Dumas, Jean Arthuis, Bernard Barbier, Robert Laucournet, Philippe François, Jacques Bellanger.	MM. Louis de Catuelan, Richard Pouille, Roland Grimaldi, Désiré Debavelaere, Louis Minetti, Louis Moinard.

ANNEXES AU PROCÈS-VERBAL

de la 2^e séance

du jeudi 11 mai 1989

SCRUTIN (N° 93)

sur l'amendement n° 74 de M. Jean-Yves Chamard après l'article 12 du projet de loi relatif à diverses dispositions en matière de sécurité routière et en matière de contraventions (suppression à compter du 1^{er} janvier 1992 de la suspension administrative du permis de conduire).

Nombre de votants 513
 Nombre de suffrages exprimés 512
 Majorité absolue 257

Pour l'adoption 195
 Contre 317

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

ANALYSE DU SCRUTIN

Groupe socialiste (271) :

Contre : 270.

Non-votant : 1. - M. Pierre Tabanou.

Groupe R.P.R. (132) :

Pour : 103.

Non-votants : 28. - MM. Edouard Balladur, Claude Barate, Michel Barnier, Franck Borotra, Gérard Chasseguet, Jacques Chirac, René Couveinhes, Mme Martine Daugreilh, MM. Jean-Louis Gossuff, François Grussenmeyer, Mme Elisabeth Hubert, MM. Gabriel Kasperelt, Claude Labbé, Jacques Limouzy, Claude-Gérard Marcus, Pierre Mazeaud, Charles Miossec, Roland Nungesser, Charles Paccon, Robert Pandraud, Michel Péricard, Bernard Pons, Jean-Luc Reitzler, Bernard Schreiner (Bas-Rhin), Martial Taugourdeau, Jacques Toubon, Jean Ueberschlag et Robert-André Vivien.

Excusé : 1. - M. Jacques Chaban-Delemas.

Groupe U.D.F. (90) :

Pour : 84.

Contre : 1. - M. Michel Meylan.

Abstention volontaire : 1. - M. Charles Fèvre.

Non-votants : 4. - MM. Emile Koehl, Raymond Marcellin, Mme Louise Moreau, M. Michel d'Ornano.

Groupe U.D.C. (41) :

Pour : 1. - Mme Christine Boutin.

Contre : 38.

Non-votants : 2. - MM. Loïc Bouvard (président de séance) et Bruno Durieux.

Groupe communiste (26) :

Non-votants : 26.

Non-inscrites (17) :

Pour : 7. - M. Léon Bertrand, Mme Yann Plat, MM. Alexis Pota, Jean Royer, Maurice Sergheraert, Christian Spiller et André Thien Ah Koon.

Contre : 8. - MM. Michel Carletet, Serge Franchis, Alexandre Léontleff, Jean-Pierre Luppi, Claude Miqueu, Bernard Tapie, Emile Vernaudon et Aloyse Warhouver.

Non-votants : 2. - MM. Jean-Paul Calloud et Elie Hoarau.

Ont voté pour

<p>MM.</p> <p>Mme Michèle Alliot-Marle René André Philippe Auberger Emmanuel Aubert François d'Aubert Gautier Audlaot Pierre Bachelet Mme Roselyne Bachelet Patrick Balkany Mme Michèle Barzach Jacques Baumel Henri Bayard René Beaumont Jean Bégault Pierre de Benouville Christian Bergelin André Berthol Léon Bertrand Jean Besson Jacques Blanc Roland Blum Bruno Bourg-Broc Jean Bousquet Mme Christine Boutin Jacques Boyon Jean-Guy Branger Jean Brocard Albert Brocard Louis de Broissia Christian Cabal Jean-Marie Caro Mme Nicole Catala Jean-Charles Cavallière Robert Cazlet Richard Cazeneuve Jean-Yves Chamard Jean Charbonnel Hervé de Charette Jean-Paul Charlé Serge Charles Jean Charroppin Paul Chollet Pascal Clément Michel Colnat Daniel Collin Louis Colombani Georges Colombier Alain Consin Yves Coussain Jean-Michel Couve Henri Cuq Olivier Dausseult Bernard Debré Jean-Louis Debré Arthur Dehaine Jean-Pierre Delalarde Francis Delattre Jean-Marie Demange Jean-François Deniau</p>	<p>Xavier Deniau Léonce Deprez Jean Desanlis Alain Devaquet Patrick Devedjian Claude Dhinlio Willy Diméglio Eric Dollgé Jacques Dominati Maurice Dousset Guy Drut Jean-Michel Dubernard Xavier Dugoin Georges Duraud André Durr Charles Ehrmann Christian Estrosi Jean Falala Hubert Falco Jacques Farras Jean-Michel Ferrand François Fillon Edouard Frédéric-Dupont Claude Gaillard Robert Galley Gilbert Gantier René Garrec Henri de Gastines Claude Gatignol Jean-Claude Gaudin Jean de Gaulle Michel Glaud Valéry Giscard d'Estaing Jacques Godfrain François-Michel Gonnot Georges Gorse Daniel Goutet Alain Griotteray Olivier Gulchard Lucien Gulchon Jean-Yves Haby François d'Harcourt Pierre-Rémy Houssin Xavier Humault Michel Inchauspé Denis Jacquet Alain Jossmann Didier Julia Alain Juppé Aimé Keiguéris Jean Kliffer Jean-Philippe Lacheaude Marc Laffineur Jacques Lafleur Alain Lamassoure Philippe Legras</p>	<p>Auguste Legros Gérard Léonard François Léonard Arnaud Lepereq Pierre Lequillier Roger Lestas Maurice Ligt Jean de Lipkowsk' Gérard Louquet Alain Madelin Jean-François Mancel Jacques Masdeu-Arus Jean-Louis Masson Gilbert Mathieu Pierre Mauger Joseph-Henri Maujouan du Gasset Alain Mayoud Pierre Merli Georges Mesmin Philippe Mestre Pierre Micaux Mme Lucette Michaux-Chevry Jean-Claude Mignon Charles Millon Alain Moyne-Bressand Maurice Néou-Pwataho Jean-Marc Neame Michel Noh Patrick Ollier Arthur Paecht Mme Françoise de Panafieu Mme Christiane Papon Pierre Pasquali Michel Pelchat Dominique Perben Régis Perbet Jean-Pierre de Peretti della Rocca Francisque Perrut Alain Peyrefitte Jean-Pierre Pbilbert Mme Yann Plat Étienne Pinte Ladislas Pnatowski Alexis Pota Robert Poujade Jean-Luc Preei Jean Proriot Eric Raoult Pierre Raynal Marc Reymann Lucien Richard Jean Rigaud Gilles de Roblen Jean-Paul de Rocca Serra André Rossi</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

José Rossi
André Rassinot
Jean Reyer
Antoine Rufeuaecht
Francis Saint-Ellier
Rudy Salles
André Santini
Nicolas Sarkozy

Mme Suzanne Sauvaigo
Philippe Séguin
Jean Seltlinger
Maurice Sergheraert
Christian Spiller
Paul-Louis Tenallion
Michel Terrot
André Thien Ah Koon

Jean-Claude Thomas
Jean Tiberi
Georges Tranchant
Léon Vachet
Jean Valleix
Philippe Vasseur
Philippe de Villiers
Roland Vuillaume
Pierre-André Wiltzer.

Pierre Lagorce
Mme Catherine Lalumière
Jean-François Lamarque
Jérôme Lambert
Michel Lambert
Edouard Landrain
Jean-Pierre Lapaire
Claude Laréai
Dominique Lariffa
Jean Laurain
Jacques Lavédrine
Gilbert Le Bris
Mme Marie-France Lecur

Roger Mas
René Massat
Marius Masse
François Massot
Didier Mathus
Pierre Mauroy
Pierre Méhaignerie
Louis Mermaz
Pierre Métais
Charles Metzinger
Louis Mexandeau
Michel Meylan
Henri Michel
Jean-Pierre Michel
Didier Migand
Mme Hélène Mignon
Claude Miqueu
Gilbert Mitterrand
Marcel Moczar
Guy Moujalon
Gabriel Montcharmont
Mme Christiane Mora
Bernard Nayrai
Alain Néri
Jean-Paul Nunzi
Jean Oehler
Pierre Ortet
Mme Monique Papon
François Patriat
Jean-Pierre Péicauc
Jean-Claude Peyrounet
Michel Pezet
Christian Pierret
Yves Pilet
Charles Pistre
Jean-Paul Planchou
Bernard Poignant
Maurice Pourchon
Jean Proveux
Jean-Jack Queyranne
Guy Ravier
Alfred Recours
Daniel Reiner
Alain Richard
Jean Rigal
Gaston Rimareix
Roger Rinchet

François Rochablaue
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 Sanmade
Robert Savy
Bernard Schreiner
(Yvelines)
Roger-Gérard Schwartzberg
Robert Schwiat
Henri Sicre
Bernard Stasi
Dominique Strauss-Kahn
Mme Marie-Joséphe Sublet
Michel Suchod
Jean-Pierre Sueur
Bernard Tapie
Yves Tavernier
Jean-Michel Testu
Pierre-Yvon Trémeil
Edmond Vacant
Daniel Vaillant
Michel Vauzelle
Emile Vernaudon
Joseph Vidai
Yves Vidal
Alain Vidalles
Gérard Vignoble
Jean-Paul Virapoulidé
Alain Vivien
Michel Voisin
Marcel Wacheux
Aloÿse Warbouter
Jean-Jacques Weber
Jean-Pierre Worms
Adrien Zeller
Emile Zuccarelli.

Ont voté contre

MM.
Maurice Adevah-Pouf
Jean-Marie Alaize
Edmond Alphanodéry
Mme Jacqueline Aiquier
Jean Anclant
Robert Anselin
Henri d'Attilio
Jean Aureau
Jean-Yves Autexier
Jean-Marc Ayrault
Jean-Paul Bachy
Jean-Pierre Baeumler
Jean-Pierre Balduyck
Jean-Pierre Ballgaard
Gérard Bapt Régis Barallia
Bernard Bardin
Alain Barrau
Raymond Barre
Jacques Barrot
Claude Bertolone
Philippe Bassinet
Christian Bataille
Jean-Claude Bateau
Umberto Battist
Dominique Baudla
François Bayrou
Jean Beauflis
Guy Bêche
Jacques Becq
Roland Belx
André Bellon
Jean-Michel Belorgey
Serge Beltrame
Georges Benedetti
Jean-Pierre Bequet
Michel Bérégoÿ
Pierre Bernard
Michel Berson
André Billardon
Bernard Bloulac
Claude Birraux
Jean-Claude Blln
Jean-Marie Bockel
Jean-Claude Bols
Gilbert Bonnemalson
Alain Bonnet
Augustin Bourepaux
André Borel
Bernard Bosson
Mme Huguette Bouchardeau
Jean-Michel Boucheron
(Charente)
Jean-Michel Boucheron
(Ile-et-Vilaine)
Jean-Claude Bouiard
Jean-Pierre Bouquet
Pierre Bourgulgaon
Jean-Pierre Braine
Pierre Brana
Mme Frédérique Bredin

Maurice Briand
Jean Briane
Alain Brune
Mme Denise Cacheux
Alain Caimat
Jean-Marie Cambacérés
Jean-Christophe Cambadélis
Jacques Cambolive
André Capet
Roland Carraz
Michel Cartelet
Bernard Carton
Elie Castor
Laurent Cathala
Bernard Cauvin
René Cazenave
Aimé Césaire
Guy Chanfrault
Jean-Paul Chanteguet
Bernard Charles
Marcel Charmant
Michel Charzat
Guy-Michel Chauveux
Georges Chavanes
Daniel Chevallier
Didier Chouat
André Clerf
Michel Coffineau
François Colcombet
Georges Colin
René Couanau
Jean-Yves Cozan
Michel Crépeau
Jean-Marie Daillet
Mme Martine David
Jean-Pierre Defontaine
Marcel Dehoux
Jean-François Delahais
André Delattre
André Delehedde
Jacques Delby
Albert Denvers
Bernard Derosier
Freddy Deschaux-Beaume
Jean-Claude Dessenin
Michel Destot
Paul Dhallie
Mme Marie-Madeleine Dieulengard
Michel Dinet
Marc Dolez
Yves Dofio
René Dosière
Raymond Douyère
Julien Dray
René Drouin
Claude Ducert
Pierre Ducout
Jean-Louis Dumont
Dominique Dupillet
Adrien Durand
Yves Durand
Jean-Paul Durieux

Paul Duvalaix
Mme Janine Ecochard
Henri Emmanuelli
Pierre Esteve
Laurent Fabius
Aibert Facon
Jacques Fleury
Jacques Floch
Pierre Forgues
Raymond Fornal
Alain Fort
Jean-Pierre Foucher
Jean-Pierre Fourré
Michel François
Serge Franchis
Georges Frêche
Yves Fréville
Michel Fromet
Jean-Paul Fuchs
Claude Galts
Claude Galsmetz
Bertrand Gallet
Dominique Gambier
Pierre Garmendia
Marcel Garrouste
Kamilo Gata
Jean-Yves Gateaud
Jean Gatei
Francis Geng
Germain Gengenwin
Claude Germon
Edmond Gerrer
Jean Glovaunelli
Joseph Gourmelon
Hubert Gouze
Gérard Guzeus
Léo Grézard
Gérard Grignon
Hubert Grimault
Ambroise Guellie
Jean Gulgné
Jacques Guyard
Charles Hernu
Edmond Hervé
Pierre Hlard
François Hollande
Roland Huguet
Jacques Huyghues
des Etages
Jean-Jacques Hyest
Mme Bernadette Isaac-Sibille
Gérard Istace
Mme Marie Jacq
Michel Jacquemin
Frédéric Jaitton
Henry Jean-Baptiste
Jean-Jacques Jegou
Jean-Pierre Joseph
Noël Joséphe
Charles Josselin
Alain Jurnet
Christian Kert
Jean-Pierre Kucheida
André Labarrère
Jean Laborde
Jean Lacombe

Jean-Yves Le Déout
Jean-Yves Le Driau
Jean-Marie Leduc
Robert Le Foll
Bernard Lefranc
Jean Le Garrec
Jean-Marie Le Guen
André Lejeune
Georges Lemoine
Guy Lengagne
Alexandre Léontieff
Roger Léron
Alain Le Vern
Mme Marie-Noëlle Lienemann
Claude Lise
Robert Leidi
François Loncie
Guy Lordinet
Jeanny Lorgeoux
Maurice Louis-Joseph-Dogue
Jean-Pierre Luppi
Bernard Madrelle
Jacques Mahéas
Guy Malaudain
Martin Malvy
Thierry Mandon
Philippe Marchand
Mme Gilberte Marla-Moskovitz

S'est abstenu volontairement

M. Charles Fèvre.

N'ont pas pris part au vote

D'une part :

M. Loïc Bouvard, qui présidait la séance.

D'autre part :

MM.
Gustave Ansart
François Azezi
Edouard Balladur
Claude Barate
Michel Barnier
Marcelin Berthelot
Alain Bocquet
Franck Borotra
Jean-Pierre Brard
Jacques Brunhes
Jean-Paul Calleud
Gérard Chassequet
Jacques Chirac
René Couveinhes
Mme Martine Daugreilh
Bruno Durieux
André Duroméa
Jean-Claude Gayssot
Jean-Louis Gusduff

Pierre Goldberg
Roger Goubier
François Grussenmeyer
Georges Hage
Guy Hermier
Elie Hoarau
Mme Elisabeth Hubert
Mme Muguette Jacquat
Gabriel Kaspareit
Emile Koehi
Claude Labbé
André Lajoine
Jean-Claude Lefort
Daniel Le Meur
Jacques Limouzy
Paul Lombard
Raymond Marcellin
Georges Marchais

Claude-Gérard Marcus
Pierre Mazeaud
Gilbert Millet
Charles Miossec
Robert Montdargent
Mme Louise Moreau
Ernest Montoussamy
Roland Nungesser
Michel d'Ornano
Charles Paccou
Robert Pancrand
Michel Péricard
Louis Périau
Bernard Poxs
Jean-Luc Reitzer
Jacques Rimbault
Bernard Schreier
(Bas-Rhin)
Pierre Tabanou
Jean Tardito

Martial Tanguardeau
Fabien Thémé

Jacques Toubon
Jean Ueberschlag

Théo Viel-Massat
Robert-André Vivien.

Excusé ou absent par congé

(En application de l'article 162, alinéas 2 et 3 du règlement.)

M. Jacques Chaban-Delmas.

Mises au point au sujet du présent scrutin

MM. Edouard Balladur, Claude Barate, Michel Barnier, Franck Borotra, Gérard Chasseguet, Jacques Chirac, René Couvelhès, Mme Martine Daugreilh, MM. Jean-Louis Gossdoff, François Grussemeier, Mme Elisabeth Hubert, MM. Gabriel Kasperit, Emile Koehl, Claude Labbé, Jacques Limeuzy, Raymond Marcellin, Claude-Gérard Marcus, Pierre Mazeaud, Charles Miossec, Mme Louise Moreau, MM. Roland Nungesser, Michel d'Ornano, Charles Pascou, Robert Pandraud, Michel Périgard, Bernard Pons, Jean-Luc Reitzer, Schreiner (67), Martial Tanguardeau, Jacques Toubon, Jean Ueberschlag et Robert-André Vivien portés comme « n'ayant pas pris part au vote », ainsi que M. Michel Meyler, portés comme « n'ayant pas pris part au vote », et M. Charles Fèvre, porté comme « s'étant abstenu volontairement », ont fait savoir qu'ils avaient voulu voter « pour ».

M. Pierre Tabanou, porté comme « n'ayant pas pris part au vote », a fait savoir qu'il avait voulu voter « contre ».

SCRUTIN (N° 94)

sur l'amendement n° 66 de M. Charles Fèvre après l'article 18 du projet de loi relatif à diverses dispositions en matière de sécurité routière et en matière de contraventions (examen à la session d'automne 1989 d'un projet de loi programme sur la sécurité routière).

Nombre de votants	575
Nombre de suffrages exprimés	574
Majorité absolue	288

Pour l'adoption	298
Contre	276

L'Assemblée nationale a adopté.

ANALYSE DU SCRUTIN

Groupe socialiste (271) :

Pour : 1. - M. Edmond Hervé.

Contre : 269.

Abstention volontaire : 1. - M. Michel Sapin.

Groupe R.P.R. (132) :

Pour : 131.

Excusé : 1. - M. Jacques Chaban-Delmas.

Groupe U.D.F. (90) :

Pour : 90.

Groupe U.D.C. (41) :

Pour : 40.

Non-votant : 1. - M. Loïc Bouvard (président de séance).

Groupe communiste (26) :

Pour : 26.

Non-inscrits (17) :

Pour : 10. - MM. Léon Bertrand, Jean-Paul Calloud, Serge Franchis, Elie Hoarau, Mme Yann Plat, MM. Alexis Pota, Jean Royer, Maurice Sergheraert, Christian Spiller et André Thien Ah Koon.

Contre : 7. - MM. Michel Cartelet, Alexandre Léontieff, Jean-Pierre Luppi, Claude Miquieu, Bernard Taple, Emile Vernaudon et Aloyse Warhouver.

Ont voté pour

MM.		
Mme Michèle Alliot-Marie	François Asensi	Pierre Bachelet
Edmond Alphandéry	Philippe Auberger	Mme Roselyne Bachelot
René André	Emmanuel Aubert	Bachelot
Gustave Assart	François d'Aubert	Patrick Baikany
	Gautier Audlaot	Edouard Balladur

Claude Barate
Michel Barnier
Raymond Barre
Jacques Barrot
Mme Michèle Barzach
Dominique Baudis
Jacques Baumel
Henri Bayard
François Bayrou
René Beaumont
Jean Bégault
Pierre de Benouville
Christian Bergelin
Marcelin Berthelot
André Berthol
Léon Bertrand
Jean Besson
Claude Birranx
Jacques Blanc
Roland Blum
Alain Bocuquet
Franck Borotra
Bernard Bosson
Bruno Bourg-Broc
Jean Bousquet
Mme Christine Boutin
Jacques Boyon
Jean-Guy Branger
Jean-Pierre Brard
Jean Briane
Jean Brocard
Albert Brochard
Louis de Broissie
Jacques Brunhes
Christian Cabal
Jean-Paul Calloud
Jean-Marie Caro
Mme Nicole Catala
Jean-Charles Cavallé
Robert Cazalet
Richard Cazeneuve
Jean-Yves Chamard
Jean Charbonnel
Hervé de Chareite
Jean-Paul Charlé
Serge Charles
Jean Charroppin
Gérard Chasseguet
Georges Chavaues
Jacques Chirac
Paul Chollet
Pascal Clément
Michel Colnat
Daniel Colin
Louis Colombani
Georges Colombier
René Couanau
Alain Cousin
Yves Coussaln
Jean-Michel Couve
René Couvelhès
Jean-Yves Cozan
Henri Cuq
Jean-Marie Dailllet
Olivier Dassault
Mme Martine Daugreilh
Bernard Debré
Jean-Louis Debré
Arthur Dehaine
Jean-Pierre Delalande
Francis Delattre
Jean-Marie Demange
Jean-François Deniau
Xavier Deniau
Léonce Deprez
Jean Desailis
Alain Devaquet
Patrick Devédjian
Claude Dhinno
Willy Diméglio
Eric Dolige
Jacques Dominati
Maurice Doussat
Guy Drut
Jean-Michel Duberaud
Xavier Dugoin
Adrien Durand
Georges Durand
Bruno Durlieux

André Duromén
André Durr
Charles Ehrmann
Christian Estrosi
Jean Faïala
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 Gaillard
Robert Galley
Gilbert Gautier
René Garrec
Henri de Gastines
Claude Getigou
Jean-Claude Gaudin
Jean de Gaulle
Jean-Claude Gayssot
Francis Geng
Germain Gengenwin
Edmond Gerrer
Michel Graud
Valéry Giscard d'Estaing
Jean-Louis Gossdoff
Jacques Godfrain
Pierre Goldberg
François-Michel Gonnnot
Georges Gorse
Roger Gouhier
Daniel Goulet
Gérard Grignon
Hubert Grimault
Alain Griotteray
François Grussemeier
Ambroise Guellec
Olivier Guichard
Lucien Guichon
Jean-Yves Haby
Georges Hage
François d'Harcourt
Guy Hermier
Edmond Hervé
Elie Hoarau
Pierre-Rémy Houssin
Mme Elisabeth Hubert
Xavier Huault
Jean-Jacques Hyest
Michel Inchauspé
Mme Bernadette Isaac-Sibille
Mme Muguette Jacquaint
Denis Jacquat
Michel Jacquemin
Henry Jean-Baptiste
Jean-Jacques Jegou
Alain Jonemann
Didier Julia
Alain Juppé
Gabriel Kasperit
Aimé Kergruis
Christian Kert
Jean Kiffer
Emile Koehl
Claude Labbé
Jean-Philippe Lachenaud
Marc Laffineur
Jacques Lafleur
André Lajoie
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 Marcellin
Georges Marchais
Claude-Gérard Marcus
Jacques Masdeu-Arus
Jean-Louis Masson
Gilbert Matéleu
Pierre Mauger
Joseph-Henri Maujoui du Gasset
Alain Mayoud
Pierre Mazeaud
Pierre Mébailgnier
Pierre Merli
Georges Mesmin
Philippe Mestre
Michel Meylan
Pierre Micaux
Mme Lucette Michaux-Chevry
Jean-Claude Mignon
Gilbert Millet
Charles Millon
Charles Miossec
Robert Montdargent
Mme Louise Moreau
Ernest Moutoussamy
Alain Moyné-Bressand
Maurice Nénou-Pwataho
Jean-Marc Nesme
Michel Noir
Roland Nungesser
Patrick Ollier
Michel d'Ornano
Charles Pascou
Arthur Pecht
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 Périgard
Francisque Perrut
Alain Peyrefitte
Jean-Pierre Phlilbert
Mme Yann Plat
Louis Pierna
Etienne Plinte
Ladislas Poniatowski
Bernard Pons
Alexis Pota
Robert Poujade
Jean-Luc Preeel
Jean Prarlot
Eric Raoult
Pierre Raynal
Jean-Luc Reltzer
Marc Reymann
Lucien Richard
Jean Rigaud
Jacques Rimbault
Gilles de Robien
Jean-Paul de Rocca Serre
François Rocheblaine
André Rossi
José Rossi
André Rossinot
Jean Royer
Antoine Rufenacht
Francis Saint-Ellier
Rudy Salles
André Saatlani
Nicolas Sarkozy
Mme Suzanne Sauvalgo
Bernard Schreiner
(Bas-Rhin)

Philippe Séguin
Jean Seitlinger
Maurice Sergheraert
Christian Spiller
Bernard Stasi
Jean Tardito
Martial Taugourdeau
Paul-Louis Tenaillon
Michel Terrot
Fabien Thiemé

André Thien Ah Koon
Jean-Claude Thomas
Jean Tiberi
Jacques Toubon
Georges Tranchant
Jean Ueberschlag
Léon Vacher
Jean Vallex
Philippe Vasseur
Théo Vial-Massat

Gérard Vignoble
Philippe de Villiers
Jean-Paul Virapoullé
Robert-André Vitién
Michel Voisin
Roland Vuillaume
Jean-Jacques Weber
Pierre-André Wiltzer
Adrien Zeller

Jean-Pierre Joseph
Noël Joséphe
Charles Jusselin
Alain Journet
Jean-Pierre Kacheida
André Labarrère
Jean Laborde
Jean Lacombe
Pierre Lagorce
Mme Catherine Lalumière
Jean-François Lamarque
Jérôme Lambert
Michel Lambert
Jean-Pierre Lospaire
Claude Laréal
Dominique Larifla
Jean Laurain
Jacques Lavédaïne
Gilbert Le Bris
Mme Marie-France Lecuir
Jean-Yves Le Déaut
Jean-Yves Le Drian
Jean-Marie Leduc
Robert Le Foll
Bernard Lafranc
Jean Le Garrec
Jean-Marie Le Guen
André Lejeune
Georges Lemoine
Guy Lengagne
Alexandre L'ontieff
Roger Léron
Alain Le Vern
Mme Marie-Noëlle Lienemann
Claude Lise
Robert Loidi
François Loucle
Guy Lordinot
Jeanny Lorgeoux
Maurice Louis-Joseph-Usquès
Jean-Pierre Luppi
Bernard Madrelle

Jacques Mahéas
Guy Malandain
Martin Malvy
Thierry Mandon
Philippe Marchand
Mme Gilberte Marin-Moskovitz
Roger Mas
René Massat
Marius Masse
François Massot
Didier Mathus
Pierre Mauroy
Louis Mermaz
Pierre Métais
Charles Metzinger
Louis Mexandeau
Henri Michel
Jean-Pierre Michel
Didier Migaud
Mme Hélène Mignon
Claude Miquieu
Gilbert Mitterrand
Marcel Mocour
Guy Moajalon
Gabriel Montchariaout
Mme Christiane Mora
Bernard Nayrai
Alain Néri
Jean-Paul Nazzi
Jean Oekier
Pierre Oriet
François Patriat
Jean-Pierre Pénicaud
Jean-Claude Peyronnet
Michel Pezet
Christian Pierret
Yves Piller
Charles Pistre
Jean-Paul Panchou
Bernard Poignant
Maurice Pourchoa
Jean Provenx
Jean-Jack Queyranne
Guy Ravier
Alfred Recours
Daniel Relner

Alain Richard
Jean Rigal
Gaston Rimareix
Roger Rinchet
Alain Rodet
Jacques Roger-Machart
Mme Yvette Roudy
René Rouquet
Mme Segolène Royal
Michel Sainte-Marie
Philippe Sanmarco
Jean-Pierre Santa Cruz
Jacques Santrot
Gérard Saumade
Robert Savy
Bernard Schreiner (Yvelines)
Roger-Gérard Schwartzberg
Robert Schwint
Henri Sicre
Dominique Strauss-Kahn
Mme Marie-Joséphine Sublet
Michel Suchod
Jean-Pierre Sueur
Pierre Tabanou
Bernard Tapie
Yves Tavernier
Jean-Michel Testu
Pierre-Yvon Trézel
Edmond Vacant
Daniel Vaillant
Michel Vauzelle
Emile Vernaudon
Joseph Vidal
Yves Vidal
Alain Vidalies
Alain Vivien
Marcel Wacheux
Aloyse Warhouver
Jean-Pierre Wormis
Emile Zuccarelli

Ont voté contre

MM.
Maurice Adevah-Pœuf
Jean-Marie Alaïze
Mme Jacqueline Alquier
Jean Anciant
Robert Anselin
Henri d'Attilio
Jean Auroux
Jean-Yves Autexier
Jean-Marc Ayrault
Jean-Paul Bachy
Jean-Pierre Baemaler
Jean-Pierre Balduyck
Jean-Pierre Balligand
Gérard Bapt Régis Barailla
Bernard Bardin
Alain Barrau
Claude Bartolone
Philippe Bassinet
Christian Bataille
Jean-Claude Bateux
Umberto Battist
Jean Beaufills
Guy Béche
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 Bioulac
Jean-Claude Blin
Jean-Marie Bockel
Jean-Claude Bois
Gilbert Bonnemaïson
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 Briand
Alain Brune
Mme Denise Cacheux
Alain Calmat
Jean-Marie Cambacérés
Jean-Christophe Cambadélis
Jacques Cambolive
André Capet
Roland Cayraz
Michel Cartelet
Bernard Carton
Elie Castor
Laurent Cathala
Bernard Chauvin
René Cazenave
Aimé Césaire
Guy Chanfrault
Jean-Paul Chanteguet
Bernard Charles
Marcel Charmant
Michel Charzat
Guy-Michel Chauveau
Daniel Chevallier
Didier Chouat
André Clerf
Michel Coffineau
François Colcombet
Georges Colla
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 Dessein
Michel Destot
Paul Dhaille
Mme Marie-Madeleine Dieulagarde

Michel Dinet
Marc Dolez
Yves Dollo
René Dosière
Raymond Douyère
Julien Dray
René Drouin
Claude Ducert
Pierre Ducout
Jean-Louis Dumont
Dominique Dupillet
Yves Durand
Jean-Paul Durieux
Paul Durvalcin
Mme Janine Ecochard
Henri Emmanuelli
Pierre Esteve
Laurent Fabius
Albert Facon
Jacques Fleury
Jacques Floch
Pierre Forgues
Raymond Ferni
Alain Fort
Jean-Pierre Fourré
Michel François
Georges Frèche
Michel Fromet
Claude Gaits
Claude Galametz
Bertrand Gallet
Dominique Gambier
Pierre Garmendia
Marcel Garrouste
Kamillo Gata
Jean-Yves Gateaud
Jean Gatel
Claude Germon
Jean Giovannelli
Joseph Gourmelon
Hubert Gouze
Gérard Gouzes
Léo Gréard
Jean Guigüé
Jacques Guyard
Charles Heru
Pierre Hlard
François Hollande
Roland Huguet
Jacques Huyghues des Etages
Gérard Istace
Mme Marie Jacq
Frédéric Jalton

S'est abstenu volontairement

M. Michel Sapin.

N'a pas pris part au vote

M. Jic Bouvard, qui présidait la séance.

Excusé ou absent par congé

(En application de l'article 162, alinéas 2 et 3 du règlement.)

M. Jacques Chaban-Delmas.

Mises au point au sujet du présent scrutin

M. Edmond Hervé, porté comme ayant voté « pour », ainsi que M. Michel Sapin, porté comme « s'étant abstenu volontairement », ont fait savoir qu'ils avaient voulu voter « contre ».

ABONNEMENTS

EDITIONS		FRANCE et outre-mer	ETRANGER	<p>Les DEBATS de L'ASSEMBLEE NATIONALE font l'objet de deux éditions distinctes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 03 : compte rendu intégral des séances ; - 33 : questions écrites et réponses des ministres. <p>Les DEBATS du SENAT font l'objet de deux éditions distinctes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 05 : compte rendu intégral des séances ; - 35 : questions écrites et réponses des ministres. <p>Les DOCUMENTS de L'ASSEMBLEE NATIONALE font l'objet de deux éditions distinctes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 07 : projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions. - 27 : projets de lois de finances. <p>Les DOCUMENTS DU SENAT comprennent les projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions.</p>
Codes	Titres	Francs	Francs	
DEBATS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE :				
03	Compte rendu..... 1 an	108	852	
33	Questions..... 1 an	108	554	
83	Table compte rendu.....	52	86	
93	Table questions.....	52	95	
DEBATS DU SENAT :				
05	Compte rendu..... 1 an	99	535	
35	Questions..... 1 an	95	349	
85	Table compte rendu.....	52	81	
95	Table questions.....	32	52	
DOCUMENTS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE :				
07	Série ordinaire..... 1 an	670	1 572	
27	Série budgétaire..... 1 an	203	304	
DOCUMENTS DU SENAT :				
09	Un an.....	670	1 536	

DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION
 26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 15
 Téléphone ABONNEMENTS : (1) 40-58-77-77
 STANDARD GENERAL : (1) 40-59-75-00
 TELEX : 201176 F DIRJO-PARIS

En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande.

Tout paiement à la commande facilitera son exécution

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

Prix du numéro : 3 F

(Fascicule de un ou plusieurs cahiers pour chaque journée de débats; celle-ci peuvent comporter une ou plusieurs séances.)